

**Bidrag til de danske Jernbaners Historie**  
i Tidsrummet fra 1840—48.

Af

**R. Berg,**  
Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

---

II.

Det karakteristiske for de Anskuelser, der ledede til Anlæggelsen af de første Jernbaner, baade i Udlandet og herhjemme er, at en Jernbane kun vilde have Levemulighed, naar den kom til at forbinde to folkerige Byer, der besade en levende og udstrakt Handelsforbindelse eller hvor en saadan med Føje kunde ventes skabt. Det var med andre Ord Storhandelen, den gennemgaaende Trafik, der blev gjort Regning paa, den lokale Omsætning ansaa man for saa ubetydelig, at den ikke kunde give en Jernbane tilstrækkeligt at bestille, uden paa Steder, hvor der i Forvejen fandtes et eller andet stort Foretagende, en Mine ell. lign., der paa denne Maade kunde bringes i Forbindelse med Havet eller en sejlbar Flod. Det er ret naturligt, at en saadan Anskuelse maatte opstaa, naar man tager i Betragtning, at de Stæder, der ikke vare i Skibsforbindelse med Omverdenen, paa Grund af de tidligere Be-

fødringsmidlers Utilstrækkelighed, vare henviste til den forholdsvis ubetydelige Handel og Omsætning, der kunde trives i et indskrænket Opland, og at denne Trafik kunde forøges i en saadan Grad, at en Jernbane kunde existere, var noget, man først maatte lære af de kommende Tider.

De ældste Jernbaner ere da ogsaa næsten alle beregnede paa Storhandelen. Af denne Art er Liverpool—Manchester Banen i England, og af Baner, der førtes over dansk Terrain, Berlin—Hamburg Banen, Altona—Kiel Banen og den foreslaaede Flensborg—Husum og Glückstadt—Kiel Bane. Af Baner med et kulturelt Formaal for Øje byggedes der i dette Tidsrum ingen, da den private Kapital selvfølgelig ikke kunde indlade sig herpaa og Regeringerne endnu som Regel ikke havde opfattet det som en Pligt at træde støttende til ved den Slags Foretagender.

Ogsaa herhjemme finde vi de samme Anskuelser herskende overfor Baner, der ikke vilde komme til at tjene den gennemgaaende Trafik.

Det er derfor ret naturligt, at Spørgsmaalet om Anlæg af Jernbaner i det egenlige Danmark maatte hæmmes stærkt. Paa Grund af Landets Form med dets store Kystlinje kunde det meste af Trafiken besørges af Skibsfarten, og der gaves ingen lange, stærkt befærdede Landruter, der opfordrede til Anlæg af Baner. Hertil kom endnu andre Omstændigheder af afgørende Betydning. Der var først Landets Mangel paa Kapital. De store økonomiske Ulykker fra Aarhundredets Begyndelse havde ødelagt Landet i Bund og Grund og ikke blot hæmmet

Forretningslivet og Omsætningen, men ogsaa svækket Foretagsomheden og Lysten til at vove noget. Man var grumme forsigtig med hvad man stak sine Penge i, og foretrak at lade dem ligge paa Kistebunden. Dernæst var Aktieselskaber endnu en altfor ukendt Ting hos os, til at man kunde fæste Tro til dem, og store Bankhuse, der for egen Regning havde kunnet paatage sig Anlæget af Baner, fandtes ikke. Endvidere maa man erindre, at Landet i kommerciel Henseende ikke var nogen organisk Helhed. Efter at København var ophørt med at være Rigets Handelsmidtpunkt og den største Del af den danske Mellemandel var gaaet over paa Hamborgs Hænder, savnedes der et Centrum, hvorfra nye Samfærdselsaarer kunde udgaa. Det var først senere, at man fik Øjnene op for, at Jernbanerne kunde tjene til atter at samle Landet til et Hele.

Hver Landsdel havde paa denne Maade faaet sine særlige Handelsinteresser. Øerne havde deres og »Provinsen« Jylland sine, der ofte kunde være ret modsatte. Navnlig saa Jyderne uvenligt paa København og de Bestræbelser, den fra Tid til anden udfoldede for atter at erobre sin Førerstilling.

Til alt dette kommer endelig den økonomiske Organisation, der langt fra virkede fremmende paa Produktionen.

Al Omsætning var bunden til Købstæderne og hæmmet af Lavsregler og Acciseafgifter ved Portene. Hver Købstad havde sit bestemt afgrænsede Opland, som den vogtede over med Argusøjne og ikke taalte, at man frarev den. Handel og Haandværk maatte kun udøves i Købstæderne, der saaledes havde ud-

viklet sig til smaa Trafik- og Handelscentrer, hvor de enkelte Købmænd, der i Reglen ogsaa drev Kvægopdræt og Bryggeri, fuldstændig beherskede Priserne.

De Varemængder, der skulde bevæges, befordredes derfor saa godt som aldrig over Afstande, der var længere end en 4—5 Mil.

Hvad skulde man under disse Omstændigheder med Jernbaner. De vilde jo efter Datidens Mening kun virke til Ruin for en Mængde nyttige Borgere og bringe dem i Fattighusene eller til Udvandrings-skibene. Det var Forsøg af Pengemagten paa at ødelægge Mellestanden, og det hele vilde aabenbart føre til Revolution.

Det er klart, at der under saadanne Forhold skulde Mod til at fremkomme med Forslag om Anlæg af en Jernbane herhjemme. Ret betegnende for hele Tilstanden var det da heller ikke fra Handels- eller Børsverdenen, at den første Plan fremkom, men fra to Embedsmænd, nemlig Sekretær Søren Hjorth, der var ansat i Rentekammeret, og Gustav Schram, Bogholder i den almindelige Enkekasse.

Disse to Mænd udgav i Slutningen af Aaret 1840 en lille Pjece med Titel: »Jernbane mellem København og Roskilde«.

Første Afsnit af dette Skrift, der er forfattet af Schram, udgør en »Motiveret Beregning over, hvad Indtægterne paa en Jernbane imellem København og Roskilde vel kunde beløbe sig til, grundet paa den for Tiden bestaaende Vare- og Persontransport paa Roskilde Landevej«. Andet Afsnit, der er Hjorths

Arbejde, indeholder Beregning af Omkostninger ved Anlægget.

Aktiekapitalen til denne Jernbane anslaaes til rundt 1 Million Rigsdaler, og den aarlige Indtægt beregnes til 130,125 Rd. Udgiften til 65,000 Rd. Det forventede Udbytte kunde saaledes sættes til  $6\frac{1}{2}$  pCt., et Resultat, som efter Forslagsstillernes Mening »Ingen, der i Udlandet har set Virkningen af en Jernbane paa Handel, Rejsende og Liv i hele Statslegemet, vil betvivle, at det jo i Virkeligheden vil blive langt større.«

Det er ganske interessant at se, hvorledes Forslagsstillerne kom til et saa gunstigt Resultat, der jo desværre senere viste sig at være saare langt fra Virkeligheden.

For Gods- og Kreaturbefordringen forventes saaledes en aarlig Indtægt af mindst 56,600 Rdl. og for Persontransporten 16,150 Rdl. Disse Beløb fremkomme ved at antage, at hele Færdslen paa Roskilde Landevej strax vilde blive overført paa Jernbanen. Til de ovennævnte som Indtægt anslaaede Beløb mene Forslagsstillerne endvidere »med Sikkerhed og uden i mindste Maade at forekastes en sangvinsk Beregning« at kunne tillægge 50 pCt. som et Udtryk for den Mertrafik, som Jernbanen vilde fremkalde. »Ganske vist«, siger Forslagsstillerne, »er den danske Bonde langsom til at benytte noget nyt, hvis Fordel ikke øjeblikkeligen falder ham i Pungen, men ligesaa vist som Nyhedens Interesse vilde holde Banen skadesløs i de første Aar, fornemmeligen ved det større Antal Rejsende af de højere Klasser, indtil Bonden lærte praktisk at indse Fordelen, lige saa

vist maa man regne paa en Forøgelse af det Bestaaende, eller skulde denne Bane være den eneste i Verden, hvor alt blev ved det gamle, uagtet større Hurtighed og Billighed i Befordringen? Dampskibene, de forbedrede Postindretninger, Droskerne og mange andre Indretninger her i Landet tale for det modsatte, og enhver Forøgelse vil være af Betydning for Banens Indtægter, da den udelukkende vilde være at beregne for den hele Længde, De smaa sjællandske Købstæder udskibe aarligen c. 16,000 Tdr. Korn. Det er antageligt, at en stor Del, for ej at sige den største Del heraf, vilde søge det større og bedre betalende Marked i København, end i Købstæderne, naar Vejen dertil var fire Mil kortere, eller for at regne nøjagtig og tage Betalingen paa Jernbanen i Betragtning i al Fald 2 à 3 Mil kortere. Ligeledes maatte nødvendigvis Udførslen fra Hovedstaden af de bedre og smukkere Industrivarer meget tiltage. Det bør heller ikke forbigaa, at en Dampskibsfart paa Roskilde Fjorden til Frederikssund, Frederiksværk og Rørvig eller Nykøbing, ja maaske indtil Jylland vilde være en naturlig Følge af den foreslaaede Jernbane, og hvad derved vilde inddrages til Roskilde og København, vilde sandelig ikke være en Ubetydelighed\*. Trods disse smukke Udsigter modtoges Planen dog kun med liden Interesse.

Overalt, hvor Forslagsstillerne henvendte sig, fandt de kun døde Øren. Den Kapital, der skulde til, var efter Datidens Begreber alt for svimlende, til at man turde inllade sig paa et saadant Foretagende. Desuden fandt man endnu ikke Tiden kommen til at bygge Jernbaner herhjemme. Den

Trafik, der fandtes, kunde man besørge som hidtil pr. Axe. I hvert Tilfælde ansaa man det da for en utidig Luxus at drive Banen ved Dampkraft. I en Artikel af G. F. Ursin i »Nordisk Magazin«, der, foruden et i »Dagen« aftrykt Brev fra en Landboer, er det eneste, der findes i Datidens Presse om Sagen, hedder det saaledes: »Varerne ville blive fordelt højest ulige paa de forskellige Tog og til de forskellige Aarstider, f. Ex. Høsten og en Del af Vinteren, naar Bivejene ere slette. Vi ville vel hele Uger gennem se de fleste Transporter i det mindste paa det første Vejstykke indskrænke sig til 100 Centner eller derunder, og da er den hele Transport ikke mere end hvad der bekvemt drages paa en god Sporvej af én Hest med en Fart af  $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$  Mil i Timen. Ja ansætte vi Farten til det Halve, eller den, hvor Hesten udøver den største Trækkekraft, kan som Følge heraf Læsset endog stige til det fir-dobbelte eller 400 Centner, skønt én Hest kun anvendes, men denne Fart anses for de fleste Varetransporter nuomstunder for tilstrækkelig«.

»Dog, ere Transporterne saadanne, at de kræve oftest ikkun én Hest, sjeldent over to, højest maaske tre, da er det aabenbart en Luxus at besørge Transporten med Lokomotiver eller Dampvogne, som almindeligen ere af 20 til 30 Hestes Kraft, og som derfor ere beregnede til at transportere Læs af 800 Ctr. eller derover med en Fart af 3—4 Mil i Timen, eller med den Fart, som her vilde være tilstrækkelig, endog 2000 Ctr.«.

»Persontransporten er ej heller af den Art, at den kræver for Tiden absolut den store Hurtighed,

der opnaas ved Dampvognene. Da Vejen fra København til Roskilde kun er et Led af Hovedlandevejen til det vestlige og sydlige Sjælland, vil, førend disse blive forvandlede til Sporveje, en betydelig afkortet Transporttid for det ene Stykke ikke være af Vigtighed. Enten vi anvende en Time paa Sporvejen ved at bruge Lokomotiver eller  $2\frac{1}{2}$  Time med Heste, kan for de fleste Passagerers Vedkommende være ligegyldigt.«

Udtalelser som disse ere karakteristiske for Tidens Anskuelser om Jernbaner herhjemme. Men trods al Lunkenhed og Kulde, der mødte Forslagsstillerne, trættedes de dog ikke, men fortsatte deres Bestræbelser for Sagens Gennemførelse. Tilsidst lykkedes det dem da ogsaa at faa Industriforeningen til at tage Planen i sin Haand, og dermed var Foretagendet sikret. At Forslagsstillerne fandt Øre for Sagen hos Industriforeningen er ikke saa underligt, naar man husker paa den fremragende Stilling, denne Forening indtog til Datidens Fordringer om Reforme paa Handelens og Industriens Omraade. Siden 1838, da den blev stiftet, havde dens ledende Mænd med Dygtighed og Energi arbejdet for en større Frihed og Udvikling af Industrien og virket hen til Ophævelsen af de Baand, som Lavsvæsenet paalagde Forretningslivet. Foreningen havde længe været et Samlingssted for de frisindede borgerlige Krese, og det var derfor at vente, at der her maatte findes Forstaaelse og Fremme for et Foretagende, der repræsenterede et af Tidens største Fremskridt.

Forslaget blev indleveret den 9. Januar 1841 og overgaves til Foreningens Handelskomité. I denne



vedtoges det at tage Sagen under Behandling »for i sin Tid, naar Sagen fandtes god og nyttig for Landet, navnlig Københavns Handels og Industris Fremme, at lade fra Industriforeningen udgaa en Indbydelse til Oprettelsen af et Aktieselskab«. Men hvor svært man dog ogsaa her havde ved at gøre sig fortrolig med Tanken, fremgaar af de mange Møder, som man maatte holde. Schram og Hjorth drev imidlertid paa, og den 24. Marts 1841 vedtoges det paa et Møde, der efter Indbydelse bl. a. overværedes af Grosserer Danchell, Professor David, Grosserer Nathanson, Kaptajn Tscherning og Lektor Wilkens, at indgaa til Kongen med et Andragende, der underskrevs af de tilstedeværende, om, at der for offentlig Regning maatte blive foretaget »de nødvendige foreløbige Undersøgelser for at bestemme Banens Retning og de med dens Anlæg rimeligvis forbundne Udgifter«.

Dette var sikkert ikke efter Forslægsstillernes Ønske, der aabenbart havde haabet paa en hurtigere Afgørelse. Hvor kølig Stemningen i det Hele var mod Forslaget ses af den Form for Ansøgningen til Kongen, der vedtoges paa Mødet.

Indledningen til denne lyder saaledes:

»Undertegnede, som paa Industriforeningens Handelskomité's Indbydelse ere sammentraadte for at undersøge den Foreningen tilstillede Plan til en Jernbane imellem København og Roskilde, ere ved en foreløbig Diskussion af denne Sag komne til den Erkendelse, at, forinden de kunne udtale sig om det Tilraadelige af et saadant Anlægs Udførelse ved en Aktieforening, er det nødvendigt for dem at vide,

hvorvidt de tør regne paa Regeringens kraftfulde Medvirking, i samme Maal som denne er bleven de slesvig-holstenske Jernbaneanlæg til Del«.

Der anslaaes heri en helt anden Tone end i det Udkast, som Schram havde udarbejdet og som findes i Industriforeningens Arkiv. Heri hedder det:

»Besjælede af varm Følelse for vort Fædreland og i den Overbevisning, at hvis Danmark ej skal staa tilbage for andre europæiske Stater, maa det tilegne sig de Midler, hvorved en stor Del af disses Velstand befordres, ere vi undertegnede sammentraadte for allerunderdanigst at ansøge Deres Majestæt om allernaadigst at befordre det fornødne Nivellement« o. s. v. ... »Vi anse en saadan Banes Anlæg ej alene for gavnlig i og for sig, men ogsaa som et mægtigt Middel til Formering af Hovedstadens Handel med dens Opland, til Oplivelsen af dens og Landets Industri og Virksomhed i det Hele«.

Resultatet af Industriforeningens Andragende blev, at Regeringen ydede en Sum af 1000 Rdl. til at foretage Nivellementet for, men at Foreningen ikke kunde betragte denne Understøttelse som et Bevis paa særlig Bevaagenhed, fik den snart at vide, da den kort Tid efter indgav Andragende om, at der maatte blive foretaget Skridt til Udstedelse af en Expropriationslov.

Paa denne Ansøgning afgav Kongen, efter Kancelliets Forestilling, nemlig det Svar, at »saalænge Anlæggets Almennytte endnu ikke er erkendt, og da Grundafstaaelser volder særlig Ulempe for Ejerne, saa finder man for Tiden ingen Anledning til at lade en saadan Lov emanere«. Hele Sagen forekom

Regeringen tvivlsom, i hvert Fald kunde den ikke i Vigtighed sammenlignes med en Jernbane fra Nord til Østersøen, og der kunde derfor heller ikke være Tale om at tilstaa København—Roskilde Banen de samme Fordele, som vare blevne de holstenske og slesvigske Baner til Del ved Bekendtgørelsen af 12. Maj 1840. Af Regeringskollegierne var vel Rente-kammeret stemt for at støtte Sagen, men i den Erklæring, der indhentedes derom fra Finansdeputationen, fraraadede denne bestemt enhver pekuniær Støtte paa Grund af Foretagendets ringe Udsigt til at bære sig.

Man havde endnu ingen Erkendelse af, at denne lille Bane kunde blive Begyndelsen til det Jernbaand, som senere skulde knytte de adskilte Landsdele sammen til et Hele. Blikket var altfor stift rettet mod Syd, og alle Forbedringer, der foretoges i Samfærdselsvæsenet, havde næsten udelukkende til Hensigt at lette Forbindelsen med Hertugdømmerne og Tyskland.

Foruden denne kølige Modtagelse fra Regeringens Side var der ogsaa andre Hindringer, der bidroge til at hæmme Banens Fremme. Det viste sig saaledes temmelig hurtigt ved den foretagne Terrainundersøgelse, at Arbejdet ikke kunde udføres for 1 Million Rdl., som Schram og Hjorth havde antaget, men at der vilde udkræves en Kapital af 1,600,000 Rdl. Grunden til denne betydelige Overskridelse laa for en væsentlig Del i, at det viste sig umuligt, som oprindeligt paatænkt, at føre Banen nord for Roskilde Landevej. Den maatte lægges syd for denne Vej, men herved blev det nødvendigt at

gennemskære Valby Bakke. Der blev af Industriforeningens Jernbanekomit  gjort alt muligt for at bringe Summen ned; man foreslog Besparelser paa Stationsbygningerne og fik kongl. Tilladelse til at lade Ingeni rkorpsset revidere Nivellementet — alt dog uden andet Resultat end at man fik Anlægs-summen ned til 1½ Mill. Rdl.

Ved at vælge den søndre Linje opnaaede man ganske vist den Fordel, at man i Stedet for at lægge den første Station, som det fra først af havde været Meningen, ved Damhuskroen, kunde lægge den ved Valby, hvorved der beregnedes en Forøgelse af Persontrafikken af 150,000 Rejsende fra de Besøgende i Søndermarken og Frederiksberg Have, ligesom Valbys Beliggenhed med en udmærket dejlig Udsigt ud over Indløbet til Køge Bugt og en fri skraa Plads ned imod Havet antoges at ville bidrage til Udviklingen af en Lysttrafik og til Anlæg af Sommerboliger, hvilket alt vilde forøge Jernbanens Indtægt.

Disse Udsigter synes dog ikke at have frembragt nogen Begejstring for Foretagendet. Havde man næret Tvivl om, at der kunde skaffes 1 Mill., saa blev Tvivlen endnu større, naar der fordredes 1½. I Industriforeningen var man da ogsaa meget tvivlraadig om, hvorvidt man skulde fortsætte med Arbejdet til Sagens Fremme. Der holdtes et Utal af M der, og Tiden gik uden at man opnaaede noget Resultat. Først i Oktober 1842 blev man enig om at fremme Sagen, da man nu en Gang havde arbejdet saa meget for den, og den 30. Januar 1843 afgik det endelige Andragende om Koncession.

Man anmoder heri ikke blot om Tilladelse til

at bygge en Jernbane fra København til Roskilde, men ogsaa om at maatte faa Eneret til at fortsætte dens Bygning til Vestkysten og Sydkysten af Sjælland, idet man efterhaanden var kommen til den Erkendelse, at kun med en saadan Fortsættelse kunde Roskilde Banen vente en nogenlunde betrygget Fremtid. Der næredes dog ingen sangvinske Forestillinger om Muligheden af at kunne skaffe den til saadanne Anlæg nødvendige Kapital. Hvor vanskeligt det vilde blive blot at skaffe Penge til Strækningen København—Roskilde var man fuldstændig paa det rene med, og det gjaldt derfor om at finde paa Midler til at faa de eventuelle Aktier afsatte. I Industriforeningens Andragende til Kongen beder man saaledes om Bevilling til at bortspille alle de Aktier, der ikke bleve afsatte, ved et Lotteri og, for bedre at kunne overkomme Banens Bygning og gøre Folk fortrolig med den, anmoder man om Tilladelse til at bygge Jernbanen i smaa Stykker, saaledes at man først aabnede Strækningen København—Valby, og naar det viste sig, at den kunde svare Regning, da efterhaanden andre Strækninger, eftersom man kunde faa Penge dertil.

Man lagde heller ikke Skjul paa, at Livsspørgsmaalet i hele Entreprisen var afhængig af, om Staten vilde understøtte Foretagendet pekuniært. Helst saa man, at Regeringen garanterede Aktiehaverne et Udbytte paa 3 eller 4 pCt., men saafremt »ubekendte højere Statshensyn« skulde hindre dette, anmoder man om et lignende Tilsagn, som det, der i sin Tid tilstodes de holstenske Jernbaner, nemlig at Staten skulde overtage  $\frac{1}{4}$  af Aktierne. Regeringen

vilde imidlertid hverken gaa ind paa det ene eller det andet. Alt, hvad Industriforeningen opnaaede var, at den — efter at Regeringen havde betænkt sig 1 Aar — den 21. Febr. 1844 fik Tilsagn om Koncession paa at bygge en Jernbane fra København til Roskilde, naar det godtgjordes, at den nødvendige Kapital var til Stede, »dog at der ikke kan ventes nogensomhelst Deltagelse i Entreprisen fra vore Finanser enten ved Garanti af et vist Rentebeløb for Aktionærene eller ved Overtagelse af nogen Del af Aktierne, ligesom de uafsatte Aktiers Bortlodning ikke kan bevilges«.

Denne Afgørelse vakte megen Harm hos det nationale Parti, der heri saa en Tilsidesættelse af de danske Interesser. Man havde sikkert ventet, at Regeringen, der havde støttet Anlægget af Altona--Kiel Banen, ikke kunde undslaa sig for ogsaa at yde den første danske Jernbane sin Hjælp. Det hedder herom i en Artikel i »Fædrelandet«. »Det ser dog tilvisse højst paafaldende ud, at til samme Tid som det er bekendt for den danske Nation, at Finanserne have udredet en Million til Aktier i en tysk Jernbane, til samme Tid som de fælles Finanser have ganske overordentlige Byrder af de holstenske Veje, til samme Tid giver man den Erklæring, at der ikke kan ventes nogensomhelst Deltagelse fra Finansernes Side i den danske Jernbane, hvorom der først vil blive Tale, og som med Nødvendighed vil komme i Stand, hvad enten det nu sker ved private eller Statens Midler. Man skyder saameget som det staar i det Offentliges Magt de private Kræfter bort fra et Foretagende, som man da tilsidst

bliver nødt til at udføre ved Statens Midler. Danmark har lidt og lider uendelig meget ved at blive regeret af Tyskere og af at vore danske Statsmænd have ladet sig trække ved Næsen af dem, og endnu den Dag i Dag er der ofte Anledning til at bede os bevaret for, at vore fælles Anliggender styres alene af Tyskere. Hvorvidt denne Sags Afgørelse leverer et nyt Exempel herpaa, skulle vi ikke føre Bevis for, men at Greve Carl Moltke og de andre tyske Herrer, som styre Jernbanekommissionen, have nogen Interesse for danske Anliggender, tro vi ikke.\*

Der var jo nu imidlertid ikke andet for end at arbejde videre paa det givne Grundlag.

Den 16. April 1844 udgik Indbydelsen til Aktietegningen, og mod Forventning blev Aktiekapitalen 750,000 Specier tegnet i Løbet af ganske kort Tid. Grunden til dette heldige Resultat maa søges i tilfældige gunstige Pengeforhold paa det hamborgske Pengemarked; thi herhjemme havde Sagen ikke formaet at vinde videre Tilslutning, hvad der tilfulde fremgaar af Listen over Aktiernes Fordeling.

Af de udbudte 7500 Aktier à 100 Specier kom saaledes

5880	paa	38	Hænder	i	Hamburg
1125	—	69	—	-	København
350	—	2	—	-	Altona
141	—	10	—	-	Kiel
3	—	2	—	-	Roskilde
1	—	1	—	-	Svendborg.

Den første egentlig danske Jernbane blev altsaa efter dette for største Delen bygget for fremmede Penge. Den 25. Maj 1844 udfærdigedes den endelige Koncession for Industriforeningen med Ret til at overdrage den til et Aktieselskab. Dette Aktieselskab tilsagdes der derhos Eneret paa at bygge Baner til Korsør, Kallundborg og Rønnede, naar det inden Forløbet af 1½ Aar godtgjorde, at der havdes Raadighed over de fornødne Pengemidler.

Aktieselskabet konstituerede sig endeligt ved en Generalforsamling i København den 2. Juli 1844 og til dette Selskab overdrog Industriforeningen sin Koncession for en Sum af 15,000 Rdl. \*) Til Direktører for det nye Selskab valgtes Bogholder G. Schram, Sekretær Hjorth og Justitsraad Grothusen. Desuden oprettedes en Kontrolkomité. Den 21. Oktbr. 1844 var der bleven udnævnt en kgl. Kommissarius og den 15. Marts 1845 blev der afgivet kgl. Resol. om Selskabets Rettigheder og Forpligtelser.

Disse Bestemmelser ere i Alt væsentligt overensstemmende med Bekendtg. af 12. Maj 1840 om Anlæg af Jernbaner i Slesvig og Holsten. Der tilsagdes Lettelser ved Brugen af stemplet Papir samt med Hensyn til Indførselstolden for de Materialier etc., der skulde benyttes ved Banens Bygning. I § 12 bestemtes Selskabets Forpligtelse »til at erstatte al Skade, som ved Befordringen paa Banen tilføjes de paa samme befordrede Personer eller Gods, eller ogsaa andre Personer og Genstande, og det kan ikkun fri sig for denne Forpligtelse ved at bevise,

---

\*) Jfr. C. Nyrop: Industriforeningens Historie. Kbhvn. 1888.



at det enten er den Beskadigedes egen Skyld, at han har lidt Skade, eller at denne er bevirket ved et uafvendeligt Tilfælde. Selve Foretagendets farlige Beskaffenhed skal ikke betragtes som et Tilfælde, der befrier for Skadeserstatning«. Alle Taxter skulde underkastet allerhøjeste Approbation og Anlægget under Koncessionens Fortabelse være fuldført inden 1. Juli 1847.

Fuldførelsen af Jernbanen gik imidlertid ikke af uden mange Vanskeligheder, som det kostede stort Besvær at overvinde.

Der opstod saaledes i Slutningen af Aaret 1844 en Strid mellem de oprindelige tyske Aktietegnere, der havde opkøbt Aktierne paa Spekulation, og de senere Købere.

Begæret paa det tyske Pengemarked efter Jernbaneaktier havde nemlig været overordentligt stort, og denne gunstige Stemning havde de oprindelige Aktietegnere benyttet sig af til med Fordel at sælge deres Interimskvitteringer, der gjaldt som Legitimation for Udlevering af de egentlige Aktiebreve, der først kunde erholdes, naar 40 pCt. af deres paalydende Værdi var indbetalt.

Saalænge Kursen var opadgaaende, var der intet i Vejen, men da Konjunkturerne snart efter, som Følge af den umaadelige Masse Svindlerforetagender, der fremkom, bleve daarlige, og Prisen paa København—Roskilde Jernbaneaktierne derved faldt til et Par og halvfems, vægrede Køberne af Interimskvitteringerne sig ved at betale den endnu resterende Del af Aktiebeløbet. Den Strid, som herved opstod, fornemmelig mellem Hamburg og Berliner Børserne,

gav Anledning til Retsstridigheder, der kun kunde have en uheldig Indflydelse paa Begreberne om Jernbanens Soliditet. Endnu uheldigere var et Par mislykkede Forsøg paa at benytte de formentlig gode Konjunkturer til at faa en Aktietegning i Gang til Banens Fortsættelse til Korsør. Det første Forsøg af denne Art blev gjort af Direktør Schram først i Aaret 1845 under et Ophold i Hamburg, men strandede paa indbyrdes Strid og Rivalisering mellem Direktørerne Schram og Grothusen paa den ene Side og den hjemmeværende Del af Direktionen og Kontrolkomiteen paa den anden Side.

Et andet Forsøg, der blev gjort paa det engelske Marked, lykkedes heller ikke paa Grund af den der indtraadte Pengekrise, der medførte, at Efterspørgslen efter Jernbanepapirer sank. Det viste sig af denne Grund snart, at det var umuligt at faa Sagen bragt i Orden, inden Koncessionen paa Banens Forlængelse til Korsør udløb den 25. November 1845. For at vinde den fornødne Tid ansøgte man derfor om Forlængelse af Koncessionen paa et Aar og afsluttede Kontrakt med 5 engelske Pengemænd, om at de skulde udbyde Aktietegningen for den nye Bane til Korsør. Efter denne Kontrakt var det en Forudsætning, at den Koncessionsforlængelse, der blev tilstaaet, skulde gælde 1 Aar fra den Dato, den eventuelle kongl. Resolution kom til at bære. Dette var imidlertid ikke bleven udtrykkeligt fremhævet i den paagældende Ansøgning, og Forlængelsen kom derfor kun til at gælde et Aar fra 25. November 1845 at regne i Stedet for fra den 3. December 1845, den kongl. Resolutions Dato. For at kunne opfylde Kontraktens

bogstavelige Bestemmelse indgav man Ansøgning til den kongl. Jernbanekommission om at søge Koncessionen forlænget til at gælde de 8 Dage, der manglede. Paa dette Tidspunkt indtraadte der imidlertid uventede Vanskeligheder, idet Jernbanekommissionen, der ikke tidligere havde haft den paagældende Kontrakt til Gennemsyn, nu fik Betænkelighed ved Sagen og hævdede, at den behøvede kongl. Approbation, idet Indbydelsen maatte antages ikke at skulle udgaa fra Selskabet, ligesom Aktietegningen ikke kunde antages at frembyde saadanne Garantier for de fornødne Pengemidlers Tilvejebringelse inden Udløbet af den givne Frist, at en Koncession derefter kunde ventes given.

Man forsøgte vel at bringe Jernbanekommissionen til en anden Opfattelse, men da man nærede Betænkelighed ved at gøre yderligere Skridt paa den betraadte Bane og da den lange Tid, der var medgaaet med disse Underhandlinger, i den Grad havde svækket Interessen for Sagen hos Englænderne, at de havde sendt de Aktier, de besad i Roskilde Jernbanen, til Salg i Hamburg, hvorved Aktiernes Pris trykkedes i høj Grad, opgav man den engelske Kontrakt.

Spørgsmaalet om Banens Forlængelse maatte derfor foreløbigt stilles i Bero; men man havde for saa vidt ogsaa nok at gøre med Strækningen København—Roskilde. Der viste sig ved Arbejdet paa denne saa mange uventede Vanskeligheder, dels med selve Jordarbejdet og dels med at faa ordentlige Arbejdere, at Bygningsarbejdet trak et Aar længere ud, end man oprindelig havde tænkt. Hertil kom,

at Grundejerne paa Strækningen fordrede saa store Summer for Afstaaelsen af Grund, at det langt oversteg det Beløb, man havde beregnet. Af andre Ubehageligheder, som Jernbanen maatte taale, var ogsaa den, at Regeringen ikke vilde give Tilladelse til at Københavns Banegaard byggedes inden for Voldene. Uagtet der fra Fæstningsautoriteterne intet var at indvende mod denne Plan, satte Christian den 8de sig dog bestemt derimod, bl. a. af den Grund, at Tivoli derved vilde blive ødelagt, og Kongen ikke kunde tillade, »at den ene Institution ruinerede den anden«.\*)

Sidstnævnte Ytring er ganske karakteristisk for den ringe Grad af Interesse, hvorfra man baade fra høje og lave Steder betragtede dette Jernbaneforetagende, ikke nok med, at der stadigt maatte kæmpes mod Lunkenhed, ja endog ligefrem Haan, hertil kom — hvad man med et mildt Udtryk kunde kalde — Næringsssorg. Det viste sig nemlig snart, at Aktiekapitalen langt fra vilde blive tilstrækkelig til Arbejdets Fuldførelse. For at undgaa Standsning maatte man derfor optage et Laan paa 300,000 Rdl. hos Regeringen og forrente det med 4 pCt., men heller ikke dette Beløb var tilstrækkeligt. Man tyede atter til Regeringen om Hjælp, men forgæves, og efter at man havde faaet Afslag 3 Gange, blev det nødvendigt at laane 100,000 Rdl. hos Private mod en Rente af 5 pCt. Trods disse ekstraordinære Tilskud viste der sig alligevel til Slutning en Underbalance paa 50,000 Rdl. Denne Gæld maatte man

\*) »Fædrelandet« udbryder i den Anledning: »Fornøjelsen throner i Danmark og Hr. Agent Carstensen er en formaaende Mand«.

holde gaaende i et ikke ganske kort Tidsrum, i hvilket der maatte udredes c. 8 pCt. i Omkostninger, indtil man kunde faa den dækket af det første Driftsaars Indtægt.

Hele København-Roskilde Jernbanens Historie er saaledes en fortsat Kæde af Vanskeligheder og Bryderier. Der maatte stedse kæmpes mod Mistillid og Smaalighed, der mere end en Gang var nærved at blive livsfarlig for selve Foretagendet.

At Jernbanen alligevel tilsidst kom i Stand, skyldes først og fremmest Gustav Schrams aldrig trættede Energi. Sent og tidlig var han paa Færde, altid kampberedt og ivrig for at forsvare sin Sag, enten det nu gjaldt om med Pennen i Haanden at skrive omfangsrige Forsvarsindlæg, eller det gjaldt om mundtligt at optage en Debat.

Den 20. Juni 1847 kunde Banen for første Gang befares paa hele Strækningen fra Københavns Station til Varehuset paa Roskilde Station, og den 26. Juni blev den højtidelig indviet af Kong Christian d. 8de.

Der var saaledes gaaet 7 Aar hen med at forberede og fuldende Arbejdet, og endda stod der en Del tilbage at udrette. Hverken i København eller Roskilde vare Hovedbygningerne færdige, ingen Vogterhuse vare byggede, og endda havde Banen kostet omtrent 1 Million Kroner pr. Banemil, saa at den sikkert er den dyreste Jernbane, der er bygget herhjemme.

(Fortsættes.)

---