

Dansk Jernbanepolitik i Tiden fra 1850 til 1865.

Af

R. Berg,
Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

I.

Den Tanke, der beherskede den danske Jernbanepolitik i Frederik den 6tes og det meste af Christian den 8des Tid var udelukkende præget af den storhandelspolitiske Ide: ved Hjælp af Jernbaner at drage Handelen mellem Vest- og Østeuropa over paa danske Hænder.*)

Det var Erindringerne om »den store glimrende Handelsperiode« og de lykkelige Tider, den havde medført, der stadigt spøgede i Hjerneerne. Man kunde ikke vænne sig fra den Forestilling, at Storhandelen var det Maal, som al virkelig økonomisk Stræben burde gaa ud paa at naa. Kun ved Hjælp af den kunde en sand Rigdom voxte op i Landet.

Endnu saa sent som 1839 finder man i en samtidig Piece følgende Argumenter fremsatte til Fordel

*) Se min Afhandling: »Dansk Jernbanepolitik i Tredive- og Fyrreerne« i dette Tidsskrifts 1. og 2. Hefte for 1896.

Dansk Jernbanepolitik i Tiden fra 1850 til 1865.

Af

R. Berg,
Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

I.

Den Tanke, der beherskede den danske Jernbanepolitik i Frederik den 6tes og det meste af Christian den 8des Tid var udelukkende præget af den storhandelspolitiske Ide: ved Hjælp af Jernbaner at drage Handelen mellem Vest- og Østeuropa over paa danske Hænder.*)

Det var Erindringerne om »den store glimrende Handelsperiode« og de lykkelige Tider, den havde medført, der stadigt spøgede i Hjerneerne. Man kunde ikke vænne sig fra den Forestilling, at Storhandelen var det Maal, som al virkelig økonomisk Stræben burde gaa ud paa at naa. Kun ved Hjælp af den kunde en sand Rigdom voxte op i Landet.

Endnu saa sent som 1839 finder man i en samtidig Piece følgende Argumenter fremsatte til Fordel

*) Se min Afhandling: »Dansk Jernbanepolitik i Tredive- og Fyrreerne« i dette Tidsskrifts 1. og 2. Hefte for 1896.

for Handelen paa Udlandet: »Hvor livligt end den indenlandske Handel drives, hvor meget den endog formerer den egne Produktion og Konsumption, saa kan en Stat dog aldrig blive rigere ved en saadan Handel end den er i Forvejen ved sig selv, men kan og maa tværtimod forarmes, saasnart dens egne Produkter ikke mere tilfredsstiller dens Fornødenheder. Men at de ikke gør det i vort Land, og at de ikke ere tilstrækkelige til at dække vor Indførsel med, er tilstrækkelig kendt for enhver. Derfor er Penge ogsaa en nødvendig Betingelse for os, men dem maa vi erhverve fra Udlandet, da vi ikke selv besidde ædle Metaller. Men at erhverve lader sig kun gøre ved den udenlandske Handel. Den, der erhverver fra Udlandet, lever ikke paa Hjemmets og sine Medborgeres Bekostning, men paa fremmede Staters Regning«.)

Det Punkt, Handels- og Jernbanepolitiken samlede sig om i skøn Enighed, var Kampen mod Hamburg og Hansestæderne, der som bekendt lidt efter lidt havde faaet Magten over Landet i økonomisk Henseende.

Bestræbelserne forenede sig derfor naturligt om at lede Handelen udenom Hamburg og Tyskland og faa den over paa dansk Omraade. Det var dette Øjemed, som Banerne mellem Altona, Kiel og Flensborg—Husum—Tønning skulde tjene, og det var ved disse Planer, at den offentlige Interesse herhjemme vakte sig for Jernbanerne. Naturligvis var den Kendskab, man besad til det nye Befordringsmiddel, højst ufuldkommen. Enten nærede man ganske overspændte Forventninger

*) C. Hansen: Die projectirte Eisenbahn. Flensburg 1839.

om de glimrende Resultater, Banerne vilde bringe, eller ogsaa betragtede man dem med den højeste Grad af Mistro.

Det er saaledes karakteristisk for Tiden og den Bevægelse, der førte til Jernbaneplanernes Fremkomst, at det er Godstrafiken, Jernbanernes Levemulighed baseres paa. For Udviklingen af Rejselivet og Persontrafiken havde man ganske naturligt ingen Sans.

Men ved Siden af disse mer eller mindre fejlagtige Begreber om Jernbanevæsenet og dets Betydning for den danske Storhandels Genopvækkelse, begynder dog en hel ny Forestilling om det moderne Samfærdselsmiddel og dets Opgaver at gøre sig gældende. Man fik Øje for den kulturbringende Gærning, det kunde udføre, og indsaa af hvilken umaadelig Gavn, det kunde blive for Landets Opdyrkning og Næringsliv. Ja, der var endog dem, der i Indførelsen af Jernbanerne saa Indledningen til en hel ny Guldalder, hvor alle vilde faa fuldt op af Arbejde og Fortjeneste og al social Elendighed forsvinde. »Vil end Livets Fornødenheder stige for Folk med faste Indtægter«, siger saaledes en samtidig Forfatter*), »saa vil Regeringen dog nok se sig i Stand til at lønne sine med faste Pengesummer hidtil lønnede Embedsmænd, som højst billigt og nødvendigt bliver. Rentetagere og Andre, der i Magelighed æde deres Brød, maa da enten tage sig noget nyttigt for eller ogsaa flytte til mindre dyre Steder«. »Hovedstadens Handelsmænd ville vist ogsaa benytte Stadens Beliggenhed til at gøre den til Stabelstad for den

*) Gjerløff: Frimodig Besvarelse af de af den kgl. Jernbanekommission fremsatte Spørgsmaal. Aalborg 1847.

østersøiske Handel. Regeringen kunde muligvis komme den til passende Hjælp. Hvilket Røre og Handelsliv, hvilken Lejlighed til Erhverv for den simple, arbejdende Klasse vilde da ej vor skønne Hovedstad frembyde for vore da forbavsede Øjne.«

Er end langt fra alle saa fortrøstningsfulde som denne Forfatter, saa sporer man dog i temmelig vide Kredse en levende Interesse for Jernbanevæsenet; dets Fortrin og Mangler diskuteres, og man begynder saa smaat at udkaste Planer for det for Landet mest passende Jernbanenet.

Der kan næppe være nogen Tvivl om, at denne Bevægelse er et Udslag af det stærke Røre i det nationale og politiske Liv, der vakttes herhjemme i Fyrreerne, og den Interesse for det offentlige Liv, der blev en Følge deraf. En Mængde Fordomme, der havde deres Rod i Fortidens Anskuelse, faldt til Jorden, og der udbredtes en dybere Forstaaelse af Landets Stilling i økonomisk Henseende. Mere og mere blev det klart, at Danmark ikke kunde søge sin naturlige Stilling blandt Handelsstaterne, men at Landets Velstand maatte fremmes ved dets egne naturlige Hjælpekilder, og at det navnlig var Landbruget, der maatte stilles i Spidsen som Folkets Hovederhverv.

I Modsætning til de ældste Jernbaneplaner, der fremkom fra Handelsstanden, er det derfor ogsaa fra Landbruget, at den nye Jernbanepolitik, der begynder sidst i Fyrreerne, inspireres.

Det var saaledes paa Andragende af Viborg landøkonomiske Forening, at den første Plan om en Jernbane igennem Jylland og Slesvig drøftedes i Viborg

Stænderforsamling 1846*), og det var Mænd, der stod Landbefolkningen nær, som Tscherning, der i Bladene begyndte at vække Almenhedens Interesse for Jernbanevæsenet og dets Betydning for Landets Opdyrkning.

Denne Bevægelse indenfor Landbruget til Fordel for Banerne stod i nøje Forbindelse med Aabningen af det engelske Marked og de nye Udsigter, der derved dannede sig for en stor Afsætning af det danske Landbrugs Produkter. I Samkvemmet med England saa man et Middel til at hjælpe Landet frem i økonomisk Henseende og til at komme ud af den Afhængighed, hvori man befandt sig til Hamburg.

Samkvemmet med England, siger en samtidig Brevskriver, »vil mægtigen hjælpe til at udvikle den uendelige Kraft og Rigdom, Danmark gemmer, og gennem den derved erhvervede større materielle Uafhængighed turde vi snart lære at afryste de Baand, hvori vore sydlige Naboer, ikke paa Grund af deres Overlegenhed, men ved vor egen Forsagthed og Mangel paa Energi, i Aarhundreder have kunnet holde os. For en saadan naturlig og kraftig Udvikling ville vi hver Enkelt og Alle forenede stræbe, og Maalet vil naaes! Dertil give Gud sin Velsignelse«.

Allerede i Begyndelsen af Fyrterne var der gjort flere Tilløb til at indlede Handelen med England i større Maalestok samt til at lette Samfærdslen dertil. Der blev fra Regeringens Side foretaget forskellige Undersøgelser for at finde den bedste Anlægsplads for

*) Se mine Afhandlinger: »Bidrag til de danske Jernbaners Historie« i dette Tidsskrifts 3. Hefte for 1897.

en Vesterhavshavn. Heverfarvandet og andre Punkter paa den slesvigske Vestkyst opmaaltes af hollandske Ingeniører, hvorved det godtgjordes, at der baade ved Husum, Tønning og Ballum vare velegnede Pladser til Anlæg af Havne. Samtidig var det, at der fra Flensborgs Side agiteredes for Jernbanen til Husum og Tønning, og dette bestemte Regeringen til efter megen Vaklen at vælge Heverfarvandet. En Sum paa 1,200,000 Rdl. blev bevilget til Arbejderne, der dog ikke blev til noget, paa Grund af den snart derpaa følgende Krig. En anden Regeringsforanstaltning, som i Fremtiden skulde blive af stor Rækkevidde, var de i 1847 paa-begyndte Dampskibsfarter fra Hjerting, Ballum og Limfjorden til England.

Disse Farter stode særlig i Forbindelse med de Forsøg, der paa denne Tid, efter Tilskyndelse af Mænd som Regnar Westenholz og Dr. C. M. Poulsen, bleve gjorde med at forandre Jyllands Kvægproduktion. I Stedet for som hidtil at lægge Vægten paa Opdrætningen af magert Kvæg, der solgtes til Fedning i Marskegnene, hvorfra det atter udførtes til England, forsøgte man nu selv at slaa sig paa Fedningen af Kvæg og udføre det direkte.

De Prøvefarter, der vare foretagne, havde givet et gunstigt Resultat, og fra 1849 paabegyndtes der en regelmæssig Dampskibsfart mellem Hjerting og Limfjorden paa den ene Side og Lowestoft paa den anden Side.

Det uheldige ved disse Udfartssteder paa dansk Side var imidlertid, at Forbindelsen med det øvrige Land var saare vanskelig, ja saa godt som umulig. Landevejene i Jylland vare slette, og de store Chaus-

seer til Dels ikke paabegyndte. Det var af disse Grunde, at man begyndte at udkaste Planer til et Jernbanenet, der kunde forene disse Udførselspunkter med hele Riget. Fra Flensborg udgik saaledes i Fyrrerne fra en af Flensborg—Husum Banens ivrigste Forkæmpere, Chr. Hansen jr., en Plan om at føre en Bane fra Flensborg op gennem Jylland med Sidebaner til de vigtigste Udførselssteder. Projektet, der imidlertid altfor ensidigt gik ud paa at gøre Flensborg til Midtpunkt for hele Bevægelsen, vakte dog ingen Opmærksomhed i videre Kredse.

Dette var derimod i høj Grad Tilfældet med en 1850 af Dr. C. M. Poulsen og Fr. Klee udgiven Pjece, der fremkom med en Plan til et fuldstændigt Net af Jernbane- og Dampskibslinjer for Danmark og Slesvig.

Grundtanken i denne Plan var foruden den at knytte de enkelte Landsdele sammen til et Hele til lige, at lette Samfærdselen med England og gøre Danmark til et Transitland for Handelen fra Vest- til Østeuropa. »Gennem Danmark, men fornemmelig over den jydske-slesvigske Halvø«, hedder det, »gaa de nærmeste Veje ej alene mellem en stor Del af Norge og Sverige og det Syd for Østersøen liggende Fastland, men ogsaa mellem Vesteuropas rigeste Lande, navnlig England, Holland, Belgien og Frankrig paa den ene Side, og Norge, Sverig og Ruslands frugtbare østersøiske Provinser paa den anden Side« ...

Dette Formaal tænktes da først og fremmest opnaaet ved Anlæg af Tværbaner i Retning fra Øst til Vest. København—Roskilde Banen skulde forlænges til Korsør, hvorfra Dampskibslinjer til alle Landets vigtigste Punkter skulde udgaa for at samle Trafiken

fra og til København, hvor en Frihavn foresloges anlagt.

Det næste Skridt vilde være Anlæggelsen af en Jernbane fra Flensborg til Husum og samtidig hermed en Jernbane fra Aarhus til Hjarbæk ved Limfjorden over Viborg. Med disse Jernbanelinjer skulde endvidere kombineres forskellige Dampskibslinjer til England, Sverige og Rusland.

Endelig skulde der anlægges en Bane gennem Fyn til Snoghøj, videre gennem Jylland, norden om Kolding til Hjerting, hvor en Havn maatte anlægges til Fremme af Farten paa England.

De tre jydske Tværbaner, Flensborg—Husum, Snoghøj—Hjerting og Aarhus—Hjarbæk tænktes dernæst forenede ved en Længdebane fra Aarhus vesten om Skanderborg, Horsens, Vejle, Kolding, Christiansfeld, Haderslev og Aabenraa til Flensborg.

Naar saaledes Grundtrækkene for et dansk Jernbanenet vare til Stede, kunde man gaa videre med en Bane fra Viborg til Aalborg og knytte de slesvigske Baner til det holstenske Net ved en Linje fra Husum til Rendsborg. Herved vilde Transiten fra Norge og en Del af Sverige kunde føres over Danmark, og vort Land saaledes blive Midtpunktet for en rig Færdsel ogsaa i Retning fra Nord til Syd. Til de enkelte Hovedlinjer skulde der saa naturligvis føjes de Sidebaner, som efterhaanden bleve nødvendige.

Som man ser var Tendensen her ligesom ved de ældre Jernbaneplaner (Altona—Kiel, Flensborg—Husum) at give hele vor Handel en vest-østlig Retning. Hver Landsdel vilde faa sit eget Koncentreringspunkt, der kunde optage den lokale Trafik, og de

enkelte Hovedlinjer vilde skabe et organisk Hele ud af de adsplittede Dele og gøre København til Hovedcentret for hele Systemet. Det skulde imidlertid snart vise sig, at det ingenlunde var saa let at virkeliggøre Idealerne, da de fra Papiret skulde føres ud i Virkeligheden.

Ulykken var den, at Danmark saavel i national som i økonomisk og kommerciel Henseende rummede flere modstridende Interesser, som det var vanskeligt at forene om en Jernbaneplan, der kunde være Alle tilpas.

Det karakteristiske for den danske Handel og Næringslivet paa denne Tid er en fuldstændig Mangel paa Centralisation. Hver Landsdel og hver By tænkte kun paa sig selv og paa at hævde sin Stilling. Det vilde derfor være meget vanskeligt ved Anlæg af Jernbaner at undgaa, at en Landsdel eller en By begunstiges paa en andens Bekostning. Og desuden var Produktionen jo saa temmelig ens over hele Landet, at det var vanskeligt at paapege Punkter, mellem hvilke der trængtes til en Lettelse af Ombytningen og Forbedring af Samfærdselen. Der var heller ikke i de enkelte Provinsbyer nogen Trang til Forandring i de vante Forhold. Den Smaaborgerstand, som der en Menneskealder igennem havde siddet og fægtet sig ret hæderligt igennem, var da heller ikke langt fra at betragte Planerne til de nye store Samfærdselsaarer, der skulde forbinde Landet indbyrdes, som snedige Anslag fra Kapitalismens Side mod Middelstanden, der kun kunde medføre dens Ruin.

Dette Købstad-Standpunkt kommer f. Ex. skarpt frem i følgende Uddrag af et Par samtidige Piecer,

der fremkom i Anledning af de paatænkte Jernbaner i Jylland: »Enhver, som kender Jyllands Beskaffenhed, dets Folkemængde, Produktion, saavel nu, som hvad det ved Forbedringer, der skal udføres med store Bekostninger, kan forventes at tiltage, indser, at der er meget at betænke ved at tage Bestemmelse, om en Jernbane bør anlægges gennem Landet for at forene dets nordlige Søstad, Frederikshavn, med de slesvigske Baner og derved sætte den hele Provins i en nærmere Forbindelse med de tyske Stater. Vil det ikke, naar det bedste af Landet kommer til at faa saa let en Forbindelse med de store tyske Stæder, og Landmanden dertil fører sine Produkter, og lader hente sine Varer, blive til Tab for Købmænd, Skibsejere og Sømænd, saa vel som for vore Fabrikejere og Haandværkere? De første vil tabe i deres Forretning, og de sidste vil mangle Arbejde; thi alle, som gør en saa lang Rejse for at sælge, skal ogsaa købe, og vil især tro at finde Fordel ved at føre sine Naboers godtkøbs Varer hjem med sig, hvorved mangen brav Mand, der har opofret sin Tid og sine Midler til Handelen, og til Forfærdigelsen af solide Varer, vil være uden Erhverv. Og hvis bliver da den egentlige Fordel? Landmændene og de Handlende, som paa Jernbanen besøge de langt bortliggende Stæder, vil, naar alle Omkostninger blive fradragne, ikke have vundet noget; thi disse Steders Priser skal ogsaa rette sig efter Verdensmarkedet, som vore Købmænd og deres Skibe lige saa godt have Adgang til».

Denne Udtalelse er karakteristisk for det primitive Syn, den Tids Smaakøbstæder i det hele havde paa Handel og Omsætning. Man kunde ikke tænke sig

nogen Forretning uden at Sælgeren selv fulgte med for at afgøre Sagen.

Men var der saaledes i Provinskøbstæderne ingen overdreven Lyst til at faa Jernbanerne indført, saa var Trangen saa meget stærkere hos Landbruget. Hidtil havde jo Landbruget været bundet til at afsætte alt, hvad det producerede til den nærmeste Købstad, men alt som Kræfterne vaagnede under Indflydelsen af de store Landboreformer følte man ogsaa stærkere og stærkere Lyst til at slaa sig løs fra de gamle Baand, saavel socialt og politisk som økonomisk.

Det var særligt indenfor det jydsk Landbrug, at denne Retning gjorde sig gældende. I lange Tider havde der hersket en livlig Forbindelse mellem Slesvig-Holsten og Jylland. Den livlige Stude- og Hestehandel, der foregik mellem disse Provinser, havde alt længe frembragt Ønsker om bekvemmere og hurtigere Samfærdselsmidler, og desuden var det jydsk Landbrug jo det, der laa nærmest ved det nye Marked i England og det, der lettest kunde drage Nytte af det.

Man forstaar derfor ogsaa, at de Planer, der fremsattes om en Længdebane fra Nord til Syd gennem Jylland og Slesvig i høj Grad maatte tiltale det jydsk Landbrug, og at der agiteredes ivrigt for at faa dem virkeliggjort. Men i Kampen for disse Interesser mødes de jydsk Planer af højere nationale og politiske Hensyn og andre økonomiske Interesser, der skulde komme til at modvirke og helt forandre dem.

Efter Treaarskrigens Afslutning var Landets politiske Stilling i høj Grad forandret. En hel ny Forfatning skulde indarbejdes og det Kunststykke gøres at forene to Nationer, der nylig havde kæmpet paa Liv

og Død, i en fæiles Statsenhed, og paa samme Tid vaage over, at det nationale Liv ikke tog Skade af Tyskheden. Hvad var da rimeligere end at man søgte at danne et nøjere Sammenhold mellem de Landsdele, der nationalt hørte sammen, og at man maatte sætte sig imod, at to Landsdele som Jylland og det nordlige Slesvig blev knyttede sammen med to i national Henseende saa forskelligsindede Landsdele som Sydslesvig og Holsten. Det kunde medføre de allerstørste Farer i national og militær Henseende; Jylland og Nordslesvig vilde let ved en saa hurtig og bekvem Forbindelse, som en Jernbane dannede, blive udsat for at fortyskes, og i Tilfælde af Krig vilde Fjenden meget hurtigt kunde oversvømme hele Halvøen og omgaa vore Flankestillinger. Man forstaar, at disse Grunde vare bestemmende for Regeringen til at modsætte sig de jydsk Jernbaneplaner, der vilde slaa ind paa Retningen fra Nord til Syd, og at den tværtimod maatte arbejde paa at faa Jernbanen, der knyttede de danske Landsdele nøjere sammen, og gav Regeringen lettere Adgang til at beherske de militære Stillinger og til hurtigere at kunne føre Troppemasser derhen.

For Regeringen og det Parti, der sluttede sig til den, maatte den eneste rigtige Retning for Hovedlinjerne i et dansk Jernbanenet derfor blive den, der fra øst til vest forbandt Rigets forskellige Dele med hverandre og gjorde København, Rigets i politisk og militær Henseende vigtigste By, til Centralpunktet.

Det kan ikke undre, at et System, som det, der var fremsat af Klee og Poulsen, maatte tiltale de herskende politiske Sympathier. Det var som skabt netop for Ejderstaten ved den stærke Betoning, hvormed

Danmark-Slesvigs selvstændige Opgaver i økonomisk og kommerciel Henseende fremhævedes. I den lille Bog, de to Mænd udgav om deres Planer, lægge de da heller ingen Skjul paa, hvad de vente sig af deres Jernbanenet med Hensyn til Danmarks nærmere Sammenslutning med Slesvig.

»Der gives næst Indførelsen af samme Rettigheder og Pligter, hedder det, intet virksommere Middel til at udsone Sydslesvigerne med de Danske, end et fortrinligt Kommunikationssystem, der ikke alene aabner en let Lejlighed til personligt og venskabeligt Samkvem, men ogsaa ved sine for Slesvigs Handel og Velvære heldbringende Resultater, navnlig ved at lede en stor Del af den dansk-engelske og østersøiske Handel over Slesvig, paa det klareste viser Slesvigs Beboere, at deres Interesser paa det Nøjeste ere knyttede til Danmark«.

»Kun ved at samle og koncentrere vore Kræfter ville vi til enhver Tid kunne bringe disse i Slesvigs Nærhed, ville vi til enhver Tid kunne vaage over, at de store Ofre, dette allerede har kostet, ikke ville være uden Nytte. Det virksomme slesvig-holstenske Parti har lært os, hvilket mægtigt politisk Bindemiddel der ligger i Jernbaner. Danmarks Lykke har tilintetgjort den fordærlige Plan ved Hjælp af Længdebaner fra Nord til Syd at knytte Slesvig uopløselig til Holsten og tvinge Jylland under tysk Handelsaag*); simpel Klogskab byder os ved Jernbaner, »Jernbaand i Ordets dobbelte Betydning«, at knytte vore indre Forbindelser

*) Der hentydes her til de slesvig-holstenske Planer om en slesvigsk Længdebane mellem Rendsborg og Flensborg og videre nordpaa. Se Nationaløkonomisk Tidsskrift, 1. Hæfte, 1897.

fast og skaffe os selvstændige Handelsveje til Vest-europa, inden vi aabne den i flere Henseender nødvendige Jernbaneforbindelse mellem Slesvig og Holsten!»

Hos den overvejende Del af den jydske Landbo-stand fandt disse Planer til et nationalt og politisk Jernbanenet imidlertid ingen Sympathi. Der var hos Jyderne gennemgaaende ingen særlig stærk national Følelse, og i hvert Tilfælde satte de større Pris paa at bevare deres gode gamle Handelsforbindelser, der i Aarhundreder havde ført dem sydpaa, og havde bidraget mægtigt til at hæve Velstanden i Jylland, end paa at komme i Samkvem med det øvrige Rige; i lange Tider havde Regeringerne intet gjort for at fremme Samfærdslen i Jylland, det var Øerne og København, der altid havde høstet Udbyttet, og nu vilde man oven i Købet have mere, nu vilde man tvinge Jylland ind paa en hel ny Handelsvej, der gik mod Øst, i Stedet for den naturlige mod Syd. Det var at ødelægge Jylland til Fordel for København.

Det er af disse Grunde, at Spørgsmaalet om Udviklingen af det danske Jernbanenet skulde blive saa vanskeligt, ja endog blive et Led i den Tids politiske Kamp. Hvor haard Kampen skulde blive, fik man allerede en Forsmag paa ved Behandlingen af det første Jernbaneforslag, der kom frem paa den danske Rigsdag i Aaret 1851 — Loven om Banen fra Roskilde til Korsør.

II.

Tanken om en Bane fra København til Korsør havde allerede været fremme tidligere. 1844 havde det sjællandske Jernbaneselskab i Forbindelse med Koncessionen paa Strækningen fra København til Roskilde bl. a. ogsaa faaet Tilsagn om Eneret paa en Bane til Korsør, naar det inden et nærmere fastsat Tidspunkt godtgjorde at være i Besiddelse af de fornødne Penge-midler til Banens Fuldførelse. De Anstrængelser, der rettedes mod dette Maal, mislykkedes imidlertid, og det var først efter Krigen, at Planen atter blev taget op for Alvor.

1850 indgav det sjællandske Jernbaneselskab Andragende til Regeringen om Koncession paa Banen fra Roskilde til Korsør, samt indledede Underhandlinger om Rentegaranti fra Statens Side.

Tidspunktet var for saa vidt heldigt valgt, som Landet da i Grev Sponneck havde en Finansminister, der havde et klart Blik for de materielle Hjælpemidlers Betydning for Landet og dets Udvikling. Ved sine forskellige Reformer af Told- og Postvæsenet havde han vist en Resoluthed og Klarhed, der vandt ham mange Beundrere. Ogsaa overfor Jernbanespørgsmaalet viste han, at han var til Sinds at gøre noget, og navnlig skulde hans Virksomhed faa Betydning derved, at det af ham for første Gang blev anerkendt, at Jernbanevæsenets videre Udvikling var en Statssag, der maatte støttes, enten ved at Banerne byggedes af det Offentlige selv, eller at der garanteredes dem en vis Rente fra Statens Side.

Navnlig den sidste Form for Statsunderstøttelse

var paa den Tid ret almindelig. Det var de store Spekulanter og Entreprenørers Tid; de var paa Færde allevegne med deres Planer, der selv om de ikke altid vare at den sundeste Beskaffenhed, dog bøde en i Reglen bekvem Maade at komme ud over de store pekuniære Vanskeligheder, det vilde have kostet hurtig at faa bygget et saa vidt forgrenet Jernbanenet, at det kunde tjene Handel og Omsætning i nogen nævneværdig Grad.

Det er da ogsaa Tilbud fra saadan Side, der bragte Liv i de gamle Planer om Korsørbanen og gav Anledning til, at der i 1851 nedsattes en Kommission, der skulde overveje, hvorvidt der fra Statens Side kunde ydes Rentegaranti for den sjællandske Jernbanes Forlængelse til Korsør. Da Kommissionens Overvejelser førte til et bekræftende Svar, fremlagde Sponneck i Efteraaret 1851 Forslag om at yde en Rentegaranti paa 4 pCt. af den Kapital, der var anvendt til den sjællandske Jernbane fra København til Korsør, dog ikke udover $6\frac{1}{2}$ Million Rdl.

Ved Lovforslagets Behandling i Rigsdagen viste det sig imidlertid, hvor lidet forberedt man endnu var herhjemme til Løsningen af Spørgsmaalet om Jernbanelæsenets Udvikling, og hvor stærke Modsætningerne stod overfor hinanden. Fra Tværbanesystemets Modstandere blev det hævdet, at inden man skred til Anlæggelsen af nogen bestemt Linje, burde man først have Landets Banenet fastslaaet i sine Hovedtræk. Korsørbanen var ingenlunde den vigtigste; man anerkendte vel København som et meget vigtigt Punkt, men til København kunde man som hidtil let naa ad Søvejen fra alle Rigets Punkter. Bragte man Hoved-

staden i Forbindelse med det øvrige Land ved Hjælp af en Jernbane, kunde de mindre Købstæder let skades i deres Selvstændighed. Man fandt det betænkeligt, som en Taler i Landstinget udtrykte sig, at »forstørre den allerede i Forhold til det øvrige Land vel store Hovedstad«. »Det er først i de senere Aar«, hedder det, »at vore Købstæder trindt om i Landet have formaaet saa nogenlunde, hvad Handelen angaar, at emancipere sig fra Hovedstaden, og vi antage, at det almindelig erkendes, at dette har været til stor Fordel ikke alene for disse Stæder, men fornemmelig for Landboerne, som nu i deres umiddelbare Nærhed finde velhavende og driftige Købmænd, til hvem de, ved at benytte det belejlige Øjeblik, med Fordel kunne afsætte deres Varer. Skulde dette Forhold blive forstyrret, vilde det for Landet i det Hele medføre Tab og ikke Fordel«.

Pengespørgsmaalet afskrækkede ogsaa. De fleste vare temmelig overbeviste om, at Korsørbanen ikke kunde betale sig, saa at det vilde blive en betydelig aarlig Udgift for Statskassen at udrede Renten af de $6\frac{1}{2}$ Mill. Rdl. København—Roskilde Banens finansielle Udbytte havde jo ikke været særlig glimrende, det bedste Aar havde kun givet en Rente til Aktionærerne af $2\frac{1}{2}$ pCt., hvorledes skulde da Resten af Banen kunne betale sig. Naar der fra Tilhængernes Side blev anført, at Banen dog havde en anden Betydning end den, der kunde maales i de aarlige pCt., og at den havde bidraget til, at Folk nu rejste langt mere end tidligere og bragtes i hyppigere Vexelvirkning med hinanden, saa var man strax paa rede Haand med det Argument, at det ingenlunde kunde betragtes som

nogen nationaløkonomisk Vinding, snarere som et Tab. De 70,000 Mennesker, der hidtil havde benyttet Roskilde Banen, havde gjort langt klogere i at blive hjemme eller at vandre tilfods.

Foretagendet var absolut ikke nødvendigt. Danmark behøvede ingen Jernbaner, det havde Havne nok og vi vilde gaa aldeles fallit ved at anlægge Baner; der var andre Foranstaltninger, der vare langt mere paatrængende.

Som man kan vente sig, ytrede Modstanden mod Korsørbanen sig stærkest fra jydsk Side. Den kom fra den paa vore første Rigsdage saakaldte »jydske Klub«, en Forening af Rigsdagsmænd af alle Partier, der naar Lejlighed gaves sluttede sig sammen til Hævdelse af jydske Interesser, og navnlig med Held havde arbejdet for, at det jydske Landbrug skulde knytte Forbindelse med det engelske Marked. Det var ved denne Klubs Indflydelse, at Regeringen havde sat den ovenfor omtalte regelmæssige Dampskibsfart i Gang fra vestjydske Havne til England. Modstanderne i Rigsdagen kaldte den da ogsaa spottende »Foreningen for jydske Stude og Dampskibe« og beskyldte den for at nære separatistiske Tendenser. At det i hvert Fald ikke havde synderlig Forkærlighed for København, er ganske sikkert, og dette kom særligt til Orde i Forhandlingen om denne Sag. En jydsk Jernbane var efter dette Partis Mening det, der først og fremmest var nødvendigt for Landet. Gav man nu Rentegaranti for Korsørbanen, vilde man udsætte sig for, at det blev umuligt at yde en jydsk Bane en lignende Støtte, ikke at tale om, at med en Korsørbane vilde Retningen af en eventuel jydsk Linje blive foregrebet,

og man vilde i sin Tid blive nødt til at lægge en saadan paa Tværs. Det vilde man fremfor alt undgaa, thi derved vilde ikke blot København let faa Overtaget, men de vigtigste jyske Interesser vilde lide et føleligt Tab. Jylland maatte først af alle Landsdele have en Bane, og Retningen af den maatte være fra Nord til Syd. Stærkest blev dette jyske Standpunkt betonet i Folketinget af Gert Winther med følgende Ord: »Faar Jylland ingen Jernbane, gaar det til Grunde, og kan i Længden ikke være tjent med at blive styret sammen med det øvrige Land«.

Det jyske Parti støttedes stærkt af Tscherning, der ogsaa paa det kraftigste hævdede, at Jylland burde have Forrangen. Maaske har hans bekendte Had til København været et medspillende Motiv her; det var ingenlunde, fordi han havde nogen særlig Forkærlighed for Jylland, at han stillede sig mod Korsørbanen. Hans Standpunkt, der i Jernbanesager som paa saa mange andre Omraader er højst ejendommeligt og originalt, var i Korthed følgende: Jernbanen er et udmærket Middel til Fremme af Civilisation og Fremskridt; men da ingen Bane i Danmark vilde kunde betale sig, paa Grund af de smaa Forhold, saa burde man fra først af være betænkt paa at bygge dem paa de Steder, hvor de kunde være af den højeste indirekte Nytte. Det kunde hverken være paa Sjælland eller paa Fyn, ej heller paa den jyske Østkyst, hvor der var Havne og Landeveje nok, det maatte derimod være en Længdebane, der fra Nord til Syd gennemskar Jyllands magre Egne. Her var der store Strækninger, der trængte til Opdyrkning og Befolkningsforøgelse, og her burde Danmarks første Hoved-

bane lægges. Østkystens Købstæder vare smaa og ubetydelige og havde desuden alle let ved at komme til Havet. Der var ingen Grund til at gøre noget for deres Handel, der aldrig vilde blive andet end det bare Lapperi. I Midtjylland derimod vilde en Bane hurtigt frembringe smilende Egne og skabe en hel ny Handelsvej, der i Betydning vilde komme til at overgaa alle hidtil kendte. Det er betegnende for Tscherning, at han til Støtte for sit Standpunkt dannede en af sine bekendte paradoxale Theorier. I Midtjylland havde i Oldtiden Landets Hovedhandelsvej draget sig, inden Søfarten endnu havde Betydning; her havde Fortidens Handelspladser og Købstæder, af hvilke der endnu skulde findes talrige Spor, ligget, og der var ingen Tvivl om, at alt hurtigt vilde blive lige saa godt og bedre end tidligere.

Som man vil se, samler Oppositionen mod Korsørbanen og i det hele mod en vest-østlig Retning af det danske Jernbanenet sig om Længdebaneprincippet i Modsætning til Tværbaneprincippet.

At Loven om Rentegaranti for Korsørbanen blev gennemført, skyldes sikkert det nationalliberale Parti, der 1851 havde Flertal i Rigsdagen, og som i Korsørbanen saa den vigtigste Begyndelse til det Jernbanenet, der skulde knytte Landsdelene sammen, hvad der netop for dette Parti var Hovedformaalet med Anlægget af Baner herhjemme.

(Fortsættes).



Oldingealderens Dødelighed.

Et Par Bemærkninger.

Af

Harald Westergaard.

Dette Emne har i lang Tid været Dødelighedsstatistikens Stedbarn. Man har med stor Interesse fulgt Menneskets Livschancer gennem de andre Aldersklasser, men naar man kommer op i 80'erne og 90'erne, svækkes Interessen. Det var ikke saaledes i Dødelighedsstatistikens ældre, naivere Periode. Da var »Kunsten at leve længe« noget der i høj Grad tiltrak sig Opmærksomheden; Mænd som Haller og Hufeland bragte Lister over Folk, der havde opnaaet en mere eller mindre æventyrlig Alder, og anstillede Betragtninger over Betingelserne for at naa dertil.

Naar dette Afsnit af Dødelighedsstatistiken endnu staaer paa et saa lavt Standpunkt, saa er Grunden for en stor Del den, at selv betydelige Fejl i Dødelighedskvotienterne for de meget gamle kun paavirke Tariferne for Livsforsikringer og Livrenter meget lidet. Om det er en eller to eller slet ingen blandt 10,000 tyveaarige, der naar 100 Aars Alderen, kan være et Forsikringselskab temmelig ligegyldigt. Og hvad den officielle