

Dansk Jernbanepolitik i Trediveerne og Fyrreerne.

Af

R. Berg,
Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

III.

De Bestræbelser, der fra dansk Side vare udfoldede under Forhandlingerne om Berlin—Hamborg Jernbanen for at forekomme de mecklenburgske Planer, vare, som det vil fremgaa af det foregaaende, mislykkede, og Danmark var derfor stedse udsat for den truende Fare af nye Forbindelsesveje, der kunde have ubehagelige økonomiske Følger for den danske Handel og den danske Statskasse, der paa den Tid sandelig ikke kunde taale mange Indgreb.

Denne Frygt fra den danske Regerings Side viste sig heller ikke ugrundet, idet Mecklenburg stadigt omgikkes med Tanken om at drage noget af Stortrafikken over paa sine Østersøhavne. Hvad det navnlig havde Sigte paa, var den Trafik, der bevægede sig fra Italien, Frankrig og det vestlige Tyskland ad Landevejen gennem Lauenburg til Lübeck. Handelen ad denne Rute haabede man at kunne drage over paa Wismar, og man havde i den Anledning indledet Underhandlinger med Hannover om Tilslutning til det hannoveranske Jernbanenet.

Hannover, der meget gerne vilde have en direkte Forbindelse med en Østersøhavn, var ikke uvillig til at gaa ind paa Mecklenburgs Forslag, men vilde dog foretrække at bibeholde den gamle Rute gennem Lauenburg til Lübeck, naar der kunde tilvejebringes en Jernbane ad denne Vej.

Det er klart, at Hansestaden Lübeck maatte være i højeste Grad interesseret i disse Planer, thi hele dens Existens vilde komme til at afhænge af, hvilken Retning et saadant Anlæg vilde faa. For at undgaa den truende Fare indledede Lübeck Forhandlinger med Hannover og opnaede en Overenskomst om, at denne Stat vilde slutte sig til en Lübeck—Büchen—Lauenburg Jernbane, saafremt en saadan kom i Stand.

Til Iværksættelsen af denne Plan dannede der sig i Marts 1843 Komiteer i Mölln, Lübeck og Lauenburg, som atter valgte et Fællesudvalg til at arbejde videre for Sagen. Fra dette Udvalgs Side blev der derpaa ufortøvet indgivet Andragende til Senatet i Lübeck og Jernbanekommissionen i København om Tilladelse til at lade den omhandlede Linje nivellere. Andragendet blev varmt støttet af Senatet i Lübeck, det lauenburgske »Ritter und Landschaft« samt blev desuden anbefalet af Deputationer fra Byerne Mölln og Lauenburg, hvilke sidste dog bleve meget ugunstigt modtagne af Jernbanekommissionens Præsæs, Etatsraad Francke.

Samtidigt med at denne Plan fremkom, havde Lübeck for at sikre sig mod at blive udelukket fra sine direkte Handelsforbindelser, indledet Forhandlinger med Mecklenburg om Tilslutning for en Jernbane fra Lübeck gennem mecklenburgsk Terrain til Berlin—Hamburg Banen. Herom havde Lübeck ogsaa opnaaet Tilsagn

og troede nu saaledes at kunne se Fremtiden nogenlunde rolig i Møde. Man var nemlig i Lübeck fuldstændigt paa det rene med, at Danmark kun yderst ugærne vilde gaa med til en Lübeck—Büchen Bane, og troede derfor at kunne øve et Pres paa den danske Regering, naar man henviste til, at der kunde opnaas Forbindelse gennem Mecklenburg, hvis man ikke fra dansk Side vilde indrømme en saadan gennem Lauenburg.

Mecklenburgs Bestræbelser med Hensyn til Forbindelsen Wismar—Boizenburg bleve dog ingenlunde opgivne paa Grund af Lübeck—Büchen Banen, og Danmark stod saaledes paa en Gang overfor to Konkurrencelinjer, som det for enhver Pris vilde søge at undgaa.

Valgte man at give Tilladelse til Lübeck—Büchen Banen, vilde man ganske vist gavne Hertugdømmet Lauenburg, men nægtede man den Koncession, vilde man faa en Bane fra Lübeck gennem Mecklenburgsk Terrain, og derved vilde baade Lauenburgs, Holstens og Altona—Kiel Banens Interesser blive skadede, uden at man dog vilde undgaa den stadigt frygtede Wismar—Boizenburg Linje.

Under disse Forhold greb Regeringen til det samme Middel som den allerede en Gang havde benyttet, da den tog fat paa at tilvejebringe Altona—Kiel Banen, nemlig selv at bygge en ny Jernbane, der kunde overflødiggøre alle de andre og desuden kunde drage den Trafik til sig, som hidtil var gaaet mellem Øsersøhavnene og det indre Tyskland over Lübeck. Denne Jernbane skulde udgaa fra

Neumünster over Schwarzenbeck og Büchen til Lauenburg.

Paa Grund af denne Plan nægtede man sit Samtykke til et i 1844 fremkommet Projekt om at anlægge en Jernbane fra Kiel til Lübeck, og selv efter at Senatet i Lübeck og Storhertugen af Oldenburg havde søgt at formaa Regeringen til at tage Spørgsmaalet op paa ny, fastholdt man sin Vægning mod den nævnte Bane, da den ikke var i Overensstemmelse med Landets Interesser.

Imidlertid havde man i København ad »fortrolig« Vej bragt i Erfaring, at det ingenlunde var Mecklenburgs Hensigt at tillade Lübeck Forbindelse med Berlin—Hamburg Banen ved Boizenburg gennem Mecklenburgsk Terrain, som Senatet i Lübeck antog, thi en saadan Bane vilde danne en altfor stærk Konkurrence med den Linje, man selv tænkte paa at bygge fra Wismar til Boizenburg. Det Løfte, man havde givet Lübeck om en Jernbaneforbindelse, vilde man se opfyldt ved at tillade Bygningen af en Bane fra Lübeck til Schwerin.

Vilde Mecklenburg saaledes ikke tilstaa Lübeck nogen direkte Forbindelse med Elben, var der heller ingen Grund for Danmark til at gøre det, saafremt ikke Hertugdømmet Lauenburgs Interesser fordrede det.

Med Hensyn til det sidste Punkt indrømmede man vel, at Lauenburg vilde have stor Nytte af en Jernbane, der gik igennem Landet fra Nord til Syd, men skulde en saadan bygges, vilde man i hvert Tilfælde ikke have, at den skulde udgaa fra Lübeck, thi herved vilde der, som det hedder i Jernbanekommissionens Betænkning, »være skabt en Forbindelse mellem Østersøen og Nordsøen, der vilde være i højeste Grad

skadelig for Transitfærdselen gennem Holsten, da den kom til at danne en Linje, der var kortere end Altona—Kiel Banen og oven i Købet vilde have det Fortrin, at dens ene Endepunkt befandt sig midt i Hamburgs rige Trafik, medens det andet Endepunkt Lübeck ved sin Beliggenhed blev gunstigere for Handelen paa Sverige, Rusland og Preussen end Kiel var det. En saadan Forbindelse vilde danne en baade for Rejsende og Gods billigere, hurtigere og bekvemmere Befordring end Altona—Kiel Jernbanen var i Stand til at yde, og tog man endvidere Hensyn til Lübecks betydelige Kapitalkræfter, vilde det ikke være tvivlsomt, at en Lübeck—Büchen Bane, d. v. s. egentlig en Lübeck—Hamburg Bane, vilde tilegne sig Altona—Kiel Banens Trafik.*

I Overensstemmelse med disse Motiver afgav Kongen da den Resolution, at »man af højere Stats-hensyn maatte finde det betænkeligt at tillade Dannelsen af nye Handelsveje, som vilde give Trafiken en for Indlandets almindelige Handelsinteresser ufordelagtig Retning, og at man ikke for Tiden havde kunnet overtøde sig om, at Hertugdømmet Lauenburgs Vel-færd var afhængig af en Jernbane fra Büchen til Lübeck«.

Denne Afgørelse af Sagen, der meddeltes Senatet i Lübeck den 28. Juli 1845, vakte der almindelig Bestyrtelse, og denne blev ikke mindre, da de mecklenburgske Stænder kort Tid efter forkastede Forslaget om en Jernbane fra Lübeck til Schwerin, fordi en saadan Bane vilde blive faretruende for Landets egne Interesser og Byerne Wismars og Rostocks Opkomst.

Ved denne Afgørelse var den sidste Udvej lukket

for Lübeck, og Byen saa sig nu fuldstændig afspærret fra Omverdenen og ikke uden Grund truet i sin Existens som Handelsstad, ja endog som selvstændig Stat. Forbitrelsen mod Mecklenburg og Danmark var uhyre og gav sig Udtryk i en Mængde Avisartikler og Pjecer, ja mod et enkelt Medlem af de mecklenburgske Stænder, der som Medlem af Wismar—Schwerin Jernbanekomiteén havde talt imod Lübeck—Schwerin Banen, gav Vreden sig endog et særligt tragikomisk Udslag. Vedkommende Mand, Købmand og Konsul Marty i Wismar, der var Søn af en afdød lübsk Kornhandler, blev betragtet som Landsförræder og hans Navn blev indgravet paa den lübske Skampæls Halsjærn og et særligt Dokument tilstillet ham, hvori Ordene »Schande und Verachtung dem Vaterlands Verräter Marty« forekom.

Højst gik dog Forbitrelsens Bølger mod Danmark. I Pressen og Pjeceliteraturen fremkom det ene Angreb mere fnysende end det andet. Man fremhævede, hvorledes Danmarks Politik altid var gaaet ud paa at pine og plage Lübeck saa meget som muligt, hvorledes den danske Regering ved enhver Lejlighed havde søgt at hævne Lübecks Handel og Velfærd, baade paa Told-, Post- og Kanalvæsenets Omraade og nu senest ved at nægte Byen Tilladelse til at faa Jernbaneforbindelser med Omverdenen. I en lille Pjece, der hedder »Die Bedrückung Lübecks durch die dänische Politik« hedder det saaledes: »Den danske Politik, saaledes som den har vist sig mod Lübeck, har aldrig været hverken højhjærtet eller ædel, men har stedse baaret den mest indskrænkede Egoismes Tegn paa sin Pande«.

»Sandelig en mægtigere Nabo havde aldrig taalt

en saadan Behandling, som den, der er bleven os tildel. Hvad Danmark ikke har turdet byde en Stærkere, det byder det nu den Svage, der ikke har andet Værge end sin Ret. Danmarks Politik mod det indre Tyskland, navnlig mod dets større vestlige Halvdel, er fuldstændig hensynsløs. Lübeck har en naturlig Fordring paa at staa i en kraftig Forbindelse med det indre Tyskland, men ikke mindre det indre Tyskland paa at naa Østersøen ved Lübeck som den bekvemteste og hurtigste Rute baade for Varer og Personer. Men denne Fordring ignorerer Danmark og søger med Magt at vende Trafiken fra den lige Vej og trænge den om ad en kunstig Omvej for paa sin Side at profitere af denne Omvej. Den samme Hensynsløshed, som Danmark viser mod Tyskland, viser det ogsaa mod de Lande, der har Forbindelse med Tyskland over Østersøen, navnlig mod Sverig og Rusland. Det er i Virkeligheden en ny Sundtold, der her skal laves, et Sidestykke til hin gamle paa Fastlandet og ikke mindre end denne en følelig Byrde for de evropæiske Forhold. Overfor alt dette er der kun et at fremhæve: den danske Politik er fordelagtig for Danmark selv, og dog ikke engang det, thi det vil efter vor Overbevisning snart vise sig, at det Slag, som er ført mod andre, vil falde haardest tilbage paa den, der har givet det«.

Hvad der ogsaa vakte Betænkelighed i Lübeck, var det i den kongl. Resolution angaaende Afslaget af Lübeck—Büchen Banen brugte Udtryk »højere Stats-hensyn«.

Hvad kunde der være skjult herunder? Man søgte

forskellige Forklaringer og fandt især to, som vare lige fjendtlige overfor Tysklands Interesser.

Man fremsatte saaledes den Mening, at Danmark fremfor alt vilde pleje Holstens materielle Interesser, saa at det bragtes til at glemme sin tyske Nationalitet. »Man vil vænne Holsten til, ved Begunstigelser fra Danmarks Side paa Tysklands Bekostning, lidt efter lidt at blive en Fjende af Tyskland for derpaa med blid Haand at drage det over til Danmark. Er det Tilfældet, er det at haabe, at Tyskland ogsaa vil tale et Ord med, thi hvad der sker i et saadant Sindelag for Holsten er rettet mod hele Tyskland og dets højeste nationale Interesser.«

»Den danske Regering eller snarere ikke den danske Regering, men en tysk, der ganske vist tillige er den danske, nægter noget, der øjensynligt hører til en kraftig materiel Udvikling af Tyskland, for ved en saadan Nægtelse at gøre dens tyske Lande nu og i Fremtiden mindre tyske og mere danske, men dertil kan Tyskland ikke tie.«

Endelig kunde det være den danske Regerings Hensigt, saaledes som det tit nok var udtalt i den danske Presse, »at pine Lübeck saalænge, at det maatte kaste sig i Danmarks Arme. Men Lübeck vil hverken være en dansk eller en slesvig-holstensk By, vi tilhører Tyskland. Og derom er der kun én Stemme i vor By fra den højeste til den laveste. Modstand mod Danmark er her Troskab mod Tyskland, og i den Henseende vil Hanseaterne, vil Lübeck være beredt til ikke at sky selv det yderste.«

»Men før det kommer saa vidt, ville vi endnu forsøge alt, hvad der staar i vor Magt, for at vække

det tyske Fædrelands Opmærksomhed og formaa det til en energisk Ytring af dets endnu utabte Kraft. Det skal høre fra os, hvilken Tanke, der i det mindste spirer her ved dets nordlige Grænse, hvilken Stræben, der i det mindste forbereder sig her. Det Nabofolk, som forraader sin Lyst til at gøre Holsten til et andet Elsass, har, som det synes, udset Lübeck til et andet Strassburg. Er da Tyskland et Land, fra hvilket enhver kan borttage, hvad han faar Lyst til? — Og det er ikke ved Velgærninger man vil vinde vor Kærlighed for saaledes at forberede en fremtidig Tilslutning, men ved uafadelige Plagerier vil man bringe os til Fortvivelse, saa at vi tilsidst overgiver os selv paa Naade og Unaade. Just som om vi alt fuldstændigt vare overladte til Danmarks Forgødtbefindende. Som om der ikke mere gaves noget Tyskland, der var stærkt nok til at beskytte os og afværge den yderste Ulykke, Fortvivlelsen over os selv og Fædrelandet.

Ved saadanne og lignende Udtalelser lykkedes det Lübeck at vække den mest levende Interesse for sig over hele Tyskland. Vel søgte den danske Regering paa sin Side at indlede en Pressekampagne mod den fra Lübeck udgaaede, men de Argumenter, den kunde føre i Ilden for sin Sag, vandt ingen Ørenlyd for sig eller tjente netop til at vise, at Lübeck virkelig havde Grund til Klage.

Sagen var, at Jernbanespørgsmaalet fra i Begyndelsen at være et rent kommercielt Anliggende var svulmet op til at blive et nationalt Mellemværende, et Stridsspørgsmaal mellem dansk og tysk, og da den offentlige Mening netop i hin Tid, paa Grund af den slesvig-holstenske Bevægelse, var særlig forberedt til

at interessere sig for Sagen, kunde det ikke undgaaes, at den næsten overalt blev drøftet med den største Lidenskabelighed, og at der hævdede sig Stemmer i Tyskland, der ikke vare Danmark gunstige.

Under disse Forhold var det ikke unaturligt, at man baade i Lübeck og andetsteds kom paa den Tanke, at Lübeck skulde søge den tyske Forbunds-forsamlings Mellekomst og faa den til at tage sig af de truede tyske Interesser. Den danske Konge var jo som Hertug af Holsten Medlem af det tyske Forbund, og den Adfærd, der var vist overfor Lübeck, kunde saaledes betragtes som et fjendtligt Forhold fra den ene Forbundsstats Side mod en anden Forbundsstat, hvad der maatte ligge indenfor den tyske Forbunds-forsamlings Magtsfære at forhindre.

Fra Danmarks Side blev det bestridt, at Forbunds-forsamlingen havde en saadan Competence. Man hævdede, at det var et rent indenrigsk Anliggende, hvor man vilde have Jernbaner eller ej. Forhindre Lübeck fra at foretage det nævnte Skridt kunde man dog ikke, og det gjaldt derfor om at faa trukket de tyske Stormagter, Preussen og Østrig, over paa dansk Side. Sendemændene i Berlin, Wien og Frankfurt am Main bleve forsynede med de fornødne Instruxer og Forklaringer for at forsvare Danmarks Handlemaade og faa de nævnte Magter til at hindre, at Sagen kom til Forhandling i Forbunds-forsamlingen. Ogsaa fra Senatet i Lübeck var der sket Henvendelse til Hofferne i Berlin og Wien. Man var fra begge Sider fuldt overtydet om, at det gjaldt om at have disse Magter paa sin Side, hvis man vilde føre sin Krig igennem.

Baade i Berlin og Wien vilde man sikkert gerne

have gjort sit til, at der sluttedes et for begge Parter nogenlunde fordelagtigt Forlig, naar der blot ikke var blevet slaaet paa de nationale Strænge. Dette drev de nævnte Regeringer til at tage Parti for Lübeck, og de danske Henvendelser modtoges derfor med megen Kulde. Alligevel saa man kun højst ugærne, at Sagen kom for Forbundsfor­samlingen, da dette kunde give Anledning til, at Spørgsmaalet om Forsamlingens Rettigheder og Forpligtelser kom under Debat, noget, der vilde være meget ubehageligt for de reaktionære Tendenser, der beherskede Hofferne i Berlin og Wien, for hvilket sidste Hof Metternich endnu stod i Spidsen.

For at undgaa dette forsøgte den østrigske og preussiske Regering ved Noter, daterede henholdsvis den 26. og 15. Januar 1846 at faa Danmark til at ændre sit Standpunkt.

I Noten fra Østrig, der er undertegnet af Metternich, hedder det saaledes:

»Uden at gaa ind paa Spørgsmaalet for eller imod, forekommer det mig dog betænkeligt, naar Sagen er kommet saa vidt, at der fra Lübecks Side kan være Tale om dens Existens som Fristat«. — — »Vi vide ikke og kunne ikke vide, hvorvidt de fremhævede Træk passer i Billedet af Lübecks Stilling eller hvorvidt det vilde kunne lykkes det kongl. danske Hof at godtgøre deres Uanvendelighed overfor Forbundsfor­samlingen, men saa meget er vist, at allerede den blotte Forhandling om Sagen for eller imod vilde være meget ubehagelig, da baade Forsamlingen og Dagspressen vilde bemægtige sig den med Lidenskab, saa at det kunde blive en for Forbundsinteresserne og Forbundsformaalene højst uheldig og ufordelagtig Sag,

der ogsaa for Danmark ved de overordentlig delikate Forhold, der følger af dets Doppelstilling som uafhængigt Rige og Forbundsstat, kan blive højst besværlig«.

I Noten fra Berlin fremhævede man de samme Motiver til at holde Sagen udenfor Forbundsfor­samlingen, men udtalte sig forøvrigt mere ligefremt og uforbeholdent om Sagen, idet der f. Ex. ytres, at Danmark maaske nok kunde forsvare sin Handlemaade ud fra den positive Folkeret, men ingenlunde ud fra et almindeligt Billigheds- og Retfærdigheds-Standpunkt. Desuden maatte den danske Regering huske paa, at det var farligt at give den nationale Spænding, der herskede indenfor Danmarks Grænser, fornyet Næring.

Det blev imidlertid ikke ved disse to Henvendelser fra fremmede Magter. Ogsaa Frankrig, Rusland og senere Sverig blandede sig i Sagen og henledte den danske Regerings Opmærksomhed paa, at de paa Grund af deres Handelsinteresser ikke kunde finde sig i, at Lübeck blev udelukket fra Jernbaneforbindelser med det indre Tyskland.

Alle disse Noter kom som en Skylle over Regeringens Hoved og gjorde den meget betænkelig ved Sagen. Departementet for de udenlandske Anliggender, der forestodes af Statsminister Reventlow-Criminil, holdt paa, at man burde vise Eftergivenhed og paany overveje, om man ikke kunde ændre sin Optræden, der var meget forstyrrende og ubehagelig for Danmarks øvrige udenrigspolitiske Forhold. Jernbanekommissionen, der var den egentlige Bærer af det indtagne Standpunkt, var dog ikke til Sinds at give efter endnu. Den udtalte i sin Betænkning, at den Gang Lübeck henvendte

sig til Regeringen om Koncession, var der ikke Tale om, at den befandt sig i nogen særlig fortrykt Stilling, da Senatet selv den Gang havde anført, at der ogsaa kunde opnaas en Jernbaneforbindelse gennem Mecklenburg. At denne Antagelse havde vist sig ikke at holde Stik, var naturligvis kedeligt for Lübeck, men det kunde Danmark virkelig ikke gøre for, man maatte ogsaa tænke paa sine egne Interesser. Afslaget var fuldstændigt berettiget og kunde ikke i mindste Maade vedrøre Forbundsforsamlingen. Desuden var det slet ikke Tilfældet, at Lübecks Handel var gaaet tilbage, de officielle Lübske Beretninger viste ganske det modsatte. Alligevel kunde Jernbanekommissionen godt indse, at det i Længden ikke kunde gaa an »aus allgemeinen Rücksichten« at nægte Lübeck—Büchen Banen, og den henstiller derfor til Departementet for de udenlandske Sager at svare, at man skulde tage Spørgsmaalet under fornyet Overvejelse, naar vore egne Interesser vare blevne sikrede ved Anlæg af en Jernbane fra Neumünster til Schwarzenbeck eller Mölln og naar en Dampskibsforbindelse var bleven aabnet mellem Kiel og St. Petersburg.

Et saadant Svar, der vilde have været en udsøgt Haan mod de fremmede Magter, blev dog ikke afgivet, men nogen endelig Beslutning om, hvad man skulde gøre, var ikke fattet, da man i September Maaned 1846 modtog officiel Meddelelse gennem Lübecks Sendemand om, at Senatet nu agtede at henvende sig til Forbundsforamlingen for at opnaa dens Medvirking og Hjælp.

Der var jo nu ikke andet at gøre end at tage det Stød, der vilde komme, og den danske Sendemand i

Frankfurt am Main, Pechlin, blev forsynet med de nødvendige Instruktioner. Det var for sent at protestere, da Lübeck først havde givet Danmark Meddelelse om, hvad det havde i Sinde, efter at alle forberedende Skridt vare gjorte.

Den 1. Oktober skulde Sagen til Forhandling. Det var et for Danmark meget uheldigt Tidspunkt, thi næppe to Uger i Forvejen havde det holstenske Ridderskabs Klage over Christian den 8des aabne Brev af 8. Juli om det danske Monarkis Udelelighed og Arvefølgens Ordning været til Forhandling i Forsamlingen, i hvilken der var givet Ridderskabet Medhold. Desuden havde der faa Dage forinden været afholdt en stor Germanistforsamling i Frankfurt, hvor det lübske Jernbaneanliggende var bragt paa Bane og hvor man havde udtalt sin levende Medfølelse for den gamle Hansestad.

Sindene vare saaledes ikke særligt gunstigt stemte mod Danmark. Imidlertid havde Lübeck været besindig og klog nok til ikke at indbringe nogen egentlig Klage over Danmark, men blot bedt om Forsamlingens Mellekomst og overladt til den selv at bestemme, hvorledes den vilde bære sig ad. Ved denne Fremgangsmaade imødekom man Preussens og Østrigs Ønsker om saavidt muligt at undgaa en Debat, der kunde føre til ubehagelige Undersøgelser om Forsamlingens Rettigheder og undgik desuden en Protest fra Danmarks Side om Forbundets Kompetence til at blande sig i Sagen.

Som Følge heraf kom det heller ikke til nogen Forhandling og paa den danske Sendemands Forespørgsel, om der var rettet Klage mod Danmark eller

Holsten blev der svaret ham, at der aldeles ikke var fremkommet nogen Besværing, men Behandlingen af Sagen var bleven overladt til Forbundsfor­samlingen. Forhandlingen maatte derfor først dreje sig om, hvorvidt Sagen skulde optages, og dette førte paa Forslag af Præsidualgesandten til, at man besluttede foreløbigt at anse Forhandlingen som fortrolig og som Følge deraf ikke optage selve Lübecks Henvendelse i Protokollen, men kun en Registratur om, hvad der var foregaaet, samtidigt med at man udtrykte det Haab, at Sagen vilde være bragt i Orden paa nabovens­kabelig Maade i det Tidsrum, der hengik inden Forbundsfor­samlingen atter blev aabnet.

Uagtet der saaledes egentligt intet alvorligt var sket endnu fra Forbundets Side, var der dog i den vedtagne Udtalelse tydeligt nok lagt et Pres paa den danske Regering. Omtrent samtidigt udgik der nye Noter fra Østrig og Preussen, hvori de paaskynder Danmark til at give efter, samt beklager sig over, at man ikke har besvaret de første Noter angaaende denne Sag. I Metternichs sidste Note fremhæver han, at man ganske vist denne Gang heldigt har undgaaet Sagens Behandling i Forbundsfor­samlingen, men at man ikke kunde vide, hvad der vilde ske, hvis den ikke var bragt i Orden, inden den næste Forsamling aabnedes. Naturligvis maatte Danmark selv bedst vide, om det kunde forsvare sin Handlemaade, men saameget kunde dog ikke skjules for ethvert andet Forbunds­medlem, at det ikke altid er tilraadeligt at gøre Brug af den strenge Ret, og at der gives venskabelige Hensyn overfor Naboer, som man ikke uden onde Følger kan lade ude af Agt, naar den, som man

nægter dem, derved føler sig truet i sine egentligste Livskilder og er langt den svageste, og at der endelig gives Tider, i hvilke — »der wohlerprobten treuen und anspruchslosen Freundschaft Oesterreichs für Dänemark sei es erlaubt das Wort auszusprechen« — man ikke uden den yderste Nød skal give Næring til For-domme, som man er udsat for, og hvis Vedvaren det ligger i Staternes bedstforstaaede Interesse at lade ophøre saa hurtigt som muligt«.

Den preussiske Note gik ligesom den forrige løs paa Maalet i en uden Omsvøb ret betemt Tone. Man fremhævede saaledes, at da Preussen i sin Tid havde afstaaet Lauenburg til Danmark, havde man skyndt sig at efterkomme den hurtige Aflevering, man var bleven enig om, uden at man den Gang tog Hensyn til de Stemmer, der allerede da løftede sig for, at Preussen burde sørge for Lübecks Interesser, da det nu næsten helt blev omgivet af dansk Territorium. Den Gang havde man ikke troet, at Danmark vilde optræde ubilligt overfor Lübeck, men havde man kunnet forudse Danmarks nuværende Uretfærdighed og Ubillighed, skulde man vel have vidst at tage sine Forholdsregler.

Trods disse ubehagelige Henvendelser holdt Jernbanekommissionen endnu fast paa sine Anskuelser, men baade Kongen og Statsminister Reventlow-Criminil var paa det rene med, at Slaget var tabt og at andre »højere Statshensyn« end de, der havde ført til Lübeck—Büchen Banens Nægtelse, nu maatte føre til dens Bygning.

Det gjaldt nu blot saa meget som muligt om at redde Æren og ikke give det Skin af, at man havde

givet efter for de fremmede Magter, men at man tillod Banens Bygning paa Grund af sin egen velforstaaede Interesse. I den Anledning fik man det lauenburgske »Ritter und Landschaft« til at fremkomme med en ny Ansøgning om, at der maatte gives Tilladelse til at nivellere Banen.

Denne Ansøgning fremkom ogsaa og de fremmede Magter, der havde rettet Noter til Regeringen, fik den Besked, at Lübeck ingen Grund havde til at beklage sig, da Byen aldrig var fremkommet med noget bestemt formuleret Andragende. Paa Spørgsmaal fra den østrigske Sendemand om, hvorledes man da vilde stille sig til et saadant Andragende, blev der svaret, at Hs. Maj. Kongen med Fornøjelse vilde modtage et eventuelt Andragende fra Senatet i Lübeck om Bygningen af en Lübeck—Büchen Jernbane. I Henhold til dette Tilsagn indsendte da Senatet i Lübeck den 23. Januar 1847 Andragende om, at hans »Kongelige Majestæt huldrigst vilde tillade Anlæggelsen af en Jernbane mellem Lübeck og Büchen i Hertugdømmet Lauenburg samt allerhøjst indrømme, at Nivellementet blev foretaget samt desuden tilstaa, at der ved gensidige Kommissarier blev afsluttet en Statsoverenskomst.«

Nu var altsaa Formaliteterne i Orden.

Uden Indrømmelser fra Lübecks Side var man dog ikke tilbøjelig til at gaa ind paa Sagen. Der var her en Anledning til at opnaa forskellige Indrømmelser fra Lübecks Side, som man tidligere ikke havde kunnet blive enig om. Havde man maattet give efter paa et Punkt, vilde man dog nu benytte Lejligheden, som næppe kom saa hurtigt igen, til at opnaa Fordele, som man ellers ikke havde kunnet gøre Regning paa.

Som de vigtigste Punkter, man vilde have Lübeck til at gaa ind paa, til Gengæld for den Tjeneste, man ydede Byen, opstillede man derfor bl. a.

1. at Lübeck skulde give Afkald paa sin traktatmæssige Ret til Deltagelse i Reguleringen af Skibsfart og Toldforholdene i Delvenau og Stecknitz Kanalerne indenfor Hertugdømmet Lauenburgs Grænser og indrømme Danmark fuldstændig Beføjelse til at fastsætte Afgifterne paa disse Vande, bygge Sluser og besætte Slusemesterposterne.
2. at Lübeck skulde anerkende den danske Regerings Beføjelse til foruden Steknitztold ogsaa at hæve Elbtold af det Gods, der passerede Stecknitz.
3. at det skulde tillades de i Lauenburg bosiddende Skippere, som befarede Traven og Waknitz, at sejle til og fra Travemünde og Dassau paa samme Maade som det hidtil havde været tilladt Oldesloe Baadeejerne.
4. at Lübeck skulde give Afkald paa Højhedsretten over Trave indenfor et nærmere bestemt Omraade af Fyrstendømmet Lübeck, der 1842 var afstaaet til Danmark, og
5. at Lübeck skulde give Danmark Lov til at have et eget Posthus med egne Postembedsmænd i Lübeck.

I Skrivelse af 9. Maj meddeltes det nu Lübeck at man var villig til at forhandle om en Overenskomst og faa Uger efter begyndte Forhandlingerne i København, i hvilke fra dansk Side Etatsraad Francke som Medlem af Jernbanekommissionen deltog.

Den 23. Juni undertegnedes Protokollen. Lübeck gik, om end kun nødt, ind paa de opstillede Betingelser med Undtagelse af Skibsfartsrettighederne og Vedligeholdelsesomkostningerne paa Stecknitz, i Henseende til hvilke alt forblev ved det hidtil bestaaende

Imidlertid havde Rygtet om, at Regeringen var gaaet ind paa Lübeck—Büchen Banen, vakt et levende Røre i Holsten. Direktionen for Altona—Kiel Banen henvendte sig til Kongen med Henstilling om dog ikke at tillade, at denne Jernbane kom i Stand, og fra Magistraterne i Segeberg og Oldesloe indgik der Forestillinger til Regeringen, der udmaalede, hvorledes disse Byer vilde gaa den visse Ruin i Møde paa Grund af dette Foretagende.

Herved kunde Regeringen jo nu intet gøre, men for dog at redde saa meget som muligt, opfordrede Jernbanekommissionen under Haanden Altona—Kiel Jernbaneselskabet til at erhverve sig Koncessionen paa Lübeck—Büchen Banen. Dette vakte imidlertid levende Modforestillinger fra Lübecks og den lauenburgske Jernbanekomites Side, der vare bange for at betredes Interesser til et holstensk Selskabs Ledelse. Da Altona—Kiel Direktionen ikke kunde blive enig med disse Institutioner om Sagen og Regeringen ikke, hvor gerne den end vilde, turde befale, at nævnte Selskab skulde drive Banen, maatte den give sit Minde til Oprettelsen af et særligt Aktieselskab til Drift af en Lübeck—Büchen Bane.

Efter at Lübecks Bekymring paa dette Punkt var hævet, skete Udvexlingen af Ratifikationerne den 27. Juli, og paa Andragende af en nedsat Lübeck-Lauenburg Jernbanekomite fulgte dernæst den 28. August 1847

den endelige kongl. Tilladelse til Foretagelse af Nivellementet.

Nu indtraf imidlertid de store Krigsbegivenheder i 1848 og de deraf følgende Vanskeligheder med at skaffe Penge, og først den 15. Oktober 1851 blev den 6,4 Mil lange Bane aabnet for Driften.

Saaledes endte da denne sidste Akt af den danske Jernbanepolitik i Hertugdømmerne med et fuldstændigt Nederlag for det danske Standpunkt. Noget virkeligt Tab for Landet eller nogen Skade for dets Interesser har dog ikke været Følgen heraf. Nederlaget gjaldt kun det gamle Enevældes Politik, der med hele Ensidighedens Styrke bundede i et fejlagtigt Syn paa Danmarks økonomiske og kommercielle Opgave og paa en Mangel paa Evne til at erkende, hvad der tjente til Landets sande Vel. Det var Generaltoldkammer og Kommercekollegiets Politik, som tabte Slaget, den Politik, der absolut vilde gøre det lille Danmark til en Handelsstat. Ud fra dette Synspunkt maa Regeringens Optræden forstaaes og forklares, alle dens Handlinger ere Konsekvenserne heraf, og de drages med en Halsstarrighed og Styrke, der maatte bære Spiren til sit Fald i sig selv. At tillægge Regeringen andre Hensyn i denne Sag er ikke retfærdigt. Ikke en eneste Gang kommer noget, der kunde tyde paa det modsatte, til Orde i de mange og lange, i ægte Kancellistil, afgivne Betænkninger og Indstillinger, ja end ikke i den fjærneste Baggrund er det sandsynligt, at Regeringen har næret de Anskuelser, som tillagdes den, om at fordanske Holsten eller annektere Lübeck. Dertil vare de ledende Kredse alt for tyskvenlige. Det man vilde og det man kæmpede for var en urealisabel

Opgave, og man vilde eller kunde ikke se, at Tiden var bleven en anden og at nye Krav meldte sig med Fordring paa at blive løste.

Til Undskyldning for den gamle Tids Mænd kan man dog anføre, at de smaa Forhold herhjemme, Landets, trods al Fremskriden, fattige Kaar, den herskende Reaktion o. s. v., indsnævrede Synskredsen, og husker man endvidere paa, at Virkningen af de store Landboreformer fra Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede endnu kun i ringe Grad havde begyndt at vise sig, at Folkets Handedygtighed og Selvstændighedsfølelse var bleven dysset i Slummer af det gennem næsten to Hundrede Aar herskende Enevælde, forstaar man, at det var vanskeligt at faa et Vink om, i hvilken Retning man kunde ønske Udviklingen ledet, og at det var en uhyre vanskelig Opgave for de styrende, der vare opdragne i den gamle Traditions og den gamle Siendrians Skole, at se og gribe det nye, der kunde danne Grundlaget for en heldigere og mere levedygtig økonomisk Politik. Først efter 1848, da det nye Slægtled greb Tøjlerne, kom der et andet Syn paa Tingene og en ny Fart og Energi i alle Forhold.

Samme Aar som Regeringen havde tilladt Bygningen af Lübeck—Büchen Banen, dampede det første Tog afsted paa Jernbanen fra København til Roskilde, som en Bebuder af den nye Tid, der skulde komme, og hermed begynder en ny Periode i vor Jernbanehistorie.
