

## Dansk Jernbanepolitik i Tiden fra 1850 til 1865.

Af

R. Berg,  
Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

---

### III.

Det var et engelsk Firma, Fox, Henderson & Co., som havde paataget sig at fuldføre Korsørbanen, og det blev et andet engelsk Firma, der forestodes af den bekendte Ingeniør Sir Morton Peto, der skulde give Stødet til, at den jyske Jernbanesag blev aktuel.

Ved Paavirkning af Mænd som Regnar Westenholtz og Dr. C. M. Poulsen, der levende arbejdede for Danmarks Handelsforbindelse med England, var det lykkedes at faa Peto til at interessere sig for Anlæg af danske Baner. Det Interessentskab, Peto var Hovedmanden for, besad i Forvejen Banestrækningen fra London til Lowestoft, som man nærede Ønske om at gøre til en stor Transitbane, der kunde samle Trafikken fra Rusland og hele Norden til London.

Denne Plan stemmede særdeles godt overens med de Ideer, der fra forskellige Sider vare komne til Orde herhjemme, og det er derfor forstaaeligt, at der herfra ikke er sparet paa Opmuntringer. I Begyndelsen synes

Sagen da ogsaa at gaa efter Ønske. Den 29. Septbr. 1852 blev der saaledes meddelt Peto Koncession paa den længe omstridte Flensborg—Husum Bane. Men det var kun Begyndelsen til den store Plan, Peto havde udkastet. Flensborg skulde efter hans Mening være Udgangspunktet for en stor Jernbanelinje, der skulde gaa i Vest til Ballum paa Slesvigs Vestkyst, hvorfra den skulde føres mod Øst til Aarhus, derfra atter i Nordvest til Viborg, og endelig mod Nord over Aalborg til Frederikshavn, der med sin Havn vilde danne Forbindelsesleddet for Trafikken med Sverige-Norge og Rusland.

Det var denne Plan, Peto i Slutningen af Aaret 1852 indgav til Kong Frederik VII, der var bleven stemt gunstig for den. Ved Reskript af 22. Decbr. 1852 blev Indenrigsministeren (G. P. Bang) opfordret til at afgive sin Betænkning over Sagen samt til at fremme den med saa megen Hurtighed, som kunde forenes med dens store Vigtighed.

De nærmere Enkeltheder i Petos Forslag gik ud paa, at den hele Strækning, c. 80 Mil, kunde anlægges for c. 3 Millioner Pund Sterling.

Denne Kapital erklærede han sig beredt til at skaffe tilveje samt til at fuldføre Arbejdet i Løbet af 5—6 Aar, paa Betingelse af, at Staten for den nordligste Fjerdedel, Strækningen Viborg—Frederikshavn, der med Bro over Limfjorden ansloges til c. 800,000 £, vilde overtage en Rentegaranti af 4 pCt., medens der for Strækningerne syd for Viborg kun skulde meddeles en almindelig Koncession.

Indenrigsminister G. P. Bang modtog Planen med stor Imødekommenhed og skyndte sig med at indhente

Erklæringer fra de forskellige interesserede Ministerier, navnlig Finansministeriet (Sponneck) og Ministeriet for Slesvig (C. Moltke).

I sine Udtalelser om Foretagendet nærede Bang vel finansielle Betæneligheder: Statskassen vilde i en Aarrække komme til at tilskyde 150 à 200,000 Rdlr. til Strækningen Viborg—Frederikshavn, der med Sikkerhed kunde paaregnes ikke at vilde give større Udbytte end c.  $1\frac{1}{2}$  pCt., og endelig vilde den Omstændighed, at saa godt som alle Aktier vilde komme i Hænderne paa Udlændinge gøre, at Landets Indbyggere foruden Driftsomkostninger vilde komme til at udrede Aktieudbyttet, der anslaaet til 6 pCt. af Kapitalen vilde udgøre 180,000 £ om Aaret, hvilken Udgift ikke helt kunde siges at være produktiv. Iøvrigt erkendte han, at Banen vilde være af stor Betydning for Jylland, »denne vigtigste Hoveddel af Monarkiet« og at Stemningen i Rigsdagen utvivlsomt vilde være for at tilraade Anlægget.

I den sidste Antagelse havde Bang fuldkommen Ret. Overalt i Jylland var man i høj Grad optaget af Jernbanespørgsmaalet. Det drøftedes paa Møder og i Bladene med megen Iver, og Rigsdagsmændene fik kraftige Opfordringer til at støtte Sagen.

Denne Stemning var Regeringen nødt til at regne med. Den havde i de jyske Folkethingsmænd sin bedste Støtte under de da svævende og meget stormende Forhandlinger om Toldspørgsmaalet, Arvesagen og Monarkiets Ordning. Det gik derfor paa ingen Maade an at støde de jyske Vælgere ved at behandle det for dem vigtige Spørgsmaal med Kulde.

Det var nemlig ingen Hemmelighed, at der inden-

for Regeringskresene herskede fuldstændig afvigende Meninger om, hvorledes Jernbanespørgsmaalet skulde ordnes. Finansminister Sponneck var saaledes Modstander af Petos Plan, der vilde træde hindrende i Vejen for en Jernbaneforbindelse mellem de enkelte Landsdele. Efter Sponnecks Mening skulde Banen drages endnu længere over paa Østkysten end Petos Plan forudsatte. Samme Anskuelse næredes af Krigsminister Hansen, der af militære Grunde ønskede Banen draget gennem Fredericia.

Foreløbig gik det imidlertid ikke an at træde aabenlyst op mod den fremkomne Plan. Man omgikkes med Planer om at opløse Folkethinget paa Grund af dets Modstand mod Toldenhedsloven. Det gjaldt for Regeringen om at faa saa mange Partifæller valgt som muligt, men netop derfor maatte man af Hensyn til de jydskes Vælgere være varsom med at modarbejde Petos Plan, der efter den samtidige Presses Udtalelser interesserede hele den jydskes Befolkning »fremfor alle Arve-, Told- eller Helstatsprojekter«. Fra Regeringens Side holdt man sig derfor afventende. Finansminister Sponneck nøjedes i sin Erklæring med stærkt at betone de finansielle Betænkeligheder og fremhævede navnlig, at man ikke blot risikerede at komme til at svare Rentegarantien af 800,000 £, men ogsaa udsatte sig for, at Banen blev saa lidt benyttet, at Staten tilsidst kom til at overtage den. Ogsaa vilde den fremmede Indflydelse paa vore Forhold og vor hele Udvikling ved Forslagets Antagelse betydelig forøges m.m. Forøvrigt erklærede Sponneck sig her enig med de fra jydsk Side fremsatte Ønsker om, at Retningslinjen burde være fra Flensborg, forbi Ballum og Ribe over

Randbøl, eller et Punkt noget nærmere Vejle, til Viborg, og derfra forbi Hjarbæk over Aalborg til Frederikshavn med en Sidebane fra Viborg til Aarhus, et Standpunkt, som var ganske modsat det, han senere arbejdede for.

Imidlertid afgaves der Indstilling til Kongen om, at Regeringen skulde paabegynde Underhandling med Peto. Dette bifaldtes ved kongelig Resolution af 12. Januar 1853, og den 26. Marts modtog Indenrigsministeriet gennem Etatsraad Westenholz, der var Petos Befuldmægtigede under Forhandlingerne med Regeringens tvende Forslag fra Peto. Det ene var i alt væsentlig overensstemmende med det først fremkomne, det andet afveg derimod fra det første i Henseende til Statskassens Medvirkning. Det foreslaas i dette, at hele Banestrækningen fra Flensborg til Frederikshavn skulde være færdig til Atbenyttelse inden 8 Aar fra Koncessionens Datum, inddeles i 5, saavidt muligt lige lange Afdelinger, og ved hver Afdelings Fuldførelse skulde der meddeles Koncessionshaveren eller det Selskab, der stiftedes for Foretagendet, 4 pCt. rentebærende Statsobligationer paa £ 3,500 for hver saaledes fuldført engelsk Mil. Indtægterne af Jernbanen skulde derimod, efter Fradrag af Drifts- og andre Omkostninger, forlods anvendes til at erstatte Statskassen de udbetalte Renter af de nævnte Obligationer, og disse selv indfries af Koncessionshaveren til saadanne Tider og i saadant Forhold, som han maatte finde tjenligt, dog saaledes, at Indfrielsen efter 7 Aars Forløb fra hele Banens Aabning skulde ske med mindst £ 200,000 aarlig, indtil Obligationernes fulde Beløb var betalt.

Det sidste Forslag fra Peto var fremkommen efter

Sponnecks Opfordring, som i dette saa en mindre farlig Ordning for Statskassen.

Nu begyndte altsaa Forhandlingerne med Peto, men uden synderlig Energi fra Regeringens Side. Folkethingsvalgene i Februar havde givet Regeringen Medhold, den følte sig nu sikker i Sadlen og behøvede ikke at være bange for at vise, at den ikke var nogen varm Beundrer af Forslaget. Det viste sig da ogsaa snart, at Bang, rimeligvis under Pres fra Sponnecks Side, havde forladt den oprindelig foreslaaede Retningslinje, og nu nærmede sig Sponnecks Plan om at faa Banen draget saa meget som muligt over til Østkysten af Jylland til Fremme af Forbindelsen med Sjælland. Der fremkom desuden ogsaa andre Forslag om Retningslinjen, der ikke skulde bidrage til at klare Forholdene. De østjydske Købstæder arbejdede ivrigt for at faa Banen ført gennem Havnebyerne; fra Ringkøbing Amt foresloges det, at Banen skulde føres fra Ribe nordpaa, saa tæt som muligt hen mod Ringkøbing, hvorfra den i en Bue skulde føres til Holstebro og Viborg med en Sidebane til Aarhus. Peto paa sin Side var stærkt interesseret i, at Banen anlagdes saa billigt som muligt og at den blev ført gennem det mindst kuperede Terræn. Han var derfor lidet tilbøjelig til at gaa ind paa Fordringen om, at der allerede nu skulde fastsættes en bestemt Linje og navnlig var han imod, at Banen kom igennem Østjylland, hvad der i høj Grad vilde forøge Anlægsomkostningerne, paa Grund af det vanskelige Terrænforhold. Alt dette forøgede selvfølgelig Vanskelighederne. Regeringen nærmede sig mere og mere Tanken om en østlig Købstadlinje og holdt navnlig fast paa, at der ubetinget

maatte have en Bane fra Viborg til Aarhus, »for at ej det Hele vestlige og nordlige Jylland skulde blive afskaaret fra København og Kongeriget adsplittet«. Herpaa kunde Peto nok være gaaet ind, idet denne Del af Banen stemmede med den af ham oprindelig foreslaaede Linje; men i jydsk Krese, hvor man stadig var imod Forbindelse med Øerne, vilde man imidlertid have Viborg til Centralpunkt og ikke Aarhus. Det, der imidlertid bidrog mest til at bringe Forvirring i Sagen var Militæretatens Fordringer om, at Banen fra Ribe burde føres østpaa gennem Fredericia Fæstning, hvorfra den saa skulde udgaa mod Nord.

Dette strategiske Hensyn havde man hidtil slet ikke taget Hensyn til. Skulde Banen virkelig drages over Fredericia, vilde den afgjort faa Karakter af en Østbane, saameget endog, at selv Ministeriet ikke vilde fremkomme med Forslag herom paa dette Tidspunkt, selv om det sympathiserede med Tanken. Man enedes da om foreløbigt at lade Spørgsmaalet om Retningslinjen i Bero og forhandlede videre med Peto om de finansielle Betingelser. Imidlertid var Bang gaaet af som Indenrigsminister sammen med Ministeriet Bluhme og Sponneck, der vedblev at fungere som Finansminister ogsaa under det efterfølgende Ørstedeske Ministerium, var nu Eneherre over Forslagets Skæbne. Den nye Indenrigsminister, Ørsted, der foruden at være Konsejlspræsident tillige var Kultusminister og Justitsminister, havde nemlig under de daværende vanskelige politiske Forhold, der havde ført til Ministeriets Danelse, andet at tage vare. Desuden var Ørstedes Interesse for den Slags Spørgsmaal som Jernbanevæsenet altfor ringe til at det kunde ventes, at det under hans

Styrelse skulde blive fremmet ret meget; dertil var han altfor meget Barn af den gamle Tid. Det har derfor sikkert ogsaa stemmet med hans Anskuelse og hans Tilbøjelighed for at forhandle og dæmpe, at der i det Lovforslag, som Regeringen forelagde i den nye Rigsdag, der kom ind i Juni, slet intet indeholdtes om Retningslinjen, men kun den almindelige Bemyndigelse for Regeringen, der var nødvendig for at den kunde afslutte Overenskomst med Pcto.

Ved Forhandlingen i Rigsdagen om dette Lovforslag kom Modsætningerne dog ret skarpt frem. Sponneck fremhævede med al den Tydelighed, der kunde ønskes, at man maatte opgive Tanken om nogen anden Retning for Hovedlinjen end den paa den østlige Side af Jylland. Han hævdede, at naar man ikke sørgede for, samtidig med at man byggede en jydsk Længdebane, at faa Forbindelse med København, vilde Jyllands Handel drages mod Syd og Hamborg blive monopoliseret. Banen maatte ikke blot blive en Længdebane, men tillige en Tværbane.

Denne Tanke vakte navnlig betydelig Modstand fra Tschernings Side, der nu som før holdt paa en Midtbane og meget ivrigt hævdede, at en jydsk Bane ikke paa nogen Maade maatte blive en Østbane, der kun var for »partikulære Interesser«, men at den skulde og burde anlægges saa langt Vest paa som muligt. »Spørgsmaalet drejer sig her om«, udtalte han, »om man skal blive ved med at favorisere Østjylland paa Vestjyllands Bekostning«. Østjylland havde hidtil udelukkende nydt godt af alle de Anlæg til Samfærdselens Fremme, der hidtil var udført, Vestjylland derimod havde stedse været Stedbarn. I Overensstemmelse



hermed stillede han ved Lovens anden Behandling et Ændringsforslag, der skulde gaa ud paa at drage Banen vest paa og betegnede Banens østligste Punkter med Vejen, Jellinge, Nørre-Snede, Knudstrup-Viborg. I Forbindelse med denne Linje skulde saa sættes en Sidebane til Hjerting.

For at modarbejde dette Forslag stilledes der af Müller en anden Ændring, hvis Mening var at faa Punkterne Ballum, Aarhus, Viborg, Hjarbæk fastslaaede ved Lov, men forøvrigt at lade Regeringen vælge Linjen mellem disse Punkter. Müllers Ændring begrundedes med, at man ved et Forslag, som det af ham fremsatte vilde naa en virkelig Sammenslutning af Riget. Aarhus vilde ved dette faa samme Betydning for Nørre-Jylland som Flensborg for Slesvig, og man vilde derved komme i Besiddelse af to Udmundingspunkter af Jernbanelinjerne, der pegede mod Øst.

Ved den videre Behandling af Lovforslaget viste der sig overvejende Stemning for en østlig Retning, og det betonedes stærkt, at det var den eneste Retning, der havde Udsigt til at bære sig. Tschernings Parti var ikke tilstrækkelig stærkt til at føre sit Særstandpunkt, Midtbanen, igennem. Flere af de Medlemmer, der ellers stode det nær, f. Ex. Rée fra Aalborg, arbejdede for Østbanen, og Følgen var, at Tschernings Ændringsforslag forkastedes.

Sponeck vilde imidlertid heller ikke modtage nogen anden Ændring, hvori der var fastsat bestemte Punkter, men ønskede, at det overlodes til Regeringen at vælge Linjen. Det af Müller stillede Forslag toges derefter tilbage og det oprindelige Lovforslag vedtoges. Det udkom som Lov den 31. Juli 1853 og bemyndigede

Regeringen til at vælge Retningslinjen af en Jernbane fra Hertugdømmet Slesvig gennem Nørre-Jylland til Frederikshavn med en Bro over Limfjorden ved Aalborg samt til at disponere over en Kapital af indtil 16,000 £ pr. dansk Mil, hvorved de af Peto stillede Fordringer kunde gøres Fyldest.

Den vedtagne Lov var imidlertid paa det Tidspunkt, den fremkom, ganske værdiløs. Ørsted havde, da han overtog Indenrigsministerporteføljen, ganske rolig stillet Forhandlingerne med Petos Befuldmægtigede, Etatsraad Westenholz, i Bero. I Stedet for gav han sig til at forhandle med Krigsministeriet om den Retningslinje, det kunde ønske. Som man kunde vente, stillede den daværende Krigsminister, General Hansen, de militære Interesser afgjort i Forgrunden. I sin den 25. August 1853 afgivne Betænkning fremsættes det som en ufravigelig Betingelse, at Banen skulde føres igennem Fredericia Fæstning. Jernbanerne vare et saa fortrinligt Middel til med Hurtighed og Lethed at bringe Tropper og Materiel m. v. fra Sted til Sted, at det maatte anses af den største Betydning for Krigsførelsen og derved for Statens Forsvar og Opretholdelse, hvorfor de Fordringer, der fra et militært Standpunkt maatte gøres gældende ved deres Anlæg, i ingen Henseende burde stilles i Baggrunden for de merkantile og økonomiske Interesser.

Banen maatte derfor efter Krigsministeriets Mening ogsaa helst føres fra Flensborg over Aabenraa, Haderslev og Kolding til Fredericia, dog vilde man ikke modsætte sig, at den førtes fra Flensborg til Ballum, under Forudsætning af, at Havnen ved Romø blev befæstet, men det maatte udtale sig imod, at Linjen

førtes i Nord tæt forbi Ribe. Fra Ballum tilraadede Krigsministeriet at føre Banen i en omtrent lige Linje til Kolding og derfra over Fredericia, Vejle, Horsens til Aarhus.

Krigsminister Hansen var ikke til at rokke fra disse Punkter, ja han holdt endog saa stærkt paa Fordringen om Fredericia som Gennemgangspunkt, at han gjorde Optagelsen af det i Ministeriets Jernbaneplan til et Kabinetsspørgsmaal.

For at klare alle disse Vanskeligheder foreslog Ørsted den 23. Oktober 1853, at der skulde nedsættes en Kommission fra de interesserede 4 Ministerier (Finansministeriet, Indenrigsministeriet, Krigsministeriet og Ministeriet for Slesvig). Dette vedtoges ogsaa, uden at der dog gjordes noget Skridt til at nedsætte Kommissionen, saalænge Ørsted var Indenrigsminister, nemlig til den 29. April 1854. Man kan saaledes ikke sige, at Ørsted nærede videre Interesse for Sagen, selvfølgelig til største Misfornøjelse ude i Landet.

I den Tid, der var forløben, vare i Virkeligheden ogsaa Chancerne fuldstændig spildte for Regeringen. Priserne paa alle Materialier vare stegne med c. 25 pCt. og Pengekonjuncturene vare paa Grund af de truende Krigsrygter, der da beherskede hele Evropa, i den Grad forværrede, at man ikke kunde vente, at Peto skulde fastholde sit Tilbud.

»Saaledes«, siger »Fædrelandet« i en Artikel fra Begyndelsen af 1854, »behandler vor Regering Landets vigtigste Anliggender; naar det derimod gælder Forholdsregler, der er hele Folket, eller dog hele den dannede Del af Folket imod, da synes Regeringen at

være rask nok, men hertil synes ogsaa dens hele Virksomhed at indskrænke sig«.

Det var først efter at Ørsted den 29. April 1854 havde afgivet Indenrigsministerporteføljen til Tillisch, at der atter toges fat paa Sagen, idet der den 23. Maj endelig blev afgivet Forestilling til Kongen om den nævnte Kommissions Nedsættelse. Dette bifaldtes ved kgl. Resolution af 26. s. M. Nu skulde man tro, at Forhandlingerne kunde begynde, men saa fik den af Finansministeriet valgte Delegerede en forandret Stilling, der gjorde, at han maatte udtræde. En ny Delegeret blev først valgt 7 à 8 Maaneder senere, og der blev saaledes slet ikke ført nogen som helst Forhandling i denne Kommission, saalænge Ministeriet Ørsted var ved Roret. Endelig den 12. December 1854 faldt Ministeriet Ørsted, og Ministeriet Bang fulgte med Bang selv som Indenrigsminister.

I hele det Tidsrum, der var gaaet siden Petos Forslag kom frem 1852, havde den jydsk Jernbanesag været Genstand for levende Drøftelse ude i den store Befolkning. I Pressen og i Smaapjecer var Spørgsmaalet om Pengene og Retningslinjen blevet underkastet en meget vidtløftig Behandling, der tydelig viste, at man ikke var bleven en Smule mere enig om Hovedsagen, hvorvidt Banen skulde være særlig jydsk eller, om den skulde fremme Sammenknytningen af Jylland og Øerne.

---

## IV.

Ved Bangs Overtagelse af Indenrigsministerporteføljen aabnede der sig igen noget lysere Udsigter for Sagen. Rigtignok var den nye Regering lige saa lidt paa det rene med Retningslinjen som nogen anden. Bang, der slet ikke synes at have forstaaet de Modsaetninger, der var tilstede, var vel mest tilbøjelig til at arbejde for en Linje gennem det østlige Jylland med Sidebaner til forskellige Købstæder, men overfor det centrale i Sagen: om Banen skulde føres over Fredericia eller ej, havde han hverken Mod eller Overbevisning nok til at tage Parti. Allerhelst havde han maaske ladet Sagen helt hvile, og dette var sikkert ogsaa blevet Tilfældet, hvis ikke Frederik VII, hvis Interesse for Sagen holdtes varm ved stadig Paavirkning fra de interesserede Krese, udtrykkelig havde opfordret ham til at fremme Sagen.

Bangs uklare Standpunkt fremgaar da ogsaa af det Forslag, han stillede til 2den Behandling af Finansloven for 1855—56. Han foreslaar her, at der bevilges 6000 Rdl. til »at tilendebringe de foreløbige Undersøgelser om bemeldte Banes Retningslinje og Anlæg, idet det maa formenes, at de nuværende Konjunkturer, naar det kommer til Stykket, dog vil hindre en Kontrakts Afslutning med Peto«. Man burde derfor, efter Bangs Mening, benytte Tiden til Undersøgelser, »hvis Resultat kunde blive, at Regeringen kom til endelig Beslutning om de Fordringer, der maatte fastholdes med Hensyn til Banens mellem Provinsens forskellige Egne saa meget omtvistede Hovedretningslinje og til Banens Anlægsmaade, saaledes at man havde nogen-

lunde Vished for, at Banen ej blot vilde kunne afholde sine Drifts- og Vedligeholdelsesomkostninger, men ogsaa give et tilstrækkeligt Udbytte for at sikre Staten for et uforholdsmæssigt Tab.«

I Folkethinget var man imidlertid ingenlunde tilfreds med denne Udskydning, da man frygtede for, at det var Regeringens Hensigt slet intet at gøre ud af Sagen. Desuden vidste man, at Regeringens Teknikere vare stemte for, at en eventuel Bane blev anlagt af Staten selv, og at de derfor vare mod at Entreprisen overlodes til Peto. En Vedtagelse af Bangs Forslag vilde derfor, efter den i Folkethinget herskende Anskuelse, føre til, at Planen om Jernbaner i Jylland foreløbig ganske vilde forsvinde. Dette vilde man fremfor alt forhindre, selv om man endnu ikke var paa det rene med Retningslinjen. Paa ny udspandt der sig en heftig Forhandling om de forskellige Retningers gode og daarlige Sider, navnlig kæmpedes der ivrigt fra Tschernings Side for Midtbanen og af Finansminister Andræ for Østbanen. Resultatet blev, at Folkethinget nægtede at gaa ind paa, at der foretoges flere Undersøgelser, førend der var indledet Underhandlinger med den eventuelle Kontrahent, men erklærede sig derimod villigt til at bevilge Penge til en Forhandling med Peto.

Bang maatte oven i Købet lide den Tort at erkende, at de alt foreliggende Oplysninger maatte anses for tilstrækkelige til, at der derpaa kunde knyttes nye Forhandlinger, naar de finansielle Vilkaar vare antagelige, og at Sagen ogsaa fremmedes bedst, naar man udsatte at søge yderligere Oplysninger, indtil man saa, hvilke der maatte blive fornødne for at komme til Afslutning af en Overenskomst.

Ved 3die Behandling af Finansloven blev Forslaget af Bang da ændret saaledes, at der ønskedes 6000 Rdl. til Forhandlinger, angaaende Anlægget af en Jernbane fra Flensborg til Frederikshavn, og herpaa gik Rigsdagen ind.

Nu skulde Forhandlingerne med Peto altsaa genoptages. I den Tid, der var gaaet, siden Petos første Tilbud fremkom, vare Forholdene imidlertid ganske forandrede. Priser og Arbejdsløn vare stegne, og Pengeforholdene vare paa alle Markeder i høj Grad ugunstige. Dette viste sig da ogsaa i Petos nye Tilbud, der i sine Hovedtræk gik ud paa, at Regeringen for hver engelsk Mil af Banen, deri indbefattet en Bro over Limfjorden, skulde udlevere ham £ 3500 i 4 pCt. Statsobligationer, der først skulde dækkes af Banens Driftsoverskud, efterat den øvrige Anlægskapital, £ 6500 pr. engelsk Mil, var forrentet med 5 pCt. Efterat Banen havde været aaben i 20 Aar skulde Regeringen have Ret til at overtage den til en Værdi, beregnet efter Udbyttet af de sidste 5 Aar. Hvad Retningslinjen angik, havde Peto, i Overensstemmelse med de særlig jyske Ønsker, ændret sin oprindelige Plan saaledes, at Banen nu skulde udgaa fra Flensborg mod Vest, saaledes at en Sidebane let kunde føres ud til Ballum. Banen skulde dernæst føres langs den østre Skraaning af Jyllands Højderyg, saa nær Østkysten som muligt, uden at gaa ned i eller gennemskære dennes mange Dale og Bakker over Silkeborg, Viborg, Aalborg til Frederikshavn med Sidebaner til Horsens og Aarhus. Hele Anlægget kunde udføres i Løbet af 6 Aar, Broen over Limfjorden kunde aabnes til Benyttelse om 3 à 4 Aar. Hvad Retningslinjen angik, erklærede Bang sig »i

Hovedtrækkene er enig med Peto, men derimod var Prisen alt for høj. Regeringens Teknikere nærede den Anskuelse, at en Linje som den foreslaaede kunde udføres for 700 £ pr. engelsk Mil, og vare desuden alle som før nævnt af den Anskuelse, at Staten vilde staa sig ved selv at bygge Banen. Ogsaa med Hensyn til Retningslinjen havde Regeringens Teknikere en anden Mening end Peto, idet de holdt paa en endnu østligere Retning, der ogsaa fandt ubetinget Støtte hos Krigsministeren.

Det var under disse Omstændigheder ikke let at træffe nogen Afgørelse. Rent afbryde Underhandlingerne med Peto kunde man ikke af Hensyn til Folkethinget, saa meget mere som Petos Befuldmægtigede, Etatsraad Westenholz, var bemyndiget til eventuelt at gøre andre og mere gunstige Forslag, noget som Bang dog senere paastod at have været uvidende om. Vist er det, at Bang intet bestemt Standpunkt vandt, men atter bestemte sig for at faa Folkethinget med til at give Regeringen Tid til nærmere Overvejelser. Regeringen vilde da foretage Nivelleringer og andre Forarbejder for at faa godtgjort, hvilken Linje der var den heldigste.

Fra Militæretatens Side hævdedes stedse med Styrke, at den eventuelle Bane under alle Omstændigheder maatte føres gennem Fredericia og derfra videre nordpaa gennem de østjydske Købstæder. Denne Plan vilde imidlertid nødvendigt føre med sig, at Banen kom til at gennemskære Jyllands mest bakkede Terræn og derfor vilde blive mange Gange dyrere at anlægge end den af Peto foreslaaede Linje, ikke at tale om den Tscherningske Midtbane.



Det var for at faa Omkostningerne ved disse forskellige Linjer godtgjorte, at Bang paa Finansloven for 1855—56 søgte en Bevilling paa 100,000 Rdl.

For imidlertid ikke helt at bryde med Peto -- besluttede Regeringen at modtage et af Peto stillet subsidiært Tilbud, der gik ud paa, at han vilde foretage Nivellement af de forskellige Retningslinjer, der havde været paa Tale, mod at Statskassen dækkede Halvdelen af de Omkostninger, der vare forbundne med dette Arbejde, saafremt han ikke fik overdraget at udføre den af ham foreslaaede Linje.

Denne Holdning fra Regeringens Side vakte imidlertid levende Uvilje i Folkethinget. Det var ikke saa meget de Penge, der fordredes, man var bange for, selv om Resultatet af Undersøgelserne blev, at den dyreste Linje burde bygges. Det, der skræmmede Folkethinget, var de militære Fordringer, man vidste stod i Baggrunden, og de storpolitiske Betragtninger, der stod i Forbindelse hermed. Blev det afgjort, at Banen skulde føres igennem Fredericia, vilde det nemlig være meget tvivlsomt, hvorvidt Jernbanevæsenet kunde betragtes som et særligt Anliggende, der kun angik Kongeriget. Meget talte for, at Sagen da vilde blive gjort til et Fællesanliggende og derfor unddraget den danske Rigsdag. Ved den nylig vedtagne Fællesforfatning af 1855 var Rigsdagens Bevillingsmyndighed bleven betydelig indskrænket. Skulde nu ogsaa Jernbanevæsenet tages bort, vilde noget af det allervæsentligste for Kongerigets økonomiske Liv helt komme udenfor Rigsdagens Medbestemmelsesret.

For at krydse denne formentlige Plan fra Regeringens Side fremsatte Tscherning i December 1855 sit

gamle Forslag om en Midtbane. Denne Plan vandt dog ikke Tilslutning, og Forslaget kom da heller ikke til 2den Behandling. Regeringens Forslag om en Bevilling af 100,000 Rdl. til Undersøgelser blev derimod modtaget med en endnu større Modstand, særlig ved Finanslovens 2den Behandling kom det til hæftige Scener, ikke blot mellem Bang og Tscherning, der flere Gange angreb Ministeren saa hvast, at denne maatte henstille til Formanden at skaffe sig Ro for Tschernings idelige Afbrydelser, men ogsaa mellem Tilhængerne af de forskellige Retningslinjer. I det Hele taget vare de Forhandlinger, der førtes om denne Sag, saa lange og saa indviklede, at det næppe lykkedes mange at holde fast ved Traaden i dem. Uenigheden og Uklarheden var saa stor, at den, der af dem skulde slutte sig til, hvad der egentlig var den fremherskende Mening i Thinget, vilde være ilde faren. Et blev man dog enig om, og det var, at man ikke vilde lade Regeringen have frie Hænder til selv at vælge Retningslinjen. Det af Ministeren forlangte Beløb til Foretagelse af Undersøgelser, blev vel bevilget ved Finanslovens 2den Behandling med 85,000 Rdl. (15,000 Rdl. skulde tilskydes af Slesvig), men paa den udtrykkelige Betingelse, at Pengene kun maatte anvendes, saafremt Ministeren bestemte sig for en bestemt Retningslinje.

Denne Afgørelse maatte Ministeren føje sig efter, hvis han vilde gøre noget ud af Sagen. Kort før Finanslovens 3die Behandling fremsatte han da sin Plan, i hvilken han erklærede Kolding, Snoghøj, Horsens, Aarhus, Randers, Viborg, Aalborg og Frederikshavn for ufravigelige Punkter, Vejle og Skanderborg for »ønskelige, men dog ej saa ufravigelige«. Det var

netop en saadan Linje, der i Thinget havde de færreste Tilhængere, og den vakte da ogsaa almindelig Indignation.

Følgen af dette Forslag vilde nemlig være, at al Forhandling med Peto, der ikke vilde gaa ind paa en Linje gennem Landets mest bakkede Terræn, maatte afbrydes, og at Staten eventuelt selv maatte overtage Bygningen af Banen, hvad man paa Grund af Omkostningerne var meget imod.

Ved Finanslovens 3die Behandling søgte man da ogsaa at forhindre dette, idet et Mindretal med Tscherning i Spidsen foreslog at nedsætte den ved 2den Behandling bevilgede Sum til 50,000 Rdl., hvoraf de 35,000 Rdl. skulde udbetales til Peto for at hans Linje, der nu som den vestligste, der kunde være Tale om, havde faaet Tschernings og hans Partis Tilslutning. Flertallet frygtede imidlertid for, at man ved at stemme for dette Forslag vilde binde Regeringen for fast til Peto, og forkastede derfor Tschernings Forslag med 57 Stemmer mod 33. Der var stærk Stemning for helt at forkaste den allerede givne Bevilling, men da intet Forslag var fremkommet herom, var det af formelle Grunde ugørligt. Der var derfor ingen anden Udvej end at nedsætte det ved 2den Behandling bevilgede Beløb, for ikke at give Ministeren flere Penge at raade over end højst nødvendig. Ved Afstemningen vedtoges det at nedsætte Bevillingen til 60,000 Rdl.

Forkastelsen af Tschernings Forslag blev af Bang fortolket saaledes, at Folkethinget ikke vilde have noget at gøre med Peto, og de indledede Forhandlinger om et eventuelt Nivellement bleve derfor afbrudte, til stor Fortørnelse for den største Del af dem, der

vare interesserede i den jydsk Jernbane. I Virkeligheden havde den foretagne Afstemning ikke bragt Sagen et Hanefjed nærmere til sin Afgørelse. Nu som før var man i højeste Grad uenig om Retningslinjen, og skulde Regeringen vælge den, frygtede man for, at den ikke blev tilfredsstillende for nogen af Parterne. I bitre Ord beklager »Fædrelandet« sig over Bangs »Uklarhed og Vakkelvornhed« og over, at han »ved at kaste sig i Armene paa det af Skinsyge mod fremmed Dygtighed og Driftighed forblindede tekniske Laug har bragt denne for hele Danmark og navnlig for Jyllands materielle Udvikling saa uendelig vigtige Sag i Staa for lange Tider«.

---

## V.

I Sommeren 1856 foretoges da det af Ministeriet ønskede Nivellement af en østlig Købstadlinje. Undersøgelserne gav imidlertid det Resultat, at en saadan Bane (fra den slesvigske Grænse til Frederikshavn med Sidebane til Viborg) vilde udkræve en Anlægs kapital af over 20 Million Rdl., en Sum, man paa den Tid nærede overordentlig store Betænkeligheder ved at anvende. Indenrigsminister Bang turde da heller ikke gøre mere ved Planen, og da man desuden var overtødet om, at man ikke kunde faa Folkethinget med til en Bane i den Retning og der heller ikke i Slesvig var nogen Enighed om den Retning, der skulde vælges for den tilsluttende Linje, blev Planen om et Længdebanenet opgivet. Rent at stille

den jydsk Jernbanesag i Bero kunde man dog ikke. Bang, der hyldede Maximen: »Noget maa der gøres«, fattede da i Slutningen af sin Funktionstid Planen om at nøjes med en Bane fra Aarhus til Viborg over Randers. Inden han naaede at faa denne Plan frem, veg dog hans Ministerium for Ministeriet Andræ, der med Krieger som Indenrigsminister optog Planen i den Forventning, at alle maatte kunne forenes om den. Efter denne skulde Banen føres fra Aarhus over Randers til Sønder-Onsild og Hobro med en Sidebane til Viborg, for hvilken Ministeriet skulde være berettiget til at garantere 4 pCt. af Anlægskapitalen, dog ikke over 8 Million Rdlr.

Den Antagelse, at alle kunde slutte sig om denne Plan, viste sig imidlertid meget snart at være en Fejltagelse. Det Princip, der fik Udtryk i den, var det gamle, kendte Tværbaneprincip, der dels vilde bringe en Forbindelse i Stand mellem det vestlige og østlige Jylland, og dels ved Hjælp af en Dampskibslinje mellem Aarhus og Korsør i Tilslutning til Korsørbanen knytte Landsdelene nærmere sammen. Den Linje, der herved vilde komme til at existere mellem Sjælland og Jylland, mellem de to Hovedlandsdele i Kongeriget, svarede som tidligere anført til de Ønsker, som en stor Del af det nationalliberale Parti nærede om at knytte de enkelte Dele af Landet nærmere til hinanden. Det er da ogsaa betegnende, at det er den første Linje, som foreslaas, efter at de tidligere mere helstatsfarvede Ministerier har vejet Pladsen for det i overvejende Grad nationalliberale Ministerium Andræ. I det Forsvar, Krieger førte for Forslaget i Rigsdagen 1856, skinner det da ogsaa tydeligt frem, at Øjemedet med

Banen var den anførte Forbindelse, det var den »jydsk-este« af alle hidtil foreslaaede Baner og overalt, hvor man saa hen, var det Tværbanepriincipet, der hidtil havde raadet i Danmark. Det var Altona—Kiel og Flensborg—Husum, og det burde man nu ogsaa følge her, saa at man opnaaede en Forbindelse mellem Landets forskellige Egne. Kriegers Forsvar for Tværbanen gik i sine Hovedtræk endvidere ud paa at vise, at man dels ikke kunde overkomme de med Anlæggesen af en jydsk Længdebane forbundne Omkostninger og dels ikke kunde blive enig om Retningen. I sit Forsvar for Tværbanen støttedes Krieger stærkt af Monrad. Meget ivrigt og paa en virkelig veltalende Maade kastede denne sig i Ilden for Tværbanepriincipet og hævdede dets nationale Berettigelse.

Som man kan tænke sig vandt Kriegers Plan dog kun ringe Tilslutning hos Tscherning og den største Part af de jydske Rigsdagsmænd, der ikke netop vare direkte interesserede i den foreslaaede Retning. Gang efter Gang blev det hævdet, at den jydske Handels Retning gik mod Syd og Vest, og at det var et rent Fantom at tænke sig, at den kunde drages mod Øst. Banen vilde, som Tscherning noget søgt bemærkede, kun blive til Fordel for Beboerne i Salling og Omegn, naar de skulde paa Komodie i København. Det, der imidlertid voldte den stærkeste Modstand var, at den af Ministeren foreslaaede Linje fra Aarhus til Randers vilde foregribe en kommende Længdebane og tvinge den ind paa en østjydsk Købstadlinje. Skulde man endelig have en Tværbane, maatte man i alt Fald fordre, at den i Stedet for, som af Ministeriet foreslaaet, at gaa fra Aarhus over Randers til S. Onsild

og Hobro og fra S. Onsild til Viborg, skulde drages saa vidt muligt i lige Linje til Viborg, men allerhelst maatte man dog se strax at komme til en Længdebane. Ønsket om den sidste var i Folkethinget saa overvejende, at Flertallet i det nedsatte Udvalg i sin afgivne Betænkning foreslaar at omredigere Loven saaledes, at den bemyndigede Regeringen til at garantere for en Længdebane fra den slesvigske Grænse til Frederikshavn for en Anlægssum af 10 Mill. Rdlr. Meningen med at nævne denne ringe Sum var uden Tvivl den at tvinge Ministeriet, i Fald Ændringen skulde blive vedtaget, ind paa den billigere Midtbane. Fra Fischers Side fremkom der ligeledes Forslag om en Længdebane med Bemyndigelse for Regeringen til at garantere for en Anlægssum af 20 Mill. Rdlr. Tilhængerne af Længdebanen undgik derimod klogelig at komme ind paa Retningslinjen, da det saa sikkert vilde have vist sig, hvor uenige de var.

Udvalgsflertallet var imidlertid paa det rene med, at man næppe fik Ministeriet med til Længdebanen, og for dog at redde saa meget som muligt for deres Interesser, foresloges det subsidiært, at den paatænkte Tværbane skulde føres saa direkte som muligt til Viborg, og derfra videre til et Punkt ved Venøbugten eller Holstebro, og at den navnlig ikke maatte lægges over Randers, hvilken By højst maatte bringes i Forbindelse med Banen ved Hjælp af en Sidelinje. Herved vilde man nemlig undgaa, at en mulig Længdebanes Retning blev forudbestemt, idet den af Udvalget foreslaaede Tværbane fra Aarhus altid vilde kunne komme til at gaa ind som en Sidebane til den Længdebane, som man helst saa udført. For yderligere at frem-

hævde dette Standpunkt foresloges det, at Retningen af Tværbanen ikke maatte faa nogen Indflydelse paa Længdebanen, samt at der kun maatte garanteres for en Anlægssum af højst  $6\frac{3}{4}$  Mill. Rdlr.

Udvalgets Mindretal var imidlertid heller ingenlunde enige med Regeringen i den forelagte Plan, som man ligesom Flertallet ønskede ændret mere i Retning af en Tværbane, der skulde udstrækkes til Holstebro, ligesom Randers eventuelt kun maatte sættes i Forbindelse med Banen ved Hjælp af en Sidebane. Dette Forslag sluttede Regeringen sig til, og man skulde saaledes tro, at der var kommen nogenlunde Enighed i Thinget om Retningslinjen, da Mindretallets Forslag i sine Hovedtræk stemmede med Flertallets subsidiære Standpunkt. Men atter her viste der sig store Vanskeligheder, der voldedes af Længdebanen, som stadig spøgede med ind i alle Planer, hvor ofte end Krieger henledede Opmærksomheden paa, at Spørgsmaalet om denne aldeles ikke laa for. For at undgaa den Forudbestemmelse af Længdebanen, som dennes Tilhængere frygtede for, fordrede de nemlig en saa vestlig Retning af Banen fra Aarhus til Viborg, at Modpartiet ikke kunde gaa ind paa den. Navnlig kæmpede Tscherning ivrigt for, at Banen ikke maatte komme til Randers. I det hele taget var det Randers, som spillede Hovedrollen i dette Spørgsmaal, idet de, der ønskede denne By optaget i Jernbaneforbindelsen, fordrede en mere østlig Retning for Jernbanelinjen. Denne Kamp fandt ogsaa sit Udtryk i Bestemmelsen af den Sum, der maatte ydes Rentegaranti for. Tscherning talte f. Ex. med en Lidenskabelighed uden Lige



for kun at nævne 6 Mill. Rdlr., hvorved han med nogenlunde Sikkerhed kunde gøre Regning paa, at Banen ikke kunde lægges om ad Randers. Modstanderne af dette Standpunkt holdt med lige saa megen Styrke paa at nævne 8 Mill. Rdlr.

Det var det sidste Standpunkt, der sejrede. Ved 2den Behandling forkastedes Udvalgsflertallets Forslag om en Længdebane med 48 St. mod 41, navnlig fordi Regeringen absolut vægrede sig ved at modtage det, og det af Regeringen tiltraadte Ændringsforslag om en Bane fra Aarhus til Venøbugten eller Holstebro, eventuelt med en Sidebane til Randers vedtoges derpaa med 67 St. mod 11, dog med den Tilføjelse, at Retningen af en eventuel Længdebane ikke afgørende maatte bestemmes derved. Tilhængerne af Længdebanen havde imidlertid ikke opgivet Modet, men fremkom paany ved 3. Behandling med Forslag om en Længdebane, subsidiært om en Tværbane uden Forbindelse med Randers. Forslaget forkastedes med 56 St. mod 33, og Loven vedtoges derefter med 59 mod 33 St. omtrent saaledes som vedtaget ved 2. Behandling, dog med den Forskel, at Sidebanen til Randers udtrykkelig blev nævnet som en integrerende Del af Tværbanen samt at Bestemmelsen om, at Længdebanens Retning ikke maatte forudbestemmes, udgik. Tscherning vedblev lige til det sidste at kæmpe for sine Ideer. Efter at det førstnævnte Forslag var forkastet, stillede han endnu Ændringsforslag om, at Randers skulde stryges af Planen og at der kun maatte ydes Rentegaranti for en Sum af 6 Mill. Rdlr. Begge Forslag forkastedes dog med henholdsvis 61 St. mod 33 og 52 mod 33 Stemmer.

Forhandlingen om dette Jernbaneforslag hører sikkert til de livligste, der nogen Sinde er ført i den danske Rigsdag om Jernbanesager. 2den Behandling strakte sig f. Ex. over 4 meget lange Møder, i hvilke en Mængde Talere havde Ordet. Til Tider blev Forhandlingen ført med en Livlighed og Hidsighed, der giver et interessant Udtryk for den Adsplittethed og Mangel paa fælles Maal, der i det omhandlede Tidsrum beherskede vort økonomiske Liv.

Heller ikke i Landstinget vandt Lovforslaget ubetinget Samstemning. Længdebanens Tilhængere gjorde, hvad de kunde for at faa det forkastet, og selve Loven vedtoges kun med et ringe Flertal, 25 Stemmer mod 17.

Ude i Landet var Stemningen ligeledes i høj Grad delt. Ikke blot agiterede Længdebanens Tilhængere ivrigt imod Tværbanen, og der indkom flere Andragender til Rigsdag og Regering, der udtalte sig mod den. Tværbanen kunde heller ikke glæde sig ved stor Tilslutning i Befolkningen. Gennemgaar man de talrige Andragender, der indkom til Rigsdagen, faar man et højest broget Indtryk af den Forskel i Opfattelsen, der herskede i de forskellige Egne om den Retning, Banen burde følge. Fra Aarhus indkom der f. Ex. Andragende om, at Banen ikke maatte føres til S. Onsild, som oprindelig foreslaaet af Ministeren, fra Randers om, at den endelig frem for alt maatte med i Jernbane-forbindelsen, fra Viborg om, at Banen maatte blive ført over Frijsenborg, fra Skive, Nykøbing paa Mors og Thisted om at faa Banelinjen saa nær til disse Byer som muligt. Fra Holstebro By henledte man Opmærksomheden paa, at Skive ikke var noget heldigt Punkt at lade Banen ende i, men at Struer burde foretrækkes,

dog ønskede man fremfor alt, at Banen fra Aarhus førtes over Silkeborg, hvilken Linje naturligvis vandt Anklang fra den sidstnævnte By o. s. v.

Loven udkom imidlertid den 4. Marts 1857 (10. Februar var der udgaaet en Lov, der bemyndigede Regeringen til at give Koncession paa en Bane gennem Fyn, men uden nogen Rentegaranti), og bemyndigede altsaa Regeringen til at give Koncession til Anlæg af en Bane fra Aarhus til et Punkt ved Venøbugten eller til Holstebro med en Forbindelsesbane til Randers, samt til at garantere en aarlig Rente af 4 pCt. af Anlægskapitalen, dog ikke ud over 8 Million Rdlr.

---

## VI.

Loven af 4. Marts 1857 betegnede en Sejr for Tværbaneprincippet. Modstanderne af den havde imidlertid ingenlunde opgivet Haabet om at faa den styrtet. De vedligeholdte paa Møder og i Pressen en livlig Agitation, og paa de Valgmøder, der gik forud for de nye Folkethingsvalg i 1858 dannede Jernbanespørgsmaalet et meget væsentlig Moment i den Stilling, Vælgerne indtog overfor vedkommende Kandidat. I Jylland, som var den Landsdel, man skulde synes var nærmest interesseret i Spørgsmaalet, var Tværbanen gennemgaaende meget upopulær. Det var her først og fremmest Længdebanen, man ønskede, og navnlig da den Linje, der faldt sammen med Petos Projekt. En overordentlig livlig Agitation for den sidste Linje var udfoldet af Dr. Geert Winther; han virkede ikke blot direkte paa Befolkningen, men ogsaa paa de enkelte

Rigsdagsmænd, og synes ved de Møder, han i den Anledning holdt, at have faaet Sikkerhed for, at Folkethinget vilde følge ham i Kampen mod den vedtagne Tværbane, i hvert Fald indbragte han i Samlingen 1858, hvor Bondevennepartiet kunde gøre Regning paa at have Flertallet med sig, et Forslag til Lov om Op-hævelse af Lov af 4. Marts 1857. Dette Forslag vakte betydelig Opsigt; Tværbanens Tilhængere og især Regeringen følte sig i høj Grad ilde berørte ved dette Forsøg paa at faa en Lov kuldkastet, der Aaret i Forvejen ikke blot var vedtagen af begge Rigsdagens Afdelinger, men ogsaa havde faaet Hs. Maj.'s Stadfæstelse. Det var at rokke ved Tingets Værdighed. Et Forsøg paa at afvise Forslaget mislykkedes dog totalt, og man maatte da tage sin Tilflugt til de saglige Grunde. Nu er det jo klart, at der ikke fra nogen af Siderne kunde fremføres noget nyt i denne Sag. Den var jo for et Aar siden bleven drøftet saa grundigt og alsidigt som næppe nogen anden Lov. De Argumenter, der fremkom, er da heller ikke andet end de gamle Grunde for og imod. Nu som tidligere kæmper Regeringen og dens Parti for Forbindelsen mellem Landsdelene og for at styrke Københavns Handel, og i deres Ivrighed for at hævde dette Standpunkt gaa enkelte Talere endog saa vidt, at de beskyldte Længdebanens Tilhængere for at være tyskvenlige og Slesvig-Holstenere. Her er det i Virkeligheden, at Sagens Kærnepunkt ligger skjult. Det er rigtigt, at Længdebanens Forkæmpere vilde undgaa Indflydelsen fra København; men naturligvis er det for haardt af den Grund at kalde dem Tyskere, hvad man derimod uden at gaa for vidt kunde kalde dem, er »Jyder«. De brød sig fejl om København og

det øvrige Land, naar blot de maatte beholde deres eget, og jydsk Handel gik nu en Gang efter deres Anskuelse mod Syd og Sydvest; den Retning vilde man beholde, det var den eneste, Jylland havde Fordel af. Men disse Modstandere af den vedtagne Tværbane er ikke blot »Jyder« i den Forstand, at de er mod alt, hvad der minder om København, de er lige saa stærkt imod, at en eventuel Længdebane bringes igennem Østkystens Købstæder. Det væsentligste i deres Plan er, at Viborg skal være Knudepunktet for Jyllands Baner i Modsætning til Østbanens Tilhængere, der ønskede, at Aarhus skulde indtage denne Stilling.

Geert Winthers Forslag kom ikke videre end til 1ste Behandling og Nedsættelse af Udvalg. Rigsdagen opløstes kort efter, og det maatte derfor forbeholdes at gøre videre Skridt i den næste Rigsdagssamling.

Inden denne traadte sammen var der imidlertid fra Regeringens Side sket noget, der havde afgørende Betydning for hele Jernbanespørgsmaalets Udvikling. Krieger, der havde faaet Tværbaneloven gennemført, og som en kort Tid havde afgivet Indenrigsministerporteføljen til Unsgaard, havde paany overtaget denne og afsluttede nu i Oktober Maaned 1859 Overenskomst med det engelske Firma Peto, Brassey & Bett om Udførelse og Forpagtning af Tværbanen i Henhold til Loven af 4. Marts 1857.

Det var med stor Forbitrelse, at Modstanderne modtog denne Meddelelse, der som man skulde synes, maatte tilføje dem et afgørende Nederlag. Da forandredes imidlertid Situationen paany, idet Ministeriet Hall den 2. December 1859 veg Pladsen for Ministeriet Rotwitt, med Regnar Westenholz, Petos gamle Be-

fuldmægtigede her i Danmark, som Finansminister, og Borgmester i Horsens, Jessen, som Indenrigsminister. Det nye Ministerium var af afgjort bondevenlig Farve, og det er derfor ret forstaaeligt, at det søgte at tjene sine Partifæller i Jernbanespørgsmaalet, som laa dem stærkt paa Sinde. Den 11. Januar 1860 forelagde Indenrigsminister Jessen ogsaa i Folkethinget et Lovforslag angaaende Anlægget og Driften af en Jernbane i Jylland og Fyn. Dette gik ud paa, at Regeringen skulde bemyndiges til at lade bygge en Jernbane fra Nyborg over Odense til Middelfart med en Dampfærge over Lillebelt og derfra til den slesvigske Grænse samt fra den slesvigske Grænse til Aalborg.

Endvidere forlangte Regeringen Bemyndigelse til at søge opnaaet en Forandring i den Koncession, der var meddelt i Henhold til Loven af 4. Marts 1857, saaledes at Strækningen fra Skive til Struer foreløbig blev opgivet og den øvrige Del af Banen paa hensigtsmæssig Maade blev bragt i Forbindelse med det øvrige Jernbanesystem.

Til Tilvejebringelsen af Midlerne til disse Jernbaneanlæg skulde Regeringen bemyndiges til at udstede 4 pCt. uopsigelige Statsobligationer til et Beløb af gennemsnitlig 300,000 Rdlr. pr. dansk Mil. Banen skulde for et Tidsrum af 100 Aar bortforpagtes, saaledes at Forpagteren leverede alt det rullende Materiel og afholdt alle Drifts- og Vedligeholdelsesomkostninger. I Forpagtningsafgift skulde svares fra  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{2}$  af Banens samlede Bruttoindtægt i Forhold til dennes Størrelse efter en Skala, som nærmere skulde fastsættes.

Af Regeringens Motiver til Lovforslaget fremgik

det vel ikke tydeligt, hvilken nærmere Retning, man vilde foreslaa for Længdebanen, men det henstilledes ved Bevillingen af en lavere Sum til Anlæget samt ved Driftens Bortforpagtning at overlade til Regeringen i Forening med den eventuelle Forpagter at bestemme, hvor den for Staten fordelagtigste Bane burde ligge eller med andre Ord den billigst mulige Bane, som sikrede den størst mulige Trafik.

Disse Ord syntes at tale til Fordel for Midtbanen, og Forslaget modtoges derfor med stor Tilfredshed af denne Retnings Tilhængere, hvorimod Forfægterne af Tværbanerne bekæmpede det ivrigt.

Det viste sig imidlertid ret snart, at der alligevel ikke var den Samstemning mellem Regeringen og Thinget, som man havde kunnet vente, navnlig var man utilfreds med, at der ikke i Lovforslaget var fastsat bestemte Punkter, der afgjort betegnede Længdebanen som Midtbane, og desuden udtalte man sin Utilfredshed over, at Lejligheden ikke var benyttet til helt at faa Livet af den uheldige Tværbane.

Flertallet af det til Lovens Behandling nedsatte Udvalg forandrede da ogsaa paa disse Punkter Lovforslaget aldeles: det foreslog nemlig i den afgivne Betænkning at bygge Banen fra den slesvigske Grænse over Andst, Verst, igennem Gudenaadalen til Viborg, med Sidebaner til Aarhus fra Gudensø og til Randers fra Bjerringegnen samt for yderligere at fastslaa, at man vilde have Banen gennem dette formentlig lettere fremkommelige og billigere Terræn, kun at anvende 270,000 Rdlr. pr. dansk Mil. Herved vilde, som man ser, den vedtagne Tværbane helt forsvinde, og man vilde undgaa, at dens Bestaaen foregreb Længdebanens

Bygning som Østbane. Regeringen fastholdt derimod Tværbanen. Det samme gjorde Udvalgsmindretallet, der betragtede den som et Stykke Længdebane mellem Aarhus og Randers, som man mente det rettest at fortsætte sydpaa over Horsens til Lillebelt og derfra igen til den slesvigske Grænse. Saaledes kom Modsetningerne mellem de forskellige Standpunkter da atter ret skarpt frem mod hinanden.

Inden Sagen kom til 2den Behandling var der imidlertid atter sket noget, der i høj Grad forandrede Forholdene. Ministeriet Rotwitt var afgaaet i Mellemtiden og havde givet Plads for Halls 2det Ministerium, i hvilket Posten som Indenrigsminister var overtagen af D. G. Monrad, en af Tværbanepriincippets ivrigste og dygtigste Talsmænd. Det er derfor letforstaaeligt, at Regeringen foretrak Mindretallets Forslag og af al Magt bekæmpede Flertallets. Paany udviklede der sig nu en overordentlig lang og til Tider særdeles hæftig Forhandling, hvor man fra ingen af Siderne sparede paa skarpe Angreb. Som man kunde vente var Tscherning Hovedanfører for Flertalsforslaget, og forsvarede det med alle sine gamle Argumenter, og med hele sin geniale Skarphed og Ensidighed. Paany udtalte han sin Ringeagt for Købstædernes Betydning og fremhævede, at det var at bygge Jernbanerne for Fisk, saafremt den blev lagt ud til Havnene. Købstæderne havde tilstrækkelig Adgang til bekvemme Befordringsmidler, de havde Skibsfarten og de kostbare Landeveje. Alene det forsømte Midtjylland, særlig Gudenaadalen, med dets glimrende Betingelser for økonomisk Fremskridt, havde man altid ladet i Stikken. Det burde man nu fremhjælpe, i faa Aar vilde man da se



det fremblomstre, nye Byer dukke op og en hidtil ukendt Velstand og Befolkningsforøgelse brede sig ud over disse Egne.

Trods det virkelige glimrende Forsvar, Flertallet førte for sit Forslag, forkastedes det dog ved 2den Behandling med 45 St. mod 42. Mindretallets Forslag, der imidlertid var bleven »forbedret« af Tscherning, saaledes at det kom til at lyde paa Anlæg af en Bane fra Aarhus over Linaa til Viborg med Sidebane til Randers forkastedes ogsaa, og tilbage stod saaledes det oprindelige Regeringsforslag, der vedtoges med 49 Stemmer mod 41.

Ved 3die Behandling genoptog Flertallet imidlertid atter sit tidligere Standpunkt og indbragte paany Forslag om Midtbanen, suppleret med Anlæg af en Hestebane, der skulde udgaa fra Sammenstødspunktet mellem Længdebanen og Banen mod Lillebelt, over Varde, Ringkøbing og Holstebro til Struer.

Forslaget forkastedes imidlertid efter en ny langvarig og varm Forhandling med 46 Stemmer mod 46, altsaa ligesaa mange for som mod. Atter stod nu det oprindelige Regeringsforslag tilbage, men da det ikke tilfredsstillte nogen af Parterne og man frygtede for at overlade den daværende Regering at forestaa dets Udførelse og navnlig var bange for, at den skulde benytte dets vage Bestemmelser til at lægge Banen igennem Østkystens Købstæder forkastedes ogsaa det med 62 St. mod 23.

---

## VII.

Paany stod man altsaa paa bar Bund og uden nogen som helst Udsigt til at komme videre. De forskellige Partiers Stilling var saa rodfæstet, at man skulde tro, det var umuligt nu at komme til et Resultat. I hvert Fald maatte der da fra begge Sider vises en hidtil ukendt Forsagelse, som neppe stod til at vente. Det blev Regeringen, som paa dette Punkt viste sig som den føjelige. Efter at Jessen i Samlingen 1860—61 privat havde indbragt det Forslag, han havde forelagt som Indenrigsminister Aaret forud, fremkom Monrad med et nyt Lovforslag, udarbejdet paa Grundlag af Undersøgelser i Marken, foretagne af Peto, med hvem der var bleven afsluttet Overenskomst om Anlæg og Drift af de Baner, der eventuelt skulde anlægges efter det fremlagte Lovforslag. Paa væsentlige Punkter var Lovforslaget, der bemyndigede Regeringen til at hæve Koncessionen paa Tværbanen, et Mæglingsforslag til Forening af de stridende Anskuelser. Grundtrækkene i dette var, hvad Retningslinjen angik, omtrent den samme som i Jessens. Det foreslog saaledes Banen gennem Fyn fra Nyborg til Middelfart og dernæst følgende Strækninger i Jylland: fra Lillebelt til den slesvigske Grænse ved Vamdrup og derfra over Horskær, Randbøl, Jellinge, Horsens, Aarhus, Langaa, Randers, Hobro til Aalborg, samt fra Langaa over Viborg og Skive til Struer. Hvad Strækningen Horsens-Aarhus angaar, var der stillet Valg mellem en østlig Linje direkte fra Aarhus til Horsens eller en Gudenaalinje med en Sidebane til Horsens. Længden af disse Baner vilde blive  $64\frac{1}{4}$  Mil, til hvis Anlæg der kunde

anvendes 15,300,000 Rdlr., der enten kunde udbetales Entreprenøren kontant eller i 4 pCt. kgl. Obligationer.

Det var ikke uden Betænkning, at Regeringen havde opgivet at lede Længdebanen over Fredericia; Ministeren fremhævede da ogsaa, at det var et imødekommende Forslag, men at han i Grunden helst vilde stemme for en Ændring, der ledede Banen over Fredericia og derved tilvejebragte den ønskede lette Forbindelse mellem Landsdelene, og gav de Garantier, i militær Henseende, som Regeringen satte saa stor Pris paa.

Det nye Lovforslag modtoges med almindelig Tilfredshed, og det udtaltes fra de fleste Sider, at man nu var træt af den aarelange Forhandling og at man maatte se at komme til en Afgørelse.

Efter det Resultat, som det nedsatte Udvalg kom til, skulde man imidlertid ikke vente sig nogen Afslutning. Der dannede sig intet Flertal, men omtrent lige saa mange Mindretal som der var Medlemmer i Udvalget. Tscherning og Winther foreslog Banen ført fra den slesvigske Grænse gennem Gudenaadalen til Viborg med Sidebane til Aarhus og derfra over Langaa til Randers. Tilhængerne af Østkystbanen foreslog Retningen ført fra den slesvigske Grænse til Lillebelt og derfra over Horsens, helst vest om Skanderborg til Aarhus og videre over Langaa, Randers, Hobro til Aalborg. Endelig foreslog A. Hage Banen ført fra Grænsen over Randbøl, Jellinge, langs Gudenaadalen til Ry Mølle og derfra til Aarhus og videre til Aalborg.

Det var dette sidste Forslag, der vedtoges ved 2den Behandling. Ved 3die Behandling stillede Mini-

steriet imidlertid et Ændringsforslag, der væsentlig afveg fra det oprindelige Regeringsforslag, idet det afgjort bestemte sig for en Østbane med følgende Retning for de jyske Strækninger:

Fra Vamdrup over Kolding og Fredericia til Vejle med Sidebane til Snoghøj,

fra Aarhus over Langaa, Randers, Hobro til Aalborg,

· Langaa over Viborg, Skive til Struer,

· Struer til Holstebro og

endelig fra Vejle til Aarhus, der enten skulde føres over Horsens ad nærmeste Vej til Aarhus, eller gennem Gudenaadalen. I førstnævnte Tilfælde skulde Gudenaadalen forbindes med Banenettet ved en Sidebane, i andet Tilfælde skulde Banen føres ad den hensigtsmæssigste Vej til Gudenaadalen, og hvis den ikke anlagdes direkte over Horsens skulde en Sidebane anlægges til denne By.

Dette Forslag forkastedes imidlertid ved 3die Behandling, og Indenrigsministeren erklærede da, at han ikke kunne modtage Loven, men raadede dog til at stemme for Loven, i Haab om, at den kunde blive ændret ved Behandlingen i Landstinget.

Grunden til, at Ministeren pludselig forandrede sine Anskuelse og gik over til at foretrække en afgjort Østbane, maa søges i den Omstændighed, at hans oprindelige Lovforslag ikke blev modtagen med den Tilslutning, han havde ventet. Det var ment som et Kompromis mellem de forskellige Anskuelse, men da det alligevel ikke viste sig gørligt at naa dette Resultat, foretrak Regeringen at indtage sit oprindelige Standpunkt, der gik ud paa at faa en Bane, der saa meget som muligt hjalp til at forbinde Øerne med Jylland.

I Landstinget, hvor Lovforslaget kort efter kom til Behandling, erklærede Monrad da ogsaa, at han ikke kunde fremme Lovforslaget, saafremt det ikke blev ændret i den af ham ønskede Retning. Hensynet til Landsdelenes Sammenknytning var nu for ham blevet det overvejende, men ogsaa den militære Rolle, Banen spillede, var af Vigtighed. Muligt er det, at den daværende truende Situation, der hvert Øjeblik syntes at kunne føre til Krig med Tyskland, ogsaa har lagt et stærkt Pres paa Monrad, saa at han, da det kom til Stykket, ikke har turdet tage Ansvaret for, at Banen førtes udenom Fredericia.

Ogsaa Landstinget synes at have følt Ansvaret i den Retning, og gav efter for den Holdning, som Regeringen indtog. Da det desuden maatte staa klart for de fleste, at dersom man ikke valgte at tage Loven i den Form, Regeringen nu vilde tage den i, kunde man komme til at vente længe, inden man fik Jernbanespørgsmaalet i Jylland løst. Man var træt og slappet af de aarelange Forhandlinger, der aldrig synes at skulle føre til nogen Slutning, og man endte da ogsaa med at forandre Loven efter Monrads Ønske.

Den samme Stemning: Træthed og Mangel paa Evne og Mod til atter at tage Sagen op paany, blev ved den endelige Behandling i Folkethinget afgørende for Lovens Skæbne. Den vedtoges med stort Flertal i den Affattelse, den havde faaet i Landstinget, trods de sidste ihærdige Forsøg, der gjordes af Winther og andre for at forhindre det.

Den Retningslinje, den nye Lov, der udkom 10. Marts 1861, kom til at indeholde, var følgende: fra Nyborg over Odense til Middelfart, fra den slesvigske

Grænse ved Vandrup over Kolding og Fredericia til Vejle, med Sidebane til Snoghøj, fra Vejle gennem Gudenaadalen over Ry Mølle til Aarhus, enten over Horsens eller med en Sidebane til denne Købstad, fra Aarhus over Langaa, Randers og Hobro til Aalborg, fra Langaa over Viborg og Skive til Venøbugten samt fra Venøbugten til Holstebro foruden Hestebaner fra Stationerne ved flere Købstæder til disses Havne.

Som man vil se var denne Bane, uagtet dens østlige Retning dog endnu at betragte som et Kompromis mellem de herskende Anskuelser. Tilhængerne af Forbindelsen mellem Landsdelene havde faaet »et Pant« i Fredericia og Tilhængerne af Midtbanen havde faaet Ry Mølle som »et Pant« paa, at Midtjyllands Interesser ikke vilde blive forsømte.

Den 18. Marts 1861 afsluttede Regeringen Kontrakt med Firmaet Peto, Brassey & Betts om Udførelsen af disse Linjer, hvorved den tidligere afsluttede Kontrakt og Koncessionen af 1859 paa den saakaldte Tværbane bortfaldt.

Det »Pant«, Midtjyllands Interesse havde faaet i Ry Mølle, viste sig imidlertid snart at være mindre værdifuldt. Som man vil have set ovenfor, var den Retningslinje, der nærmest skulde trøste Tilhængerne af Midtbanen, ikke bleven endelig fastsat i Loven af 10. Marts 1861. Ved de Overvejelser, der i den Anledning fandt Sted, kom Regeringen til den Erkendelse, »at den ved Loven vedtagne Retningslinje maatte anses for mindre hensigtsmæssig, navnlig fordi Jernbanen mellem Aarhus og Vejle derved vilde blive betydelig forlænget, hvilket var saa meget uheldigere, som dette Stykke ligger midt paa Længdebanen, og fordi Banen

vilde blive ført igennem magre og slet befolkede Egne, medens en direkte Linje fra Horsens til Vejle vilde komme til at gaa gennem et af Jyllands frugtbareste og bedst befolkede Distrikter«. Af Lehmann, der havde overtaget Indenrigsministerposten efter Monrad, forelagdes der da i Samlingen 1862 Forslag om at bestemme Retningslinjen saaledes, at Banen skulde føres fra Vejle over Horsens og Torrild til Aarhus med en Sidebane til Silkeborg. Forslaget mødte naturligvis ikke saa lidt Modstand i Folkethinget, hvor Forhandlingerne atter endte med et Kompromis, der bestemte Retningslinjen saaledes, at Banen skulde føres fra Horsens over Tebstrup, Fuldbro Mølle (Øst om Mos Sø) og Stilling til Aarhus med en Vandvej fra Fuldbro til Silkeborg. I denne Skikkelse udkom Loven den 19. Januar 1863. Heller ikke denne Retning blev imidlertid den endelige. Ved de foretagne Undersøgelser viste det sig, at den paatænkte Vandvej til Silkeborg i Forbindelse med Linjen Horsens—Fuldbro—Aarhus vilde blive omtrent lige saa dyr som den i 1860 paatænkte Linje Horsens—Torrild—Aarhus sammen med en let Bane til Silkeborg. Saadanne Baner bleve da i 1865 foreslaaede af Indenrigsminister Estrup, men man naaede ikke at faa Forslaget behandlet færdigt. Det nedsatte Udvalg fremhævede dog Ønskeligheden af, naar Vandvejen til Silkeborg opgaves, at faa Længdebanen draget nærmere til Skanderborg. Dette Ønske blev imødekommet af Regeringen og blev den 26. Maj 1866 til Lov. Hermed var i Virkeligheden Hovedretningen for vort Jernbanelnet afgjort. Alle de Baner, der siden ere komne til, have sluttet sig naturligt som Bifloder til den store Hovedstrøm, der nu gennemløb Landet i hele dets

Udstrækning og knyttede de enkelte Dele sammen til et varigt Hele.

Tyve Aars lange og møjsommelige Forhandlinger maatte imidlertid til, inden denne Sag blev afgjort. Alle de mange Faser, den efterhaanden havde gennemgaaet, betegner Skridt for Skridt et Nederlag for de Talsmænd, der havde holdt paa de særlige jydsk Interesser. Den Kamp, der førtes mellem de to modsatte Anskuelser, optog den Gang manges Sind og skilte Folk, der ellers havde Anskuelser og politisk Overbevisning tilfælles. I vor Tid, da denne Kamp vel næsten er glemt eller endog helt ukendt, maa det vække Forbavselse, at en tilsyneladende saa simpel Sag som Anlægget af en Jernbane har kunnet tage saa lang Tid, inden den blev afgjort, og bringe Sindene saa stærkt i Bevægelse. Grunden hertil ligger da ogsaa dybere end i de rent materielle Modsætninger mellem Tilhængerne af en Øst- og en Vestbane. Bag dem skimter man Lag af Befolkningen, der i Aarhundreder havde været overladt til sine egne Veje, og som nu med Udholdenhed og Sejhed kæmper for at beholde sin gamle vante Selvstændighed, en Befolkning, der ikke forstaar den nye politiske Situation og dens Talsmænd, og derfor sætter sig imod den Indflydelse, den frygter vil skade dem eller i hvert Fald bringe noget nyt, som den endnu ikke forstaar, og derfor nærer Uvilje imod som noget fremmed og ubehageligt.

Det er ved disse Modsætninger, at Kampen for de jydsk Baners Anlæg faar sin store historiske Interesse; de viser for os et Folk med en dybere social og økonomisk Forskel end Nutiden kender, et



Folk, der først skulde til at leve sig sammen til en virkelig Enhed i politisk, social og økonomisk Henseende. Lad være, at denne Enhed endnu ikke er naaet, lad være, at store Modsætninger endnu ere til Stede, et er sikkert, at i den Menneskealder, der er forløbet siden denne Jernbanekamp endtes, er meget forandret til det bedre, og der er vel ingen Tvivl om, at de Jernbaner, der voldte saa megen Strid, har haft en af sine største Opgaver i at forene de stridende Parter. De Jernbaand, der nu binde de tidligere adspaltede Dele sammen, have dannet en varig Enhed af Landet, der ikke tillader nogen provinsiel Afsondret-hed. De Samfundsklasser, der tidligere stode hinanden fjærnt, ere ved Banernes Hjælp komne i nærmere Be-røring med hverandre, ny fælles Kultur og forøget Velstand er udbredt i en Grad, som det dog for-haabentlig er forbeholdt vor Tid at bringe endnu videre.

---