

# Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling før 1864

Af N. H. Jacobsen

På grundlag af især debatten i presse og pjecer skildres opbygningen af det nordslesvigske jernbanenet før 1864, afsluttet med en vurdering af motiverne til den danske regerings holdning i jernbanespørgsmålet.

I Sønderjyske Årbøger 1976 vil artiklen blive fortsat med en skildring af perioden 1864–1920.

## *Indledning*

Den jyske halvø er et område med en ganske karakteristisk beliggenhed. For det første danner den sammen med de danske øer et naturligt forbindelsesled mellem det nordtyske lavland og den skandinaviske halvø, og for det andet ligger den som en spærrende barriere mellem Nordsøen og Østersøen.

Beliggenheden mellem to landmasser og to have har givet denne halvø en speciel samfærdselsgeografisk betydning. I ganske særlig grad gælder dette halvøens rod, hvor dens bredde aftager så meget, at afstanden mellem Nordsøen og Østersøen på sine steder kun er 40–50 km. Derfor har hertugdømmerne Slesvig og Holsten da også rent trafikalt set været en bro i mere end én forstand. Igennem dette landområde har der ikke alene altid været nord-syd gående vejlinier; men her var også steder, hvorover forbindelsen mellem Nordsøens og Østersøens vigtige forbindelseslinier igennem lange tider blev formidlet, ikke mindst i de fjerne tider, da de dårlige nautiske hjælpemidler gjorde sejladsen omkring Skagen til et meget farefuldt foretagende.

I tidens løb har der da også gang på gang været planer fremme om her i Slesvig eller i Holsten at skabe en transitvej mellem de to have – blandt andet ved bygning af kanaler. Det kan derfor heller ikke undre, at den danske regering, da den ved jernbaneanlærens begyndelse i 1830'erne skulle tage stilling til eventuelle jernbaneanlæg i

monarkiet, kun tænkte på at få bygget en transitbane gennem hertugdømmerne.

Men når regeringen på et så tidligt tidspunkt som i 1835 – det år, da den kun 6 km lange jernbane fra Nürnberg til Fürth blev bygget som den første jernbane i Tyskland – kom til at beskæftige sig med planerne om en transitbane gennem hertugdømmerne, skyldtes det ikke mindst den udvikling, der var igang umiddelbart syd for den danske grænse. Sagen var, at der fra tysk side var fremkommet et projekt om en jernbanelinie mellem Hamborg og Lübeck. Den danske regering mente derfor, at den eneste måde, hvorpå disse jernbaneplaner kunne forhindres, var anlæg af en transitbane på det danske monarkis territorium, og for nærmere at tage stilling til, hvor en sådan jernbane skulle anlægges, nedsattes den 10. december 1835 Den kgl. Jernbanekommission. Jernbanekommissionen skulle udelukkende beskæftige sig med vilkårene for anlæg af en transitbane i hertugdømmerne. For jernbaner i selve kongeriget havde man derimod fra statens side absolut ingen interesse.<sup>1</sup> Jernbanekommissionens opgave understregedes i jernbanebekendtgørelsen af 18. maj 1840. Heri bestemtes det, på hvilke betingelser enkelte personer eller privatselskaber kunne forvente at få tilladelse til anlæg af jernbaner »til forbindelse af Nordsøen og Østersøen gennem hertugdømmet Slesvig eller hertugdømmet Holsten«.<sup>2</sup> Planerne samlede sig efterhånden om en jernbane, der fra Altona skulle gå til Kiel eller til Neustadt ved Lübecker bugten; men det blev den første plan, der sejrede, og den 18. september 1844 – på Christian 8.s fødselsdag – kunne jernbanen Altona–Kiel, den første i det danske monarki, åbnes for driften.

Omtrent samtidig med, at planerne om en jernbane fra Altona til Kiel begyndte at tage form, fremsattes tanken om anlæg af en jernbane fra Flensborg til Husum og derfra videre til Tønning, for derigennem at skabe en transitvej, der gik uden om Hamborg.

Det var dog ikke fra alle sider, at man gik ind for jernbaner som det absolut bedste trafikmiddel. I 1835 var der således i Rendsborg blevet dannet en komité, der skulle arbejde for bygningen af en »slesvigsk-holstensk chaussé« fra Altona til Kolding, og i byerne Slesvig og Flensborg blev der nedsat komiteer, der skulle arbejde for denne sag. At man tillagde et sådant projekt stor betydning fremgår blandt andet af en artikel i Kieler Correspondenz-Blatt for den 19. december 1835, hvori der tales om, hvorledes »dette vigtige fore-



tagendes almenyttige og fortjenstfulde betydning for den sociale og moralske udvikling af beboerne i hertugdømmerne måske er lige så stor som den umiddelbare materielle nytte«.

Ved kgl. resolution af 29. oktober 1837 blev der derefter – i anledning af et andragende fra Foreningen for en Chaussering af Hovedvejene i Slesvig og Holsten – bevilget 6.000 mark af den kongelige kasse til afholdelse af udgifterne ved en nivellerings og opmåling – med henblik på chausséanlæg – af strækningen fra Eidelstedt (umiddelbart nord for Altona) til Kolding.<sup>3</sup> I året 1838 blev så nivelleringen og beregningen af anlægsomkostningerne for strækningen fra Eidelstedt til nordgrænsen af Flensborg amt fuldført, og i løbet af det følgende år skulle arbejdet med opmåling af strækningen til Kolding fuldendes.

Begrundelsen for ønsket om en »kunstvej« fra Altona til Kolding bringes i Kieler Correspondenz-Blatt for den 16. november 1839, hvor der findes en længere artikel med den udførlige overskrift: »Hvad Slesvig først og fremmest har brug for, det er forlængelsen af Kiel-Altona chausséen, der kan skaffe en forbindelse fra Eckernförde, Slesvig, Flensborg og Åbenrå til Kolding«. Det omtales i denne artikel, at der på de danske øer »allerede længe« har været kostbare chausséer i alle retninger, og at Holsten nu har fået en hovedchaussé, der fra syd går til Kiel, men som endnu ikke er ført videre til hertugdømmet Slesvigs grænse, samt at Jylland – vel nok med nogen overdrivelse – har »meget betydelige strækninger af gode chausséer«. Det er kun det mellem Holsten og Jylland beliggende hertugdømme Slesvig, der savner »kunstveje«. Denne mangel på kunstveje i Slesvig er ikke alene til skade for hertugdømmets indbyggere, men også for Jylland, som derved er afskåret fra de sydligere egne, og for Holsten, hvis forbindelse med den nordlige del af halvøen derved bliver vanskeliggjort på en unaturlig måde.

»Men i stedet for at forene sig og arbejde sammen på at give det billige og uafviselige ønske om en forlængelse af chausséen et godt eftertryk, har nogle letbevægelige hoveder ladet sig blænde af idéen om en jernbane. De er i allerstørste iver sprunget væk over planen om en forlængelse af en chaussé, vil endog vove en *salto mortale*, blændet af projektet om en jernbane – ikke langs den langstrakte halvø, men tværs over hertugdømmets smalle talje.«

Sagen var, at der omtrent samtidig med, at man var gået igang med



*Den flensborgske købmand Christian Hansen junior (1804-75). Hans utrættelige agitation for bygningen af Flensborg-Husum-Tønning jernbanen skaffede ham øgenavnet »Jernbane-Hansen«.*

arbejdet med planen om en jernbane fra Altona til Kiel, var blevet fremsat tanken om en jernbane fra Flensborg til Husum og Tønning.

#### *Flensborg – Husum – Tønning jernbanen*

Selvom det i denne artikel først og fremmest er jernbaneanlæggene i Nordslesvig, der skal behandles, kan en redegørelse for disse baners bygningshistorie ikke foretages uden en omtale af jernbanen fra Flensborg over Husum til Tønning, idet der til denne bane snart knyttede sig projekter om udbygninger, blandt andet mod nord. Uden at gå i enkeltheder skal der derfor i det følgende gives en kort oversigt over, hvorledes planerne for denne – gennem 15-16 år meget omdebatterede – jernbane realiseredes.

Idéen om en sådan tværbane var først blevet fremsat af den flensborgske købmand, senere »broskriver« (havnekasserer) Chr. Hansen jr., som i en lang årrække deltog med meget stor iver i jernbandediskussionen. Planen om en bane fra Flensborg til Husum kom først frem i slutningen af 1836.<sup>4</sup> Den blev dog egentlig først fremsat i Husumer Wochenblatt for den 19. februar 1837, og i Flensburger Wochenblatt for den 10. marts 1837 averteres en lille pjece af Chr. Hansen jr. Idee einer Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn til salg.<sup>5</sup>

Formålet med en sådan bane var at lede transithandelen mellem Nordsøen og Østersøen ad denne vej. Chr. Hansen forudså, at denne jernbane ville tilføre de tre byers handel ny livskraft, og naturligvis tænkte han først og fremmest på sin egen by, Flensborg. Men et hovedformål med planen var dog at gøre Slesvigs – og Danmarks – afhængighed af Hamborg mindre.

I 1839 udgav Chr. Hansen et nyt skrift,<sup>6</sup> som var meget stærkt polemiserende imod det fremkomne projekt om en jernbane mellem Altona og Kiel. »Ingen sinde bør man tillade en jernbane fra Hamborg eller Altona til Kiel eller Neustadt – i det mindste ikke de første tyve år.«<sup>7</sup>

Chr. Hansen drager til felts mod Hamborg og fremhæver, hvorledes Tønning »som centralpunkt« må blive »en hovedstabelplads for den danske stat. Ejderen og Tønning er fra naturens side tydeligt anvist som udgangspunkt for handelsveje. Uddybningen af Ejderen til et farvand, der er lige så sikkert som Elben, er et livsspørgsmål for den danske stat, og at sætte dette arbejde igang så hurtigt som muligt, koste hvad det vil, er den første statspligt«.

Chr. Hansens skrift fik en meget dårlig modtagelse i Kieler Correspondenz-Blatt, som den 4. september 1839 indleder en omtale af det med følgende ord: »Forfatteren søger her at skaffe sig proselytter for sin ejendommelige idé om en jernbane fra Flensborg over Husum til Tønning«. Den 28. september 1839 karakteriserer samme avis denne plan som »Chr. Hansens og konsorters smagløse projekt«, og i den artikel, som Kieler Correspondenz-Blatt bringer den 16. november s. å., hedder det blandt andet: »Jernbaneprojekter i et land, hvor hidtil person- og varetrafikken ikke engang har frembragt en chaussé, synes at høre hjemme i drømmenes verden. Det ville dog vel nok være utænkeligt, at man fandt på at bygge en jernbane fra Husum

til Flensborg for at spare nogle fade sukker til sukkerkogerierne i Flensborg for vejen omkring Skagen. En længdebane, der først gik fra Altona til Kiel og derefter til Flensborg, ville være meget mere nyttig for denne by, end en vestlig havn nogensinde kan blive. Flensborg ville ufejlbarligt blive et emporium [stabelplads] for hele Jylland.«

Men de komiteer, der var dannet i Flensborg, Husum og Tønning, gav dog ikke op. I begyndelsen af september 1839 sendte de en deputation til København med et andragende, der var dateret 9. september. Dette andragende, der er trykt i Berlingske Tidende for 16. og 17. september 1839, udmaler i meget stærke og undertiden ret højstemte vendinger den betydning, som en jernbane fra Flensborg til Husum og Tønning ville få.

I Berlingske Tidende for 25. og 26. september 1839 bliver der rettet en meget stærk kritik mod Chr. Hansens jernbaneplan. »Det er en tåbelig mani hos os at ville frarive Hamborg verdenshandelen og at vise så megen skinsyge over vor nabostads handelsstorhed. Det er efter vor formening hjernesvind at tale om at knytte den store verdenshandel til denne jernbane«. Men Berlingske Tidende slutter alligevel med at skrive, at »det synes os dog, at sagen i flere henseender bør tages i betragtning, og at en nivellering bør foretages«, og at »hvis det forholder sig, som Chr. Hansen påstår, at hele banen kan anlægges for 880.000 rdl., da bør man ikke tage i betænkning at påskynde anlægget, selv ved siden af den Kiel-Altona-Hamborger jernbane«.

Kieler Correspondenz-Blatt betegner den 25. september andragendet af 9. september som et »højest mærkværdigt dokument«. Efter i flere numre at have udtalt sig stærkt imod Flensborg-Husum banen, hævder bladet den 6. november, at en chaussé mellem de to byer vil lette og begunstige udenlandske og indenlandske handelsforhold og forbindelser så meget, at den vil »bringe de velsignelsesrigeste frugter, navnlig for hertugdømmet Slesvig, de danske øer og hele Jylland«.

Den 13. december 1840 blev der på et meget stærkt besøgt møde i Flensborg nedsat en komité, som til regeringen indgav en ansøgning om koncession til dannelse af et aktieselskab til bygning af en jernbane mellem Flensborg og Husum. Foreløbig tænkte man sig kun hestekraft anvendt på denne bane, men senere både heste- og dampkraft. Jernbanekommissionen indstillede til kongen, at ansøgningen

blev bevilget, og den kgl. resolution af 26. februar 1841 bifaldt da også ansøgningen – dog med den tilføjelse, at komiteen blev gjort opmærksom på, at banen skulle fortsætte til Tønning.<sup>8</sup>

Den ledende skikkelse i arbejdet for denne bane var så afgjort den tidligere nævnte Chr. Hansen jr., som gennem pjecer og avisartikler arbejdede utrætteligt for virkeliggørelsen af denne plan, der var blevet en hjertesag for ham, der i 1841 udarbejdede et udførligt »prospekt for Flensborg-Husum jernbanen«, der skulle bruges, når man indbød til aktietegning.<sup>9</sup>

Der blev dog også fremsat andre planer om tværbaner fra Flensborg. Mest bemærkelsesværdig var vel nok den plan, der fremkom i slutningen af 1840'erne, og som i 1848 blev forelagt den provisoriske regering. Denne plan gik ud på, at man på en 6-sporet jernbane skulle kunne befordre skibe af en vis størrelse fra Husum til Flensborg. Man beregnede, at denne overfart ville tage  $4\frac{3}{4}$  time, og at byggeomkostningerne ville beløbe sig til 7 millioner daler. Projektet blev indsendt til København, og Christian 8. skal have interesseret sig for det; men begivenhederne i de følgende år gjorde det dog umuligt at arbejde videre med denne særprægede plan.<sup>10</sup>

Den kgl. Jernbanekommission troede egentlig ikke rigtigt på muligheden af at anlægge en jernbane gennem et så trafikfattigt område som strækningen mellem Flensborg og Husum. Men på den anden side ville kommissionen dog undgå ethvert skin af, at den var forudindtaget mod dette projekt. Dette var årsagen til, at man ved kgl. resolution af 22. oktober 1839 havde godkendt, at der – samtidig med, at man nivellerede strækningen Altona-Kiel – blev foretaget et nivellement af linien fra Flensborg til Husum. I april 1840 havde Christian 8. pålagt oberst v. Prangen at opmåle denne strækning, og som den mest gunstige linie havde man da valgt den, der fra Flensborg gik gennem papirmølle dalen og langs sydspidsen af Handed skov til Vanderup, hvorfra den gik over Fjælde til Husum og Tønning.<sup>11</sup>

I de følgende år fortsattes debatten om denne jernbane med forøget styrke. Det var især den stadige strid om, hvorvidt man i Slesvig skulle anlægge jernbaner som tværbaner fra kyst til kyst, eller som nord-sydgående længdebaner. Den kgl. Jernbanekommissions opgave var som nævnt begrænset til anlæg af en tværbane, således som det tydeligt fremgik af bekendtgørelsen af 18. maj 1840 – der egentlig er

jernbaneloven for Slesvig – og hvori der i § 1 kun tales om at behandle ansøgninger om anlæg af jernbaner, der har til formål at forbinde Nordsøen og Østersøen.

Tilhængerne af en tværbane – og da først og fremmest Chr. Hansen jr. – motiverede deres forslag med at påpege, hvorledes hertugdømmernes produkter for størstedelen udførtes over Hamborg, og at transithandelen ligeledes gik over denne by og Lübeck – altså over udenlandsk område – mens hertugdømmernes beliggenhed dog ligefrem opfordrede til at lede transitten over selve halvøen og derigenem til at kalde en egen oversøisk handel til live.<sup>12</sup>

Disse synspunkter kom også tydeligt til orde i den ansøgning om jernbanesagen i hertugdømmet Slesvig, som formanden for Den slesvigske Forening, Hans Nissen – i foreningens navn og på dens vegne ifølge enstemmig beslutning på generalforsamlingen den 10. marts 1845 – sendte til kongen.<sup>13</sup>

Det fremhævedes i denne ansøgning, »at Den slesvigske Forening fuldkommen deler Flensborg-Husum-Tønningernes mening i henseende til jernbanevæsenet i hertugdømmet Slesvig«. Og videre i ansøgningen hedder det: »Spørgsmålet kan ikke længere være, om hertugdømmet Slesvig bør have en jernbane eller ikke; thi da Holsten allerede har fået, og Sjælland med det første vil få én, må dette spørgsmål betragtes som afgjort; men det må være, om Slesvig bør have en jernbane fra øst til vest eller fra nord til syd eller i begge retninger.«

»Det er klart«, hedder det videre, »at en jernbane fra nord til syd vil bringe os i et langt snævrere handelsforhold til Hamborg«, og følgen deraf må blive, »at ingen selvstændig handelsstad vil kunne eksistere i hertugdømmet Slesvig; i ingen stad vil kunne holde sig andre købmænd end et par kommissærer for Hamborg og nogle spækhøkere eller detailhandlere af ringere klasse«. Landmanden vil være nødt til at indrette sin produktion efter, hvad hamborgerne lettest og fordelagtigst kan forhandle og ikke efter, »hvad der ifølge jordbund og vore egne fordele ville være gavnligest og mest fordelagtigt« . . . »En jernbane til Hamborg vil uundgåeligt medføre slaveri for Slesvig«.

»Et ganske andet billede for vor fremtid viser sig, når vi tænker på, at Slesvig fik en jernbane fra øst til vest. Vi ville erholde alle de fordele, som en rask og livlig handel umiddelbart i vores nærhed

nødvendigvis medfører, altså lettere afsætning til bedre priser«. En sådan jernbane fra øst til vest vil give »større frihed til at bruge vore kræfter og vor stilling til egen fordel«.

Et noget andet synspunkt kom til orde i det andragende af 30. oktober 1845, som »Den slesvig-holstenske patriotiske Forening« i Haderslev indsendte til kongen, og hvori man – i henhold til énstemmig beslutning på generalforsamlingen den 6. oktober – androg om, at jernbanen, der nu var ført frem til Rendsborg, måtte blive forlænget til Flensborg,<sup>14</sup> og at denne banestrækning eventuelt blev forlænget over Åbenrå og Haderslev til Årøsund. Som motivering for dette andragende anføres, »at den direkte og umiddelbare forbindelse med Hamborgs verdensmarked er aldeles nødvendig for det nordlige Slesvig, når denne landsdels produkter skal finde en stadig afsætning«.

Ud over en jernbaneforbindelse mellem Flensborg og Tønning var der i begyndelsen af 1840'erne ikke fremkommet projekter om jernbaneanlæg i Slesvig. Ganske vist var der i Fædrelandet i 1842 blevet fremsat det forslag, at man burde bygge en jernbane, der gik midt op gennem Slesvig – over Vanderup, Medelby og Skrydstrup – og Jylland.<sup>15</sup> Forfatteren nævner ganske vist også planerne om Flensborg-Husum-Tønning banen – »som kun har lokal interesse« – men mener iøvrigt, at en vej fra København over Fyn har større betydning for staten end tværbaner over halvøen.

Det var dog først i foråret 1844, at interessen for jernbaneanlæg for alvor brød frem, men det skete til gengæld med voldsom styrke. Denne interesse gav sig i de følgende to årtier udslag i fremkomsten af en mængde forslag til jernbaneanlæg. Allerede i foråret 1844 var der megen tale om, at den jernbane, der fra Neumünster ved Altona-Kiel banen skulle føres op til Rendsborg – og som iøvrigt blev indviet den 18. september 1845 – burde føres videre mod nord til Flensborg, således at den ville blive en længdebane op gennem Slesvig. Forventningen om, at en sådan bane ville komme, bevirkede, at man, som ovenfor nævnt, begyndte at interessere sig for en forlængelse af den over Åbenrå og Haderslev til Årøsund. Ved kgl. resolution af 24. maj 1844 blev der faktisk meddelt den komité, der var nedsat i Åbenrå for at arbejde for den forventede Rendsborg-Flensborg jernbane mod nord, tilladelse til at foretage nivellering med henblik på en bane fra Flensborg til Åbenrå. Men planen kom ikke videre, og

man måtte nu søge at fremme bygningen af en chaussé mellem disse to byer.<sup>16</sup>

Man opgav imidlertid ikke tanken om at få banen forlænget videre mod nord. I Haderslev var der blevet dannet en komité, der skulle arbejde på at få bygget jernbanen Åbenrå-Haderslev-Årøsund, men da dette jernbaneprojekt er blevet behandlet i Sønderjyske Årbøger 1971, skal der her kun nævnes, at komiteen – efter at den ved kgl. resolution af 15. juni 1844 havde fået tilladelse til at lade den pågældende banestrækning nivellere – den 8. oktober 1844 indgav en meget grundigt motiveret ansøgning til Den kgl. Jernbanekommission om tildeling af koncession på bygningen af den projekterede bane, men at der ved kgl. resolution af 9. november s. å. meddeltes, at andragendet ikke kunne imødekommes. Heller ikke det fornyede andragende, som Den slesvig-holstenske Forening som ovenfor nævnt indgav i 1845, førte til noget resultat.

Men i 1844 fremkom der også planer om andre jernbaner til vestkysten end den, som Chr. Hansen jr. kæmpede så energisk for. Således var man i Åbenrå optaget af ideen om at etablere en forbindelse mellem Østersøen og Nordsøen ved bygningen af en bane, der fra denne by skulle gå til Tønder og derfra videre til Højer.<sup>17</sup> Hermed var opmærksomheden for første gang under jernbanedebatten blevet henledt på den gode mulighed for besejlingen af Slesvigs vestkyst, som det dybe Lister Dyb frembød. I Tondersches Intelligenzblatt for 13. juni 1844 blev dette farvands store fordele beskrevet i en længere artikel. Der udtryktes her forbavselse over, at man »ved den i nyere tid projekterede forbindelse af Østersøen og Nordsøen ved hjælp af jernbaner gør sig så megen umage for at lade jernbaner udmunde i Tønning, på et sted, hvor der først ved kostbare, kunstige indretninger må skaffes en bekvem losse- og ladeplads for større skibe, og hvor man ikke har sikkerhed for at kunne opretholde dette farvand uden stadige, betydelige udgifter, og hvor dybtgående skibes besejling altid bliver mere eller mindre farlig, mens man i Lister Dyb har et rent og dybt farvand«.

I det samme nummer af dette ugeskrift bringes også (s. 387–91) en artikel, der går mere ind på spørgsmålet om jernbaneanlæg i disse egne. »Opmærksomheden har særlig været henledt på Ejdermundingen og Husum, som begge ligger omtrent på den lige linie fra Hull til St. Petersborg, og som derfor har udsigt til at kunne bevirke en hur-



tigere forbindelse mellem disse to byer. I den sidste tid er det derimod bragt på tale at anlægge en jernbane fra Flensborg eller Åbenrå til Tønder og derfra til Højer«.

Men det var dog stadig Husum, man var mest interesseret i. Man var ganske vist klar over, at man måtte komme naturen til hjælp for blandt andet at skaffe gode havneforhold, og på regeringens foranstaltning blev lokaliteterne på vestkysten derfor undersøgt af de hollandske ingeniører M. G. og I. A. Beyerinck. De bestemte sig for anlæg af en dokhavn ved Heverstrømmen ved Husum, og arbejdet med dette projekt blev så påbegyndt allerede i 1847. Krigen bevirkede imidlertid, at arbejdet måtte standses. Medvirkende hertil var måske også et samtidig fremkommet preussisk projekt om at forbinde Heverstrømmen med Eckernförde ved en kanal, der skulle være tilgængelig for de største krigsskibe i den preussiske flåde – d. v. s. at dybden skulle være ca. 7 m – et projekt, over hvilket der dengang blev udarbejdet et fuldstændigt nivellement og overslag.<sup>18</sup>

Det var dog ikke alle, der mente, at man burde foretrække, at tværbanen fra Flensborg blev ført til Husum. Den tyske civilingeniør H. E. v. Buchwald, der i 1845 udgav et lille skrift om den naturbestemte udvikling af jernbanerne i Slesvig og Holsten<sup>19</sup> mener, at en jernbanes rentabilitet er afhængig af det terræn, den gennemløber, og tror derfor ikke, at en østkystbane vil kunne forrente sig p. gr. af terrænvanskelighederne, selv om der skulle komme en betydelig trafik på den. Desuden mener han, at en jernbane fra Flensborg til Læk i enhver henseende er at foretrække for en baneforbindelse mellem Flensborg og Husum. Efter hans opfattelse har Læk en særlig godt egnet beliggenhed – på overgangen mellem geest og marsk – i en af Slesvigs frugtbareste egne og er desuden hovedknudepunktet for det vestlige Slesvigs landeveje. Han gør yderligere opmærksom på, at Læk å tidligere har været sejlbar op til Læk, som dengang skal have været en købstad.<sup>20</sup> Hvad angår Husum havn, så må skibene foretage den lange og besværlige sejlads gennem Heverstrømmen for at komme derind. Buchwald kommer desuden med et forslag om en syd-nord gående jernbane op gennem Slesvig og Nørrejylland. Hans forslag går ud på, at banen skal udgå fra Rendsborg, hvor der nu er tilslutning til Altona-Kiel jernbanen. Fra Rendsborg skulle banen så føres over Bov og Neder Jerstal op til Viborg og Hjarbæk. Neder Jerstal, der er knudepunkt for landevejene fra Ribe, Foldingbro, Haderslev,

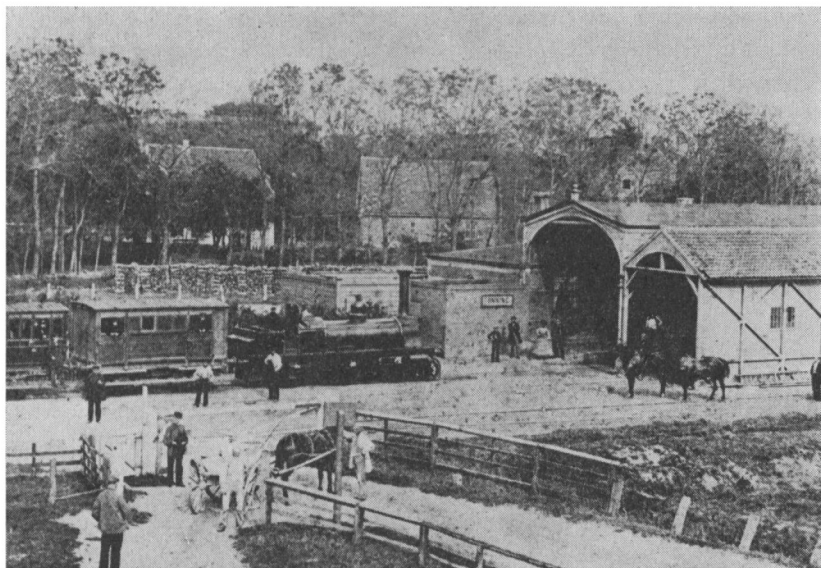
Årø sund, Åbenrå og Løgumkloster, ligger ved Ribe å's hovedarm Gelså. Buchwald mener, at denne å med ringe bekostning kan gøres sejlbar for pramme og både fra Ribe til Neder Jerstal. Han slutter dette ud fra sit mangeårige ophold i U.S.A., hvor han arbejdede som ingeniør ved anlæg af jernbaner, men hvor han også så, hvorledes man kunne gøre floder, hvis almindelige vandmængde ikke tillod besejling, sejlbar for både ved hjælp af anlæg af dæmninger med sluser. Ribe å ville derved – ligesom floderne Stør, Ejderen og Gudenå samt chausseerne – blive en vigtig gren på hovedbanen og »brede liv og velstand til alle sider«.

I 1846 skete der så noget, der gav nye impulser til planerne om anlæg af jernbaner til vestkysten. Det var åbningen af det engelske marked for vore korn- og fedevareer. Det blev nu fremhævet, at det utvivlsomt kunne anses for givet, at det mest fordelagtige for Jylland var bygningen af flere havne på vestkysten og oprettelsen af en direkte forbindelse med England. På den måde kunne vi altid være de første på det engelske marked; men hvis Hamborgs mæglere skulle være mellemed i vores udførsel til England, ville de store fordele sandsynligvis gå tabt. Derfor måtte der – foruden Husum havn – anlægges havne- og ladepladser i Højer og ved Ribe samt ved Aggerkanalen og Løkken.<sup>21</sup>

Men blandt de jernbaneforslag, der fremkom, var der et andragende, som i efteråret 1846 blev indgivet til Viborg Stænderforsamling fra Viborg Amts landøkonomiske Forening, og hvori foreningen androg om anlæg af en jernbane, som fra Limfjorden skulle gå ned gennem midten af Jylland og så fortsættes videre gennem Slesvig, således at den i Rendsborg fik forbindelse med jernbanen til Altona.

Medens de tidligere forslag var kommet fra byer, kom dette andragende fra storbønder og studebønder i Viborg amt, og banen var da også først og fremmest tænkt som en studebane. Udførselen af stude, »der allerede udgør Jyllands vigtigste velstandskilde, vil kunne tiltage i overordentlig grad«, når der kommer en jernbaneforbindelse med Hamborg og videre med det øvrige Tyskland.

Det indgivne andragende fik en meget blandet modtagelse i Viborg Stænderforsamling. Under forhandlingerne her blev det fremhævet, at en nørrejysk jernbane nødvendigvis måtte fortsætte til Rendsborg, hvilket den kgl. kommissarius dog advarede imod. Han henviste i den forbindelse til de store betænkeligheder, der var ved at give konces-



*Tønning banegård ca. 1860. (Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig).*

sion på anlæg af en bane fra Rendsborg til Flensborg og udtalte, at »følgen af det omhandlede projekts udførelse ville blive, at hele den nordlige halvø blev et forland til Hamborg«. <sup>22</sup>

I den indstilling til kongen, som Viborg Stænderforsamling med 29 stemmer mod 23 vedtog den 23. december 1846, blev det især fremhævet, hvilken betydning et sådant jernbaneanlæg ville kunne få for Jyllands agerbrug og kvægavl, og »det uberegnelige opsving, som disse vigtige velstandskilder vil kunne få« ved den direkte forbindelse med de slesvigske og holstenske kvægmarkeder. Men desuden nævnes det, at den omhandlede jernbane vil kunne medvirke til at fremme opdyrkningen af »øde strækninger«. Stænderforsamlingen indstillede derfor, at der blev anlagt en jernbane, som – med sidelinier til Husum og Århus – førtes fra Rendsborg over Flensborg og videre op gennem midten af Jylland til Viborg og derfra til »et passende sted ved Limfjorden«. <sup>23</sup>

Men den 4. september 1847 kom der fra en komité af 28 meget ansete mænd i Nørrejylland en stort opsat indbydelse til aktietegning i den påtænkte Flensborg-Husum-Tønning jernbane. Det hed heri

blandt andet, at der fra de fleste autoriteters side var rejst tvivl om rentabiliteten af en jernbane gennem Jylland og Slesvig med sidebaner til de vigtigste byer på øst- og vestkysten, og samtidig udtaltes der frygt for, at den skulle drage handelen fra Jylland til Hamborg. Iøvrigt mente man, at udsigterne til en sådan bane, hvor der hverken var foretaget nivellement eller beregninger, var meget fjerne.

Derimod var virkeliggørelsen af Flensborg-Husum-Tønning jernbanen rykket langt nærmere. Her var der foretaget nivellement og gjort beregninger. Indbydelsen fremhæver, at denne påtænkte banelinie vil – især når den sættes i forbindelse med en bane gennem Slesvig og Jylland – ikke alene bidrage til at fremme og udvide Danmarks handel, men samtidig være et stærkt bindeled mellem Danmark og Slesvig. Det er af den grund »naturligt, at alle der hylder den kendte slesvig-holstenske separatistiske grundsætning, af al magt arbejder imod samme [jernbaneplanen]; men af samme grund bliver det pligt for enhver, der har evne dertil, og som besjæles af de modsatte grundsætninger, af al magt at fremme samme«. <sup>24</sup>

I begyndelsen af oktober samme år anbefalede en nordslesvigsk Komité for Aktietegning til Flensborg-Husum-Tønning-Jernbanen den opfordring, som var udsendt af den nørrejske komité. Den nordslesvigske komité bestod bl. a. af de stænderdeputerede Wiinsk (Skavgård), Bruun (Årøsum), Nis Lorenzen (Lilholt) og Hans Krüger (Bevtoft). <sup>25</sup> Endvidere var der gårdejer Laurids Skau, der arbejdede som »Befuldmægtiget af Flensborg-Husum-Tønning-Jernbanen«, og som sådan havde den opgave at indsamle tegning til aktier i København. <sup>26</sup>

Opfordringen til at tegne aktier i denne bane fik støtte rundt omkring i landet. På Fyn blev der nedsat en komité, som om Flensborg-Husum-Tønning banen skrev: »Denne bane må fremkalde mange og stærke forbindelser mellem kongeriget og stæderne i Slesvig«. <sup>27</sup> Også på Lolland-Falster dannedes der en komité »for den flensborgske bane«. I den opfordring, som komitéen udsendte, hed det: »Tiden iler. Lægger ikke hænderne i skødet, efterligne vore landsmænds eksempel og lader som i oldtiden lollik og falstring kappes med sjællænder, fynbo og jyde i at lægge sten ved sten til dette nutidens Dannevirke«. <sup>28</sup>

Den 3. november 1847 bragte Dannevirke en opgørelse over, hvorledes det indtil nu var gået med aktietegningen. Det fremgik deraf,

at af de 9.000 aktier à 100 specier, som man regnede med, havde regeringens – således som den også havde gjort det ved Altona-Kiel banen og ved Roskilde banen – taget  $\frac{1}{4}$  = 2250 aktier. Flensborg, Husum og Tønning havde taget 1520 aktier og hamborgske huse 2050. Ialt blev dette 5820 aktier, således at der manglede 3180, af hvilke en del måske var tegnet i København. Laurids Skau meddelte således, at der på Sjælland var tegnet 300 aktier.

Under de urolige forhold i krigsårene 1848–50 var jernbanespørgsmålet trådt noget i baggrunden, selv om interessen for samfærdselsvejenes fornyelse stadig var stor. I 1849 bragte den kendte postembedsmand Fr. Klee således i Fædrelandet nr. 239 og 244 nogle artikler med titlen Om Udvidelse af Danmarks indenrigske og Nordens udenrigske Post- og Communicationsvæsen. Formålet med Klee's arbejde var at få skabt et »Post- og Kommunikationssystem«, der gjorde vejen og befordringstiden så kort som muligt. Han regnede med, at det af ham foreslåede jernbanesystem ikke alene ville betyde »stor lethed i kommunikationen, tredobbelt hurtighed, tredobbelt billighed og tredobbelt hyppighed«, men at det også ville skabe de mest hensigtsmæssige transitveje for en stor del af Sverige og Norge.

Angående jernbanerne i Slesvig går Klee ud fra en bane, der »omtrent følgende den af Buchwald foreslåede retning ad Slesvigs højderyg fra Flensborg vesten om Åbenrå til Neder Jerstal, men derfra i nordøstlig retning, så tæt til Haderslev, som terrænforholdene tillader det, til Årøsund, hvor den ved hjælp af den mellem dette sted og Assens allerede stedfindende daglige dampskibsfart måtte sættes i forbindelse med den fynske jernbane. . . Sidebanen til Åbenrå og den mulige lille sidebane til Haderslev ville billigt og hensigtsmæssigt kunne drives ved hestekraft; thi en noget langsommere befordring på et kort stykke vej er temmelig ligegyldigt, hvorimod det naturligvis er af større vigtighed at kunne komme hurtigt frem ad en lang vej«.

Det næste skridt måtte være en forbindelsesbane mellem denne slesvigske jernbane (fra Neder Jerstal) til banen fra Århus til Viborg. Men det var også nødvendigt, at den påtænkte bane skulle sættes i forbindelse med Holsten »ej alene for Danmarks, men også for den nordiske transits skyld«. Denne forbindelse skulle efter Klee ske ved, at der fra den påtænkte Flensborg-Husum jernbane førtes en bane fra Husum til Rendsborg. Dette ville have den store fordel, at den samlede jernbanestrækning på én gang – og uden synderlig omvej –

ville kunne tjene som både længdebane og tværbane. »Men alle fire koncentreringspunkter, nemlig Viborg, Aarhus, Flensborg og Husum ligger tillige i den samme hovedlinie, der trækkes sammen i Haderslev og fortsættes gennem Odense og Ringsted til København«.

Klee's synspunkter blev uddybet i et skrift, som han i samarbejde med dr. phil. C. M. Poulsen udsendte i 1850.<sup>29</sup> Dette skrift, som bringer det første forslag til en samlet jernbaneplan for Danmark og Slesvig, kom til at spille en meget betydelig rolle i jernbanediskussionen og jernbanepolitikken og var sikkert en af årsagerne til, at der nu – efter treårskrigen afslutning – kom mere gang i jernbanediskussionen.

Dette gjaldt i høj grad spørgsmålet om en jernbane i Slesvig. I en længere artikel i Dannevirke for den 28. maj 1852 hedder det således: »Det slesvigske jernbanespørgsmål dukker op efter flere års slummer. Man ved ikke, om dette spørgsmål skal friste et sygeligt liv, således som tilfældet var fra 1837 og ind i 1840'erne«. Videre hedder det, at »i de forløbne 15 år er selve sagen blevet således belyst i materiel, national og politisk henseende, at man kan spare ethvert ord«.

For blot at tage et enkelt af de mange indlæg, der havde været om jernbanespørgsmålets betydning i politisk henseende kan nævnes, at Dannevirke den 15. maj 1844 havde skrevet: »Jernbanernes imponerende indflydelse synes at ville fortrænge alle sproglige og nationale fejder og ligesom ved en mægtig jernhånd sammenknytte de hvert år sig mere løsnende bånd mellem statens dele og gøre enhver sønderplittelse for evig umulig«.

I Klee og Poulsens skrift, som ellers i særlig grad giver sig af med den materielle side af sagen, var på den anden side et af hovedsynspunkterne for forslagsstillerne »at styrke forbindelsen mellem Danmark og Slesvig så meget som muligt; at lade Slesvig tilflyde så mange åndelige og materielle goder som muligt; at bringe det til at føle og erkende, at det i en forbindelse med Danmark lever mere trygt, frit og lykkeligt, end det hidtil har levet i den slesvig-holstenske«. Derfor skulle Slesvig gennem det af dem foreslåede jernbanesystem knyttes fast til den øvrige del af monarkiet.

Men det var dog de materielle interesser, der i overvejende grad kom til at præge den udvikling, som skete i spørgsmålet om jernbaneanlæg i Jylland og Slesvig, og her var det især den ovenfor nævnte åbning af det engelske marked for de danske landbrugsprodukter, der

kom til at få betydning. I Danmark var de fleste klar over de store muligheder, dette indebar; men samtidig forstod man også, at den ændring, der nu skete, betød, at der meldte sig problemer, som skulle løses, hvis man skulle få det rette udbytte af de nye handelsforhold. Der måtte først og fremmest arbejdes på at gøre samfærdselsforholdene mellem Danmark og England så gode som muligt. Det var derfor ganske naturligt, at opmærksomheden i den anledning rettedes mod vestkysten af Jylland og især mod den mere beskyttede slesvigske vestkyst, som mange syntes måtte være selvskreven til at være udskepningssted for vore landbrugsprodukter til England.

Det første, det drejede sig om, var altså at finde ud af, på hvilket sted det var mest hensigtsmæssigt at anlægge en udførselshavn. Der skulle både tages hensyn til besejlingsforholdene og til, hvorledes den pågældende kyststrækning var egnet til bygningen af havneanlæg. I denne forbindelse meldte sig også det vigtige spørgsmål om, hvorledes det var med mulighederne for at føre en jernbane ned til havnen, og i den årelange drøftelse af de kommende jernbaner i Slesvig var det da også jernbaneforbindelsen med vestkysten, som i de første år faktisk var et centralt punkt i overvejelserne.

Tønning havde allerede i årene lige efter 1846 haft en betydelig udførsel af kvæg til England, og denne havns position som kvægdudførselssted styrkedes ganske naturligt efter 1854, da jernbanen fra Flensborg blev taget i brug. Men studeopdrætterne fra Nørrejylland var ikke tilfredse. De ville have, at udskepningsen skulle foregå fra en havn, der lå nærmere produktionsstedet og tænkte særlig på Limfjorden eller Hjerting. Allerede i 1848 var der ved regeringens foranstaltning blevet åbnet en regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Hjerting og London,<sup>30</sup> og i årene 1848–50 var Hjerting den eneste havn i Danmark, der havde dampskibsforbindelse med England.<sup>31</sup>

Men foruden Tønning var der også andre steder på Slesvigs vestkyst, der var stærkt på tale under drøftelserne om en udførselshavn, og her drejede det sig især om Højer, Tønder og Ballum.

I Højer truede sejløbet imidlertid gang på gang med at sande til, og man måtte opgive den dampskibsrute, der i årene 1851 og 1852 gik herfra til England.<sup>32</sup>

Også Tønder søgte at kvalificere sig som et udgangspunkt for den påbegyndte udførsel. I 1857 fik man således vandbygningsdirektør E. R. Grove til at udarbejde et projekt til en afvandings- og skibs-

kanal fra Tønder til Højer, og dette spørgsmål drøftedes meget helt op til 1864. Særlig i 1862 var man – i forbindelse med planen om en jernbane til Tønder fra Tinglev – stærkt optaget af planerne om bygningen af en skibsfartskanal fra Tønder til havet.<sup>33</sup>

Men efterhånden samlede interessen sig dog særlig om mulighederne for et havneanlæg ved Ballum eller på sydenden af Rømmø. Det var beliggenheden inden for det dybe og brede Lister Dyb, som gjorde, at egnene her gang på gang blev fremhævet som de steder, der måtte foretrækkes ved anlæg af en havn.

Der blev en tid stillet meget store forventninger til en havn ved Ballum. I Ribe Stiftstidende nr. 31, 1856, hedder det endog: »Ballum må blive hjertet, hvorfra et jernbanekredsløb naturligst vil kunne udbrede sig over Jylland«. Og man nærrede meget stor tillid til den betydning, som en havn her ville kunne få for transitten. Et forslag, der i 1857 fremkom om en tværbane fra Lille Bælt til en havn ved Lister Dyb-egnene motiveredes med, at man mente, at hele trafikken til Jylland, Sverige og Norge let ville lade sig lede ad denne bane, som derved ville blive en vigtig transitbane.<sup>34</sup>

I 1851 var der af det danske finansministerium blevet truffet overenskomst med det engelske rederi Northern Steam Packet Company om opretholdelsen af en egentlig forbindelse mellem Ballum/Hjerting og Lowestoft, den østligste by i England. Initiativtageren til dette var egentlig dr. phil. C. M. Poulsen. Kreatureksporten fra Ballum var allerede begyndt i maj 1850, da en damper afsejlede herfra til London med en fuld last af kreaturer (150 stk.), og den fortsattes i 1851 med 7 afsejlinger fra Ballum.<sup>35</sup>

Også fra Højer var man begyndt at udføre kvæg til England i 1851. I 1852 måtte dette dog opgives, og en del af kreatureksporten blev derefter flyttet fra Højer til Ballum. En af grundene til, at man foretog denne flytning, var den ofte meget vanskelige besejling af det smalle farvand, der førte ind til Højer; men på den anden side frembød udskibningen fra Ballum også meget store vanskeligheder, idet damperne måtte ligge 2–3 km fra kysten, således at kreaturerne og den øvrige last skulle transporteres på lægtene ud til skibene. Disse besværligheder gjorde, at der i 1851 kun blev 7 afsejlinger fra Ballum og ikke som ventet 11–12, og desuden medførte de vanskelige forhold, at mange foretrak at lade kreaturerne udskibe fra Tønning eller Hjerting, og efter at der i 1852 var foretaget et par ture fra Ballum,



måtte man ophøre med kreatureksporten fra dette sted. Tønningss store betydning som udførselshavn for kreaturer fremgår af, at der i 1851 var 68 afsejlinger fra denne by til England mod 6 fra Højer, 7 fra Ballum og 14 fra Hjerting.<sup>36</sup>

I 1851 havde man en enkelt gang ladet posten fra England gå over Ballum, men derved blev det også. Alligevel blev der igen i 1852 fremsat en plan, der gik ud på at lade posten fra England gå over Ballum – Åbenrå. Efter denne plan, der også vakte interesse i England, ville et brev fra England kunne komme til København på den halve tid – trods de elendige vestslesvigske veje.<sup>37</sup>

Men iøvrigt var der nu begyndt at ske noget i den danske jernbanesag. I august 1851 var den berømte engelske jernbaneentreprenør, Sir Samuel Peto, ankommet til København sammen med den meget kendte engelske ingeniør Robert Stephenson og ingeniør P. G. Bidder. Hensigten med dette besøg var at indlede de underhandlinger om overtagelse af jernbanebygning i Danmark, hvortil der allerede for nogen tid siden var foretaget de indledende skridt.

Den mand, som havde arbejdet på at gøre det engelske kæmpefirma Peto, Brassey & Betts og andre engelske kapitalister interesseret i jernbaneanlæg i Jylland, var den danske politiker Regnar Westenholz, der i 1848 var blevet dansk generalkonsul i London. Regnar Westenholz havde således ladet det af Chr. Hansen jr. i 1841 udsendte »Prospectus« oversætte til engelsk. Den engelske interesse for trafikforholdene i hertugdømmet Slesvig stod ganske naturligt i forbindelse med den stigende indførsel af kreaturer og landbrugsprodukter fra Danmark.

Det danske jernbanespørgsmål var dog endnu langt fra at være så vidt fremskredet, at der kunne træffes nogen afgørende bestemmelse. Man afventede iøvrigt resultatet af den undersøgelse, som en kommission havde foretaget af vestkysten af Jylland for at komme til klarhed over, hvor mulighederne for besejling og for havneanlæg var bedst.

Resultatet af kommissionens undersøgelse blev, at efter dens skøn var Hjerting – eller det lille fiskerleje Strandby, der lå lidt sydligere – det sted, hvor man bedst kunne anlægge en havn, der kunne besejles af såvel dampskibe som større sejlskibe, og som derfor var bedst egnet som udskibningssted for transporter til England.

Men i forbindelse med kommissionens udtalelse om Hjerting meldte

sig så spørgsmålet om, hvorledes forløbet af en jernbaneforbindelse til dette sted skulle være. Der var faktisk blevet nævnt både Horsens, Fredericia, Snoghøj, Kolding, Årøund og Åbenrå som udgangspunkt for en sådan bane. Opmærksomheden var dog særlig rettet mod en jernbane, der fra Hjerting skulle føres over Ribe til Åbenrå, og fra denne by skulle der så være dampskibsforbindelse syd om Fyn til Korsør, der ville blive endepunkt for den kommende forlængelse af Roskilde-banen.<sup>38</sup>

I en længere artikel i Freia for 16. august 1851 udtaler Frederik Fischer sin glæde over udsigterne til, at der kan komme en jernbane fra Hjerting til Åbenrå. »Det er begribeligt«, skriver han, »at jernbanesagen, der synes at stunde mod afgørelse, her i Åbenrå har opvakt og fængslet den almindelige interesse. For første gang ser vi regeringen rette sine øjne på vor hidtil aldeles forbigåede by. Derfor føler alle indvånerne sig grebet af glad forventning«.<sup>39</sup>

Den 13. august 1851 var Peto og hans ledsagere afrejst via Tønning til England; men samtidig var ingeniør Paton ankommet fra London til København. Paton var blevet overingeniør for den sydslesvigske bane, og han udtalte, at der til et »så solidt foretagende« som en tværbane fra Flensborg til Tønning nemt ville kunne skaffes de nødvendige penge i England. Engelsk kapital søgte dengang investeringsmuligheder mange steder uden for landet,<sup>40</sup> og dette, at pengestærke kredse i England begyndte at vise interesse for jernbanerne i Slesvig og senere i Jylland – betød, at der kom gang i drøftelserne om disse spørgsmål.

Da en deputation fra Flensborg i maj 1851 var i København for at andrage om bygningen af jernbanen fra Flensborg til Tønning, kunne den vende hjem med det glædelige budskab, at et engelsk selskab ville anlægge banen, uden at der skulle stilles nogen garanti.

Imidlertid var Regnar Westenholz kommet til København for at prøve på at få afsluttet en kontrakt om anlægget af en jernbane. Han repræsenterede det af Peto ejede dampskibsselskab i Lowestoft, som havde tilbudt at ville anlægge en havn, og selskabet forlangte ikke anden begunstiggelse, end at indførslen af det til banen nødvendige byggemateriale måtte være toldfrit, og at selskabet måtte eje banen i 100 år.<sup>41</sup> Efterretningen om det engelske jernbaneprojekt gav forhåbningen om, at virkeliggørelsen af jernbanen Flensborg-Husum-Tønning nu var nær forestående, fornyet styrke.

Den 8. september 1852 fik Peto så koncession på at anlægge en jernbane fra Flensborg over Husum til Tønning med sidebane fra Husum til Rendsborg og til i 100 år udelukkende at benytte denne bane til befordring af passagerer, varer og gods. Denne koncession blev den 20. marts 1854 overdraget til et aktieselskab under navnet Flensborg-Husum-Tønning-Jernbaneselskab. Denne jernbane, hvis officielle navn blev »Kong Frederik VII's sydslesvigske Jernbane« blev taget i brug den 4. oktober 1854; men den officielle åbning fandt sted den 25. oktober.<sup>42</sup>

Banen fra Husum til Rendsborg gik over Øster Ørsted og Ellingsted til Klosterkro et par kilometer sydvest for Slesvig og derfra direkte til Rendsborg. For at bøde på det uheldige i, at jernbanen kom til at gå uden om Slesvig by, dannedes der her et aktieselskab, som under 28. marts 1857 fik koncession på anlæg og drift af Slesvig Sidebane fra Klosterkro til Slesvig by.<sup>43</sup> Denne jernbane åbnedes i 1858.<sup>44</sup>

Man nærrede store forhåbninger til, at der nu, da den nye bane var en realitet, ville komme en ny handelsepoke for landet, som man nu mente ville være befriet for afhængighed af Hamborg. Fra mange sider havde man i denne jernbane set et middel til at opnå uafhængighed af den store handelsby og de sydlige egne. Ja, man var endog gået så vidt i bestræbelserne for at opnå denne uafhængighed, at der havde været fremsat forslag om, at den sydslesvigske bane skulle have en anden sporvidde end de holstenske jernbaner.<sup>45</sup> Dette kunne englænderne dog ikke gå med til. De mente, at der for at opnå en god rentabilitet for banen måtte være en god forbindelse med Hamborg. Hvis den sydslesvigske jernbane fik en sporvidde, der afveg fra den holstenske og fra den, der var i det øvrige Europa, ville det standse og fordyre enhver varetransport i Rendsborg.

Imidlertid skabtes der snart efter den nye banes åbning en livlig handelsvirksomhed i Flensborg, idet der for engelsk regning blev sat en del dampskibe ind på at transportere de engelske varer, der var ført til Tønning og derfra ad jernbanen til Flensborg, videre til Østersøhavne som St. Petersborg, Königsberg, Danzig og Stettin samt København. Ved at benytte denne transitvej undgik man ikke alene den lange og farefulde vej omkring Skagen, men man sparede desuden sundtolden. Ved transitvejen Tønning-Flensborg måtte der ganske vist 2 gange foretages omladninger af godset; men denne omladning



ramte dog denne transittrafik i 1857, da sundtolden blev ophævet, og en af de vigtigste forudsætninger for transitbanen dermed faldt væk. Den forandring, der nu skete, standsede ikke alene transittrafikken; men den virkede også skadeligt på de forretningsvirksomheder, der var opstået i Flensborg i forbindelse med den nye handelsvej.<sup>47</sup>

Kvægudførslen fra Tønning vedblev dog at have betydning. Mens der i 1851 fra denne havn var blevet udført 14.701 stk. hornkvæg og 5.263 får, og disse tal i 1852 var steget til henholdsvis 19.584 og 13.750,<sup>48</sup> blev der i 1861 fra Tønning udført 23.530 stk. hornkvæg og 23.666 får.<sup>49</sup> I rekordåret 1876 udførtes der ca. 50.000 stk. hornkvæg herfra.<sup>50</sup> Fra 1884–1888 eksporteredes der gennemsnitlig hvert år 15.000 stk. hornkvæg og 50.000 får fra Tønning.

### *Debatten om bygningen af de første nordslesvigske jernbaner*

Kort efter, at Peto havde fået koncession på den sydslesvigske jernbane, indgav han – den 3. december 1852 – et forslag til kongen om bygningen af en jernbane fra Flensborg til Frederikshavn.<sup>51</sup> Efter Peto's forslag skulle det nærmest være en zig-zag bane og ikke en egentlig længdebane. Han mente, at banen skulle føres fra Flensborg over Ballum, hvor han som nævnt syntes, at der var gode muligheder for anlæg af en havn, til Århus og derfra over Hjarbæk og Ålborg til Frederikshavn.

Men meningerne om, hvorledes linieføringen for en sådan bane skulle være, var meget delte – både for Nordslesvigs og Nørrejylland vedkommende – og de følgende år var præget af en særdeles livlig debat om dette spørgsmål.

Den 19. januar 1853 blev der i Åbenrå afholdt et møde angående den slesvigske jernbanesag, og her besluttedes det at foretage skridt til, at forslaget om, at jernbanen skulle føres fra Flensborg direkte til Ballum, blev ændret, således at banen skulle ledes først til Åbenrå og derfra til Ballum. Ved denne linieføring ville man opnå, at det frugtbare Sundeved ville komme en jernbane så nær, at denne halvøs produkter kunne sendes med jernbanen. Terrænforholdene – hævdedes det – var sådanne, at anlægget af banen ikke ville blive dyrere.<sup>52</sup>

I Haderslev var man ganske naturligt ikke tilfreds med det forløb, som man havde tænkt, at banen skulle have. I en artikel, der var indsendt til Dannevirke for den 22. januar 1853, blev det fremhævet, hvorledes dette ville betyde, at Haderslev og dens omegn ville komme

til at ligge langt fra jernbanen og derfor ikke ville få nogen fordel af den.

Byen ville tværtimod komme til at ligge mere isoleret end tidligere. Videre i artiklen hedder det, at man i Haderslev burde forhandle med Peto's befuldmægtigede for at drøfte jernbaneanlægget. I anledning af denne artikel kom Dannevirkes redaktør med følgende bemærkning: »Vi sluttede os gerne til overstående opfordring, såfremt det ikke manglede os hadersleverne på tre ting: enighed, interesse og energi; men vi indser ikke andet, end at denne brist vil gøre ethvert råb uvirksomt, og at byen og omegnen må tage skade for hjemgæld«.

Et par dage senere måtte Dannevirke dog erkende, at beskyldningen ikke var helt retfærdig. I bladet for 25. januar indrømmede man, »at vi erfarer, at man her i Haderslev ingenlunde er ligegyldige i henseende til den nye jernbane, der søges lagt gennem landet«. Der er faktisk allerede gjort væsentlige skridt med hensyn til byens stilling til dette spørgsmål, »men«, tilføjer bladet, »da de er udført i stilhed og uden at gøre opsigst, så har dette ledet både os og andre til den tanke, at der slet ingen interesse fandtes«.

Det var især Haderslevs borgmester, justitsråd E. Hammerich, der havde indledt vigtige forhandlinger angående jernbanesagen; men desuden havde Handelsforeningen i denne by nedsat en komité, som skulle arbejde for sagen, og »som uden tvivl vil fremkomme med de mange fortrinlige argumenter, som vil gøre punktet Haderslev gældende under kampen mellem de rivaliserende punkter«.

Den 14. februar 1853 indgav den haderslevske komité en ansøgning til regeringen om, at »den betydelige by Haderslev og dens rige opland« måtte komme i betragtning, før længdebanens retning blev bestemt.<sup>53</sup> Dannevirkes redaktør, P. C. Koch, lod i den anledning endog udarbejde et helsides kortbilag – Nyt Forslag til Jernbanernes Retning i Jylland og Slesvig – som fulgte med bladet for 24. februar. Dette kort viser: 1) de allerede eksisterende jernbaner, 2) jernbaner, som regeringen har bevilget i Sydslesvig og på Sjælland, 3) jernbaner, som Dannevirkes redaktør foreslår i Slesvig og Jylland og 4) de fortsættelser, som i fremtiden kunne bygges ud fra disse jernbaner.

Den længdebane, som Dannevirke foreslog, skulle gå fra Flensborg over Åbenrå, Haderslev, Christiansfeld til Kolding og videre gennem de østjyske byer til Frederikshavn. Foruden en sidebane fra Randers over Viborg til Hjerting, og én, der senere kunne bygges fra

et punkt på jernbanestrækningen mellem Kolding og Vejle til Fredericia, skulle der i Slesvig bygges en tværbane, der fra Årøund skulle føres over Haderslev til Ribe, hvor den ville støde til en længdebane, der skulle forbinde Ballum, Ribe og Hjerting. Denne sidste banestrækning skulle så senere fortsættes mod syd over Tønder til Øster Ørsted på den sydslesvigske jernbane og mod nord over Ringkøbing og Holstebro til Viborg, således at den dannede en vestlig længdebane.

Det, der kan indvendes mod denne jernbaneplan, er – mener Dannevirke – for det første, at den ikke er national nok, idet de to foreslåede længdebaner begge peger for stærkt fra nord mod syd. De foreslåede banelinier vil desuden ikke berøre hedearealer, hvorved de ikke kan bidrage til hedernes opdyrkning, og endelig må det siges, at den antydede østlige længdebane, der går gennem det meget kuperede østlige bakkeland med de dybe fjorddale, vil blive meget kostbar – 7 gange dyrere, end hvis banen blev bygget på de flade hede-strækninger.

Men alligevel mener Dannevirke, at man trods alt burde gå ind for den østlige linie. Hvis det var for statens midler, at jernbanen skulle bygges, havde man en vis ret til at se mere på de indirekte end på de direkte fordele af den påtænkte jernbane – mere på at fremme den direkte handel og hedernes opdyrkning end på, om banen ville svare regning. Men forholdet er jo det, at da det er fremmede, man tilråder at sætte pengemidler i jernbaneanlægget, bør man vise hen til den retning, der er den fordelagtigste for dem.

Men en væsentlig fordring, som handelen mellem Danmark og England stiller, er jo, at Jyllands jernbaner har grene til vestkysten, og dette kan gøres for en forholdsvis ringe bekostning. Det er derfor, at man foreslår sidebaner til Hjarbæk samt til Hjerting, Ribe og Ballum. Betydningen af tværbanen fra Ribe til Haderslev vil blive særlig stor, når denne bane forlænges til Årøund, idet den vil komme til at udgøre et stykke af Danmarks hovedbane fra øst til vest – fra København til Nordsøen.

Den 29. marts 1853 kunne Dannevirke meddele, at regeringen havde afslået Haderslev-komiteens andragende af 14. februar 1853 om, at Haderslev måtte komme i betragtning, når jernbanens retning skulle fastlægges. »Man ser heraf«, skriver Dannevirke, »at regeringen endnu ikke kan indlade sig på bestemte forsikringer og måske næppe

på anden måde kan værgе sig imod den åbnede petitions- og ansøgningsstorm fra landets stæder, kommuner etc. end ved at sige nej.«

Der var altså endnu ikke taget nogen beslutning om denne vigtige sag. I en længere skrivelse af 25. december 1852 havde indenrigsminister P. G. Bang givet udtryk for sit syn på jernbanesagen. Han var klar over, »at en tilvejebringelse af det fortrinlige kommunikationsmiddel mellem de vigtigste hovedpunkter på den jyske halvø nord for Husum-Flensborg tværbanen ville være af stor nytte for denne hoveddel af monarkiet«. Han var dog skeptisk overfor, om landet kunne bære den økonomiske belastning, som et sådant jernbaneanlæg betød.<sup>54</sup>

I den livlige diskussion om den kommende slesvigske jernbane kom der nu også et indlæg, hvori sagen blev betragtet udfra et militært synspunkt. Det skete i en pjece, som i 1854 blev udsendt af kaptajn i generalstaben F. C. Stiernholm. Med hensyn til den slesvigske bane har han den opfattelse, at jernbanen bør gå fra fæstningen Fredericia til Ballum, for derfra at blive ført til Flensborg, hvorfra den så fortsattes i den sydslesvigske jernbane, således som det også fremgik af krigsministeriets betænkning af 25. august 1853.<sup>55</sup> Ganske vist burde det være en selvfølge, skriver han, at banen fra Flensborg blev dirigeret mod nord over Åbenrå, Haderslev og Kolding til Fredericia; men da der imidlertid nu er blevet bygget nye chausseer fra Flensborg til Kolding, kan man fra et militært standpunkt gå med til, at jernbanen på denne strækning forlader »hovedoperationslinien« og føres til Ballum – dog på den udtrykkelige betingelse, at Ballum bliver gjort til en krigshavn, der kan afgive station for en flådestyrke, der opererer i Nordsøen.

Men der vedblev at komme nye forslag. Den 23. september 1854 kunne Freia meddele, at jernbanespørgsmålet efter forlydende var afgjort således, at jernbanen fra Flensborg skulle føres over Tønder og derfra i retning af Rødekro. Den lille landsby Mjøs, ca. 2 km vest for Rødekro, ville blive berørt af banen, og »har Mjøs hidtil kun været en ubetydelig by, så burde der måske forestå den en fremtid, som ingen har drømt om«.

I 1855 udsendte Chr. Hansen jr. et skrift,<sup>56</sup> hvori han fremsætter sit syn på retningen af en jernbanelinie fra Flensborg til Frederikshavn. Han omtaler til at begynde med, at der af de engelske ingeniører er foreslået en jernbanelinie, der fra Skovkro (det nuværende



Weiche) skulle føres over Løgumkloster og Ballum til Ribe, Hjerding og Vejle og derfra videre mod nord. Han gør opmærksom på, at en sådan bane for størstedelen – navnlig på strækningen Ribe-Hjerding Vejle – vil gennemskære ubefolkede eller meget tyndt befolkede egne og således lade den frugtbare og rigt befolkede østkyst fra Flensborg til Vejle ligge langt fra banens område. Og han sammenfatter sine betragtninger ved at sige, at en sådan jernbane ikke er egnet til at oplive den indre trafik eller til at lede handel og trafik til Hjerding og Ballum.

Chr. Hansen går derefter over til at omtale den banelinie, som Dannevirke flere gange har anbefalet som formålstjenlig. Denne jernbane skulle som nævnt berøre samtlige østkysthavne og desuden være forbundet med vestkysthavnene Ribe, Ballum og Hjerding ved en bane fra Haderslev. Chr. Hansen kan ikke indse det rimelige i behovet for at anlægge en jernbane, der forbinder østkystens byer. Alle byerne fra Flensborg til Århus er jo – siger han – forbundet ved kostbare chausseer, og en parallelt hermed løbende jernbane vil uundgåeligt reducere nytten af disse chausseer til et minimum. Desuden må man tænke på, at godstrafikken mellem østkystens byer kan formidles på en lettere og billigere måde ved kystsejladsen. Han finder også, at ved en sådan baneretning vil østkystens byer kun på en meget utilfredsstillende måde blive sat i forbindelse med vestkysten.

Den jernbanelinie, som Chr. Hansen foreslår, går fra Skovkro over Kravlund, sydvest for Tinglev, til Bylderup, hvorfra en linie går til Tønder. Fra Bylderup skulle banen så føres til Søst, hvorfra der skulle anlægges en sidelinie til Åbenrå, medens hovedlinien fortsættes over Øster Løgum til Neder Jerstal, hvorfra der tænkes anlagt en sidelinie over Hammelev til Haderslev. Fra Neder Jerstal føres banen over Bevtoft til Gram. Herfra skulle der gå en sidelinie til Ribe, mens hovedlinien lægges over Jels, Hjarup og Seest til Kolding og Herslev, som skulle være udgangspunkt for en sidelinie til Fredericia. Banens videre forløb op gennem Jylland er karakteriseret ved, at den nærmest holder sig til højderyggen med sidebaner til kystbyerne, og for at formindske anlægsomkostningerne ved hele jernbaneanlægget foreslår Chr. Hansen, at man på sidebanerne ikke anvender lokomotiver, men lader togene blive trukket af heste, »hvored det egentlige formål fuldstændig kan opnås«.

Til det samme skrift har Chr. Hansen udarbejdet et kort over den

foreslåede jernbanelinie (se s. 56). Linieføringen er angivet ret skematisk, men nærmer sig så meget som muligt midten af den jyske halvø uden dog at fjerne sig for meget fra byerne og de bedst befolkede egne på østkysten, og derfor, skriver Chr. Hansen, »ville denne linie også være godt egnet til lidt efter lidt at bringe liv i de slumrende kræfter og frembringe en velgørende virkning milevidt ind i det indre af landet«. <sup>57</sup>

Som det ses, tager Chr. Hansen altså ikke Ballum med i den plan, som han fremsætter; men på den anden side fremfører han dog, at en fortsættelse af jernbanen fra Tønder til Højer og videre til Ballum »kunne om fornødent senere ske på en let måde«. Men det ville efter hans mening være meget uheldigt for Flensborg, hvis ud- og indførslen skulle foregå over Ballum. Han fremhæver, at af samtlige byer i den mellemste og sydlige del af monarkiet er Flensborg den eneste, der kan sikre landets selvstændighed overfor Hamborg. Men denne opgave ville byen ikke kunne løse, hvis trafikken skulle gå over Ballum ad den bane, som angives på Dannevirkes kort.

Det kunne naturligvis – fortsætter Chr. Hansen – senere hen vise sig at være nødvendigt at forbedre forholdene ved de steder på vestkysten, der kunne tænkes at blive udgangspunkter for skibsfart – som Ringkøbing, Ribe og Ballum. Men for tiden er det påkrævet at forene kræfterne og bestræbelserne på at få en enkelt udførselshavn, nemlig Heverstrømmen ved Husum. Først når der har udviklet sig en tilstrækkelig stor handelsvirksomhed, og når man er begyndt på opdyrkningen af de store ubeboede områder i Nordslesvig og Jylland, kan der blive tale om at dele vore handelskræfter og anlægge endnu en udførselshavn på Jyllands vestkyst.

Omtrent samtidig med fremkomsten af Chr. Hansens jernbaneplan offentliggjorde den engelske overingeniør John Paton i 1856 både på engelsk og dansk et forslag om en jernbane fra Flensborg til Frederikshavn, der var baseret på de undersøgelser, som det i 1853 var blevet ham pålagt at foretage.

Den linie, som Paton havde valgt for jernbanens forløb i Nordslesvig, gik fra Skovkro, eller måske endnu bedre fra Ø. Ørsted på den sydslesvigske jernbane, over Læk og Tønder til Brede, hvorfra der skulle føres en sidebane til Ballum. Fra Brede skulle banen føres over Arrild og Over Jerstal til Jernhyt ca. 10 km vest for Haderslev og Sommersted. Herfra skulle der så føres en sidebane over Kolding til

Fredericia, mens hovedlinien skulle fortsættes op i Nørrejylland.

Et væsentligt træk ved denne linieføring var, at den førte nær til vestkysten. Paton motiverer den af ham foreslåede baneretning ved blandt andet at sige, at den gennemskærer et godt befolket område samt berører de tre vigtige købstæder Læk, Tønder og Haderslev. Han opstiller i to tabeller, hvor stort befolkningstallet er i en afstand af ca. 10 km på hver side af den af ham foreslåede jernbane, og han kommer til det resultat, at denne befolkningsmængde på strækningen Skovkro – Læk – Tønder – den nørrejske grænse er 1252 pr. engelsk mil af jernbanen, mens det tilsvarende tal for en linie fra Flensborg over Åbenrå, Haderslev til Kolding og med en sidelinie til Ribe er 1352.

For Paton synes det givet, at den del af Slesvig, der rummer de fleste muligheder, er den vestlige. Han fremhæver, hvorledes der her bor en befolkning, som under særdeles dårlige forhold »med næsten ufremkommelige veje« og næppe en eneste blot nogenlunde god havneplads har fået egnen til at blomstre gennem en produktion, der er mindst lige så stor, som den i de mere begunstigede østlige egne med »deres fortrinlige chausseer« og den lette forbindelse med de øvrige dele af monarkiet.<sup>58</sup>

At vejene i det vestlige Slesvig var meget elendige, fremgår tydeligt af en artikel i Den vestslesvigske Tidende for 25. april 1857, hvor det blandt andet hedder: »Ikke engang postvejen mellem Ribe og Tønder er endog blot nogenlunde passabel; man er nemlig 10 timer om at køre 8½ mil«. Da det er af afgørende betydning at forbedre samfærdselsforholdene her og dermed ophjælpe den erhvervsmæssige udvikling, »er jernbaneprojektet blevet udkastet i det øjemed på én gang at benytte og udvide de hjælpemidler, som fornemmelig grunder sig på de producerende indvåneres energi og trang. Hovedsagelig af disse grunde er altså den vestlige linie til Ballum og siden til østkysten blevet anbefalet«.

Men Paton fortsætter med at fremhæve, at ved betragtningen af den slesvigske linie er det af meget stor betydning, at der her på vestkysten må blive skabt en god havn, hvorfra skibsfarten til England kan foregå. En havn ved Ballum ville efter hans mening have større fordele end noget andet sted på vestkysten.<sup>59</sup> Han udbreder sig i meget stærke vendinger om de fordele, som Ballum har i sammenligning med Elben, Ejderen og andre steder på vestkysten. »Om man

end anvendte en sum af en million rigsdaler på et af disse steder, ville dette ikke yde så store fordele, som allerede nu ejes af denne af naturen begunstigede, men af menneskene forsømte plads«.

Den 26. januar 1856 bragte Dannevirke ordlyden af den skrivelse, hvori indenrigsminister P. G. Bang – før 3. behandling af finansloven skulle finde sted – meddelte folketingets medlemmer, hvilken hovedretning for en jernbane fra Flensborg til Frederikshavn, indenrigsministeriet agtede at fastholde.

»Hvad angår retningen gennem Slesvig, hvilken genstand er forhandlet med etatsråd Westenholz, justitsråd Poulsen og Sir Peto's hovedingeniør, er jeg kommet til det resultat, at banen vil være at lægge i en bue fra Flensborg til Kolding, således at den går forbi Tønder til et punkt omtr. 1 $\frac{1}{2}$  mil østlig for Ballum – for ej at komme ned i marsklandet, hvorover en tværbane først bliver at lægge, når et havneanlæg ved Ballum kommer i stand – forbi Ribe til Kolding; men dette dog kun under den forudsætning, at den af Sir Peto's hovedingeniør udtalte anskuelse, at – efter en af ham foretaget undersøgelse af terrænet – en lige linie over Åbenrå, Haderslev og Christiansfeld til Kolding (med tværbane til vestkysten) er inpraktikabel, ved en af statens teknikere foretaget rekognoscering af samme terræn findes begrundet«.

Foranlediget af indenrigsministerens skrivelse bragte Dannevirke den 29. og 30. januar en længere artikel om den projekterede jernbanelinie gennem Nordslesvig. Det bliver her fremhævet, at dette, at regeringen har forbeholdt sig at lade den østlige linie undersøge af statens teknikere »synes at forudsætte, at regeringen helst ønsker denne linie«. Og artiklen fortsætter: »Det er jo såre begribeligt, at en entreprenør som Sir Peto helst vil bygge en jernbane gennem egne, hvor ekspropriationen er uden væsentlig betydning, og hvor jordarbejderne er lette. Fra hans synspunkt kommer det hovedsageligt an på at kunne bygge en bane for den mindst mulige pris, hvorimod rentabiliteten bliver et sekundært spørgsmål«.

Det kan ikke overraske, at man i Dannevirke går stærkt ind for den østlige linie. Men det er bemærkelsesværdigt, at man næsten helt ser bort fra det synspunkt, som havde spillet så stor rolle i debatten om jernbanespørgsmålet, nemlig banens betydning som middel til at lette eksporten via vestkysten, som f. eks. over Ballum. Ganske vist nævnes det, at »hvis der ved Ballum fandtes en virkelig god havn,

hvor ud- og indskibningen allerede var igang, så lod forslaget sig endda høre, ja, til nød forsvare; men dette er så langt fra at være tilfældet, at man kommer sandheden nærmere ved at påstå det stik modsatte«. Dannevirke fremhæver de tyndt befolkede egne, som den vestlige linie ville komme til at gå igennem og hæfter sig ved dette, at denne jernbanelinie ville blive 4 mil længere end østkystlinien fra Flensborg til Kolding.

Det, som man især tager hensyn til, er således den nord-sydgående trafik og vareproduktionen og vareforbruget i henholdsvis de vestlige og østlige egne af Slesvig. Det hævdes, at i den østlige del af Haderslev amt er forbruget af varer, der indføres fra Flensborg og Hamborg, større end i de fleste andre egne af landet.

Dette, at jernbanen kom til at berøre Haderslev, ville naturligvis ikke alene være af den største betydning for denne by, men også for banens rentabilitet. Haderslev var jo en ganske betydelig by, idet den i 1855 havde 7.477 indbyggere. Til sammenligning kan nævnes, at i samme år havde Ålborg 9.102 og Århus 8.894 indbyggere. Blandt byerne i hertugdømmet Slesvig stod Haderslev kun tilbage for Flensborg og Slesvig, der i 1855 havde henholdsvis 18.900 og 13.400 indbyggere. Haderslev var desuden en by, der i første halvdel af 1800-tallet havde været i stærk fremgang. I perioden 1803–1855 havde befolkningstilvæksten i de slesvigske byer været således:

Haderslev	178,5 %
Åbenrå	73,7 %
Sønderborg	44,8 %
Flensborg	43,9 %
Slesvig	58,6 %
Tønder	12,8 %

Dannevirke har således ret i sin bemærkning om Haderslevs store fremgang. Men dette gjaldt ikke alene indbyggertallet. Også i kommerciel og industrimæssig henseende var byen i god udvikling, og det kan derfor siges at være med berettigelse, at bladet tilføjer, at det ville være mildest talt uklogt og unaturligt at lægge jernbanen flere mil uden for byen og dens gode og tætbefolkede opland.

Hvad Åbenrå angår, så mener Dannevirke, at det næppe ville gå at føre banen ind til denne by på grund af terrænvanskelighederne.

Men man mener heller ikke, at en bane er så påkrævet her, da der er den gode og åbne søvej ind til byen, og da Åbenrå ikke er en by af betydning eller i påfaldende opkomst.

Med hensyn til spørgsmålet om muligheden for at kunne føre en jernbane helt ind til Haderslev henviser Dannevirke til, at man i 1844 havde optaget et nivellement med tilhørende beregninger for anlæg af en jernbane, der fra syd skulle føres over Vartenberg og Marstrup ind til Haderslev. Og hvad angår fortsættelsen af banen mod nord, da ville det være nødvendigt at bygge en bro over Haderslev Fjord, men dette skulle ikke kunne volde de meget store vanskeligheder, da fjorden i nærheden af byen »kun er en vandrende«. På strækningen nord for Haderslev er terrænvanskelighederne kun små – undtagen i den umiddelbare nærhed af Kolding.

Men – hævder bladet – selv om der er nogle terrænvanskeligheder, og ekspropriationsomkostningerne vil blive betydelige fra Vartenberg til Kolding, så bør det dog tages i betragtning, at den østlige bane som nævnt bliver 4 mil kortere end den vestlige, »og man kan overvinde mange terrænvanskeligheder og købe meget jord for det beløb, som en 4 mil længere bane vil koste«.

Det kunne naturligvis være, at man vurderede terrænvanskelighederne fra Vartenberg til Haderslev så højt, at man lod sig afskrække fra at vælge denne linie, men – hedder det i den nævnte artikel – derfor behøvede man dog ikke at lægge jernbanen ude på vestkysten, men kunne lægge den på det højere og mere jævne terræn mellem Rødekre og Kongeåen.

Efter at der således fra Haderslev var blevet bragt et meget vægtigt indlæg til fordel for den østlige linie, blev der i det vestlige Slesvig indkaldt til et møde i Bredebro om jernbanesagen. Dette møde, der afholdtes den 27. februar 1856, var besøgt af en meget talrig forsamling af mænd fra egnen mellem Tønder og Ribe. Der var enighed om, at der skulle gøres en meget kraftig indsats for at overbevise regeringen om, at jernbanen Flensborg-Ballum-Ribe og herfra videre til østkysten måtte komme i betragtning, hvis østkystbanen efter foretagen nivellering viste sig at være for vanskelig at gennemføre. På mødet i Bredebro blev der nedsat en komité, der skulle foretage det nødvendige til sagens fremme, og det samme skete i Tønder og Læk.<sup>60</sup>

Striden om, hvor banen skulle gå, var nu i fuld gang. Den 21. maj

1856 afrejste der fra Haderslev en deputation bestående af borgmester Hammerich samt garver A. Bløcher og boghandler T. A. Møller fra magistraten og deputeretkollegiet for at overbringe kongen en adresse om jernbanesagen. Med denne deputation var også købmændene N. S. Gyldenfeldt og L. F. Lützen fra Handelsforeningen i Haderslev.

Den lange adresse, der bringes uafkortet i Dannevirke for den 27. maj, fremfører de argumenter, der er nævnt i artiklerne i bladet for den 29. og 30. januar 1856. Men derudover omtales det vigtige aktstykke, som taler til fordel for den østlige bane, nemlig den ovenfor nævnte skrivelse, som indenrigsminister P. G. Bang den 22. januar 1856 havde sendt til folketinget. Adressen går naturligvis varmt ind for den østlige linie, men »hvis den aldeles lige linie mellem byerne skulle blive for dyr, tillader vi os dog at være af den overbevisning, at en lige linie fra Flensborg mod nord i vestlig afstand af ca.  $\frac{1}{2}$  mil fra Åbenrå og derefter over Haderslev, Christiansfeld og Kolding – altså uden nedstigning til førstnævnte by – endog med lethed vil være at udføre«.

Omtrent samtidig med denne deputation – den 26. maj – rejste en deputation fra Åbenrå til København i samme ærinde.<sup>61</sup> Denne deputation bestod af rådmand I. H. Middelheus og ordføreren for deputeretkollegiet, N. Sørensen.

Men netop på den tid, da man både i Haderslev og Åbenrå arbejdede så stærkt for østbanen, var ingeniørkaptajn C. Owesen i færd med at foretage en opmåling og et nivellement af en jernbanelinie, som fra Flensborg skulle gå over Valsbøl, Læk og Tønder til Løgumkloster, hvorfra den skulle fortsættes over Agerskov til Vojens for derfra at føres videre mod nord. På grundlag af sine opmålinger udarbejdede Owesen et omhyggeligt og meget smukt kort i målestokken ca. 1:40.000 over hele den påtænkte jernbanelinie.<sup>62</sup> Det, at man var igang med dette opmålingsarbejde, vakte i det vestlige Slesvig meget store forventninger om, at den vestlige linie ville blive til noget. »Her i byen [Tønder] er man allerede så sikker på jernbanen, som om man kørte på den, og byens indvånere ses daglig i hobetal vandre udenfor Østerport, hvor der står oprejst en lang stang med en halmvisk i toppen, som de betragter med synligt velbehag«.<sup>63</sup>

De adresser, som fra Haderslev og Åbenrå var blevet indgivet til kongen, fremkaldte en stærk reaktion i Ribe. I Ribe Stiftstidende

nr. 88, 1856 tages der kraftigt til orde mod østbanen. Bladet udtaler blandt andet sin forundring over, at ingen med et eneste ord søger at bortvise den påstand, at en østbane vil og må »føre det hele land tilbage i Hamborgs kløer«, noget som en vestlinie med en havn ved Ballum vil kunne forhindre.

Den 23. juni imødegår Dannevirke disse udtalelser. Der påpeges her, hvorledes der nu ved ministeriets foranstaltning er foretaget et nivellement, og der er afstukket en linie, som hverken kan kaldes en øst- eller en vestbane, »men meget lidt af begge dele«. Det vil derfor være et ørkesløst arbejde at indlede en dybere undersøgelse af det spørgsmål, om en bane på østkysten eller en bane udelukkende på vestkysten vil være det mest gavnlige for staten, »eftersom vi af gode grunde nærer en formening, at den nu afstukne linie næppe vil undergå synderlige forandringer«.

Artiklen udtaler derefter den formodning, at regeringen med denne linie tilsigter at skabe et livligere og lettere samkvem mellem Slesvigs beboere på øst- og vestkysten, noget der ikke er uvigtigt, da der i almindelighed mangler gode veje mellem øst og vest, således at østboerne og vestboerne er fremmede for hinanden.

Hvad angår spørgsmålet om Ballum, da indser Dannevirke stadig ikke det store savn af en havn på dette sted, da det vel må erkendes som notorisk, at de fleste og bedste marskegne ligger nærmere Husum og Tønning, og at man derfor her vil benytte disse udførselshavne, hvad enten der er en havn ved Ballum eller ej. Det bliver altså den temmelig smalle strimmel marsk, der ligger fra ca. 1 mil syd for Tønder til henad Ribe, som kan antages at føle savnet af en havn ved Ballum. »Men hvis der kan blive en virkelig god havn ved Ballum, og hvis bekostningen ved anlægget står i nogenlunde rimeligt forhold til landets pekuniære kræfter, da ønsker også vi en havn anlagt ved Ballum«. I så tilfælde måtte Ballum nødvendigvis bringes i forbindelse med hovedbanen ved en sidebane.

Men arbejdet for den vestlige bane fortsattes. Den 19. januar 1857 havde komiteen for en sådan jernbane haft et møde i Tønder, for at man kunne tage under overvejelse, hvilke skridt man skulle foretage sig i denne sag.<sup>64</sup> På dette møde gjorde den opfattelse sig enstemmigt gældende, at en jernbane, der fra Ø. Ørsted på den sydslesvigske bane gik til Tønder for så at fortsætte i nordøstlig retning til Snoghøj eller Fredericia, »måtte komme i overvejende betragtning«. Men for-

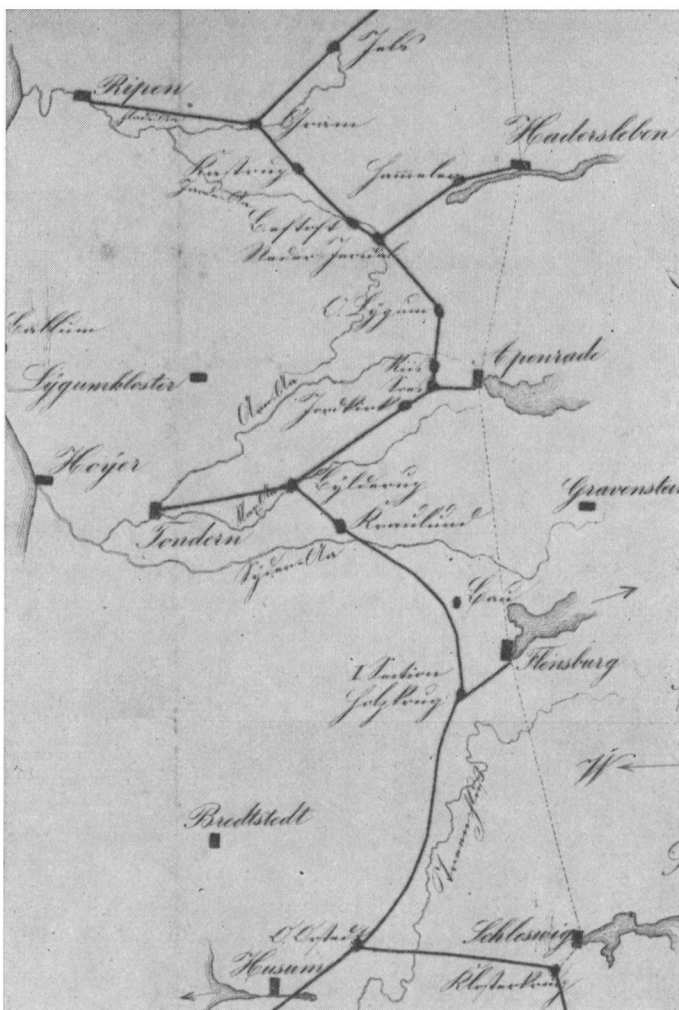


inden man foretog sig videre, anså man det for bedst at få en forhandling om denne sag i en større forsamling, og der blev derfor udsendt indbydelse til et møde, der den 6. marts skulle afholdes i Tønder.

Antallet af deltagere i dette møde overtraf de dristigste forventninger. Fra Jylland var der kommet repræsentanter fra Ribe, Kolding og Fredericia, og desuden var der mødt deltagere fra Middelfart og Ditmarsken samt først og fremmest fra alle de vestslesvigske egne. Mødet, der blev ledet af amtmand, grev v. Reventlow, sluttede med en fra alle sider tiltrådt udtalelse om, at jernbanen, der burde udgå fra Lille Bælt, skulle gå over Tønder og ned til den sydslesvigske jernbane – enten ved Ø. Ørsted, Eggebæk eller Skovkro.<sup>65</sup>

Dannevirke udtrykker den 13. marts sin skuffelse over, at man på Tønder-mødet ikke som ventet havde sluttet sig sammen om en bestemt hovedretning af jernbanen, f. eks. den linie, der var blevet nivelleret af Owesen – eventuelt med visse modifikationer. Hovedprincippet bør – hedder det – være, at så mange som muligt kan nyde fordel af banen, samt at statens, d. v. s. alles interesser tages i betragtning i så høj grad som muligt, og i den retning synes den af regeringen foreslåede linie at have fortrin fremfor enhver anden. Den er ikke alene en længdebane, der gør det let at skabe tilknytning til såvel vestkystens som østkystens vigtigste punkter, nemlig Ballum, Ribe og Åbenrå, Haderslev. For det heles skyld er Ballum af størst betydning og vel også det punkt, som regeringen har sin opmærksomhed henvendt på. Som tidligere nævnt havde der igennem årene fra forskellig side været stillet meget store forventninger til Ballum som et centralt punkt, men at disse forventninger undertiden kunne være noget overdrevne fremgår af, at Dannevirke i sin omtale af Tøndermødet blandt andet skriver, at »måske mange lader sig afskrække fra tanken om en udvikling ved Ballum enten af sympati for Hamborg, som derved ville lide eller af frygt for de bekostninger et sådant havneanlæg ville medføre«.

Med hensyn til dette møde i Tønder var der dog en ting, som både Ribe Stiftstidende og Dannevirke dybt beklagede, og det var, at Flensborg ikke var repræsenteret ved denne lejlighed. At der alligevel var interesse for sagen fremgår af, at der – på foranledning af et flensborgsk handelsfirma – blev afholdt et møde, hvori mange af Flensborgs mest ansete mænd deltog. På dette møde blev der nedsat



Udsnit af Chr. Hansen jr.'s kort fra 1855 med forslag til en jernbane gennem Nordslesvig.

en komité, der telegrafisk meddelte Tønder-komiteen, der da allerede var taget til København, at man var enig med denne komité i det skridt, som den havde foretaget sig i sagens interesse.<sup>66</sup>

Den 18. april samme år afholdt Tønder-komiteen igen et møde, men denne gang i Åbenrå. Den egentlige årsag til, at dette møde

skulle afholdes, var, at ministeren for Slesvig havde ment det nødvendigt at få nærmere oplysninger om den af komiteen foreslåede baneretning, før der blev foretaget videre i sagen. Det skulle nemlig konstateres, hvorvidt denne jernbane, hvis retning afveg noget fra den af Ovesen nivellerede, »var udførlig uden for store bekostninger, og om der var tilstrækkelig grund til at antage, at den trafik, som banen kunne vinde ved at lægges det nordvestlige Slesvig og sydøstlige Jylland så meget nærmere, ville blive så meget betydeligere, at banens vestlige bøjning derved kunne antages som hensigtsmæssig i forbindelse med dens øvrige formål – en til alle årstider sikker tilknytning til rigets østlige provinser«. <sup>67</sup> De nærmere forhandlinger om disse ønskede oplysninger blev dog udsat til senere møder i komiteen.

Derimod var der på mødet den 18. april en del diskussion mellem flensborgerne og Tønder-komiteen, idet denne ikke kunne imødekomme flensborgernes ønske om at blive medlemmer af Tønder-komiteen. Denne hævdede, at hvis dette skete, ville man herved forurette andre kommuner, der ligesom Flensborg ikke havde ladet sig repræsentere i Tønder. Desuden ville komiteen let komme til at omfatte så mange medlemmer, at forhandlingerne ville blive vanskeliggjort, idet den første fordring ofte ville være, at enhver by ville have banen så nær byen som mulig.

Endvidere kunne Tønder-komiteen ikke gå ind på flensborgernes fordring om en udelukkende slesvigsk jernbane uden tilknytning til kongerigske jernbaner. En sådan forbindelse burde fastholdes, da det naturligvis også var i regeringens interesse, at jernbaneanlæggene i den danske stat ikke blev lutter i forskellige retninger førende stykker – uden plan og sammenhæng.

Forøvrigt var der på mødet enighed mellem Tønder-komiteen og flensborgerne om, at hvor stor trangen til og interessen for en jernbane end var, så var øjeblikket – p. gr. af verdenshandelskrisen i 1857 – langt fra at være gunstigt for en aktietegning i dette foretagende, mens det for ikke længe siden ville have været let at tilvejebringe de fornødne midler.

Den 25. juli 1857 afholdt Tønder-komiteen et ekstraordinært møde, der var foranlediget af fire af komiteens medlemmer, som var kommet til en anden anskuelse end den, der var blevet tiltrådt på det sidste møde i Tønder. På mødet den 25. juli vedtoges så en skrivelse, hvori det blandt andet hedder, »at formanden ved indsendelse af de

af det kgl. ministerium for Slesvig forlangte oplysninger over en linie afvigende fra den af ingeniørkaptajn Owesen nivellerede tillige henstiller til ministeriet det af d'hr. rigsrådsmedlem og stænderdeputeret H. Krüger og kammerråd Grove fremsendte forslag sålydende: Komiteen anerkender den af ingeniørkaptajn Owesen foreslåede linie fra Kolding til Tønder, som bedst svarer til at tilfredsstille alle interesser . . . , hvorimod det for banens sydlige tilslutning til Frederik 7.s sydslesvigske jernbane . . . har vist sig, at befolkningen bestemt er udtalt for linien fra Tønder over Bredsted til Husum eller Ø. Ørsted«. <sup>68</sup>

Problemerne om det vestslesvigske jernbaneanlæg var iøvrigt blevet gjort til genstand for en ret indgående behandling i en pjece – Ueber die westschleswigsche Eisenbahnanlage – der i 1857 var blevet udsendt af ingeniør C. Turretin, som også havde deltaget i mødet i Tønder den 6. marts.

Turretin foretrak tværbaner og mente, at linien fra Lille Bælt til Vestslesvig måtte have sit udgangspunkt enten i Snoghøj eller i Fredericia. Af disse to anså han Snoghøj for at være bedst egnet, men mente, at det kunne antages, at regeringen af militære grunde ville forlænge banen til Fredericia.

Det sted på grænsen til Nørrejylland, hvor den slesvigske bane af terrænmæssige grunde bedst kunne støde til den kongerigske, var ved Kolding, og for denne slesvigske jernbane opstillede Turretin da tre muligheder for forløbet af strækningen fra Kolding til Brede, nemlig:

1. Kolding, Stepping, Gram, Højrup, Brede.
2. Som 1 til Stepping, men herfra over Sommersted, Over Jerstal og Arrild til Brede.
3. Kolding, Christiansfeld, Haderslev, Over Jerstal og Brede.

Fra Brede skulle banen følge grænsen mellem geest og marsk, således at den kom til at gå over Visby og Østerby, hvorfra der eventuelt kunne føres en bane til Højer, og herfra til Tønder og Læk. Fra Læk kunne banen så enten føres til Skovkro, Eggebæk, Ø. Ørsted eller Husum.

Turretin kom til det resultat, at den retning, som ville være den mest formålstjenlige for hele landet, måtte være en bane fra Lille Bælt over Kolding, Haderslev, Brede, Tønder, Læk og Bredsted til Ø. Ørsted.

Samtidig med, at der således udfoldedes stærk aktivitet for at få anlagt en vestbane, begyndte man i Åbenrå at arbejde på at få den kommende jernbane lagt så nær byen som muligt. Allerede i maj 1856 havde Åbenrå, som tidligere nævnt, sendt en deputation til København for at overrække kongen en adresse i anledning af jernbanespørgsmålet, og den 4. april 1857 havde de kommitterede i Åbenrå et møde om denne sag.<sup>69</sup> Der var her delte meninger om den retning, banen skulle have. Et flertal gik ind for en bane, der fra Tønder gik over Døstrup, Skærbæk, Vodder og Spandet til Ribe, for derfra at gå over Skodborghus til Kolding. Et mindretal holdt på en linie, der fra Tønder gik over Løgumkloster, Arrild og Toftlund til Vamdrup. Begge de to foreslåede jernbanelinier var altså vestligere end den af regeringen påtænkte, idet denne som nævnt gik fra Løgumkloster over Agerskov og Over Jerstal.

Af disse forslag – skriver Freia – ses, »at Åbenrå vil friste den skæbne: at blive forbigået. Ved denne lejlighed må vi søge trøst i det negative: når jernbanen ikke skal berøre vor by, så må vi ønske den langt bort; thi kommer den os ikke på en mil nær, så vil den afskære såmeget mere fra oplandet, som den nærmer sig vor by«.

I den følgende tid var der noget mere stille om jernbanesagen. Det kan dog nævnes, at kaptajn H. J. Daue i disse år udgav et par pjecer om jernbaneanlæg i Jylland, og herunder kom han også lidt ind på jernbanespørgsmålet i Slesvig.<sup>70</sup> Efter Daue skulle stambanen gå fra Ø. Ørsted – hvor der via banen til Rendsborg og Neumünster var forbindelse med Kiel-Altona banen – til Læk og Tønder og derfra skulle den i det væsentlige følge Owesens linie. Et vidnesbyrd om, hvor omhyggeligt Daue behandlede jernbanespørgsmålet, fremgår blandt andet af, at han endog udarbejdede en driftsplan med afgangstider for de forskellige stationer. Han regnede således med 3 daglige tog i hver retning. Post- og persontogene skulle have en hastighed af  $4\frac{1}{2}$  mil (ca. 34 km) i timen. F. eks. ville et tog, der gik fra Vojensgård om eftermiddagen kl. 3<sup>32</sup>, ankomme til Altona om aftenen kl. 11<sup>43</sup>.

Men efterhånden, som det tidspunkt nærmede sig, da der skulle tages en afgørelse om såvel det kommende jernbanenet i kongeriget som i Slesvig, tog diskussionen påny fart.

Den 11. januar 1860 forelagde indenrigsministeren i folketinget forslag til en jernbanelov for kongeriget, og ved denne lejlighed ud-

talte han, at der var truffet den fornødne overenskomst med den slesvigske minister om, at han, såsnart loven var vedtaget, ville træffe foranstaltning til anlæg af en slesvigsk forbindelsesbane.<sup>71</sup>

Her anvendes således for første gang betegnelsen »forbindelsesbane« om den kommende jernbane gennem Nordslesvig, og dermed præciseredes faktisk, hvad man nu mente skulle være denne banes hovedformål. Mens et af hovedpunkterne i de foregående års drøftelser havde været det ønskelige i også at skaffe en jernbaneforbindelse til vestkysten for derved at kunne lede udførslen ad denne vej, så blev det afgørende nu, at der skulle bygges en jernbane, der forbandt den i 1854 fuldendte sydslesvigske jernbane med det kommende nørrejske jernbanenet.

I sin tale ved forelæggelsen af lovudkastet om anlæg af en jernbane i Nørrejylland – i december 1860 – fremhævede indenrigsministeren, at det var indlysende, at en længdebane i Nørrejylland ikke kunne stå alene, men at det var nødvendigt, at den ved grænsen til Slesvig stødte op til en bane, der kunne sætte den i forbindelse med den allerede udførte sydslesvigske jernbane. Det var en betingelse for at afslutte kontrakt om en jernbane i Nørrejylland, at der samtidig – eller forinden – afsluttedes en kontrakt om en slesvigsk bane, som skabte forbindelse til den sydslesvigske jernbane.<sup>72</sup>

Det ville altså sige, at Slesvig p. gr. af sin geografiske beliggenhed kom til at indtage en overordentlig vigtig stilling, idet det faktisk stod i dets magt at forhindre gennemførelsen af en længdebane i Nørrejylland, da det ikke ville være hensigtsmæssigt at anlægge en sådan jernbane – i det mindste ikke i det omfang man havde tænkt sig – hvis der ikke kom en forbindelsesbane i Slesvig.

Den 7. januar 1861 bragte Dannevirke ordlyden af en skrivelse af 3. januar 1861 fra det kgl. ministerium for hertugdømmet Slesvig til adskillige overøvrigheder i hertugdømmet. Det meddeles, at kongen under 18. december 1860 har bifaldet en foreløbig overenskomst med Sir Peto angående anlæg og drift af en jernbane i hertugdømmet Slesvig; men der gøres udtrykkeligt opmærksomt på, at spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende overenskomst overhovedet vil blive bragt til udførelse, er afhængig af, om det forelagte lovudkast angående anlæg af jernbaner i Nørrejylland og på Fyn bliver lov. Det slesvigske ministerium mener derfor, at de nærmere forhandlinger om retningslinierne m. v. må udsættes, indtil spørgsmålet om de nævnte

baner er helt afklaret, og at det endnu er uvist, om denne forbindelsesbane vil blive ført i nærheden af hertugdømmets østkyst eller ad den i sin tid af Ovesen nivellerede linie over Tønder eller muligvis en linie, der ligger midt imellem.

Det slesvigske ministeriums skrivelse var bilagt en genpart af den foreløbige overenskomst af 18. december om »anlæg og drift af en jernbane fra den nørrejske grænse til Flensborg eller en station på kong Frederik 7.s sydslesvigske jernbane med sidebaner til Haderslev og Tønder samt om muligt til Åbenrå under de betingelser m. h. t. banens retningslinie, anlæg og driftsmåde m. v., som den kgl. regering efter forudgående forhandling med Sir Peto nærmere måtte fastlægge i den koncession, som vil være at meddele ham; at der uden omkostning for Sir Peto vil blive stillet til hans disposition det terræn, som påvises at være fornødent til den pågældende banes anlæg«.

Spørgsmålet om den slesvigske banes retning kom ganske naturligt med i drøftelserne på Rigsdagen om den nørrejske bane. Der var her stor uenighed om, hvorvidt banen fra Århus og til grænsen skulle følge Gudenå-dalen, eller om den skulle gå igennem østkystbyerne. Den kendte forretningsmand Alfred Hage, der i 1860–61 spillede en betydelig rolle under forhandlingerne i Rigsdagen om den jyske bane, gik kraftigt ind for Gudenå-linien. Herved kunne man lettere komme i forbindelse med havnene på Slesvigs vestkyst, hvorfra man kunne få sine varer udført til England og Holland ved billigere fragt. »Når vi fik råd til at anlægge en havn ved Ballum, ville den blive af uberegnelig vigtighed«. Hovedsagen måtte være at komme i nærmere forbindelse med England gennem de vestlige havne.<sup>73</sup>

Men det var naturligvis først og fremmest i Slesvig, at man med stor iver diskuterede, hvor den kommende forbindelsesbane skulle gå.

I en skrivelse, som ministeriet for hertugdømmet Slesvig den 4. marts 1861 sendte til blandt andet Haderslev amt, hedder det, at man nærmere har overvejet, »i hvilken retning en sådan bane måtte være at føre, og her har opmærksomheden i så henseende fornemmelig været henvendt på følgende linier« (jvf. Bilag s. 85):

1. Vamdrup-Vojensgård-Løgumkloster-Tønder-Læk-Flensborg, med sidebane fra Vojensgård til Haderslev.
2. Vamdrup-Vojensgård-Løgumkloster-Flensborg, med sidebaner fra Vojensgård til Haderslev og fra et passende punkt til Tønder.

3. Vamdrup-Vojensgård-Rise-Tinglev, med sidebaner fra Vojensgård til Haderslev og fra Tinglev eller Flensborg til Tønder.
4. Den nørrejske grænse-Haderslev-Åbenrå-Tinglev-Flensborg, med sidebane fra Tinglev eller Flensborg til Tønder.

Det er meningen, at forbindelsesstedet med den sydslesvigske bane kommer til at ligge så nær ved Flensborg som muligt.

I ministeriets skrivelse hedder det, at der naturligvis kan rejses mere eller mindre vægtige indvendinger imod hver enkelt af disse retningslinier. Det fremhæves især, at linierne nr. 1 og nr. 2 vil betyde en væsentlig forlængelse af vejen og altså fordyre transporten, samt at linie nr. 4 »foruden vanskeligere stigninger og krumninger, og altså en kostbarere drift, tillige vil fordrø en så betydelig forøgelse af anlægsomkostningerne, at disse ved en foretagen beregning ikke har kunnet anslås ringere end 1.300.000 rdl. i ekspropriationsomkostninger ud over, hvad der er anset fornødent til anlægget af den med nr. 3 betegnede linie med tilhørende sidebaner«.

Inden ministeriet tager endelig beslutning, har det dog ment det rigtigst, at der burde gives »de i banens retning interesserede kommuner lejlighed til at ytre sig derom«, men det bemærkes i den anledning, »at vedkommende kommuner vil komme til selv at afholde samtlige ekspropriationsomkostninger, som hensynet til deres lokale interesser måtte foranledige, altså navnlig ekspropriationsomkostningerne til sidebaner eller til sådanne forlængelser af stambanens retning, som ikke tilsigter hensynet til den gennemgående færdsel«.<sup>74</sup>

De foreslåede muligheder for den kommende jernbanelinies retning var således i det nordlige Slesvig allesammen rettet mod punkter i nærheden af Haderslev. Her håbede man ganske naturligt, at hovedbanen ville blive ført helt ind til byen for så at gå videre over Tønder til den sydslesvigske jernbane. Man regnede med, at Haderslev derved ville blive det sted, over hvilket hele vesteregnet af Slesvig ville forsyne sig med varer. Men en nødvendig forudsætning for, at Haderslev kunne indtage denne betydningsfulde position, var dog, at byen sørgede for, at indsejlingen gennem den lange og besværlige fjord blev forbedret, og at havneforholdene blev så gode som muligt, og byen havde da også i de sidste 5–6 år anvendt ca. 150.000 rdl. på at gøre besejlingsforholdene bedre – netop med henblik på den kommende jernbane.



Dette fremhævedes da også i den svarskrivelse, som magistraten i Haderslev den 20. marts 1861 sendte amtshuset, efter at den herfra havde modtaget ministeriets skrivelse af 4. marts. I denne svarskrivelse meddeles det som indledning, at bykollegierne i Haderslev primært må erklære sig til fordel for linie nr. 4, selvom det er den dyreste at anlægge. Der henvises i denne forbindelse til, hvorledes det under de seneste forhandlinger i den danske rigsdag om en nørrejysk jernbane var blevet gjort gældende, at en bane, der går gennem østkystens byer, er den eneste rigtige, selvom den bliver langt dyrere.

Hvis den slesvigske bane blev bygget efter en af de under nr. 1, 2 eller 3 nævnte retninger, ville Haderslev kun komme i forbindelse med hovedbanen ved en sidebane, og herved »ville Haderslev by lide en så uoprettelig skade, at vi meget mere må frabede os den, end ønske den, selvom vi får en sidebane«. Ved linierne nr. 1, 2 eller 3 vil »Haderslevs rige opland blive gennemskåret af jernbanen – handels-etablissementer, som vil blive anlagt ved Vojensgård, vil foranledige, at byens samkvem med landet formindskes, byens opland vest for banen og tildels også øst for denne vil gå tabt«. »At frarøve Haderslev sit opland og ligesom udvise den af den almindelige samfærdsel vil være at henvise den til tilbagegang. Byen vil standses i sin udvikling og vil, omend gradvist og langsomt, dog sikker gå til grunde«.

»Kan vi altså ikke få retningen nr. 4, så må vi ønske, at den helt vestlige linie fra Vamdrup over Skodborg, Hjerting, Spandet, Skærbæk til Tønder vælges«, altså en linie, der i hovedtrækkene svarer til den, som et flertal i Åbenrå gik ind for i 1857. . . »Af alle de foreslåede retninger forekommer os«, hedder det videre i skrivelsen fra Haderslev magistrat, »linien nr. 3 at være den, som allermindst fortjener bifald. Denne linie er at sammenligne med en bro, der kastes over Nordslesvig, mellem det danske og det sydslesvigske jernbanelinje, og som hverken landet eller byerne i Nordslesvig vil have gavn af«. Da man imidlertid ikke tør håbe på, at den mest østlige linie – by-linien – bliver valgt, og da den helt vestlige linie ikke har været foreslået, så foreslår magistraten enten linie nr. 1 eller nr. 2, men med den forandring, at banen fra et passende sted på den jyske grænse – helst fra Kolding – føres over Haderslev og derfra videre til vestkysten i den under nr. 1 eller nr. 2 angivne retning. Dette ønske om at få banen ført igennem Haderslev begrundes i magistra-

tens skrivelse med en henvisning til, at næst efter Flensborg har ingen anden by i hertugdømmet i de senere år haft en så stor relativ befolkningstilvækst som Haderslev.<sup>74</sup> Fra 1845 til 1860 havde Flensborg en befolkningstilvækst på 31,8 %, medens det tilsvarende tal for Haderslev var 30,7 %. I Åbenrå havde der i denne periode været en fremgang på 25,5 %, i Sønderborg 18,0 % og i Tønder 13,9 %. Byen Slesvig, der i årene 1845–1860 kun havde en befolkningstilvækst på 8,9 %, havde endog været i tilbagegang i tiden fra 1855 til 1860.<sup>75</sup>

Den 25. marts 1861 afholdt Haderslev amtsråd møde for at afgive betænkning om jernbanesagen, og her udtalte man sig ganske på linie med Haderslev bykollegier, idet man gik ind for en linie, der fra den jyske grænse gik til Haderslev for herfra at følge den af Owesen opmålte linie. Man vedtog endvidere, at amtsrådets formand, kammerherre Stockfleth og P. Bruun skulle rejse til København for at gøre regeringen interesseret i denne linie. Også for vesteregns vedkommende viste der sig interesse for denne plan, idet Tønder by dog var mere tilbageholdende.<sup>76</sup>

Den 3. april beskæftigede Dannevirke sig i en længere artikel med jernbanespørgsmålet. Denne artikel blev indledt med, at der udtryktes en vis bekymring for »på et tidspunkt, som det nærværende, da luften er svanger med krigsrygter, og vi ikke kan vide, når det øjeblik kommer, som vore indre og ydre fjender så længe og med så brændende ønske har stræbt at hidkalde, at drøfte en sag, der ret egentlig angår et fredens spørgsmål«.

Men af artiklen fremgår det videre, at man alvorligt frygter for, at den kommende jernbane skal blive en så udpræget forbindelsesbane, at den kun i ringe grad vil blive til gavn for Nordslesvigs befolkning.

Angående spørgsmålet om en forbindelsesbanes retning lå forholdene iøvrigt således, at entreprenørerne havde forpligtet sig til både at anlægge og drive banen, uden at den slesvigske befolkning ydede andet offer for at få del i dette kommunikationsmiddel end at betale en del af ekspropriationsomkostningerne. Det var således særdeles gunstige vilkår for Slesvig, som entreprenørerne var gået med til, og der kunne for så vidt synes at være en vis rimelighed i at lade dem lægge banen, hvor de ville. »Men det forekommer os derfor«, hedder det videre i artiklen, »at mens det øjensynligt er Sir Morton Peto's interesse at betragte Nordslesvig som en bro, hvilket det er ham om

at gøre at komme over så hurtigt og billigt som muligt, så må fordringerne fra vor side blive, at linien bestemmes således, at den virkelig tilfredsstillende Nordslesvigs krav«.

Artiklen fremhæver, at ministeriet for hertugdømmet Slesvig havde vist, at det havde blikket åbent for dette forhold. For at forhindre, at entreprenørerne udelukkende betragtede Nordslesvig som en bro og derfor lagde banen i de mere magre egne, hvor den kun ville komme en højst uvæsentlig del af befolkningen til gode, havde ministeriet i kontrakten pålagt entreprenørerne at føre sidebaner ind til byerne, når vedkommende kommuner selv afholdt ekspropriationsomkostningerne ved disse anlæg. Det slesvigske ministeriums bestræbelser for at blive klar over befolkningens ønsker havde jo vist sig, da det havde givet de kommuner, der kunne tænkes at være interesseret i det kommende jernbaneanlæg, lejlighed til at fremkomme med deres syn på de foreslåede retninger. Dannevirke slutter med at udtrykke forvisning om, at den deputation fra Haderslev, som på dette tidspunkt var i København, »vil vide at give regeringen et i den slags sager sjældent vidnesbyrd om enighed i opfattelsen, og det er i denne henseende heldigt, at syv ottendedele af Tønder amt er villige til at slutte sig hertil, samt at Åbenrå amts repræsentanter, hvis votum i denne sag vi ikke kender, ifølge forholdene naturligvis ingen anledning kan have til at rejse modstand mod de tvende andres bestræbelser«.

Helt så enkelt var forholdet nu ikke. Den 6. april tog Freia til orde mod den ovenfor citerede slutningsbemærkning i Dannevirke. »Efter hvad vi vide, vil tværtimod repræsentanterne for Åbenrå amt og by netop ifølge forholdets natur finde sig på det stærkeste foranlediget til at rejse den bestemteste modstand mod en sådan bane [Haderslev-Tønder-Læk], der vil have byens fuldkomneste ødelæggelse til følge. De vil protestere mod, at [Åbenrå] skulle sultefødes, mens de andre kunne fedes«.

Iøvrigt havde Åbenrås kommunalbestyrelse ved forestilling af 26. marts 1861 udtalt, at det bør tilstræbes, at stambanen gennem Nordslesvig bliver ført umiddelbart til Åbenrå by, eller – hvis der herved skulle frembyde sig uovervindelige vanskeligheder – da at forbindelsen med stambanen må ske således, at der bliver et fælles tilknytningspunkt på stambanen for sidebanerne fra Åbenrå og Tønder.<sup>77</sup>

Både i Haderslev og Åbenrå var man således klar over, at den

østligste linie ville blive så kostbar, at ministeriet ikke kunne pålægge entreprenørerne at bygge den uden tilskud fra de pågældende kommuner, og at disse nødvendige tilskud sikkert ville blive så store, at de helt ville overstige byernes evner. Noget helt andet var, som det den 6. april skrives i Dannevirke, at man naturligvis ikke måtte være blind for, at denne meget ønskede bylinie ville lade de vestlige egne fuldstændig uberørt af jernbanen, og når myndighederne i Haderslev gik ind for en forening af de af ministeriet foreslåede retninger ved at anbefale linien Kolding-Haderslev-Løgumkloster-Tønder, var det, fordi man var overbevist om, at en sådan bane »ville erholde fortrinnet, fra hvilket synspunkt man end så den, såvel fra entreprenørernes som fra befolkningens side«. Den ville komme til at berøre nogle af Nordslesvigs bedste egne og føre trafikken gennem tre byer [Haderslev, Løgumkloster, Tønder], hvoraf den ene, Haderslev, må betragtes som den næstvigtigste i provinsen«. På langt den største del af denne strækning ville terrænforholdene ikke frembyde vanskeligheder, og så ville man desuden, skrives der, undgå sidebaner.

Når Åbenrå som den eneste by ikke var med i denne plan, var det, fordi man her i 1857 havde erklæret, at man helst ønskede jernbanen så langt som muligt bort fra Åbenrå, hvis den ikke kunne komme til at gå lige ind til byen. I de andre byer mente man derfor, at Åbenrå ikke kunne have noget at indvende mod en banestrækning, som dog ville blive til virkelig gavn for de tre andre byer.<sup>78</sup>

Striden mellem Haderslev og Åbenrå blev efterhånden mere og mere tilspidset. I den ovenfor nævnte artikel i Dannevirke fra 2. maj skrives der således, at Freia har indeholdt flere »harniskklædte artikler, hvis indhold dog har været så lyriske, ligesom tonen så personlig, at vi ikke kan indlade os på en drøftelse«.

Naturligvis argumenterede man i såvel Haderslev som Åbenrå kraftigt for, at det var netop deres by, som det var det mest naturlige at føre jernbanen til. Åbenrå henviste til sin lidenhed og til byens fortræffelige havn, og man påstod, at det ville være en skammelig forurettelse, hvis banen ikke kom til at gå lige ned til denne havn, ligesom man fandt, at forurettelsen ville blive den helt store, hvis Haderslev fik dette gode. Og yderligere blev der peget på den betydning, som en jernbane ville have for Als og Sundeved.<sup>79</sup>

I Haderslev pegede man på, at byen ikke blot var den tredjestørste i Slesvig, men at den p. gr. af sit store og gode opland havde en

kommerciel betydning, som kun blev overgået af Flensborg. Alene af den grund burde Haderslev ikke forbigås. Dannevirke nævner i den forbindelse 6. april, »at man på den anden side af Kongeåen har anset det for nødvendigt – ved store opofrelser – at bringe en lille by som Vejle i den direkte forbindelse med hovedbanen«, og at man »ved forhandlingerne på Rigsdagen erklærede det for uforsvarligt at forbigå en by som Horsens, der dog kun har 600 flere indbyggere end Haderslev«.

I Åbenrå var man iøvrigt nu i 1861 kommet på andre tanker end dem, man havde givet udtryk for i 1857, og man kunne nu, da den østlige bane sikkert var uopnåelig, anbefale en linie Vamdrup-Vojens-Rise-Skovkro med sidebaner til Haderslev, Åbenrå, Løgumkloster og Tønder – en beslutning, som Dannevirke 2. maj ikke kan forstå, da »en sådan linie for det første vil slå en vestbane ihjel for mindst et århundrede og dernæst ikke ville gavne østkysten for en skilling«.

Imidlertid syntes det, som om Haderslevs store ønske om at få banen direkte ind til byen mødte god forståelse hos det slesvigske ministerium, idet dette allerede under 19. april 1861 sendte amtmand Stockfleth, Haderslev, en skrivelse, hvori det meddeles, at ministeriet allerede, forinden det havde modtaget indberetningerne fra Haderslev by og amt angående deres syn på den kommende jernbanelinies retning, »havde følt det meget magtpåliggende at undersøge, hvorvidt det ville være muligt, uden uforholdsmæssige ulemper, at føre stambanen umiddelbart forbi Haderslev«, og allerede den 4. marts havde ministeriet derfor pålagt chausseedirektøren for hertugdømmet Slesvig, major Owesen, at foretage de nødvendige undersøgelser.<sup>80</sup>

Disse undersøgelser, som Dannevirke 13. maj karakteriserer som »en meget løs rekognoscering«, havde Owesen foretaget i løbet af marts måned og havde derefter afgivet en længere indberetning, som ministeriet bringer i skrivelsen af 19. april. Owesen mente at måtte afvise tanken om at føre stambanen fra syd over Skovby til Haderslev. Denne strækning, der er ret kuperet, var som tidligere nævnt blevet nivelleret i 1844, da der var planer fremme om at bygge en bane, der fra Åbenrå skulle gå over Skovby og Haderslev til Årø-sund. For at undgå dette vanskelige terræn kunne man eventuelt lade en bane sydfra gå over Arnitlund og Marstrup, hvorfra den kunne fortsættes gennem den lille dal, hvori Humlegårdsbæk løber, og som udmunder lige øst for Haderslev. Men også på denne linie ville jord-

arbejderne blive meget betydelige. Owesen var desuden meget betænkelig ved de store vanskeligheder, der ville være forbundet med at føre banen over Haderslev Dam – eller måske ved en svingbro over det inderste af Haderslev Fjord. Nord for Haderslev kunne banen eventuelt føres til Vojens, men Owesen kunne også tænke sig, at den enten blev ført gennem Krejsel skov og Jomfruled til Sommersted eller over Christiansfeld og derfra i retning af Vamdrup.

Han foretog omhyggelige sammenligninger af længden af »den direkte bane« (Arnitlund-Vojens) og »buelinien« (Arnitlund-Haderslev-Vojens) og sammenfattede resultatet af sine undersøgelser ved at skrive, at »under disse omstændigheder og ganske afset fra, hvorvidt det overhovedet vil være forsvarligt at tilstede, at hele Melle- og Sydslesvigs samfærdsel med Nørrejylland og øerne bebyrdes med en sådan forlængelse af vejen og af køretiden, som endog langt vil overgå den besparelse af vejlængde og køretid, som den haderslevske færdsel ville vinde ved arrangementet, må ministeriet gøre opmærksom på, hvorledes det næppe kan forventes, at entreprenøren Morton Peto, der ikke ved den under 18. december f. å. indgåede overenskomst er forpligtet til at tilvejebringe en jernbaneforbindelse med Haderslev anderledes end ved en sidebane, nu skulle være villig til at give stambanen en sådan bøjning, at den ville komme til at berøre Haderslev, når vanskelighederne og ulemperne ved en sådan retning viser sig at være så betydelige, som de tilvejebragte oplysninger lader formode«.

Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at ministeriet trods denne indberetning alligevel ikke anså sagen for endelig afgjort. Efter at have meddelt Owesens indberetning fortsætter ministeriets skrivelse nemlig således: »Af hensyn til den særdeles interesse, som i Haderslev by og omegn har ytret sig for at få jernbanen ført til byens umiddelbare nærhed – en interesse, som ministeriet ganske må dele, når den ikke medfører uforholdsmæssig tilsidesættelse af andre berettigede interesser – har ministeriet imidlertid ikke straks på grundlag af, hvad der for tiden foreligger, villet skride til de endelige forhandlinger med entreprenørerne, men derimod villet henstille til de respektive kommunalbestyrelser for Haderslev by og amt, om de måtte være i stand til ved yderligere, af dem selv for kommunernes regning foranstaltede undersøgelser, at påvise muligheden for at føre stambanen til Haderslev på en sådan måde, at den gennemgående færdsel ikke

uforholdsmæssig besværes, og derhos omkostningerne ved anlægget og driften ikke stiger til en sådan højde, at entreprenørerne må finde forslaget uantageligt«.

Denne skrivelse videresendtes til magistraten, og den 8. maj 1861 afholdt så Haderslev kommunalbestyrelse og Haderslev amtsråd et fællesmøde for at tage stilling til, hvilket skridt man nu skulle foretage. Man enedes om at overdrage det til amtmanden og borgmesteren at engagere en ingeniør, der skulle undersøge mulighederne for en passende linie for en bane, der gik over Haderslev, og som eventuelt kunne udgå fra Kolding i stedet for Vamdrup. Iøvrigt var man enige om at fastholde ønsket om den jernbanelinie, som man i forbindelse med Tønder amts repræsentanter tidligere havde anbefalet, og om på det bestemteste at fraråde banen fra Vamdrup over Vojens, Rise og Tinglev til Flensborg.<sup>80</sup>

Dannevirke mener 13. maj, at der er god grund til at ønske til lykke med resultatet af dette møde. »Det havde været både urigtigt og uklogt, hvis man mismodig over de hindringer, der rejser sig – navnlig fra kongerigets indenrigsministers side – imod enhver slesvigsk bane, som er andet end en *forbindelsesbane*, havde givet tabt straks og slået af på sine fordringer i det håb, at man ved at opgive en del af den linie, som man har anset for gavnligest for Nordslesvig, ville kunne få banen helt ind til Haderslev. Det ville for det første ikke være åbent spil overfor vore allierede i denne sag – Tønder amts repræsentanter – og det ville rent taktisk være uklogt«, idet ministeriet, hvis der opstod uenighed mellem kommunerne, ville være frit stillet, således at Peto kunne lægge banen, hvorsomhelst han ville have den.

Resultatet af amtmandens og borgmesterens anstrengelser for at få en »duelig« ingeniør til at foretage de nødvendige undersøgelser blev, at man fik ingeniørmajor Jørgensen fra Odense til at påtage sig denne opgave.

Major Jørgensen gik omgående igang med arbejdet, og allerede den 25. juni 1861 kunne han indsende sin indberetning.<sup>80</sup> På de to kort, som ledsager denne indberetning – men som det desværre ikke har været muligt at finde frem til – havde han tegnet såvel de baneretninger, der var nævnt i ministeriets skrivelse af 4. marts 1861, som den af ham selv foreslåede banelinie mellem Haderslev og Kolding. På grund af den korte tid, som Jørgensen havde haft til sine



*Sir Morton Peto (1809–89), hovedentreprenøren ved bygningen af de slesvigske jernbaner. (Det kongelige Bibliotek).*

undersøgelser, havde han ikke kunnet foretage de nødvendige nivellementer og opmålinger; men han kommer udfra sine »rekognosceringer«, som han siger, til det resultat, at det mest hensigtsmæssige forløb for denne bane ville være, at den fra Kolding blev ført langs



fjordens sydside til Tved, hvorfra den skulle gå vest om Skartved og Sjølund til et punkt lidt øst for Christiansfeld. Herfra skulle banen så følge østsiden af hovedvejen Haderslev-Kolding til Ersted og Stendetgård, hvorfra den over Ladegård skulle føres ned til Haderslev gennem den lige øst for byen værende Favrdal.

Ved en videreførelse af banen fra Haderslev i retning af Rise ville det medføre meget store vanskeligheder at føre den over Haderslev Dam. Men hvis jernbanen skulle føres til Løgumkloster og Tønder, ville det kun være en ringe omvej, hvis man fra Haderslev lod den følge den påtænkte sidebane til Vojens og derfra til Løgumkloster o. s. v.

Jørgensen oplyste, at den af ham foreslåede jernbane fra Kolding over Christiansfeld og Haderslev til Vojens ville blive 0,8 mil (ca. 6 km) længere end en bane fra Kolding over Vamdrup til Vojens. Dette vil, når togets hastighed sættes til »1/6 time pr. mil« (ca. 45 km/timen), betyde en forlængelse af køretiden for den gennemgående trafik på kun 8 minutter, og »dette kan ikke anses for nogen uforholdsmæssig besværing af kørselen«.

Når det ovenfor har været nævnt, at ministeriet havde modtaget overensstemmende svar fra de i jernbaneanlæg interesserede kommuner, må det dog fremhæves, at Åbenrå aldeles ikke var enig med Haderslev, Løgumkloster og Tønder. Den 29. april 1861 blev en deputation, som var valgt af Åbenrå amt, Sønderborg og Als landdistrikter, modtaget af kongen.<sup>81</sup> Deputationen begrundede såvel mundtligt som ved et skriftligt andragende den overbevisning, at ligesom Åbenrå ved det »fra anden side« foreslåede jernbaneanlæg »ville blive afskåret fra den udstrakte handel med tømmer og jern til vestkystegnene, og enhver betydning for byen som handelsplads ville ophøre«, således var Sønderborg og Als interesseret i, at jernbanen kom disse distrikter så nær som muligt »med særligt hensyn til vigtigheden at lette forbindelsen med marskegnene på nordvestsiden af Slesvig«.

Samtlige distrikter, som denne deputation repræsenterede, var enige om, at en stambane Haderslev-Løgumkloster-Tønder ikke alene stred mod deres interesser, men også mod det, som de betegnede som denne banes hovedformål, nemlig at danne den kortest mulige forbindelse mellem kongeriget og »de i andre landsdele allerede eksisterende hovedbaner«.

Man påpegede den betydning, som det ville have for Als nørreherred, at det blev den østlige bane, der blev anlagt. Det nordlige Als stod nemlig i nær forbindelse med Åbenrå for det første ved den direkte forbindelse ad søvejen og for det andet ved færgeforbindelsen Hardeshøj-Ballebro, og det var derfor meget ønskeligt for beboerne på det nordlige Als, at Åbenrå ikke kom til at ligge uden jernbane-forbindelse. Når der fra denne bys side var andraget om en sidebane ud til Rise, hvis en egentlig købstadsbane ikke lod sig gennemføre, så kunne Als nørreherred i næsten lige så høj grad som Åbenrå amt ønske, at denne sidebane blev forlænget til Tønder. I så fald bortfaldt også enhver grund til den østlige linies uheldige bøjning mod vest ud til Tinglev. At Sønderborg og den sydlige del af Als, der var enige om at ønske banen så langt mod øst som muligt, hellere så den, blandt andet for kvæghandelen så vigtige forbindelse med Tønder, etableret noget sydligere end Rise, var en ligefrem følge af de lokale forhold og af hensyn til en mulig forlængelse af Tønderbanen til Sønderborg.

Den 4. marts 1862 blev der påny – i Åbenrå – afholdt et møde om jernbanesagen. På dette møde blev der vedtaget en resolution, hvori der bl. a. udtaltes, »at man uanset de tidligere af kommunalbestyrelsen foretagne skridt skulle [hvis by-banen ikke lod sig gennemføre] søge en forbindelse med stambanen med et fælles tilknytningspunkt ved Rise med den fra Tønder kommende bane, og hvis heller ikke dette kunne opnås, da at søge et tilknytningspunkt ved Uge, såfremt det bekræfter sig, at denne by af entreprenørerne er blevet foreslået som tilknytningspunkt til vestbanen«. <sup>82</sup>

Efter at der den 18. december 1860 var afsluttet en foreløbig overenskomst med Peto om bygning af den nordslesvigske jernbane, indgav firmaet Peto, Brassey & Betts i begyndelsen af 1862 et andragende til ministeriet for hertugdømmet Slesvig om, at der måtte blive givet ansøgerne koncession på anlæg og drift af en jernbane, der skulle forbinde den sydslesvigske jernbane med det nørrejske jernbanenet. Efter dette andragende ville det mest hensigtsmæssige forløb for en sådan forbindelsesbane være, at den fra Skovkro førtes forbi Harreslev og Vejbæk, nord for Fårhus, til Uge, hvorfra der skulle føres en sidebane til Tønder. Fra Uge skulle hovedbanen gå over Bolderslev og Hjorkær til Rise, »hvor der oprettes en station af 3. klasse, som det nærmeste punkt ved Åbenrå«; der nævnes ikke noget om en sidebane til Åbenrå. Fra Rise føres banen videre mod nord tæt

øst for Lunderup, Rugbjerg, Nr. Hjarup og Over Jerstal til Vojens, hvorfra der føres en sidebane til Haderslev. Hovedbanen fortsattes så over Sommersted til Vamdrup, hvor den forenes med det nærrejske jernbanenet.<sup>83</sup>

I anledning af Peto's ansøgning sendte ministeriet for Slesvig den 10. marts 1862 en skrivelse til såvel Haderslev som Åbenrå for at meddele, at ministeriet, forinden man foretog sig videre i denne sag, anså det for rigtigst, at der blev foretaget en lokalbesigtigelse af de af Peto anførte linier og af de fra vedkommende byer fremsatte ønsker vedrørende jernbaneanlæg. Ministeriet havde overdraget major Owezen og en af Peto udpeget engelsk ingeniør til i forening med en delegeret fra hver af de to købstæder at danne en komité, som skulle berejse terrænet for at undersøge retningsforløbet for de forskellige linier.

Haderslev-komiteen, hvori var indvalgt borgmester Hammerich, og hvor major Jørgensen var med som konsulent, skulle undersøge linien Vojens-Haderslev samt en linie »tæt forbi Haderslev og derfra i retning af Kolding«.<sup>80</sup>

For Åbenrås vedkommende blev det pålagt komiteen at besigtige linien Rødekro-Åbenrå. Da bykollegierne anså Åbenrås interesser for at være på det alvorligste truet ved et jernbaneanlæg, som det af entreprenørerne anførte, besluttedes det at lade en deputation overrække kongen en adresse, hvori man anmodede om, at Åbenrå måtte blive optaget i det nordslesvigske jernbaneanlæg.<sup>84</sup>

Deputationen søgte overfor kongen og den slesvigske minister at give en yderligere redegørelse for de i byens forestilling af 26. marts 1861 påpegede grunde, »der synes at give Åbenrå by ganske særlig adkomst« til at komme i betragtning ved dette jernbanespørgsmål, og udtalte det håb, at der nu, »da det ved foretagne undersøgelser af terrænet har vist sig, at der ikke foreligger tekniske vanskeligheder for anlægget af en jernbane fra højsletten ved Rise til Åbenrå, således som man ved afslutningen af den foreløbige overenskomst med Sir Peto synes at have befrygtet, måtte blive skænket disse grunde det hensyn, som de fortjener«.<sup>85</sup>

Mens man i Åbenrå glædede sig over det, man havde vundet ved deputationens rejse til København, følte Dannevirke sig 16. april foranlediget til at advare »vore medborgere i Åbenrå« mod at stille for store forventninger, »thi vi er mere og mere blevet bestyrket i den

anelse, der for et årstid siden dæmrede i os, at sagen alt dengang, følgelig inden kommunerne var blevet hørt, *i realiteten var afgjort*«. Og når det i den foreløbige overenskomst med Peto står, at Åbenrå »om muligt« vil få en sidebane ind til byen, »da kan man være overbevist om, at denne »mulighed«, der koster penge, lige så lidt vil gå op for d'hrre Peto & Co. som disse vil kunne bringes til at indse, at den hele trafik vil vinde ved hovedbanens forlæggelse til Haderslev. Thi d'hrre entreprenører står sig utvivlsomt bedst ved at kunne behandle Nordslesvig som en bro, hvorover man må se at komme hurtigst muligt«.

»Men Gud bevares«, hedder det videre i den syrlige artikel, »enhver kan få sine ønsker opfyldt, når han betaler: Åbenrå kan få en bane lige ned til havnen, og Haderslev kan slippe for at anlægge en filialby ved Vojens, når disse byer kan affinde sig med entreprenørerne; thi det vil koste en million rdl.«.

Og der fortsættes i samme mistrøstige tone: »Det er ikke et lysteligt billede, vi har givet af Nordslesvigs stilling i henseende til jernbanesagen; men vi tror, at det i hovedsagen er sandt, og så siger man endda i kongeriget, at Nordslesvig kan være glad for, at man i virkeligheden betaler banen for os; men i følelsen af sin egen generøsitet glemmer man rigtignok at undersøge, om vi har gavn af denne bane eller ej. Vi ville have ønsket, at det kgl. ministerium for et par år siden havde oplyst almenheden om de faktiske forhold – der var da bygget så langt færre luftkasteller. Vist er det imidlertid, at det er et bagvendt forhold, der finder sted: Ministeriet kan ikke lægge en bilandevæg, uden hvor stænderforsamlingen vil have det; men om retningen af en jernbanevej, der ligeledes hører under særlige anliggender, behøver man ikke at spørge et menneske i Slesvig«.

Bestemmelsen om, at regeringen ikke indrømmede stænderforsamlingen noget ret til at blive spurgt i sager om jernbaneanlæg, stammede helt tilbage fra 1840, da begge de kongerigske stænderforsamlinger vedtog et andragende om, at samtlige stænderforsamlings tilladelse måtte blive indhentet, inden der meddeltes nogen tilladelse til et jernbaneanlæg. Regeringen ville imidlertid ikke indrømme stænderforsamlingerne nogen ret til at blive spurgt i sager om jernbaneanlæg, men »lod dem ganske naturligt udtale sig om forskellige spørgsmål, der i denne forbindelse angik borgernes personlige og økonomiske rettigheder«. <sup>86</sup>

I anledning af Peto's andragende til det slesvigske ministerium var der iøvrigt fra dette ministeriums 1. departement, hvortil det var indsendt, blevet rettet en forespørgsel til 2. departement om, hvorvidt der måtte være noget at erindre imod, at der i koncessionen optoges et tilsagn om, at entreprenørerne skulle være fritaget for kongelige skatter og afgifter.

I skrivelsen fra 2. departement af 19. marts 1862 til 1. departement meddeles det, at »ihvorvel de skattebegunstigelser, der ved bekendtgørelsen af 18. maj 1840 er stillede i udsigt, udtrykkelig kun er indrømmet de jernbaner, der tilsigter en forbindelse mellem Østersøen og Nordsøen, så skønner departementet dog ikke rettere, end at der p. gr. af heromhandlede jernbaneanlægs store offentlige interesse turde være anledning til på allerhøjeste sted at søge udvirket, at der tilstås vedkommende de samme begunstigelser i henseende til skatter og afgifter, som ved den nævnte bekendtgørelses § 12 og § 13 er indrømmet de hersteds nævnte jernbaner«. <sup>87</sup>

Under 1. maj 1862 fik firmaet Sir Samuel Morton Peto, Thomas Brassey og Edward Ladd Betts så koncession til anlæg og drift af jernbanerne i Nordslesvig. I koncessionen, der i henhold til dens § 28 skal gælde til 1. oktober 1954, prøves der på at se på den eventuelle udvikling, som disse jernbaner kan gennemgå. I § 2, stk. 2 står der således: »Såsnart der måtte blive lagt et dobbeltspor på de nærmest nord for den nørrejske grænse liggende 4 mil af kongerigets jernbanenet, skal bevillingshaveren inden 1 år derefter forsyne stambanen gennem Nordslesvig med dobbelt spor«. I § 6, stk. 1 bestemmes det, at samtlige baner bør drives ved dampkraft, og § 6, stk. 3 fastsætter driften på sidebanerne således, at såvel Åbenrå som Tønder daglig sættes i umiddelbar forbindelse med 2, og Haderslev med 3 nordgående tog og de samme forbindelser med sydgående tog.

Endelig fastsættes det i koncessionens § 25, at stambanen skal være færdig og overgivet til offentlig færdsel inden 1. juli 1865, Haderslev sidebane inden 1. juli 1866, Tønder sidebane inden 1. juli 1867 og Åbenrå sidebane inden 1. juli 1868. <sup>88</sup>

Iøvrigt var det kun i en kort tid, at Peto var indehaver af denne koncession, idet den ved kgl. resolution af 26. august 1863 blev overdraget til et aktieselskab med navnet Nordslesvigske Jernbanelinieselskab. <sup>89</sup>

Jernbaneliniernes forløb anføres i Regulativ for Anlægget af den

nordslesvigske Jernbane (1. maj 1862). Stambanen skal udgå fra et punkt ved den nørrejyske grænse i nærheden af Vamdrup (»tæt øst for Bastrup«) og slutte sig til den sydslesvigske jernbane på Flensborg købstads grund, således at der udgår sidebaner fra Vojens til Haderslev, fra Rødekro til Åbenrå og fra Tinglev til Tønder. I regulativet anføres desuden, at der skal anlægges stationer af 2. klasse ved Vojens, Rødekro og Tinglev samt i Haderslev, Åbenrå og Tønder, mens der skal være stationer af 3. klasse ved Mølby-Sommersted, Over Jerstal, Frydendal og Bylderup-Bov.

I Åbenrå var glæden over, at der skulle bygges en sidebane fra Rødekro til Åbenrå meget stor. På det møde, hvor kommunalbestyrelsen fik denne glædelige meddelelse, besluttedes det da også, at der i den anledning skulle udfærdiges en takkeskrivelse til ministeren for hertugdømmet Slesvig.<sup>90</sup>

Dannevirke gjorde dog 23. maj sit bedste for at dæmpe nabobyens glæde over at have fået den sidelinie, som den havde kæmpet så meget for. »Lad os tales ved i 1868, og det vil desto værre nok vise sig, at den så at sige ikke har tilføjet vores naboby synderlig større trafik, end Haderslev vil erholde ved sidebanen«.

Debatten om, hvorledes den nordslesvigske jernbanes linieføring skulle være, havde iøvrigt stået på til allersidste øjeblik, idet ministeriet, umiddelbart før koncessionen blev udstedt, gjorde et sidste forsøg på at få banen ført ind til Haderslev.

Den 24. april 1862 blev der afholdt et møde, hvor der skulle forhandles om den koncession, som regeringen havde forpligtet sig til at give Peto angående den nordslesvigske bane. I dette møde deltog det slesvigske ministeriums befuldmægtigede, major Owesen, samt den befuldmægtigede for firmaet Peto, Brassey & Betts, justitsråd, dr. phil. C. M. Poulsen, der var ledsaget af firmaets overingeniør i Danmark, Rowan, samt den engelske ingeniør Human, der var udset til at skulle lede arbejdet med banen.

Mødet blev indledt med, at major Owesen meddelte, »at regeringen ønskede at få den foreløbige overenskomst af 18. december 1860 ændret således, at Haderslev ikke skulle forbindes med stambanen ved en sidebane, men at derimod stambanen blev ført fra den nørrejyske grænse ved Kolding direkte til Haderslev, og derfra videre over Vojens sydefter, samt at regeringen var villig til at søge udredet det til 80.000 rdl. skønnede merbeløb af ekspropriationsomkostnin-

gerne til opnåelse af dette øjemed, og at den derfor må opfordre ovennævnte firma til at fremsætte de yderste vilkår, under hvilke det ville gå ind på en sådan forandring i overenskomsten af 18. december 1860«.

Som svar på dette forslag fra regeringen afgav justitsråd Poulsen den erklæring, »at firmaet Peto, Brassey & Betts som betingelse for at gå ind på det nævnte forslag fordrede

- a) at den kgl. regering ville forpligte sig til at udrede til firmaet på nærmere forbeholdt måde det beløb, som firmaets ingeniør Human havde beregnet, at det foreslåede baneanlæg ville koste mere end det til overenskomsten af 18. december 1860 svarende baneanlæg, for hvilket beløb, der var beregnet til 600.000 pund sterling, forøvrigt en nærmere revision forbeholdes.
- b) at den kgl. regering vil forpligte sig til at drage omsorg for, at der for kongerigets vedkommende blev tilbudt firmaet en sådan ny kontrakt for en banesektion fra Fredericia over Kolding til grænsen i stedet for den eksisterende kontrakt for sektionen Fredericia-Kolding-Vamdrup, at firmaet ville finde sig holdt skadeløst med hensyn til den kongerigske jernbaneentreprise«. <sup>91</sup>

Efter at Owesen derpå havde forelagt det slesvigske ministerium disse betingelser, afgav han på dette ministeriums vegne den erklæring, at ministeriet ubetinget måtte forkaste dem, og at det altså frafaldt forslaget om en forandring af overenskomsten af 18. december 1860.

Dernæst begyndte de egentlige forhandlinger om en koncession, og disse forhandlinger fortsattes den 28. april, indtil der var opnået enighed. Den protokol, der var optaget over disse forhandlinger, blev undertegnet den 28. april af Poulsen og Owesen.

Det sidste håb om dog på et enkelt punkt at få forbedret entreprenørernes forslag, var således glippet. Den meddelelse, som Dannevirke den 3. maj bragte om, at koncessionen var tildelt, var yderst kort, men til gengæld meget talende: »Vi bringer Sir Morton Peto & Co. og firmaets provisionærer vor lykønskning til dette udfald – Andre vil næppe modtage den.«

Hvor mistrøstig stemningen nu var i Nordslesvig, fremgår med al ønskelig tydelighed af en lang artikel i Dannevirke den 14. og 15. maj, hvor det blandt andet hedder: »Ingen regeringsforanstaltning

siden 1850 [sprogreskripterne] har i den største del af Nordslesvig afstedkommet et større røre og været mere upopulær end koncessionen af 1. maj«.

En meget væsentlig grund til misstemningen måtte – foruden den for Nordslesvig meget uheldige linieføring – også søges »i den mere eller mindre bevidste følelse af det modsætningsforhold, som ved denne lejlighed er tilvejebragt mellem Slesvig og kongeriget, og som næppe nogensinde er fremtrådt krassere, samt af den trykkende følelse af forladthed og skuffelse, som den hele sags behandling ikke har kunnet undlade at avle herovre. . . I kongeriget har jernbaneanlæggene været genstand for en yderst omhyggelig drøftelse i den lovgivende forsamling, mens denne hovedforbindelsesvej i Slesvig er blevet lagt ensidigt administrativt«.

I kongeriget havde man, som tidligere nævnt, fastslået det princip, at stambanen skal gå fra by til by, selvom det bliver meget dyrere; »men næppe berører stambanen slesvigsk grund, førend dette princip forkastes, for at entreprenørerne så hurtigt og billigt som muligt kan slippe over det terræn, hvor der ingen særlig godtgørelse erholdes for at lægge banen. . . I kongeriget lægger man banen, eftersom det stemmer med landets interesse; men i Slesvig er entreprenørerne det bestemmende«.

»Ministeren burde – hedder det videre – i god tid have rådført sig med repræsentanter for kommunerne for at erfare stemningen om jernbanens retning m. v. Det blev ganske vist også gjort, men først i begyndelsen af 1861 – altså nogle uger efter, at der var afsluttet en foreløbig overenskomst om et nordslesvigsk jernbaneanlæg. Rent moralsk kunne regeringen ikke fravige hovedtrækkene i denne overenskomst, og det ses da også, at regeringen nøje fulgte de bestemmelser, der blev fastsat der. Men det beklagelige er, at det netop var regeringen, som ved at anmode om kommunernes syn på banens retning havde vakt forhåbninger.

Faktisk var der i de sidste fem fjerdingår, før koncessionen blev udstedt, sket det, at rollerne var byttet om. Nu var det ikke længere det slesvigske ministerium, der havde det sidste ord at sige; men det var entreprenørerne, og man kunne vel ikke fortænke dem i, at de som forretningsmænd søgte at udnytte deres stilling, som var blevet forandret i væsentlig gunstigere retning efter den formelt foreløbige, men i virkeligheden endelige overenskomst af 18. december 1860«.



*Afslutning*

I slutningen af Dannevirkes artikel den 15. maj om, hvorledes sagen har kunnet få »det forunderlige udfald« omtales en betragtning, som var blevet gjort gældende, og som skulle bidrage til at forklare den mindre hensyntagen til Slesvig i denne sag. Der kunne, sagde man, ikke lægges forøgede byrder på hovedentreprenøren, Sir Peto. Ved de store summer, som Peto havde anvendt på den sydslesvigske jernbane i håb om, at han ville få koncession på dens fortsættelse mod nord, var man faktisk moralsk bundet til at give ham fortrinnet for koncessionen. »Men«, hedder det videre i denne artikel, »i pengesager hører gemytligheden op, og hensyn som nænsomhed og hårdhed hører slet ikke hjemme i forretningsanliggender«.

Af protokollen af 28. april 1862 var det således klart fremgået, at den danske regering havde indset den fejl, som det slesvigske ministerium i sin tid havde begået ved ikke at forlange stambanen ført ind til de to byer. Det var ganske vist meget beklageligt, at denne erkendelse af at have begået en fejl først indfandt sig, da det var for sent; men det fortjener alligevel at fremhæves, at den danske regering gjorde sig store anstrengelser for at efterkomme Haderslevs ønsker, samt at det lykkedes for den at få gennemført, at der skulle bygges en sidebane fra Rødebro til Åbenrå.

Der skal i denne forbindelse henvises til, at den danske regering også ved andre lejligheder havde vist, at den var indstillet på såvidt muligt at gøre, hvad den kunne for at skaffe de to østkystbyer tilfredsstillende jernbaneforbindelser. Dette var således tilfældet, da ministeren i 1861 henstillede til Haderslev by og amt, at de selv lod foretage en undersøgelse af mulighederne for at føre en banelinie til Haderslev, »en interesse som ministeriet ganske må dele«, efter at Ovesen i sin indberetning havde udtalt sig imod en sådan bane. Yderligere kan henvises til, at det af indenrigsministerens skrivelse af 22. januar 1856 fremgik, at planen om en jernbanelinie gennem østkystbyerne kun ville blive opgivet, hvis danske ingeniørers undersøgelser af dette terræn bekræftede den engelske ingeniørs påstand om, at det ikke kunne lade sig gøre at bygge denne bane.

Der er så meget mere grund til at nævne det ovenfor anførte, som der i nogle tyske behandlinger af det nordslesvigske jernbanespørgsmål har været tillagt den danske regering helt forkerte motiver m. h. t. jernbanens uheldige placering på »højdryggen« gennem Nordslesvig.

Som et enkelt eksempel herpå skal nævnes en artikel af E. Trümpener i Schleswig-Holsteinisches Jahrbuch 1920.<sup>92</sup> Heri skrives der blandt andet, at »det fra tysk side atter og atter er blevet hævdet, at den danske regering med forsæt havde gennemført denne jernbanelinie for at skade byerne; thi disse var allerede dengang midtpunkter for det tyske liv i Nordslesvig«. Som eksempel på, hvor lidt underbygget denne påstand om, at den danske regering »med forsæt« havde gennemført jernbaneanlægget, skal blot nævnes, at Trümpener som støtte for sin påstand blandt andet skriver, »at linien blev endeligt fastlagt i 1862, altså under dansk herredømme og i en tid med de skarpeste nationale kampe«. Men han nævner overhovedet ikke, hvad der skete under de forhandlinger, der fandt sted den 24. april 1862 og nævner heller ikke ministeriets ovenfor nævnte henstilling til Haderslev i 1861.

Men i forbindelse hermed må imidlertid nævnes, at Hedrich i sit udmærket underbyggede værk om udviklingen af hertugdømmernes jernbanevæsen tager bestemt afstand fra denne beskyldning om »chikane« og fra, at det skulle være en hævnakt fra den danske regerings side, fordi disse byer efter regeringens opfattelse havde været det stærkeste bolværk til beskyttelse af tyskheden under opstanden i 1848.

Hedrich har gjort disse forhold til genstand for en indgående undersøgelse, og kommer til den konklusion, som han i sin bog fremhæver med spærrede typer, at »efter indgående at have undersøgt og afvejet alle omstændigheder, som kan komme i betragtning, er jeg kommet til den overbevisning, at grunden til denne linieføring, som ved første øjekast kan synes ejendommelig, fremfor alt må søges i østkystens bakkede terræn og de deraf følgende vanskelige byggeforhold«.

Han påpeger, hvorledes den danske regering »på det alvorligste har bestræbt sig på at imødekomme Haderslevs og østkystens ønsker trods de høje omkostninger«. Og han tilføjer så: »At det virkelig drejede sig om en i forhold til de forventede driftsindtægter usædvanlig stor bekostning, viser sig i de nuværende [1914] jernbanemyndigheders tilbageholdenhed overfor den planlagt østkystbane«. Og han føjer yderligere til, at »hvis den danske regering ville have skadet østkystbyerne, så kunne den dog sikkert ikke have tilladt sidebanerne til disse byer«. Som en understregning af sin påstand nævner Hedrich, at

selv amtmand v. Stockfleth, Haderslev, der var overbevist ejderdansker og meget ilde lidt af tyskerne, stærkt gik ind for en banelinie, der gik ind til Haderslev.<sup>93</sup>

De i koncessionen fastsatte terminer blev i det store og hele overholdt; men det kunne naturligvis ikke undgås, at åbningen af stambanen blev noget forsinket p. gr. af krigen. Den 15. april 1864 kunne afsnittet fra Flensborg til Røde Kro, der ikke mere var under dansk styre, åbnes for driften, og den 1. oktober 1864 var strækningen til Vojens færdig. Hele strækningen fra Flensborg, over Vamdrup til Kolding blev åbnet for driften den 1. november 1866. Banen Røde Kro-Åbenrå, der skulle have været færdig den 1. juli 1868, kunne først åbnes den 12. september samme år. Derimod kunne man allerede den 2. maj 1866, ca. 2 måneder før den fastsatte termin, åbne banen fra Vojens til Haderslev.

#### *Utrykte kilder*

*Rigsarkivet, København (RA):*

Afleveringen fra Kiel. 1. afd., 402 A (Owesens kort).

Ministeriet for hertugdømmet Slesvig. 2. dept. A, nr. 216, jernbanesager.

*Landsarkivet for de sønderjyske landsdele, Åbenrå (LA):*

Åbenrå byarkiv nr. 32 d. Borgerprotokol 1859-69.

*Haderslev byhistoriske arkiv:*

Haderslev rådstuearkiv, Acta 9, nr. 1 b.

*Haderslev Handelstandsforenings arkiv:*

Haderslev Handelsforenings forhandlingsprotokol 1844-1920.

#### *Trykte kilder*

Aviser: Correspondenz-Blatt (Kiel)

Dannevirke

Freia

Intelligentsblad for Tønder og Omegn

Lyna

Ribe Stiftstidende

Tondernsches Intelligenzblatt

Den vestslesvigske Tidende

R. Berg: Dansk Jernbanepolitik 1850 til 1863. Nationaløkonomisk Tidsskrift 1898.

H. E. v. Buchwald: Ueber die naturgemässe Entwicklung der Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein. Hamburg 1845.

- Olav Christensen: Haderslev Handelsstands-Forening 1844–1969. Haderslev 1969.
- H. J. Dau: Om Anlæg og Drift af et fuldstændigt Jernbanesystem i Danmark. 1859.
- H. J. Dau: Om Jernbanerne på den cimbriske Halvø. 1857.
- Claus Eskildsen: Tønder 1243–1943. Tønder 1945.
- M. Favrholt: Haderslev Latinskoles Historie. Haderslev 1967.
- Flensburg Bys Historie bd. 2. 1955.
- Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg 1966.
- H. V. Gregersen: Da man drøftede en jernbanelinje fra Åbenrå til Hjerting. Sønderjysk Månedsskrift 1959.
- H. V. Gregersen: Laurids Skaus brevveksling med politiske venner i Sønderjylland. Tønder 1970.
- Chr. Hansen jr.: Die projektierten Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig-Holstein und ihre Folgen für den ganzen dänischen Staat mit besonderer Hinsicht auf Hamburg. 1839.
- Chr. Hansen jr.: Prospectus betreffend die Flensburg – Husumer Eisenbahn. Flensburg 1841.
- Chr. Hansen jr.: Ueber die Anlage eines Seehafens an der Westküste als Ausgangspunkt für die Eisenbahnenlinien der dänischen Halbinsel. Flensburg 1855.
- O. Hedrich: Die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens. Kiel 1915.
- Holger Hjelholt: Christian Hansen junior (1804–1873). En talsmand for flensborgsk kongetroskab. 1963.
- N. H. Jacobsen: Et jernbaneprojekt fra 1844 (Åbenrå-Haderslev-Årøsund). Sønderjyske Årbøger 1971.
- N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske Vadehav. 1937.
- G. Japsen: Aabenraa Bys økonomiske Historie 1850–64, I. Sønderjyske Årbøger 1935.
- Hans Jensen: De danske Stænderforsamlingers Historie 1830–1848, bd. 2. 1934.
- Fr. Klee og C. M. Poulsen: Motiveret Forslag til successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig. 1850.
- Fr. Klee: Om Udvidelse af Danmarks indenrigske og Nordens udenrigske Post- og Kommunikationsvæsen. Fædrelandet nr. 239 og 244 1849.
- Luftbildatlas Schleswig-Holstein II. Neumünster 1968.
- John Paton: Om Jernbanerne i Jylland og Slesvig. 1856.
- John Paton: On the Proposed Plans for Railway-Communication in Jutland and Schleswig. Flensburg 1856.
- Rigsdagstidende, Landsting. 1856.
- Slesvigske Provindsial-Efterretninger 1862.
- F. C. Stiernholm: Om Jernbaner, betragtede fra et militært Standpunkt. 1854.

- Sønderjyllands Historie bd. IV.  
 Tidende for Forhandlingerne ved Provindsialstænderne for Nørrejylland  
 1846.
- J. P. Trap: Statistisk-topografisk Beskrivelse af Hertugdømmet Slesvig.  
 1864.
- E. Trümpener: Dänische und deutsche Eisenbahnpolitik. Schleswig-Hol-  
 steinisches Jahrbuch 1920.
- C. Turretin: Ueber die westschleswigsche Eisenbahnanlage. Slesvig 1857.
- Åbenrå Bys Historie bd. 2. Redigeret af Johan Hvidtfeldt og Peter Kr.  
 Iversen. Åbenrå 1967.

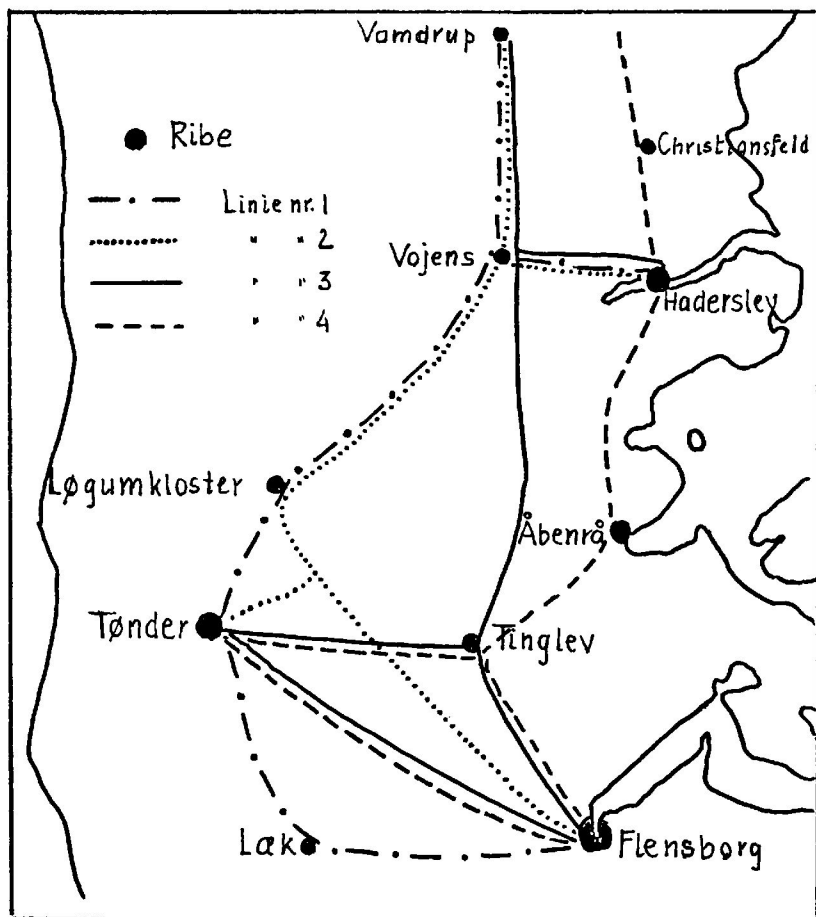
HENVISNINGER

1. D. S. B. 1947, s. 21.
2. Hedrich: Die Entwicklung, Anlage I.
3. Correspondenz-Blatt, 11. november 1837.
4. Slesvigske Provindsial-Efterretninger, s. 265.
5. Hjelholt: Chr. Hansen, s. 33.
6. Chr. Hansen jr.: Die projektierten Eisenbahnen.
7. Hjelholt: Chr. Hansen, s. 37.
8. *ibid.*, s. 44 f.
9. Chr. Hansen: Prospectus.
10. Hedrich, s. 66.
11. *ibid.*, s. 29 f.
12. *ibid.*, s. 28.
13. Dannevirke 19. april 1845.
14. Lyna 5. november 1845.
15. Dannevirke 8. oktober 1842.
16. Sønderjyllands Historie IV s. 317.
17. Dannevirke 25. maj 1844.
18. Trap 1864 s. 436 og Chr. Hansen: Ueber die Anlage, s. 2.
19. Buchwald: Ueber die naturgemässe Entwicklung.
20. Trap 1864 s. 164.
21. Dannevirke 10. marts 1847.
22. Tidende for Forhandlingerne ved Provindsialstænderne for Nørrejylland s.  
 129 ff.
23. *ibid.* Anhang, 2. Afdeling s. 1–6.
24. Dannevirke 15. september 1847.
25. *ibid.* 6. oktober 1847.
26. Gregersen: Laurids Skaus brevvæksling s. 439.
27. Dannevirke 9. oktober 1847.
28. *ibid.* 20. november 1847.
29. Klee og Poulsen: Motiveret Forslag.
30. Jacobsen: Skibsfarten s. 221 f.
31. *ibid.* s. 51.
32. *ibid.* s. 200.
33. Eskildsen s. 52 og Intelligentsblad 29. maj 1862.
34. Den vestslesvigske Tidende nr. 25, 1857.
35. Jacobsen: Skibsfarten s. 224.

36. *ibid.* s. 233.
37. Japsen s. 39.
38. Dannevirke 7. august 1851.
39. Gregersen: Da man drøftede en jernbanelinie.
40. Hjelholt s. 84.
41. Dannevirke 18. maj 1852.
42. *ibid.* 5. og 28. oktober 1854.
43. Trap 1864, Alm. Deel s. 62.
44. *ibid.* s. 581.
45. Hedrich s. 67
46. Klee og Poulsen s. 74.
47. Trap 1864, s. 435.
48. Correspondenz-Blatt 1. december 1852.
49. Trap 1864, s. 275.
50. Luftbildatlas s. 136.
51. D. S. B. 1947, s. 46.
52. Freia 20. januar 1853.
53. Dannevirke 24. februar 1853.
54. Paton: Om Jernbanerne, s. 3 ff.
55. Berg: Dansk Jernbanepolitik s. 434.
56. Chr. Hansen: Ueber die Anlage.
57. *ibid.*, s. 46.
58. Paton: Om Jernbanerne, s. 16 f.
59. *ibid.* s. 18 ff.
60. Dannevirke 3. marts 1856.
61. Freia 27. maj 1856.
62. RÅ. Owesens kort.
63. Dannevirke 30. maj 1856.
64. Intelligentsblad 5. februar 1857.
65. *ibid.* 12. marts 1857.
66. Dannevirke 17. marts og 2. april 1857.
67. *ibid.* 1. maj 1857.
68. *ibid.* 31. juli 1857.
69. Freia 23. april 1857.
70. Daue 1857 og 1859.
71. Dannevirke 13. januar 1860.
72. *ibid.* 22. december 1860.
73. *ibid.* 14. januar 1861.
74. Haderslev rådstuearkiv Acta 9, nr. 1 b.
75. Trap 1864, s. 565.
76. Dannevirke 26. marts 1861.
77. LA. Åbenrå borgerprotokol 29. marts 1861.
78. Dannevirke 2. maj 1861.
79. *ibid.* 13. maj 1861.
80. Jvf. note 74.
81. Dannevirke 4. juni 1861.
82. *ibid.* 19. marts 1862.
83. *ibid.* 26. marts 1862.
84. LA. Åbenrå borgerprotokol 29. marts 1862.
85. Dannevirke 16. april 1862.

86. Hans Jensen: Stænderforsamlingernes historie, s. 557.  
 87. RA. Ministeriet for hertugdømmet Slesvig.  
 88. Dannevirke 5. maj 1862.  
 89. Trap 1864, Alm. Deel s. 63.  
 90. LA. Åbenrå borgerprotokol 23. maj 1862.  
 91. Dannevirke 6. maj 1862.  
 92. Trümpener, s. 149 ff.  
 93. Hedrich, s. 72.

BILAG



Kort over de fire forskellige forslag til en forbindelsesbane fra det norrøjske jernbanenet til den sydslesvigske jernbane, som det slesvigske ministerium fremsatte i 1861 (se s. 61 ff).