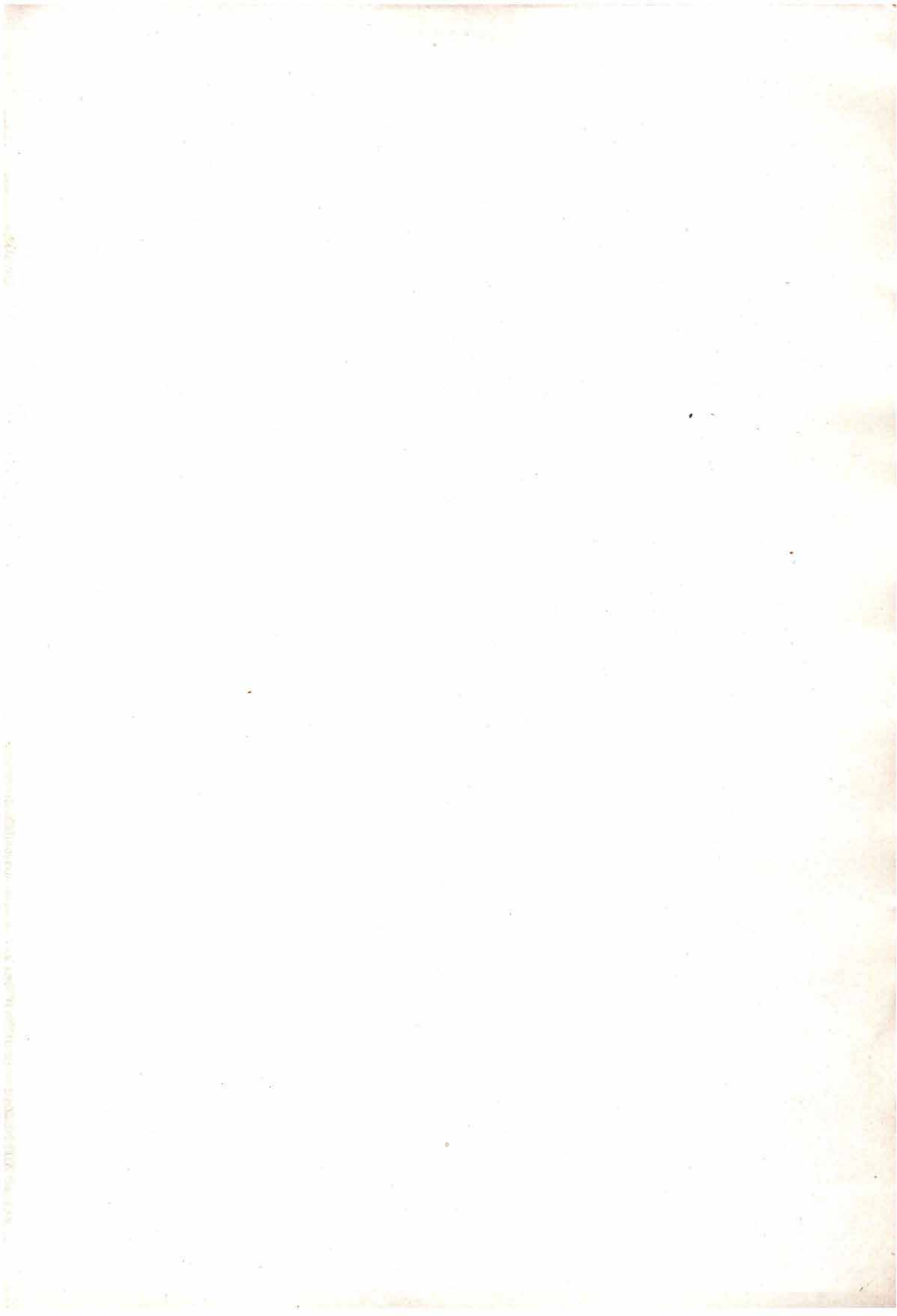




De danske Statsbaner
Generaldirektoratet

Sølvgade 40, København



DE DANSKE
STATSBANER
1847-1947

DE DANSKE STATSBANER 1847-1947

UDGIVET AF
GENERALDIREKTORATET FOR
STATSBANERNE



KØBENHAVN
DET BERLINGSKE BOGTRYKKERI
1947

I. Befordringsvæsenet og Samfundets økonomiske Struktur før Banerne

FAA Lande er fra Naturens Side saa begunstiget med Hensyn til Befordringsmuligheder som Danmark. Omgivet af Vand — kun med en 68 km lang landfast Grænse mod Syd — og med en Kystlinie, der er gennemskaaret af Sund og Bælt, udtunget af Bugter, Fjorde og Vige er Betingelserne for den søværts Transport de bedst mulige. Kun Jyllands langstrakte, næsten havneløse Vestkyst danner en Undtagelse. Ogsaa med Hensyn til den landværts Befordring er Danmark lykkeligt stillet. Der findes kun faa naturlige Hindringer for Anlæg af Veje — der er ingen store Højder, ingen store Vandløb gør dem særlig bekostelige, langt mindre umulige. Den største Hindring ligger i Landets Deling af Bælterne og Sundene, som paa den anden Side særlig begunstiger den søværts Transport. Derimod spiller den indre Om-sætning paa Søer, Floder og Kanaler, i Modsætning til hvad Forholdet er paa det øvrige Kontinent, saa godt som ingen Rolle. Kun Gudenaen og Susaaen har som Transportveje været af nogen Betydning.

Paa Transportvæsenets Omraade blev Slutningen af 1700-Tallet som paa saa mange andre Omraader af indgribende Betydning for den senere Udvikling. Vejforordningen af 13. December 1793 var Danmarks første egentlige Vejlov, der som Formaal havde at udstyre Kongeriget med et hele Landet omfattende, tidssvarende Vejnet for at lette Omsætningen og udjævne de store lokale Prisforskelligheder. Forordningen af 1793 var Grundlaget for Danmarks Vejvæsen i trekvart Aarhundrede, idet den først i 1867 afløstes af en ny grundlæggende Vejlov, hvor man drog Konsekvenserne af Jernbanerne og lagde Vejenes Administration ind under Amtsraadene.

Ifølge 1793-Loven var Landevejene inddelt i tre Klasser, nemlig Hovedlandeveje, mindre Landeveje og Biveje. Hovedlandevejene var de Veje, som forbandt de enkelte Provinser med hinanden og med Udlandet. De mindre Landeveje førte fra en Købstad til en anden eller til Færge, Ladeplads eller andet vigtigt Sted. Endelig forbandt Bivejene de enkelte Sogne med hinanden, førte til Kirke, Skole, Mølle o. s. v. Der var i Forordningen givet nøje Forskrifter om, hvorledes Vejene skulde bygges. Hovedlandevejene skulde være Stenveje, belagt med harpet Grus, eller Chausséer med Bro-lægning og have en Bredde paa 20 Alen.

Omkostningerne ved Hovedvejenes Anlæg og Vedligeholdelse betaltes efter 1841 dels af Staten, dels af Amternes Hartkorn og dels af de Vejfarende gennem Opkrævning

af Bompenge. Disse sidste ophævedes dog i Begyndelsen af 1850'erne med Undtagelse for Københavns Amt, hvor de først bortfaldt 1915.

Arbejdet paa det landsomfattende Vejnet skred dog kun langsomt frem. Endnu i 1846 manglede der Anlæg af ca. 78 Mil Veje i at naa de 180 Mil Chaussé, som man i 1841 havde sat sig som Maal. Det er betegnende for Jyllands daarlige Forsyning med Veje, at af de 78 Mil, der endnu manglede for at realisere Vejloven af 1841, skulde de 75 Mil anlægges i Jylland.

Herefter kom der Fart i Vejbygningen, og ved 1860ernes Midte, netop som Jernbanerne revolutionerede hele Transportvæsenet herhjemme, var Vejanlægget i det væsentligste afsluttet. Der fandtes da 182 Mil Chaussé, 640 Mil mindre Landevej og 3674 Mil offentlig Sidevej. Dette Vejnet var imidlertid højst ulige fordelt paa de forskellige Provinser. For hele Kongeriget faldt der 6,47 Mil Vej paa 1 Kvadratmil, men paa Øerne 7,98 mod 5,72 for Jylland. I hvilket Omfang Danmark inden Bantiden var forsynet med Veje, vil iøvrigt til en vis Grad fremgaa af Kortet over Post- og Ekstrapostlinier (Pag. 10); de fede Linier angiver Hovedpostlinierne og de punkterede Ekstrapostlinierne, der kan regnes at repræsentere Størstedelen af de mindre gennemgaaende Veje.

Jernbanerne overflødiggjorde naturligvis ikke Vejanlæggene, men bevirkede, at der herefter blev lagt mere Vægt paa Bivejene end tidligere. Der maatte skabes bedre Tilførselsveje til Stationerne, og af Hensyn til den øgede Mælkekørsel og til det større Behov for Gødning, Foderstoffer m.m. fandt der en stadig Forbedring af Vejnettet Sted.

Haand i Haand med en Udbygning af Danmarks Vejnet foregik en Forbedring af Færgeforbindelserne mellem Landsdelene. I 1828 indførtes saaledes Dampskibsfart mellem Nyborg og Korsør, i 1838 paa Assens-Aarøsund Overfarten og i 1834 og 1849 henholdsvis paa Overfarterne Kalundborg-Aarhus og Vordingborg-Gaabense. De vigtigste Overfarter hørte ved Aarhundredets Midte under Postvæsenet.

Ønskede man omkring 1850 at foretage en Rejse, kunde man enten henvende sig til Postvæsenet eller til Vognmandslavene, den saakaldte Ekstrapost.

Ekstraposten eller Vognmandslavene var paabudt og reguleret ved Lov. Det var paalagt Købstæderne, herunder København, at etablere Vognmandslav enten paa frivilligt Grundlag, eventuelt med Tilskud fra Kommunens Side, eller ved Tvang. Endvidere maatte Indbyggere, der havde Befordring af Hensyn til deres Erhverv, i visse Tilfælde træde hjælpende til. Foruden i Købstæderne etableredes disse Vognmandslav paa passende Steder rundt omkring i Landet, saaledes ved alle Overfartssteder, hvor Bønderne af Generalpostdirektionen kunde udtages som Vognmænd mod Fritagelse for Amtskørsler. I 1848 fandtes der udenfor Købstæderne 52 saadanne Ekstrapoststationer, i 1864 var de, bl. a. som Følge af Jernbanernes Fremkomst, faldet til 35.

Disse Ekstrapoststationer paatog sig Levering af Vogn med Forspand, men kun til nærmeste Ekstrapoststation, hvor det nye Vognmandslav sørgede for den videre Befordring. Til Folk, der ønskede Befordring med egen Vogn, leveredes der Forspand. Ellers foretoges Befordringen saa vidt muligt i holstenske Vogne, hvor Agestolene var ophængt i Fjedre. Hvor man ønskede det, blev Vognen mod Ekstrabetaling udstyret med Kalesche, Lædergardiner eller Overfaldslæder for Fødderne. Efter Tilskyn-

delse fra Poststyrelsen indførtes efterhaanden ogsaa Befordring i lukket Vogn, og fra 1841 kunde Befordringen paa Sjælland og Fyn udføres med Enspændervogn. Hastigheden var paa almindelig Vej en Mil i Timen.

Ogsaa Post- og Gæstgivergaardenes Forhold til de rejsende var statsreguleret og Priserne fastsat.

Men Priserne for Befordring med Ekstrapost tillod hovedsagelig kun de bedrestillede at benytte sig af dette Befordringsmiddel. For den jævne Mand stod kun Postvæsenets Pakkepost til Raadighed. Befordringen foregik i holstenske Vogne og var meget langsommelig, da Pakkeposten maatte omlæsses paa hver enkelt Poststation — længere havde Vognmændene nemlig ikke Befordringspligt.

Befordringsmulighederne med Pakkepost var i Begyndelsen af 1830'erne kun ringe. Paa Hovedruterne og de vigtigste Sideruter var der da kun Pakkepost en Gang ugentlig, paa andre kun hver fjortende Dag eller endnu sjældnere.

Fra 1830erne indledtes en Række Reformer med Hensyn til Personbefordringen, som i Løbet af en Menneskealder bragte den op nær Toppunktet af, hvad man kunde forlange under de eksisterende tekniske Forhold. Forbedringen af Persontransporten begyndte indenfor Vognmandslavene. I Begyndelsen af 1830'erne indførtes de saakaldte Dagvogne, der var underkastet de samme Bestemmelser som Ekstraposten. Kørslen blev udført med holstenske Vogne med Fjedre. I 1833 var der bl. a. Dagvognskørsel mellem København og Assens og Strib og med Korrespondance paa begge Sider af Storebælt. Noget senere kom der Dagvogne i Jylland mellem Fredericia og Horsens og mellem Aarhus og Aalborg.

Ogsaa Postvæsenet bidrog til Forbedringen af Personbefordringen. Pakkeposten udvidedes til nye Strækninger, og Befordringerne blev hyppigere. Men det vigtigste Skridt var, at man paa Hovedruterne begyndte at udskille Personbefordringen fra Pakkeposten ved at oprette selvstændige Personposter, de saakaldte Diligencer. Den første Diligence aabnedes for Trafik i 1832 i Hertugdømmerne paa Ruten mellem Altona og Kiel. I 1834 etableredes en dobbelt daglig Diligenceforbindelse mellem København og Nakskov, og fra samme Aar gik der to Gange ugentlig Diligence fra København til Altona, medens Diligencekørslen mellem København og Nørrejylland først kom i Gang i 1840 ved Oprettelse af Personpost mellem Haderslev og Aalborg een Gang ugentligt¹⁾.

Den lukkede Diligence betegnede et meget betydeligt Fremskridt. Den mest brugte Diligence var den firesædede, men der fandtes ogsaa Diligencer af langt større Kapacitet, saaledes benyttedes mellem København og Nordsjælland Diligencer med 9 og 11 Sæder.

Indførelsen af den lukkede Diligence betød en meget stor Forbedring af Rejsebekvemmelighed og Rejsehastighed. Medens Ekstraposten kørte med en Fart af 1 Mil i Timen, kørte Diligencen 1¼. Turen fra Haderslev til Aalborg kunde gøres paa 17 Timer.

Under Treaars-Krigen udbyggedes Diligencekørslen yderligere. Paa Grund af de særegne Forhold maatte der oprettes særlige daglige Postforbindelser paa alle Hoved-

1) Fr. Olsen: »Det danske Postvæsen 1808—1848«, p. 362 ff.

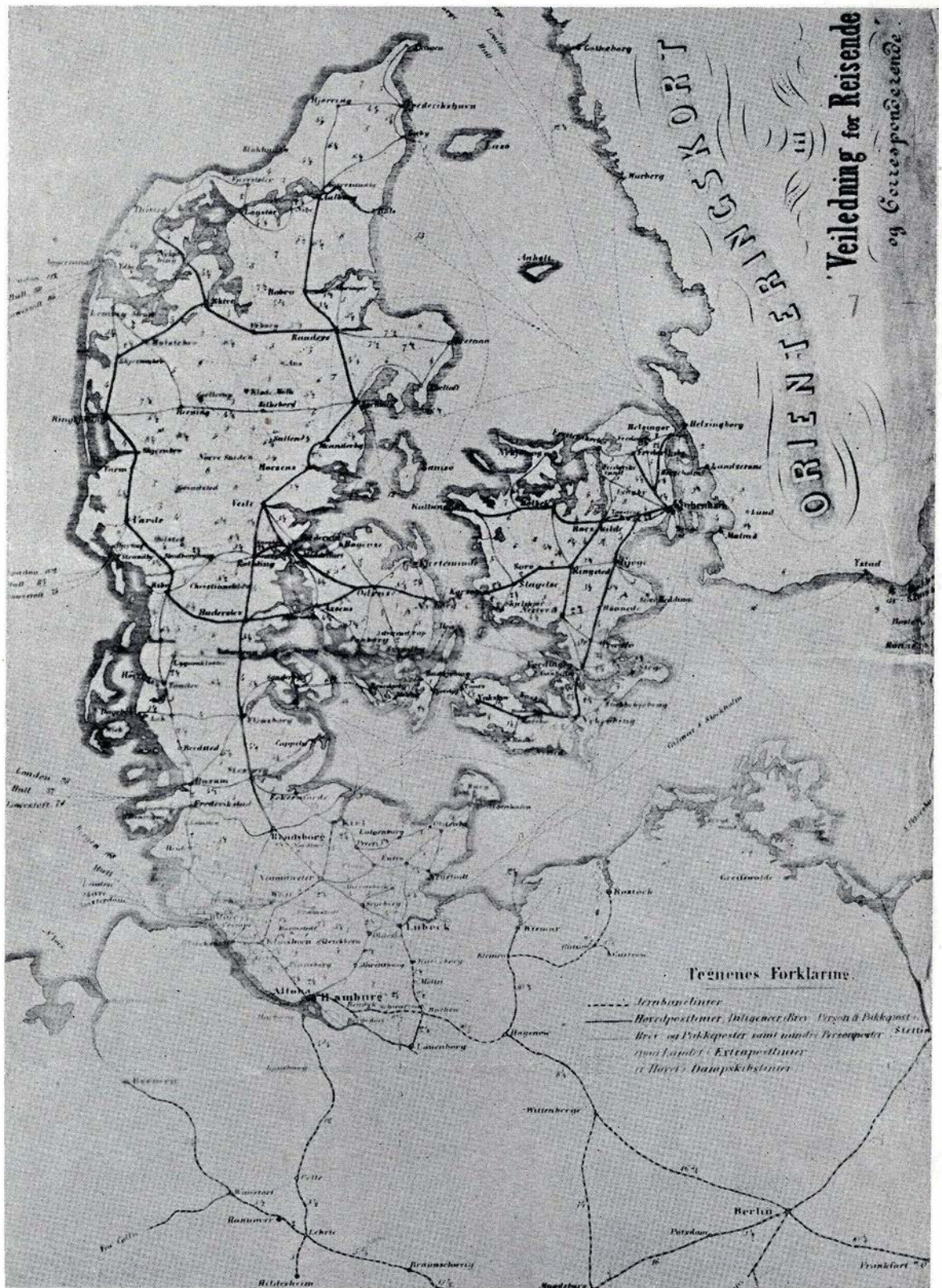


Fig. 1. Kort over Postruter ca. 1850.

ruter, og denne Udvidelse bevaredes ogsaa efter Krigens Afslutning, saaledes at der efterhaanden forefandtes Diligence eller lukkede Vogne ogsaa paa en stor Del af Sideruterne. Fra 1850 indførtes der ogsaa Personbefordring med de særlige Brevposter, hvor disse fremførtes med Fjedervogne.

Hvor stærk Udviklingen var før Banetiden, faar man et Indtryk af, naar man erfarer, at der i 1845 var Personbefordring paa 1550 km Rutelængde, men i 1861—62 paa 2893 km. I Løbet af 17 Aar steg Rutelængden altsaa til omtrent det dobbelte. Til yderligere Illustration af, hvorvidt man var naaet før Banetiden, kan man kaste et Blik paa vedføjede Kort fra omkr. 1850.

Det er nærliggende at stille Spørgsmaalet: hvor stor var Personbefordringens Omfang før Banerne. Desværre kan Spørgsmaalet ikke besvares, da der mangler en Statistik over Befordringen saavel med eget Køretøj som med Ekstraposterne. Men for den øvrige Befordring, altsaa Befordringen gennem Postvæsenet, findes der paalidelige Tal. I 1833 befordredes der 8300 Rejsende, i 1844 58.700 (9800 med Pakkeposten) og i 1855—56 137.000. Det vil sige, at i Løbet af godt 20 Aar steg Postvæsenets Personbefordring til det 16 à 17 dobbelte. Tydeligere Bevis behøves vel ikke for at fastslaa, at Transportvæsenet under den gamle Teknik var i rivende Udvikling før Banerne. Det er Diligencens Scjrsngang, som disse Tal afspejler. Lidt efter lidt udkonkurrerede den de andre Befordringsmidler. Den særlige Pakkepostbefordring indskrænkes efter 1856 for fra 1860 ganske at ophøre.

Men fra da af blev Diligencerne selv udsat for Konkurrence af Jernbanerne. De holdt imidlertid længe Stand. Ganske vist maatte Diligenceruterne ophæves, hvor Jernbanerne aabnedes, men de fik i Stedet for den Opgave at supplere Banenettet ved at skabe Forbindelse mellem Banelinierne og Poststationerne. Derfor ser man ogsaa, at Postruternes Længde ikke undergik nogen større Forandring før Aar 1900. Fra da af afløstes de hurtigt af private Vognmænd, som mod en aarlig Godtgørelse fra Postvæsenet befordrede Brev- og Pakkepost, medens Rejsende og Rejsegods modtoges for Kontrahentens Regning. Denne Kørsel foregik i stigende Grad med Automobil, og i 1911 lukkedes den sidste Personpostrute¹⁾.

Godstransporten til Lands før Banerne var af et forholdsvis ringe Omfang. Dels var Konkurrencen med Søtransporten, som alle Dage har været den billigste, stor, dels var Transportbehovet paa Grund af de økonomiske Forhold langt mindre end nu. Hver By med Opland udgjorde stort set en selvforsynende Enhed, og en landværts Transport over større Afstande har der kun været Tale om for meget faa Varers Vedkommende. Det drejede sig først og fremmest om Nødvendighedsartikler, hvis Produktion var lokalt afgrænsede, som f. Eks. Kalk, Tømmer og Trævarer.

Hvis man ønskede Godstransport ad Landevejen, kunde den naturligvis foregaa med eget Køretøj, ellers stod kun Vognmandslavene og Postvæsenet til Disposition, hvis man da ikke kunde leje Bønder hertil. Benyttede man Vognmandslav, maatte der en Omlæsning til, hver Gang man kom til en ny Station, hvilket naturligvis i betydelig Grad maatte forsinke Leverancerne. Benyttede man Postvæsenet, stod dettes Ekstrapost og Pakkepost til Disposition.

For Datidens Godsbefordring var Postvæsenets Pakkepost sikkert af en vis Betyd-

¹⁾ Jørgen Bergsøe: Postvæsenets Historie, 1918, p. 151 ff.

ning. Vi ved saaledes, at den blev benyttet til Befordring af Købmandsgods, og for Raamaterialer til indenlandske Fabrikker samt for alle i Landet forfærdigede Fabriksvarer gaves der Fragtbegunstigelser. Hæmmende for Godsbefordringen var imidlertid ogsaa her de mange Omlæsninger, som stillede særlige Krav til Emballagen; saaledes skulde alle større Stykker ikke alene være forsvarligt indpakkede, men ogsaa være forsynet med Haandtag.

For at fuldstændiggøre denne Oversigt over Transportforholdene før Banerne maa Søtransportens Betydning understreges. Den spillede dengang i det samlede Transportvæsen en langt mere dominerende Rolle end i Dag.

Forudsætningerne for den søværts Transport var som nævnt særlig gunstige. Af Landets ca. 70 Købstæder var de 60 forsynet med Havn, men hertil kom op imod 100 Udskebningssteder, Ladepladser og Anløbsbroer. Egne mere end 5—6 Mil til nærmeste

Bortset fra det vestlige Jylland havde ingen Søforbindelse.

Ved Aarhundredets Midte afspejlede den stigende inden- og udenlandske Handelsomsætning sig i en forøget Tonnage, og ved at Dampskibe fandt stadig større Indpas. Efterhaanden etableredes faste Ruteforbindelser, navnlig mellem Hovedstaden og de jyske Byer, og i 1865—66 fandtes der 11 ugentlige Forbindelser her. Ogsaa med Udlandet knyttedes der faste Ruteforbindelser; i 1865—66 havde danske Byer 14 ugentlige Forbindelser med Lybæk, hvoraf København 4 og Korsør 7, og Korsør havde 4 ugentlige Forbindelser med Kiel. Den søværts Omsætning var iøvrigt begunstiget ved den gældende Handelsordning, der tillod Skippere indenfor 3 Dage efter Anløb af Havn eller Ladeplads at forhandle Brænde, Tømmer, Jern, Salt m. m. Det var endvidere ved Plakat af 12. August 1820 Skipperne tilladt at fragte Passagerer forsynet med Pas.

Til Forstaaelse baade af den danske Jernbanepolitik og Jernbanernes Indflydelse paa Erhvervslivet er det af største Betydning at klarlægge Landets økonomiske Struktur ved 1800-Tallets Midte.

Det danske Erhvervslivs Struktur var omkring 1850 væsentligt forskelligt fra Nutidens. Danmark var dengang et udpræget Landbrugsland, idet ca. 80 % af Befolkningen levede udenfor Købstæderne. De vigtigste Varer indenfor *Landbrugsproduktionen* var Korn og Kvæg, medens Mejeri- og Flæskeprodukter dengang indtog en langt mindre betydelig Plads.

Kornproduktionen var ved Aarhundredets Midte i kraftig Opgang. Vi er ganske vist ikke i Stand til at redegøre for dette Opsving med nøjagtige Tal, men vi kan slutte os til, at det maa have været meget betydeligt, thi samtidig med at Landets Forbrug Aar for Aar steg som Følge af Befolkningstilvæksten, forøgedes Eksporten i hurtig Takt. Baggrunden for den forøgede Kornproduktion var bl. a. den forbedrede Sø- og Landkommunikation, som bragte Landet i nærmere Kontakt med det engelske Marked, hvis Behov for Korn var i stadig Stigen. Og det danske Korn var nu i Modsætning til tidligere i Stand til at optage Konkurrencen med Udlandets paa lige Fod.

De lokale Kommunikationsmidlers daarlige Tilstand hindrede dog mange Steder en rationel Landbrugsdrift. I den vestlige Del af Jylland var Vejnettet saa uudviklet, at Transporten af Korn og andre i Forhold til deres Værdi dyrt transportable Varer i Almindelighed ikke kunde betale sig, med mindre Priserne laa meget højt. Kornet

blev derfor i disse Egne daarligt rensed og behandlet og forbrugt paa Produktionsstedet.

1847 regnede Amtmand Bretton i Viborg saaledes med, at Kornet i to Trediedele af Jylland ikke var Genstand for Handel.¹⁾ De slette Kommunikationsmidler i Forbindelse med det daarlige Korn var ogsaa Grunden til, at Smugbrænderiet holdt sig saa længe i disse Egne; Brændevinen kunde lettere transporteres, da dens Værdi i Forhold til dens Vægt var langt større end Kornets.²⁾

Daarlige Veje og Mangel paa Adgang til Søtransport var ogsaa en væsentlig Aarsag til den store Rolle, som Studedefningen endnu spillede i det nordlige og vestlige Jylland, skønt Mejeridriften var i en vis Fremgang.

Haandværk og Industri beskæftigede ca. 20 % af Landets Befolkning. Det er forholdsvis langt mindre end i Dag, hvor dette Erhverv beskæftiger en Trediedel; mest paafaldende er dog *Industriens* beskedne Størrelse. Hvor langt tilbage Landet stod i saa Henseende fremgaar klart af, at der i 1839 kun fandtes 39 Dampmaskiner, og heraf var de 9 installeret paa Dampskibe. Dog var der omkring 1850 Tale om en vis Fremgang indenfor Industrien under Indflydelse af de heldige Konjunkturer og Nationalbankens forøgede Kreditgivning.

Men paa Trods af den industrielle Aktivitet omkring Aarhundredets Midte havde Industrien et yderst beskedent Omfang. Det drejede sig i al Almindelighed om meget smaa Virksomheder, og de var paa faa Undtagelser nær ikke i Stand til at selvforsyne Landet med dets dengang ringe Behov for Industrivarer. En meget væsentlig Del af vore Manufakturvarer fik vi dengang fra Hamburg og fra Hertugdømmerne, navnlig Holsten. Imellem Kongeriget og Hertugdømmerne var der i Virkeligheden Tale om en vis økonomisk Arbejdsdeling, da der efter 1852 var Toldfællesskab. De vigtigste af Monarkiets Industrivirksomheder laa i Holsten, og deres Hovedmarked var Kongeriget. *Haandværket* var ifølge de stadigt gældende middelalderlige Bestemmelser monopoliseret i Byerne og, forsaavidt der fandtes Lav, forbeholdt Lavsmedlemmerne. Hele dette Restriktionssystem var imidlertid gennemhullet som et Sold og blev endelig definitivt ophævet ved den nye Næringslovs Ikrafttræden i 1862. Denne Lov om fri Næring fik ogsaa Betydning for Jernbanerne, idet den fjernede enhver retslig Hæmning for Stationsbyernes Fremkomst.

En medvirkende Aarsag til Industriens ringe Omfang var *Hjemmeindustriens* og *Husflidens* kolossale Betydning, og det skønt disse under Indflydelse af de gode Landbrugsforhold var paa langsom Retur.

Til den nys givne Oversigt over Landbrugets og Industriens Vilkaar ved Aarhundredets Midte maa der føjes en Gennemgang af *Handelen og Handelens Veje*, thi først og fremmest Handelens Veje blev af afgørende Betydning for Diskussionen og Bestemmelserne om, hvor Jernbanelinierne skulde lægges. Saavel den indenlandske som den udenrigske Handel og Transithandelen skulde hver paa sin Maade faa Betydning for Jernbaneanlægene.

I et Land med en saa ensartet erhvervsgeografisk Struktur som Danmark kunde der ikke være Basis for nogen *indenlandsk Handel* i større Omfang, naar man ser bort fra

¹⁾ (RA). Jernbanekom. af 10. Dec. 1835. Jernbanesager 1844—47. RA betyder her og i det følgende Rigsarkivet. ²⁾ (RA). Generaltoldkammerets og Kommercekollegiets danske Forestillinger 1844, Nr. 80.

Handelen mellem de enkelte Byer og deres Opland og Handelen mellem Provinsen og København. De enkelte Provinser var nemlig i det væsentlige selvforsynende med alle Nødvendighedsartikler; det var kun faa og mere luksusbetonede Varer, man maatte hente udefra, selv om der paa denne Tid, som Følge af den stærkt stigende Nationalvelstand og den forøgede Arbejdsdeling, var en stærkere Efterspørgsel efter disse Varer end tidligere.

Handelen mellem Byerne og deres Opland blev indtil 1862 til en vis Grad fremmet af den herskende Næringslovgivning. Thi i Lighed med hvad Tilfældet var for Haandværkets Vedkommende, havde de enkelte Byer et vist omend efterhaanden noget svækket Monopol paa Handelen. En Bresche i denne Monopolstilling var der blevet skudt allerede i 1845, da det blev tilladt Landmændene at opkøbe Landbrugsprodukter paa Landet for at føre dem til Købstæderne og sælge dem. Men først i 1862, da den ny Næringslov traadte i Kraft, blev Monopolet endeligt ophævet saavel for Handelen som for Haandværkets Vedkommende.

Den almindelige Højkonjunktur medvirkede til at intensivere Handelen med Byerne og deres Opland, og i samme Retning virkede den i 1851 og 1852 ophævede Portkonsumtion, en Afgift, der blev erlagt af en Række indenlandske Produkter, naar de førtes ind i Købstaden. Ogsaa for Varer, der blev transporteret ad Jernbane, maatte der erlægges Konsumtionsafgift, og paa Banegaardene ved København og Roskilde var der ifølge Bekendtgørelse af 29. Maj 1847 oprettet Konsumtionsskriverkontorer, hvor Varerne skulde angives, og Konsumtionsafgiften erlægges¹⁾.

Foruden denne Handel var kun Handelen mellem Provinsen paa den ene Side og Hovedstaden paa den anden Side af Betydning. København maatte alene i Kraft af sin Størrelse — den havde i 1850 ca. 130.000 Indbyggere, eller omtrent lige saa meget som samtlige Landets Købstæder — drage en betydelig Del af den indenlandske Handel til sig. Men København var ikke alene en Konsumtionsby, den var ogsaa Fordeler af importerede Varer og et Produktionscentrum.

Men Hovedstadens Betydning som Afsætningsmarked og Produktions- og Fordelingscentrum var meget varierende for de forskellige Provinser. Dens naturlige Opland var Sjælland; dette gælder frem for alt Landtransporten, som, efter at Vejnettet var udbedret, spillede en stigende Rolle. I 1840'erne blev saaledes ca. Halvdelen af alt Korn og alle Kornvarer, der førtes til København, transporteret pr. Akse. Landtransporten kunde dog paa ingen Maade maale sig med Transporten til Søs. For 1845 findes følgende statistiske Oversigt over Skibe indgaaet til København fra indenlandske Steder:

	Antal	Drægtighed i Vægttons	Bestuvning i Vægttons
Fra Sjælland og Møn	1.112	25.350	22.912
- Fyn og Langeland	332	8.916	7.974
- Lolland-Falster	365	10.484	9.954
- Bornholm	273	4.450	3.604
- Jylland	521	17.932	15.992
Ialt	2.603	67.132	60.436

¹⁾ Axel Nielsen: Industriens Historie i Danmark, 1944, p. 309.

Tabellen viser klart, at Sjælland var Hovedstadens egentlige Opland, og at Jyllands Betydning forholdsvis var meget ringe. Jyllands Andel i den samlede Tilførsel til Hovedstaden var beregnet efter Vægt kun en Fjerdedel, og ved Vurderingen heraf maa man tage i Betragtning, at Jylland baade var den største og folkerigeste af de danske Provinser. Tilførslerne fra Fyn-Langeland og navnlig fra Lolland-Falster var relativt langt større. Det skulde da ogsaa ved Diskussionen om Jernbaneanlæg vise sig, at Jydernes Interesse i en Jernbaneforbindelse med København ikke var meget stor.

De Produkter, der førtes til Hovedstaden, var foruden Korn og Kornvarer navnlig Brændsel, Kvæg og Byggematerialer.

Københavns Udførsel til de danske Provinser bestod for Størstedelen af Industri- og Kolonialvarer. Den samlede Udskibning til Søs udgjorde i 1845 37.800 Tons, hvoraf knapt en Trediedel til Sjælland og godt en Trediedel til Jylland¹⁾. Den landværts Udførsel er hovedsagelig blevet afsat i det nærmeste Opland.

Den indenlandske Handel mellem Kongerigets enkelte Provinser var meget ringe. Naar vi ser bort fra Tilførslerne til København, beløb Summen af de Vareenheder, der ad Søvejen førtes fra et Toldsted til et andet, sig kun til ca. 24.000 Tons, altsaa mindre end Jyllands samlede Omsætning med Hovedstaden. At ogsaa den landværts Handel mellem de forskellige Egne var ringe, synes at fremgaa af, at kun syv til otte Fragtmænd var beskæftiget med Varetransport mellem Viborg, Aalborg, Hobro, Randers og Aarhus²⁾.

Hvad den *udenrigske Handel* angaar, saa var Danmarks vigtigste Afsætningsmarkeder for Overproduktionen af Landbrugsvarer Norge, Hertugdømmerne, Nordtyskland og England. For Landets førende Eksportartikel, Kornet, var England Hovedmarkedet, og dets Betydning som Afsætningsomraade forøgedes Aar for Aar.

Englands gradvise Overgang til den fuldkomne Frihandel i Løbet af 1800-Tallet — for Kornimportens Vedkommende ophævedes al Told i 1849 — fik de mest indgribende økonomiske Følger ikke alene for England, men for hele Europa. En international Arbejdsdeling i en hidtil ukendt Maalestok fandt Sted, under hvilken England forsynede store Dele af Verden med Industriprodukter mod til Gengæld at importere Landbrugsprodukter. De stadig stigende Priser paa Landbrugsprodukter kom ikke mindst Danmark til gode og medførte en Aar for Aar stigende Nationalindtægt.

Den danske Korneksport til England var i hurtig Vækst, og det var altsaa først og fremmest Jylland — og det vil, som vi tidligere har set, i Realiteten sige Østjylland — der gennem den stigende Korneksport økonomisk blev knyttet til England. Dets Korneksport voksede i dette Tidsrum med hele 175 %, medens ingen af de øvrige Provinser kunde fremvise en Stigning paa over 60 %. Jyllands Andel i den samlede Korneksport var i Tidsrummet 1854—1857 hele 39,25 %, som Nr. 2 kom Sjælland med 26,76 %³⁾. Medens Jyllands økonomiske Tilknytning til Hovedstaden var forholdsvis ubetydelig, var paa den anden Side den økonomiske Afhængighed af de udenlandske Afsætningsmarkeder i hastig Vækst. Dette Forhold bidrager i væsentlig Grad til Forklaring af den jyske Modvilje mod Hovedstaden, som skulde give sig saa drastiske Udslag under Jernbanedebatten.

¹⁾ Bergsøes Statistik 1848 II, p. 483 ff. ²⁾ Sammesteds p. 489, (RA) Jernbanekommissionen 10. Dec. 1835. Jernbanesager 1844—1847. ³⁾ Produktengeschäft der dänischen Monarchie, 1861.

Langt den største Del af denne Korneksport gik gennem Provinsbyerne, og for de større Købstæder medførte Kornhandelen et hidtil ukendt økonomisk Opsving, og denne Periode staar derfor ogsaa med Rette i Danmarks økonomiske Historie som Provinsbyernes Storhedstid.

Medens Københavns Befolkningstilvækst fra 1834 til 1855 kun beløb sig til 20 % — altsaa ikke engang 1 % i Gennemsnit om Aaret — var Forøgelsen i denne Periode for de ti største Provinsbyers Vedkommende mellem 29 og 57 %¹⁾.

Men der var ogsaa andre end Provinsbyerne, der tjente paa denne blomstrende Handel. Det var Hamburg. Fristaden spillede paa denne Tid en overordentlig stor Rolle for det danske Erhvervsliv som Kreditgiver²⁾, og det var ogsaa Hamburg, som i meget vid Udstrækning finansierede Korneksporten, navnlig fra Jylland. De danske Provinskøbmænd var ofte reduceret til blot at være Kommissionærer for hamburgske Handelshuse.

Hamburgs Greb om vor vigtigste Eksportvare skyldtes Stadens Kapitalstyrke, men omkring Aarhundredets Midte var dette Tag dog ved at løsnes. De gode Konjunkturer og Kreditinstitutternes Vækst var ved at gøre Landet selvforsynende med Kapital. Krisen i 1857 kom den nationale Kreditgivning til uventet Hjælp. Paa et Tidspunkt, da det af Krisen haardt ramte Hamburg ikke kunde yde den nødstedte danske Købmand nogen Kredit, men tværtimod maatte trække sine Penge hjem, traadte københavnske Handelshuse, som ved Statens Hjælp forholdsvis hurtigt blev hjulpet over Krisen, i Hamburgs Sted. Fristaden genvandt aldrig sin tidligere Stilling som Kreditgiver — den var og forblev afløst af en national dansk Grossiststand, som fra nu af fik en væsentlig Andel i Korneksportens Finansiering.

Af andre Landbrugseksporter eksporterede Danmark en Del saltet Kød og Flæsk, smaa Mængder Smør, levende Svin og Heste. Men disse Eksportartikler var kun af sekundær Betydning. De sattes ganske i Skygge af Kvægeksexporten, som var Danmarks næstvigtigste Udførselsvare.

Kvæghandelen var først og fremmest en Studehandel, og den var næsten udelukkende et jysk Anliggende. Studeeksporten var i Virkeligheden en Eksport af Halvfabrikata, idet Studene i Almindelighed ikke eksporteredes i helfedet Tilstand, men i halvfedet eller mager Tilstand førtes til Marsken Syd for Kongeaaen, for i dens side Græsgange at faa den tilstrækkelige Efterfedning. De dreves to Gange om Aaret, dels om Foraaret, dels om Efteraaret, fra Studeegnene i Nord- og Vestjylland til Markederne i Itzehoe og Husum. Gennem denne omfattende Studehandel var hele den nordvestlige og vestlige Del af Jylland økonomisk meget nær knyttet til Hertugdømmerne og Hamburg.

For en rationel Betragtning var denne Handel daarligt organiseret. Man udførte som nævnt Studene som Halvfabrikata og overlod Forædlingen til Hertugdømmerne og Hamburg, som herved fik en anselig Del af den Fortjeneste, der ellers vilde være tilfaldet Kongeriget. Hertil kom, at den lange Drivning fra Nordjylland til Hertugdømmerne i mere end een Henseende var meget bekostelig. Drivningsomkostningerne for en Stud fra Limfjorden til Husum eller Itzehoe anslog man til tre til fire Rdl., og hertil kom Studenes Vægttab paa den lange og anstrengende Rejse. Det blev i 1847

¹⁾ Paa Grundlag af statistisk Tabelværk. ²⁾ Rich. Willerslev: Nationaløk. Tidsskr., 1945, 4. Hefte.

angivet til omkring 100 Pund pr. Stud, ofte mere¹⁾. Da Konkurrencen fra andre Lande i første Halvdel af 1800-Tallet tilmed var stor og de jyske Stude ofte i daarlig Forfatning, var Studehandelen paa Retur. Men i 1844 aabnedes der Mulighed for en Udvidelse af det danske Eksportmarked, idet England i dette Aar ophævede Kvægtolden, saaledes at der nu begyndte en Eksport af dansk Kvæg til England over Hamburg. Nu var Chancerne til Stede for selv at overtage Fedningen af Studene og sende dem direkte til det engelske Marked²⁾. Allerede i 1840'erne havde der været Tanker fremme om en Søforbindelse mellem England og den jyske Vestkyst fra en Havn ved Hirtshals og fra Aggerkanalen. Det blev imidlertid ikke her, at Udgangspunktet for den direkte Kvægekspport til England kom til at ligge, men derimod i Tønning og i Hjerting.

En Etablering af en direkte Handelsrute mellem Vestkysten og England fik navnlig efter 1848 ikke alene udfra økonomiske, men ogsaa udfra nationale Motiver en Række kraftige Fortalere. Blandt disse maa vi nævne Dr. C. M. Poulsen. Vestjyllands ensidige Handel med Øksne havde efter hans Mening bidraget til at fjerne det vestlige Jylland fra det øvrige Kongerige og knyttet det til Hertugdømmerne i Interesser og Pengevæsen. I Tilknytning til England laa Garantien for vor økonomiske Uafhængighed og nationale Selvstændighed³⁾.

Fra 1850 begyndte en direkte Dampskibsfart mellem Hjerting og England, men Eksporttallene var smaa, og da Landings- og Udskibningsforholdene ved Hjerting var ringe, kunde Sejladsen ikke opretholdes. Først efter 1864 blev Bestræbelserne for at oprette en direkte Forbindelse mellem Vestkysten og England kronet med Held. Men paa Trods af at Udskibningsstedet ved Hjerting kun blev et kort Intermezzo, er det dog i denne Forbindelse af stor Interesse. Det fik nemlig den største Indflydelse paa Overvejelserne om, hvorledes Jernbanerne i Jylland burde anlægges. I det hele taget kan den ret udviklede Problemstilling angaaende Jernbaner i Danmark før de store Anlæg i Tiden efter 1860 ikke forstaaes, med mindre man har gjort sig klart, at de forskellige Provinser og Landsdele endnu ikke var vokset sammen til et økonomisk Hele med ensartede økonomiske Interesser. Deres økonomiske Interesser var ikke alene forskellige, men stod undertiden i direkte Modsætning til hinanden. Sjælland og Øerne var nært knyttede til Hovedstaden som det vigtigste Afsætningsmarked og den betydeligste Vareleverandør. Her var man en afgjort Modstander af Hamburgs betydelige Indflydelse paa det økonomiske Liv. Men i Vest- og Nordvestjylland havde man gennem Aarhundreders Samkvem med Hansestaden og Hertugdømmerne vænnet sig til at betragte Hamburg som det kommersielle Centrum, og Vest- og Nordvestjylland som Hansestadens naturlige Opland. Endelig var Østjylland den af de danske Landsdele, som havde haft den største Andel i den forøgede Eksport paa England, og først ved Aarhundredets Midte begyndte man i Vestjylland at faa Øjnene op for, at et forøget Samkvem med England maaske ogsaa kunde komme disse Egne til gode.

¹⁾ Gierløff: Frimodig Besvarelse 1847, p. 381. — R. Fenger: Om Kvægavlen paa den jyske Halvø 1864, p. 33. ²⁾ C. M. Poulsen: Om den direkte Dampskibsforbindelse 1849, p. 4. ³⁾ C. M. Poulsen: cit. Værk p. 13, 16. — Fr. Klee og C. M. Poulsen: Proposed System of Railway in Denmark 1852.