

## Tog til tiden

### Gustav Schram og den første danske jernbane

*afforskningsstipendiat, dr.phil.  
Kristian Hvidt*

**T**og kommer kun til tiden, når tiden er moden til det. Jernbanerne har med smerte måttet sande dette gennem halvandet århundrede – og længere endnu tilbage. For det tog også en rum tid, førend man overhovedet var moden herhjemme til de hurtige, skinnebårne futtur. Der kørte allerede flere jernbaner i England og andre europæiske lande, men der skulle en viljestærk og fantasirig mand til at overbevise sin generation om, at nu var tiden inde til jernbanedrift i Danmark.

Hans navn var Gustav Schram, ildsjælen bag ideen og siden den første direktør for skinnevejen mellem Kjøbenhavn og Roekilde, som det dengang blev stavet. Hans stædige indsats satte blomst, da banen blev åbnet den 26. juni 1847. Man ser det for sig: Kong Christian 8. med vajende fjerbusk forrest og efter ham flere åbne vogne fulde af høje hatte bag ved det prustende lokomotiv på vej ud af den første banegård. Det fantastiske var, at toget var *selvbevægende*, ganske uden hestekræfter. Men jernbanens praktiske betydning var de høje herrer mindre overbeviste om. Det blev de følgende årgange af danskere derimod meget sikre på. For dem var det de nye skinneveje, som fik kongeriget Danmark til at hænge meget bedre sammen og få en lys fremtid under

det folkestyre, som foldede sig ud kort efter Roskildebanens åbning.

Det havde kostet Gustav Schram adskillige års hårdt arbejde at overvinde ægte dansk enevældig træghed og tvivl om de nymodens skinnevejes værdi. Det hjalp ikke at fortælle hans landsmænd, at driften på jernbanestrækninger i England og Tyskland var en slags afgangssignal for det industrielle gennembrud, især takket være togenes store betydning for godstransport. Schram havde evner til at overvinde modstanden i Danmark, ikke ved sin saglige viden, men ved sin begejstring for ideen, sin stædighed og overtalelsesevne.

Hans vej til interessen for jernbaner var lang og snoet: Han var født i 1802 som søn af direktøren for “Den almindelige Enkekasse”, en offentlig pensionskasse for alle slags kongelige embedsmænd, en efter samtidens forhold kapitalstærk pengetank ligesom nutidens svulmende pensionskasser. Direktøren var velhavende og havde råd til at give sønnen, Gustav Schram, en fin uddannelse – naturligvis begyndende på byens bedste latinskole, Metropolitanskolen. Men den var for streng for Gustav. Han løb af skole inden *artium*, studentereksamen, og ville ud i verden. For at unge Gustav ikke skulle gå i hundene og holde ham hjemme, blev han af faderen hentet ind i Enkekassen og, endnu teenager, gjort til underbogholder, formodentlig en “fed” bestilling, som han – i hvert fald formelt – varetog i mere end tyve år. I 1842 blev han selv, 40 år gammel, pensioneret efter en sparerunde i Enkekassen. Bogholderi interesserede ham tilsyneladende heller ikke – han var helt optaget af alt fransk, både sprog og kultur. Paris var på den tid ved at blive en millionby under borgerkongen Louis Philippe – et sted, hvor alt nyt i euro-

pæisk kunst og kultur blev udruget. Så Schram var i 1830'erne på flere langvarige studieophold dernede og levede et sorgløst studenterliv, lidt ligesom kunstnerne gjorde det i Rom. I 1833, da han havde stipendium til et års ophold i Paris, blev han god ven med den omtrent jævnaldrende H.C. Andersen dernede og deltog med ham i byens festlige natteliv. Bagefter måtte Gustav trøste digteren, der blev syg om natten. Da de gentog festen den følgende dag, måtte Andersen 27. maj skrive i sin dagbog: "Om aftenen blev jeg atter syg med voldsomme brækninger. Schram og baron Vedel Jarlsberg var hos mig om aftenen og muntrede mig, vi drak brændende punch, det syntes at hjælpe." Ved sin afrejse fra Paris afholdt de danske i byen et sold for Andersen, hvortil han havde skrevet en sang. Om Gustav Schram hed det:

Nu vil vi tage fat på Schram  
 Parisermanden blandt de danske,  
 Han gør stipendiet ei skam,  
 Men lægger stærkt sig på det franske;  
 Dog blev han dansk i sjæl og grund,  
 Han har kun franskhed på cocarden,  
 Han drak sit øl hver aftenstund  
 Med dem på Boulevarden.<sup>1</sup>

**H**jemme i København underviste han flere steder i fransk og udgav i 1839 en fransk grammatik, endda på fransk. Den energiske Gustav Schram lod sig også begejstre af de nye såkaldt almennyttige opfindelser, han havde set i Paris – han skrev en artikel i den nye danske avis *Fædrelandet* om fremtidens "elektriske telegrafledning" og dens utrolige muligheder for nyhedsformidling over afstand. Der skulle dog gå mere end et årti, før den ide slog an



*Gustav Schram (1802-1865). På Sporet, bd. 1.*

herhjemme. Men i sommeren 1839 berejste han Europa og "red" på jernbanetog flere steder i Tyskland og blev grebet af en smittende begejstring for ideen. I Schweiz traf han en landsmand, det tekniske geni Søren Hjorth, der allerede i 1832 havde konstrueret en dampvogn til at befare landeveje med, men som dog ikke lod sig realisere endnu. Sammen udgav Schram og Hjorth i december 1840 en brochure om anlæg af en jernbane mellem København og Roskilde vedlagt en skitse til liniens forløb og forslaget finansiering. Anlægget var sat til at koste 1 million rigsdaler, der skulle skaffes ved tegning af aktier, som de mente ville kunne forrentes med 6 %.

Schrams og Hjorths forslag så tillokkende og overkommeligt ud, men sagen om den lille jernbane til Roskilde ramte flere af tidens sociale og politiske stridspunkter, der flere gange var ved at kvæle projektet. Når det alligevel lykkedes at sende det første tog af sted knap syv

## Jernbanegaarden paa Vesterbro.



*Københavns første banegård lå omtrent, hvor den nuværende ligger. Hovedindgangen var på venstre side af bygningen, og bag denne anes den tolvkantede remise. På Sporet, bd. 1.*

år senere, skyldtes det Gustav Schrams personlighed. “Hans sangvinske temperament og agitatoriske kraft” hed det om ham, “kunne så at sige bringe hjulet i gang, få det over det døde punkt”. Et bevaret portræt af ham viser da også en lille skægget mand med et iltet udtryk i ansigtet.<sup>2</sup>

Ideen i hans og Hjorths brochure kom ikke ud i et tomrum. I Kancelliet på Slotsholmen havde man set fremtidsperspektivet i øjnene. Allerede i 1835 blev der nedsat en kommission, der skulle overveje en fremtidig brug af det nye dampdrevne transportsystem; til søs havde dampskibet Caledonia allerede fra 1819 besejlet de danske farvande. Men kommissionen skulle med hensyn til landtransport ligeligt overskue hele det

danske monarki, altså også de tysktalende hertugdømmer, Slesvig-Holsten, som var det økonomisk og teknisk set mest driftige område i riget, nabo til Hamburg – centrum i det tyske “Wirtschaftswunder”. Kommissionen så straks det geopolitiske kup det ville være at forbinde Østersøen med Nordsøen gennem en jernbane nord for Elben tværs over Holsten – og anlægget af en banestrækning mellem Altona og Kiel ville også betyde meget for København som Østersøens stabelplads for øst-vesthandelen. Et initiativ fra Kiel til denne bane fik derfor straks kongelig tilladelse og tilmed rundelig statsstøtte fra Kancelliet i København. Banen åbnede i 1844.

Da Gustav Schrams forslag udkom i 1840, var den politiske scene helt

optaget af det nationale opgør. Den nationalliberale opposition i kongerigetets stænderforsamlinger i Roskilde og Viborg ville et opgør med det tysktalende flertal i hertugdømmerne, der ønskede uafhængighed. Alle dansksindede nord for Ejderen protesterede derfor mod, at danske statspenge blev brugt til jernbanen i Holsten. Kancelliets chefer og de konservative "helstatsmænd" i København ville derimod bevare monarkiet samlet og gerne styrke dansk erhvervsliv ved en jernbane nede fra det rige og progressive Holsten og måske siden videre nordpå op i Jylland.<sup>3</sup>

Dermed var forslaget om jernbanen til Roskilde blevet en del af den dansk-tyske konflikt, der siden – i 1848 – blev til åben krig. Det medvirkede til, at det danske jernbanenets udvikling blev temmelig langsom og tøvende og også et erhvervs-politisk stridspunkt mellem tilhængerne af nord-syd-linjer kontra de nationale støtter af øst-vest-vendte skinneveje – en strid, der siden blev genoptaget, da det gjaldt motorveje.

I 1840 var både jernbanekommissionen, Christian 8. og Kancelliet direkte imod Roskildebanen. Og den offentlige mening i aviserne var fulde af foragt over Schrams forslag. Hvad spiller det rolle, skrev man, om turen til Roskilde tager 55 minutter i kulose og damp eller to timer i frisk luft med to smukke heste foran vognene? Desuden tvivlede alle på, om denne "skovtursbane" kunne give overskud – bønder brød sig jo ikke om den slags djævelskab, de tog hellere hest og vogn helt ind til Højbro Plads med deres grøntsager. Og så havde Københavns bystyre på forhånd bestemt, at man ikke ville have disse ildmaskiner ind i den brandbare bymidte. En kommende bane-

gård i København skulle ligge "milevidt" fra Vesterport hinsides Tivoli. Schrams ønske om at få stationen lagt lige foran Vesterport blev personligt afslået af Hans Majestæt personligt. Han mente, at den ville skygge for det folkekære Tivoli, så institutionerne efter allerhøjestsammes mening "ville ødelægge hinanden". Han opfattede også banen som en forlystelse!

Schrams projekt var sikkert kuldsejlet, hvis ikke han – takket være Søren Hjorths indflydelse – havde fået den nyetablerede Industriforening interesseret i sagen. De bredbringede fabrikker i bestyrelsen var ikke bange for den enevældige majestæt og hans embedsmænd. De fik Kancelliet til at give koncession, dvs. eneret i 100 år til Roskildebanen foruden retten til en eventuel fortsættelse til Korsør. Industriforeningen nedsatte nu en bestyrelse for et kommende sjællandsk jernbaneselskab og overlod det derefter til Gustav Schram som kommende direktør at skaffe kapitalen i form af 7.500 aktiebrev (en meget usædvanlig selskabsform på den tid) for i alt 1½ million rigsdaler. De blev sat til salg på Børsen og solgt til interessenter gennem byens vekselere. De skulle indbetales i rater over to år.

Salget viste, hvor ringe tilslutning der var til ideen: der blev i alt solgt 3 – tre – aktier i endestationen Roskilde, og kun 69 københavnere vovede at købe et bundt på tilsammen godt 1000 stk. Kongen og Kancelliet købte ikke én aktie, Københavns bystyre heller ingen til denne udflugtsforøjelse á la Tivoli. Projektet ville altså være tabt på gulvet, hvis ikke 38 dristige rigmænd i Hamburg og Altona havde haft tillid til investeringen på det fjerne Sjælland. De købte for omkring en million daler af aktierne, altså hen ved to tredjedele af dem! Mange af aktierne, der



*Der eksproprieredes lystigt for at anlagge banelegemet mellem København og Roskilde, som denne satiretegning fra 1845 viser. Dansk Jernbaneblad, nr. 126, 1897.*

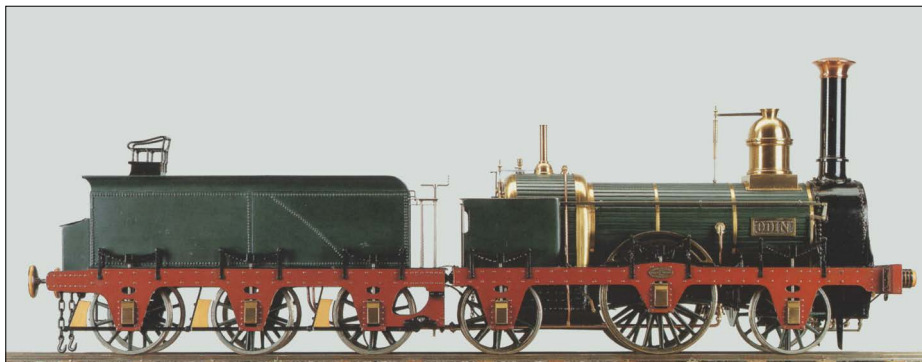
aldrig kom til at give udbytte, blev videre-solgt til pengefolk i Berlin.

Industriforeningen dannede derefter i 1844 aktieselskabet "Det sjællandske Jernbaneselskab" og overdrog kapitalen bortset fra 15 % af pengene til selskabet. Forinden belønnede foreningen Gustav Schram og Søren Hjorth med 1.500 rigsdaler hver som honorar for den gode idé – et kæmpebeløb dengang, vel noget nær en million kroner i nutidspenge. Schram, der så blev direktør for jernbanen, brugte vistnok en del af pengene til at bygge en flot villa nede i Dronningens Enghave bag ved den nybyggede banegård på Vesterbro. Den lå omtrent, hvor den nuværende ligger i dag, og var – i overensstemmelse

med militærets bestemmelser om byggeri foran Københavns befæstning – opført helt i træ.

Men endnu i 1845 var selve skinnelegemet ikke anlagt: Allerede da arealerne skulle eksproprieres, blev juristerne mødt af vrede bønder, der nogle steder jog arbejderne væk med høtyv og plejl, og der kunne ikke opdrives duelige arbejdere nok, som gad bestille noget. Arbejdsstyrken på omkring 500 mand måtte udskiftes flere gange. Der var også en alvorlig hindring i landskabet på vejen: Banen løb syd for Roskildevvej, og derfor måtte selve Valby Bakke gennemgraves, hvilket krævede mange hundrede mands jordarbejde. Undervejs lånte Schram ti trillebørene ud





“Odin” – det Sjællandske Jernbaneselskabs første lokomotiv. Model i skala 1:10. På Sporet, bd. 1.

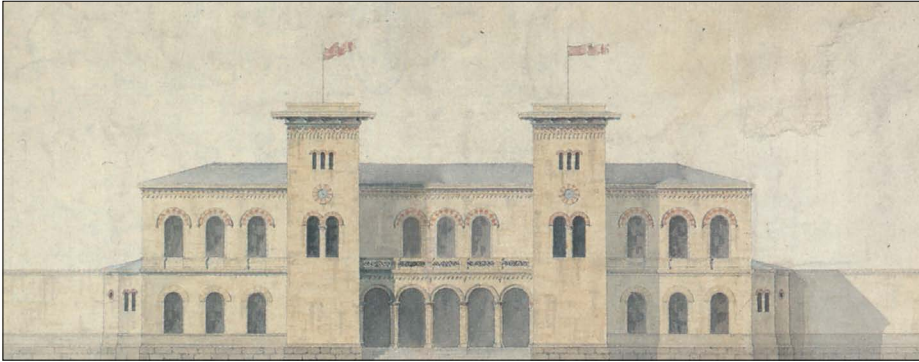
til en vis brygger Jacobsen, der netop var ved at bygge bryggeriet Carlsberg derude. Jordan fra Valby blev læsset på tipvogne og brugt til at udfylde en dalsænkning i Vridsløselille. De knap 32 kilometer skinner blev farbare i 1847 efter mere end to års arbejde.

Der var – også hvad angik materiellet: skinner, vogne og lokomotiver – jo tale om et højteknologisk projekt i datidens primitive lilleput-optik. Det var derfor selvfølgelig, at det måtte være en englænder, Mr. William Radford, der var overingeniør under opførelsen, ligesom næsten alt materiellet blev leveret fra engelske fabrikker. Lokomotivførerne for de fire farvestrålende lokomotiver var derimod tysktalende, uddannet på banen mellem Altona og Kiel. De kunne holde en gennemsnitsfart på ca. 30 km i timen.

Stakkels Gustav Schram! Etableringen af banen mødte en vrimmel af modgang og almindelig modvilje fra myndigheder og menigmand. Opførelsen blev – ikke overraskende – 25 % dyrere end ventet, aktiernes værdi faldt til det halve, og Schram havde ikke forstand på økonomi. Hans evner som overdirektør blev for alvor sat på prøve, da københavnere i titu-

sindevis dagen efter den højtidelige indvielse af banen i juni 1847 kom stormende for at prøve det spændende dampuhyre, der i de første dage flere gange truede med at gå i stå på vejen eller endog ryge af sporet.<sup>4</sup> Tidens aviser flød over med rasende læserbreve over dårlig service og for høje priser på jernbanen. De mange ukvemsord måtte Schram – ligesom hans talrige efterfølgere indtil denne dag – svare på.

Tilstrømningen til banen var først overvældende, men faldt siden brat, da den mistede nyhedens interesse. De følgende år, 1848-51, fik banen dog en vigtig opgave ved krigsudbruddet med at transportere materiel og soldater i stort tal det første stykke vej til fronten i Slesvig.<sup>5</sup> Det var den nationale vækkelse ved krigen, der gjorde, at Schram nu ved særlig navnebevilling skiftede navn til det gode danske Skram. Men nogen smidig direktør var han ikke – hans agitatoriske kraft og sangvinske temperament slog ikke til overfor modgangens praktiske problemer, sagdes det – “han svingede fra stiv bureaukratisme til vidtdreven kammeratlighed”. Han fik en konkurrent som administrator i den unge ingeniør Viggo Rothe, berømt som det danske jernbanevæsens egentlige



*Roskilde stations hovedbygning, ferdiggjort i 1847 og stort set intakt i dag. På Sporet, bd. 1.*

pioner. Da videreførelsen af Roskildebanen til Korsør blev vedtaget i Rigsdagen i 1853, blev Skram skubbet til side og siden rent ud afskediget. Sine sidste år levede han i København efter sigende i største fattigdom. Han satsede nemlig alle sine penge på et nyt, stort (ukendt) projekt til lands eller vands, der så stort og flot ud, men kuldsejlede ligesom det let

kunne være sket med Roskildebanen. Da Gustav Skram døde i 1865, ofrede ingen avis en nekrolog på ham. Han var "faldet i glemsel", men blev i næste århundrede siden løftet op som dansk jernbanevæsens første pioner med en lille artikel i Dansk Biografisk Leksikon ved siden af den langt fyldigere omtale af hans søn, forfatteren og journalisten Erik Skram.

#### Noter

- 1 *H.C. Andersens dagbøger*, bd. I, s. 156 og *Personalthistorisk Tidsskrift* 1934 s. 66.
- 2 *Jernbanebladet* 1909-10, s. 170.
- 3 *Dansk Jernbaneblad* 18. juni 1897 i anledning af 50-året for banens indvielse.
- 4 *Vestegnen og jernbanen gennem 150 år*, 1997, s. 13f.
- 5 *På Sporet 1847-1997*, bd. 1, s. 72.