

Bidrag til de danske Jernbaners Historie

i Tidsrummet 1840—48.

Af

R. Berg,

Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

III.

Den Mangel paa Interesse, der fra Regeringens Side var bleven vist den første danske Jernbane, skulde man tro for lange Tider maatte have virket afskrækkende paa ethvert andet Foretagende af denne Art. Dette var dog ingenlunde Tilfældet. Der fremkom tværtimod i Aarene fra 1844—47 ikke saa faa Planer, der alle vidne om, at Interessen for Jernbaner var vaagnet, selv om Modstanden selvfølgelig ikke var brudt. 1844 udbød saaledes »const. Vexelmægler« J. W. Heymann til Aktietegning i en Jernbane fra København til Helsingør, enten over Lyngby eller Jægersborg Dyrehave, og samtidig med Planen om Rendsborg—Flensborg Banen opstod der Tanker om at sætte denne Linje i Forbindelse med en ny Bane over Aabenraa og Haderslev til Aarøsund. Den største og betydeligste Plan, der saa Lyset, var dog Tanken om at føre en Bane fra Aalborg ned igennem Jylland og Slesvig i Forbindelse med de holstenske Baner, for

derved at gøre Jylland til et Gennemgangsled for Fastlandets Trafik med Sverige og Norge.

Hele denne rige Bevægelse førte til, at Regeringen under 14. Juni 1844 udvidede Opgaven for den Kommission, der var nedsat 1835 i Anledning af Banerne i Slesvig og Holsten mellem Nord- og Østersøen til for Fremtiden at behandle alle de Jernbaneplaner, der kom frem i hele Monarkiet.

Det var ikke nogen let Opgave, der blev stillet »den kongl. Jernbanekommission«, som den kaldtes. Den maatte nøje balancere mellem de forskellige Interesser, nationale, politiske og økonomiske, og passe paa, at den ikke kom til at foretrække den ene frem for den anden.

Navnlig overfor Spørgsmaalet om en jydsk Længdebane stilledes Kommissionen overfor en meget vanskelig og indviklet Sag, som der skulde stor Behændighed til at løse.

Forholdet var nemlig det, at en saadan Bane vanskeligt kunde bygges uden at den kom i Strid enten med de nationale Følelser, der ikke vilde tilstede nogen Jernbaneforbindelse med Hamburg eller med de modsatte Interesser, der beherskede Landbruget og Købstæderne.

Købstæderne maatte stille det som en Livsbetingelse for sig, at en eventuel jydsk Længdebane førtes igennem de jydske Byer langs Østkysten for at Landhandelen ikke skulde blive draget fra dem og ført til Hamburg. For at virke derhen havde der i 1844 dannet sig flere Komitéer, der vare sammensatte af Udvalgte fra de østjydske Byer. Forhandlingerne førte dog foreløbigt ikke til andet Resultat end at man »vilde afvente Forholdenes Udvikling sydpaa«.

Landbruget derimod ønskede større Frihed og Bevægelighed for sin Produktion end den, det hidtil havde besiddet. Vel havde Forordningen af 23. April 1845 udvidet Retten til at sælge Landbrugsprodukter til Opkøbere, men det var dog ikke saa meget hertil som til et større og bedre betalende Marked end det hjemlige, at Landbruget trængte.

De forbedrede Driftsmethoder, der vare komne i Brug indenfor Landbruget i Løbet af Tredive og Fyrre Aar, den voxende Efterspørgsel paa Verdensmarkedet efter Korn og Fedevarer, der var en Følge af den stærke Befolkningsforøgelse rundt om i Landene, maatte ganske naturligt vække Utilfredshed med de bestaaende Befordringsmidler og Lysten til at faa en Bane for derved hurtigere at naa det store Marked og undgaa Købstædernes Mellekomst.

For at opnaa dette indgav Viborg Amts landøkonomiske Forening i Aaret 1846 et Andragende til den dette Aar sammentrædende Stænderforsamling i Viborg om, at den vilde virke hen til Anlægget af en Jernbane gennem Nørre Jylland over Højsletten til Limfjorden med Sidebane til Aarhus. Denne Jernbane skulde staa i Forbindelse med et lignende Anlæg gennem Hertugdømmet Slesvig, der skulde udmunde i Rendsborg—Neumünster Banen, hvorved der vilde opnaas direkte Forbindelse med Hamburg.

Man haabede ved et saadant Anlæg ikke alene at kunne samle Jyllands Forbindelser med det øvrige Evropa, men ogsaa at kunne virke hen til en bedre Opdyrkning af de udstrakte jyske Heder. Først og fremmest var det dog Jyllands vigtigste Velstandskilde,

Kvægudførslen, man havde for Øje, og som man ansaa for den bedste Indtægtskilde for Jernbanen.

Man antog saaledes at kunne gøre Regning paa en Transportmængde af 38,000 Stk. Hornkvæg aarligt, hvoraf 15,000 Stk. paa Banens hele Længde.

Den forventede Indtægt ansloges til 110,000 Rdl., deraf

45,000 Rdl.	for	Kvægtransport
16,000	— —	Hestettransport
40,000	— —	Persontransport
10,000	— —	Godstransport.

Driftsudgifterne ansattes til 80 à 90,000 Rdl. aarligt med 2 Tog om Dagen, og Forrentningsomkostningerne til 108,000 Rdl.

Selve Banens Længde fra den jydske Grænse til Limfjorden vilde blive 17 Mil, som man mente at kunne bygge for 160,000 Rdl. pr. Mil, altsaa ialt for en Anlægskapital af 2,700,000 Rdl.

Medens dette Andragende behandlede i et dertil nedsat Udvalg, var der indkommet et andet fra Agent Renck*) om Stænderforsamlingens Støtte for et Andragende om Koncession paa en Jernbane fra Rendsborg gennem Slesvig og Nørre-Jylland til Limfjorden.

Ejendommeligt for dette Andragende var, at der deri foresloges Anvendelsen af en faldende Skala, der vilde medføre overordentlig billige Taxter paa de lange Afstande. For hele Vejlængden fra Limfjorden til Hamburg ansattes Taxten for Befordring af en Person

*) Bekendt stor Forretningsmand i Holsten. Senere holstensk Repræsentant i Fællesforfatningens Rigsraad.

i III. Vognklasse kun til 2 Rdl. 1 Mk., for et Kreatur til 6 Rdl. 1 Mk., for 1 Td. Korn à 200 Pund 2 Mk. 12 Sk. Disse Taxter skulde endvidere nedsættes, saasnt Udbyttet af Banen havde naaet 5 pCt.

Det er forstaaeligt, at disse Andragender maatte vække Købstædernes Modstand og anses som et Foretagende, der var truende for deres fremtidige Lykke og Bestaaen. Det var en Livsbetingelse for Købstæderne, at Forbindelsen med Landboerne vedblev at bestaa, og naar de paatænkte Chausseer vare fuldførte, vilde Landbruget ogsaa efter deres Mening opnaa den Forbedring i Samfærdselsmidlerne, som de ønskede, og Jernbanen derved blive aldeles overflødig.

Ogsaa fra et nationalt Synspunkt blev der oppo-neret mod Jernbanen. Man gjorde gældende, at ved den vilde Danmark endnu mere, end det for Tiden var Tilfældet, blive undergivet Hamburgs Handelsoverherredømme og Jylland derved forvandlet til et Forland for Hamburg. Det var den Slags Løkkemidler, som Tyskerne kastede ud »for at se, om de kunde fange »die dummen Dänen«, og det var ikke første Gang »at de tyske Bier vilde suge Honning af de jyske Blomster«. *)

Mod Forbindelsen med Hamborg hævede sig endelig den Retning, der for enhver Pris vilde skabe Danmark en selvstændig Stilling. Fra den hævedes det, at, inden man gik til at lægge en Jernbane i Jylland som den omhandlede, maatte man sørge for en Forbindelse mellem København og en Havn paa Jyllands

*) Ytringer fra Forhandlingerne i Viborg Stænderforsamling, se Viborg Provinsialstændertidende for 1846.

eller Slesvigs Vestkyst. Herfra vilde der let ved Hjælp af Dampskibe kunne opnaas Forbindelse med England, der netop paa denne Tid paa Grund af Kornlovens Ophævelse og de andre store Toldreformer aabnede sig som et glimrende Marked for det danske Landbrug.

Mod denne overvættets Frygt for Hamburg toge Længdebanens Forsvarere til Orde og ytrede uforbeholdent, at en bedre Forbindelse med denne Storstad kun kunde blive til Gode for Landet. Købmand Rée fra Aalborg udtalte saaledes, at »Jylland vistnok kun kunde være tjent med at blive Hamburgs Forland«. »Vel var det at ønske, at vi havde en Plads i vort eget Land, der var saaledes situeret som Hamburg, men dette er nu en Gang ikke saa, og at Hamburg, saaledes som den ligger, og med de Kræfter, den ved sin Beliggenhed har sat sig i Besiddelse af, er et Gode for alle de Lande, der ligger den nær eller drages til dens Nærhed, lader sig aldrig bestride.«

Desuden vilde de nuværende nationale Forviklinger for en stor Del tabe sig ved en Forbindelse som denne, der vilde gøre Samfærdselen mellem de to Statsdele mere almen og levende. »Saaledes som Forbindelsen mellem Danmark og Hertugdømmerne nu er«, ytrede Købmand Rée, »eller rettere sagt ikke er, finder næsten intet Samkvem Sted mellem det egentlige Folk, Folket i Masse her og i Hertugdømmerne. Jeg nærer derfor det Haab, at Jernbanen vil være det sande Forbindelsesmiddel, der vil bringe til at glemme Strid og Tvist, der ved en inderlig Forbindelse vil lære at indse det urigtige i den nuværende uheldige Rivning, og vil virke kraftigen til, at Brødre i de forskellige Statsdele, hvis

Statsinteresse er fælles, række hinanden broderligt Haanden, jeg vil ikke sige til Forsoning, thi en saadan skulde dog vel ikke behøves, men til kraftig Samvirken for det fælles Vel.«

Med Hensyn til de udtalte Ønsker om at drage Handelen i Retning mod København udtalte han, at der til Grund herfor laa noget af den prædominerende Forkærlighed for Sjællands og Københavns Interesser, der i en Aarrække havde været Jylland til saa megen Skade og endnu ingenlunde var forsvunden, for saa vidt som man overvejende havde ladet Øerne tilflyde Goder, der kun sparsomt vare blevne Jylland til Del, ja næsten kun som Smuler fra de Riges Bord. »København er nu en Gang saaledes situeret, at Byen ikke en Gang i det indenlandske Handelsrøre kan være det merkantile Centrum for Landet og navnlig ikke for Jylland, hvis Handelsinteresser føre mod Vesten«.

Af den kgl. Kommissarius (P. G. Bang), der vel maa antages at foretræde Regeringens Standpunkt, blev der mod hele Planen indvendt, at den var ugunstig for Landets Interesser, den vilde drage for stor Kapital til sig, skade Købstæderne osv. Om Understøttelse fra Statens Side eller om Rentegaranti kunde der slet ikke være Tale.

Saaledes stode da Meningerne ret uforenelige mod hinanden. Længdebanen over Jyllands Højderyg var dog den Retning, der foreløbig havde de fleste Stemmer for sig.

I Stænderforsamlingen vedtog man en »allerunderdanigst Petition«, der gik ud paa:

principaliter

- 1) »At Hs. Majestæt Kongen allernaadigst vil bevilge,

at der anlægges en Jernbane gennem Hertugdømmet Slesvig og Nørre-Jylland med Sidebaner til Husum og Aarhus i den Retning, at den fra Rendsborg føres over Flensborg, derfra midt igennem Landet mellem Aabenraa og Tønder, Haderslev og Ribe, og, idet den saa vidt muligt nærmer sig de østlige Stæder i Jylland, over Silkeborg og Viborg, til et passende Sted ved Limfjorden.

- 2) »At hvis Private eller et Aktieselskab maatte ansøge om Tilladelse til at anlægge og drive en saadan Jernbane, paa Betingelser, som findes overensstemmende med Statens Tarv, der da maa indrømmes de samme Begunstigelser, som indrømmes for andre Baner, og desuden, om fornødent gøres, en Rentegaranti af $3\frac{1}{2}$ pCt. af Anlægskapitalen, efter et Maximum af 200,000 Rdl. pr. Mil Banelængde, gældende for et ikke for langt Aaremaal, hvis nærmere Bestemmelse, indenfor en saadan Grænse, som Hs. Majestæt matte finde ikke bør overskrides, maatte bero paa Betingelser i det Hele, og navnlig paa — hvad der formentlig særlig maa komme i Betragtning — hvorvidt Tarifsatserne maatte modereres i Forhold til Veglængden og aftage ved en stigende Dividende.«

- 3) At Hs. Majestæt Kongen maatte behage, ikke at meddele Koncession til Anlæg af nogen enkelt Bane i den angivne Retning, forinden endelig Bestemmelse om den her omhandlede Jernbane er tagen.

subsidiært

At Nivellementet af de forskellige Linjer, der ved et Jernbaneanlæg gennem Hertugdømmet Slesvig og

Nørre-Jylland indtil Limfjorden kunne komme i Betragtning, for Statens Regning maa blive foretaget, og dettes Resultater forelagte den først sammentrædende Stænderforsamling for Nørre-Jylland.«

Dette Andragende toges under Behandling af den kongl. Jernbanekommission, der for at faa Sagen tilstrækkelig oplyst lod udgaa følgende Spørgsmaal til de jydskes Købstads- og Amtskommuner om den Nytte og Indflydelse Jernbanen kunde antages at ville faa paa forskellige Omraader, navnlig paa Landbrugets og Købstædernes Næringsforhold:

- 1) Hvorvidt kan det antages, at en Jernbane vil give Nørre-Jyllands Landboforhold et forøget Opsving og hvorvidt antages, at Englands forandrede Handelspolitik, navnlig den lettede Kornindførsel, vil gøre en Forandring i disse Forhold nødvendig og fremkalde en forøget Kvægavl.
- 2) Hvilken Indflydelse antages det, at Anlægget af en saadan Jernbane vil have paa Købstædernes Handel, Skibsfart og Næringsbrug i det Hele, og er Hensynet herpaa saa overvejende, at Udførelsen af det projekterede Jernbaneanlæg bør tilraades.
- 3) Hvilken Indflydelse vil Anlægget af en Jernbane, som sætter Nørre-Jylland i umiddelbar Forbindelse med Hamborg, have paa Handelen i det Hele og paa Provinsernes hidtidige Forhold og andre indenlandske Handelspladse.
- 4) Hvilken Indflydelse vil Anlægget af den projekterede Jernbane have paa de agronomiske Forhold i Jylland saavel med Hensyn til en lettere Afsætning som til en forøget Kvægavl, og i hvilken Grad kan denne sidste antages at ville forøge sig.

- 5) Hvad udgøre de nuværende Omkostninger ved Kvægtransport fra Jyllands forskellige Egne til de hidtidige Afsætningssteder, og hvilken Forringelse i Vægt og Værdi antages Kvæget at lide ved Drivningen.
- 6) Kan Kvæg i den Grad fedes i Jylland, at det uden at græsfedes i Marsken kan anses for en fuldkommen afsættelig Vare paa de fremmede Markeder.
- 7) Hvor stort kan Antallet af Kvæg, som fra N. N. Amt udføres til Hertugdømmerne, anslaaes; hvormange helt fede og magre Stude, Køer, Ungkvæg og Kalve ere derunder indbefattede; hvormeget Kvæg er paa samme Maade afsat direkte til fremmede Steder og til indenlandske Steder, samt hvilke almindelige Hensyn maa der i Følge Erfaring iagttages ved disse forskellige Afsættelsesveje.
- 8) Hvilken Retning anses det for ønskeligt at give en Jernbane for Nørre-Jylland, for at den kan blive mest gavnlig for Nørre-Jyllands agronomiske, industrielle og merkantile Interesser, og til hvilket Punkt ved Limfjorden bør Jernbanen føres?
- 9) For saa vidt Banelinjen maatte trækkes over Nørre Jyllands Højderyg, ere de projekterede Sidebaner til Aarhus og Husum tilstrækkelige, eller bør flere, saavel mod Øst som mod Vest, anses nødvendige?«

De Besvarelser, der indkom paa disse Spørgsmaal, vare imidlertid ikke egnede til at gøre Sagen klarere.

Landmændene holdt paa en hurtig Forbindelse med Hovedmarkedet, og ansaa tillige en saadan Bane

som et Middel til at fremkalde Dyrkningen af raa Jorder og forhøje de opdyrkede Jorders Kultur. Om de Forventninger, der fra Landbrugets Side næredes til denne Jernbane, haves et ganske veltalende Exempel i en lille Piece af en samtidig Forfatter*), hvor det bl. a. hedder:

»Danmark, in specie Nørre-Jylland, vil ikke blot faa mere og mere, men selv bedre behandlet Korn at undvære til Salg, men ogsaa fede Stude, Køer, Kvier, Kalve, Beder, Lam, Svin samt alle Slags tamme Smaakreature, og alt dette i en Potens, som neppe nogen menneskelig Skarpsindighed eller Beregning forstaar at bestemme, men det vil dog med Guds Bistand, ikke blot ske, medens vi ere i Live, men vore Børn og Børnebørn, ja de sildigste Slægter i Danmark og de djærve Cimbrers gamle Fødeland ville velsigne Kong Christian den 8des Minde, og de kommende Historiegranskere ville udvikle, hvorledes denne Konge, der i en saa lang Række af Aar dannede sig ved Videnskab og Omgang med de mest oplyste Mænd i Ind- og Udlandet, ved sin Regentvisdom hævede Nørre-Jylland op til et af vore Forfædre ej anet, veldyrket Land, hvor Hederne maatte forsvinde for Ploven, og det talrige, vel opfødte og fedede Kvæg vil finde rigelig Næring, hvor forhen det nøjsomme Hedefaar møjsommeligen trippede om for at finde en knap Føde — samt hvor Handel og alslags Næringsbrug vil blomstre.«

Fra Købstædernes Side hævede derimod de fleste

*) C. C. H. Gjerløff: Frimodig Besvarelse paa de af Hs. Maj. Kongen, igennem Jernbanedirektionen, allernaadigst gjorte Spørgsmaal, betræffende det paatænkte Jernbaneanlæg i Nørre-Jylland. Aalborg 1847.

Stemmer sig imod Projektet. Man frygtede for, at Banen vilde bidrage til, endnu mere end hidtil, at gøre Hamburg til Middelpunkt for hele Jyllands Handel, hvorved Udsigten til den fordelagtigere direkte Handelsforbindelse med andre europæiske Lande mere og mere vilde fjærnes, at Baneanlægget for en Del vilde afbryde Købstædernes Handelstrafik med selve Landboerne, at Banen vilde virke skadeligt paa Skibsfarten, ved at drage større Varetransporter til sig, at Haandværkerne vilde blive udsatte for en tilintetgørende Konkurrence med Hamborg m. m.

Angaaende Retningslinjen var Meningerne ogsaa meget afvigende. Vel havde Midtbanen Flertallet for sig, men der hævede sig dog vægtige Stemmer for, at Banen burde føres langs den frugtbare jyske Østkyst, hvor de betydeligste Købstæder fandtes, saaledes at disses Handelssamkvem med Landboerne ikke blev ødelagt, »thi Bonden bør søge til Købstaden, hvis Købmænd bedst forstaa at bedømme og vælge Markedet«, som den tidligere citerede Forfatter udtrykker sig.

Endelig vandt den Anskuelse mere og mere Overhaand, at Forbedringer i Samfærdselsmidlerne burde gaa i Retning af at fremme en hurtigere og praktisk Befordring til det engelske Marked, og at Landbruget burde lægge sig efter at frembringe de Varer, som England kunde bruge, og give dem den Behandling, som det engelske Behov satte Pris paa; det er denne Anskuelse, der er den raadende den Dag i Dag, og som bekendt har vakt saa megen Opmærksomhed ved Drøftelsen af Esbjerg Rutens Drift.

»England«, skriver den oftnævnte Forfatter,

»trænger til en uhyre Tilførsel af Korn og Kvæg. Ogsaa kan man bruge vort Smør, især naar Købmanden ved forskellig Prisansættelse tvinger Bonden til at behandle det ordentligt. Det maa desuden omhyggeligt sorteres, at det ikke, i Stedet for at staa paa de kræsne og fine Lorders og Ladyers Frokostborde, efterat være vraget som Mastesmør, kun anvendes til at smøre Maskiner med, og altsaa kun vorder afhændet til den laveste Pris« . . . , ogsaa Kreaturerne bør man passe godt undervejs paa Skibene . . . , »selv Æg vilde finde en god Afsætning til de engelske Frokoster«.

Hvad der gav denne Retning Vind i Sejlene var den 1847 udbrydende Pengekrise i Hamburg, der berørte en stor Del af de Handelshuse, som drev Forretninger paa Danmark. Samtidig begyndte den danske Handel ogsaa at hæve sig, og der oprettedes ikke saa faa Kommissionshuse, der kunde afløse Hamburgerne. Det var alle disse Forhold, der i 1847 endelig bevægede Regeringen til at gøre et Forsøg paa at forandre den danske Handels Hovedretning. Der oprettedes nemlig i dette Aar en direkte Dampskibsforbindelse fra Hjørring og Aarhus til England (London) og hermed var i Virkeligheden gjort et betydeligt Skridt fremad til Klaring af Spørgsmaalet om de kommende danske Jernbaners Retning.

Som man vil se, vare dog de forskellige Interessers Mening om Jernbanen saa afvigende, at det vist vilde have været temmelig ugørligt at forene dem den Gang. Foreløbigt fik Sagen heller ingen Betydning, thi Krigsbegivenhederne fra 1848—50 optog snart Sindene i en anden Retning. I Jernbanekommissionen blev Sagen af samme Grund heller ikke behandlet, og da Jernbane-

kommissionen som Følge af Regeringsforandringerne i 1848 blev ophævet, faldt Sagen foreløbig bort for først at komme frem paa et senere Tidspunkt, hvor Tankerne vare klarere og Maalene mere bestemte.

Den 4 Mil lange København—Roskilde Bane var saaledes den eneste Bane, som Danmark opnaaede at faa i dette Tidsrum. Grunden til dette lidt tarvelige Resultat maa naturligvis søges i den politiske og økonomiske Udvikling, Landet havde undergaaet i den forløbne Halvdel af Aarhundredet, i den politiske og kommercielle Stilstand, i det døende Enevældes Mangel paa Evne til at tænke paa andet end sin egen Opretholdelse og dets Mangel paa Blik for den Trang, der var til Stede i »Provinserne« til at forenes til en virkelig Enhed i national og økonomisk Henseende.
