

II. Hovedtræk af Banernes historiske Udvikling

De første europæiske Jernbaneanlæg. Jernbanen Altona-Kiel

JERNBANEANLÆGGENE i Europa fra første Halvdel af 1800-Tallet maa ikke betragtes isoleret. De var et Led i og markerede det foreløbige Højdepunkt i en Revolution af hidtil ukendt Format indenfor Transportvæsenet; denne satte ind ved Begyndelsen af 1800-Tallet med de macadamiserede Veje, i Danmark efter den revolutionerende Vejlov af 1793.

Vejene fik imidlertid hurtigt i visse Lande en Konkurrent i Kanalerne. I Danmark med dets enestaaende Muligheder for Søtransport fik denne Kanalbygning aldrig nogen større Betydning. Det tredje og foreløbig sidste Led i denne Transportrevolution blev Jernbanerne. I 1825 aabnedes den første lille Jernbane mellem Stockton og Darlington, og samtidig forelagdes der Parlamentet en Ansøgning om Tilladelse til at anlægge en Jernbane mellem Manchester og Birmingham. Denne aabnedes for Drift i 1830, og den var den første betydeligere Jernbane i Verden, hvorfor man som oftest sætter »Jernbanealderens« Begyndelse til 1830. Manchester-Birmingham Banen blev nemlig i England straks fulgt af en Række nye Jernbaneanlæg. Alene i Aarene mellem 1834 og 1836 blev der investeret omkring 90 Mill. Pund i Jernbanebyggeri. Denne Jernbanealder markerede Begyndelsen til en uhyre Forøgelse af den engelske Produktion indenfor alle Industrigræne. Den styrkede — i al Fald for en Tid — den engelske Industris Monopolstilling i Verden, og den indledte en ny Fase indenfor den industrielle Revolution: den moderne Tungindustri Tid.

Allerede i Slutningen af 1820'erne anlagdes de første Jernbaner i U. S. A. og i Belgien. I Tyskland aabnedes den første Jernbane i 1835 mellem Nürnberg og Fürth, og i 1830'erne og 1840'erne anlagdes en Række Jernbaner, som forbandt de store Befolkningscentre med hinanden. I 1850'erne, paa samme Tid som den industrielle Revolution for Alvor slog igennem paa Fastlandet, og de store Aktieselskaber opstod, har vi Jernbanernes Blomstringstid. I Frankrig udbyggedes i dette Tidsrum 6 Jernbaner, og samtidig var der i Preussen grundlagt forskellige Jernbaneaktieselskaber med en samlet Kapital paa 420 Mill. Mk., som udgjorde mellem en Femtedel og en Sjettedel af alle i Preussen fra 1851—1870 grundlagte Aktieselskabskapitaler.

Det er bemærkelsesværdigt, at Jernbanebyggeriet først og fremmest slog igennem i England og U. S. A. Blandt de europæiske Lande var England i dette Tidsrum paa Trods af de naturgivne udmærkede Transportforhold og det veludbyggede Kanalsystem det med Jernbaner bedst forsynede Land. Men ogsaa i Kontinentalstaterne, navnlig Frankrig, Belgien og Tyskland, udvidedes Jernbanenettet i denne Periode kraftigt.

I det lange Løb kunde denne Udvikling naturligvis ikke lade Danmark uberørt. Men at den danske Regering paa et saa forholdsvis tidligt Tidspunkt som i Midten af 1830'erne kom til at beskæftige sig med Planer om Jernbaneanlæg i Hertugdømmerne skyldes preussiske Projekter om at fremme Transithandelen mellem Hamburg og Lybæk ved Anlæg af en Jernbane.

Det er forstaaeligt, at en Rute som den mellem Hamburg og Lybæk hurtigt vakte jernbaneinteresserede Kredses Opmærksomhed. Delvis som Følge af Øresundstolden fandt en anselig Del af Transithandelen mellem Nord- og Østersø Vejen over Hamburg og Lybæk, og en Jernbane vilde yderligere fremme den.

Den danske Regering maatte saavel udfra finansielle som handelspolitiske Synspunkter være Modstander af denne og lignende Planer om en Jernbaneforbindelse mellem Nord- og Østersøen. Der var imidlertid efter Regeringens Opfattelse kun een Maade, hvorpaa disse Planers Realisation kunde forhindres, og det var ved at overflødig gøre dem ved Anlæg af en Transitbane paa det danske Monarkis Territorium. For at overveje dette Spørgsmaal samt tage Stilling til, hvor en eventuel Jernbane bedst kunde anlægges, og hvorledes den skulde finansieres, nedsattes den 10. December 1835 en Jernbanekommission. Resultatet af Kommissionens og Regeringens Overvejelser fremlagdes for Offentligheden i Form af Jernbaneloven af 18. Maj 1840, den første Lov om Jernbaner i Monarkiet. Skønt Loven kun omhandler Vilkaarene for Anlæg af Transitbaner i Hertugdømmerne, er den dog ogsaa af en vis Interesse for det egentlige Danmark, idet den i betydelig Grad kom til at faa Indflydelse paa den senere danske Jernbanelovgivning¹⁾.

Som paavist af en tysk Forsker var den danske Anordning ikke noget udpræget selvstændigt Arbejde, men var i meget høj Grad paavirket af den preussiske Jernbanelov af 3. November 1838. For adskillige Paragraffers Vedkommende var der ligefrem Tale om direkte Afskrift. Men trods denne utvivlsomme Afhængighed kan der dog ogsaa fremhæves visse originale Træk i den danske Anordning, navnlig forsaavidt angaar Forholdet mellem Stat og Jernbane. Den danske Stat gav saaledes Tilsgagn om at tegne sig for op til en Fjerdedel af Aktiekapitalen, og Jernbanerne i Hertugdømmerne fik en Koncession paa mindst 50 Aar, i Preussen kun paa mindst 30 Aar; der var for den danske Regerings Vedkommende ikke Tale om nogen Begrænsning af Gevinsten uden for saa vidt angaar Bestemmelsen om Maksimalkosterne, medens Regeringen i Preussen forbeholdt sig en Reduktion af Tariffen, naar Nettoindtægten oversteg 15 %. I Preussen skulde der endvidere betales Afgift af Banernes Indtægter, og der var ikke Tale om toldfri Import af Materialer til Anlægget²⁾.

Af andre Begunstigelser maa nævnes, at de til Jernbaneanlægget nødvendige Jordarealer blev fritaget for Skat, og de Jordomraader, der tilhørte Staten, blev vederlagsfrit stillet til Raadighed.

Paa den anden Side sikrede Staten sig en vis Indsigt med den tekniske Udførelse, Myndighed med Hensyn til Fastsættelse af Taksternes Maksimumsbeløb og forbeholdt sig endvidere en Postvogn samt i Krigstid Troppetransport paa Banen og førte endelig

¹⁾ Hedrich: Die Entwicklung d. schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens 1915 p. 21 ff. R. Berg i Nationaløk. Tidsskr. 1896, p. 9 ff. ²⁾ Hedrich, cit. Værk, p. 31 ff.

gennem en kongelig udnævnt Kommissarius Tilsyn med Jernbaneanlægget. Kommissarius havde Myndighed til at overvære og sammenkalde til Direktionsmøder.

Hvad til Slut angaar Erhvervelsen af Grundstykker til Jernbaneanlægget, fastsloges Ekspropriationsloven for Veje af 28. November 1837 som gældende Lov.

Loven blev modtaget med blandede Følelser i Kongeriget og Slesvig. Den antoges med rette ensidigt at være til Fordel for en Jernbane mellem Kiel og Altona, og en saadan Bane var ikke velset i Flensborg og København. I Flensborg ønskede man en Jernbane fra denne By til Tønningen paa Vestkysten, og i København frygtede man for, at en Bane fra Altona til Kiel vilde betyde forøget Konkurrence for København. I Særdeleshed var man bange for, at den hamburgske Konkurrence vilde ødelægge de Rester af den oversøiske Handel, som København havde bevaret.

Indenfor Regeringen selv havde man imidlertid ogsaa faaet sine Betænkeligheder.

Hovedformaalet med Jernbanen havde som nævnt været at bevare og udvide Transiten mellem Nord- og Østersøen for Monarkiets Byer, men det kunde ikke nægtes, at en Jernbane Altona-Kiel maatte formodes at faa de af Kritiken udpegede ugunstige Virkninger for den direkte Handel. Som en Modvægt herimod gjaldt det om at opmuntre den oversøiske Handel, og Midlet hertil fandt man i den ved Forordningerne af 1842 og 1844 ydede Remission. Herefter fik alle Skibe, der mindst til Halvdelen var ladet med Produkter indtaget i dansk Havn, ved Sejlads paa de oversøiske Steder og ved direkte Hjemførsel af Varer herfra en 25 % Remission, d. v. s. Tilbagebetaling af Tolden ved Indførslen.

Der er saaledes en indre Forbindelse mellem de to for den danske økonomiske Historie saa betydningsfulde Love om Jernbaner i 1840 og om Remissionen af 1842 og 1844.

Derimod var der fra Regeringens Side ikke Tale om at give en slesvigsk Transitbane noget Fortrin fremfor en holstensk, og under disse Forhold var Projekter om andre Baner end den, der udgik fra Altona, dødsdømt indtil videre, idet det — trods lokkende Løfter om store Dividender — viste sig helt umuligt at rejse de fornødne Penge.¹⁾ Selv for Banen Altona-Kiel viste det sig overordentlig vanskeligt at fremskaffe Kapitalen, da Hamburg som Protest mod den valgte Linie holdt sig helt tilbage ved Financieringen. Regeringen maatte forøge sit Tilskud til godt en Fjerdedel²⁾, og den 18. September 1844 kunde Banen aabnes for Drift under Navn af Christian VIII's Nordøstersøjernbane.

Det vil ligge uden for dette Værks Rammer at give en Redegørelse for Hertugdømmernes Jernbanevæsen³⁾ og de økonomiske Konsekvenser heraf. Anderledes stiller det sig imidlertid med den ovenfor omtalte Altona-Kiel Bane; den fik en meget stor Indflydelse ikke alene paa de økonomiske Forhold i Hertugdømmerne, men ogsaa paa Handelsforholdene i Monarkiet og kom til at paavirke saavel den offentlige Mening som Jernbaneprojekterne i Kongeriget. De økonomiske Problemer, hvorom Interessen ud fra Kongerigets Synspunkt navnlig koncentrerer sig, er: hvilken Betydning fik denne Bane for Transithandelens Retning og Størrelse, og hvorledes indvirkede den paa Kongerigets kommersielle Afhængighed af Hamburg.

¹⁾ »Fædrelandet« 7. Juni 1841. ²⁾ Hedrich, cit. Værk p. 53. ³⁾ 23. Juni 1854 aabnedes Glückstadt-Elmshornbanen, 18. Sept. 1845 Neumünster-Rendsburgbanen og 25. Okt. 1854 Flensburg-Husum-Tønning Jernbanen for Trafikken.

Indtil 1851 — da der aabnedes en Jernbaneforbindelse mellem Hamburg og Lybæk — havde Altona-Kiel Banen Monopol paa Jernbanetransitten mellem Nord- og Østersø. Der indtraadte i disse Aar en vis Vækst i den transiterede Mængde via Altona-Kiel, som i hvert Fald tildels maa tilskrives Jernbanen. Men om en Revolutionering af Transitforholdene, saaledes som det havde foresvævet Regeringen, var der ikke Tale om, thi samtidig med Væksten i Transitten Altona-Kiel foregik der en Forøgelse af Transitten ad Hamburg-Lybæk Ruten¹⁾, og efter Hamburg-Lybæk Banens Aabning i 1851 var enhver Mulighed for en Omlægning af den traditionelle Handelsvej udelukket.²⁾

Tilbage bliver Spørgsmaalet om, hvorledes Altona-Kiel Banen indvirkede paa Kongerigets kommersielle Afhængighed af Hamburg.

Der er ikke nogen Tvivl om, at Altona-Kiel Jernbanen bidrog til at forøge den indirekte Import fra Hamburg via Kiel, og at det var med god Grund, at Handelskredsene i København med Ængstelse imødesaa denne Banes Aabning. Fra 1844 til 1847 steg Kongerigets indirekte Import fra Hamburg med godt 33 %. Denne Vækst i Importen faldt dog ikke i lige Grad paa Provinsen og Hovedstaden, idet Provinsens Andel voksede med omtrent 50 % og Hovedstadens med ca. 30 %. Under Trearskrigen fra 1848 reduceredes den indirekte Import meget betydeligt, men det var kun en midlertidig Foreteelse, som afløstes af en kraftig Stigning efter 1851, navnlig til Provinsen.

Resultatet af Undersøgelsen er altsaa, at Altona-Kiel Banen, der af Regeringen var tænkt som en Transitbane mellem Nord- og Østersø med det Formaal saa vidt muligt at drage Varetransporten over den jyske Halvøs Fod bort fra den almindeligt benyttede Rute Hamburg-Lybæk, langt fra fik den Betydning, som var tiltænkt den. Derimod kom Banen til at spille en anden og af Regeringen slet ikke tiltænkt Rolle, idet den befordrede Hamburgs Indflydelse paa det danske Marked.

Paa den anden Side maa det fremhæves, at Remissionen, der var indført som en Modvægt mod Hamburgs Indflydelse paa det danske Marked, bevirkede, at Afhængigheden blev mindre, end den ellers vilde være blevet. Som Følge af Begunstigelserne for den oversøiske Sejlads frigjorde Kongeriget sig nemlig fra 1840erne for Hamburgs dominerende Stilling paa Kolonialvarernes Omraade. Landet blev stort set selvforsynende med disse Artikler og var endog i Stand til at eksportere ikke ubetydelige Kvanta. Hamburgs Eksport til Kongeriget ændrede under Indflydelse heraf Karakter og kom i højere Grad end tidligere til at bestaa af Manufakturvarer.³⁾

De første danske Jernbaneplaner og den offentlige Mening

Med den i 1835 nedsatte kgl. Jernbanekommission havde man i Virkeligheden fra officielt dansk Hold anerkendt den Betydning, som Jernbaner kunde faa for vort kommersielle Forhold til Udlandet. For Baner i selve Kongeriget nærede man derimod fra Statens Side absolut ingen Interesse. Jernbaner kunde ifølge Regeringens Opfattelse have en betydelig, ja afgørende Indflydelse paa Monarkiets Handel med Ud-

¹⁾ (RA) Beretning om Jernbanerne i Hertugdømmerne. Kiels Handel und Industrie 1801—1857, 1860, p. 153 ²⁾ (RA) Beretning om Jernbanerne i Hertugdømmerne. Kiels Handel und Industrie, p. 153. ³⁾ R. Willerslev i Nationaløk. Tidsskr. 1945, 4. Hefte, p. 142 ff.

landet og dermed blive bestemmende for Statens Stilling indenfor Verdensøkonomien. At Jernbaner ved en billigere og hurtigere Transport maatte medføre de største Fordele for Landets Erhvervsliv i det hele taget, stod man endnu ganske uforstaaende overfor. Det var da ogsaa forholdsvis sent — først i 1840 — at der overfor Offentligheden blev fremsat Forslag om Jernbaneanlæg i det egentlige Danmark. Og Forslaget fremkom fra privat Side. Dette Projekt er paa flere Maader typisk for de særlige danske Forhold. Forslaget, der gik ud paa en Jernbaneforbindelse blot mellem København og Roskilde, blev fremført ikke af Mænd fra Erhvervslivet, men af to Embedsmænd, S. Hjorth og G. Skram. Det økonomiske Liv i Hovedstaden, navnlig indenfor Handelen, var jo netop i 1840 nede i den dybeste Depression, og der var blandt dets Repræsentanter ingen, der paa dette Tidspunkt tiltænkte sig Evner, i hvert Fald ikke Kapitalstyrke, til at binde an med en saa krævende Opgave som Anlæg af en Jernbane.

Forslaget om Roskildebanen blev da heller ikke i første Omgang Genstand for nogen videre Diskussion. Det blev anmeldt en Gang eller to i de større københavnske Aviser og i Roskilde Avis og blev derefter af Offentligheden lagt paa Hylden¹⁾. En offentlig Opinion til Fordel for Jernbaneanlæg eksisterede i Virkeligheden ikke. Og der skulde gaa flere Aar før en saadan blev vakt. Endnu i Begyndelsen af 1844 var der ingen Interesse for Jernbaneanlæg i Landet. Det ses vel intet Steds klarere end gennem de Forsøg, som det sjællandske Jernbaneselskab gjorde for at faa sine Aktier afsat paa det indenlandske Marked. Paa Trods af, at man gennem Pressen²⁾ havde et velegnet Middel til at faa store Befolkningslag interesseret, lykkedes det herhjemme kun at faa afsat 1129 af de 7500 Aktier³⁾, Resten tegnedes saa godt som udelukkende i Hamburg. Skønt Tegningen af Jernbaneaktier i 1844 gik overordentlig trægt herhjemme, betegner Aaret alligevel en Kovending i den offentlige Mening. Opinionen til Fordel for Jernbaner voksede sig ikke stærk lidt efter lidt, men brød pludselig og uventet frem i Sommeren 1844. Fra nu af var Tilhængerne af Jernbaner i Danmark i stadig Vækst.

Baggrunden herfor er vel først og fremmest Depressionens Ophør paa Grund af de usædvanligt gode Høstaar og den københavnske Handels Fremgang. Men den umiddelbare Anledning dertil er dels Aabningen af Altona-Kiel Banen, og navnlig den smittende udenlandske Jernbanefeber. 1844 var nemlig et Højkonjunkturaar for Jernbaneanlæg i Europa. De første Jernbaners gode Forrentning havde drevet Efterspørgslen efter Jernbaneaktier kraftigt frem, og i 1844 udartede det til en sand Mani for Jernbaneaktier. Mange Emissioner blev strakt overtegnet med et mangedobbelt Beløb, og selv Aktierne for en Bane som den mellem København og Roskilde, hvis Rentabilitet i hvert Fald maatte synes tvivlsom, blev afsat med rivende Fart til en Kurs af 105—106⁴⁾. Ethvert Projekt var i Virkeligheden i Foraaret 1844 sikker paa Tegning. Det var en gylden Tid for Spekulanter. Det mest forbavsende Udslag af denne Jernbaneaktiemani, som paa Kontinentet havde sit Centrum i Hamburg, var vel, at Hamburgerne tegnede en stor Del af Aktierne i den projekterede Flensborg-Husum Bane, skønt denne Bane vilde være i direkte Modsætning til deres egne Interesser⁵⁾. Den tyske Jernbanefeber forplantede sig videre nordpaa. Der var Planer fremme om at fortsætte Banen fra Rendsborg over Flensborg, Aabenraa og Haderslev til Aarøsund,

¹⁾ Berl. Tid. 22. Okt. 1840, 25. Nov. 1840, Dagen, Nr. 293 1840, Roskilde Avis 1840 Nr. 74, 85.
²⁾ Berl. Tid. 19. April 1844. ³⁾ Berl. Tid. 30. April 1844. ⁴⁾ Berl. Tid. 2. Maj 1844. ⁵⁾ Berl. Tid. 4. Juni 1845.

og ifølge Berlingske Tidende var Nivelleringen ikke alene fuldendt, men Aktierne tildels tegnet¹⁾. De mange Svindelforetager bevirkede, at den preussiske Stat greb ind og forbød Børshandel med udenlandske Jernbaneaktier, der ikke var fuldt indbetalt. Kort efter fulgte den danske Regering, og søgte at sætte en Bremse for denne Spekulation ved i en Bekendtgørelse af 28. Juni 1844 at minde om Bestemmelserne i Plakaten af 1840, hvorefter der ikke maatte udstedes Indbydelse til Aktietegning paa Jernbaneanlæg, med mindre der forud var indhentet Tilladelse til Oprettelse af et Selskab. For yderligere at slaa koldt Vand i Blodet erindrede man om, at man ikke kunde forvente Deltagelse af Finanserne i Jernbaner, medmindre de havde til Formaal at forbinde Nord- og Østersø. Det forhindrede dog ikke, at Jernbaneprojekterne skød frem som Paddehatte herhjemme, eller at Efterspørgslen efter Jernbaneaktier steg stærkt. Meget betegnende for den nye Indstilling i saa Henseende er Roskilde Kommunalbestyrelses Holdning. Der var i Roskilde af de 7500 Aktier kun blevet afsat tre, men da Aktietegningen var definitivt afsluttet i April Maaned, følte Kommunalbestyrelsen sig noget slukøret. Man var stærkt opsat paa at erhverve nogle Aktier i Banen eller dens mulige Fortsættelse til Korsør, og det overdroges Bestyrelsen for Kæmnerkassens Regning at gøre Forsøg paa at erhverve 10 Aktier i Jernbanen København-Roskilde. Man vidste indenfor Kommunalbestyrelsen ikke, om Banen vilde virke gavnligt for Næringslivet i Roskilde, men man var sikker paa, at den vilde faa indgribende Betydning, og fandt det derfor rigtigst at erhverve nogle Aktier i Foretagendet.

Der fremkom fra Maj 1844 det ene Jernbaneprojekt efter det andet. Mægler Heymann opfordrede saaledes til Aktietegning i en København-Helsingørbane, og Forslaget vakte en betydelig Interesse i Nordsjælland. Saaledes sammentraadte Hillerød Kommunalbestyrelse med nogle sagkyndige Mænd til et Møde for at overveje Følgerne af Helsingørbanen²⁾. Fra andre Steder i Landet møder vi den samme Entusiasme. Odense Kommunalbestyrelse overdrog Købmænd i Odense, Nyborg og Assens at træffe de fornødne Forholdsregler til Jernbaneanlæg mellem disse Byer. Fra Assens haabede man paa Forbindelse med de slesvig-holstenske Baner. Samtidig fremkom der Ansøgning om en Jernbane fra Nyborg over Odense til Middelfart og videre over Kolding til Haderslev³⁾. I Jylland dannedes der i de østjyske Byer Komitéer, og de søgte at faa Forbindelse med hinanden for at forhandle om en Bane fra Aalborg til Hamburg⁴⁾.

Det er i det hele taget karakteristisk for de Planer, der saa Dagens Lys i 1844, saavel de fynske som de jyske, at de alle tænkte sig en Forbindelse med de holstenske Baner og dermed med Hamburg. Ogsaa Ophavsmændene til Planen om Roskildebanelen ansaa det oprindeligt for Hovedformaalet at lette Forbindelsen med Hamburg. Sekretær Hjorth udtalte saaledes i 1844 som Formand for Industriforeningen, at naar København først er forbundet med Hamburg, da kan Rejsen mellem de to Byer gøres paa 14 Timer⁵⁾. Og et af de Argumenter, som Tilhængerne af Roskildebanelen og dens Fortsættelse til Korsør fremførte til Fordel for Banen, var da ogsaa, at den var nødvendig, eftersom Forbindelsen med Kiel — og dermed med Hamburg — i Almindelighed afbrødes 4—5 Maaneder om Aaret paa Grund af Isvanskeligheder⁶⁾.

Det er da heller ikke til at undre sig over, at man betragtede dette som den na-

¹⁾ Berl. Tid. 29. April, 2. Okt. 1844. ²⁾ Berl. Tid. 7. Maj, 11. Maj 1844 (RA) Resolution ang. Jernbaner i Danmark. ³⁾ (RA) Resolutioner ang. Jernbaner. Berl. Tid. 17. Maj, 27. Maj 1844. ⁴⁾ Berl. Tid. 24. Juni, 7. Juli 1844. ⁵⁾ Berl. Tid. 30. Maj 1844. ⁶⁾ Berl. Tid. 27. Marts, 2. Okt. 1844.

turlige Jernbane, idet omkring 25 % af vor Imports Værdi kom fra Hansestaden. Det var tilmed en almindelig Opfattelse, at en Jernbane for at kunne forrente sig skulde være af en vis Længde og helst forbinde to større Handelscentre. Det var en Opfattelse, som leverede utallige Argumenter mod Anlæg af Jernbaner i Danmark, og den blev langt fra aflivet, efter at C. M. Poulsen og Fr. Klee i deres Piece i 1850 om Jernbaner i Danmark paa overbevisende Maade paaviste, at man oversaa det vigtige Faktum, at alt Samkvem er størst mellem de nærmestboende, og at til Eksempel Altona-Kiel Banens gode Rentabilitet ikke skyldtes Transithandelen, men først og fremmest den indre Frekvens¹).

Hvad ventede man sig blandt Jernbanernes Tilhængere herhjemme af det nye Transportmiddel? Det er rimeligt først at se paa de Fordele, som Sagens Pionerer S. Hjorth og G. Skram stillede i Udsigt. Den sidste redegjorde i en større Indberetning til Renteskammeret i 1841 for Jernbanernes Nødvendighed. Han opkastede først det Spørgsmaal, om Danmark paa Grund af de geografiske Forhold i det hele taget havde Brug for Jernbaner. Dette Spørgsmaal maatte ifølge Skram besvares absolut bejaende. Selv i Holland, hvor de naturlige Transportbetingelser var langt bedre end i Danmark, byggede man Jernbaner. Men Jernbanerne var i Danmark en bydende Nødvendighed, hvis Landet ikke skulde gaa sin totale Opløsning imøde. Thi ifølge Skrams vistnok højst særegne Teori, der var en Blanding af den almindeligt anerkendte Malthusianisme og egne Anskuelser, var vi endnu i Stand til at eksportere en betydelig Mængde Korn og Kvæg og til Gengæld importere Industrivarer. Men hvorlænge vilde vi med den stærkt tiltagende Befolkning indenfor Landets Grænser kunne faa et Produktionsoverskud til Eksport? Hvis Industrien da ikke holdt Skridt med Forøgelse af Folkemængden, saaledes at Danmark i samme Grad som Udførslen aftog selv kunne fabrikere sine Fornødenheder, da vilde der indtræde en aarlig Underbalance i Landets Status, der maatte føre til Opløsning eller Afhængighed af de industrielle Lande. En forudseende Politik maatte stræbe efter at oplive Industrien, og her vilde det rette Middel være Jernbanerne, idet de i saa høj Grad vilde lette Afsætningsmulighederne. Det gælder om, fortsætter Skram, at se Problemet i hele sin Dybde. Det er ikke Spørgsmaalet om et enkelt Projekts Udførelse eller ej, men om Danmark skal gaa frem i Kultur og Civilisation med de andre Stater, eller »om den danske Mand, naar han kommer hjem fra Udlandet, sorgmodig skal se sit Fædreland være et halvt Sekulum tilbage i de europæiske Staters Komfort . . .« Med den første Jernbanes Anlæg følger ifølge Skram Hundreder af andre Fremskridt, som ikke kan opregnes og ikke kan forudses. »Den hurtige Befordring lærer Mennesket at benytte sin Tid, og hvor Tiden rigtig anvendes af enhver, der kommer Velstand og Velvære i ideel som i materiel Henseende. Den Befolkning, der jævnlig befordres paa en Jernbane, kan ikke længere finde sig i Langsomhed; hver Mands Blod løber raskere igennem hans Aarer, hans Virksomhed bliver fordoblet, han kommer — uden selv at vide hvorledes — til at udrette Ting, som han før troede umuligt at overkomme; med eet Ord, han lærer den Kunst at være virksom«²).

S. Hjorths Forsvar for Jernbanerne ligger paa samme Linje. Begreberne om Tid og Afstand vilde forandres, den levende Trafik vilde faa den største Betydning for Handel

¹) C. M. Poulsen og Klee: Motiveret Forslag 1850, p. 27, 30 f. ²) (RA) Jernbanekommissionens Akter 4.

og Industri, uopdyrkede Landstrækninger vilde blive kultiveret, Ejendommenes Værdi vilde forøges, og Arbejdsløsheden vilde blive afskaffet. Endvidere vilde Jernbanerne forebygge Krig og modvirke separatistiske Bevægelser¹). Argumenterne er karakteristiske ved deres Almindelighed. De er Gengangere fra de store Diskussioner i Udlandet.

Det var i Udlandet og først og fremmest i det herhjemme saa højt ansete England en almindelig Opfattelse blandt Frihandelsmænd og Fremskridtsmænd, at Frihandelen og det forøgede Samkvem mellem Landene for evigt vilde umuliggøre Krig. Den blev her forsvaret bl. a. af Hjorth, og i den offentlige Diskussion greb man med Iver dette Argument til Fordel for Jernbaner. Vi finder det anvendt paa Stænderforsamlingen og i Pressen, og under den stadig haardere Nationalitetskamp i Sønderjylland tillempet paa danske Forhold. »I ethvert Tilfælde,« skriver »Dannevirke« saaledes i 1844, »synes Jernbanernes imponerende Indflydelse at ville fortrænge alle vore sproglige og nationale Fejder og ligesom ved en mægtig Jernhaand sammenknytte de hvert Aar sig mere og mere løsnende Baand mellem Statens Dele og gøre enhver Søndersplittelse for evig umulig²). Stemningen blandt de opinionsdannende Kredse — det vil først og fremmest sige det liberale Borgerskab i København — var i det hele taget velvilligt indstillet overfor Jernbaneanlæg. A. S. Ørsted karakteriserede noget senere, i 1851, ikke med Urette Stemningen saaledes: »Naar der nævnes Kommunikationens Lethed, saa vinder man straks den almindelige Mening; og der er mange, som tvivler om, hvorvidt det dog i et givet Tilfælde har saa meget at betyde, men dog ikke tør erklære sig derimod, fordi det altid er noget, som giver dem Udseende af snarere at være Tilbageskridtend Fremskridtsmænd, og det vil man gerne være³). Man følte sig som Fortaler for Jernbaneanlæg i Pagt med Tidsaanden, som Led i det store fremskridtsvenlige europæiske Borgerskab. Men denne Følelse af Samhørighed og af at være i Pagt med Tiden var til at begynde med ikke ledsaget af nogen klar Forestilling om, hvad Jernbaner egentlig kunde komme til at betyde for Nationen, hvilke økonomiske, sociale, kulturelle og andre Konsekvenser de vilde medføre.

Argumenterne for Jernbanerne blev som sagt holdt i den største Almindelighed⁴). Først efterhaanden som Erfaringerne fra Udlandet blev stillet til Disposition, udviklede der sig en dybere Forstaaelse af Banens økonomiske Betydning, navnlig at dens Hurtighed og Transportbillighed i høj Grad maatte komme til at virke stimulerende paa de forskellige Erhverv⁵).

Vi har set, hvorledes en stor Del af Danmarks Overklasse stillede sig til Spørgsmaalet om Jernbaneanlæg, men hvorledes var Anskuelserne hos Landets største Befolkningslag: Bønderne? Det ligger i Sagens Natur, at dette er langt vanskeligere at redegøre for end for Bourgeoisiets Stilling, thi Bønderne traadte sjældent offentligt frem i Skrift eller Tale. Skram, der var en ypperlig Agitator, men ogsaa en overordentlig sangvinsk Natur, forsøgte i Begyndelsen af 1840'erne gennem en Række Agitationsrejser paa Landet at faa Bønderne interesseret i Jernbanespørgsmaalet. Efter egne Udtalelser mødte han blandt Bønderne en vidt udbredt Forstaaelse og Sympati for Tanken. Han skulde snart faa Bevis for, at han tog grundig fejl.

Som allerede fremført blev der i Danmark udenfor København kun tegnet et Par

¹) Redegørelse i Industrifor. Berl. Tid. 30. Maj 1844. ²) Berl. Tid. 17. Maj 1844, Viborg Stænder-tidende 1846 Sp. 839. ³) Rigsdagstidende, L. F. Sp. 2512 ff. ⁴) F. Eks. Viborg Stændertidende 1846 Sp. 144, Anhang 2, p. 3. ⁵) C. M. Poulsen og Klee: Motiveret Forslag 1856, p. 11.

enkelte og paa Landet blev der ikke tegnet en eneste Aktie i Roskildebanen. Og det viste sig senere, at Bønderne var meget uvillige til at benytte Banen. De foretrak den fra Forfædrene nedarvede Transportmaade med Hest og Vogn. Menigmand stillede sig i Almindelighed passivt eller modvilligt over for det nye Samfærdselsmiddel. Han tvivlede om, at en Jernbane kunde benyttes om Vinteren, og at den kunde betale sig paa Grund af Bælterne¹). Hans Modvilje kunde give sig saa groteske Udslag som hos Selvejer Lydersen af Hvidberg Sogn. Denne udtalte paa Viborg Stænderforsamling, at en Jernbane vilde medføre mange Vanskeligheder navnlig for den Del af Almuen, der boede nærmest Banen. Han troede nemlig, at det vilde være umuligt at rejse tværs over Banelegemet. Og han sluttede sit Indlæg med et paa den Tid godt Bondeord om, at Stænderne ikke burde have større Magt, eftersom deres Arbejde bestandig syntes at gaa ud paa Udgifternes Forøgelse²).

Denne Holdning hos de jævne Bønder kan ikke undre os. De smaa og mellemstore Bønderbrug var dengang i langt højere Grad end senere selvforsynende Enheder uden større Transportbehov — og derfor lidet interesseret i en Forbedring af Transportmulighederne. Anderledes med Godsejerne og Storbønderne. Hvad der blev frembragt af Overskud af Landbrugsprodukter til Salg paa det inden- og udenlandske Marked, stammede i væsentlig Grad fra deres Gaarde. Storbønder og Godsejere havde da ogsaa fra første Færd et vaagent Blik for Jernbanernes Transportmuligheder og kom i den følgende Tid ofte til at spille en dominerende Rolle ved Jernbaneanlæg.

De forskellige Befolkningslag havde saaledes en vidt forskellig Indstilling til Jernbanespørgsmaalet. Deri er der i og for sig ikke noget overraskende. Langt mere fremmed staar vi overfor de modstridende Anskuelser, der dengang var herskende overfor Jernbaner paa Øerne og i Jylland. De finder deres naturlige Forklaring i den ikke ubetydelige Forskellighed i den økonomiske Struktur, som da fandtes i Jylland og paa Øerne.

Som et karakteristisk Udslag af Stemningen før Banebygningen i en dansk Provinsby i Københavns Nærhed kan Roskildes Indstilling til den planlagte København-Roskilde Bane vel gælde. Man var klar over, at Banen kunde blive af indgribende Betydning, og at det beroede paa Erhvervslivets Indsats, om den kom til at virke gavnligt. Thi Næringslivet vilde i nogen Grad blive lagt om, da Roskilde ved Jernbanen paa en Maade vilde blive en Fortsættelse af Københavns Vesterbro, og hvad Næringslivet angik kunde Roskilde derfor antages at ville blive inkorporeret i Hovedstaden. Det vilde betyde, at visse Næringsgrene vilde gaa til Grunde, men der var den bedste Mulighed for, at andre vilde kunne dukke frem. Der vilde saaledes være Sandsynlighed for, at Københavnerne i større Udstrækning vilde slaa sig ned i Byen enten for altid eller i Ferien. Der vilde blive Muligheder for nye Handelsforbindelser, navnlig søværts. Man ser i det hele taget Fremtiden temmelig trøstigt imøde og haaber, »at en god Kommunalaand har slaaet Rødder hos os, og at den vil bære gode Frugter«³).

I Jylland var der navnlig tre Ting, der satte sit Præg paa Diskussionen om Baneanlæg: Hamburgs Nærhed, Studehandelen og de store uopdyrkede eller slet opdyrkede Strækninger i Halvøens Midte.

¹) Berl. Tid. 27. Maj 1844. ²) Viborg Stændertidende 1846 sp. 149. ³) Roskilde Avis 1844, Nr. 38.

Hvorledes Stemningen var i Jylland i 1847 med Hensyn til et Jernbaneanlæg fra Limfjorden og gennem Landets Midte til Hamburg, kan vi redegøre for paa Grundlag af et særlig righoldigt Materiale. I 1847 udsendte nemlig den kgl. Jernbanekommission et Spørgeskema til samtlige Amtmænd, Amtskommuner og Borgerrepræsentationer for at erfare, hvorledes de stillede sig til et saadant Anlæg. Anledningen var, at Agent Renck i Neumünster havde indsendt Ansøgning om Koncession paa et saadant Anlæg, og ogsaa paa anden Maade havde der vist sig Interesse for denne Jernbane.

Spørgeskemaet omfattede ti Spørgsmaal, som de forskellige Instanser skulde besvare. I denne Forbindelse er det først og fremmest de to første Spørgsmaal, der har Interesse. Det første gik blandt andet ud paa, om det var sandsynligt, at den foreslaaede Bane vilde bringe Jyllands Landbrug et forøget Opsving.

Der var langt fra Enighed om Spørgsmaalets Besvarelse; indenfor samme Amt var der ofte divergerende Anskuelser mellem Byraadene og Amtsraadet, og ikke sjældent kunde Raadet ikke enes om en enstemmig Besvarelse, men spaltedes i et Flertal og et Mindretal. Trods dette er det dog muligt at fremdrage nogle Hovedlinier i Besvareelserne. Stort set var det saaledes, at Amtsraadene, der først og fremmest repræsenterede de store Landbrugsejere, var af den Mening, at Jernbanen vilde blive til overmaade stor Gavn for Landbruget. Kun Aarhus Amtsraad stillede sig tvivlende med Hensyn til Virkningerne, og Ringkøbing Amtsraad mente, at den ligefrem vilde være til Skade.

Som Argumenter, der talte for en Jernbane, fremførtes navnlig den gavnlige Indflydelse, en saadan vilde faa for Studeopdrætningen og Studehandelen. Det vilde herefter kunne betale sig at fede Studene op i Jylland, i Stedet for som tidligere at sende dem til Markedet i halvfedet eller mager Tilstand. Thi en Jernbane vilde bevirke, at Vægttabet under Transporten, der ved Drivningen havde været saa overordentlig stort, vilde kunne formindskes til en Ubetydelighed. Og efter den nye Kvægtoldlov i England (jfr. p. 17) var der ingen Fare for, at Markedet i Hertugdømmerne og Hamburg skulde blive overmættet. Jylland havde endvidere været forfordelt med Hensyn til Transportmidler, og en Jernbane igennem Midtjylland vilde faa den mest indgribende Betydning for de magre Jorders og Hedeegnenes Opdyrkning. Endelig vilde et forøget Kvæghold forøge Gødningsmængderne, og dette vilde igen medføre en Forøgelse af Planteproduktionen, som igen vilde indvirke paa Kvægfødningen, saa man lovede sig af en Jernbane et hidtil uset Opsving.

Var Hovedparten af Amtsraadene enige om, at Jernbanen vilde medføre stor Fremgang for Landbruget, saa var der langt fra en saadan Samstemmighed blandt Byraadene. Stillingen var i store Træk den, at ca. 40 % af Byraadene udfra samme Argumentering som Amtsraadene mente, at Jernbanen vilde blive til Gavn for Landbruget. Andre ca. 40 % mente, at Befolkningsmængden var for lille, Jorden for daarlig m. m. til, at man kunde vente sig nogen Fordel af Foretagendet, og endelig mente omkring 20 %, at Erfaringerne var for smaa til, at man kunde sige noget med Sikkerhed.

Det andet Spørgsmaal, som har Interesse i denne Forbindelse, var Spørgsmaalet om, hvilken Indflydelse man antog, at Anlægget af en saadan Jernbane vilde faa for Købstædernes Handel, Skibsfart og Næringsliv i det hele, og om Virkningerne var af en saadan Art, at Anlægget burde fraraades.

Her var Størstedelen af Amsraadene enige om, at Banen ikke vilde være til Skade for Købstæderne, og skulde det — som Ribe Amsraad udtrykker det — end til en vis Grad være Tilfældet, burde Landets langt talrigere Jordbrugerklasse ikke udelukkes fra at faa et saa gavnligt Kommunikationsmiddel til Fordel for Købstadsborgerne og Søfarende.

Købstæderne var med temmelig faa Undtagelser enige om, at for Købstadsnæringen vilde et saadant Foretagende blive til Skade. Der var navnlig to Motiver til denne Indstilling. For det første var man angst for den Indflydelse de slesvig-holstenske Byer og navnlig Hamburg vilde faa. Det kunde ventes — saaledes som Erfaringen viste, og Tilfældet havde været i flere slesvig-holstenske Byer efter Anlægget af Altona-Kiel Banen — at Haandværkerne vilde lide Tab, idet Borgerne og Bønderne vilde faa Lejlighed til i udstrakt Grad at gøre deres Detailindkøb i Hamburg. Det var endvidere at vente, at Hamburg vilde underminere Handelen i Almindelighed og anlægge nye Handelshuse, der vilde konkurrere de andre ud. En Jernbane vilde saaledes medføre »voldsomme Omvæltninger«.

Men der var en anden Grund til, at Købstæderne med saa stor Ængstelse imødesaa en Jernbane. Ved Forordning af 23. April 1845 havde Landmændene faaet Ret til at sælge deres Korn til Opkøbere, saaledes at de ikke længere var henvist til Købstæderne for at faa deres Korn afsat. Det betød, at en Jernbane gennem det mellemste Jylland vilde bringe Købstæderne i største Fare for at miste deres Opland og derved true Forudsætningen for de fleste Købstæders Eksistens. Thi, som Aarhus udtrykte sig, naar 1 Td. Sæd kan føres fra Midten af Jylland til Husum eller Altona for kun 36 Sk., en Pris hvorfor det kun kan betale sig at køre en Td. Korn tre Mil, vil rimeligvis de Distrikter, der har mere end tre Mil til Købstaden, foretrække at sende deres Varer med Banen. Den vil saaledes være til Fordel for Handelspladserne i Hertugdømmet. Skulde der endelig anlægges en Bane, burde den gaa gennem Østkystens Købstæder, men selv da vilde den være til ikke ringe Skade¹⁾.

Der var saaledes før Jernbaneanlæggene her i Landet i høj Grad delte Anskuelse om deres Nytte og Betydning for det økonomiske Liv. Disse forskellige Anskuelse vilde i alle Tilfælde have bevirket, at der kom til at staa Kamp om Jernbaneanlæg her i Landet. Men at Kampen blev saa haard, og at Jernbaneanlæg i større Udstrækning begyndte i saa forholdsvis sen Tid, det skyldes, at Jernbaneanlæg foruden at være et økonomisk Stridsspørgsmaal mellem By og Land meget tidligt tillige blev et politisk og nationalt Spørgsmaal mellem Nationalliberale paa den ene Side og Helstatsmænd paa den anden Side. Typisk for denne Udvikling er Roskildebanens Historie. Den var oprindeligt tænkt som et Led i en nærmere Forbindelse med Hamburg, men den blev meget hurtigt for de nationalliberale til Basis for et Jernbanesystem, hvis Hovedformaal det var at samle Landet til en økonomisk Enhed med København som Midtpunkt, isolere os sydpaa og i Stedet for lette Forbindelsen med England. Hele denne Strid vil imidlertid først blive Genstand for nærmere Omtale i det følgende.

¹⁾ (RA) Jernbanekommissionens Akter 6.

Danmarks første Jernbane København-Roskilde

Som ovenfor nævnt udgav i 1840 to Embedsmænd, Sekretær Søren Hjorth, ansat i Rentekammeret, og Gustav Skram, Bogholder i den almindelige Enkekasse, en Piece: »Jernbane mellem København og Roskilde«.

Disse to Mænds store Andel i Fuldførelsen af det første Jernbaneanlæg i Danmark faar begrundede en nærmere Omtale af dem.

Søren Hjorth, der var født i 1801, var Jurist af Uddannelse og siden 1836 Sekretær i Rentekammeret. Han var en teknisk Begavelse af internationalt Format. Og han fulgte med største Interesse den Omvæltning paa Transportvæsenets Omraade, som Dampmaskinen havde medført saavel indenfor Land- som Søkommunikationen. Saa tidligt som 1834 fik han Understøttelse af Industrifonden til Rejsehjælp for at gøre sig bekendt med de Fremskridt, som de nye dampdrevne Vogne og Jernbaner betød. Kommercekollegiet anbefalede dengang Legatet med den Begrundelse, at det vilde være af stor Interesse for Samfundet, om det maatte lykkes at anvende Dampvogne paa de sædvanlige Veje. Denne Rejse blev Indledningen til en Række andre, alle med det Formaal for Øje paa nært Hold at studere de nye Samfærdselsmidler. I 1841 blev han Viceformand og fra 1843 Formand for den for Datidens Erhvervsliv saa vigtige Industriforening. Denne hans Forbindelse med Industriforeningen skulde iøvrigt i høj Grad komme Jernbaneprojektet til gode.

Gustav Skram var et Aar yngre. Han var stærkt interesseret i »almennyttige Foretagender«, som det hedder i Tidens Sprog, og paa sine Udenlandsrejser havde han faaet sin Interesse vakt for de moderne Kommunikationsmidler, den elektriske Telegraf og Jernbanerne. Med sin entusiastiske og livlige Natur var han en glimrende Agitator, hvis sangvinske Sind ikke lod sig gaa paa af den almindelige Ligegyldighed¹⁾.

Af den kun 12 Sider store Piece havde Skram forfattet første Afsnit, der indeholdt en Beregning over, hvad Indtægterne paa en Jernbane mellem København og Roskilde kunde antages at beløbe sig til. Det andet Afsnit, der var skrevet af Hjorth, indeholdt en Beregning af Anlægsomkostningerne. De mente, at Jernbanen kunde anlægges for 1 Mill. Rdl. og beregnede den aarlige Indtægt til 130.125 Rdl. Skram var kommet til dette gunstige Resultat ved ikke saa lidt optimistisk at antage, at hele Færdslen paa Roskilde Landevej straks vilde blive overført til Jernbanen, og hertil at lægge 50 % som Udtryk for den Mertrafik, som Banen vilde fremkalde. Udgifterne blev stipuleret til 65.000 Rdl., og det forventede Udbytte kunde saaledes sættes til 6½ %. Men der kunde efter Forslagsstillernes Mening ikke være Tvivl om, at det i Virkeligheden vilde blive langt større.

De to Forfatteres Forsøg paa at vække Interesse for Jernbaneprojektet faldt ganske til Jorden. Skram tabte dog ikke Modet, men iværksatte en bredt anlagt Agitation for Planen. »Jeg har i over et Aar,« udtalte han i August 1841, »ikke forsømt nogen Lejlighed, ja endog saa ofte min Tid har tilladt mig det, gjort smaa Ekskursioner omkring paa Landet for at samtale med Bønderne om Befordringsomkostningerne i Almindelighed og den forestaaende Jernbane i Særdeleshed, og jeg har i Sandhed været forbavset over den Indsigt, hvormed de fleste af dem ytrede sig«²⁾.

¹⁾ Biografisk Leksikon. Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske Forestillinger 14. Maj 1834, 29. Dec. 1841. (RA). ²⁾ Jernbanekommissionens Akter 4. Jfr. Fædrelandet 13. Marts 1842.

Efter mislykkede Forsøg andetsteds henvendte Forslagsstilleren sig imidlertid i Januar 1841 til Industriforeningen. Foreningens Handelskomité, der fik med Sagen at gøre, var ikke ivrig for den, men den blev drevet frem ved Forslagsstillernes Energi, og man sammenkaldte i Marts samme Aar til et større Møde, hvor man vedtog at andrage Regeringen om at foretage et Nivellement, d. v. s. Undersøgelser for at bestemme Banens Retning og de med Anlægget forbundne Omkostninger. Nivellementet blev tilstaaet og efter Industriforeningens Anmodning overdraget Premierløjtnant M. H. v. Dirksen, der særlig havde studeret Jernbaneanlæg i teknisk Henseende¹⁾.

Med Hensyn til Finansieringen indgav Skram i August 1841 et Memorandum til Rentekammeret, hvor han redegjorde for de Maader, hvorpaa Staten kunde fremme Foretagendet. Den kunde enten som i Hannover, Holland og Rusland garantere Aktionærer en vis Rente, eller som det var Tilfældet i flere af de nordamerikanske Stater og i Holsten, indtræde som Aktionær i Foretagendet. Endelig kunde Staten efter nordamerikansk Forbillede oprette et Aktielotteri for Finansernes Regning. Dette kunde da ifølge Skram blive et staaende Middel til over en længere Aarrække at belægge Landet med Jernbaner²⁾.

At Regeringen imidlertid ikke paa nogen Maade vilde være finansielt delagtig i Foretagendet, fik man snart at vide, efter at der var indgivet Andragende om en Ekspropriationslov. »Saalænge Anlæggets Almennytte«, hed det i Regeringens Svar, »endnu ikke er erkendt, og da Grundafstaaelser volder særlig Ulempe for Ejerne, saa finder man for Tiden ingen Anledning til at lade en saadan Lov emanere«.

Banen vilde under ingen Omstændigheder komme til i Betydning at kunne maale sig med Nord-Østersøbanen, og der kunde derfor heller ikke være Tale om at tilstaa Banen de samme Fordele³⁾.

Det skulde heller ikke gavne Projektet, at det viste sig, at Skrams og Hjorths Beregninger over Anlægssummen var sat alt for lavt. De havde anslaaet den nødvendige Kapital til 1 Mill. Rdl., men Dirksen kom i sit Overslag til mere end 1½ Gang saa meget, nemlig 1.6 Mill. Rdl. Den af Industriforeningen nedsatte Komité ansaa dette Overslag for alt for højt. Men mente, at Dirksen bl. a. i høj Grad havde overvurderet Omkostningerne ved Ekspropriationen og Bygning af Stationsbygningerne. Derfor foranledigede man en ny Undersøgelse fra Ingeniørkorpsets Side. Ved dette nye Nivellement fik man imidlertid kun presset de anslaaede Anlægsomkostninger ubetydeligt ned, nemlig fra 1.6 til 1.5 Mill. Rdl., og til denne Sum maatte man eventuelt lægge Forrentning af de Aktier, der allerede var indbetalt⁴⁾.

I Industriforeningen var man herefter i Tvivl, om det ikke var bedst at henlægge Sagen. Efter en ny Drøftelse i Repræsentantskabet enedes man dog om at indsende en Ansøgning til Kongen for at opnaa Koncession for et Aktieselskab, der skulde anlægge en Jernbane fra København over Roskilde til en Havn paa den vestlige Kyst af Sjælland.

I Ansøgningen af 3. Januar 1843 fremhævede Industriforeningen kraftigt, at Hovedbetingelsen for Anlæggets Virkeliggørelse var, at Statskassen under en eller anden Form ydede Hjælp. Den bedste Hjælp, som vilde fjerne enhver Tvivl om Muligheden for Aktiekapitalens Tilvejebringelse, vilde være, at der garanteredes Aktionærene 4 %

¹⁾ C. Nyrop: Industriforeningen i København 1888, p. 66 ff., C. Berg: Bidrag til de danske Jernbaners Historie i Nationaløk. Tidsskr. 1897, p. 178 f. ²⁾ (RA) Jernbanekommissionens Akter 4. ³⁾ Berg i Nationaløk. Tidsskr. 1897, p. 180 f. ⁴⁾ (RA) Jernbanekommissionens Akter 4.

eller i det mindst 3 % af de indskudte Penge. Skulde dette ikke kunne lade sig gøre, anmodede man om en lignende Støtte som den, der var givet Nord-Østersøbanen, d. v. s. at Staten skulde forpligte sig til at overtage en Fjerdedel af Aktierne. Men selv med denne Støtte vilde Aktiekapitalens Tilvejebringelse have sine store Vanskeligheder i et Land som Danmark, hvor Jernbaner endnu var et ukendt Gode, og hvor der hverken fandtes store disponible Kapitaler eller nogen særlig Tilbøjelighed til at inklade sig paa Spekulationer af denne Art. Med dette sidste sigtede Industriforeningen til, at Aktieselskaber var en temmelig ukendt Foretagsform herhjemme, og at det i alle Tilfælde vilde falde vanskeligt at finde Aktionærer til et saadant Selskab. For at sikre Aktiernes Afsætning og Foretagendes Sikkerhed foreslog man endvidere, at det skulde være tilladt at afsætte de tiloversblevne Aktier gennem et Lotteri, og at Jernbaneanlægget burde bygges successivt i Strækninger paa mindst ca. 6000 Alen. Thi den første Del af Jernbanen, København-Valby, vilde, naar den var færdigbygget, sikkert have en meget betydelig Indflydelse paa hele Foretagendet. Som Forsøgsbane vilde den medføre en stigende Interesse for Jernbaner i Landet og saaledes i Fremtiden gøre Anlægget let realisabelt. Paa den anden Side vilde Tabet, hvis Forsøget skulde falde uheldigt ud, være stærkt begrænset¹⁾.

Det vilde være Synd at sige, at denne Ansøgning virkede ved overbevisende Begejstring for Sagen. Den var holdt i en nøgtern og forsigtig Tone, var nærmest pessimistisk med Hensyn til Chancerne for at faa bygget Jernbaner og holde dem i rentabel Drift. Den var langt fra affattet efter Hjorths og Skrams Hjerte. Det mærkes, at Industriforeningen kun modstræbende er gaaet med.

Regeringen forhastede sig ikke med Svaret. Først godt et Aar efter Ansøgningen, den 21. Februar 1844, fik Selskabet Tilsagn om Koncession, naar det godtgjorde, at den tilstrækkelige Kapital var til Stede. Det vilde blive delagtigt i de samme Begunstigelser, som ved Bekendtgørelsen den 18. Maj 1840 var blevet tilstaaet Jernbaner i Hertugdømmerne, dog med den afgørende Undtagelse, at Staten paa ingen Maade, hverken ved Overtagelse af en Aktiepost eller ved Rentegaranti vilde have Del i Foretagendet. Der var en anden højst væsentlig Forskel mellem de Begunstigelser, der var tilstaaet de slesvig-holstenske Baner, og dem, man indrømmede Banen fra København. Ifølge Deklarationen af 1840 krævedes Statens Billigelse dels ved Fastsættelsen af Person- og Varetakst, dels ved enhver senere Forhøjelse. I Resolutionen af 1844 tilføjedes, at der ogsaa krævedes Billigelse af enhver senere Nedsættelse, idet man var bange for, at en lav Takstpolitik skulde brugs til at udkonkurrere andre Transportmidler.²⁾ Denne Klausul var betegnende for Regeringens Uvilje mod den foreslaede Jernbane, og den var — eller kunde i det mindste blive — dræbende for ethvert Baneforetagende.

Regeringens Afgørelse vakte da ogsaa den største Misstemning hos interesserede Kredse. Den førte til en voldsom Polemik mod Jernbanekommissionen i »Fædrelandet«, det nationalliberale Partis Organ. Det udtaltes her bl. a., at det saa højst paafaldende ud, at paa samme Tid, som Finanserne havde udredet en Million til Aktier i en tysk Jernbane og havde overordentlige Byrder af de holstenske Veje, gav en Erklæring om, at der ikke kunde ventes nogen som helst Deltagelse fra Finan-

¹⁾ (RA) Jernbanekommissionens Akter 4. ²⁾ (RA) Resolutioner ang. Jernbaner i Danmark.

sernes Side i den danske Jernbane, som vilde blive den første i Landet, hvad enten den nu oprettedes ved Statens eller ved private Midler. Regeringens afvisende Holdning maatte ifølge Bladet tilskrives Grev Carl Moltkes og andre »tyske Herrers« Indflydelse i Jernbanekommissionen. Det havde ikke været muligt at affatte en Bevilling, som ikke skulde forvandles til et Afslag, mere ugunstigt.¹⁾

Det var haarde Ord. »Fædrelandet«s Bedømmelse var imidlertid ogsaa i høj Grad paavirket af den nationale Ophidselse. Flertallet af Jernbanekommissionen var i 1844 ganske vist Folk, om hvem man vidste, at de var Helstatsmænd, men derfra at slutte, at de ikke havde nogen Interesse for danske Anliggender eller ligefrem modarbejdede dem, var helt urimeligt. Det, der har været afgørende for dem nu som i 1841 var, at de ikke mente, at en Jernbane fra København til Roskilde vilde kunne forrente sig, og de mente ikke, at den kunde tilmaales en saadan Betydning, at det retfærdiggjorde et Statstilskud. Naturligvis er det for Eftertiden en let Sag at konstatere, at Kommissionen gjorde sig skyldig i en afgjort Fejlbedømmelse.

Paa Trods af Regeringens aabenlyse Uvilje mod Foretagendet besluttede Industriforeningen at udbyde til Aktietegning, og den i Tyskland herskende Jernbanefeber kom paa overraskende Maade Foretagendet til Gavn. Aktierne blev udbudt den 16. April, og allerede den 30. April kunde Berlingske Tidende meddele, at Aktiekapitalen var tegnet. Det er ikke for meget sagt, at Aktierne blev revet væk.

Af de udbudte 7500 Aktier à 200 Rdl. kom

5880 paa 38 Hænder i Hamburg	141 paa 10 Hænder i Kiel
1125 - 69 — - København	3 - 2 — - Roskilde
350 - 2 — - Altona	1 - 1 — - Svendborg

Det vil sige, at lige ved 85 % af Aktiekapitalen var hamburgsk eller slesvig-holstensk. Den første egentlige danske Jernbane blev altsaa for Størstedelen bygget for fremmede Penge.²⁾

Den 25. Maj udfærdigedes den endelige Koncession for Industriforeningen med Ret til at overdrage den til et Aktieselskab, der fik Eneret paa at bygge Baner til Korsør, Kalundborg og Rønnede, naar det inden halvandet Aar godtgjorde, at det raadede over den fornødne Kapital. Aktieselskabet konstituerede sig den 2. Juli 1844, og til dette Selskab overdrog Industriforeningen sin Koncession.

Det var ikke noget Tilfælde, at man valgte Aktieselskabsformen. 1840erne var baade her og i Udlandet en Gründerperiode, hvor det ene Aktieselskab efter det andet skød frem. Herhjemme dannedes saaledes alene under Industriforeningens Ledelse op til 1850 11 Aktieselskaber. De fleste af disse Selskaber blev dog kun en kort Levetid beskaaret.

Der var i 1840erne god Grund til at disse hastigt opdukkende Aktieselskaber, hvis Aktionærer for en stor Del rekrutteredes fra Smaasparernes Lag, og som for en Del var rene Svindelforetager, kom under et vist Tilsyn fra Statens Side. V. Rothe efterlyste allerede i 1847, som Følge af »den tidligere herskende Aktiesvindel«, en almin-

¹⁾ Fædrelandet 15. Marts 1844, jvf. Berg i Nationaløk. Tidsskr. 1897, p. 182 f. ²⁾ Berg i Nationaløk. Tidsskr. 1897, p. 185 f.

delig gældende Aktieselskabslov¹⁾). En saadan Lov lod dog vente længe paa sig, idet den første Lov for Aktieselskaber blev udstedt saa sent som i 1919. For Jernbaneaktieselskaber var Forholdet imidlertid anderledes paa Grund af Jernbanernes monopolagtige Karakter. Her havde Regeringen som tidligere nævnt grebet ind allerede ved Bekendtgørelsen af 1840, hvorefter der ikke maatte dannes Jernbaneaktieselskaber, medmindre de havde faaet Koncession fra Staten. Man blev imidlertid ikke staaende herved. Jernbaneselskaber lagde Beslag paa saa store Kapitaler og var i det hele taget af en saadan Livsvigtighed, at Staten fandt det rimeligt for at sikre Aktionærernes Rettigheder og Foretagendets Soliditet at stille Krav om, at Selskabets Statutter skulde anerkendes af det offentlige. Dette skete ved den kgl. Resolution af 15. Marts 1845, der herved ikke alene maa betragtes som en Forløber for Aktieselskabslovgivningen her i Landet, men ogsaa paa Grund af Statens radikale Indgriben i det sjællandske Jernbaneselskabs Statutter fik den største Betydning for Aktieselskabernes fremtidige Organisationsform.

De Statutter, som man var enedes om ved det sjællandske Jernbaneselskabs Danelse i Juli 1844, adskilte sig ikke i væsentlig Grad fra, hvad der var almindeligt i det 18. Aarhundrede og endnu var god Tone i 1840erne. Der var lagt en afgørende Magt hos Bestyrelsen; saa godt som alle, selv de vigtigste Anliggender, overlodes de tre Direktionsmedlemmer, der af Generalforsamlingen var valgt paa 5 Aar. De var ikke under nogen virkelig Kontrol, og den eneste Regel for deres Virksomhed var i Virkeligheden kun deres eget Skøn. Her greb imidlertid Jernbanekommissionen kraftigt ind. Man krævede, at Selskabet i sin Organisationsform skulde tage det Altona-Kielske Jernbaneselskab som Forbillede, saaledes at der blev forbeholdt Generalforsamlingen en afgørende Myndighed. Endvidere gennemførtes, at Repræsentantskabet paa Generalforsamlingens Vegne valgte Direktionen og var den umiddelbart overordnet. Repræsentantskabet havde til Afgørelse alle de vigtigste jævnlige forekommende Sager og kontrollerede Direktionen. Direktionen skulde udføre de tagne Beslutninger og iøvrigt have hele den umiddelbare Administration under sig. Disse saaledes stærkt reviderede Statutter approberede Kongen den 15. Marts 1845. Samtidig udfærdigedes en Instruks for den kgl. Kommissarius ved Jernbanerne. Den kgl. Kommissarius skulde paa det offentlige Vegne udøve Overopsyn med Foretagendets. Han havde Ret til at overvære Selskabets Generalforsamlinger saavel som Repræsentantskabets og Direktionens Møder. Samtlige Bøger og Regnskaber skulde aarligt forelægges ham²⁾).

Med disse Resolutioner af 15. Marts og Ekspropriationsloven af 5. Marts samme Aar var Jernbaneselskabets Forhold til Staten definitivt afgjort. Kun med Hensyn til Ekspropriationsloven var Stænderforsamlingerne blevet hørt. Med Hensyn til Jernbaneanlæg i Almindelighed havde Regeringen allerede i 1840 udtrykkelig fastslaaet, at Stænderforsamlingerne ikke havde nogen Ret til at blive raadspurgt³⁾).

Til Direktører for det nystartede Selskab blev, som naturligt var, valgt G. Skram og S. Hjorth samt en Justitsraad Grothusen, og deres Opgave var det nu dels at faa fuldført Anlægget af Roskildebanelen inden 1. Juli 1847, til hvilket Tidspunkt Konces-

¹⁾ Fædrelandet 1838, Sp. 870 ff., 885 ff., 921 ff., 1842. 2. Nov., 3. Nov. Nyrop: cit. Værk p. 58, 64, 47, p. 160 ff. Dänische Wirtschaftsges., p. 472. ²⁾ (RA)Industriforeningens Quartalstidsskrift 18, Resolution ang. Jernbaner i Danmark. ³⁾ Hans Jensen: Stænderforsamlingerne II, p. 537.

sionen udløb, dels at faa tegnet Kapital til Fortsættelsen til Korsør. Det viste sig snart, at begge Dele skulde volde Selskabet de største Vanskeligheder.

I Foraaret 1844 var det gaaet overraskende let at faa tegnet de udbudte Aktier paa Grund af Jernbanefebren i Tyskland, men Omslaget indtraadte allerede i anden Halvdel af samme Aar. De tyske Aktieejere havde nemlig benyttet sig af Hausestemningen til at afhænde deres Interimsbeviser — d. v. s. Bevis for Ret til at erhverve en Aktie, saa snart tilstrækkelig stor Indbetaling var præsteret — til høje Kurser. Men efter at Konjunkturomslaget var indtraadt, vægrede de nye Ejere sig ved at indbetale den resterende Del af Beløbet, og det kunde først inddrives ved Domstolenes Hjælp¹⁾.

Ved Regeringens Erklæring af 21. Februar 1844 havde Selskabet faaet stillet en Koncession paa Roskildebanens Fortsættelse i Udsigt, men Forudsætningen herfor var, at man inden den 25. November 1845 godtgjorde, at den tilstrækkelige Kapital var forhaanden. Denne Frist blev adskillige Gange forlænget, men ethvert Forsøg paa at skaffe de fornødne Penge i Tyskland eller i England mislykkedes. Pengemarkedet i Udlandet var i 1845 mættet med Jernbaneaktier, og deres Kurs laa langt under Pari. Tilmed var 1845 i Størstedelen af Europa saavel som i Danmark et Kriseaar paa Grund af den fejlslagne Kartoffelhøst og de deraf følgende høje Levnedsmiddelpriser. Endelig var Tilliden til det sjællandske Jernbaneselskab som Følge af Retssagerne og de alt for lave Kalkuler for Anlægsomkostningerne ikke den bedste.

Efter at Forhaabningerne om at skaffe Kapital fra Udlandet til Banens Fortsættelse var glippet, indgav Selskabet den 14. Marts 1846 Ansøgning til Regeringen med Anmodning om, at Staten vilde tegne sig for en Fjerdedel af Aktiekapitalen i Banen København-Korsør. Forslaget blev anbefalet af den kgl. Kommissarius P. G. Bang, idet han fremførte, at Banen maatte anses for den vigtigste Jernbane for den samlede danske Stat. Den vilde fremme Industrien paa Sjælland, vilde knytte alle Monarkiets Dele fast sammen, og København, der allerede nu var Centralpunkt for Kommunikationslinierne mellem det øvrige Skandinavien og Nordtyskland, vilde faa øget Betydning. Han ansaa det for sandsynligt, at Banen vilde forrente sig med 4—5 %. Bangs Autoritet overfor Jernbanekommissionen var meget betydelig. I Mellemtiden havde Kommissionen faaet et Medlem af national-liberal Farve. Og endelig skulde Kongen ved Sagens Drøftelse i Statsraadet personlig have været stemt for Regeringens Aktieandel²⁾. Disse personlige Forhold i Forbindelse med det Indtryk, som Hovedstaden stærkt stigende Handel maatte fremkalde, bevirkede, at Kommissionen stillede sig overordentlig velvilligt til den foreslaaede Forlængelse.

Den nu projekterede Forlængelse af Banen maatte i Følge Kommissionen betragtes udfra et ganske andet Synspunkt, end da der alene var Tale om en Bane til Roskilde. En Bane til Korsør vilde være af den største Vigtighed, idet den vilde have en gavnlig Indflydelse paa de frugtbare, mere fjerntbeliggende Egne paa Sjælland, paa Hovedstadens Forsyning med Levnedsmidler og paa dens Forbindelse med Ind- og Udland, »i hvilken Henseende det med stor Sandsynlighed tør antages, at København ved en Jernbane til Korsør, der ved en paatænkt regulær Postforbindelse med Dampskibe til Kiel sættes i Forbindelse med Altona-Banen, vil blive Midtpunkt for Trafikken paa Norge og Sverige ved de derfra etablerede Dampskibslinjer og saaledes vinde en Be-

¹⁾ Berg i Nationaløk. Tidsskr. 1897, p. 187. ²⁾ Fr. Klee: Motiveret Forslag 1849, p. 46.

tydenhed i den nordiske Handel og andre Forhold, som i Tidens Løb muligvis kan blive af stor Betydenhed for hele den danske Stat«. Skønt Finanserne havde fraraadet, at man anvendte Reserverne til Tegning af Aktier i den projekterede Jernbane, mente Kommissionen, at Banen vilde være af en saadan Vigtighed, at Staten burde støtte den ved at overtage en Fjerdedel af Aktierne. Ja, den gik saa vidt at anbefale, at Staten, saafremt det ikke maatte lykkes ved privat Aktietegning at tilvejebringe de fornødne Pengemidler, burde lade Udførelsen iværksætte for egen Regning.

Ved Nivellement var Anlægsomkostningerne for Roskilde-Kørsørbanen blevet beregnet til ca. 4½ Mill. Rdl., og ved Resolution af 25. November 1846 gaves der Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab Tilsagn om, at Staten vilde tegne Aktier indtil et Beløb af 5625 Stk. à 200 Rdl. under Forudsætning af, at det godtgjordes, at de øvrige 16.875 Aktier var tegnet af solide Deltagere inden Udgangen af 1847, at Statskassens Bidrag først begyndte, naar 25 % af de private Deltageres var indbetalt, og at Selskabet efter Forhandling skulde underkaste sig Forandringer i Statutten af 15. Marts 1845¹⁾.

Det viste sig imidlertid snart, at Vanskelighederne ved Roskildebansens Fuldførelse fjernede ethvert Grundlag for dens Fortsættelse til Korsør. Anlægget af Roskildebanen var blevet overdraget den engelske Civilingeniør William Radford, der havde deltaget som Sektionsingeniør ved Anlægget af Altona-Kielbanen. Et af de største Problemer, han blev stillet overfor, var Anskaffelsen af velegnet Arbejdskraft. De antagne danske Landarbejdere drog væk, naar Høsttiden nærmede sig, og Antagelse af Haandværkere blev i Begyndelsen hæmmet af de gældende Lavsbestemmelser, indtil de den 8. Septbr. 1845 blev sat ud af Kraft for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende. Man søgte at indforskrive fremmede Arbejdere bl. a. fra Slesvig-Holsten, Schlesien og Sverige. Ogsaa her høstede man bitre Erfaringer. Arbejderne fra Schlesien rejste hjem allerede i Juli Maaned, da de frygtede den nordiske Vinter, og om Arbejderne fra Sverige hedder det i Driftsberetningen for 1845 og 1846, at det ikke var værd at lade indforskrive flere, »da de henved 200 Mand, vi i 1845 ved Hjælp af en Kommissionær i Malmø havde ladet komme herover, næsten uden Undtagelse var elendige Mennesker, der ikke kunde taale den stærkere Føde her til Lands og derfor efter kort Tids Forløb maatte indlægges paa Hospitalet, og naar de atter kom ud, for Størstedelen maatte hjemsendes«.

Omkøstningerne blev ogsaa langt større end beregnet, navnlig til Jordarbejder og Ekspropriationsudgifter, og det blev hurtigt aabenbart, at Aktiekapitalen langt fra vilde slaa til.

Da et privat Laan var temmelig dyrt, henvendte Selskabet sig til Regeringen med Anmodning om et Laan paa 300.000 Rdl. Selskabet fik udbetalt Summen som et Forskud paa de 1.125.000 Rdl., som Statskassen havde stillet i Udsigt som Indskud i Roskilde-Kørsørbanen, mod at der sikredes Staten første Prioritets Panteret og 4 % Rente, men hvis Korsørbanen efter en vis Frist ikke kom i Stand, skulde Laanet forrentes med 6 %.

Den 26. Juni 1847 var man naaet saa vidt, at Danmarks første Jernbane kunde indvies af Christian VIII.

¹⁾ (RA) Resolutioner ang. Jernbaner i Danmark.

Den manglede imidlertid stadig en Del i at være færdigbygget. For at faa de tilstrækkelige Penge hertil havde man gentagne Gange henvendt sig til Regeringen med Anmodning om et Laan paa 100.000 Rdl., men opnaede kun et Laan paa 7000 til Ekspropriationsomkostninger paa samme Vilkaar som de 300.000. Selskabet var imidlertid i den yderste Forlegenhed med sin dyre løbende Vekselgæld og fik i Foraaret 1848 Regeringens Sanktion til at optage et Laan paa 100.000 Rdl. hos private mod 5 % Rente. Men ikke nok hermed. Direktionen, der ikke med Urette blev bebrejdet manglende Fagkundskab og Overblik, maatte stifte en yderligere Gæld paa 50.000 Rdl.; det blev en dyr Gæld, idet den kostede 8 % om Aaret. For at faa den afbetalt saa hurtigt som muligt blev den ført de første Driftsaar til Last og opslugte disses Overskud¹⁾.

Danmarks første Jernbane blev saaledes en dyr Bane, den dyreste der før 1914 blev bygget herhjemme. Den kom til at koste lige ved 1 Mill. Kr. pr. Mil eller 130.000 Kr. pr. km. Til Sammenligning kan anføres, at samtlige Baner paa Sjælland i 1878 i Gennemsnit pr. km havde kostet 114.000 Kr. og Statsbanerne i Jylland 78.000 Kr.

Den alt for lave Kalkulering af Omkostningerne var medvirkende til, at Aktierne i Slutningen af 1847 stod i en saa lav Kurs som mellem 60 og 70²⁾. Der var derfor ingen større Sandsynlighed for i 1847 at faa en Aktietegning for en Fortsættelse til Korsør i Gang. Og Krigen i 1848 medførte, at der gik nogle Aar, før Spørgsmaalet kunde tages op paany.

Længdebane kontra Tværbane i Jylland Jernbanen Roskilde-Korsør

De Forslag om Jernbaner i Jylland, der saa pludselig var dukket frem i 1844 i de østjyske Byer, satte ikke noget Præg paa den senere Jernbanediskussion. De var luftige Projekter og Fantasier, næret af den midlertidige Jernbanekonjunktur og svandt hen ligesaa hurtigt som denne.

Af langt større Interesse var et Forslag indgivet i Efteraaret 1846 til Viborg Stænderforsamling. Forslaget stammede fra Viborg Amts landøkonomiske Forening og gik ud paa Anlæg af en Jernbane fra Limfjorden gennem Jyllands Midte til Husum og Hamburg.

Medens alle tidligere Projekter om Jernbaner var fremkommet fra Bykredse, stammede dette fra Landbrugere, fra Stor- og Studebønder i Viborg Amt. Det var ikke noget Tilfælde. Storbønderne i Viborg Amt var i meget væsentlig Grad Studebønder og stod i nær Kontakt med Hertugdømmerne og Hamburg, som var deres Hovedafsætningsmarked. Her havde sikkert mange af dem haft Lejlighed til med egne Øjne at stifte Bekendtskab med Altona-Kiel Banen og de Resultater, den kunde opvise, ikke mindst paa Kvægbefordringens Omraade. Det er blandt andet disse Erfaringer, der danner Baggrunden for Forslaget.

I sit Andragende gjorde den landøkonomiske Forening opmærksom paa, at en Jernbane i Jylland maatte anses for særlig tilraadelig, idet Midten af Halvøen økonomisk og befolkningsmæssigt stod meget tilbage for det øvrige Land paa Grund af sin Beliggenhed og Mangelen paa gode Kommunikationsmidler. Ved en Jernbane vilde man

¹⁾ (RA) Kopibog for Jernbanesager.

²⁾ Skrivelse fra P. G. Bang 18. Sept. 1847. Jernbanesager (RA).

fremme Opdyrkningen af de øde Strækninger, og de dyrkede vilde komme i langt bedre Kultur end hidtil. Men Banen var først og fremmest tænkt som en Studebane, der skulde forbinde Studeegnene ved Limfjorden med Markederne i Husum og Hamburg. Studene var som nævnt Jyllands næstvigtigste Eksportartikel, og hele Jernbane-spørgsmaalet i Jylland maa i hvert Fald op til 1868 — hvor man besluttede at anlægge Banen til Esbjerg — ses i Lys heraf. Som yderligere Argument for den foreslaaede Jernbane angav man, at den vilde være et Bindeled mellem Landets forskellige Dele, og at den vilde lette Landets Forsvar. For at den kunde komme i Stand, burde Staten garantere Aktionærene en vis Minimumsrente af deres Indskud¹⁾.

Omtrent samtidig med dette Forslag indgav Agent D. A. Renck fra Neumünster en Ansøgning til Kongen om Anlæg af en Jernbane fra Rendsborg til Limfjorden med Sidebaner til Husum og Aalborg.

Agent Rencks personlige Motiver til dette Forslag er ikke vanskelige at gennemskue. Den danske Stats Klædefabrikation var paa dette Tidspunkt koncentreret i Neumünster, der ligger paa Altona-Kielbanen. Den største Klædefabrik i Neumünster, og den største i den danske Stat i det hele taget, ejedes af Agent Renck, og hans Marked var saa godt som udelukkende Kongeriget. Endvidere var Agent Renck Repræsentant for Aktionærinteresserne i Altona-Kiel-Banen og Storaktionær i Banen fra Neumünster til Rendsborg, der var blevet bygget bl. a. paa hans Initiativ²⁾. En Fortsættelse af Jernbanen fra Rendsborg op gennem Kongeriget vilde derfor være til overordentlig Gavn for ham, ikke blot som Klædeeksportør til Kongeriget, men ogsaa som Jernbaneaktionær, da Banerne i Holsten ved en Fortsættelse vilde kunne regne med en forøget Frekvens. I sin Ansøgning, som Renck ogsaa lod forelægge Viborg Stænderforsamling, motiverede han Jernbaneanlægget med, at det havde vist sig, at Jernbanerne var Civilisationens Ledere, at de skaffede fjerne Egne Udvikling, at de fremmede Intelligens- og Kapitaldannelsen o. s. v., men som Viborg Amts landøkonomiske Forening hævdede han i Særdeleshed, at den foreslaaede Jernbane vilde være af indgribende Betydning for Studehandelen og dermed for Studeavlen og Landbruget i sin Helhed. Jernbanen burde anlægges af private, men for at de skulde tilskyde den tilstrækkelige Kapital var det nødvendigt, at Staten sikrede Aktionærene 3½ % Rente.

Der var saaledes ingen større Forskel paa de to omtrent samtidig indgivne Forslag til en Jernbane i Jylland. Dog er Rencks Projekt paa et Punkt væsentlig forskelligt fra den landøkonomiske Forenings. Han foreslaar nemlig degressive Takster³⁾ og foregreb hermed en Takstpolitik, der først betydelig senere skulde vinde almindelig Indpas.

Disse Forslag om en midtjysk Længdebane gav Anledning til en langvarig Debat paa Stænderforsamlingen om Problemet Længdebane kontra Tværbane, et Problem, der hører til de hedest omdebatterede og vanskeligst løste indenfor dansk Jernbanehistorie. Det skulde tage op imod 15 Aar, før man fandt en foreløbig Løsning. Regeringens Synspunkter repræsenteredes paa den viborgske Stænderforsamling af den kgl. Kommissarius ved Viborg Stænderforsamling P. G. Bang.

Paa Viborg Stænderforsamling var P. G. Bang en erklæret Modstander af den projekterede Bane. En Midtbane gennem Jylland til Rendsborg ansaa han ikke for at

¹⁾ Viborg Stændertid. 1846, p. CCV. ²⁾ Bergsøes Statistik II, p. 425 f., Hedemann-Heespen: Die Herzogtümer Schleswig-Holstein und die Neuzeit 1925, p. 816, 822, jvf. Viborg Stændertidende 1846, p. 1285. ³⁾ Viborg Stændertidende 1846, Anhang 2, p. 2.

være i Almenhedens Interesse, men ligefrem til Skade for Landet i sin Helhed. Medens en Jernbane til Korsør vilde bringe Landets forskellige Dele nærmere Hovedstaden, navnlig naar Korsør gennem Dampskibe sættes i Forbindelse med Provinserne, vilde det jyske Projekt skaffe Hamburg de samme Fordele som Korsørbanen København. Hele den nordlige Halvø vilde nemlig blive et Forland til Hamburg, og de østlige Byer vilde blive hæmmet i deres økonomiske Udfoldelse. En Jernbane i Jylland burde ikke knyttes til Altona-Kielbanen og dermed til Hamburg, men til den projekterede, men endnu ikke paabegyndte Flensborg-Husumbane. Endelig var han en Modstander af Rentegarantien, idet en saadan vilde medføre, at indenlandske Kapitaler paa en kunstig Maade vilde blive ført ind i Jernbaneforetagender¹⁾.

Mod disse Synspunkter stod som den fremmeligste Repræsentant for en særlig jysk Interessegruppe B. Réé, Redaktør af Aalborg Stiftstidende. For i de østjyske Byer at vække Stemning for Jernbanen slog han stærkt paa deres Modsætningsforhold til Hovedstaden. I et Angreb paa Bang, fordi denne havde draget en Sammenligning med Korsørbanen og dennes formodede bedre Rentabilitet, udtalte han saaledes, at der til Grund herfor syntes at ligge noget af den »prædominante Forkærlighed for Sjællands og Københavns Interesse, der i en Aarrække har været Jylland til saa megen Skade«. Det Formaal, man skulde opnaa, var paa ingen Maade at gøre København til Hovedsædet i merkantil Henseende. En Forbindelse med Hamburg kunde aldrig fremkalde andet end godt for Jylland, og det var en forfejlet Anskuelse, at de jyske Købstæder vilde lide Skade derved²⁾.

Som Resultat af Forhandlingerne paa Stænderforsamlingen vedtoges med en kneben Majoritet at indstille til Regeringens Overvejelse et Forslag om et Jernbaneanlæg fra Rendsborg til Limfjorden, og at Staten skulde støtte Foretagendet ved en 3½ % Rente-garanti for Aktionærerne.

Det var denne Indstilling, som foranledigede den kgl. Jernbanekommission til at udsende det i Kapitel 3 omtalte Spørgeskema til Amtsraadene og de bykommunale Raad.

Det fremgaar af dette Spørgeskemas Besvarelse, at Réés Synspunkter i hvert Fald ikke vandt Indpas hos Flertallet af de jyske Byers Borgerrepræsentationer. De var bange for, at Korneksporten skulde formindskes, og den øvrige Købstadsnæring ligeledes udkonkurreres af de slesvig-holstenske Byer og navnlig Hamburg.

Paa Kommissionens Spørgsmaal om, hvilken Retning det maatte anses for ønskeligst at give Banen, var der overvejende Stemning for at faa Banen trukket gennem Jyllands Midte. Hovedsagelig kun de store østjyske Byer talte for en Østbane og Ringkøbings Kommunalbestyrelse for en Vestbane. Men Ribes Borgerrepræsentation drog den fulde Konsekvens af sit tidligere Standpunkt, at Jernbanerne var til afgjort Skade. Dens Svar gik kort og godt ud paa, at naar det maatte anses for givet, at Banen kun vilde have en ødelæggende Virkning paa Handelen, saa kunde det være ganske ligegyldigt, i hvilken Retning den gik.

Paa Spørgsmaalet, om Banen kunde forventes at forrente sig, var der næsten Enstemmighed om, at et Overskud vilde der ikke blive Tale om. Men ifølge flere af Amtsraadene vilde de Fordele, som Banen vilde yde, langt overveje de pekuniære Tab,

¹⁾ Viborg Stændertidende 1846, p. 140, 805, 1271. ²⁾ Samme Sted, p. 144, 1510 f.

Staten tilsyneladende kom til at lide ved Rentegarantien for Anlægskapitalen. Det maatte betragtes som et Forskud, der med Tiden vilde blive Statskassen erstattet ved mange baade direkte og indirekte Indtægter.

Jernbaneanlæg viste sig altsaa allerede før 1848 at være et Problem, der i mange Henseender var stærkt delte Meninger om. Med Hensyn til Retningen gjorde stort set to Hovedpunkter sig gældende. Paa den ene Side var der Planer fremme om en Forlængelse af Roskildebanen til Korsør, paa den anden Side et Projekt om en Længdebane gennem Jylland, som via Rendsburg vilde komme til at staa i Forbindelse med Hamburg. Roskilde-Korsørbanen havde stærke Fortalere blandt Regeringskredse og Københavns nationalliberale. Limfjord-Rendsburgbanen havde sin væsentlige Støtte hos det jyske Landbrug.

Det nationale og demokratiske Gennembrud i 1848—49 samt Treaarskrigen 1848—50 fik indgribende Følger for det danske Samfund i Almindelighed og dermed ogsaa for Jernbanesagen. Junigrundlovens Indførelse medførte, at Jernbanespørgsmaalet for Fremtiden maatte drøftes under helt andre Former. Jernbanekommissionen ophævedes, og Jernbanesagernes fremtidige Forum blev Rigsdagen og Ministerierne. Og her var det af Betydning, at det nationalliberale Parti mellem 1848 og 1864 indtog en fremtrædende og ofte dominerende Plads saavel indenfor Rigsdag som Regering. Det var de nationalliberale, der havde været de skarpeste Kritikere af Regeringens tidligere Jernbanepolitik, og selvom de ikke havde nogen samlet Jernbaneplan for Danmark parat, saa var det givet, at deres udtalte antityske og pro-vesteuropæiske Indstilling maatte faa Følger for Landets Jernbanepolitik.

Hertil kom en anden Ting. Krigen 1848—50 havde tvunget vor Udenrigshandel ind paa nye Baner. Handelen med Hamburg blev reduceret, medens Samhandelen med England fik et meget betydeligt Opsving. Der var vide Kredse af det danske Folk, ogsaa udenfor de nationalliberales Kreds, der hilste denne Udvikling med Glæde. De mente — og det utvivlsomt med Rette — at det vilde være en nationaløkonomisk Gevinst, om man kunde frigøre sig for Hamburgs for Landet saa kostbare Greb om de to vigtigste Eksportgrene: Korn- og Studehandelen. Det saa det som Landets væsentligste handelspolitiske Opgave at fastholde og om muligt videreudvikle den Omlægning indenfor Udenrigshandelen, som Krigen havde tvunget os ind paa.

Der er endelig en tredie Ting, som det er af Vigtighed at fremholde: Landets finansielle Stilling. 1840'erne havde saavel for Landets Økonomi som for dets Finanser været kraftige Opgangsaar. Statsgælden androg i 1848 210 Mill. Kr. Den blev ganske vist betydeligt forøget under Krigen, til 250 Mill. Kr., men i de følgende Aar blev den under Indflydelse af de heldige Konjunkturer og Sundtoldafløsningen snart igen bragt ned og var i 1863 reduceret til 192 Mill. Kr.

Talerør for de nye Stemninger, som var fremkaldt eller i hvert Fald accentueret af de ændrede politiske og økonomiske Forhold, var navnlig Fr. Klee og C. M. Poulsen. Deres Forfatterskab er af Interesse derved, at det for første Gang stiller os overfor en samlet Jernbaneplan, som kom til at spille en betydelig Rolle i Jernbanediskussionen og Jernbanepolitiken. Fr. Klee var en fremtrædende Postembedsmand, der i Kraft af sin Embedsstilling havde et indgaaende Kendskab til det danske Kommunikations-system. Politisk hørte han til de nationalliberale. C. M. Poulsen, der var Doktor i Na-

turvidenskab, var i 1846 blevet udnævnt til Fabrikkontrollør i Hertugdømmerne og havde som saadan Sæde i Altona. Han var paa Rigsdagen tilsluttet de konservative, i snævrere Forstand den jyske Klub¹⁾.

Deres Forfatterskab indledtes i 1849, da C. M. Poulsen udgav en Piece om den direkte Dampskibsforbindelse mellem Jylland og England og Fr. Klee et Forslag til et nyt Post- og Kommunikationssystem med Ind- og Udland. C. M. Poulsen gik kraftigt ind for en udvidet Dampskibsforbindelse fra Jyllands Vestkyst til England. Den vilde betyde saavel en økonomisk som en national Vinding. Ifølge Fr. Klee var Jernbanens Fortsættelse til Korsør, hvorfra der skulde knyttes Dampskibsforbindelse med de større indenlandske Handelspladser, en Nødvendighed baade udfra et postalt og nationalt Synspunkt. Jernbanen var nødvendig for Frihedens og Fredens Skyld, for Landets aandelige og materielle Velvære.

I 1850 slog de to Forfattere sig sammen og udgav en større Piece om et Jernbane-, Dampskibs- og Telegrafsystem for Danmark og Slesvig. Jernbanespørgsmaalet betragtedes her først og fremmest udfra et politisk Synspunkt. Jernbanernes Hovedopgave var at knytte Slesvig fast til det øvrige Danmark og at skaffe os selvstændige Handelsveje til Vesteuropa; derved vilde man faa ophævet ethvert politisk og økonomisk Afhængighedsforhold af Tyskland. »Forbindelsen med England,« hed det, »er os langt gavnligere, vigtigere og naturligere end Forbindelsen med Tyskland«. Den i Jylland foreslaaede Længdebane tog Forfatterne derfor paa det bestemteste Afstand fra; den vilde nemlig knytte Slesvig til Holsten og tvinge Jylland ind under Hamburgs Handelsaag. Men en Jernbane skulde virke bindende mellem Landets Provinser og samlende paa Kræfterne. Derfor burde der først og fremmest anlægges Tværbaner.

Basis for hele Kommunikationssystemet skulde København-Korsørbanen være. Efter den skulde følge to andre Tværbaner, nemlig fra Flensborg til Husum og fra Aarhus til Hjarbæk, og derefter skulde disse suppleres med en fynsk-jysk Bane, der fra Nyborg via Middelfart og Snoghøj skulde gaa til Hjerting. Først naar der saaledes var skabt tre Udfaldsporte for Handelen med England, kunde man gaa til en Sammenknytning af Tværbanerne ved en Længdebane. Denne skulde tage sit Udgangspunkt i Aarhus og paa Højderygens østlige Skraaning føre til Flensborg, thi en Bane gennem Østkystens Byer vilde dels være for kostbar paa Grund af det bakkede Terræn, dels havde Østkystens Byer gode Chausséer og lette Søforbindelser. Efter at dette Grundlag var skabt, kunde man dels forlænge den jyske Bane fra Viborg til Aalborg, dels knytte Forbindelse med Holsten ved en Jernbane mellem Husum og Rensborg, og til Slut maatte der anlægges nogle Bibaner.

De foreslaaede Baner antoges at ville koste op imod 30 Mill. Rdl., og det maatte anses for sikkert, at et privat indenlandsk Aktieselskab slet ikke vilde kunne binde an med en saa krævende Opgave. Initiativet maatte overlades til Staten. Det kunde enten ske ved, at Staten garanterede Kapitalen en vis Forrentning, hvorved det var overvejende sandsynligt, at engelske Kapitalister, der maatte være interesseret i den direkte Forbindelse til England, vilde sætte Penge i Foretagendet. Men bedst vilde det dog være, om Staten selv vilde finansiere hele Jernbaneanlægget, for Eks. ved Udstedelse af 4 % Jernbaneobligationer.

¹⁾ Biografisk Leksikon.

Det blev dog hurtigt klart for Forfatterne, at denne sidste Finansieringsplan maatte opgives. Tilbage stod den Mulighed at forsøge Baneanlægget finansieret af engelske Kapitalister. For at faa de engelske Jernbanekonger interesseret i Forslaget lod man det oversætte til Engelsk af R. Westenholz. Dette Skridt skulde snart faa den ønskede Virkning.

København-Korsørbanen, der af Forfatterne var tænkt som Udgangspunkt for et hele Landet omfattende Jernbanenet, var i 1850 endnu kun fuldført for Strækningen København-Roskilde. Staten havde ganske vist givet Løfte om at deltage i Fortsættelsen med en Fjerdedel af Aktiekapitalen, men det havde vist sig at være utilstrækkeligt. I Januar 1849 — den sidste Frist for Tilvejebringelsen af den fornødne Kapital — stod Selskabet uden Midler, og under Krigen maatte Tanken om en Udvidelse af det danske Jernbanenet hvile.

Efter Freden 1850 indledte Selskabet imidlertid gennem R. Westenholz Forhandlinger med nogle engelske Storentreprenører. Det var naturligt at søge den manglende Kapital og Fagkundskab i England, som paa denne Tid finansierede og byggede store Dele af Jernbanenettet i Vesteuropa.

Det er nødvendigt til Forstaaelse af de følgende Jernbaneanlæg i Danmark lidt nærmere at beskrive engelske Forhold og Jernbaneentreprenørernes eller — som de ofte kaldtes — Jernbanekongernes dominerende Stilling.

De første Jernbaner i England var blevet bygget af private Selskaber, der sørgede for Materialer og Arbejdskraft, men overlod Bygningen til en Række Smaaentreprenører under en Ingeniørs Overopsyn. Denne Fremgangsmaade blev imidlertid hurtigt opgivet af forskellige Grunde. Det var saaledes umuligt for Ingeniørerne, efterhaanden som Jernbanenettet blev saa kolossalt udvidet, at have et tilstrækkeligt Overblik over Arbejdet, ligesom det viste sig økonomisk fordelagtigt at gaa over til større Entrepriser. Anlægsarbejdet overlodes derfor i stadig højere Grad til blot en eller to Entreprenører, som var ansvarlige for Arbejdets Udførelse; de kunde eventuelt, hvis Arbejdet oversteg deres Evner, lade det udstykke til en Række Underentreprenører.

Resultatet af denne Udvikling var en Arbejdsdeling, saaledes at Fremskaffelse af Arbejdere og Materialer til Jernbanebygningen, som oprindeligt havde været Selskabets Sag, nu blev et specielt Arbejdsfelt. Dette dannede Grundlaget for Entreprenørernes efterhaanden stadig mere indflydelsesrige Stilling. For at paatage sig et Arbejde maatte en Entreprenør have Forbindelse med Storleverandør af Jernbanemateriel af forskellig Slags, han maatte have Indsigt i og Kontakt med Arbejdsmarkedet og træffe Kreditarrangementer med Bankerne m. m. Omkring Entreprenørernes Personer voksede der en mægtig Organisation frem: Hundreder af Arbejdsvogne og Heste, milevis af Spor og Sveller, Lokomotiver og Dampmaskiner, utallige Mængder af Værktøj af forskellig Art, en stor Stab af videnskabelige, kommersielle og faglige Arbejdere m. m. Var en saadan Gigantorganisation først skabt, kunde den kun opretholdes ved stadig nye Entrepriser. Dette medførte, at det oprindelige Forhold mellem Entreprenør og Selskab i Virkeligheden blev vendt om. I Stedet for Selskaber, der ønskede at bygge en Jernbane og ansatte Folk til at bygge den, byggede Entreprenørerne Jernbaner og organiserede Selskabet til at sælge Jernbanerne. Entreprenøren var derved blevet Forretningsmand i den store Stil. »Gennem ham forhandlede Værdipapirerne og Ban-

kers Medvirken sikredes. Af hans Prestige var Koncessionerne i høj Grad afhængige saavel som Chancen for at faa afsat Værdipapirerne. Enhver Detaille af Jernbaneentreprisen, den finansielle, den juridiske og den tekniske Side blev overtaget af hans Organisation¹⁾.

Efter at det sjællandske Jernbaneselskab i 1850 havde faaet Tilbud fra to af disse Storentreprenører, Ricardo & Co. samt Fox, Henderson & Co., henvendte dets Bestyrelse sig i 1851 igen til Regeringen om Statsstøtte til Korsørbanen. Til nærmere Undersøgelse af Sagen blev der nedsat en Komité, hvori blandt andet C. M. Poulsen havde Sæde. I Komitéens Betænkning fastsloges under Henvisning til Fr. Klees og C. M. Poulsens Piece, at Finansieringen kun kunde tilvejebringes ved Statens Mellekomst. Der foresloges en 4 % Rentegaranti for hele København-Korsørbanens Anlægskapital, der ansloges at ville beløbe sig til 6½ Mill. Rdl.

For Forslagets videre Skæbne var det derfor af afgørende Betydning, hvorledes Finansministeriet stillede sig. Det var saa heldigt, at Finansministeren i Novemberministeriet, Grev W. Sponneck, havde en klar Forstaaelse af et moderne Kommunikationsvæsens Betydning. Han, der var den eneste virkelige Reformminister i Novemberregeringen og dens bærende Kraft, gennemførte i disse Aar blandt andet Frimærkesystemet og Landets første Telegraflinie. Ikke mindst ud fra postale Synspunkter var han ivrig for Banens Fortsættelse. I November 1851 forelagde han et Lovforslag om Roskildebanelens Forlængelse til Korsør i Overensstemmelse med Komitéens Indstilling. Det havde, ifølge Sponneck, vistnok været det ønskeligste, at Banen kunde blive udført for privat Regning, saaledes som Tilfældet var i England. Men kun faa havde været i Stand til at følge Englands Eksempel; i de fleste Lande havde Staten maattet træde til. Nogle Steder havde Staten selv bygget Jernbaner; og hvis de danske Finanser havde tilladt det, vilde der have været overvejende Grund til at gøre det samme. Han foreslo, at Staten skulde støtte Foretagendet ved en Rentegaranti og ved Overtagelse af en Pørtion Aktier. Det kan virke overraskende, at Sponneck, der herhjemme var det liberale Idéers første Teoretiker og Talsmand, gik ind for et helt eller delvis Statsbanesystem. Men det er i det hele taget karakteristisk for den Tids liberale, at de var mindre dogmatisk end praktisk indstillet.

Sponnecks Forslag vakte en voldsom Diskussion paa Rigsdagen, idet Problemet Længdebane kontra Tværbane nu for Alvor blev aktuelt. Baade Tilhængere og Modstandere af Regeringens Baneprojekt forudsagde, at en forkert Jernbanepolitik vilde føre til Landets Sønderlemmelse — et talende Vidnesbyrd om den Betydning, man nu fra de forskellige Lejre tillagde Jernbanerne. Ifølge Dr. P. C. Kierkegaard, den senere Biskop, vilde det faa de frygteligste Konsekvenser, saafremt Jernbanen ikke blev videreført til Korsør. Sjælland vilde da, »ifølge mekanisk Nødvendighed«, komme til at høre til Sverige og Jylland til Tyskland. Fra den modsatte Lejr fremhævede G. Winther, at man ved at give Rentegaranti maaske gjorde det umuligt for Statskassen at give en lignende Garanti for en jysk Bane. »Men dersom Jylland af den Grund ikke faar en Jernbane, da er der vist kun een Mening om, at det saa at sige gaar til Grunde, at det bliver saa langt tilbage fra de øvrige Statsdele, at det ingenlunde paa den Maade synes veltjent med længere at blive bestyret i Forening med det øvrige Rige.«

¹⁾ L. H. Jenks: The Migration of British Capital to 1875. 1938, p. 131 ff, 134 ff, 137.

Modstanderne mod den foreslaaede Jernbane faldt i Virkeligheden i tre Grupper. Den største og vigtigste Gruppe var de jyske Lokalpatrioter. De talte foruden G. Winther bl. a. den tidligere omtalte Redaktør Reé samt til en vis Grad Tscherning. Den vigtigste Bane var ifølge dem den jyske Længdebane; »det er en Bane,« udtalte Reé, »der bringer Jylland, som er sammenvokset med det øvrige Danmark, og som ikke kan skæres bort derfra, om man opstiller nok saa mange Teorier, sand Fordel.«

Endvidere var der Modstand mod Banen fra Købstadsrepræsentanterne. Sit mest talende Udtryk fik denne Retning i den Betænkning, som Landstingsudvalget fremlagde. Først i de senere Aar, hed det her, har Købstæderne frigjort sig fra Hovedstaden, og det har været til stor Gavn for Købstæderne og for Landboerne. Blev dette Forhold forstyrret, vilde det ikke medføre nogen Fordel, men derimod Tab.

Og endelig var der Folk, der, som A. S. Ørsted, var Modstandere af Forslaget først og fremmest paa Grund af den foreslaaede Rentegaranti. Det burde ikke være Statens Sag at skyde Penge til, for at Folk skulde kunne rejse billigere. Han søgte ivrigt at torpedere hele Planen ved at opkaste det Spørgsmaal, om den Garanti, Staten skulde stille, skulde hvile paa hele det danske Monarki eller udelukkende paa de danske Finanser. Efter hans Mening var det første Tilfældet, men saa kunde man næppe i den forfatningsmæssige Overgangsperiode, hvori man befandt sig, ensidig fra den danske Rigsdags Side vedtage en saadan Lov. Sponneck svarede herpaa, at Spørgsmaalet ikke var af praktisk Interesse, da Kongerigets Garanti i fornødent Fald vilde være fyldestgørende. Den øvrige Kritik imødegik Sponneck ved at pege paa, at Banen til Korsør var en Forudsætning for Baner i Jylland og paa Fyn. Han advarede mod at forkaste Forslaget, idet han troede, at det vilde medføre, at de engelske Pengemænd vilde opgive Tanken om i nær Fremtid at anlægge Jernbaner her i Landet. De var nemlig af den Anskuelse, at den foreslaaede Linie var en af de bedste her i Landet. Loven blev derefter vedtaget med et betydeligt Flertal i begge Ting og udkom som Lov den 27. Februar 1852¹⁾.

Ifølge Loven kunde Selskabet, hvis det inden Udgangen af 1852 disponerede over de nødvendige Midler, faa Eneret paa Anlæg og Drift af Banen Roskilde-Korsør indtil 1947. Det fik Tilsagn om en 4 % Rentegaranti saavel for Anlægskapitalen til Banen Roskilde-Korsør (højest 5 Mill. Rdl.) som til Banen København-Roskilde (1½ Mill. Rdl.), naar den sidstnævnte var frigjort for al Pante- og anden Gæld. I de 5 Mill. Rdl. var indbefattet Udgiften til Ekspropriation, og denne kunde, hvis det fandtes hensigtsmæssigt, foretages af Staten mod at erholde Aktier til Pari for Beløbet. Rentegarantien begyndte først, naar Banen var aabnet for Trafik i hele sin Længde, og 25 Aar herefter kunde Staten forlange sig overdraget alle Aktier i hele Banen mod at betale deres paalydende Værdi kontant. Rentegarantien medførte naturligvis, at Regeringen forbeholdt sig at faa forelagt til Bedømmelse Arbejdsplan og Udgiftsoverslag og at føre den fornødne Kontrol med Banens Anlæg m. m. Efter at Foretagendet var kommet saa vidt, var det sjællandske Jernbaneselskabs Opgave at faa sluttet en Kontrakt med en Entreprenør og sørge for Anlæggets Finansiering. Dette sidste kunde ikke definitivt ordnes, før Byggeplanen for Jernbanen var fuldt udarbejdet og et bestemt Overslag affattet.

¹⁾ Om Forhandlingerne paa Rigsdagen, se Rigsdagstidende, F. F., 1851 Sp. 1175 f, 2858 f, 1581 ff. Anhang B 617 ff, L. F., 1851 Sp. 2512 ff, 2483.

Af de to Entreprenører, L. Ricardo og C. Fox, som Selskabet havde haft Forbindelse med, trak den første sig tilbage, da han stiftede Bekendtskab med Loven og den detaillerede Kontrol med Anlægget, som Regeringen ifølge dens § 3 skulde udøve. Derimod erklærede Fox sig villig. Men en ny Hindring opstod, idet det viste sig umuligt at faa Kapitalen tilvejebragt gennem Aktieemission, saaledes som Loven forudsatte.

Det endte med, at Fox overtog saavel Entreprisen som Finansieringen. Charles Fox, Krystalpaladsets Bygmester, var Leder af Selskabet Fox, Henderson & Co., der var optaget af store Jernbanearbejder over hele Jorden, navnlig i Frankrig og Indien¹).

Kontrakten med Fox, Henderson & Co. blev afsluttet den 27. Oktober 1853. For Udførelsen af samtlige Arbejder og Leverancen af Maskiner m. m. fik Entreprenøren Udbyttet af 26.750 Aktier à 20 £, ialt 535.000 £. For Aktierne udfærdigedes der Interimsbeviser af en Komité i London, af hvis fire Medlemmer de tre var udpeget af Entreprenørerne og den fjerde af det sjællandske Jernbaneselskab. Komitéen lod Aktieemissionen foretage og lod Entreprenørerne betale efterhaanden som Arbejdet skred frem. Medens den første Jernbane i Danmark hovedsageligt var blevet bygget for tyske Penge, blev den anden altsaa bygget for engelske.

Vi faar gennem en Liste over Aktionærer, der den 25. Marts 1854 endnu ikke havde indbetalt Aktiernes fulde Værdi, et Indblik i, hvem der var Aktionærer i Foretagendet. Det synes i vid Udstrækning at have været Middelstandsfolk, der satte Penge i Foretagendet. Herpaa tyder foruden Navnene Aktiernes ringe Paalydende — 3, 6, 9 og 12 £ — og de temmelig smaa Beløb, der var tegnet af de enkelte. Blandt Storaktionærerne mærkes foruden Fox, Henderson & Co. med en Post paa 29.460 £ London Grevskab med 9.495 £.

Ifølge Kontrakten skulde Komitéen i London udgive halvaarlige Beretninger om Foretagendets Drift, saaledes som det var almindeligt i England. Denne Pligt overholdtes imidlertid af let forstaaelige Grunde ikke²). Højkonjunkturer, der satte ind efter 1850, slog nemlig Bunden ud paa Entreprenørernes Kalkuleringer. De stigende Priser truede med at forandre Entreprisen fra en fed til en højst problematisk Forretning. Under disse Omstændigheder søgte Entreprenørerne at redde Fortjenesten paa Bekostning af Arbejdets Soliditet. Men her gjorde de Regning uden Vært. Statens kontrollerende Ingeniør, Major Dreyer, var en Mand, der var nidkær i sit Embede, og selv de mindste Sløserier med Hensyn til Banens Anlæg slog han ned paa med haard Haand. Det er Baggrunden for det meget skarpe Modsætningsforhold, der hurtigt udviklede sig mellem Entreprenørernes Overingeniør, der skulde lede Arbejdet, og Statens kontrollerende Ingeniør. C. Fox maatte under disse Stridigheder gentagne Gange tage til København, saaledes i November 1853, og han truede ved den Lejlighed ligefrem med at afbryde Arbejdet og forsikrede, at det kun vilde vække Glæde blandt Aktionærerne. Hans Trusler fik ikke den tilsigtede Virkning. Grev Sponneck holdt fast ved Lovens Kontrolbestemmelser og støttede den kontrollerende Ingeniør i hans Kritik. I Januar 1854 udtalte han saaledes, at hvis det kom saa vidt, at Foretagendet blev standset — hvad han ikke troede paa — da saa han hellere dette, end han rakte Haand til en middelmaadig Udførelse af Baneanlægget³).

¹) J. H. Jenks p. 134 National Biography. ²) Fædrelandet 25. Jan. 1854. Referat af »Economist«.
³) (RA) Jernbanesager. Korsørbanens Anlæg. Skrivelse af Sponneck 7. Jan.

Banen skulde have været færdig 1. November 1854, men endnu ved Begyndelsen af Aaret 1856 var der et godt Stykke tilbage. Aktionærene, der ikke fik Rente af deres Penge, var naturligvis højst utilfredse, og allerede i 1854 saa Fox sig nødsaget til at paatage sig Forrentningen af Aktiekapitalen, hvad der paaførte ham en daglig Udgift paa 5—600 Rdl. Det endte med, at Fox ved en Overenskomst med Selskabet den 8. Marts 1856 opgav Arbejdet mod en Afkortning paa 15.300 £ i sin Betaling. Banen blev derefter fuldført i Løbet af 1½ Maaned af Justitsraad Scheffer, Dige- og Vandbygningsdirektør i Slesvig-Holsten, som havde været ledende ved Anlægget af Lybæk-Hamborgbanen. Den 27. April 1856 var man endelig naaet saa vidt, at Roskilde-Korsørbanen kunde aabnes for Trafikken.

Det engelske Entreprenørfirma blev det en dyr Bane. I en Memorial af 1. December 1856 opgjorde Fox sit Tab ved Entreprisen til ca. 70.000 £, og heraf var de 55.000 £ foranlediget af Regeringen og dens Kontrolingeniør. Han truede med at sagsøge den danske Stat for dette Deficit, men det forblev ved Truslen. For et Sagsanlæg var der intet som helst Grundlag¹⁾.

De første jyske Baner

Det demokratiske og nationale Gennembrud i 1848, den sejrriige Krig og den almindelige økonomiske Fremgang satte sig Spor i en kraftig Reformlovgivning, som ogsaa kom Jernbanerne til Gode. I 1852 vedtoges, som ovenfor nævnt, Loven om København-Roskildebanens Fortsættelse til Korsør. Samme Aar blev der af Regeringen givet det engelske Verdensfirma Peto, Brassey og Betts Koncession paa at anlægge og drive en Jernbane fra Flensborg over Husum til Tønning. Denne Koncession blev ikke behandlet paa Rigsdagen, da Kongen stadig var enevældig i Hertugdømmerne.

Det engelske Kæmpefirma for Jernbaneentrepriser Peto, Brassey og Betts optraadte hermed for første Gang som Jernbanebygger i det danske Monarki. Det blev Indledningen til et mere end 15aarigt langt Samarbejde med den danske Stat, og i dette Tidsrum opnaaede Selskabet, der i Skandinavien først og fremmest blev repræsenteret ved Peto, en ligefrem monopolagtig Stilling som Jernbaneentreprenør i Kongeriget.

Brassey og Peto var saa afgjort Selskabets ledende Kræfter. Brassey, paa dette Tidspunkt Petos Partner, men som oftest hans Rival, havde fra jævne Kaar arbejdet sig op til at blive en af Englands største Jernbanekonger. En Forretning af saadanne Dimensioner krævede mægtige Arbejdsstyrker og rig Tilgang paa Kapital. Brassey beskæftigede over 8000 Mand, og for at sikre sig den nødvendige Kredit havde han oprettet flere Banker.

Peto havde, før han gik over til Jernbaneentrepriser, staaet for Bygningen bl. a. af Parlamentsbygningen i London. Fra 1840erne var han en af Verdens største Jernbaneentreprenører, som under sig havde 14.000 Mand i Arbejde. Senere kom han op paa en for Datidens Forhold imponerende Arbejdsstyrke paa 30.000 Mand, som han forsynede med Lærere, Præster, Sparekasser m. m. Hans Selskab udviklede sig med andre Ord til at blive et lille selvstændigt Samfund²⁾. Der krævedes naturligvis meget betydelige Evner til at holde sammen paa en saa kæmpemæssig Organisation, og en

¹⁾ (RA) Jernbanesager, Korsørbanens Anlæg. ²⁾ Jenks: p. 134 ff. Appendiks A. National Biography.

Mand som Monrad nærede da ogsaa den største Beundring for Petos Klarhed og hurtige Opfattelsesevne. Monrad udtalte f 1860, at han aldrig havde truffet paa en Mand, der med saa faa Ord kunde give et klart Billede af, hvad han vilde, ligesom han heller ikke havde truffet nogen, der saaledes kunde forstaa en Antydning og straks komme til et Resultat. »Jeg tror ikke,« tilføjer han, »at saadant kan naas, uden ved snart at forhandle i Algier og snart i Østrig, forhandle med alle Verdens Nationer og sætte sig ind i alle Verdensforhold«¹⁾.

Det var som nævnt Peto, der først og fremmest repræsenterede Selskabet Peto, Brassey og Betts i Skandinavien. Han var interesseret ikke alene i Entreprisen som saadan, men ogsaa i den direkte Handelsforbindelse mellem Danmark og England. Som Deltager i Dampskibsselskabet »Northern Steam Packet Company« i Lowestoft, som førte Tønnings stadig voksende Kvægekseport til England, var han direkte interesseret i det slesvigske Tværbaneprojekt. Han stod som Eksponent for de Handelskredse i England, der ønskede den direkte Fart mellem Danmark og England udvidet; at gaa uden om Hamburg vilde være til Fordel baade for den danske og engelske Handelsstand. Hans Synspunkter laa her ganske paa Linie med dem, der var fremsat i Klees og C. M. Poulsens til Engelsk oversatte Pjece. Som Entreprenør og Leder af den slesvigske Jernbanes Driftsselskab havde han imidlertid ogsaa andre Interesser at varetage. Da man, for definitivt at frigøre sig for Hamburgs Handelshegemoni, foreslog at bygge den slesvigske Jernbane med anden Sporvidde end de holstenske Baner, mødte man et bestemt Afslag. En Forudsætning for Banens Rentabilitet var Forbindelsen med Hamburg, og Entreprenørerne fik gennemført, at den slesvigske Tværbane ved en Bibane fra Ohrstedt til Rendsburg blev koblet til det holstenske Jernbanenet²⁾.

Kort Tid efter, at Peto havde opnaaet Koncession paa den slesvigske Bane, indgav han et Forslag til Kongen om at bygge en Jernbane fra Flensborg til Frederikshavn, og aktualiserede herved atter Spørgsmaalet om et jysk Jernbanenet, som havde hvilet under Krigen. Peto foreslog Jernbanen ført fra Flensborg til Ballum, hvor der var gode Betingelser for Anlægget af en Havn, og derfra med større eller mindre Bøjninger, som nærmere maatte bestemmes, til Aarhus, hvorfra den skulde føres til Viborg og videre til Aalborg og Frederikshavn³⁾.

Der er en nær Forbindelse mellem det slesvigske og det jyske Jernbaneprojekt. De er begge Udtryk for den engelske Handelskapitals Interesse i at skabe Udfaldsporte for den direkte Handel mellem Danmark og England og var dermed paa Forhaand sikret en betydelig Sympati hos indflydelsesrige Kredse i den danske Befolkning. Banens Hovedformaal skulde være Eksport af Landets Produkter, først og fremmest Stude. En Havn ved Ballum, eventuelt suppleret med en Havn ved Hjarbæk, vilde med Støtte i Banen endelig gøre Slut paa Hamburgs Greb om den jyske Halvøs Kvæghandel. Det samlede Jernbaneanlæg — den slesvigske Bane indbefattet — vilde udgøre ca. 280 engelske Mil og koste ca. 3 Mill. £. Peto erklærede sig i sit Forslag i Stand til at skaffe Kapitalen og fuldføre Arbejdet i Løbet af fem til seks Aar mod at Staten for den nordligste Fjerdedels Vedkommende, Strækningen fra Viborg til Frederikshavn, vilde paatage sig en Garanti paa 4 % for 80.000 £.

Peto indgav sit Forslag til Kongen den 3. December 1852. Frederik VII, der af in-

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1860—61, Sp. 4209 f. ²⁾ Hedrich, cit. Værk, p. 66 ff. ³⁾ Beretning ang. den jyske Jernbanesag 1855. Bilag A.

teresserede Kredse var paavirket til Gunst for Forslaget, opfordrede ved Reskript af 22. December samme Aar Indenrigsminister Bang til at afgive en Betænkning om, hvorledes Sagen bedst kunde behandles, saa at den kunde fremmes saa hurtigt som muligt.

Det blev imidlertid ikke Indenrigsministeren, men Finansminister Grev Sponneck, der fik den afgørende Indflydelse paa Forslagets videre Skæbne. Dette var naturligt ikke alene paa Grund af de finansielle Betingelser, som man maatte tage Stilling til, men ogsaa paa Grund af den Indsigt, som Sponneck havde lagt for Dagen ved Lovgivningen om Landets Kommunikationsvæsen. Han stod som Ministeriets Specialist paa Trafikvæsenets Omraade.

Det var givet, at Petos Forslag maatte vække finansielle Betænkeligheder. Baneanlægget var anslaaet til at koste 3 Mill. £, hvad der modsvarede 27 Mill. Rdl. Det var dengang en overmaade stor Sum. 27 Mill. Rdl. var rundt regnet tre Gange saa meget som Statens samlede Budget. Hvor meget det var af Nationalindtægten, kan man desværre ikke beregne, da denne i disse Aar end ikke i groveste Træk kan anslaaes. Derimod kan man temmelig løselig anslaa Nationalformuen til at beløbe sig til mellem 800 og 900 Mill. Rdl¹⁾, det vil med andre Ord sige, at Omkostningerne ved Jernbaneanlægget vilde beløbe sig til omkring 3 % af Nationalformuen. Derigennem kan man faa et vist Indtryk af, hvilke Krav den foreslaaede Jernbane vilde stille til det danske Kapitalmarked i Tilfælde af, at dette skulde komme til at finansiere Anlægget. Nu var Nationalformuen imellem Krigene 1848—50 og 1864 ganske vist i stærk Vækst — man regner med en Fordobling i Løbet af dette Tidsrum — men netop i Aarene umiddelbart efter Krigen var Kapitalmarkedet temmelig trykket. Statsgælden var lige blevet stærkt forøget, tre nye Kreditforeninger var just aabnet, og Københavns Kommune var ved at optage et større Laan. Hvis det danske Samfund skulde finansiere Baneanlægget, der kun kunde tænkes finansieret gennem Emission af Aktier eller Obligationer, vilde det betyde, at Pengemarkedets Beholdning af Obligationer eller med dem konkurrerende Papirer, vilde blive forøget med omkring 50 % i Forhold til Tiden før 1848²⁾. Det maatte — i hvert Fald midlertidig — medføre en Kursnedgang og dermed forbundne uheldige Konsekvenser for det danske Næringsliv.

Sponneck, hvis indholdsrige Memorandum var afsluttet allerede den 31. December 1852, var fuldt klar over disse finansielle Betænkeligheder. Men Tilbudet var efter hans Mening saa gunstigt, at det ikke kunde afvises. Det vilde sandsynligvis ikke blive gentaget i en foreløbig Fremtid. Han anbefalede derfor at modtage Tilbudet, men søge de finansielle Betingelser ændret saaledes, at Banen blev bygget ikke for danske, men for udenlandske Penge. Hvis man f. Eks. slap for Rentegarantien, eller, hvis dette ikke kunde opnaas, kunde erstatte Rentegarantien for Banens sidste Fjerdedel med en Garanti for hele Banen, men naturligvis med en tilsvarende lavere Rente, kunde man nemlig med stor Sandsynlighed regne med, at Aktierne eller Obligationerne ikke vilde blive afsat paa det danske Marked. Disse Papirer vilde ikke have nogen Tillokkelse for danske Kapitalister, der var vant til solide Obligationer. Foruden de finansielle Betænkeligheder havde Sponneck en anden Indvending mod den foreslaaede Bane. Den vilde virke decentraliserende. Den maatte gennem flere Sidebaner til de østlige Byer bevare Forbindelsen med disse og dermed med det øvrige Land.

¹⁾ Falbe Hansens og Scharlings Statistik I, p. 705. ²⁾ (RA) Indlæg til Journal for Jernbanesager 31. Dec. 1852.

Men iøvrigt var Sponnecks Indstilling, som er stærkt præget af den almindelige Optimisme under Opgangsaarene efter Krigen, en Lovsang til Jernbanerne og deres fremtidige Betydning for Landet. Formaalet med Landets økonomiske Politik maatte ifølge Sponneck være at udvikle Produktionslivet til det yderste, navnlig for at faa Penge og Folk til Forsvaret. »Dette Formaal«, udtalte han, »naas bedst ved en stærk Udvikling af Kommunikationsmidlerne, og selve Forbindelsen med og Bistanden fra Kapitalen i England synes at indeholde et Fingerpeg om, at vi i saa Henseende er paa rigtig Vej, naar det erindres, hvor stor en Kraft der i England er udviklet paa et forholds-mæssig ringe Territorium«. Sponneck fortsatte sine lyse Profetier: »Naar man tager Danmarks naturlige Hjælpkilder, Beliggenhed og Traditioner i Forbindelse med dets sydlige Naboers sønderrevne og til et maritimt Støttepunkt trængende Tilstand i Be-tragtning, indses det ikke, hvorfor man skulde antage, at Danmark skulde have haft sin største Periode i Historien«. Jernbanerne vilde berede Vejen for en ny Guldalder¹⁾.

Indenrigsministeriets Betænkning af 10. Januar sluttede sig i det væsentligste til Sponnecks Memorandum. Det var dog ikke uden Betænkeligheder, at Indenrigsminister Bang gik ind paa Forslaget om at bygge Banen for engelske Penge. I Fald alle Ak-tierne kom i Udlændinges Hænder, maatte der nemlig som Driftsomkostninger og Ak-tionærudbytte udredes en meget betydelig Sum af Landets Indbyggere til de Frem-mede. Denne Sum kunde ved 6 %'s Udbytte af Aktiekapitalen anslaaes til ca. 1½ Mill. Rdl. om Aaret²⁾.

Den kgl. Resolution paa disse Forestillinger forelaa allerede den 12. Januar. Rege-ningen var beredt til nærmere at forhandle med Peto om Forslagets Enkeltheder. Gennem sin Befuldmægtigede R. Westenholz blev Peto informeret om de finansielle Betænkeligheder, der fra Regeringens Side var knyttet til Forslaget. Peto var imid-lertid ivrig efter at faa Koncessionen saa hurtigt som muligt; det var af største øko-nomiske Betydning for de engelske Entreprenørfirmaer, at de umaadelige Arbejdsstyr-ker og det omfattende Organisationsapparat, der var sat paa Benene i Slesvig, fortsat kunde holdes beskæftiget med en saa nærliggende Opgave som at føre den slesvigske Bane nordpaa. Ogsaa som Driftsselskab for den slesvigske Bane var Firmaet direkte økonomisk interesseret i Banenettets Udvidelse nordpaa, idet dette maatte virke frem-mende paa den slesvigske Jernbanes Rentabilitet. Vi ser da ogsaa, at Peto allerede den 11. Februar havde et nyt Forslag parat, der paa de finansielle Punkter imødekom Re-geringen. Denne blev nemlig fritaget for Rentegaranti mod at yde Entreprenørerne et Obligationslaan paa 3.500 £ for hver fuldført engelsk Mil. Laanet skulde tilbage-betales 7 Aar efter Banens Aabning. Da Obligationerne kunde placeres paa det uden-landske Marked, nærrede Regeringen ingen Betænkelighed ved at gaa ind paa denne Side af Forslaget³⁾.

De finansielle Betingelser i Petos nye Forslag blev altsaa billiget af Regeringen, og de var i Virkeligheden saa gunstige, at det næppe vilde volde Vanskeligheder at faa dem godkendt af Rigsdagen.

Anderledes med den af Peto foreslaaede Retning. Petos projekterede Bane var alt-for ensidig beregnet for Eksport, navnlig af Stude. For dem, der lagde den afgørende

¹⁾ (RA) Indlæg til Journal for Jernbanesager. Bergs Redegørelse i Nationaløk. Tidsskr. I 1898, p. 428, er ganske forfejlet. ²⁾ (RA) Indlæg til Journal for Jernbanesager. ³⁾ (RA) Sager ang. den jyske Længdebane. Indlæg til Journal for Jernbanesager.

Vægt paa en Forbindelse med Udlandet, var Petos Retning ganske vist ikke uantagelig. Gennem sin Tilknytning til den slesvigske Bane vilde den via Rendsborg komme til at staa i Forbindelse med Hamburg. Ved Ballum og Hjarbæk, Viborgs Havneby, vilde man som nævnt kunne finde Udfaldspunkter for Handelen paa England. Paa den anden Side var det givet, at den maatte vække Utilfredshed hos vide Kredse. Den tog alt for lidt Hensyn til den indre Trafik og Forbindelsen mellem Landedelene. Den lod de mere frugtbare Egne i Vestjylland temmelig uberørt, den var ikke i det magre Midtjyllands Interesse uden for saa vidt angaar Strækningen over Randbøl Hede, og endelig gik den uden om den frugtbare Østkysts Byer.

Den jyske Banes Retning blev fra nu af det alt dominerende Problem i Diskussionen om de danske Baneanlæg. Der skulde komme til at gaa endnu 15 Aar, før Spørgsmaalet blev endelig løst.

Regeringens Stilling i 1853 var for saa vidt klar, som der hurtigt blev Enighed om, at der kun kunde være Tale om en Østbane. Men Spørgsmaalet var herefter, om denne Østbane skulde anlægges gennem Købstæderne eller paa den østlige Højderyg. Sponneck var af økonomiske Grunde Tilhænger af det sidste, idet en Bane gennem østjyske Byer paa Grund af Terrainforholdene ansloges at ville blive meget kostbar. For at fremme Forbindelsen mellem Provinserne og ikke distancere København til Fordel for Hamburg burde der anlægges en Række Sidebaner ned til de østjyske Byer¹⁾. Men i den Betænkning, som Regeringen lod indhente fra Hærens tekniske Korps, var man afgjort stemt for en Bane gennem de østjyske Byer. Betænkningen, der var affattet af den tidligere omtalte Ingeniør, Major Dreyer, imødegik den Indvending, at Østkysten havde tilstrækkeligt med gode Veje og Udskibningssteder. Erfaringen viste, at Egne, der allerede var meget udviklede og havde gode Kommunikationsmidler, havde faaet et nyt materielt Opsving gennem Jernbanerne²⁾.

En Jernbane gennem Østkystens Byer havde en Fortaler først og fremmest i Krigsministeriet. Det blev fastslaaet som en i militær Henseende ufravigelig Nødvendighed, at Banelinien blev ført saaledes, at den under fjendtlig Okkupation vedvarende kunde holdes afbrudt. Dette vilde Flaaden være i Stand til, saafremt der anlagdes en Kystbane. Endvidere maatte Jernbaneforbindelsen med Øerne under ingen Omstændigheder kunne afbrydes. Derfor skulde Jernbanen føres igennem Fredericia eller i det mindste tæt forbi Byen³⁾.

Divergenserne indenfor Regeringen med Hensyn til Banens Retning var i Virkeligheden større, end den fremgaar af det foregaaende. Principielt vilde Sponneck ganske vist ikke have noget imod at føre Banen over Fredericia eller Snoghøj, thi herved vilde hans Hovedformaal, en nærmere Forbindelse mellem Provinserne, kun fremmes. Men i Praksis stillede Forholdet sig saaledes, at Petos finansielle Tilbud paa ingen Maade kunde tænkes udstrakt til ogsaa at gælde en Kystbane. Vilde man kræve Kystbanen, maatte der indhentes nye Forslag fra Peto, men et Forslag, der var finansielt saa fordelagtigt som det foreliggende, kunde efter Sponnecks Mening ikke ventes. Det maatte antages, selvom det skulde afstedkomme et Modsætningsforhold til Krigsministeriet.

¹⁾ Jvf. Rigsdagstid., F. F. 1852/53 III, Sp. 750. ²⁾ Beretning ang. den jyske Jernbanesag, Bilag D.

³⁾ Krigsministeriets Betænkning 23. Aug. 1853. Sager ang. den jyske Længdebane, jvf. Stjernholm: Om Jernbaner 1854, p. 58 f.

Allerede i første Halvdel af April havde Sponneck ladet udarbejde et Lovforslag, hvor han begrænsede Statens Tilskud i Overensstemmelse med Petos Tilbud, men lod Retningslinien staa aaben. Bang erklærede sig i en Skrivelse af 14. April indforstaaet med Forslagets Tekst og foreslog Sponneck at faa det sanktioneret af Kongen, for at det kunde forelægges Rigsdagen¹). Men den 19. April blev Folketinget opløst paa Grund af Arvelovsstriden, og den 21. April overtog Ørsted foruden Konseilministeriet ogsaa Indenrigsministeriet, medens Sponneck vedblev med at fungere som Finansminister. Udsigterne til en snarlig Løsning af Jernbanespørgsmaalet blev derved stærkt formindsket. Den ny Indenrigsminister var, som tidligere anført, langt fra nogen ubetinget Tilhænger af Jernbaner, og han var en afgjort Modstander af enhver Form for finansielt Tilskud til eller Delagtighed fra Statens Side i Jernbanebygning²).

Den 13. Juni 1853 tog den nye Rigsdagssamling sin Begyndelse, og den 28. Juni forelagde Sponneck sit Forslag til en Jernbanelov.

Med Lovforslagets Fremsættelse den 13. Juni 1853 blev Spørgsmaalet om den jyske Banes Retning for første Gang forelagt de forskellige Partiers og forskellige Landsdeles Repræsentanter. Der viste sig paa Rigsdagen — som det var at vente — en overvejende Stemning for den østlige Linie. Thi ikke alene var Flertallet af de national-liberale Tilhængere heraf, men ogsaa de østjyske Købstadsrepræsentanter, bl. a. den tidligere nævnte Redaktør Rée.

Sin fremmeligste Modstander fandt en Østbane i Tscherning, som her fik Lejlighed til at udfolde sin højst personlige Jernbaneteori. En Jernbane i Danmark og navnlig i Jylland vilde efter hans Mening ikke under nogen som helst Forhold betale sig. Derfor var Spørgsmaalet ikke, hvor man skulde lægge Jernbanen, for at den kunde forrente sig, men hvor man skulde lægge den for at gavne Landet mest. Østjylland var i Forvejen favoriseret ved fortrinlige Kommunikationsmidler. En Kystbane vilde tilmed mangle Rayon, idet den vilde have Havet til den ene Side og saaledes — som han paradoksalt udtrykte sig ved en senere Lejlighed — kun være til Fordel for Fiskene³). En Jernbane burde derfor anlægges i Vestjylland, og den burde have en Sidebane til Hjerting. Hvad angaar de militære Krav, skulde de ikke have Lov til at faa den allermindste Indflydelse paa Statens merkantile Udvikling. Iøvrigt var Fredericia ganske uden militær Betydning.

Tschernings Parti var imidlertid ikke tilstrækkelig stærkt til at faa gennemført en vestlig Linie, og Sponnecks Forslag blev vedtaget og udkom som Lov 31. Juli 1853. Den bestod af kun to Paragraffer. Ifølge den første skulde Kongen kunne give Koncession til en Jernbane fra Hertugdømmet Slesvig op gennem Jylland »i saadan Retning, som maatte findes tjenlig for det offentlige Tarv« via Aalborg til Frederikshavn. I den anden Paragraf fastlagdes Kongerigets finansielle Forpligtelser: Statskassen kunde tilskyde et aarligt 4 % Rentebeløb af indtil 640 £ for hver dansk Mil, hvad der svarede til 4 % Rente af et Tilskud paa 3500 £ for hver engelsk Mil.

Loven blev imidlertid uden Betydning. Tidspunktet var forpasset. Tiden efter 1850 var præget af en kraftig Konjunkturopgang efter Guldfundene i Australien og Californien, og efter 1853 sprang Priserne yderligere i Vejret under Indflydelse af den

¹) (RA) Sager ang. den jyske Længdebane. ²) Rigsdagstid. F. F. 1852—53 III, Sp. 129 ff, 153, 1030 ff. ³) Rigsdagstid. F. F. 1855—56, Sp. 1708.

russisk-tyrkiske Krig, som Frankrig og England fra 1854 deltog i. Denne Prisstigning satte nu i Virkeligheden Petos Tilbud ud af Kraft.

Det var en naturlig Følge af den økonomiske Udvikling. Men det havde været rimeligt, at den Kontakt, som var blevet etableret med Peto, og at de Forhandlinger, som Kongen havde sanktioneret i Januar 1853, var blevet fortsat. Det var der imidlertid ikke Tale om. Ørsted var Modstander af Baneanlægget i Jylland og afbrød enhver Forhandling med Peto ved simpelthen at lægge hans Forslag til Side og intet meddele ham i den Anledning. Vi maa give Bang Ret i, at det »milde talt ikke var høfligt¹⁾).

Peto var imidlertid ivrig for at faa Forhandlingerne genoptaget. Han sørgede for, at Kongens Interesse for Jernbanesagen stadig holdtes varm, og ved Frederik VII's Rejse i Slesvig 1854 anførte han, at det tidligere Tilbud i alt væsentligt stod ved Magt. Gennem Westenholz og Godsejer Tang, der repræsenterede Eksport- og Studeinteresserne herhjemme, søgte han ogsaa at bearbejde Rigsdagsmændene til Fordel for en jysk Bane. Efter at Ministeriet Ørsted i December 1854 var vejet for P. G. Bangs Ministerium, haabede disse Kredse, at Vejen laa aaben for en Genoptagelse af Forhandlingerne. Paa et Gehejmestatsraadmøde paa Frederiksborg kort efter Ministeriets Danelse opfordrede Kongen Bang til at søge Kontakt med Peto, og lignende Opfordringer modtog Bang fra Westenholz, Drewsen og Tang²⁾).

Da ogsaa Folketinget lagde Pres paa Bang, blev han meget mod sin Vilje tvunget til at genoptage Forhandlingerne med Peto. Han var uvillig hertil, fordi baade han og navnlig Finansminister Andræ var Tilhængere af en Linie gennem de østjyske Byer som den mest rentable. Men i det hele taget ansaa han det for uklogt under en abnorm Højkonjunktur at slutte Kontrakt for et saa langvarigt Anlægsarbejde³⁾. Bangs Betæneligheder viste sig fuldt berettigede. Det nye Forslag, som Peto forelagde i August 1855, søgte ganske vist at imødekomme Regeringens Ønsker med Hensyn til Retningen, idet Banelinien fra Ballum skulde føres langs den østlige Skraaning af Jyllands Højderyg via Viborg og Aalborg til Frederikshavn og suppleres med Sidebaner til Aarhus og Horsens. Men de finansielle Betingelser var ganske uantagelige. Medens Statens Tilskud paa 3.500 £ ved Petos Forslag i Februar 1853 havde været at betragte som en sikker Førsteprioritet, der skulde forrentes og afdrages indenfor et vist Tidsrum, skulde den nu først dækkes af Banens Driftoverskud, efter at den øvrige Kapital, 6.500 £ pr. engelsk mile, var forrentet med 5 %⁴⁾. Peto anslog altsaa Anlægsomkostninger til 10.000 £ pr. engelsk mile, medens den slesvigske Tværbane var blevet bygget for 7000 £ pr. mile. Ifølge Dreyer, hvis Betænkning indhentedes, vilde Peto bygge en meget middelmaadig Bane til en meget høj Pris og derved have en sandsynlig Udsigt til et Overskud paa mellem fem og otte Millioner Rigsdaler.

Petos Forslag blev altsaa pure afvist, men det fik ikke des mindre den største Betydning for Drøftelsen af Jernbanespørgsmaalet herhjemme. Hans uantagelige finansielle Betingelser medførte nemlig, at Tanken om at anlægge de jyske Baner som Statsbaner voksede sig stadig stærkere i de følgende Aar. De økonomiske og finansielle Betingelser herfor var ogsaa i langt højere Grad til Stede end i 1850'ernes Begyndelse.

¹⁾ (RA) Sager ang. den jyske Længdebane. Beretning af Bang 9. Febr. 1855. ²⁾ Sammesteds. Beretning af Bang 23. Nov. 1855. ³⁾ (RA) Sager ang. den jyske Jernbane. Skrivelse fra Andræ 19. Febr. 1855. Rigsdagstid. F. F. 1855—56 II, Sp. 844 f. ⁴⁾ Beretning ang. det jyske Jernbane-anlæg, Bilag 1, P. O. S.

I Mellemkrigsperioden — Tiden mellem de to Krige 1848—50 og 1864 — voksede Landets Nationalformue til det dobbelte. Statens finansielle Stilling blev tilmed forbedret ved, at Vejanlægget var ved at være udbygget, og ved Sundtoldafløsningen af 1857.

Efter en livlig Debat i Folketinget fik Bang paa Finansloven 1856/57 bevilget 60.000 Rdl. til Nivellement af Strækningen Kolding, Snoghøj, Horsens, Aarhus, Randers, Viborg, Aalborg og Frederikshavn¹⁾

Nivellementet maatte foretages af Hærens Teknikere, da Peto kategorisk nægtede at foretage det, med mindre ogsaa hans Linie blev undersøgt. Resultatet forelaa i Efteraaret 1856²⁾. Hovedbanen fra den slesvigske Grænse igennem de østjyske Byer antoges at ville komme til at koste ca. 22.6 Mill. Rdl.³⁾.

Bang og Finansminister Andræ var enige om, at Landets Finanser ikke for Tiden kunde paatage sig en saadan Udgift. Hertil kom, at man ikke kunde tage endelig Beslutning om Banens Hovedretning i Hertugdømmet Slesvig, før et Lovforslag derom var forelagt den slesvigske Provinsialstænderforsamling. Bang var derfor stemt for, at man skulde søge at faa vedtaget et mindre Jernbaneanlæg, som kunde forene de forskellige Interesser uden at komme i Konflikt med senere Planer.

Krieger, der blev Indenrigsminister i den ny Regering Andræ, tog Ideen op og fremsatte den 2. December Forslag til en Bane, der skulde føres fra Aarhus over Randers til Sønder Onsild, og derfra dels til Hobro og dels over Viborg til Skive. Banen skulde bygges med Statsstøtte, idet Regeringen skulde være berettiget til at garantere 4 % af Anlægskapitalen, der dog ikke maatte overskride 8 Mill. Rdl. Det var et helt andet, omend ikke nyt Projekt, der her blev fremsat. Det var en Tværbane, omtrent som den, der i 1850 var blevet foreslaaet af Klee og C. M. Poulsen, der igen stak Hovedet frem, efter at der indenfor Regeringen var foregaaet en Forskydning i national-liberal Retning. Banen havde ifølge Krieger den Fordel, at den satte tre af Jyllands vigtigste Byer i Forbindelse med hinanden, forbandt Vest- og Østjylland og knyttede Jylland til Sjælland og København, uden at den foregreb den kommende Længdebanes Retning. Den var finansielt overkommelig, da man om nogle Aar vilde komme bort fra de store Udgifter til Hovedlandevejenes Anlæg⁴⁾.

Der var i Folketinget ikke nogen særdeles Begejstring for Planen. Tscherning indledte Angrebet med nogle træffende Bemærkninger om, at man ikke burde gaa ind paa at bevilge 8 Millioner for at bygge en Jernbane, om hvilken vi ved, at den bliver til, fordi vi ikke ved, hvad vi ellers skal gøre, og vi dog skal gøre noget i Jernbanesagen⁵⁾.

Modstanderne med Tscherning i Spidsen var dog villige til at gaa med til en Tværbane, men det skulde være ad den korteste Vej over Viborg. Man vilde ikke under nogen Omstændighed gaa med til at lægge Banen over Randers, thi det vilde fordyre den i en saadan Grad, at man vilde ødelægge Finanserne og derved de fremtidige Jernbaneanlæg i Jylland. Banen vilde ved at blive ført ad den korteste Vej til Limfjorden komme til at gaa i en vestlig Bue fra Aarhus og saaledes komme til at gennemskære betydelige Hedestrækninger, hvad der faldt ganske i Traad med Tschernings Jernbaneteori. Ogsaa Længdebanen blev blandet ind i Diskussionen, idet Mod-

¹⁾ Rigsdagstid 1855—1856, Tilhang Nr. VIII, Sp. 23, F. F. 1701 ff. ²⁾ (RA) Akter ang. den jyske Længdebane. ³⁾ Projectet til Anlæg af en Østbane i Jylland 1856. ⁴⁾ Rigsdagstid. F. F. 1855—56, Sp. 1934. ⁵⁾ Sammesteds, Sp. 184.

standerne af Regeringens Forslag hævdede, at en Bane, der i en østlig Bue førtes fra Aarhus vilde være et stærkt Argument for, at en Bane fra Aarhus sydpaa og nordpaa skulde gaa igennem Købstæderne, idet ellers Længdebanen vilde komme til at gøre en stor Bue. Mod denne Opposition erklærede Krieger kort, at der kun kunde være Tale om Antagelse eller Forkastelse af hans Forslag.

Regeringens Forslag blev derefter vedtaget med 56 Stemmer mod 34, i Landstinget med 25 mod 17. Loven udkom den 4. Marts 1857 og bemyndigede Regeringen til at give Bevilling til Anlæg af en Jernbane fra Aarhus over Viborg til et Punkt ved Venøbugten eller Holstebro med en Forbindelsesbane til Randers paa de tidligere nævnte finansielle Betingelser. Medens Ekspropriationsomkostningerne tidligere var baaret af Entreprenørerne, skulde nu Halvdelen udredes af de Egne, der nærmest kom til at drage Nytte af Banen.

Men 1857 var et Kriseaar, og først den 29. Oktober 1859 lykkedes det at slutte en endelig Kontrakt med Peto. Kongerigets Finanser garanterede en 4 % Rente af en Anlægs kapital paa 8 Mill. Rdl. Peto fik Brugsret over Banen i 100 Aar, men efter 25 Aars Forløb kunde den dog tilbagekøbes af Staten¹⁾.

Tværaneloven havde haft en betydelig Majoritet i begge Tingene, men mange jyske Rigsdagsmænd havde stemt for den udfra den Betragtning, at det for Øjeblikket var den eneste Jernbane i Jylland, der kunde opnaas, og at den vilde danne Indledningen til et samlet Jernbanesystem for hele Jylland. Men principielt var de ikke Tilhængere af Tværbanen, og en Del af dem blev da ogsaa hurtigt Offer for den vældige Agitation mod den vedtagne Bane, som Winther rejste i Jylland. Der blev indsamlet Adresser og foranstaltet Protestmøder mod Tværbanen, som paa Grund af de finansielle Byrder, den paalagde Staten, paastodes at ville forhindre yderligere Jernbanebygning i Jylland i lange Tider. Og under Valgkampagnen i 1858 stod Jernbanesagen i Forgrunden. Valget faldt ikke ud til Tværbanetilhængernes Fordel. Af de 56 Folketingsmedlemmer, som havde stemt for Banen, var 34 traadt ud af Tinget, og af de 25 jyske Rigsdagsmænd, der ligeledes havde været Banens Tilhængere, blev kun 9 genvalgte²⁾.

Propagandaen mod Tværbanen fortsattes af Winther paa Rigsdagen, idet han gennem Møder bearbejdede de enkelte Rigsdagsmænd, og det med saa godt Resultat, at han nu ansaa Tidspunktet for kommet til et Forsøg paa at faa Tværbanen væltet og erstattet med en Længdebane. Den 12. November 1858 indbragte han et Lovforslag herom.

Winthers Forslag gav Anledning til en Jernbanedebat, som i Heftighed og Bitterhed vistnok overgaar alle andre, der er blevet hørt paa den danske Rigsdag. Det skærpede Modsætningsforhold, som i anden Halvdel af 1850'erne var under Udvikling mellem de nationalliberale og det bondevenlige Venstre, kom her til fuldt Udbrud. Jernbanespørgsmaalet havde nu udviklet sig til at blive en Partistrid³⁾.

Det var tydeligt, at Agitationen havde baaret Frugt, og at Venstre havde Kontrol over sine Tropper; Rigsdagsmænd, der tidligere havde stemt for Tværbanen, optraadte nu som dens Modstandere, og der var øjensynligt et Flertal for Tværanelovens Ophævelse. Men anden Betydning end at manifestere Modstanden mod Tvær-

¹⁾ (RA) Jernbanesager 1859. ²⁾ Projectet til Anlæg af en Østbane i Jylland 1856. ³⁾ Rigsdagstidende. F. F. 1858—59, Sp. 3708 ff.

banen fik Winthers Lovforslag imidlertid ikke; det var nemlig blevet indbragt for sent og kom ikke til anden Behandling før Rigsdagens Opløsning.

Regeringen lod sig ikke paavirke af denne Demonstration. Forhandlingerne med Peto om Anlægget fortsattes uanfægtet, og som nævnt blev den endelige Kontrakt sluttet den 29. Oktober 1859 og Bygningen straks paabegyndt, hvad der ikke skulde stemme Oppositionen blidere.

Da indtraf imidlertid en Regeringsforandring, som radikalt ændrede den politiske Situation og dermed gav Længdebanens Fortalere nyt Mod. Det nationalliberalt prægede Ministerium Hall blev 2. December 1859 afløst af en venstrepræget Regering Rottwitt. Finansminister var Westenholz, som vi tidligere har stødt paa under Forhandlingerne med Peto, og Indenrigsminister var Borgmesteren i Horsens Jessen. Jessen havde allerede inden han traadte ind i Regeringen sammen med Westenholz forberedt et Lovudkast til Anlæg af et samlet Jernbanesystem i Jylland og paa Fyn, og han havde dels gennem Rowan og dels gennem Tietgen sikret sig, at Peto vilde være villig til at paatage sig Arbejdet.¹⁾

Jessens Forslag blev forelagt Folketinget den 11. Januar 1856. Det var opsigtvækkende, dels ved at det bød paa i hvert Fald Hovedlinjerne i et samlet Jernbanesystem, dels ved at det foreslog Statsbaner. Jessen vilde i det væsentligste bibeholde Tværbane af 1857, blot undtaget Strækningen fra Skive til Struer. Tværbane skulde forbindes med en Længdebane fra den slesvigske Grænse til Aalborg, og endvidere skulde der føres en Bane over Fyn fra Nyborg til Middelfart. Baneanlægget skulde betales af Staten med 4 % uopsigelige Statsobligationer til et Beløb af gennemsnitlig 300.000 Rdl. pr. dansk Mil. Derimod skulde Staten ikke drive Banen. Alt det rullende Materiel skulde leveres af en Forpagter, som forpagtede Driften for 100 Aar og i Forpagtningsafgift svarede en vis Procent af Banens Bruttofortjeneste. Denne Finansieringsform, som Jessen kaldte Obligationssystemet forbundet med Forpagtningsystemet, havde for Staten den Fordel fremfor Rentegarantien for Tværbane, at Landet uden nævneværdig større Omkostninger fik et virkeligt Jernbanenet.

Med Hensyn til Længdebanens Retning fandtes der i Lovforslaget ikke nærmere Angivelser for ikke straks at kaste dette Spørgsmaal ud i Diskussionen. Men man formodede paa Grundlag af den anslaaede Sum paa 300.000 Rdl. pr. Banemil, at der i hvert Fald ikke vilde blive Tale om en Kystbane.

Jessens Forslag var ment som et Tilbud til Bondevennerne, men han havde anset det for mest loyalt at indarbejde den tidligere givne Lov om en Tværbane i sit Forslag, og herpaa strandede det. Bondevennerne var blevet Ofre for deres egen Propaganda. Udvalgsbetænkningen fastslog at de ikke kunde gaa med til en Tværbane og kun kunde gaa ind paa en Længdebane gennem Gudenaadalen. En saadan Bane kunde ifølge deres Opfattelse faa den største Betydning for Udviklingen i Gudenaabækkenets industrielle Muligheder. I Udgangspunktet Viborg saa de en Garanti for, at Banen blev et virkeligt jysk Anliggende²⁾.

Men umiddelbart efter Udvalgsbetænkningen blev Ministeriet afløst af et nyt Ministerium Hall med Biskop, Dr. phil. Monrad som Kultus- og Indenrigsminister. Han kom til paa et Tidspunkt, da Stridighederne mellem Venstre og de nationalliberale

¹⁾ (RA) Akter til Loven af 10. Marts 1861. Skrivelse fra Jessen 29. Febr. 1860 og fra Drewsen 31. Dec. 1859. ²⁾ Rigsdagstid. Anhang B. 1859—60, Sp. 395 ff, 445 ff.

havde tilspidset sig til en Skarphed som aldrig tidligere, da der fandtes en Stemning paa Rigsdagen mellem de to Partier, der var saa uforsonlig, at den ikke lovede godt for en fredelig Løsning af Jernbanespørgsmaalet. I denne Situation viste Monrad sig at være den rette Mand.

For at kunne faa gennemført sit mægtige Reformprogram, der gik ud paa intet mindre end at bringe alle de større Reformspørgsmaal, der siden 1848 havde været paa Dagsordenen og endnu stod uafgjorte, til Løsning, var det af afgørende Betydning for ham at faa et Samarbejde i Gang mellem Rigsdagens to største Partidannelser.¹⁾ Hertil havde han de bedste personlige Forudsætninger. Han var som nævnt i Besiddelse af en enorm Arbejdskraft, og han vakte paa Rigsdagen Respekt for sin Sagkundskab, ogsaa indenfor et saa teknisk kompliceret Omraade som Jernbanerne. Han forstod endvidere at indtage en Mellemstilling mellem Tschernings ensidige og stædige og Halls altfor konciliante Holdning.

Monrad blev den Politiker før 1864, der sammen med Sponneck fik den største Indflydelse paa de danske Jernbaneanlæg. Deres Hovedformaal med Jernbaner var imidlertid vidt forskellige. Sponneck mente, at de vilde blive Indledningen til en materiel Fremgang, der vilde føre os ind i en ny Guldalder. Monrad saa sin Reformpolitikks væsentligste Betydning deri, at den skulde bidrage til at stifte Fred politisk og socialt og derved bidrage til at underbygge den frie Forfatning, som han havde saa stor Andel i.

Monrad var, da han afløste Jessen som Indenrigsminister, mest stemt for en udpræget Østbane, men han fandt ikke den tidligere Regerings Forslag uacceptabelt, og for om muligt at føre Jernbanesagen til en hurtig Afslutning adopterede han Jessens Plan, dog med det Forbehold, at man maaske skulde stille sig noget mere villigt over for Militærets Krav²⁾ om, at Linien skulde føres gennem Fredericia. Han mente, at et Forslag, der var fremsat af det tidligere Ministerium og opretholdt af det nye, maatte have betydelige Chancer for at blive vedtaget. »Lad derfor den Tillid,« udtalte han ved anden Behandling, »som De maatte have enten til det foregaaende eller til det nærværende Kabinet, forene sig saaledes, at der derved bevirkes, at det forelagte Regeringsudkast vedtages.«⁴⁾

Regeringens Lovforslag blev nedstemt den 16. Marts 1860. Det stod nu til Monrad at tage Sagen op igen og derved undgaa de Fejlgreb, som hans Forgængere hávde gjort sig skyldige i. Det havde ved Behandlingen af det jessenske Lovforslag vist sig, at Folketinget ikke vilde gaa med til at lade Regeringen bestemme Længdebanens Retningslinie. Det var heller ikke at vente, at man kunde samle en Majoritet om en bestemt af Regeringen foreslaaet Bane. Der maatte gives Folketinget Lejlighed til at vælge mellem forskellige Linier, som Regeringen i Forvejen havde ladet nøje undersøge, saaledes at man var ganske paa det rene med, hvilke Omkostninger der vilde være forbundet med Bygning af de forskellige Længdebaner. Ogsaa over de andre Banestrækninger maatte man have et nøje Overslag. Monrad havde nemlig som Jessen i Sinde at forelægge et Lovforslag om et samlet Jernbanesystem for hele Landet, blot endnu mere udbygget end Forgængerens. Til dette Jernbanesystem hørte efter Monrads Mening foruden den jyske Tvær- og Længdebane og Banen over Fyn

¹⁾ Sammesteds, p. 810 f. ²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1859—60, Sp. 2785 ff. ³⁾ Sammesteds, Sp. 2957.
⁴⁾ Sammesteds, Sp. 3405.

tillige en jysk Vestbane, en Bane fra København til Helsingør og en Bane, der forbandt Sydsjælland og Øerne med København. Af disse Linier naaede Monrad imidlertid kun at faa nivelleret en Bane i Vestjylland, som oprindeligt var tænkt anlagt som en Hestebane. Men han undlod at stille Forslag herom, da han var kommet til den Overbevisning, at det bedre vilde betale sig at anlægge en let Lokomotivbane. Grunden til, at han ikke fik de sjællandske Baner nivelleret, var, at han var ivrig efter at faa Kontrakten for Tværbanen afløst, saa hele Jernbanenettet kunde bygges som Statsbane og finansieres ved Obligationer. Og skulde det lykkes at faa Aktiesystemet ved Tværbanen afløst af Obligationssystemet, maatte der handles hurtigt, da Forarbejderne ved Tværbanen allerede var begyndt, og Entreprenøren var ivrig efter at faa Kapital ved en Aktieemission.

Det korte Tidsrum mellem den 16. Marts 1860 og den 19. December 1860, da Monrad forelagde sit Lovforslag for Folketinget, benyttede han til indgaaende Underhandlinger med Peto om de Linier, som Regeringen eventuelt kunde gaa med til at lade anlægge. Allerede den 18. December forelaa en foreløbig Overenskomst med Peto om Bygning og Drift af den under 21. Oktober koncessionerede Tværbane fra Aarhus over Brabrand og Langaa til Randers samt fra Langaa over Viborg, Skive og Struer til Holstebro, ialt ca. 21½ Mil for 5,3 Mill. Rdl. Endvidere en Bane fra Nyborg til Middelfart samt en jysk Længdebane. Denne skulde gaa enten a: Fra Fredericia over Kolding til Vamdrup med Sidebane til Snoghøj. Fra Vamdrup nordpaa over Randbøl til Horsens og videre til Aarhus. Fra Randers til Hobro og derfra til Aalborg, eller b: Fra Vamdrup over Kolding til Fredericia med en Sidebane til Snoghøj. Fra Fredericia over Vejle og Aarhus til Horsens, og fra Randers til Aalborg, eller c: Fra Fredericia over Kolding til Vamdrup samt Sidebane til Snoghøj. Fra Vamdrup over Horskjær, Jellinge langs Gudeaaen til Ry Mølle og derfra til Brabrand pr. Aarhus, samt Sidebanie til Horsens. Fra Randers til Aalborg.

Banen under a vilde inklusive den fynske Bane blive 42¾ Mil lang og komme til at koste 10 Mill. Rdl. Banen under b igennem de østjyske Købstæder vilde blive 40½ Mil lang og komme til at koste 10.480.000 Rdl. Banen under c vilde blive 44½ Mil lang og komme til at koste 11,1 Mill. Rdl. Priserne for Bygningen indeholdt ikke Ekspropriationsudgifterne, thi med Hensyn til disse havde der været en saa betydelig Forskel mellem Monrads og Entreprenørens Vurderinger, at Monrad foretrak at lade Staten foretage Eksproprieringen. Betalingen skulde ske enten kontant eller ved 4 % Obligationer til Kurs 96. Monrad foretrak at Obligationerne kom til at lyde paa Pund Sterling, fordi Pengemarkedet allerede var trykket ved Emission af Kreditforeningsobligationer. Som i det jessenske Forslag skulde Staten ikke selv lede Driften, men det skulde overlades til Entreprenøren at oprette et Driftsselskab, som skulde overtage hele Banens Drift og anskaffe alt dertil fornødent Driftsmateriel. Kapital skulde Selskabet skaffe sig ved Aktieemission, og Driftsoverskudet skulde deles mellem Staten og Selskabet.

Den foreløbige Overenskomst, som Monrad her havde sluttet med Peto, var i flere Henseender bemærkelsesværdig. Der var af Monrad og hans Medhjælpere, blandt hvilke man først og fremmest maa nævne Generalmajor Dreyer, blevet præsteret et meget stort Arbejde indenfor et stærkt begrænset Tidsrum. Hvor forceret Arbejdet maa have været, fremgaar af Monrads Tale til dem ved Forelæggelsen. »Jeg vil tilstaa,«

udtalte han, »at jeg forlanger meget af de Mænd, der arbejder under mig; naar det gælder, forlanger jeg, at de ikke skal gøre Forskel paa Nat og Dag; alle disse Mænd har opfyldt enhver af mine billige og ubillige Fordringer og endda lidt til.«¹⁾ Men ogsaa de Resultater, man havde opnaaet, var overbevisende. Det af Monrad foreslaaede Jernbanenet vilde pr. Banemil kun komme til at koste 250—260.000 Rdl., medens Jessen havde regnet med 300.000 Rdl.. Dengang havde Tscherning, Winther m. fl. forsøgt at faa Prisen trykket ned til 270.000 for derigennem at sikre sig, at Banen ikke blev en Købstadsbane, men kom til at følge Gudenaadalen. Nu viste det sig, at Kystbanen, som til Stadighed var blevet udbasuneret som altfor dyr, pr. Banemil kun kostede nogle faa Tusinde Rdl. mere end de andre nivellerede Baner, og Banen vilde tilmed blive billigere i sin Helhed end Gudenaabanen, da den var betydelig kortere. Fortjeneste for det billige Tilbud tilkom i høj Grad Monrad. Han forstod at benytte sig af en midlertidig vigende Pristendens paa det engelske Marked mellem 1860 og 1861 til at presse Petos Tilbud ned.²⁾

Paa Folketingets Møde den 10. December fremlagde Monrad saa sit Jernbaneforslag. Af de tre ovenfor nævnte Linier for Længdebanen havde Monrad valgt det under a, altsaa Linien, der over Randbøl Hede gik til Horsens. Det var ikke fordi denne Retning egentlig var den, Monrad var mest stemt for. Personlig foretrak han, som han selv udtalte allerede ved Lovforslagets Fremlæggelse, en ren Kystbane, der gik over Vejle, og han vilde være let at drage over til denne Retning, saafremt der skulde vise sig Majoritet herfor i Tinget. Men han foreslog Banen over Randbøl Hede som en Indrømmelse til de Kredse, der med saa stor Kraft havde krævet en Bane langs det østlige Højdedrag.

Monrads Arbejde vandt fuld Anerkendelse under Debatten i Folketinget, men trods den velvillige Modtagelse lykkedes det ikke at forene de stridende Parter. Hvor langt man endnu var fra Enighed viste sig under Udvalgsbehandlingen. Kun eet Medlem, H. Hage, gik ind for Regeringsforslaget. De øvrige ti Medlemmer spaltedes i forskellige Mindretal. Tscherning og Winther foreslog Banen ført fra den slesvigske Grænse gennem Gudenaadalen til Viborg med Sidebane til Aarhus og derfra over Langaa til Randers. Tilhængerne af Østkystbanen, blandt andre Klee, foreslog en Bane gennem Købstæderne. Endelig foreslog A. Hage Banen ført fra Grænsen over Randbøl, Jellinge, langs Gudenaaden til Ry Mølle og derfra til Aarhus og videre til Aalborg.

Under anden Behandling erklærede Monrad, at han ikke kunde gaa ind paa Winthers og Tschernings Ændringsforslag, de maatte anses for ensbetydende med, at man ikke ønskede Loven fremmet. De blev da ogsaa forkastet med stort Flertal, medens A. Hages Ændringsforslag blev vedtaget med 43 Stemmer mod 39.

Monrads Mæglingsforslag havde altsaa ikke ført til det ønskede Resultat. Afstemningen i Tinget havde vist, at der fandtes en udbredt Stemning for en Gudenaabane. Selv var Monrad nu som tidligere Tilhænger af en Kystbane, men han var parat til en ny Indrømmelse. Med sit Lovforslag havde han gjort en Indrømmelse til de vestorienterede ved at gaa over Randbøl, ved tredje Behandling stillede han et nyt Ændringsforslag, hvor han gjorde en Indrømmelse til Gudenaadalen. Han foreslog nemlig en Bane fra Vamdrup over Kolding og Fredericia til Vejle med Sidebane til Snoghøj.

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1860/61, Sp. 4209. ²⁾ Sammesteds, Sp. 4194 ff.

Fra Vejle over Horsens til Aarhus, enten ad den nærmeste Vej med en Sidebane til Gudenaadalen eller gennem Gudenaadalen med en Sidebane til Horsens, hvis Stambanen ikke kunde føres igennem denne By. Fra Aarhus skulde Banen føres nordpaa som ved det første Forslag.

Den af Monrad foreslaaede Bane var paa trods af Indrømmelsen til Gudenaadalen at betragte som en Kystbane, idet den gik igennem alle de østlige Købstæder. Banen havde ifølge Monrad den Fordel frem for A. Hages Forslag, at den knyttede Jylland 6 Mil nærmere til København og fjernede det 2 Mil fra Hamburg, den bevægede sig gennem frugtbare og folkerige Egne, var at foretrække i militær Henseende og vilde give Købstæderne Kompensation for den Skade, som de vilde lide ved Næringslovens Ikrafttræden¹⁾.

Det lykkedes ikke at samle Folketinget om det nye Forslag. Ved Afstemningen blev det forkastet med 47 Stemmer mod 43. Monrad opfordrede derefter til at stemme for Forslaget i den Skikkelse, som det havde faaet ved anden Behandling, i Haab om, at det maatte komme tilbage fra Landstinget i en Skikkelse, som han og Folketinget kunde akceptere.

Landstingets Opgave var det herefter at være Mægler i Striden mellem Regeringen og Folketinget og mellem dettes enkelte Grupper om Retningslinien fra Aarhus sydpaa. Det var at vente, at Landstinget, hvor der fandtes et nationalliberalt Flertal, som Mægler først og fremmest vilde komme Monrads Linie i Møde. Efter en ekstraordinær tredie Behandling den 25. Januar 1851 blev det her vedtaget at føre Banen fra Aarhus over Ry Mølle gennem Gudenaadalen videre over Horsens, eller med Sidebane til denne By til Vejle, Fredericia og Vamdrup med en Sidebane til Snoghøj. I Ry Mølle havde Fortalerne for den vestlige Linie faaet et »Pant« paa, at den mellemste Del af Gudenaabækkenet ikke vilde blive tilsidesat.

Den 21. Januar kom Forslaget i denne Skikkelse til eneste Behandling i Folketinget. Man var her træt af de mange Aars Forhandlinger, og man var bange for, at man, hvis Petos Tilbud heller ikke denne Gang akcepteredes, dermed vilde skræmme Entreprenørerne fra at fremsætte nye Forslag. Man vilde da ikke i en overskuelig Aarrække faa Jernbanenet i Jylland. Forslaget blev vedtaget med 66 Stemmer mod 27. Den 10. Marts 1861 udkom Loven, og den 18. Marts sluttedes den endelige Kontrakt mellem Peto, Brassey og Betts og den danske Regering om Anlægget af de ovennævnte Baner med det Forbehold, at Valget af Linien mellem Aarhus og Vejle senere skulde bestemmes. Samtidig sluttedes en Kontrakt med den slesvigske Regering om Bygning af en Bane fra den nordjyske Grænse til Flensborg med Sidebaner til Tønder, Haderslev og muligt til Aabenraa.

I Kontrakten forpligtedes Entreprenørerne til at oprette et Aktieselskab, der skulde overtage og vedligeholde alt til Driften henhørende. I Bestyrelsen skulde Flertallet af Medlemmerne være danske Undersaatter med fast Ophold i Danmark. Aktiekapitalen, der blev sat til 2½ Mill. Rdl., skulde fordeles paa Aktier lydende paa 200 eller 1000 Rdl. hver. Ved at udstede Aktier lydende paa dansk Mønt og ved Bestemmelsen om, at Flertallet af Bestyrelsen skulde være danske Undersaatter, haabede man at sikre sig imod en generende fremmed Indflydelse. Aktierne skulde udbydes til en Kurs af 96,

¹⁾ Rigsdagtid. L. F. 1860/61, Sp. 2428 ff.

saaledes at Selskabets virkelige Kapital kun blev 2,4 Mill. Rdl. Enhver Aktie fik forlods indtil 4 % Udbytte, et yderligere Overskud skulde deles med $\frac{1}{10}$ til Selskabet og $\frac{9}{10}$ til Staten¹⁾.

Kontrakten var som nævnt afsluttet med det Forbehold, at Valget af Retningslinier mellem Aarhus og Vejle senere skulde bestemmes. Efter nærmere Undersøgelse viste det sig, at en Bane over Ry Mølle vilde blive omkring 1 Million Rdl. dyrere at anlægge end en Bane, der via Fuldbro Mølle gik Øst om Mossø. Denne Retningslinie, der blev vedtaget ved Loven af 19. Januar 1863, blev dog heller ikke den endelige. Den nævnte Bane i Forbindelse med en paatænkt Landevej fra Fuldbro til Silkeborg vilde nemlig blive omtrent lige saa dyr som den direkte Forbindelse mellem Aarhus og Horsens over Torrild suppleret med en let Sidebane til Silkeborg. Herved vilde Aarhus, Horsens og Vejle faa den kortest mulige Forbindelse indbyrdes, og den gennemgaaende Trafik vilde befries for enhver Omvej. Ved Lov af 26. Maj 1866 blev denne Retning fastlagt, og den jyske Længdebane havde dermed efter 20 Aars Debat fundet sit endelige Leje²⁾. At Længdebanen saaledes blev en Østbane i sin mest outrede Form skyldes foruden de nationalliberales veltilrettelagte Agitation først og fremmest konkrete økonomiske Aarsager. Det var givet, at kun en Bane paa Østsiden vilde kunne drives med Udsigt til en vis Forrentning af den investerede Kapital. Og blandt de østlige Baner var Kystbanen gennem Byerne saa afgjort den, der kunde regne med den bedste Rentabilitet. Kystbanen havde saavel den største Befolkning som det største Antal Hartkorn samt den største Kreatur-, Heste- og Svinebestand pr. Banemil. Alene af den Grund kunde den regne med den største Forrentning. Hertil kom, at den gik igennem Købstæderne, og at Byboerne som bekendt er langt mere mobile end Landboerne. Tschernings Bemærkning, at Kystbanen først og fremmest var bygget for Fiskene var vittig, men den var afgjort urigtig.

Af Længdebanen gennem Slesvig blev kun Strækningen fra Flensborg til Røde Kro aabnet under dansk Regimente. Af det kongeriske Banenet blev den sidste Strækning, den mellem Randers og Aalborg, aabnet den 18. September 1869. Der var da i Jylland og paa Fyn bygget 65,94 Mil eller 496,5 km Jernbane. Anlægskapitalen for hele dette Banenet med Undtagelse af Udgifterne til Driftsmateriale udgjorde ved Udgangen af Finansaaret 1869—70 nominelt 19,4 Mill. Rdl., hvoraf 5,9 Mill. Rdl. var blevet betalt med Obligationer lydende paa £, medens Resten var blevet betalt kontant³⁾.

Medens Banenettet altsaa var anlagt for Statens Regning, havde man i 1861, i Overensstemmelse med de almindeligt herskende Synspunkter, overladt Driften til det ovenfor omtalte private Driftsselskab. Det lykkedes imidlertid aldrig i større Maalestok at faa Driftsselskabets Aktier afsat, saa Størstedelen af Aktierne forblev derfor i Entreprenørernes Eje. Det vil sige, at det danske Driftsselskab i Virkeligheden var identisk med Firmaet Peto, Brassey og Betts, hvad der paa flere Maader var uheldigt. Den Kontrol, som det ifølge Kontrakten var forudsat, at Driftsselskabet skulde udøve overfor Anlægsentreprenørerne, faldt saaledes bort af sig selv. Naar Driftsselskabets Interesser var de samme som Leverandørernes, var det meget vanskeligt for Regeringen at kontrollere, at den Kapital, der indkom ved Aktieemissionen, i Virkeligheden

¹⁾ Kontrakt om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark. ²⁾ Berg i Nationaløk. Tidsskr., 1898, p. 462 ff. ³⁾ Falbe-Hansen og Scharlings Stat. III, p. 59.

benyttedes til Anskaffelse af Driftsmateriel. Der var derfor god Grund til for Regeringen at søge dette Forhold forandret.

En Lejlighed hertil tilbød sig efter 1866. Fra da af kom det engelske Firma nemlig i Pengevanskeligheder og tilbød Regeringen flere Gange at købe Aktierne og overtage Driften. Estrup mente imidlertid, at det vilde være ørkesløst overfor den stærke Modstand, som gjorde sig gældende overfor alt, der nærmede sig Statsdrift, at forelægge et Lovforslag herom¹). I Stedet for begyndte han Underhandlinger med det sjællandske Jernbaneselskab for at formaa det til at overtage Driften ogsaa af de jysk-fynske Baner. Da det samtidig kom frem, at det engelske Firma havde haft i Sinde at overdrage Driftsselskabet til et enkelt fremmed Hus, hos hvilket man ifølge David »vistnok ikke turde forudsætte den største Velvilje imod Danmark«²), forelagde Estrup et Lovforslag herom i Landstinget Januar 1867.

Men i Landstinget stødte Estrups Lovforslag, til stor Forbavselse for Indenrigsministeren selv, paa den stærkeste Modstand. Ved Udvalgsbehandlingen fraraadede Flertallet denne Løsning og gik i Stedet for ind for Statsdrift. Vel var der i Almindelighed Enighed om, at Staten ikke burde give sig af med at producere Goder, som den kunde faa bedre og billigere ved at overlade Produktionen til privat Foretagsomhed. Men med Jernbaner stillede Forholdet sig noget anderledes. De kunde paa en Maade sammenlignes med Landeveje, men der var den Forskel, at Driften paa Jernbanerne maatte monopoliseres. Hvem der burde have Monopolet var et Spørgsmaal, der besvaredes forskelligt i de forskellige Lande. Men en Ting var sikkert: en Jernbanes Betydning for en Egn afgang af dens Takster og Fartplaner. Men her kom det private Selskabs Interesse i Modsætning til Statens, Landets og Publikums, idet det private Selskab lagde Vægten paa den størst mulige Indtægt og den mindst mulige Udgift. Staten behøvede ikke i nær samme Grad at lade sig lede af Rentabilitetshensyn, men var bedre i Stand til at finde en Mellemsvej mellem sine egne Indtægtsinteresser og vedkommende Egenes Interesse i billig og hyppig Trafik. Landstingsudvalget raadede derfor til at vedtage et af Jessen indbragt Forslag om Statsbanedrift³). Ved Loven af 14. Marts 1867 bemyndigedes Regeringen derefter til at erhverve Selskabets Aktier og betale dem ved Udstedelse af 4 % Obligationer. De jyske Baner var herefter Statsbaner i Ordets mest bogstavelige Forstand, de var bygget for Statens Penge og de blev drevet af Staten selv.

Dansk Kapital og danske Entreprenører Jernbaneanlæg fra ca. 1860 til ca. 1880

Slutningen af 1860erne og første Halvdel af 1870erne er i dansk økonomisk Historie af fundamental Betydning. De dybtgaaende Ændringer, der i disse Aar finder Sted indenfor dansk Erhvervsliv, kan i deres videre Konsekvenser for Samfundet næppe overvurderes. I dette Tidsrum opstaar i økonomisk saavel som i social og i andre Henseender det moderne Danmark.

Vil man forsøge kort at sammenfatte de vigtigste Forandringer, der giver Landet dets nye økonomiske Struktur, maa man nævne Foreteelser som Opkomsten af nye

¹) Rigsdagstid. L. F. 1866—67, Sp. 1071. ²) Sammesteds, Sp. 1078, jvf. Sp. 1094. ³) Sammesteds, Anhang B, Sp. 457 ff.

Industrier, Koncentrationsdannelserne indenfor Handel og Industri og Transportvæsen, Udbygningen af et moderne Bankvæsen, som paatager sig hidtil ukendte Opgaver. Danmarks Overgang til at blive en Kreditorstat og Hovedstadens forøgede økonomiske og befolkningsmæssige Betydning. Det er den moderne Kapitalisme, der omkring 1870 holder sit Indtog i et Land, som hidtil saa afgjort har været præget af det altdominerende Erhverv: Landbruget.

Denne Udvikling kunde ikke lade Jernbanerne uberørt. Baneproblemet ændrer Karakter, og til Forstaaelse heraf er det nødvendigt lidt nærmere at betragte den almindelige økonomiske Udvikling.

Slutningen af 1860'erne og Begyndelsen af 1870'erne var overordentlig gunstige Aar for vor vigtigste Eksporterhverv, Landbruget. En stærkt forøget Produktion og Eksport i Forbindelse med en heldig Prisudvikling bragte store Kapitaler til Landet. Krigen 1870—71 mellem Frankrig og Tyskland forstærkede den almindelige Højkonjunktur. Dansk Erhvervsliv tjente betydelige Summer paa Leverancer til de krigsførende, og Krigens Slutning i 1871 afløstes ikke af en Depression; tværtimod indtraadte der en yderligere Prisstigning. Baggrunden for Højkonjunkturs Vækst efter 1871 var den franske Krigsskadeserstatning til Tyskland paa 5 Milliarder Guldfrancs. De mange nydannede Aktieselskaber, som Pengerigeligheden affødte, var ofte rene Svindelforetager. I Tyskland har de givet disse Aar Navn af Gründerperioden. Den voldsomme Højkonjunktur i Tyskland maatte ogsaa faa Følger her i Landet. Fra 1870 til 1874 regner man med, at Priserne steg 25 %, og ogsaa herhjemme faar vi vor Gründerperiode.

I 1873 indtraadte Omslaget i Tyskland. Den berørte os de første Par Aar kun i ringe Grad, men fra 1875 var de gode Tider ogsaa forbi her i Landet.

Den Kapitalrigdom, som denne Højkonjunktur førte ind over det danske Samfund, fik ikke Lov til at ligge uvirksom hen. I Modsætning til, hvad Tilfældet var i 1840'erne, var Landet nu velforsynet med Kreditinstitutter. Der var i 1850'erne blevet oprettet flere Kreditforeninger samt en Mængde Sparekasser og Provinsbanker. Og i 1870'ernes Begyndelse var der foruden den i 1857 anlagte Privatbank, fremkommet to nye store københavnske Banker: Landmandsbanken og Handelsbanken. Af disse var Privatbanken imidlertid stadig den vigtigste. Efter udenlandsk Forbillede havde Tietgen gjort denne til en saakaldt Promotorbank, der saa det som sin vigtigste Opgave at starte og finansiere store Erhvervsforetagender. Det kom ikke mindst til at gælde Jernbaneanlæg¹).

Dels gennem Bankerne, dels gennem Privatmænd anbragtes Kapitalerne i Obligationer og Aktier. Man faar et udmærket Indtryk af den Aktivitet, som Højkonjunkturs udløste indenfor Erhvervslivet ved at se paa Stigningen i den samlede Aktiekapital i danske Selskaber.

I 1871 fandt en voldsom Aktieemission Sted paa 28 Mill. Kr., eller lige saa meget som det foregaaende Tiaars. Til og med 1875 var Dannelsen af nye og Udvidelse af eksisterende Aktieselskaber af et imponerende Omfang.

Den overordentlige gunstige Stilling, i hvilken Landet var i Aarene omkring 1870, fremgaar med stor Tydelighed af Nationalformuens Vækst. Fra 1864 til 1880 fordob-

¹) Schovelin: Landmandsbanken, p. 276 f, 303, 343.

ledes Nationalformuen, og den store Stigning i Løbet af disse 16 Aar har formentlig først og fremmest fundet Sted i de 6 Aar fra 1869 til 1875. Kapitaltilgangen var tilmed saa stor, at Landet ikke kunde absorbere den. Paa Trods af de meget store Emissioner af Obligationer, som fandt Sted, var Kurserne for 4 % kgl. Obligationer, der var repræsentative for Obligationsmarkedet, stigende fra 1870—1874¹⁾). Den overskydende Kapital eksporteredes, og Danmark blev i disse Aar en Kreditnation. Det var en Udvikling, som naturligvis ikke kom paa en Gang, men som havde taget sin Begyndelse vist allerede fra Slutningen af 1850'erne. I 1866 udtalte David om Aktierne i Roskilde-Korsørbanen, der, som det vil erindres, lød paa Pund Sterling og for en meget stor Del var paa engelske Hænder, at der i de første Aar maatte sendes meget betydelige Remisser til London for at betale Aktieudbyttet. Der havde været Tilfælde, hvor Generalforsamlingen for det sjællandske Jernbaneselskab ikke var beslutningsdygtig, fordi der fandtes saa mange Aktier i engelske Hænder. Men fra Slutningen af 1850'erne var Betalingen af Renter og Udbytte af Aktierne i London aftaget fra Aar til Aar, og nu var de sjællandske Jernbaneaktier i det væsentligste paa danske Hænder²⁾). Omkring 1870 var Størstedelen af de danske Jernbaners Aktier og Obligationer i dansk Eje³⁾).

At vi var et Kreditorland var naturligvis ikke ensbetydende med, at der ikke arbejdede fremmed Kapital her i Landet, eller at fremmed Kapitalimport ophørte. Navnlig under Gründerperioden søgte betydelige tyske Kapitaler Investering her. Landmandsbanken blev saaledes for en stor Del stiftet ved Hjælp af tysk Kapital⁴⁾), og ogsaa indenfor Jernbaneanlæggene søgte fremmed Kapital Investeringmuligheder, dog kun med ringe Held. De blev saa godt som udelukkende finansieret af dansk Kapital, og det er et af de Træk, der paa afgørende Maade adskiller denne Periode i Jernbanebygningen fra 1840'ernes og 1850'ernes.

Pengerigeligheden gav sig ogsaa Udslag i en Spekulation i Jernbanepapirer efter en i Danmarks hidtil ukendt Maalestok. Der var Tale om en Spekulation i danske saavel som i udenlandske Jernbaneanlæg. Idet vi forbeholder Omtale af danske Jernbaneanlæg til et senere Afsnit, skal vi med et Par Ord omtale Spekulationen i de udenlandske Værdipapirer.

Der var her ofte Tale om en Spekulation, der hæmningsløst tog alle Midler i Brug for at faa Folk til at sætte Penge i Foretagender, der var ganske ukontrollable. Man anbefalede Tegningen i store Avertissementer, i Reklameartikler og gennem en anonym Agitation. Kun sjældent vejleddes Offentligheden, som da »Berlingske Tidende« den 18. August 1869 skrev om en kraftig Reklamerings for at sætte Penge i et amerikansk Jernbaneselskab. »Det hele har efter den Maade, hvorpaa det er sat i Scene, Præget af god amerikansk Humbug, og vi har derfor anset det for forsvarligt at advare imod at indlade sig derpaa«.

Det er endvidere af Vigtighed til Forstaaelse af Transportspørgsmaalet, at den industrielle Nydannelse, som Tiden omkring 1870 var saa rig⁴⁾ paa, og som for en stor Del var knyttet til Tietgens og Privatbankens Navn, i Særdeleshed blev anlagt i Hoved-

¹⁾ Falbe-Hansen og Scharlings Statistik I, p. 717.

²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1866/67, Sp. 1079.

³⁾ J. Werner: Gedalia og hans Forfædre 1933, p. 160 f. Schovelin: Privatbanken, p. 102, 123.

⁴⁾ Schovelin: Privatbanken, p. 185 ff.

staden. København gik hermed ind i en af sine mest ekspansive Perioder. Befolkningen voksede fra 1860 til 1880 med 51,4 % fra 155.000 til 235.000. De gamle Rammer omkring Byen, der dannedes af Voldene, blev fuldkommen sprængt. Medens der i 1860 boede 15½ % af Hovedstadens Befolkning uden for Voldene, var denne Procent i 1880 vokset til 35. Der opstod herved et stærkt skærpet Forsynings- og Afsætningsproblem.

Den kraftige økonomiske Opgang indtil 1870'ernes Midte satte sig ogsaa Spor i Landets Finansvæsen. Man var gaaet ud af Krigen 1864 med en stærkt forøget Statsgæld, som i 1867 beløb sig til 261 Mill. Kr. Men i det følgende Aar blev den kraftigt reduceret; i 1880 naaede den sit Minimum i det 19. Aarhundrede med 174 Mill. Kr.

Det er ikke mærkeligt, at Stemningen for Jernbaneanlæg i dette Tidsrum var i stadig Vækst. Pessimister som Hage og andre, der i Folketinget advarede mod at stille for store Krav til Landets Pengeevne, vandt ikke Gehør. Tiden fra 1869, da Randers-Aalborgbanen blev aabnet for Driften, og indtil 1880 blev Vidne til et storstilet Jernbanebyggeri. I 1869 var det samlede Banenet 592 km, i 1873 var det vokset til 905 km, og i 1880 udgjorde det hele 1400 km. Der var altsaa Tale om betydeligt mere end en Fordobling i Løbet af 11 Aar.

Tiden fra den slesvigske Krig i 1864 indtil 1870'ernes Midte var altsaa i økonomisk Henseende en Opgangstid uden Sidestykke i det 19. Aarhundrede. Det var en Lykke for Landet, thi uden denne kraftige Højkonjunktur havde Danmark ikke regenereret sig saa hurtigt efter de dybe Saar, som Krigen i 1864 havde tilføjet Landet.

Man maa huske paa, at det danske Monarki, Danmark og Hertugdømmerne, i Tiden før 1864 udgjorde en Toldenhed og paa Trods af de nationale Modsætninger en i mange Henseender harmonisk opbygget økonomisk Helhed. Hvad Monarkiet havde af Industri var i første Række koncentreret i Hertugdømmerne, og denne Industri havde som vigtigste Afsætningsomraade Danmark Nord for Kongeaaen. Kongeriget førte til Gengæld en anselig Del af sit Eksportoverskud, først og fremmest sine Stude til Hertugdømmerne.

Efter Tabet af Hertugdømmerne i 1864 blev denne økonomiske Helhed slaaet i Stykker. Monarkiet mistede dermed Størsteparten af sin Industri. Hvilke Følger dette Tab kunde faa for den økonomiske og dermed for den politiske og nationale Udvikling, var det ikke vanskeligt at se. Hovedparten af vor Import kom før 1864 fra eller via Hamburg, efter Afstaaelsen af Hertugdømmerne vilde vi i økonomisk Henseende blive knyttet endnu nærmere til Tyskland. Med den økonomiske Afhængighed følger den politiske. Det er ikke for meget sagt, at vor nationale Eksistens stod paa Spil efter 1864, og der var da ogsaa en Del, der med stor Pessimisme bedømte vore fremtidige Muligheder som selvstændig Stat.

Var der saaledes al mulig Grund til at antage, at den nye Grænse vilde betyde en forøget Afhængighed af Importen fra Tyskland, saa vilde denne Grænse paa den anden Side lægge vore ældgamle Eksportveje sydpaa betydelige Vanskeligheder i Vejen.

Vor Udførsel sydpaa havde Hamburg som Centrum. De Forsøg, der før 1864 var gjort for at fremme den direkte Eksport af Kvæg fra Jylland til England var, som ovenfor nævnt, mislykket. Hamburg og eventuelt Tønningen vilde som tidligere stryge en anselig Del af vor Eksportfortjeneste paa denne vor næstvigtigste Udførselsvare. Men hertil kom efter 1864 en ny Faktor. Der skulde fra nu af ved Kongeaaen betales

Told til den preussiske Stat af vor Udførsel, hvorved Eksportfortjenesten yderligere vilde blive reduceret.

Vilde man derfor undgaa den Trusel i politisk og national Henseende, som en yderligere økonomisk Afhængighed af Tyskland indebar, var der kun en Udvej: at lægge vore Handelsveje om og udbygge vort Handelssamkvem med England. Det var en politisk saavel som en økonomisk Nødvendighed for det amputerede Rige. Et af de første Lovforslag, som forelægges Rigsdagen, efter at Freden var sluttet den 30. Oktober 1864, var da ogsaa Udkast til en Lov om en Jernbane fra Vamdrup til Strandby og Anlæg af en Havn ved Strandby paa Jyllands Vestkyst. Forslaget blev forelagt af Indenrigsminister Tillisch den 4. Marts 1865. Det hed i Motiverne: »Med Hertugdømmet Slesvig har Danmark mistet Raadigheden over de for den danske Handel saa vigtige Veje igennem dette Hertugdømme. Regeringen har derfor straks maattet tage det Spørgsmaal under Overvejelse, om der ikke maatte kunne aabnes nye Veje for den danske Handel«. Skulde det lykkes at bringe en direkte Handel i Stand mellem Danmark og Nordsølandene, og navnlig England, »da vil disse Anlæg bringe uberegnelige Fordele, og Virkningen af dem vil føles over hele Landet«. Anlægget af Banen og Havnen blev betragtet som en national Opgave, og det var derfor naturligt, at de skulde anlægges af Staten¹⁾.

Der var i Folketinget en overvejende Stemning for at søge den direkte Handelsforbindelse mellem Vestjylland og England fremmet. De Indvendinger, der fra doktrinær liberalistisk Side blev fremført mod ved »kunstige Midler« at gribe ind i Handelens naturlige Gang, blev afvist.

Debatten var iøvrigt præget af national Bitterhed, og der var ikke Tale om, at Rigsdagsmændene af diplomatiske Grunde søgte at dæmpe deres Udtalelser mod Tyskland. Det blev understreget, at Fordelene ved en Havn paa Vestkysten ikke alene var af materiel Art, men ogsaa og ikke mindst den, at vi derved vilde komme i intimere Forbindelse med et Land, »hvis Folk er venlig stemt mod vort Folk, er nær beslægtet med os og elsker Freden ligesom vort Folk, og i det mindste ikke hader os, som man maa sige, at det tyske Folk hader os«²⁾.

Trods den overvejende Stemning for en Havn ved Vestkysten lykkedes det ikke at gennemføre Lovforslaget. Det var ikke tilstrækkeligt sagligt underbygget, og Folketingsudvalget foreslog at stille Sagen i Bero, indtil man nøjere havde undersøgt Mulighederne for Havnebygning paa den vanskeligt tilgængelige Kyst.

Først Estrup fik gennemført Havneanlægget ved Esbjerg og Jernbanerne i Vestjylland.

Estrup, Indenrigsminister under Godsejrerregeringen Friis 1865—70 og senere Statsminister fra 1875—1884, var ifølge N. Neergaard en handledygtig og magtkær Mand med fremragende politiske og parlamentariske Evner³⁾. Hans Betydning for Udviklingen af Landets Kommunikationsvæsen er meget anselig, navnlig i den her omhandlede Periode.

Estrup, hvis politiske Holdning frembyder saa mange Paralleller til Bismarcks, var ogsaa i Jernbanespørgsmaalet ikke uden Indflydelse fra Tyskland. Han var en kraftig

¹⁾ Rigsdagstid. 1864/65 A. Sp. 1897, Jvf. Alkærsig: Esbjergs Historie 1909, I, p. 7. ²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1864/65, Sp. 2546, 2535. ³⁾ Under Junigrundloven II, p. 1609.

Fortaler for Statsbanerne. Jernbanerne burde, i Fald det drejede sig om vigtigere Bane-strækninger, anlægges og drives af Staten, thi Staten alene vilde være i Stand til at indordne Jernbanerne som Led i Landets samlede Økonomi. For den var i Modsætning til Privatbanerne Rentabiliteten ikke det eneste afgørende. Den kunde føre en Takspolitik, som ikke tog overvejende Hensyn til Aktionærernes Dividende, men til Landets økonomiske Behov.

Estrup var imidlertid ikke nogen doktrinær Tilhænger af Statsbaner. Det kunde komme dertil, at Staten af finansielle Grunde ikke kunde paatage sig Baneanlæg, og man burde i saa Tilfælde ikke lægge det personlige Initiativ Hindringer i Vejen. Paa den anden Side maatte man dog heller ikke overdrive de finansielle Betæneligheder. Han gik kraftigt imod den Paastand, at Udgifterne til Jernbaneanlæg skulde afholdes af de løbende ordinære Indtægter. Der var ved Banebygning Tale om en Omflytning af Statsformuen, en Indvinding af et Aktiv paa et andet Aktivs Bekostning. Og det var en fordelagtig Anvendelse af Statsformuen, for Jernbanerne var ifølge Estrup i Ordets egentlige Forstand produktive. Selv om den umiddelbare Rente, der gik ind i Statskassen, i flere Aartier vilde blive ringe, var til Gengæld den økonomiske Fordel for Landet stor. En bedre Anvendelse af Statens Formue kunde næppe tænkes¹⁾.

Som Indenrigsminister havde Estrup ladet foranstaltet Undersøgelse angaaende Anlæg af en Havn ved Esbjerg samt ladet Linierne Esbjerg-Vamdrup og Esbjerg-Holstebro foruden Linierne Nørre Sundby-Frederikshavn og Skanderborg-Silkeborg nivelere. Skanderborg-Silkeborg-Linien skulde forsyne Midtjylland med den Jernbane, som Loven af 1861 i sin oprindelige Skikkelse havde stillet i Udsigt. Frederikshavnbanen antoges at ville forøge Transitten fra Sverige til Tyskland.

Det Lovforslag, som Estrup fremsatte i Folketinget den 6. Januar 1868 omfattede dog kun Havnen ved Esbjerg og de to sidst omtalte Jernbanelinier, da Tiden endnu ikke ansaas for moden til Baneanlæg ved Esbjerg. Bygning af Havnen burde efter Estrups Mening gaa forud²⁾.

Under Behandlingen i Folketinget skete der det opsigtsvækkende, at Partierne i en Udvalgsbetænkning gjorde sig til Talsmænd for en yderligere Udvidelse af Banenettet. Det vilde ifølge Udvalget være hensigtsmæssigt, at der allerede nu blev truffet Beslutning om de Jernbaneanlæg, som det kunde forudses, at Staten i nær Fremtid vilde blive tvunget til at udføre, og man foreslog derfor at medtage dels Tværbanen til Esbjerg, dels den vestjyske Længdebane fra Esbjerg til Holstebro³⁾.

Med disse Forandringer udkom Loven 24. April 1868. Amterne skulde ifølge en særlig samme Aar vedtaget Lov tilskyde Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne.

Bygningen af Esbjerg Havn var et efter Tidens Maalestok vældigt og risikabelt Værk, og det beredte da ogsaa sine Entreprenører store Skuffelser. Tietgens Tab beregnes til ca. 350.000 Kr. og Gedalias var ca. 175.000 Kr.⁴⁾. Men den Kendsgerning, at det var danske Entreprenører og senere danske Ingeniører, der gav sig i Kast med det mægtige Arbejde, var et Vidnesbyrd om, at dansk Kapital og teknisk Indsigt nu saa sig i Stand til at løfte Opgaver, som man en halv Snes Aar tidligere ikke vilde have magtet.

Esbjerg blev hurtigt en Havn af enestaaende Betydning for Landets Erhvervsliv.

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1867/68, Sp. 794 f, 2716. ²⁾ Kriegers Dagbøger, IV, p. 129. ³⁾ Rigsdagstid. B, 18 67/68, Sp. 361 ff. ⁴⁾ Alkærsig, cit. Værk I, p. 33 ff, 56 ff, 63.

Som Udfaldsport mod Vest opnaaede den straks en Plads, som overtraf de mest sangvinske Forhaabninger. Endnu før den var færdigbygget, oprettede »Det forenede Dampskibsselskab« — der i 1866 var grundlagt af Tietgen — en fast Rute paa Thameshaven, og Aaret efter begyndte en regelmæssig Fart paa Newcastle¹).

Forudsætningen for Esbjergs kraftige Ekspansion var naturligvis Jernbanerne. Baade Esbjerg-Lunderskovbanen og den vestjyske Bane fra Esbjerg til Holstebro samt den tredie af de i 1868 vedtagne fire Baner, Aalborg-Frederikshavn-Banen, blev bygget ved dansk Kapital og af danske Teknikere. De blev bygget af tre forskellige Konsortier, men alle havde de Baron G. A. Gedalia i Spidsen.

G. A. Gedalia, Danmarks første — og vi kan tilføje — største Jernbaneentreprenør i det 19. Aarhundrede, var i 1860'erne og første Halvdel af 1870'erne — indtil han i 1875 led sit store Skibbrud paa Jernbanespekulation — en Finansmand af et betydeligt Format, i alle Tilfælde af en betydelig Indflydelse, selv om han ikke tilnærmelsesvis kom paa Højde med Tietgen.

Med sine internationale Forbindelser — bl. a. med Huset Rotschild — kunde det ikke undgaa Gedalias Opmærksomhed, at der kunde være gyldne Fortjenester forbundet med Jernbaneentrepriser. Allerede i 1857 havde han udkastet et Projekt til en privat Bank, der som en af sine Opgaver skulde have Finansiering af Jernbaneanlæg²). Det blev imidlertid ikke til noget med Gedalias Bankprojekt, og det var først i 1860'erne, at Gedalia fik Lejlighed til i større Udstrækning at beskæftige sig med Jernbaner.

I Januar 1869 sluttedes der en Kontrakt mellem et Konsortium med Gedalia i Spidsen og den danske Stat, hvorefter Konsortiet forpligtede sig til at bygge Banen Nørresundby-Frederikshavn for 1.930.000 Rdl. Skønt det danske Tilbud var 200.000 Rdl. billigere end et engelsk Firmas, blev det en straalende Forretning. Konsortiet havde en Fortjeneste paa ca. 240.000 Rdl., og heraf var de 95.000 Gedalias Part. Hertil kom Æren, og den betød, naar den som ved denne Lejlighed gav sig synlige Udslag, overmaade meget for Gedalia. Ved Aabningen af Banen den 15. August 1871 holdt Indenrigsminister Fønnesbech en Tale, hvor han fremhævede, at dette Baneanlæg var det første, som dansk Kapital og dansk Arbejde havde haft Mod til at overtage. Samtidig blev Gedalia, siden 1870 Baron i St. Marino, udpeget til Ridder af Dannebrog³).

Den heldige Entreprise skærpede Gedalias Appetit. Hans samlede Indtægter paa Banebygning og Jernbanespekulationer var i 1871 ca. 185.000 Rdl., en særdeles pæn Sum, som i det mindste skal ganges med seks for at udtrykkes i danske Kroner af i Dag. Det er ikke til at undre sig over, at han ønskede at fortsætte ad denne guldbeslaaede Vej. I 1872 overtog han sammen med to andre Entreprisen af Esbjerg-Lunderskov og Esbjerg-Holstebrobanen. Entreprisesummen for den første ca. 56 km lange Linie androg 630.000 Rdl., for den anden ca. 130 km lange Strækning halvanden Million Rdl. Banerne skulde være færdige henholdsvis i Oktober og Juli 1874⁴).

Det blev Gedalia en dyr Entreprise. Gedalia, som var ganske blottet for teknisk Indsigt og ikke havde sikret sig tilstrækkelig kyndig Bistand, var i Virkeligheden slet ikke i Stand til at danne sig et holdbart Skøn over Omkostningerne ved et Jernbaneanlæg. Hertil kom en anden Omstændighed, som ikke kunde lægges ham til Last: den

¹) Alkærsig, cit. Værk I, p. 93. ²) Werner, cit. Værk, p. 149, 161 f. ³) Fædrelandet 16. Aug. 1871. Werner, p. 155. ⁴) Werner, p. 138, 158 ff.

enorme Prisstigning efter 1871, som maatte slaa Bunden ud af selv den omhyggeligste Kalkulering.

Da Vejret og Terrænet lagde Entreprenørerne uforudsete Vanskeligheder i Vejen, lykkedes det ikke at aabne Banerne inden for den fastsatte Frist. Det vakte en vis Nervøsitet i Folketinget, da det rygtedes, at Gedalias Økonomi var i mindre god Forfatning. Indenrigsministeren tog imidlertid Gedalia i Forsvar, ikke uden Grund, for det, Gedalia vilde tabe paa Entreprisen, vilde naturligvis blive en Vinding for Staten. Man maatte ikke se bort fra, hævdede han, at vi tidligere har bygget Jernbaner i dyre Domme. De jyske Baner paa Østkysten har kostet blodige Penge, medens der nu byggedes 25 Mil for lidt over 4 Mill. Rdl. Derfor burde man vise Maadehold overfor de danske Entreprenører og ikke bortjage dem med Strengthed. De havde fjernet »hele det udenlandske Selskab af Entreprenører, der rigeligt og rundeligt har vidst at komme til vore Kasser ved at bygge vore Baner«. ¹⁾

Esbjerg-Lunderskov-Banen aabnedes for Trafikken i Oktober 1874; i 1875 suppleredes den med en Bane fra Bramminge til Ribe. Esbjerg-Holstebro-Banen toges først i Brug i August 1875. Gedalias Tab kunde da opgøres til 1,3 Mill. Rdl.

Af Baner fandtes paa Sjælland i 1864 kun Tværbanen København-Korsør, og det samme Aar aabnedes København-Helsingør-Linien (over Hillerød) med Sidebane til Klampenborg. Helsingørbanen var foruden som Oplandsbane for København tænkt som en Transitbane, der skulde medvirke til at knytte Skaane til Hovedstaden. Den var anlagt af det Sjællandske Jernbaneselskab og finansieret ved Prioritetslaan i København-Korsør-Banen, d. v. s., at de fire Procents Rentegaranti, som var sikret Selskabet for Korsørlinien dermed automatisk udstraktes til ogsaa at gælde Helsingørbanen ²⁾.

Men med Helsingørbanen var Sjælland langt fra mættet med Baner. Der fandtes i 1860'erne baade i Nordvest- og Sydsjælland en kraftig Stemning for nye Baneanlæg, en Stemning, der som naturlig Baggrund havde den kraftige Højkonjunktur og Hovedstadens Vækst. Ikke mindst i Sydsjælland gav denne Stemning sig haandgribelige Udslag, da den her blev baaret frem under Ledelse af disse frugtbare Egnes store Godsejere. Allerede i 1863 havde en privat Komité forelagt Planer om en saadan Bane, men Statsbanerne i Jylland var paa dette Tidspunkt endnu ikke færdige, og med Landets daværende truede udenrigspolitiske Stilling kunde der ikke være Tale om yderligere at engagere Finanserne i Jernbaner.

Men efter Krigen i 1864, da man var ved at lægge sidste Haand paa de jyske Baner, blev denne Stemning behændigt udnyttet af en holstensk Civilingeniør Krøhnke. Krøhnke var en ikke ualmindelig Blanding af en Projekt- og Humbugsmager. Hans Hovedformaal var at skaffe sig en lettjent Formue og en sikret Indkomst ved Jernbanevæsenet. Men hans ledende Tanke at skabe en saa hurtig og kort Forbindelse mellem Hamburg og København som mulig var ikke uden Fremsyn. Den kom til at sætte sit Præg paa alle de følgende Diskussioner om Jernbaner i Sydsjælland og paa Lolland-Falster, ja den levede som bekendt op igen saa sent som under den tyske Besættelse. Blandt andet af den Grund er den en Omtale værd. Men navnlig bør dette Projekt omtales, fordi det er saa typisk for de letsindige Jernbanespekulationer under Højkapitalismen og samtidigt afslører Regeringens manglende kritiske Holdning, en

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1874/75, Sp. 1417. ²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1861/62, Sp. 909 ff.

Holdning som under andre Forhold kunde have faaet højst ubehagelige Konsekvenser. Krøhnkes Projekt, som indleveredes til Regeringen i Februar 1865, gik ud paa, at der skulde bygges en Bane fra København til Sjællands Sydkyst ved Vordingborg, hvorfra den over Broer skulde føres via Farø og Bogø til Falster og Lolland og ende med en Havn ved Rødby. Den skulde tilsluttes et Baneanlæg paa Femern, som skulde føres til Lybæk eller Hamburg.

Det var en Plan i internationalt Format. En Jernbane, der forbandt Nordsøens store Hansestad Hamburg med Østersøens betydelige Handelsplads København og derved blev Forbindelsesled mellem Skandinavien og det øvrige Europa, maatte have al Mulighed for at vække Interesse hos den internationale Kapital. For Danmark vilde denne Bane naturligvis ikke alene faa Betydning som Transitvej, ogsaa som lokal Bane vilde den have stor Interesse.

Krøhnkes Forslag vakte almindelig Begejstring. Regeringen var venlig stemt over for Projektet, ikke mindst udfra finansielle Hensyn, thi Krøhnke forlangte ingen Rente-garanti eller andre end de almindelige Begunstigelser. Det sjællandske Selskab, som ogsaa fremkom med en Plan om en Bane gennem Sydsjælland, krævede derimod fire Procent garanteret Rente af Anlægskapitalen. Den lokale Befolkning var ivrigt stemt for det krøhnke Projekt, og Krøhnke, der havde en veludviklet Sans for, at Reklamen Magt er underfuld, søgte at animere og aktivisere Stemningen ved Udbredelse af Cirkulærer og personlig Agitation. De kommunale Myndigheder opfordredes til ved Deputationer og Adresser at være behjælpelig med at virke for Planens Virkeliggørelse¹).

For at faa en sagkyndig Udtalelse om Forslaget nedsatte Regeringen en Kommission under Forsæde af Monrad. Kommissionen kom til det Resultat, at der burde gives Koncession til Krøhnke, og det saa hurtigt som muligt var, eventuelt paa Grundlag af en provisorisk Lov. Det gjaldt om at benytte Konjunkturerne, medens de var gode. Man havde sørgelige Erfaringer for, hvorledes det kunde gaa, hvis man ikke greb Chancen, medens Tid var — det er formentlig Petos første Tilbud, der her tænkes paa. Der burde dog af Krøhnke stilles et Depositum paa 20.000 Pund Sterling som Bevis for hans ærlige Hensigter²). Det viste sig snart, at Krøhnke havde sine Vanskeligheder med at stille det krævede Depositum, og en vis Mistillid til hans Projekt begyndte hist og her at gøre sig gældende. Det Svar, som Krøhnke tidligere havde givet paa Regeringens Forespørgsel om Finansieringen, havde ogsaa været meget svævende. Han havde erklæret, at han ikke kunde navngive de Folk, der stod bagved, da han ikke havde Tilladelse dertil. Men det var nødvendigt, at han saa hurtigt som vel muligt fik tildelt Koncessionen, da de, der havde lovet at støtte Foretagendet, ellers kunde springe fra. Men fik han snart Koncessionen, var Banen sikret, og til Støtte for denne Paa-stand havde han citeret Afsnit af Breve fra sine finansielle Forbindelser — men uden Navns Nævnelser³). Det kunde ikke nægtes, at hele Projektet tilsyneladende hvilede paa et meget spinkelt Grundlag.

Men det lykkedes Krøhnke at stabilisere Tilliden, ikke mindst gennem sine mange Presseinterviews.

Til sidst opnaaede Krøhnke dog gennem sin finansielle Forbindelse i London, D. W.

¹) Fædrelandet 17. Maj 1865. ²) (RA) Kommissionens Forhandlingsprotokol. ³) (RA) Skrivelse til Indenrigsministeriet 6. Marts 1865.

Chapman, den 4. Oktober 1865 at faa den forlangte Kaution deponeret. Summen blev leveret gennem Bankierhuset Gedalia, hvis Interesse for Jernbaner fra nu af var i stadig Stigen.

Det var ikke uden Betænkelighed, at Chapman stillede det forlangte Depositum, og han gjorde det ikke uden Forbehold: hvis han inden den 1. November erklærede, at han ikke turde paatage sig Entreprisen, skulde han være berettiget til at trække Kautionen tilbage. Og det gjorde han allerede den 25. Oktober, idet han overfor Gedalia erklærede, at han var ude af Stand til at skaffe Folk, der vilde kontrahere paa Linnien¹⁾. Krøhnke bad herefter om indenfor en ny Frist at faa Tilladelse til at stille et andet Depositum²⁾.

Det burde nu have været klart, at det finansielle Grundlag for Projektet ikke var til Stede, og at Regeringen kunde komme i en uheldig Stilling ved at forelægge et Lovforslag og udstede en Lov til Fordel for et saadant Luftkastel. Til Trods herfor forelagde den Forslaget, og det gik uden større Vanskeligheder igennem Rigsdagens to Ting. Blandt de faa, der manede til Forsigtighed, var Fenger; Staten burde efter hans Mening ikke give Koncession til Foretagender, der ikke var alvorligt mente³⁾.

Ved Loven af 9. Februar 1866 kunde der gives Krøhnke Koncession paa Anlæg og Drift af en Bane fra København over Køge, Næstved til Vordingborg og videre over Farø og Bogø til Falster og Lolland, hvor den skulde ende i et Havneanlæg ved Rødby. Da det var tvivlsomt, om de 20.000 Pund Sterling, der engang var stillet som Depositum, i Virkeligheden kunde betragtes som et saadant, skulde Krøhnke af Aktiekapitalen udrede nye 20.000 Pund. Kapitalen skulde være skaffet til Veje inden 6 Maanedre. Det krøhnske Forslags Skæbne herefter kan der hurtigt redegøres for. For Krøhnke begyndte en stadig Jagt efter Folk, der var villige til at finansiere Banen. Gang paa Gang indsendte han Indberetninger til Indenrigsministeriet, at nu var Sagen saa godt som sikret. De finansielle Forbindelser, som Krøhnke knyttede under disse Forsøg paa at skaffe Kapital, hørte ikke til de mest tillidsvækkende. Endelig er at tilføje, at det Depositum, som Chapman havde stillet i 1865 og forgæves krævet tilbage, ved Højesteretsdom den 11. Januar 1869 blev tilkendt ham.

»Først naar Regeringen forgæves har fordret Opfyldelsen af de mig tilbudte Garantier og Forpligtelser, kan man med nogen Ret karakterisere mit Projekt som Humbug...« udtalte Krøhnke i 1865.⁴⁾ Han har hermed udtalt Dommen over sig selv, og der er ingen Grund til at revidere den.

Det sjællandske Jernbaneselskab havde følt sig stærkt skræmt ved Udsigten til en Bane, der til en vis Grad vilde blive en Konkurrencelinie til Vestbanen. Det var fremkommet med flere Forslag til et Jernbaneanlæg i Sydsjælland, og i Januar 1867 forelagde Estrup for Rigsdagen et Forslag om Koncession for Selskabet paa en Bane, som skulde udgaa fra den vestsjællandske Linie og føre Syd paa til dybt Vand ved Sundene. Der skulde sikres Selskabet en fire Procents Renteganranti for Anlægskapitalen.⁵⁾

Banen var ifølge Forslaget tænkt som en ren Lokalbane, men i Folketinget var man endnu altfor fascineret af de krøhnske Perspektiver til at ville lade sig nøje med en

¹⁾ (RA) Chapman til Gedalia 25. Okt. 1865. ²⁾ (RA) Krøhnke til Indenrigsministeriet 1. Nov. 1865. ³⁾ Rigsdagstid. F. F. 1865—66. Sp. 674. ⁴⁾ Berl. Tidende 12. Juni 1865. ⁵⁾ Rigsdagstid. 1866—67 B, Sp. 1059 ff.

saadan. Udvalgsflertallet krævede, at der ved Baneanlægget skulde tages et overvejende Hensyn til den gennemgaaende Trafik, hvorfor Banen burde gaa igennem det østlige Sydsjælland og fortsættes af en Bane paa Lolland-Falster. Selskabet var meget uvilligt til at gaa ind paa Kravet om en Bane paa Lolland-Falster. Kun ved at sikre det Forlængelse af Uopsigeligheden fra 1887 — saaledes som det var fastslaaet ved Loven om Korsørbanen i 1852 — til 1896, lykkedes det at faa Selskabets Bestyrelse til at gaa ind paa at bygge en Bane fra Orehoved til Nykøbing paa Falster.¹⁾ Den Linie, som Selskabet ifølge Loven af 21. Juni 1867 byggede, kom da til at udgaa fra Roskilde, berøre Køge, Næstved og Vordingborg og endte ved Masnedsund. En Færgeforbindelse var planlagt mellem Masnedsund og Orehoved, hvorfra Banen skulde fortsætte til Nykøbing.

Den sjællandske Banestrækning aabnedes for Trafikken i Oktober 1870. Kapitalen var skaffet tilveje dels ved et Prioritetslaan paa 2 Mill. Rdl., dels ved Udstedelse af Aktier til et Beløb af godt 3,2 Mill. De blev under de herskende gunstige økonomiske Forhold revet væk i Løbet af nogle faa Dage.

Bestemmelserne om Banen paa Falster ifølge Loven af 21. Juni 1867 var at betragte som et Pant paa, at Lolland-Falster med Tiden ogsaa skulde faa sin Jernbane. En Banestump som den fra Orehoved til Nykøbing vilde isoleret ikke kunne forrente sig og maatte derfor drage en Udvidelse med sig. Der var imidlertid ingen Steder Tilfredshed med denne Løsning. Lolland-Falsters Godsejere ønskede en Bane paa Øerne saa hurtigt som muligt, og de ønskede Banerne anlagt af et af det sjællandske Jernbaneselskab uafhængigt Selskab. Det sjællandske Jernbaneselskab paa sin Side var kun modvilligt gaaet ind paa det falsterske Baneanlæg og kun mod at faa Fristen for Opsigelse forlænget til 1. Januar 1896. Selskabet var i det hele taget uvillig til at lade Banenettet paa Sjælland udvide, navnlig med en Linie, hvis Rentabilitet var saa tvivlsom som Falsterbanens. Det saa det som sin første Pligt ikke at bringe Aktionærernes Dividende i Fare, og det er da ogsaa karakteristisk for dets Stilling til Ny-anlæg, at de alle — Helsingørbanen undtaget — blev det paatvunget af Regeringen. Under disse Forhold var det, at Tietgen greb ind. Han stod i Slutningen af 1870'erne paa sit Livs Højdepunkt, han var i disse Aar Personifikationen af det industrielle og kapitalistiske Gennembrud indenfor Landets Erhvervsliv. Tietgen ikke alene startede en Række Virksomheder, der kom til at sætte deres dybe Præg paa Landets økonomiske Forhold, men han gav — og det er maaske hans største Indsats — den danske Industri fra Begyndelsen en moderne Struktur, idet han koncentrerede den i Truster, Koncerner og andre Sammenslutninger, som først paa den Tid var ved at vinde almindelig Indpas i de mere fremskredne Industrilande. Tietgens Virkefelt var uhyre omfattende, og en Side af det var hele det moderne Transportvæsen: Telegrafi, Telefoni, Sporvogne, Dampskibe. Ogsaa for Jernbaner havde han en stærk Interesse. Allerede i 1860'ernes Begyndelse havde Tietgen haft Forbindelse med Peto og dennes Overingeniør W. Rowan og Søn I. F. Rowan og været behjælpelig ved Finansieringen af det jysk-fynske Banenet. I 1861 var han blevet valgt ind i det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse, men var traadt ud igen i 1864, utilfreds med Selskabets passive

¹⁾ L. Kofoed: Danmarks, Norges og Sveriges Jernbaner 1884, p. 102 f.

Holdning. Hans Plan var herefter at samle alle Landets Jernbaner i et eneste Driftsselskab under hans og Privatbankens Ledelse. Driftsselskabet skulde endvidere overtage Anlæg af nye Baner, der skulde bygges af Peto.¹⁾ Forsøget paa at koncentrere hele Landets Jernbanevæsen under Tietgen og Privatbanken mislykkedes, Peto gik som nævnt fallit, og Driften af de jysk-fynske Baner blev overtaget af Staten. I Modsetning til Gedalia havde Tietgen et aabent Blik for det nye Kommunikationsmiddels Fremtidsmuligheder, og han forstod i sin videre Virksomhed at indordne det som et Led i og Støtte for sine andre Transportforetagender, først og fremmest »Det forenede Dampskibsselskab«. Tietgens Interesse for Esbjerg Havn skyldes først og fremmest Hensynet til Dampskibsselskabet., og dette Hensyn har sikkert heller ikke været uden Indflydelse paa hans Plan om en lolland-falstersk Transitbane. Tabene i Udlandet havde tillige belært Tietgen om Jernbanebygningens Risiko. Han ønskede ikke at tabe yderligere Summer paa de indenlandske Foretagender, og hans finansielle Dispositioner er alle præget af stor Forsigtighed. En Undtagelse i saa Henseende dannede dog Lolland-Falsterbanen.

Planen om en lolland-falstersk Transitbane satte Tietgen sig som en af sine Livsopgaver, og den blev gennemført uden Betænkeligheder.

Begyndelsen til et Jernbanenet paa Lolland-Falster blev gjort med Bygning af en lille Bane fra Maribo til Bandholm, hvorpaa Tietgen, Lensgreve Knuth med flere havde erhvervet Koncessionen den 8. Januar 1869. Tietgen havde iøvrigt overfor Indenrigsministeriet foreslaaet, at Banen passende kunde blive finansieret med de 20.000 £, som Chapman havde deponeret for den krønske Bane, da denne Sum blev betragtet som forbrudt. Da Beløbet imidlertid blev tilkendt Chapman, faldt Forslaget af sig selv til Jorden.²⁾ Det er aabenbart, at for Maribo-Bandholm-Banen var Anlægget af en Hovedbane paa Lolland af stor Betydning.

For imidlertid at forstaa de følgende ikke helt enkle Manipulationer fra Tietgens Side for at faa anlagt en lolland-falstersk Bane er det nødvendigt at vende vor Opmærksomhed mod Jernbaneplanerne i en helt anden Del af Landet, nemlig i Nordvestsjælland.

Som paa Lolland-Falster fandtes der i Holbæk Amt en stærk Stemning for Baneanlæg. Beboerne i Holbæk Amt havde et Par Gange henvendt sig til det sjællandske Jernbaneselskab for at formaa det til at søge Koncession til Anlæg af en Bane i Amtet, men var blevet mødt med Afslag. De tog derefter Sagen i deres egen Haand og henvendte sig til Estrup for at faa forelagt Rigsdagen et Lovforslag. Estrup krævede til Gengæld, at Beboerne for at manifestere deres Interesse for Anlægget skulde tilvejebringe en Del af Kapitalen, ialt 400.000 Rdl., og efter at denne var tegnet i Løbet af faa Dage, forelagde han Forslaget for Landstinget i December 1868. Koncessionen skulde ifølge dette Forslag kunne gives saavel til det sjællandske Jernbaneselskab som til andre. Selskabet fik garanteret 4 % af Anlægskapitalen, private blot 4 % af Halvdelen.³⁾

Men mellem første og anden Behandling ønskede Estrup, støttet af N. C. Frederiksen og ganske aabenbart paa Foranledning af Tietgen, Lovforslaget udvidet med en Bestemmelse om, at saafremt det sjællandske Jernbaneselskab paatog sig Anlægget af

¹⁾ Werner, cit. Værk, p. 135 f, 150. Fædrelandet 23. December 1865. ²⁾ (RA) Brev til Indenrigsministeriet 18. Nov. 1868. ³⁾ Rigsdagstid. L. F. 1868—69, Sp. 1017 ff.

Kalundborg-Banen, skulde det have Lov til at afstaa Anlægget af Nykøbing-Banen til andre og alligevel beholde sin Uopsigelighed til 1896.¹⁾ Estrup vilde ved denne Bestemmelse opnaa, at samtlige Baner paa Sjælland blev samlet under det sjællandske Jernbaneselskab, hvad der driftsmæssigt vilde være en Fordel, og han vilde endvidere paa een Gang faa bygget to Baner, baade den nordvestsjællandske og den lolland-falsterske. Tietgen vilde opnaa at kunne samle alle Jernbaner paa Lolland-Falster under et Selskab, og det sjællandske Jernbaneselskab vilde for sit Vedkommende blive løst for Forpligtelsen til at bygge Falsterbanen, men maatte til Gengæld for at bevare sin Uopsigelighed til 1896 forpligte sig til at bygge den nordvestsjællandske Bane, fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg. Loven blev vedtaget den 26. Februar 1869, og for yderligere at lægge Pres paa Parterne erklærede Regeringen, at kun det lolland-falsterske Jernbaneselskab, som var Ejer af Falsterbanen, vilde blive sikret en Rentegaranti for hele Anlægssummen. Tietgen indledte Forhandlinger med tyske Finanskredse for at sikre sig den lolland-falsterske Transitbanes Fortsættelse fra Femern, og da han i 1869 vendte hjem, var han fast besluttet paa saa hurtigt som gørligt og paa de bedst mulige Vilkaar at faa anlagt en lolland-falstersk Transitbane. Han forstod at benytte sin Indflydelse over Regeringsmedlemmerne til Fordel for sin Sag, »Raasløff og Fønnesbech« — henholdsvis Krigs- og Finansminister — »udfører alle hans Ønsker; Finansministeriets Embedsmænd staar til hans Tjeneste og fremmede Embedsmænd betales med danske Ordener,« udtaler Krieger i sin Dagbog den 20. August 1869 i Anledning af Banesagen. Det gik ifølge Krieger endog saa vidt, at de danske Ordner faldt i Kurs paa Grund af en alt for rigelig Emission.

Tietgen formaaede Regeringen til at forelægge det sjællandske Jernbaneselskab et Forslag, hvorefter Selskabet skulde fritages for at anlægge den falsterske Jernbane imod at overtage Anlægget af den vestsjællandske samt af sit Reservefond at anvende 150.000 Rdl. til at købe Aktier for i den lolland-falsterske Bane og ligeledes tage Del i Udgifterne ved Oprettelse af en Dampskibsforbindelse mellem Falsterbanen og den sydsjællandske Bane.²⁾

Det kan ikke bestrides, at Tietgen med dette Forslag noget haardhændet søgte at udnytte Selskabets vanskelige Stilling. Selskabet stod i Virkeligheden mellem Skylla og Charybdis. Hvis man gik ind for Forslaget, skulde man paatage sig Anlægget af en Bane, hvis Rentabilitet Selskabet ansaa for usikker. Ganske vist var der blevet garanteret en Rente paa 4 % af Anlægskapitalen, men siden 1867 var der blevet betalt Aktionærerne mindst 6 % i aarligt Udbytte, og medmindre Kalundborgbanen forrentede sig med samme Procent, vilde den nedbringe Aktionærernes Dividende. Hertil kom, at man skulde forpligte sig til at yde et andet Selskab et direkte økonomisk Tilskud. Paa den anden Side kunde Selskabet ikke lukke Øjnene for, at saafremt man ikke gik ind paa Forslaget, vilde det vække Uvilje mod Selskabet, og Kalundborgbanen vilde da eventuelt blive givet i Koncession til andre.

Paa Selskabets Generalforsamling den 30. Marts 1870 talte Tietgen — der altsaa var Aktionær i Selskabet — for Ombytningen. Der var efter hans Mening ingen Grund til at antage, at de 150.000 Rdl. var bortkastet, men selv om saa var, saa var det dog en billig Pris for at faa hele den lolland-falsterske Færdsel over paa de sjællandske

¹) Rigsdagstid. L. F. 1868—69, Sp. 4129 ff. ²) Fædrelandet 26. Marts 1870.

Baner. Ved Afstemningen blev Tietgens Forslag forkastet¹⁾, og det sjællandske Jernbaneselskab gav sig herefter i Lag med Bygning af Falsterbanen.

Tietgen havde spændt Kravet til det sjællandske Jernbaneselskab for højt, og i de følgende Maaneder blev hans Chancer for at erhverve sig Nykøbingbanen og dermed sikre sig 4 % Rentegaranti for de planlagte lolland-falsterske Baner yderligere forringet. Der skete nemlig det, at Beboerne i Holbæk Amt, efter at det sjællandske Jernbaneselskab havde opgivet Kalundborgbanen, gennem deres Rigsdagsmænd, Etatsraad Juel og Ingeniørkaptajn Nyholm, forelagde et Lovforslag, hvorefter der skulde kunne gives en Koncession paa en Jernbane fra København via Frederikssund til Kalundborg, og det udkom som Lov den 25. Juni 1870. Loven var ikke alene velegnet til at styrke Etatsraad Juels og Ingeniørkaptajn Nyholms politiske Position i Valgkredsen, men i Tilfælde af, at det lykkedes dem at finde et Finansieringsselskab, indebar den ogsaa Mulighed for en anselig Gevinst. Gedalia var dem behjælpelig med at knytte de finansielle og tekniske Forbindelser, dels med den skotske Entreprenør Davy og dels med tyske Finanskredse. Juel og Nyholm skulde for at sælge Koncessionen til det fremmede Konsortium hver have 25.000 preussiske Thalere. Regeringen saa ikke med Uvilje paa disse Forberedelser, idet man herigennem mente at ville faa Lejlighed til at lægge Tryk paa det sjællandske Jernbaneselskab for at faa det til at overtage Entreprisen.²⁾

Den 12. August 1871 var det fremmede Konsortiums Forberedelser saa vidt fremskredne, at man fra Regeringens Side kunde stille dem en Koncession i Udsigt.

Da var det, at Tietgen greb ind for at redde sin 4 % Rentegaranti for en lolland-falstersk Bane. Blev Kalundborgbanen nemlig bygget af andre end det sjællandske Jernbaneselskab, da var 4 % Garantien tabt. Det sjællandske Jernbaneselskab vilde i saa Tilfælde ikke sælge Falsterbanen, fordi det derved vilde miste den forlængede Frist for Opsigligheden.

For at sikre det sjællandske Jernbaneselskab Anlægget af Kalundborgbanen sluttede Tietgen derfor i September 1871 en Overenskomst med Juel og Nyholm, der traadte tilbage mod et Vederlag af 60.000 Rdl. til hver. Til Gedalia, Davy, Jonas med flere var der ligeledes betalt et større Vederlag, ialt 230.000 Rdl.³⁾ I Presse og paa Rigsdag vakte denne Manøvre en i høj Grad berettiget Opsigt.

Forudsætningen for hele denne Transaktion, hvorved Nyholm, Juel og Konsorter købtes ud, var naturligvis, at Tietgen i Forvejen havde sikret sig, at det sjællandske Jernbaneselskab var villig til at afstaa Falsterbanen og paatage sig Bygning af Kalundborgbanen. Efterhaanden som Sandsynligheden for, at der skulde blive givet et andet Selskab Koncession paa en nordvestsjællandsk Bane, blev overvejende, blev det sjællandske Selskab mere forhandlingsvilligt, og ved en Kontrakt af 28. September 1871 indvilligede Selskabet i at sælge Falsterbanen for 750.000 Rdl.; til Gengæld forpligtede Selskabet sig til at anlægge Kalundborgbanen og at overlade Entreprisen til I. F. Rowan mod en Betaling af 3,7 Mill. Rdl. i garanterede Aktier. Dette Tilbud fra Tietgens Side var tilsyneladende betydeligt mere fordelagtigt end Tilbudet fra Foraaet 1870, hvorefter det sjællandske Jernbaneselskab skulde yde et anseligt Tilskud

¹⁾ Fædrelandet 31. Marts 1870. ²⁾ Fædrelandet 20. Juni 1871; Rigsdagstid. F. F. 1871—72, Sp. 6952, 6985. ³⁾ Jvf. Fædrelandet 3. Nov. 1871, Rigsdagstid. F. F. 1871—72, Sp. 6975; Werner, cit. Værk, p. 154 f.

til de lolland-falsterske Baners Finansiering. Men det var ogsaa kun tilsyneladende. Tietgen havde nemlig, inden Kontrakten blev sluttet, sikret sig, at Rowan vilde bygge Banerne for et betydeligt lavere Beløb end det, der var vedtaget i Kontrakten. Forskellen skulde Privatbanken stryge som Nettogevinst.¹⁾

Efter at Overenskomsten var billiget af Regeringen, forelagde Fønnesbech i Februar 1872 et Forslag til Lov om en lolland-falstersk Jernbane. Banen kunde enten bygges som en gennemgaaende Bane med Færgeforbindelse til Femern eller som en Lokalbane. I sidstnævnte Tilfælde krævedes der som Forudsætning for Statens fire Procents Rentegaranti, at der skulde tilvejebringes et Forstærkningsfond paa 20 % af Anlægskapitalen, og Statens Rentegaranti skulde ikke træde i Kraft, før dette Forstærkningsfond var opbrugt. En Lov herom udstedtes den 25. Marts 1872.

Da det ikke lykkedes at realisere Projektet om en Forbindelse med en tysk Jernbane fra Femern til Hamburg, blev det besluttet at søge Koncession paa Banen som Lokalbane. Af Forstærkningsfondet paa 5—600.000 Rdl. blev ca. Halvdelen tegnet af Privatbanken, Resten blandt den lokale Befolkning først og fremmest Lollands store Godsejere.²⁾ Den 1. April 1873 gaves Koncession til Privatbanken, som oprettede det lolland-falsterske Jernbaneselskab. Linien kom til at gaa fra Nykøbing over Maribo til Nakskov med en Sidebane Maribo-Rødby.³⁾

Med Hensyn til Anlægget af Banen fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg havde der været betydelige Divergenser mellem Ministeriet og det sjællandske Jernbaneselskab, idet Ministeriet af Hensyn til Horns Herred krævede en nordlig Linie over Ryde og Eriksholm; først efter at Selskabets Bestyrelse bestemt havde vægret sig ved at gaa ind paa den nordlige Linie og havde forpligtet sig til at foreslaa Generalforsamlingen en Jernbane til Frederikssund, gav Ministeriet endelig efter.⁴⁾

Entreprisen blev som omtalt overdraget Rowan for 3,7 Mill. Rdl. Det var en Afvigelse fra Selskabets almindelige Arbejdssystem, idet man i Modsætning til Statsbanerne ellers ikke overlod Baneanlægget til en Generalentreprenør, men lod det anlægges af Selskabets egne Ingeniører, som under sig havde flere Smaaentreprenører. Men i dette Tilfælde afveg man paa Grund af de foregaaende Transaktioner fra Princippet og overlod Entreprisen til Rowan. Det blev imidlertid ikke Rowan, men Gedalia, som kom til at overtage Entreprisen. Gedalia fremsatte nemlig et — som det skulde vise sig — mindre velovervejede Tilbud om at overtage Entreprisen. Den 30. September 1871 sluttedes der, efter at Tietgen havde formaaet Rowan til at trække sig tilbage, en Overenskomst mellem Privatbanken og Gedalia, hvorefter denne paa tog sig Entreprisen for et Beløb af 2.450.000 Rdl. kontant. Det var, som Werner siger, en enestaaende gunstig Kontrakt, som gav Privatbanken en ret eventyrlig Avance. Man vil huske, at Privatbanken af det sjællandske Jernbaneselskab skulde modtage 3,7 Mill. Rdl., Forskellen mellem denne Sum og de 2,45 Mill. udgjorde altsaa med Fradrag af Rente- og Kurstab Bankens Avance. For Gedalia blev det Enden paa hans Jernbaneentrepriser og finansielle Virksomhed i det hele taget. Da Banen aabnede den 30. December 1874, beløb hans Tab sig til ca. 650.000 Rdl., og den 8. Maj 1875 blev han erklæret fallit.⁵⁾

¹⁾ Fædrelandet 26. Sept. 1871; Rigsdagst. B, 1872/73, Sp. 34 ff. ²⁾ Det lolland-falsterske Jernbaneselskab 1874—1899, 1899, p. 23. ³⁾ Søndagsavisen 24. ⁴⁾ Fædrelandet 26. Jan., 30. Maj, 6. Aug. 1872. ⁵⁾ Werner, cit. Værk, p. 154 ff.

Privatbanken fik gennem denne Entreprise i rigeligt Maal de Penge igen, som var blevet givet ud til Fjernelse af det Juel-Nyholmske Konsortium. Der rejser sig da naturligt det Spørgsmaal: hvem var det, der i sidste Ende kom til at betale denne Transaktion? Det var de uskyldige Aktionærer i det sjællandske Jernbaneselskab, og med god Grund rejste de paa Selskabets Generalforsamling den 25. Oktober 1875 en Forespørgsel til Direktionen om denne Transaktion. Som Svar erklærede Direktør Rothe kort, at hvis der har været Tale om forskellige Transaktioner og Betalinger til Uvedkommende, var det noget, Bestyrelsen ikke havde Kendskab til, og dersom disse Transaktioner havde fundet Sted, var de Bestyrelsen uvedkommende. Basta!¹⁾

Endelig kan det tilføjes, at det sjællandske Jernbaneselskab ifølge Lov af 24. Maj 1875 paatog sig Anlægget af Jernbanen Frederiksberg-Frederikssund mod Rentegaranti og mod at faa Opsigelsesfristen forlænget til Aar 1900. Den blev aabnet 1879.

I 1874 var Landets Hovedlinier i det væsentligste bygget. Der fandtes da 1121 km Bane, et ikke ringe Resultat af 1860ernes og 1870ernes livlige Jernbanebyggeri. Danmark hævdede sig ogsaa ganske smukt overfor andre europæiske Lande med Hensyn til Jernbanenettets Tæthed. Betragter man Banenettet i Forhold til Arealet, var Danmark af de europæiske Lande Nr. 7 i Rækken og i Forhold til Befolkningen Nr. 4, blot overgaaet af Sverige, Schweiz og Storbritannien.

Disse godt 1100 km Bane var for Størtestpartens Vedkommende Statsbane, idet 67,2 % var bygget og blev drevet af Staten. Ogsaa dette var et talende Vidnesbyrd om den stærke Jernbanebygning, thi i 1862 havde hele Banenettet tilhørte private.

Betragter man noget nærmere Forholdet Statsbane kontra Privatbane, var Statsbanerne som Følge af den historiske Udvikling, men iøvrigt ganske inkonsekvent, beliggende Vest for Storebælt, medens Banerne paa Sjælland og Lolland-Falster var anlagt af henholdsvis det sjællandske og det lolland-falsterske Jernbaneselskab.

Anlægget og Vedligeholdelsen af dette forholdsvis betydelige Statsbanenet kostede aarligt Staten anselige Summer.²⁾

Statens Udgifter til Jernbaneanlæg 1867/68—1870/71

1867/68	7.934.000 Kr.	1871/72	2.598.000 Kr.
1868/69	6.544.000 -	1872/73	1.036.000 -
1869/70	4.379.000 -	1873/74	5.357.000 -
1870/71	3.755.000 -	1874/75	5.414.000 -

Efter en Nedgang i Udgifterne i 1870ernes Begyndelse steg de atter stærkt paa Grund af Estrups jyske Baneanlæg.

Disse Udgifter gav det nationalliberalt prægede Ministerium Holstein (1870—1874) Anledning til at tage Afstand fra den estrupske Jernbanepolitik, som havde lagt den overvejende Vægt paa en Udbygning af Statsbanerne, og indlede en ny Kurs, hvorefter det private Initiativ, privat Jernbanebygning og Jernbanedrift, skulde skydes i Forgrunden. Sikkert nok var de store finansielle Udgifter kun Anledningen for de

¹⁾ Fædrelandet 26. Okt. 1875. ²⁾ Falbe-Hansens og Scharlings Statistik IV, 535.

nationalliberale til at indlede denne nye Politik; den egentlige Aarsag var deres principielle Uvilje mod, at Staten skulde paatage sig Opgaver, som det private Erhvervsliv efter deres Mening selv kunde magte.

Den 12. Januar 1873 gjorde Fønnesbech i Folketinget Rede for det nye Program. Hovedlinierne burde herefter stadig anlægges af Staten, men da disse i det væsentligste var anlagt, vilde det i Realiteten sige, at Banenettets yderligere Udbygning skulde foretages af private. Disse Sidebaner skulde bygges efterhaanden, som der i de paa-gældende Egne udviklede sig Trang dertil og Lyst til at ville ofre noget. Staten havde hidtil støttet det private Jernbanebyggeri ved en Rentegaranti; dette var Tilfældet baade over for det sjællandske og det lolland-falsterske Jernbaneselskab, men denne Form for økonomisk Støtte burde opgives til Fordel for den direkte Subvention, der havde den Fordel, at Staten med Nøjagtighed vidste, hvilke finansielle Byrder den paatog sig. Da Statens Tilskud først skulde forrentes efter den øvrige Kapital, vilde man derved lette Tilvejebringelsen af Anlægssummen.

Fønnesbech foreslog nu i Overensstemmelse med disse Principper at bygge tre Baner: Odense-Svendborg, Randers-Grenaa og Silkeborg-Herning, som tillige med en Hillerød-Grædstedbane blev vedtaget af Rigsdagen. Ifølge Loven af 23. Maj 1873 skulde der gives et statsligt Tilskud paa 80.000 Kr. pr. Banemil foruden Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne. Staten skulde være Aktionær for Indskudet, men det skulde ikke forrentes, før de øvrige Aktionærer havde faaet udbetalt 5 % i Dividende.

Det samme Princip blev fulgt i Lovene af 30. April 1874 og 4. Maj 1875, hvorefter der kunde gives Koncession dels til en Bane fra Vemb til Lemvig, dels til Banerne Aarhus-Ryomgaard og Skive-Glyngøre.

Staten havde saaledes gennem Tidens Løb indtaget forskellige Holdninger med Hensyn til den økonomiske Bistand til Privatbanerne: Rentegaranti uden Betingelse, Rentegaranti mod Dannelsen af en Forstærkningsfond og direkte Subvention. Men Indholdet af de meddelte Koncessioner var omtrent enslydende, og gennem disse Koncessioner sikrede Staten sig — i hvert Fald teoretisk — ret vidtgaaende Indflydelse paa Privatbanernes Anlæg og Drift. Koncessionshaveren var underkastet Ministeriets Bestemmelser angaaende Banens Retningslinie og Byningsmaade, og — naar Banen var færdig — førte Ministeriet gennem en Kommissarius Kontrol med Driften og skulde anerkende Banens Takster for Befordring af Personer, Kreaturer og Gods.¹⁾

Disse Love, navnlig Loven af 12. Maj 1873, fremkaldte en vis Opposition saavel paa Rigsdagen som i Pressen. Det saa ud til, at der var ved at indtræde en Reaktion ovenpaa den hurtige Jernbanebygning i 1860'ernes Slutning og 1870'ernes Begyndelse. Selv »Fædrelandet« bebrejdede Regeringen, at man, efter at Jylland var forsynet med Jernbaner paa Kryds og Tværs, ikke fik et Pusterum.

Det viste sig imidlertid snart, at det var lettere at vedtage Love om Privatbaner end at faa dem anlagt. Allerede 1873 var Konjunktursvinget sat ind i Tyskland, og fra 1875 begyndte vi ogsaa her kendeligt at mærke den begyndende Depression. Den maatte naturligvis give sig følelige Udslag overfor saa kostbare og tidskrævende Anlæg som Jernbaner. Først i 1878 lykkedes det saaledes at faa dannet et Selskab, der disponerede over den tilstrækkelige Kapital til at kunne paatage sig Anlægget af

¹⁾ Supplement til Falbe-Hansens og Scharlings Statistik, p. 291.

Vemb-Lemvigbanen, og til Skive-Glyngøre-Banen var det slet ikke muligt at skaffe Kapitalen.¹⁾

De samme finansielle Vanskeligheder viste sig med Hensyn til den østjællandske Gaffelbane, Banen fra Køge til Haarlev, hvor den deler sig til Rødvig og til Fakse Ladeplads. En Lov om denne Bane var blevet vedtaget den 4. Maj 1875. Denne adskilte sig iøvrigt fra de andre Privatbanelove, eftersom Banen økonomisk ikke direkte støttedes af Staten, men som Tilfældet var med den lolland-falsterske Bane, blev der givet en fire Procents Rentegaranti paa Betingelse af, at der oprettedes et Forstærkningsfond. Men paa Trods af denne Rentegaranti lykkedes det ikke at fremskaffe den nødvendige Kapital til Banen. Først efter at Koncessionen var blevet overdraget til Tietgen, der som Følge af sine økonomiske Interesser i Fakse Kalkbrud var stemt for Banens Anlæg, skaffedes Kapitalen til Veje.

Regeringen havde haabet, at den nye jernbanepolitiske Kurs, som indledtes med Loven af 23. Maj 1873, skulde udløse en omfattende Jernbaneaktivitet, men den blev skuffet i disse Forhaabninger. Der blev i Aarene efter 1876, i hvilket Aar den første Bane ifølge 1873-Loven aabnede, bygget adskilligt færre km Bane end tidligere. Fra 1872 til 1876 var der i aarligt Gennemsnit bygget 97 km Bane, i Tiden fra 1877 til 1881 kun 51 km, og man skulde helt tilbage til Tiden før 1862 for at finde et lignende lavt Gennemsnit. Hvis man vilde fremme Jernbanebygningen i Landet, var det umuligt at fortsætte ad den Vej, som Loven af 1873 havde anvist.

I 1875 blev Estrup — den ivrigste Fortaler for et Statsbanesystem — Stats- og Finansminister, og allerede ved Finanslovsbehandlingen i 1875 foreslog han Rigsdagen at fortsætte Jernbanebygningen ved Statsbaneanlæg med Tilskud fra de Egne, der særligt var interesserede heri. Han foreslog bevilget 10.000 Kr. til Undersøgelse af forskellige Linier,²⁾ og Bevillingen blev vedtaget under almindelig Tilslutning.

Der var da ogsaa adskilligt, der talte for en Overgang til Statsbanesystem. For det første var Finansernes Stilling saa heldig som nogensinde i det 19. Aarhundrede. Men der var ogsaa andre Argumenter, der vejede tungt til Fordel for Statsbanesystemet. Der var ved Anlæg af Privatbaner en Mulighed for Projektmageri og Købslaaen — saaledes som det navnlig havde vist sig ved Kalundborgbanens Anlæg — som ikke kunde tænkes i Tilfælde af, at Staten tog Sagen i sin Haand. Endvidere medførte Privatbanesystemet, at kun visse Egne vilde opnaa at blive forsynede med Jernbaner, fordi man vilde kræve den investerede Kapital forrentet, og endelig vilde Privatbanerne som Hovedformaal have det størst mulige Udbytte af Banen, naar den først var blevet anlagt.

I November 1876 trak Indenrigsminister Skeel de principielle Retningslinier for Regeringens Jernbanepolitik op. Der burde skelnes mellem gennemgaaende Linier og rene Lokalbaner. De første skulde bygges alene for Statens Regning, for de sidstes Vedkommende var det rimeligt, at den paagældende Egn gav et Tilskud. Han foreslog efter dette Princip at lade bygge Banerne Tommerup-Assens og Struer-Thisted, mod at de paagældende Egne gav et Tilskud paa respektive 80.000 og 100.000 Kr. pr. Banemil. Kommunerne fik gennem dette Tilskud ikke nogen som helst direkte Ejendomsret til Banerne, men det var at betragte som en ligefrem Betaling, der forlangtes af Egnen, for at denne kunde faa Banen. Tilskudet skulde hverken forrentes eller tilbagebetales.³⁾

1) Rigsdagstid. F. F. 1877—78, p. 211. 2) Rigsdagstid. F. F., Sp. 29.

Der var i Folketinget en almindelig Stemning for at gaa over til Statsbaneanlæg, en Stemning, som sikkert ikke var uden Paavirkning af den almindelige Overgang til Statsbaneanlæg paa Kontinentet efter den fransk-tyske Krig.²⁾

Folketingsudvalgets Flertal, der var dannet af alle politiske Fraktioner, var ubetinget Tilhænger af den nye jernbanepolitiske Linie og foreslog endvidere at faa tilvejebragt en samlet Plan for den fremtidige Jernbanebygning.

Regeringen modtog Forslaget med Glæde; det kom paa et yderst belejligt Tidspunkt. Det var nemlig ikke lykkedes at opnaa Enighed med Folketinget om Finanslovudkastet, og Regeringen saa nu i Udvalgets Betænkning, som havde samlet de forskellige politiske Fraktioner, et velegnet Middel til at bryde den politiske Modstand. De lokale Interesser skulde virke som en Murbrækker over for Oppositionen. Ud fra de samme Synspunkter maatte Oppositionslederne naturligvis være Modstander af Udvalgsbetænkningen. De ansaa det for et politisk Forslag, der havde til Hensigt at splitte Oppositionen. Boisen, Leder af de moderate, fastslog, at man ved at stemme for Banerne vilde give Regeringen et Tillidsvotum.³⁾

Diskussionen i Folketinget var iøvrigt ogsaa interessant derved, at Jernbaneanlæg her for første Gang anbefalede som offentlige Arbejder til Modgaelse af Arbejdsløsheden.⁴⁾

Det endte med, at Sagen blev vist tilbage til Udvalget, men det kneb for Venstre at tøjle de lokale Interesser og hindre dem i at bryde den politiske Front. Partidisciplinen, selv indenfor Landets bedst organiserede Parti, kunde langt fra maale sig med Nutidens.

I Oktober 1877 forelagde Indenrigsminister Skeel, denne Gang i Landstinget, paany Forslag om Anlæg af Statsbaner med kommunalt Tilskud. De foreslaaede Baner var foruden de to tidligere (Tommerup-Assens og Struer-Thisted) en Bane fra Ringe til Faaborg. I Landstingsudvalget foreslog man først og fremmest en Færgeforbindelse mellem Fyn og Sjælland, men stillede sig iøvrigt velvilligt til de foreslaaede Baner. Det var bemærkelsesværdigt, at ogsaa her var Stemningen for Statsbaner aldeles overvejende. Baner, der anlægges som Fortsættelse af Statsbanerne eller som Sidebaner hertil, burde for Fremtiden bygges af Regeringen. »Jernbanerne,« hed det i Betænkningen, »er vor Tids Landeveje og spiller en saadan Rolle i hele Befolkningens Liv og er efterhaanden saa nødvendige Betingelser for Handelen, Industrien, Penge- og Vareomsætningen, for Aabningen af nye Velstandskilder og Erhvervskilder saavel som for personlige Forbindelser og gensidige Meddelelser, at Staten bør bevare dette mægtige Redskab for Almenvellet i sin Haand, for derved at kunne sikre Borgeren den ligelige og fulde Nytte af samme.«⁵⁾

Forslaget naaede kun at komme til første Behandling i Folketinget, men forelagdes uforandret den 27. November 1878 og igen i det nyvalgte Folketing den 7. Februar 1879. Resultatet af Rigsdagsbehandlingen blev, at der ifølge Loven af 16. Juni 1879 kunde gives Koncession til en Bane fra Herning til Skern paa Betingelse af, at der opnaaedes en Overenskomst med Koncessionshaverne for Silkeborg-Herning-Banen, at denne skulde overgaa til Staten, saa at hele denne midtjyske Tværbane kunde komme i

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1876—77, Sp. 276. ²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1876—77 B, 1130 ff. ³⁾ Rigsdagstidende F. F. Sp. 3511, 3560. ⁴⁾ Rigsdagstid. F. F. 1876—77, Sp. 3585. ⁵⁾ Rigsdagstid. 1877—78, Sp. 158.

Statens Eje. Der skulde refunderes 25.000 Kr. pr. Jernbanemil af Amts- og Købstadskommunerne. Endvidere skulde der bygges en Bane fra Struer over Oddesund til Thisted mod, at der for den sidste Strækning refunderedes 80.000 Kr. pr. Mil., og endelig skulde der bygges en Bane fra Faaborg til Ringe, saafremt det sydfynske Jernbaneselskab erklærede sig villig til foreløbig at overtage Driften. Ogsaa her skulde Kommunerne refundere 80.000 Kr. pr. Mil. Den første Bane blev aabnet for Driften i 1881, de to andre i 1882, og Jernbanefærgen over Storebælt i 1883.¹⁾

Efter samme Princip anlagdes ifølge Lov af 18. Februar 1882 Skive-Glyngøre og Tommerup-Assens-Banen. De aabnedes begge i 1884. Ved Loven af 1879 vilde Anlægget af de sekundære Baner overgaa til Staten, men Stemningen baade i Pressen og paa Rigsdagen var nu i det hele taget gaaet over til at anse Statsbaneanlæg og Statsbanedrift som heldigst, og den følte sig ikke tilfredsstillet ved, at Statsbanerne voksede alene ved Anlæg af nye Baner, men gentagne Gange opfordredes Regeringen til ved Køb at erhverve de forskellige private Baner. Silkeborg-Herning-Banen blev — som forudsat i Loven af 1879 — erhvervet af Staten den 16. Juni 1879 for 1,8 Mill. Kr., og den 19. Januar 1880 forelagde Estrup det afgørende Lovforslag, hvorefter de sjællandske Baner skulde overtages af Staten mod fuld Erstatning til Aktionærene. Det var ganske klart, at det vilde være en Fordel rent driftsmæssigt at forene Banerne Øst og Vest for Storebælt under et og samme Driftsselskab, og det vilde tilmed være en vigtig Forudsætning for at faa Jernbanenettet paa Sjælland udvidet, da Selskabet af Rentabilitetshensyn stillede sig meget uvilligt over for enhver Udvidelse. Paa Rigsdagen var der en altovervejende Stemning for Statens Overtagelse af de sjællandske Baner, selv en inkarneret Liberal som Bille støttede Forslaget, da det næppe vilde være muligt at holde os uden for den moderne europæiske Strømning, der gik i Retning af Statsdrift, skønt han ikke troede paa dennes absolutte Fortrin. Efter at Selskabets Aktionærer havde billiget Købet, blev de i 1880 udløst med en kvart Gang saa stort et Beløb i Fireprocents-Statsobligationer, som skulde indløses i Løbet af en 20aarig Periode. Det var en Ordning som Aktionærene kunde være ganske tilfreds med. I 1870—79 havde Selskabet givet dem en Dividende paa 6 % aarlig, men dette forholdsvis høje Udbytte havde de kun opnaaet ved Jernbanetakster, der laa over Statsbanernes. Efter at Linierne var gaaet over til Staten, blev Taksterne reduceret i 1882 med det Resultat, at Banerne i 1880'erne kun gav et Overskud paa 3½ %.²⁾ Anlægskapitalen for Banerne var 43,9 Mill. Kr., de kostede Staten 51,6 Mill. Kr.

Endelig maa nævnes, at Staten i 1881 overtog de østjyske Baner, Randers-Grenaa og Aarhus-Ryomgaardbanen, som slet ikke var i Stand til at forrente sig. Købesummen var 4,5 Mill. Kr.³⁾ Gennem Nyanlæg, og navnlig gennem Køb af de private Selskabers Baner, voksede Statsbanenettet meget betydeligt. Efter Anlægget af Privatbanerne ifølge Loven af 1873 og følgende Love var Statsbanernes Andel af det samlede Jernbanenet i 1880 — endnu før Overtagelsen af de sjællandske Jernbaner — godt og vel Halvdelen, nemlig 54,7 %, men i 1882 udgjorde Statsbanernes Andel mere end fire Femtedel, nemlig 85,4 %.

¹⁾ Allerede i 1870 var der sat en Jernbanefærge ind mellem Jylland og Fyn. ²⁾ Scharling i Finanz Archiv 1886, p. 172. De sjællandske og de jysk-fynske Baner blev dog op til 1885 drevet af hver sin Direktør. Nævnte Aar blev de samlet under Generaldirektør N. Holst. ³⁾ Falbe-Hansens og Scharlings Statistik, Supplements, p. 260 ff.

Provisorierne og de store Jernbanelove. Jernbaneanlæg fra ca. 1880 til ca. 1920

Tiden fra omkring 1880 til Verdenskrigen var i økonomisk Henseende præget af den almindelige Depression, der varede til op imod Aarhundredskiftet for derefter at afløses af en udpræget Opgangsperiode.

Den almindelige Depression blev navnlig for Landbrugets Vedkommende forstærket af de oversøiske Landes hurtigt voksende Korneksport og det deraf følgende særlig kraftige Prisfald paa Landbrugsprodukter. Men trods daarlige Tider gik Landbrugsproduktionen fremad Aar for Aar. Der var flere Aarsager til denne Fremgang, Indførelse af forbedrede Plantesorter, Opdyrkning af Heden, men først og fremmest var Grunden Indførelse af Roedyrkingen, Sukkerroer til Fabrikkerne og Foderroer til Kreaturerne.

Indførelse af Roekulturen stod i Forbindelse med hele den Omlægning af det danske Landbrug, der fandt Sted i disse trange Aar, og dannede Grundlaget for Opblomstringen under den følgende Højkonjunkturperiode. Omlægningen bestod i, at man omsatte den stærkt gødede Jords Produkter i Dyrene, og Dyrenes Produkter udbødes atter til Salg. I Tiden fra 1871 til 1914 treenhalvdobledes Mælkeproduktionen, Flæskeproduktionen tredobledes og Smørproduktionen firedobledes.

Det var i denne Tid, at Andelsmejerierne og -Slagterierne, den agrare Industrialisering, slog igennem. Disse Andelsforetagender gav det lille Brug de kommercielle Fordele, som tidligere kun Storgaardene havde nydt. Denne Landbrugets Industrialisering og Kommersialisering affødte et hidtil ukendt Transportbehov.

Landbrugets Omlægning fremmede yderligere den Industrialisering, der var paabegyndt i Aarene omkring 1870. Med den stadig mere intensive Landbrugskultur indledtes en stigende Efterspørgsel efter alle Slags Landbrugsmaskiner, Anlæg af Mejerierne fremkaldte et stærkt Behov for Centrifuger, Kraftmaskiner o. a., og Oprettelsen af Slagterier virkede i samme Retning¹⁾. Efter en mere stillestaaende Periode fra omkring 1875—1885 tog den industrielle Bevægelse paany et kraftigt Opsving, og navnlig fra 1896 til 1900 startedes et stort Antal nye og betydningsfulde Fabrikker. Som Følge af Koncentrationsdannelserne indenfor Industrien steg Haandværks- og Industribedriftenes Antal ganske vist kun fra godt 77.000 til godt 83.000 mellem 1897 og 1914, men Personalets Antal fremviste en Forøgelse fra 274.000 til 350.000, og Maskinernes Hestekraft voksede fra 49.000 til hele 230.000²⁾. Denne Industri var først og fremmest koncentreret i Hovedstaden og i Købstæderne og betød altsaa en skærpet Arbejdsdeling mellem Land og By, et Forhold, der ligesom Landbrugsindustriens Fremvækst fremkaldte et langt større Transportbehov end tidligere. I samme Retning virkede den voldsomt stigende Befolkning.

Var Industriens Udvikling saaledes en af Forudsætningerne for Jernbaneanlæggene, var disse paa den anden Side ofte en Forudsætning for Industrianlæggene. Som Eksempel kan nævnes, at den første Sukkerfabrik, Sukkerfabrikken i Odense, netop placeredes her, fordi en Jernbane var en Betingelse for dens Eksistens. Det samme gjaldt

¹⁾ Samsøe i *Weltwirtschaftliches Archiv* 1928, p. 62. ²⁾ Statistisk Tabelværk, Danmarks Haandværk og Industri, 1917, p. 12.

løvrigt om Sukkerfabrikken i Gjørlev, som stod og faldt med Anlægget af Vørslev-Hørvebanen.¹⁾ Der var her altsaa Tale om en Vekselvirkning mellem Industri- og Jernbaneanlæg, hvor det ofte kan være vanskeligt at udrede Aarsag og Virkning.

Med Landbrugets Specialisering forøgedes Eksporten stærkt, samtidig med at Importbehovet efter Gødningstoffer, Foderstoffer, Maskiner m. m. var i stærk Stigning. Fra 1874 til 1898 forøgedes den samlede Vareomsætning med Udlandet fra ca. 400 Mill. Kr. til 800 Mill., for i 1913 at naa op paa omkring 1500 Mill.

Selv om man ved Bedømmelsen af disse Tal maa tage Hensyn til Prisfaldet fra omkring 1875 og Prisstigningen efter Aarhundredskiftet, giver de dog bedre end mange Ord et udmærket Billede af Vareomsætningens kolossale Vækst. Den vigtigste Handelsby var saa langt København. Men i denne Periode oplever Esbjerg sin Guldalder-tid. Dens glimrende Æliggerhed, den altid isfri Havn med de store Udvidelsesmuligheder, gjorde den til et stadig vigtigere Eksportcentrum. Og i 1913 stod Byen som den vigtigste Eksporthavn næst efter København med Aalborg som Nr. 3.²⁾ Denne amerikanske Blomstring af Esbjergs Udførsel skulde faa stor Betydning for Overvejelserne om en yderligere Udbygning af Jernbanenettet i Jylland.

Ved Statens Overtagelse af de sjællandske Baner var Statsgælden for første Gang i en Aarrække steget, og Finanserne var efter Vedtagelsen af de mange Jernbanelove i de foregaaende Rigsdagssamlinger engageret for flere Aar ud i Fremtiden ved nye Jernbaneanlæg. Dette er Baggrunden for, at der i Begyndelsen af 1880'erne blev givet Bevilling til en Del Privatbaner uden noget videre Statsunderstøttelse.

Der er ovenfor brugt Udtrykket Privatbaner om disse Linier i Overensstemmelse med gængs Sprogbrug i Dag, hvorefter alle Linier, der ikke ejes og drives af Staten, kaldes Privatbaner. Det er som bekendt en mindre heldig Betegnelse, idet de saakaldte Privatbaner i Dag ejes omtrent udelukkende af Stat og Kommune. For de ovennævnte fire Baner er Betegnelsen privat heller ikke rammende, idet en stor Del af Anlægskapitalen tilvejebragtes af Kommunerne. Det havde nemlig hurtigt vist sig, at Banernes Rentabilitet ikke var særlig høj, og det blev efter den store Byggeperiode i 1870'erne stadig vanskeligere at finde private, der vilde binde deres Kapitaler i Baner; som Regel var det kun Tilfældet mod Præferenceaktier. Præferenceaktier, og iøvrigt ogsaa Laan, spillede da ogsaa ved Siden af Kommunernes Tilskud en betydelig Rolle ved Finansieringen af disse Baner. Der kan til Eksempel anføres, hvorledes man havde opstillet Budgettet for Randers-Hadsundbanen, hvis Anlægskapital var anslaaet til godt en kvart Million Kroner.³⁾

Anlægsentreprenøren tegner Præferenceaktier for:	700.000	Kr.
— alm. Aktier	- 20.000	-
8 Sognekommuner	- 322.000	-
Randers Amtsraad	- 100.000	-
Randers Byraad	- 125.000	-
Private	- 7.400	-

I det foreliggende Tilfælde havde altsaa Anlægsentreprenøren — det var iøvrigt den tidligere nævnte Fr. Rowan — tegnet sig for godt Halvdelen af Anlægskapitalen

¹⁾ Jernbanekommissionen af 1904, Bil. 36, p. 123. ²⁾ Statistisk Aarvog. ³⁾ Rigsdagstid. F. F. 1880—81, Sp. 4578.

i Præferenceaktier; det var sikkert en Forudsætning for, at han kunde overtage Entreprisen. Omtrent hele Resten var udredet af de interesserede Kommuner. For de andre Baner spillede ogsaa Finansiering ved Laan en stor Rolle, hvad der var særligt uheldigt, idet Laanenes Forrentning og Afdrag i høj Grad kom til at belaste Driftsresultatet. Det skulde da heller ikke vare mange Aar, før man fra Lovgivningens Side satte en Stopper for Finansiering af Jernbaner ved Udstedelse af Præferenceaktier eller ved Laan.

De fire nævnte Jernbaner, som aabnedes for Driften i Aarene mellem 1882 og 1884, var langtfra de eneste Jernbaner, der var foreslaaet paa Rigsdagen. Men efter at Folketinget i August 1881 som Protest mod Regeringens Forbliven havde indledt Visnepolitikken, hvorefter alt skulde »visne i Hænderne paa det Ministerium, der trodsede den almindelige Valgret«, var det faa af Regeringens Forslag, der ophøjedes til Lov. De fleste af dem endte i de saakaldte Begravelsesudvalg for aldrig mere at se Dagens Lys. Og efter 1884 syntes Lovgivningsarbejdet at skulle gaa ganske i Staa.

Ved Valget den 25. Juni 1884 gik de konservative nemlig stærkt tilbage uden derfor at overlade Regeringen til Oppositionen, og fra 1885 begyndte Estrup en regelmæssig Udstedelse af provisoriske Finanslove for ad den Vej at skaffe Penge til de Forsvarsforanstaltninger, som Folketinget ikke vilde bevilge.

Ikke mindst indenfor Jernbanebygningen blev Følgerne af Estrups Holdning mærkbar. Den 19. November 1884 — altsaa efter Valget, der havde givet Oppositionspartierne saa stor Fremgang — fastslog Fr. Boisen Venstrepartiernes og dermed ogsaa Folketingets Stilling overfor den Regering, der sad Parlamentarismens Krav overhørig. Et Regeringsforslag blev denne Dag afvist med følgende Udtalelse: »Idet Tinget efter Valget den 25. Juni med forøget Styrke maa fastholde, at en Forhandling om Reforme med dette Ministerium er ørkesløst, gaar man over til Dagsordenen.« Allerede Dagen efter, den 20. November, afvistes et Regeringsforslag om Koncession for fire Jernbaner under Henvisning til denne vedtagne Erklæring¹⁾. Og i 1886 var man kommet saa vidt, at der for første Gang i en lang Aarrække ikke blev anlagt Baner for Statens Regning. Derimod blev der i 1884 og i 1886 givet Koncession til et Par private Jernbaner, den ene ifølge tidligere Lov, den anden gennem et Provisorium.

Den 25. Maj 1884 fik Tietgen Koncession paa et Baneanlæg fra Nykøbing F. til Gedser i Henhold til Loven af 23. Maj 1873. Banen blev ligesom den østsjællandske Jernbane bygget af det store Entreprenørfirma Schmidt og Bichel i Hamburg. Ogsaa for denne Bane sikrede Tietgen sig med vanlig Forsigtighed en statslig Rentegaranti paa 4 %. Den anden Bane, der var Tale om, var en Forlængelse af Bramminge-Ribebanen til Grænsen. I 1881 havde den preussiske Regering besluttet at anlægge en Bane fra Heide over Husum og Tønder til Landegrænsen, og fra 1882 forelagde Regeringen saa godt som aarligt et Lovforslag for Rigsdagen om Bramminge-Ribebanens Tilslutning, men uden Resultat. Den 17. April 1886 udfærdigede den derefter provisorisk en Koncession til Tietgen for Banen, der blev anlagt som Privatbane, men mod en Afgift dreves af Staten, indtil den i 1896 gik over til at blive et Led i Statsbanenettet.²⁾

Den 20. November 1884, da Regeringens Forslag om Koncession for en Række Privat-

¹⁾ Rigsdagstid. F. F. 1884—85, Sp. 157 ff. ²⁾ Rigsdagstid. 1885—86 A, Sp. 7579, F. F. 1886—87, Sp. 1665 ff; Falbe-Hansens og Scharlings Statistik, Supplement, p. 267.

baner var blevet afvist under Henviſning til Ørkeſløſhedserklæringen, havde bl. a. J. Hage hævdet, at det var en urimelig Politik at nægte Befolkningen Jernbaner, naar de ønskede dem og var villig til at finansiere dem. Hertil svarede Bojsen, at intet bedre viſte Umuligheden af at forhandle med Regeringen, at man ikke kunde gennemføre Sager, skønt de syntes at ligge ganske udenfor den politiske Konflikts Omraade.¹⁾ Det viſte ſig imidlertid umuligt i det lange Løb at opretholde denne Politik. Man forsvarede fra Venſtres Side Overgangen til en Forhandlingspolitik med, at man herigenem kunde ſætte en vis Grænſe for Regeringens provisoriske Udgifter — jo mere der af Statens Kassebeholdning gik til Iværksættelse af Reformer, jo mindre blev der til provisoriske Fæſtningsanlæg. Den reelle Grund til Ørkeſløſhedspolitikken Ophør var imidlertid nok den, at man fra Politikernes Side var klar over, at det i det lange Løb var umuligt at faa Vælgerne til at støtte den, og paa Venſtres Delegeretmøde i 1888 blev Forhandlingspolitikken fastslaaet ſom den rette politiske Linie.

Under Rigsdagssamlingen 1888—89 fik derfor de i den foregaaende Periode opstemmede Ønſker om Jernbaneanlæg frit Afløb. Der forelaa for Folketinget en Række Forſlag til Baneanlæg, dels gamle, der tidligere var blevet afvist, dels nye. Ved Lov af 12. April 1889 vedtoges Bygning af Slagelse-Næſtvedbanen med Sidebane til Skælskør, ſom Regeringen længe havde næret Ønſke om at faa bygget. Den var af Folketinget knyttet ſammen med en anden Statsbane, Linien fra Hobro over Aalestrup og Aars til Løgstør. Kommunerne forpligtede ſig til at yde viſse nærmere faſtsatte Tilskud til diſſe Linier. Samtidig blev der givet Indenrigsministeren Bemyndigelse til at give Eneret til Anlæg af en Privatbane fra Aalestrup til Viborg med et Statstilskud paa 80.000 Kr. pr. Mil plus Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne. Ved Lov af 30. Marts blev der ydet Laan til Anlæg af en Bane fra Frederikſhavn til Skagen, og endelig blev der den 12. April givet en Lov, hvorefter der kunde anlægges to ſmal-sporede Baner, den ene fra Horsens til Tørring og den anden fra Vejle til Give. Her var Tale om to udprægede Oplandsbaner. Under Folketingsdebatten betegnedes de ofte ſom Rovbaner, en hidtil ukendt Betegnelse, der nu første Gang knyttedes til diſſe to Linier. Ved Begrebet forſtod man, at Banen var beregnet paa at stjæle Oplandet fra en anden By.

Anlæg af en Oplandsbane var naturligviſ af indgribende Betydning for en Egns økonomiſke Liv, for Byen ſaa vel ſom for Oplandet. Der var vel i de Tider intet, der var mere egnet til at konsolidere en Folketingsmands politiske Stilling i Kredsen, end naar han kom hjem fra Rigsdagen med en lovhjemlet Jernbane i Lommen. Det er derfor forſtaaeligt, at Planerne om Anlæg af en Oplandsbane kunde ſkærpe de økonomiſke og politiske Modsætningsforhold mellem to konkurrerende Byer. Der var i Virkeligheden faa Ting, der kunde ſætte Sindene i den Grad i Bevægelse og faa Lidenskaberne til at flamme ſaa højt, ſom naar der var Tale om Oplandsbaner. Det var en ſaadan lidenskabelig Debat, der netop i Samlingen 1888—89 gav J. K. Lauridsen Anledning til ſin ſtorartede Bemærkning om Jernbanedriften, der næſt Kønsdriften var den af alle menneskelige Drifter, der var væſteligſt at ſtyre.²⁾

Det ligger udenfor dette Værks Rammer at give en detailleret Redegørelſe for de lokale politiske og økonomiſke Stridsspørgſmaal, der var forbundet med Anlæg af

1) Rigsdagſtid. F. F. 1884—85, Sp. 200. 2) N. Neergaard: Erindringer 1854—1894, p. 193 f.

de sekundære Baner. Men som Eksempel herpaa kan vi fremdrage Vejle-Givebanen og Horsens-Tørringbanen.

I 1882 begyndte der i Horsens og Omegn en stærk Agitation for Anlæg af en Bane mellem Byen og Tørring. Ved Aarhus-Odder Banen, vedtaget paa Rigsdagen den 12. Maj 1882, vilde Horsens formodentlig miste noget af sit Opland til Aarhus; men hvad der tabtes her, kunde vindes igen ved en Bane til Tørring. Den vilde betyde, at omkring 4000 Mennesker, der tidligere havde handlet i Vejle, herefter vilde blive knyttet til Horsens. Denne Jernbaneplan blev det store Skræmmebillede i Vejle. Man sendte straks i Begyndelsen af Aaret 1883 en Deputation til Indenrigsministeren med Forslag om som Modtræk mod denne Privatbane at anlægge en Statsbane fra Vejle over Herning til Holstebro. En saadan Bane, bygget for Statens Regning, kunde der paa dette Tidspunkt imidlertid ikke være Tale om. Byraad, Kredsens Folketingsmand og andre indskrænkede sig derfor indtil videre til over for Regeringen at protestere mod Tørring-Banen, der vilde tildele Vejle et dræbende Slag. I Horsens afviste man naturligvis ganske Beskyldningerne for at ville anlægge en Rovbane. De Egne, som Banen skulde føres igennem, havde, indtil Vejle fik draget Næringen til sig ved Anlæg af en god Amtsvej, været Horsens Opland. Det var derfor naturligt og retfærdigt, at de førtes tilbage til Horsens.

Udsigterne for Vejle tegnede sig meget mørkt. Der var ingen Mulighed for at faa Horsens-Tørring Projektet standset, og der var heller ingen Sandsynlighed for, at Regeringen indenfor en overskuelig Aarrække vilde anlægge en Bane over Herning til Holstebro. Der var intet andet for, end at Vejle maatte bygge en privat Bane til Give, hvorved man haabede at kunne bevare det Opland, som truedes af Tørring-Banen. I Artikler i Vejle Amts Folkeblad agiterede Kredsens Folketingsmand Th. Nielsen ivrigt for en Vejle-Give Banc: »Vejle og de interesserede Kommuner er efter vor Opfattelse nødt til at tage under den alvorligste Overvejelse, hvad der kan gøres endnu i den 11. Time for at afværge eller i hvert Fald formindske Faren«. Han anbefalede, at der indkaldtes til et Jernbanemøde for at drøft Sagen. Men Forudsætningen for, at der kunde naas et godt Resultat, var, at de forskellige politiske Retninger samarbejdede ved denne Løjlighed¹). Paa et Tidspunkt, hvor de politiske Modsætninger i Landet var ved at naa deres Klimaks, opfordrede Thomas Nielsen til lokal Borgfred, for at man i Samdrægtighed kunde løse den krævende Opgave. Som saa ofte brød de økonomiske Interesser den politiske Front.

Den 16. Marts 1883 holdtes Jernbanemødet i Vejle. Det store Spørgsmaal var, hvorfra man skulde skaffe Pengene, og hvor Linien skulde gaa. De to Ting var som ved de fleste Privatbaneanlæg nær sammenknyttet. Thomas Nielsen udtrykte det paa Jernbanemødet saaledes: »Vi maa se paa de vægtigste Grunde for de foreslaaede Linier og dette i Forbindelse med, hvor de fleste Penge vil findes, vil faa en vis Overvægt, skønt vi ikke derfor maa glemme at se paa de almene Interesser«²). Disse sindige, men ikke særlig klare Ord betød vel, at de Kommuner, der gav det største Tilskud til Baneanlæg, med Rette vilde kunne kræve, at Banen blev draget og Stationer anlagt inden for deres Omraade. Som Regel gjorde Kommunerne ogsaa dette til en Forudsætning for deres Bidrag, saaledes som det blandt andet fremgaar af en Resolution

¹) Vejle Amts Folkeavis 8. Marts 1883. ²) Sammesteds 17. Marts 1883.

vedtaget af en Jernbaneforsamling i Jellinge: Forsamlingen opfordrer Sogneraadet til, at Kommunen giver en Rentegaranti af indtil 80.000 Kr. til en Bane fra Vejle til Give under Betingelse af, at der bliver en Holdeplads Nord for Hørup, en Station ved Jelling By og en Holdeplads paa Jelling Vestermark. At yde 50.000 Kr. til en Bane, der har Holdeplads Nord for Hørup og Station ved Jelling By og derfra gaar i nordlig Retning. At yde 10.000 Kr. til en Bane, der kun berører Sognet i Nordøst med Holdeplads mellem Hørup og Kollerup«. ¹⁾ Dette Forhold, at Privatbanernes Anlæg i saa høj Grad var afhængig af de enkelte Kommuncers Tilskud, giver Forklaringen — eller i det mindste en delvis Forklaring — paa de danske Privatbaners ofte uheldige Linie-dragning.

Agitationen for en Vejle-Givebane havde god Fremgang; Vejle By tegnede sig for 300.000 Kr. — en meget anselig Sum for en By paa 7—8000 Indbyggere — og ogsaa fra Oplandskommunerne kom der betydelige Bidrag. I Horsens saa man med Mishag paa denne Udvikling, og Oppositionen mod Folketingsmand Fr. Bajer mente, at der kunde slaas politisk Mønt derpaa.

Striden endte med, at begge Byer i Rigsdagssamlingen 1888—89 fik deres Baner. Horsens-Tørringbanen fik et Statstilskud paa Halvdelen af Ekspropriationssummen, medens Vejle-Givebanen desuden fik et Tilskud paa 100.000 Kr.

Loven om disse Baner og Maaden, hvorpaa de var blevet til, gav Anledning til en kraftig Kritik, navnlig fra Bergs Side. Han havde ganske Ret i sin Paastand om, at der manglede System og Plan med Hensyn til de private Baneanlæg. Der fandtes en Række forskellige Former for Understøttelse til disse Baner: Rentegaranti (f. Eks. den lolland-falsterske Bane), Tilskud med Aktieret (f. Eks. Odense-Svendborgbanen), Statslaan (Skagensbanen), Andel i Anlægsomkostninger eventuelt suppleret med Tilskud, saaledes som vi netop har set det med Hensyn til Vejle-Givebanen. Med de Former for Statsstøtte, som i de sidste Aar var givet Privatbaner, var det ganske umuligt for fattigere Egne at blive forsynet med Baneanlæg. Det ledende Princip ved Privatbaneanlæg var ifølge Bergs Mening i Virkeligheden det, at man gav Baner til de Egne, der havde meget, og gennem Beskatningen tog fra dem, der intet havde. Af Hensyn til de fattige Egne burde man derfor søge at slaa fast, at alle Baner blev bygget og drevet for Statens Regning. »Det er min menneskelige, ligesom det er min politiske Betragtning,« udtalte han ved en anden Lejlighed, »at der aldrig er Velsignelse ved at være uretfærdig mod de smaa, og som det gælder Klasser i Folket, gælder det ogsaa Egne og Forhold i vort Land.« ²⁾

De i Samlingen 1888—89 vedtagne Jernbanelove virkede trods deres upolitiske Karakter udjævnende paa Modsætningerne og opmuntrende for Overenskomsttilbøjelighederne. Men den 7. Februar 1890 forelagde Indenrigsminister Ingerslev for Lands-tinget et Lovforslag om Bygning af en Statsbane mellem Klampenborg og Helsingør. Til Dækning af Udgifterne bemyndigedes Regeringen ifølge Lovforslaget til at udstede indenlandske 3½ % Obligationer. Det anførtes i Motiverne, at der i Rigsdagssamlingen 1888—89 var udstedt Love om Baneanlæg til en Udgift for Statskassen paa ca. 9 Mill. Kr. Da man ikke fortsat vilde være i Stand til at udrede Udgifter til Jernbaneanlæg af de løbende Statsindtægter, maatte de finansieres ved Laan. ³⁾

¹⁾ Vejle Amts Folkeavis 8. Maj 1883. ²⁾ Rigsdagstid. F. F. 1887—88, Sp. 4988 f, 3353 f, 1886—1887, Sp. 1666. ³⁾ Rigsdagstid. A, Sp. 3219.

Det var givet, at Venstre maatte vende sig mod dette Forslag. Forhandlingspolitikken var jo netop blevet forsvaret med, at der ved Jernbanebygningen vilde blive draget Penge ud af Statskassen til nyttige Formaal, og Udgifterne til de provisoriske Befæstningsanlæg vilde blive tilsvarende begrænset. Men hvis Jernbanerne og den øvrige Reformvirksomhed herefter skulde finansieres ved Laan, havde denne Politik mistet enhver Mening.

Det saa da ogsaa ud til, at Regeringens Jernbaneforslag skulde gøre en Ende paa Forhandlingspolitikken, ikke mindst da Regeringen ligeledes i 1890 paabegyndte Bygning af Middelgrundfortet, som for tre Aar ud i Fremtiden vilde umuliggøre en vedtagen Finanslov.

Da var det, at Bojsen, vistnok under stærk Indflydelse af den unge N. Neergaard, traadte frem. Bojsen har selv i et lille Skrift: »Lovgivningsværket fra 1890 til 1895«, gjort Rede for Motiverne — eller i hvert Fald nogle af Motiverne — for sin Politik efter 1890. Ved Valget i 1890 havde det unge socialdemokratiske Parti kunnet notere en betydelig Fremgang, og det havde endda sat sin Kandidat igennem i den rene Landkreds Skjoldlev ved Aarhus. Bojsen ansaa det nu for sin Hovedopgave, gennem en Reformlovgivning først og fremmest til Fordel for den arbejdende Landbefolkning at hindre den socialistiske Agitation i at finde Jordbund indenfor disse Kredse, som endnu i det store og hele var Tilhængere af Venstrepartiet.

Bojsens Politik var ikke uden Fremgang. I 1891 fik han gennemført en længe tiltrængt Reform af Fattiglovgivningen og den første Lov om Alderdomsunderstøttelsen. I 1892 Landets første Sygekasselov. Men derimod lykkedes det ham ikke at faa gennemført nogle Love om Jernbaneanlæg. Ingerslevs Forslag i Samlingen 1891/92 om en tidssvarende Reform af Privatbanelovgivningen, hvorefter Administrationen skulde have en almindelig Bemyndigelse til at give Koncession for og Statsstøtte til Jernbaneanlæg samt skaffe Pengene til Veje ved indenlandsk Laan, kunde Venstre naturligvis ikke gaa med til¹⁾.

Om Regeringens — eller i hvert Fald Indenrigsminister Ingerslevs — forsonlige Holdning vidnede imidlertid Loven af 12. April 1892. Herved sloges det fast, at Statsbanernes Budget herefter ikke skulde behandles ad administrativ Vej, men optages paa den særlige Finanslov. Statsbanedriften — denne for Samfundets økonomiske Udvikling saa vigtige Sag — blev altsaa hermed inddraget under Lovgivningsmagtens Omraade.

Valget i 1892 gav den Bojsenske Fløj af Venstre Fremgang, og Bojsens politiske Linie tog nu klar Form. Regeringen var ivrig bestræbt paa at faa vedtaget en Række Jernbanelove. De skulde henvises til Udvalg, hvor de skulde kobles sammen med de af Oppositionen ønskede Baner og ophøjes til Lov mod Afskaffelse af Provisorierne og Indførelse af en ordinær Finanslov. Bojsen vilde altsaa imødekomme Regeringen med Hensyn til Jernbaner, hvis Regeringen gik med til ordinære Finanslove.

Den 25. September 1892 fremsatte Ingerslev Forslag om en Række Statsbaneanlæg, som ligeledes skulde finansieres ved Laan. Bojsen fik Forslagene henvist til et Jernbaneudvalg, hvor han selv var baade Ordfører og Formand. Her fik han Regeringsforslaget vedtaget i en noget reduceret Form af Udvalgets Flertal og derefter vedtaget af Folketinget. Statslaaneparagraffen udgik.

¹⁾ Sammesteds A, Sp. 1781 ff. F. F. 1981/82, Sp. 3071 f.

Der var hermed tilvejebragt Enighed mellem Regeringen og Folketinget om en Række vigtige Statsbaneanlæg. Men i Samlingen 1892/93 vrimlede det ind med Forslag om en Mængde Privatbaner. De blev alle henvist til Udvalg med Bojsen som Formand. Her lykkedes det Bojsen efter en Række besværlige og langstrakte Forhandlinger at samle et Flertal paa 12 Medlemmer fra de forskellige politiske Partier om et fælles Forslag, omfattende ialt 15 private Linier. Man var i Udvalget kommet op paa dette høje Antal for at kunne samle saa mange af Udvalgsmedlemmerne som muligt om en fælles Indstilling. Man gik kort og godt frem efter Princippet, do ut des, d. v. s.: jeg gaar med til den foreslaaede Jernbane, hvis min Kredsogsaa faar en. Det lykkedes ogsaa Bojsen at vinde Ingerslev ikke alene for de foreslaaede Linier, men ogsaa for de ensartede Principper, hvorefter de skulde anlægges, idet Staten skulde indskyde Halvdelen af Anlægsudgifterne, mod at det blev Banerne forbudt at optage Laan. Tilbage stod Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejebringelse, som Bojsen havde ladet staa aabent.

Det blev det springende Punkt under Forhandlingerne i Folketinget. Ingerslev fremhævede, at Regeringen maatte kræve Finansieringsspørgsmaalet afgjort ved, at Laaneparagraffen blev indført. Hørups Gruppe betragtede Forslaget med Mistillid. Hvis Bojsen gik ind for et Statslaan, vilde den stemme imod det paa ethvert Trin¹⁾.

Forslaget blev ikke gennemført i denne Rigsdagsperiode. Det strandede paa Laaneparagraffen, som fastholdtes af Regeringen, og som ingen af Venstregrupperne vilde gaa med til, saa længe Provisorierne opretholdtes. Men Forhandlingerne blev ført saa vidt, at Forslagets Gennemførelse var sikret, saa snart man gik over til ordinære Finanslove. »Herved var der«, udtaler Neergaard i sine Erindringer, »skabt et virkeligt Trækplaster for Forliget«²⁾.

I Rigsdagssamlingen 1893/94 forelagde Ingerslev, — nu Minister for offentlige Arbejder, efter at Indenrigsministeriet var delt — Bojsens Forslag for Landstinget, dog med to væsentlige Ændringer: Spørgsmaalet om Linierne overlodes til Tingene, og der var indsat en Statslaansparagraf. Landstingsudvalget godkendte Principperne i Forslaget, og ved tredie Behandling vedtoges Forslaget den 20. Marts 1894 med 36 Stemmer mod 9, og forelagdes Folketinget den 27. Marts.³⁾

Netop i disse sidste Dage af Marts blev en Delegation, bestaaende af Repræsentanter for de forhandlende Parter efter en Række langvarige og vanskelige Forhandlinger enige om Hovedpunkterne i Forliget. Den 1. April vedtoges en ordinær Finanslov — den første i ni Aar — og Forudsætningerne for Folketingets Tilslutning til den store Jernbanelov var nu til Stede. »Det Tvistepunkt«, hed det i Folketingets Udvalgsbetænkning af 17. April 1894«, der hidtil har hindret en Enighed om Jernbaneanlæg, er Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejebringelse. Nogle af Udvalgets Medlemmer har ikke kunnet samtykke i Optagelse af Statslaan, saalænge der ikke ved vedtagen Finanslov var draget sikre Grænser for Anvendelsen af Statens Midler i det hele. Efter at dette nu er opnaaet ved Finansloven af 1. April dette Aar, har de paagældende Medlemmer ikke længere denne Betænkelighed ved Statslaan, og man anerkender, at det i og for sig er berettiget gennem Laan at fordele Byrden ved økonomiske Anlæg paa kommende Slægter, der særlig vil høste Fordelen af disse Anlæg, medens det nuværende Slægtled, der trykkes af ugunstige økonomiske Forhold, saa vidt muligt bør lettes for

¹⁾ Rigsdagstid. 1892/93 A, Sp. 3179 ff. F. F. Sp. 3438, 3452, 3457, 3495, 2554. ²⁾ p. 271. ³⁾ Rigsdagstid. 1893/94 B, Sp. 1683.

ekstraordinære Byrder ...¹⁾ Ved Loven af 8. Maj 1894 blev der dels vedtaget en Række Statsbaneanlæg (Tallet i Parentes angiver Aaret for deres Aabning), nemlig:

1. Kystbanen Klampenborg-Helsingør (1897)
 2. Godsbanegaard i København langs Kalvebodstrand (1897)
 3. Dobbeltsporet Bane fra Godsbanegaarden til Vigerslev (1901)
 4. Dobbeltsporet Forbindelsesbane mellem Banestrækningerne København-Nørrebro og København-Frederiksberg (1901)
 5. Dobbeltsporet Forbindelsesbane mellem Vigerslev Godsbane og Linien Frederiksberg-Vigerslev (1901)
 6. Jernbanestation ved Østerbro (1897)
 7. Dampfærge i Frihavnen (1895)
 8. Ringe-Nyborg (1897)
 9. Slagelse-Værsløv (1898)
- dels ialt 29 Privatbaner.

De bevilgede Privatbaner kunde bygges som lette Baner, eventuelt som smalsporede. Statskassen ydede Halvdelen af Udgifterne til Anlægget (incl. Ekspropriationsomkostningerne og Driftsmateriel). Dette Statsbidrag indgik som ligeberettiget med den øvrige Kapital. Det blev forbudt at optage Laan og udstede Præferenceaktier. Loven gjaldt for 10 Aar, idet Koncession til Anlæg og Drift ikke kunde bevilges efter den 1. April 1904. Iøvrigt gentoges stort set uforandret de Bestemmelser om Forholdet mellem Staten og Privatbaner, som havde vundet almindelig Gyldighed ved de tidligere Privatbanelove. Men det tilføjedes, at Bevillingshaveren var underkastet Indenrigsministeriets Bestemmelser angaaende Anvendelsen af indenlandsk Arbejdskraft samt om Forsikring af Arbejderne ved Anlægget. Hermed blev lovfæstet, hvad tidligere havde været i Brug ved administrative Foranstaltninger, at offentlige Arbejder skulde kunne anvendes som Middel mod Arbejdsløshed i Depressionsperioder. Endelig fandtes i Loven nærmere Bestemmelser om Tilvejebringelsen af Reserve- og Fornyelsesfond samt den tidligere nævnte Statslaansparagraf.

Loven af 1894 betegnede et stort Fremskridt m. H. t. Spørgsmaalet om Statens Stilling overfor Privatbaner. De mange uensartede Systemer afløstes af et enkelt homogent. De saakaldte private Baner var fra nu af offentlige Baner, finansieret dels af Kommuner, dels af Staten. Man kunde imidlertid indvende mod Loven af 1894, at den var for usmidig, at den ved sine ensartede Lovbestemmelser om Statstilskud maatte forurette de magre og tyndt befolkede Egne i Midtjylland, idet det for disse Egne var saa godt som umuligt at tilvejebringe de efter Egnens Forhold store Kapitaler, der krævedes til Baneanlæg. Det var Mening, at Banerne delvis skulde finansieres ved et indenlandsk Laan. Men Forudsætningerne for et saadant Laan var i 1894 ikke de bedste. Den Kapitalrigelighed, der havde præget Landet i 1860'erne og 1870'erne havde under Indflydelse af de nedadgaaende Konjunkturer, navnlig for Landbruget, givet Plads for en stærk Kapitalmangel. Medens vi i 1872 havde et udenlandsk Tilgodehavende paa 131 Mill. Kr., saa var dette i 1899 ændret til en Gæld til Udlandet paa 233 Mill. Kr. Det stramme Kapitalmarked gav sig Udtryk i en høj Rentefod. Dels for

¹⁾ Rigsdagstid. 1893—94 B. Sp. 2257 f.

at faa et billigere Laan til Jernbanerne, dels for at kunne foretage en Konvertering og dermed lette Landbrugets Renteburde bemyndiges Regeringen ved Lov den 5. December 1894 til at optage et Laan i Udlandet paa 25 Mill. Kr. Laanet blev optaget i Frankrig til en Kurs af 93 og med 3 % Rente. Dette første fransk-danske Statslaan, som blev Indledningen til et nært Samarbejde mellem den danske Stat og det franske Laanemarked i de følgende Aar, medførte baade en Stigning i den danske Statsgæld og en Ændring i dens S sammensætning. I 1895 var Statsgælden steget til 208,4 Mill. Kr., og medens den udenlandske Del af Statsgælden i 1890 havde udgjort 10,6 Mill., var den i 1895 vokset til 61,9 Mill. Kr.

Lovene af 8. Maj 1894 blev af største Betydning. Der indledtes med dem et Jernbanebyggeri, som endog stillede den store Anlægsperiode 1868—78 i Skyggen. Var der i denne Periode i aarlig Gennemsnit aabnet 92 km Jernbaner, blev der i Tiaaret efter 1895/96 anlagt 96 km og i Tiden 1895/96—1900/01 endog 137 km aarlig.

Udgifterne for Staten ved disse Nyanlæg var meget anselige. For de ti Finansaar indtil 1904 androg Udgifterne til nye Statsbaneanlæg 29,7 Mill. og Tilskudene til Privatbaner godt 17 Mill. Kr.¹⁾

Den finansielle Stilling var imidlertid temmelig god i 1890'ernes Slutning. Et nyt Statslaan i Frankrig i 1897 havde ikke forøget Statsgælden, men var brugt til Konvertering af indenlandsk Gæld. Det forklarer, at Regeringen allerede i 1898, til Trods for Statskassens voksende Udgifter til Jernbaneanlæg og til Trods for, at Jernbaneloven af 1894 endnu langt fra var ført ud i Livet, kunde gaa med til Nedsættelse af en ny Jernbanekommission.

Baggrunden for Jernbanekommissionens Nedsættelse var en Række Forslag, som efter 1895 aarligt blev forelagt Rigsdagen om Bygning af Baner i de jernbanetomme Hedeegne i Midt- og Sydjylland. I disse Egne var der efter 1864 foregaaet en storstilet Kultivering og Kolonisation. Fra 1860 til 1896 var der ved stadig og slidsomt Arbejde blevet fravristet Heden over 2000 km² Land, saa den i 1896 var reduceret til at dække et Areal paa 3670 km². Baner gennem disse vejfattige Egne vilde faa den største Betydning. Allerede Tscherning havde gjort sig til Talsmand herfor, og senere var Enrico Dalgas blandt andet i sin Bog »Geografiske Billeder« fra 1870²⁾ paa overbevisende Maade gaaet ind for Anlæg af Baner i disse Omraader. Men endnu omkring Aarhundredskiftet var disse Egne saa godt som uberørt af Baneanlæggene. Den eneste egentlige Hedebane var da Linien fra Silkeborg over Herning til Skern. Stikbanerne fra de østjyske Byer gik kun ind til Hederanden, og de faa Mergelbaner kan ikke kaldes Baner i egentlig Forstand. Statsbanerne var hidtil fortrinsvis blevet lagt i de mest befolkede Distrikter, og Anlæg af Privatbaner kunde der med den hidtil gældende Tilskudsordning ikke være Tale om i disse fattige Egne.

I Samlingen 1897/98 forenede en Kreds af Folketingsmænd sig om et Forslag om et Net af Stats- og Privatbaner i Midt- og Sydjylland, men da der under de videre Forhandlinger viste sig at være den største Uenighed mellem Repræsentanterne for de sydjyske Købstæder om Banernes Beliggenhed og Liniedragnin g, opfordrede Folketingsudvalget Regeringen til at udarbejde en samlet Plan til Udvikling af et Jernbanel net i Jylland.³⁾

¹⁾ Kommissionen ang. Anlæg af nye Jernbaner 1906, Bilag 4. ²⁾ De danske Heder II, 1943, p. 271.
³⁾ Rigsdagstid. 1897—98 B, Sp. 1618.

Den saakaldte jyske Jernbanekommission, der blev nedsat i September 1897 under Kammerherre, Stiftamtmand Skrikes Formandsskab, blev som Følge af de Erfaringer, man havde gjort under Folketingsdebatten særlig instrueret om, at de foreslaaede Baner i saa ringe Grad som muligt skulde fremkalde Omlægning af de eksisterende Ejendomsværdier og gribe forstyrrende ind i den daværende Fordeling af Oplandet mellem Byerne.

I Betænkningen af 1899 fremførte Kommissionen først en principiel Betragtning om Forholdet mellem Stats- og Privatbaner, som i høj Grad var paavirket af Statsbanernes daarlige Rentabilitet de senere Aar. Man burde ifølge Kommissionen ikke skride til Statsbaneanlæg i større Omfang end nødvendigt, da Erfaringen viste, at Statsbanernes Drift uundgaaeligt medførte større Omkostninger end Banedrift for privat Regning. Aarsagen hertil var, at Befolkningen stillede langt større Krav til Statens end til private Baner, og den Egn, der betjenes af en Privatbane, vilde som oftest i økonomisk Henseende være stærkt interesseret i, at Banen gav Overskud. Statsbaner burde kun anlægges, hvis man herved kunde lette Trafikken paa overbebyrdede Banelinier, hvis Linien kunde benyttes for den gennemgaaende Trafik og samtidig vilde afhjælpe Jernbanetrangen i et jernbanetomt Rum.

Kommissionen foreslog for Statens Regning at anlægge tre Baner: 1) Holstebro-Herning-Give, hvis Fortsættelse, den private Bane Give-Vejle, skulde overtages af Staten. 2) En midtjysk Jernbane fra Langaa over Silkeborg og Grindsted til Bramminge. 3) Viborg-Herning.

Formaalet med disse Forslag var dels at sætte det nordlige Jylland i Forbindelse med Landets to vigtigste Handelscentre København og Esbjerg, dels at drage Linierne gennem de jernbanefattige Hedeegne.

I Samlingen 1899/1900 forelagde Indenrigsminister Bramsen derefter Forslag om en Bane fra Holstebro over Herning til Give og Statens Overtagelse af Vejle-Give-banen. Dette Forslag satte imidlertid de jyske Repræsentanter i stærk Affekt. Hvad trænger vi til, spurgte saaledes Byriel-Jensen, en Bane, der peger mod København eller en, der peger mod Esbjerg? De Skatter og Renter, man skal betale til København, kan man let faa besørget uden at anlægge en ny Bane, men de Varer, man skal sende til England for at betale København Renter og Afdrag, bør transporteres saa hurtigt og saa godt som muligt¹⁾.

Resultatet af Forhandlingerne i Folketinget og mellem dette Ting og Landstinget blev, at man ved Lov den 27. April 1900 fik vedtaget Linierne: Holstebro-Herning, Viborg-Herning og Langaa-Silkeborg. De aabnedes for Drift henholdsvis i 1904, 1906 og 1908.

Samtidig med disse Baner blev der i Loven af 27. April 1900 givet Regeringen Bemyndigelse til at oprette en Færgesforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, dels for at fremme Handelsomsætningen med Tyskland, dels for at udvikle Transitten. Det var dog ikke ganske uden Forbehold, at Folketinget gik med til denne Færgesforbindelse. Det hed i Udvalgsbetænkningen af 24. Marts 1900, at Færgesfarten samtidig vilde virke som Kulturleder, og naar man saaledes plejede København-Berlinforbindelsen, burde man ogsaa tage Personforbindelsen med England op til Behandling, thi England var

¹⁾ Rigsdagst. F. F. 1899/1900, Sp. 4154.

det Land, som havde den største økonomiske Betydning for os, »og fra hvilket Kulturføde kunde ønskes hentet i stor Udstrækning«¹⁾.

Vedtagelsen af disse Linier betød, at Statskassen efter det hektiske Byggeri af Baner i Femaaret 1895 til 1900 vedblivende vilde blive stillet overfor store Krav, som ikke kunde dækkes af de løbende Indtægter. Som i 1894 og 1897 henvendte man sig til det franske Laanemarked. Dels kunde man her laane billigere end i Indlandet, og dels vilde man undgaa, at et indenlandsk Laan bidrog til en Hævning af den indenlandske Rentefod og dermed til en Forstyrrelse af det økonomiske Liv²⁾.

I 1900 og 1901 optoges da to 3½ % Laan i Frankrig paa 12.000.000 og 30.715.000 Kr. Der var altsaa Tale om et meget anseligt Beløb, som fortrinsvis anvendtes til Jernbaneanlæg og Erhvervelse af andre Statsaktiver, saa Resultatet var, at Statsgælden midlertidigt blev stærkt forøget. Den voksede fra godt 208 Mill. Kr. i 1898 til godt 246 Mill. Kr. i 1902. Denne Vækst i Statsgælden i Forbindelse med Statsbanernes ringe Driftsresultat — i 1901/02 gav de for første Gang Underskud — havde til Følge, at man de nærmeste Par Aar stillede sig meget tilbageholdende overfor Planer om nye Anlæg for Statskassens Regning. I 1901 udtalte saaledes et Folketingsudvalg i Anledning af et Projekt om en Bane fra Lunderskov til Grindsted, at man med Henblik paa Statsbanernes Driftsresultater maatte komme til den Overbevisning, at Staten ved den fremtidige Udvikling af Jernbanenettet her i Landet burde støtte Anlæg af Privatbaner — om nødvendigt efter en ret udstrakt Maalestok — fremfor selv at anlægge og drive dem. Og i 1903 gjorde et andet Udvalg ingen Indstilling i Anledning af et Forslag om en Statsbane fra Ringe til Assens under Henvisning til Statskassens daværende finansielle Stilling.³⁾ I Folketinget hævdede der sig tilmed Røster om at forbedre Statsbanernes Driftsresultater gennem en Bortforpagtning til private.⁴⁾ Derimod blev der givet Koncession til en Del Privatbaner i disse Aar. Kommissionen af 1898 havde anbefalet den største Forsigtighed med Hensyn til Privatbaneanlæg, før man havde set, hvorledes Forholdene vilde udvikle sig, efter at de anbefalede Statsbaner var anlagt. Den eneste Privatbane, som den ikke vilde fraraade, var en Linie fra Horsens til Odder. Denne blev da ogsaa allerede lovhjemlet den 20. Marts 1901 og aabnedes for Drift i 1904. Ved Lov af 24. April 1903 blev der givet Regeringen Bemyndigelse til at give Eneret paa en anden Oplandsbane fra Fruens Bøge ved Odense til Faaborg og 1. April 1904 til en Bane fra Amagerbro til Dragør. De aabnedes begge for Drift i 1906.

Særlig Interesse knytter sig imidlertid til den Koncession, som Regeringen i 1903 paa Grundlag af en ældre Lov fra 13. April 1894 gav til Anlæg af en Bane fra Nørrebro til Slangerup.

Loven af 1894 hjemlede intet Statstilskud for en Bane til Slangerup, idet en saadan Bane for en Del af Oplandets Vedkommende vilde blive Konkurrent til Frederiksbundbanen og Nordbanen med Frederiksværklinien. Da Pengemarkedet var trykket i Aarene efter Lovens Fremkomst, lykkedes det ikke det Konsortium, der havde fremkaldt Loven, at rejse den fornødne Kapital. Under disse Forhold opstod Tanken om at støtte Banen ved at skaffe den Andel i Prisstigningen for de Jordarealer, der laa i Nærheden af de projekterede Stationer. Overretssagfører Amdrup, der var Sjælen i

¹⁾ Rigsdagst. B 1899/1900, Sp. 1754. ²⁾ Rigsdagst. A 1899/1900, Sp. 3806, F. F., Sp. 5289, B., Sp. 2111. ³⁾ Rigsdagstid. B 1899/1900, Sp. 1754, F. F., Sp. 4154. ⁴⁾ Udvalget af 1911, p. 11.

Foretagendet, udarbejdede derefter en Plan om at basere Jernbanen paa Tilskud fra Egnens Beboere, idet de skulde afgive til Jernbanens Forrentningsfond 30 % af Ejendommens Værdistigning. Landmandsbanken og Privatbanken erklærede sig villig til at finansiere Anlægget, hvis Ideen kunde realiseres. Det blev derefter paalagt Overrets-sagfører Amdrup at gennemrejse Distriktet og forhandle med de større Godsejere om en saadan Ordning.

I alt blev 7000 Td. Land belagt med nævnte Servitut. Der var kun ganske faa Ejendomme, tilmed uden videre Betydning, som ikke underskrev Amdrups Deklaration. Derefter blev der i hvert Distrikt nedsat en Komité, der skulde vurdere de paagældende Arealer, idet der dels blev fastsat en Udgangspris for Ejendommen som Helhed, dels en særlig Pris pr. Td. Hartkorn. Af den Nettofortjeneste, som en Mand derefter fik ved at sælge sin Jord, samlet eller delt, skulde han ifølge Deklarationen betale Banerne de 30 %. Deklarationens Varighed var sat til 30 Aar¹).

Dette Forsøg, der her fra privat Side var gjort paa at lade Grundværdistigningen betale en Del af Anlægsomkostningerne, er det første i Danmark og blev til Glæde baade for Grundejerne, der fik deres Bane, og for Aktionærene, hvis Aktier kom til at ligge paa en højere Kurs end ellers vilde være Tilfældet. Men særlig Værdi har dette Forsøg, fordi det henledte Regeringens Opmærksomhed paa det ganske urimelige Forhold, at de private Grundejere blev tilført umaadelige Værdier ved saavel private som statslige Jernbaneanlæg.

Tiden efter 1900 var præget af en kraftig Opgang for Danmarks Erhvervsliv i det hele taget, og efter 1904 indtil 1909 var ogsaa de finansielle Forhold tilfredsstillende. Der var Aar efter Aar Overskud paa de løbende Indtægter. Da der efter den 8. Maj 1904 ikke længere kunde gives Koncession paa Anlæg af nye Baner ifølge 1894-Loven, og da Kravet om nye Baner var stærkt voksende under den herskende Højkonjunktur, nedsattes i 1904 under Formandsskab af Generaldirektør for Statsbanerne Ambt en Kommission for at gøre Spørgsmaalet om nye Jernbaneanlæg til Genstand for en samlet Overvejelse.

Ligeledes i 1904 vedtoges en Lov, hvorved man efter mange Aars Forberedelse kunde skride til en længe tiltrængt Ordning af Hovedstadens Jernbaneforhold.

Den Kommission, der var nedsat i 1904 for at fremføre en samlet Plan for Jernbaneanlæg i Landet, afleverede sin Betænkning i Eftersommeren 1906. Med Hensyn til Statsbaner byggede den videre paa det Grundlag, som var fastlagt af den jyske Jernbanekommission i 1898, og anbefalede som Statsbaneanlæg blandt andet en Bane fra Give til Herning og Statens Overtagelse af Vejle-Givebanen samt Linien Silkeborg-Grindsted-Bramminge. Det var de samme Baner, som den jyske Jernbanekommission havde gjort sig til Talsmand for, men som Rigsdagen hidtil ikke havde lovfæstet. Hvad Privatbaner angaar, byggede man videre paa de Principper, der var fastlagt ved Loven af 1894, hvorefter Staten i Almindelighed skulde tilskyde Halvdelen af Anlægsomkostningerne, dog med den Modifikation, at Tilskudet i særlig fattige Egne kunde forhøjes til tre Fjerdedele. Men tillige henstillede Kommissionen til Ministeren at tage under Overvejelse den Ordning, som var truffet med Hensyn til Slangerup-

¹) Kommissionen ang. Anlæg af nye Jernbaner, 1906, Bilag 2.

banens Anlæg. Som noget ganske nyt anbefalede Kommissionen endvidere at give Koncession til Anlæg af en elektrisk Bane mellem Randers og Aarhus under Forudsætning af, at saavel Anlæg som Drift gennemførtes uden nogen som helst Omkostninger eller Forpligtelser for Statskassen. Kommissionen foreslog ialt 7 Statsanlæg og 13 Privatbaner.¹⁾

Den 18. Januar 1907 forelagde Ministeren for offentlige Arbejder, Svend Høgsbro, Kommissionens Forslag for Folketinget i en lidt udvidet, men stort set uændret Form. Efter første Behandling blev der nedsat et Udvalg, som imidlertid ikke naaede at blive færdig med Arbejdet i denne Rigsdagssamling, idet saa godt som hele den Tid, Udvalgsmedlemmerne havde til deres Raadighed, gik med at modtage 45 Deputationer.²⁾

Lovforslaget forelagdes derefter uændret ved næste Rigsdagssamlings Begyndelse, den 9. Oktober 1907, og udkom efter en Række Ændringer som Lov den 27. Maj 1908. Foruden 2det Spor Nyborg-Strib omfattede Loven fire nye Statsbanelinier, nemlig

1. Erhvervelse af Vejle-Givebanen og i Fortsættelse af denne at anlægge en Jernbane fra Give over Thyregod og Brande til Herning (1914).
2. Funder over Brande og Grindsted til Bramminge (1918—20).
3. Skern-Videbæk (1920).
4. Næstved-Ringsted-Hvalsø-Skibby-Frederikssund-Slangerup-Hillerød (1924—28 delvis).

og ialt 51 Privatbaner.

Anlægget af Statsbanerne regnede man med vilde beløbe sig til omkring 28 Mill. Kr., hvortil maatte lægges Ekspropriationsomkostningerne. Der kunde til disse Statsbane-anlæg aarlig anvendes to en halv Mill. Kr.

Bevillinger til Anlæg af Privatbaner kunde ifølge Loven meddeles indtil 1925. Der maatte i et enkelt Finansaar ikke gives Koncession til mere end fire Baner, og disse skulde saa vidt mulig være ligelig fordelt mellem Jylland og Øerne. De aarlige Tilskud fra Statskassens Side maatte ikke overskride 1 Mill. Kr. om Aaret, men Statstilskudet blev gradueret for de enkelte Linier. Af de Baner, der blev anlagt, fik saaledes 22 et Tilskud paa Halvdelen af Anlægsomkostningerne, 5 — fortrinsvis i Jylland — fik mere, to af de private Baner paa Fyn maatte nøjes med at faa Halvdelen af deres Ekspropriationsomkostninger refunderet, og Resten af Banerne fik ikke Statstilskud overhovedet. Statstilskudet var som ved 1894-Loven ligeberettiget med den øvrige Kapital.

I sin endelige Vedtagelse indeholdt Baneloven af 1908 ikke nogen Regel for en Grundværdistigningsafgift, men under Forhandlingerne paa Rigsdagen var den anerkendt som principielt berettiget, og 1908-Loven fastslog da ogsaa, at de nærmere Bestemmelser herom skulde fastsættes ved Lov efter at have været Genstand for en Kommissionsbetænkning.

Da det er første Gang, at Lovgivningsmagten herhjemme tillæmper den store amerikanske Socialøkonom, Henry Georges, Tanke om Samfundets Ret til Jordrenten, og da denne Idé kom til at spille en ikke ubetydelig Rolle i Social- og Skattepolitikken efter 1919, er det rimeligt lidt mere indgaaende at beskæftige sig med det banebrydende Arbejde, som førte til Loven om Jernbaneskyld i 1910.

¹⁾ Kommissionens Betænkning. ²⁾ Rigsdagstid. 1906—07 B, Sp. 3654 ff, 1907—08 A, Sp. 2771, F. F. Sp. 51.

Henry Georges Bøger vakte en kolossal Opsigt, og han fik snart en lille Skare af svorne Tilhængere i alle Lande.

Større Betydning end Dannelsen af disse smaa Menigheder havde det imidlertid, at de fremskridtsvenlige, borgerlige Partier i deres Program og deres Politik blev stærkt paavirket af de georgistiske Ideer og i Tidens Løb fik realiseret dem i en stærkt til-læmpet Form¹⁾. Herhjemme var det navnlig det i 1905 dannede radikale Venstreparti, der var paavirket af Georgismen.

Efter at Kommissionen af 1904 havde henvist Regeringen til Maaden, hvorpaa Slangerupbanen var finansieret, tog Ministeren for offentlige Arbejder, Svend Høgsbro, i Venstreministeriet I. C. Christensen Tanken op, og han gjorde det med Glæde og Energi. I sit første Forslag om Jernbaner den 18. Januar 1907 mødte han tillige med et Forslag om en Værdistigningsskat og gjorde tilmed Jernbanernes Bygning afhængig af en saadan Skats Indførelse. Han henviste i sin Forelæggelsestale til det urimelige i, at Jordejerne arbejdsfrit indkasserede de store Værdistigninger, som skyldtes offentlige Jernbaneanlæg. Navnlig henviste han til Kystbanen til Helsingør. Hvad denne Bane havde fremkaldt af Værdistigning, var adskillige Gange større end de ca. 7 Mill. Kr., Banen havde kostet.²⁾

Af de nogle og halvfjerds Medlemmer, der havde Ordet ved første Behandling af Jernbaneloven, var der kun een, Hofjægermester W. Neergaard fra Svendborg Amt, der absolut og principielt udtalte sig imod en Værdistigningsskat. Der var efter hans Mening Tale om en Ekspropriation, og Lovforslaget var derfor grundlovsstridigt, samtidig med at det var socialistisk i sin Tendens.³⁾

Men W. Neergaard stod ene med sin Opfattelse, og i Folketingets Udvalgsbetænkning herskede der fuldstændig Enighed om, at det var ret og betimeligt at lægge Skat paa den Værdistigning, som nye Jernbaneanlæg vilde tilføre forskellige Egne.⁴⁾

Men en saadan Skat havde uden for Tinget mægtige Modstandere, naturligvis først og fremmest Grundejerne. Ogsaa Kreditforeningsudvalget gjorde, uden at komme ind paa Skattens principielle Berettigelse, sine Betæneligheder gældende over for den foreslaaede Ordning. Den vilde faa højst uheldige Konsekvenser for Realkreditten, »da den Tillid, som Kreditforeningsinstitutionerne nyder — ogsaa i Udlandet — derved vilde udsættes for at lide et Knæk, hvis Betydning for Realkreditten her i Landet ikke tør undervurderes.«⁵⁾

Disse Indlæg var sikkert en medvirkende Aarsag til, at man ved Jernbaneloven af 1908 ikke udformede Reglerne for en Værdibeskatning, men overlod dette til en Kommission, af hvis 17 Medlemmer de 5 blev valgt af Folketinget, de 5 af Landstinget og de 7 udpeget af Svend Høgsbro. Medens Kommissionen arbejdede, kom iøvrigt Princippet om det offentliges Andel i Grundværdistigninger, som var fremkaldt af offentlige Anlæg, til Anvendelse i Loven om Udvidelse af Esbjerg Havn den 30. April 1909.

Den 1. April 1909 forelagde den nye Minister for offentlige Arbejder, J. Jensen-Sønderup — Svend Høgsbro havde overtaget Albertis Ministerium — Kommissionsflertallets Forslag. Det var med Hensyn til Satsernes Højde noget ringere end Høgsbros

¹⁾ Det ny Aarhundrede, 3. Aarg. 2, 1906, p. 77 ff. ²⁾ Rigsdagst. F. F. 1906/07, Sp. 3253. ³⁾ Rigsdagst. F. F. 1906/07, Sp. 5047. ⁴⁾ Rigsdagst. 1906/07 B, Sp. 1231. ⁵⁾ Rigsdagst. 1907/08 B, Sp. 1454.

Forslag, idet man indskrænkede sig til at beskatte Værdistigningen med $1\frac{1}{2}$ % i halvtreds Aar. I denne Form blev det vedtaget af Folketinget, men blev yderligere udvandet i Landstinget, hvor man kun under stor Betænkelighed gik ind for Forslagets principielle Indhold. Det hed i Landstingsudvalgets Betænkning af 4. Marts 1910: »Til Slutning ønsker Flertallet at fremhæve . . . , at Lovforslaget ikke paa nogen Maade kan tages som Udtryk for nogen som helst Tilslutning til visse Tanker om almindelig Værdistigningsskat, end mindre om en Grundværdistigningsskat. Lovforslagets eneste Formaal er det rent praktiske at gøre det muligt at udbygge Jernbanenettet.«¹⁾

Resultatet af Forhandlingerne blev Loven om Jernbaneskyld af 18. April 1910. Denne Skat skulde betales for den Del af Værdistigningen, der oversteg 10 % af Ejendommens Værdi, og af Værdistigningen skulde der svares $1\frac{1}{4}$ % aarlig i 50 Aar efter første Vurdering — de $1\frac{1}{4}$ % var den højeste Beskatning, Landstinget vilde gaa med til. Jernbaneskylden skulde aarlig komme Staten og øvrige i Anlægget interesserede til Gode i samme Forhold, som de havde ydet Bidrag til Banens Anlæg.

Jernbaneskylden blev uden større finansiel Betydning. Bestemmelsen om, at de første 10 % Værdistigning var afgiftsfri, viste sig højst uheldig. For 1916 vurderede man saaledes ca. 8200 Ejendomme til en samlet Værdistigning af ca. 13.566.000 Kr., men det afgiftspligtige Beløb var efter 10 %-Fradraget reduceret til 3.174.000, hvoraf der altsaa skulde svares $1\frac{1}{4}$ % i Jernbaneskyld.²⁾ Ved en Lovændring af 4. Oktober 1919 bestemtes det derfor, at Jernbaneskyld fra 1. Juli 1920 skulde svares af den hele Værdistigning. Resultatet var, at denne Skat, som i 1919/20 kun indbragte 42.786 Kr., i 1921—22 var steget til 198.876 Kr. Det var en ret anselig Stigning, men trods denne var og er Jernbaneskylden uden større finansiel Betydning.

Jernbaneloven af 1908 gav før Verdenskrigen Banebyggeriet et nyt stort Opsving. Havde man i Femaaret 1900—01 til 1904—05 bygget 59 km Bane i Gennemsnit, og det følgende Femaar 48 km, naaede man i Tiden 1910—11 til 1915—16 op paa hele 107 km i aarligt Gennemsnit.³⁾

Efter 1910 steg Antallet af Baner som Følge af Loven meget kraftigt, og man udnyttede i Virkeligheden Lovens Bestemmelser om Anlæg af fire Privatbaner om Aaret omtrent fuldt ud. I Tiden fra Lovens Stadfæstelse og til og med 1915 blev ialt 19 af de i Loven optagne Privatbaner aabnet for Drift. Da Bygning af en Privatbane gennemsnitlig tog et til to Aar, vil det sige, at man ifølge Loven teoretisk skulde kunne have naaet at bygge 24 Baner. Men Krisen efter 1908 satte en kort Overgang en vis Dæmper paa Byggelysten — i 1910 blev der kun givet tre Koncessioner, og i 1910 endog kun to. Men hvad man undlod i disse Aar, søgte man at genvinde i 1914, da der blev udstedt hele seks Koncessioner. Fra da af var det ogsaa foreløbig stort set forbi med nye Koncessioner. Krigen og dens Følger i Form af Vareknaphed og Pristigning lagde Jernbanebyggeriet uovervindelige Hindringer i Vejen. Endnu i 1915 blev der givet to Koncessioner, men i 1916 og i 1917 ikke en eneste og i 1918 kun en enkelt.

Af Baner udenfor de i Loven af 1908 bevilgede blev der i Tiden op til 1918 kun givet en eneste Koncession til Anlæg af en Bane paa den korte Strækning mellem Rødby og Rødbyhavn. Aarsagerne hertil maa søges fremfor alt i den finansielle Stil-

¹⁾ Rigsdagst. 1918/19 B, Sp. 4435. ²⁾ Rigsdagst. 1918/19 B, Sp. 4435. ³⁾ Paa Grundlag af Statistisk Aarbog.

ling. Fra 1904 til 1909 havde der som omtalt været et Overskud af løbende Indtægter over løbende Udgifter paa ialt 14 Mill. Kr., men fra og med Aaret 1909 indtraadte en pludselig Forværring af den finansielle Stilling. Fra 1909 til 1912 steg Statsgælden med over 100 Mill. til 332 Mill. Kr., og denne opadgaaende Bevægelse fortsatte med yderligere Fart i de følgende Aar. Baggrunden for denne stærkt stigende Statsgæld var dels Eftervirkningerne af Krisen i 1908 med de mange Sparekasse- og Bankkrak, dels Følerne af Venstregeringens kraftige Reformpolitik: de nye Sparekasselove, Lønningslove, Militærlove og Jernbaneloven.¹⁾

Som Statstilskud til Privatbaner gaves der fra 1904 til 1914 ialt 7.769.000 Kr., og heraf faldt de 5.827.000 Kr. paa Aarene efter 1908. Fra 1904 til 1914 voksede Statsbanernes Anlægs kapital fra 182.448.000 Kr. til 230.986.000.²⁾ Statens Udgifter til Statsbaneanlæg har dog været noget større end Forskellen mellem disse to Summer, som beløb sig til godt 48½ Mill. Kr., idet man fra 1912—13 begyndte en regelmæssig Afskrivning af Aktivernes bogførte Værdi til Imødegaaelse af Anlæggets almindelige Forringelse. Før 1912—13 fandt en saadan regelmæssig Afskrivning ikke Sted. Man havde blot i 1901—02 hjulpet sig ved een Gang for alle at nedskrive Anlægs kapitalen med 30 %.³⁾

Den første Verdenskrig hensatte Danmark som de øvrige neutrale Lande i en gunstig Stilling indenfor Verdensøkonomien. Landet havde i 1914 ved Verdenskrigens Udbrud en Nationalgæld paa op imod 1 Milliard Kroner og var ved Krigens Afslutning forvandlet til en Kreditnation med et udenlandsk Tilgodehavende paa omkring det samme Beløb.

Pengeindtægterne steg stærkt under og de nærmeste Aar efter Krigen, og navnlig tjente Landbrugere og Forretningsfolk store Summer. Gode Indtægter stemmer Sindet optimistisk. Skønt Landets Tilførsler i Forhold til før Krigen var smaa og Udsigterne for den nærmere Fremtid usikre, vurderede man dog paa Landet Chancerne for fremtidige Jernbaneanlæg højt, og nye Projekter begyndte at skyde frem.

Regeringen Zahle ansaa det for klogt at imødekomme disse Ønsker. Ganske vist var Finansernes Tilstand langt fra tilfredsstillende, men paa den anden Side vilde en Række Jernbaner, som de forskellige Partier enedes om, være et velegnet Middel til at modvirke et indrepolitisk Modsætningsforhold. Og Bestemmelserne fra 1908-Loven, hvorefter Kommunerne skulde tilskyde Halvdelen af Anlægsomkostningerne, vilde være en Garanti for, at ikke ganske urentable Baner blev anlagt.

Dette er Forudsætningen for det Lovforslag, som Minister for offentlige Arbejder, Hassing-Jørgensen, i Slutningen af Aaret 1915 forelagde Folketinget. Forslaget, der blev fremsat som Forhandlingsgrundlag, fremtraadte ikke som noget selvstændigt Lovforslag, men kun som Supplement til Loven af 1908. Det gik ud paa at give Regeringen Bemyndigelse til Anlæg af en Statsbane og at give Koncession til Anlæg af fire Privatbaner. Som Statsbane havde man tænkt sig en Fortsættelse af Skern-Videbæk-Banen til Skive, som vilde være af overordentlig Betydning for denne fattige Egns Opkomst og gøre store Mosearealer tilgængelige for Tørvebrydning. Banen burde for at gøre Driften saa billig som mulig overtages af et kommunalt Driftsselskab.⁴⁾

¹⁾ Warmings Statistik 1913. ²⁾ Dansk Vejtidskrift 1930, p. 79, 87. ³⁾ Udvalget af 1911, p. 68.
⁴⁾ Rigsdagstid. 1915—16 A, Sp. 3483.

Dette Lovforslag satte Lavinien i Gang. Til det nedsatte Udvalg henvendte der sig en lang Række Deputationer, navnlig fra Jylland, med Krav om Baneanlæg. I den Anledning foretog Folketingsudvalget sammen med Ministeren i April Maaned 1916 en Rejse til de paagældende Egne, og det viste sig, at et stort Antal af de Steder, der ønskede Jernbaner, ikke uden uforholdsmæssig store Omkostninger vilde kunne bære en almindelig Jernbanedrift. Man nedsatte derfor en Kommission til at undersøge, om disse Egne ikke kunde hjælpes ved Anlæg af statsstøttede Mergelbaner.¹⁾

Lad os, som Eksempel paa hvorledes den ene Bane trak den anden med sig, atter se paa de to oplandskonkurrerende Byer Vejle og Horsens, hvis Banestrid er omtalt i et tidligere Afsnit.

Efter at Vejle og Horsens i 1889 havde faaet hver sin Oplandsbane, Vejle-Givebanen og Horsens-Tørringbanen, var Vejle i høj Grad blevet begunstiget, hvad Baneanlæg angaar. I 1912 var Vejle-Givebanen, der indtil da havde været Privatbane, blevet overtaget af Staten, og Forlængelsen til Herning var blevet aabnet i 1914. Desuden var under Bygning en Bane fra Silkeborg til Bramminge, og den vilde i Brande faa Forbindelse med Vejle-Herningbanen. Herved vilde en betydelig Del af Horsens' Opland faa en let Adgang til Samhandel med Vejle og vilde blive draget til denne By. Horsens hævde paa sin Side ganske vist ved Jernbaneloven af 1908 faaet Løfte om en Forlængelse af Horsens-Tørringbanen til Thyregod, men da Vejle-Give-Herningbanen var ført over Thyregod, var der ikke store Chancer for at gøre Kommunerne i Thyregods Nærhed interesserede i at yde Bidrag til et saadant Jernbaneanlæg. Det var derfor med rimelig Grund, at Hassing-Jørgensen i 1915 bl. a. foreslog en Privatbane fra Rask-Mølle paa Horsens-Tørringbanen til Ejstrup paa Vejle-Givebanen, idet Horsens derved vilde have Chance for at bevare en Del af det Opland, som truedes af Vejle-Brammingebanens Anlæg.

Vejle lod ikke vente med Svaret. Allerede den 16. December — to Dage efter Ministerens Forslag — laa der i Folketinget et privat Forslag om en Bane fra Vejle over Tørring. Efter Uretfærdigheden mod Vejle i 1889 var Tiden kommet til »at give Vejle, hvad Vejles er, og Horsens, hvad Horsens' er«²⁾. Et Blik paa Kortet vil vise, hvor aldeles urimeligt dette Forslag var, men alligevel lykkedes det Vejle ved sin energiske Optræden at faa den foreslaaede Linie anerkendt af Rigsdagen. Der bliver »Fred i vort Land, naar hver Gaard faar Station og hver Landsby sin Bane«, udtalte Alexander Foss med en let Omskrivning af den skønne St. Hansvise³⁾.

Den 11. Januar 1917 forelagde Hassing-Jørgensen sit Lovforslag igen, denne Gang som Forslag til en selvstændig Lov og kun omfattende Privatbaner, idet Statsbanerne skulde behandles for sig selv. Antallet af Privatbaner var nu svulmet op til det dobbelte, otte i Antal. Folketingsudvalget udvidede det yderligere, bl. a. ved at foreslaa, at alle smalsporede Jernbaner — med Undtagelse af dem paa Bornholm — skulde ombygges til normalsporede, og at de i 1908-Loven optagne elektrificerede Jernbaner, hvoraf ingen var blevet bygget, nu skulde tillades bygget som Baner med almindelige Damplokomotiver som Trækkraft. Som Forsvar for denne Udvidelse anførte man, at Landets økonomiske Stilling i 1917 var undergaaet en radikal Forandring, idet en stor Arbejdsløshed truede og delvis var under Udvikling. I Foraaret 1917 begyndte Ty-

¹⁾ Rigsdagst. 1915/16 B, Sp. 3265.

²⁾ Rigsdagst. 1915/16. F. F. Sp. 1986, 1916/17, Sp. 4681.

³⁾ Rigsdagst. 1915/16. F. F. Sp. 2304.

skerne som bekendt den uindskrænkede U-Baadskrig med det Resultat for Landet, at alle Tilførsler, bl. a. af de for Industrien uundværlige Raavarer, blev reduceret til en Brøkdæl. Dette maatte uundgaaeligt medføre Arbejdsløshed. Det var ganske vist umuligt under de daværende Forhold at skaffe Materiale til disse Anlæg fra Udlandet, men forskellige Jordarbejder og lignende vilde paa Trods af denne Materiale-mangel alligevel kunne udføres, og det vilde være af største Betydning for Imødegaaelsen af Arbejdsløsheden. Man foreslog af disse Grunde Antallet af Privatbaner udvidet til 34.¹⁾

I Landstinget var man af finansielle Grunde meget betænkelig ved Loven. »Men,« hed det i Udvalgsbetænkningen, »den overraskende Beredvillighed hos de kommunale Myndigheder til at bevilge store Summer har dog overvundet Flertallets Betænkneligheder, idet man maa regne med, at de paagældende Anlæg udtrykker et almindeligt Ønske hos den store Kreds af Befolkningen, som Banerne vedrører.« Landstinget indsatte yderligere 6 Baner, og i sin endelige Vedtagelse kom Privatbaneloven til at omfatte hele 41 Linier.

De i 1918 den 20. Marts vedtagne meget omfattende Jernbanelove omhandlede følgende Statsbaner:

Fra Thisted over Vildsund til Nykøbing Mors.

En Række Dobbeltspor i Jylland og paa Øerne, som skulde udbygge Statsbanernes Kapacitet, hvad der var en Forudsætning for Anlæg af yderligere Privatbaner.

Derimod blev Forslaget om en Jernbane fra Videbæk til Skive først ophøjet til Lov i 1921, da det viste sig umuligt at danne et kommunalt Driftsselskab.

Endvidere omfattede Loven ialt 42 Privatbaneanlæg, af hvilke dog kun 8 kom til Udførelse.

Bevilling til Anlæg af de nye Privatbaner kunde ifølge Loven gives indtil 1935. Der maatte indenfor et enkelt Finansaar ikke gives Bevilling til mere end fire Baner, hvoraf de tre saa vidt muligt skulde ligge i Jylland. Tilskudene fra Statens Side til disse Baner fastlagdes efter samme Principper som i 1908-Loven, hvorefter Tilskudet var gradueret fra Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne for de fynske Baners Vedkommende indtil to Trediedele af Anlægsomkostningerne (for Banestrækningerne Nørre Omme til Holstebro og for Ombygning af Frederikshavn-Skagen Jernbaner til normalsporet). De fleste af Linierne fik dog som ved 1908-Loven et Tilskud paa Halvdelen af Anlægsomkostningerne. Til Dækning af Statsbidragene bemyndigedes Finansministeren til at afhænde indenlandske Statspapirer til en Rente af ikke over 5 % p. a.

Endelig blev der til Ophjælpning af de fattigste Egne, hvor et Privatbaneanlæg selv med meget store Statstilskud ikke vilde kunne oprettes, udstedt en Lov om Mergelbaner, hvorefter Regeringen mod en aarlig Afgift kunde give meget store Tilskud til Andelsselskaber, der vilde anlægge Mergelbaner. Da Arbejdsløsheden i 1918 var meget omfattende, satte man ved Lov samme Aar Bestemmelsen om, at der i et enkelt Finansaar ikke maatte gives Koncession til mere end fire Baneanlæg, ud af Kraft, for at man derved kunde aabne Mulighed for, at der blev iværksat saa mange offentlige Arbejder som muligt. Jernbaneloven af 1918 er det første Eksempel paa den konjunkturudjævnende Finanspolitik, som skulde komme til at spille en saa stor Rolle i Mellemkrigstiden.

¹⁾ Rigsdagst. 1916/17 B, Sp. 2662.

Kun faa af de i Baneloven af 1918 optagne Linier blev anlagt. Af 41 Baner blev kun de 8 udført. Hvad Aarsagerne var til dette magre Resultat, skal blive gjort til Genstand for Undersøgelse i næste Kapitel.

Tiden efter 1920. Landevejstrafikkens Renæssance

Med Genforeningen i 1920 opnaaede det danske Jernbanenet en anselig Tilvækst. Der fandtes i Sønderjylland ca. 250 km Statsbane, som bestod af en østlig Længdebane fra Vamdrup til Padborg, en vestlig fra Vedsted til Tønder og sydpaa til Grænsen med Sidebane til Løgumkloster samt en Tværbane: Højer-Tønder-Tinglev-Sønderborg, samt Linierne Vester Sottrup-Skelde og Tørsbøl-Padborg. Af Statsbanerne var den østlige Længdebane planlagt og delvis paabegyndt under dansk Herredømme før 1864. Af Hensyn til de store Omkostninger, som Linieføring gennem Haderslev og Aabenraa vilde have ført med sig, havde man lagt Banen noget inde i Landet og forbundet den med Byerne ved Stikbaner. De øvrige Statsbaner var blevet anlagt af den preussiske Regering, og ogsaa de saakaldte Amtsbaner var blevet anlagt efter 1864. Amtsbanerne var smalsporede og havde som Hovedformaal at sætte Landdistrikterne i de enkelte Amter i Forbindelse med Købstæderne, medens de omtrent ganske negligerede den gensidige Forbindelse mellem Amterne.

Ialt beløb Amtsbanernes Længde sig til 346 km.

Banernes Tilstand var ved Genforeningen langt fra tilfredsstillende. Krigsaarene havde udsat dem for en haard Belastning samtidig med, at Mangel paa Arbejdskraft og Materialer havde hindret Vedligeholdelsen. Ved Genforeningen blev disse Baner da ogsaa nedskrevet med over Halvdelen af den Sum, hvortil de var overtaget, fra 40,2 til 17,4 Mill. Kr.¹⁾

Umiddelbart efter Genforeningen blev der nedsat en Kommission, den saakaldte sønderjyske Jernbanekommission, for at stille Forslag om en saadan Udbygning af det sønderjyske Jernbanenet, at det kom paa Højde med det øvrige Danmarks.

Kommissionens Flertal gjorde sig til Talsmand for, at de Baner, som foresloges anlagt, skulde bygges som Privatbaner, men paa Grund af de økonomiske Forhold i Landsdelen skulde der ydes dem et særlig stort Statstilskud. Privatbaner var at foretrække, fordi de vilde kræve mindre Anlægs- og Driftsomkostninger, og derfor selv med et meget stort Statstilskud vilde være billigere for Statskassen. Alene Linien fra Aabenraa over Felsted til Avnbøl foresloges bygget for Statens Regning, medens 5 Privatbanelinier til dels skulde afløse de eksisterende smalsporede Amtsbaner.

Kommissionens Betænkning forelaa trykt i 1923. Ministeren for offentlige Arbejder, Slesbager, indhentede imidlertid først Jernbaneraadets Erklæring²⁾. Dette anbefalede kun at lade et Par af de af Kommissionen foreslaaede Baner bygge, men var særlig som Følge af Automobiltrafikkens Udvikling betænkelig ved de øvrige Anlægs Udførelse³⁾. Slesbager tog kun ringe Hensyn til Jernbaneraadets Erklæring, og ved Lov af 29. Marts 1924 bemyndigedes Ministeren til at anlægge en Statsbane fra Røde Kro til Løgumkloster, en Bro over Aarøsund samt at give Bevilling til Privatbaner fra Taps

¹⁾ Den sønderjyske Jernbanekommissions Betænkning 1923. ²⁾ Jernbaneraadet var oprettet i 1915 og havde til Opgave at udtale sig om principielle Spørgsmaal, om hvilke Ministeren ønskede Erklæring. ³⁾ Rigsdagst. 1923/24, Sp. 2823.

til Haderslev, fra Vejen til Gram, fra Sønderborg til Mommark samt fra Vojens til Ribe.

Der var ingen af disse private Baner, der blev anlagt. I Løbet af 1920'erne slog en ny trafik Revolution igennem med Automobilerne og enhver yderligere Udbygning af Jernbanenettet maatte opgives.

De første Biler havde herhjemme vist sig allerede før Aarhundredskiftet, men forblev til og med den første Verdenskrig uden større trafik Betydning. De fremkaldte en stærk Modstand hos Landbefolkningen, fordi de skræmte baade Mennesker og Dyr. Denne Stemning traadte stærkt frem, da man under Rigsdagssamlingen 1902/03 forhandlede om den første Automobillov.

Justitsminister Alberti benyttede sig af Stemningen til at foreslaa en Færdselslov, som foreløbig vilde gøre Nyttens af det nye Befordringsmiddel temmelig problematisk. Han foreslog Kørehastighedens Maksimum begrænset til 11½ km i Timen i Byerne og til 15 km paa Landevejen¹⁾. Ved den endelige Lov blev den tilladte Kørehastighed dog sat op til 15 km i Byerne og 30 km paa Landet. Ved Loven af 29. April 1913 blev den yderligere forøget til 25 km i Byerne og 50 paa Landet.

Det var imidlertid først efter 1918, at det ny Transportmiddel slog igennem, men til Gengæld med en saadan Kraft, at det i Løbet af et Tiaar ganske revolutionerede Landets Transportforhold.

Under Verdenskrigen havde Automobilerne spillet en stedse stigende Rolle ved Fronterne og gennemgaaet en betydelig Udvikling i teknisk Henseende, som efter Verdenskrigens Afslutning kom det civile Erhvervsliv til gode. Overalt rejste Problemet Bil kontra Bane sig. Hvorledes Automobillet igennem 1920'erne vandt Indpas i Danmark vil fremgaa af nedenstaaende Tabel.

Antal Automobiler i Danmark:

	Ialt	Personbiler	Rutebiler	Vare- og Lastbiler
1914	3.400			
1920	17.700	11.600		3.800
1928	88.900	54.900	1.025	25.300
1936	135.500	87.500	1.500	38.100
1939	162.500	108.800	1.400	43.200

Her var Tale om en Transportrevolution saa kraftig og saa hastig, at man aldrig i Landets Historie havde oplevet noget tilsvarende. Fra 1920 til 1928 femdobledes Antallet af Biler, og i det følgende Tiaar skete en yderligere Fordobling. Denne Transportrevolution kostede Samfundet uhyre Summer. I 1939 anslog man Anskaffelsesværdien af Motorkøretøjerne til 865 Mill. Kr. og deres af Hensyn til Alder og Slid nedskrevne Værdi til 440 Mill. Kr. Men disse Tal giver ikke hele den investerede Kapital. Hertil maa nemlig lægges de Summer, som var bundet i Virksomheder, der handlede med Vogne, Reparationsværksteder, Garager med mere, og man kommer da op paa

¹⁾ Rigsdagst. 1902/03 A, Sp. 2326 ff.

en samlet Kapitalinvestering paa omkring 1 Milliard Kr., og da er Kapitalinvesteringen i Vejene endda ikke medregnet¹⁾). Til Orientering kan anføres, at den i Statsbanerne anbragte Kapital pr. 31. Marts 1939 paa Statsregnskabet var opført med 557 Mill. Kr., og samtidig ansloges Privatbanernes Anlægsværdi til ca. 175 Mill. Kr.

En andet Udtryk for denne Transportrevolutions mægtige Omfang og enorme Kraft faar man ved at betragte Bilerne Maskinstyrke maalt i H. K. Før den anden Verdenskrig androg den samlede Maskinstyrke i Bilerne ca. 5 Mill. H. K., medens den for Haandværkets og Industriens Kraftmaskiner androg 326.000 H. K., for Landets Lokomotiver 51.000 og i Skibene ca. 800.000 H. K. Maskinstyrken i Bilerne overgik altsaa langt disse tre Grupper samlede maskinelle Kraft²⁾). Transportrevolutionen i 1920'erne adskilte sig fra Transportrevolutionen efter 1800-Tallets Midte ikke alene ved den forbavsende Fart, hvormed den slog igennem, men ogsaa ved, at det alene var ved det private Initiativ, den blev gennemført, medens Jernbanenettet som foran omtalt udvikledes ved Statens direkte og indirekte Støtte, eller ved at Staten anlagde og drev Jernbanerne.

Resultatet af Udviklingen var, at der fra 1930'ernes Begyndelse stod to Landtransportsystemer overfor hinanden, som i transportmæssig Henseende var omtrent lige vigtige. Bilerne Ydelser blev da opgjort til 1.410.000.000 Personkm. og 685.000.000 Tonkm., medens Banernes opgjordes til 1.366.666.666 Personkm og 697.000.000 Tonkm³⁾).

For Banerne blev Bilerne Fremtrængen af indgribende Betydning. I den Konkurrence mellem Bane og Bil, som i 1920'erne og 1930'erne blev stadig skarpere, havde Bilerne store Fordele. Personer og Gods førtes med Bilerne fra Dør til Dør, hvorved man sparede Omladningerne til og fra Station. Bilerne var smidigere i Takstpolitikken, kunde reducere Priserne, hvor Konkurrencen med Banerne var stor, og tage Kompensation, hvor de havde en monopolagtig Stilling. Endelig fik de før Motorafgiftsloven af 23. Marts 1923 en indirekte Støtte fra Samfundet, idet Automobilskatterne ikke dækkede de Merudgifter, som de paaførte Landets Vejevæsen. Selv efter Motorafgiftsloven af 1932 dækkede de næppe det offentlige Udgifter til Færdselsregulering og Færdselspoliti⁴⁾). Bilerne Konkurrence var den væsentlige Aarsag til, at Statsbanerne og mange Privatbaner i Mellemligstiden blev drevet med meget store driftsmæssige Underskud. Saaledes gav Statsbanerne i 1926/27 et Underskud paa 22,4 Mill. Kr. — og endda havde man i 1925 nedskrevet Anlægskapitalen paa 558 Mill. Kr. med 151 Mill. Kr. »for at muliggøre et abstrakt Ideal om, at Driften bør give fuld Rente«⁵⁾). Samme Aar gav 16 Privatbaner et Underskud paa 1,9 Mill. Kr. i alt, medens de øvrige 14 Privatbaner gav et Overskud paa ialt 1,8 Mill. Kr.⁶⁾).

Det var forstaaeligt, at man under disse Omstændigheder var meget lidet tilbøjelig til at investere yderligere Kapitaler i en Udvidelse af Jernbanenettet. Som nævnt ovenfor havde Jernbaneraadet allerede i April 1923 — ganske vist uden større Resultat — anbefalet kun at gaa til en yderligere Udbygning af Jernbanenettet i Sønderjylland med den største Forsigtighed. Og i Maj samme Aar blev der efter Forslag under Finanslovsdebatten nedsat en Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet, om man med

¹⁾ Trafikkommissionens Betænkning 1939, p. 28. ²⁾ Vedel Petersen: Statistik 1942, p. 297.
³⁾ P. P. Sveistrup og J. A. Tork: Baner og Biler 1936, p. 18. ⁴⁾ P. P. Sveistrup i Hages Haandbog 1944, p. 202. ⁵⁾ Warmings Statistik II, p. 368. ⁶⁾ L. Estrup i Dansk Vejtidskrift 1930, p. 90, 92.

Henblik paa Automobiltrafikkens øgede Indsats ikke burde indstille de ved de store Jernbanelove af 1908 og 1918 vedtagne, men endnu ikke fuldførte Baner.

Kommissionen fastslog i sin Betænkning af 1925, at Landet i Virkeligheden maatte betragtes som mættet med Baner. Anlæg af nye Baner vilde i mange Tilfælde paaføre bestaaende Linier en Konkurrence, som ikke var ønskelig. De Egne, hvor der var Trang til Trafikforbedringer, maatte give Afkald paa en saa omfattende Trafikafvikling som en Jernbane, men lade Trafikken afvikle og oparbejde i det begrænsede Omfang, som det var muligt ved Automobildrift. Med Hensyn til de Baner, der var optaget paa Lovene af 1908 og 1918, og for hvilke der endnu ikke var udstedt Encretsbevilling, eller som endnu ikke var paabegyndt — det drejede sig i alt om 41 Linier — kunde Kommissionen kun anbefale Bygning af tre: nemlig Vanløse-Jyllinge Banen, Holbæk-Vedde Banen og en Bane fra Lohals til et Punkt paa Jernbanen Rudkøbing-Spødsbjerg¹⁾. Med Hensyn til Nedlæggelse af Baner opfordrede Kommissionen til stor Varsomhed. En Jernbanelinie — selv om den dreves med Underskud — repræsenterede et saa stort Gode for en Egn, at den ikke kunde erstattes med Automobildrift. Tilmed vilde efter Kommissionens Undersøgelser Transporten med Biler være dyrere end Transporten med Baner, og der vilde fremkomme forøgede Omkostninger til Vejenes Vedligeholdelse. Konkurrencen mellem Baner og Biler maatte søges begrænset ved Omlægning af de konkurrerende Automobilruter, ved Ændring af Banernes og Bilernes Køreplaner og ved Etablering af Samarbejde mellem disse to Befordringsmidler²⁾.

Kommissionens Betænkning var et Udtryk for, hvorledes man indenfor sagkyndige Kredse kunde tænke sig Forholdet mellem Bane og Bil reguleret for Fremtiden, for derved at undgaa den store Tomgang og fra et samfundsmæssigt Synspunkt forfejlede Investering, som den uhæmmede Konkurrence betød.

Men hvorledes paavirkedes den offentlige Mening af Statsbanernes mægtige Underskud som Følge af Bilkonkurrencen? I 1920'erne var som bekendt en Tid, hvor den nyliberalistiske Stemning som en Reaktion mod Krigstidens Restriktioner var i stærk, omend kortvarig Vækst³⁾. Det var med denne Stemning som Baggrund, at Danmarks Retsforbunds to Medlemmer, Axel Dam og Willesen, i December 1927 foreslog, at der skulde vedtages en Lov, hvorefter Statsbanerne blev bortforpagtet til private. Man stod midt i en teknisk Revolution, fremkaldt af Bilerne. Der burde gives fri Bane for Motorteknikkens Gennembrud — blandt andet ved Ophævelse af alle Motorafgifter — saa at dens Virkninger kunde slaa igennem saa hurtigt som muligt. Den Tilpasning, som dette krævede af Banerne, kunde ikke finde Sted under Statsdrift; kun Privatdriften havde den Tilpasningsevne og Bevægelighed, som frit kunde vurdere, hvad af Jernbanedriften, der var levedygtig trods den tekniske Revolution⁴⁾.

Forslaget maatte fra Begyndelsen betragtes som dødfødt, idet det sikkert laa udenfor det muliges Grænser at finde et Selskab, der vilde overtage Statsbanerne i Forpagtning. Der var heller ikke blandt de store Partier — med Undtagelse af det konservative Folkeparti — nogen, der var tilbøjelig til at ville bryde med den historiske Udvikling, som havde placeret Jernbanerne under Statens Ledelse eller Tilsyn.

De Foranstaltninger, som man fra Statens og Jernbanernes egen Side greb til for at gøre Banerne mere konkurrencedygtige og samtidig ved et Samarbejde mellem Baner

¹⁾ Kommissionsbetænkningen p. 22, 60, 64 ff. ²⁾ Sammesteds p. 23, 37 ff, 61. ³⁾ Rigsdagst. F. F. 1927/28, Sp. 4655. ⁴⁾ Sammesteds, Sp. 3085 ff.

og Biler at reducere den uhæmmede Konkurrence, kan sammenfattes under fire Hovedpunkter: 1) Hjælp til Privatbanerne. 2) Forøgelse af Statsbanernes Effektivitet. 3). Forsøg paa at gennemføre et Samarbejde mellem Baner og Biler. 4) Nedlægning af Baner.

Vi skal i det følgende behandle disse Foranstaltninger noget mere indgaaende.

Hjælp til Privatbanerne.

Tiden umiddelbart efter den første Verdenskrigs Slutning var en vanskelig Tid for Privatbanerne, idet Udgifterne navnlig til Brændsel og til Lønninger var stærkt stigende. Ved Lov af 30. Marts 1920 gaves der som rentefrit Laan et Tilskud paa ialt op til 400.000 Kr. De følgende Aar blev ikke gunstigere for Privatbanerne paa Grund af den øgede Bilkonkurrence, og paa Grundlag af en Udvalgsbetænkning af 1930 blev der ved Loven af 14. Marts 1931 vedtaget, at der dels som Laan, dels som Tilskud kunde anvendes et Beløb paa 11½ Mill. Kr. af Statskassen til Hjælp til Privatbanerne. Finansernes Udgifter skulde dækkes ved Udstedelse af Statsobligationer. Til denne Modernisering medgik i alt godt 12½ Mill. Kr., som i alt væsentligt anvendtes til Sporets Istandsættelse og Anskaffelse af Motormateriel. Statens Andel i disse Udgifter var godt 10,7 Mill. Kr.¹⁾.

Denne Hjælp viste sig hurtig at være utilstrækkelig. I 1930'erne blev Rentabiliteten stadig forringet, og i 1937/38 var der kun ni af Privatbanerne, der kunde opvise et positivt Driftsresultat.²⁾ Trafikkommissionen af 1936 foreslog i sin Betænkning af August 1939, at der skulde ydes yderligere Statsstøtte til de mere betydningsfulde af Privatbanerne og Moratorium for de tidligere Laan.³⁾ Paa Grund af Krigen maatte dette Forslag henlægges indtil videre. Ved den anden Verdenskrigs Udbrud i 1939 var der ikke meget, der tydede paa en væsentlig Bedring i Banernes Økonomi. Tværtimod. Privatbanerne, som i Mellemløbetiden i meget stort Omfang var gaaet over til Motorvognsdrift med Benzin eller Olie, blev nu stillet over for Nødvendigheden af atter at anvende den bekostelige Lokomotivdrift, eller — i det Omfang det var muligt — Generatordrift. I Foraaret 1940 blev der af Statskassen ydet Laan til Istandsættelse af Lokomotiver og Installering af Generatoranlæg samt til Dækning af Underskudet. Ved Lov af 4. Maj 1942 udstraktes denne ekstraordinære Hjælp til at gælde indtil 1945/46.

Forøgelse af Statsbanernes Effektivitet.

Blandt de Foranstaltninger, som Banerne selv gennemførte for at fastholde Trafikken, er, der særlig Grund til at fremholde Takspolitikken, fordi der paa dette Omraade indtraadte et opsigtvækkende Brud med Fortidens offentlige Takster, fælles for alle.

Blandt de yderligere Foranstaltninger, som Banerne selv traf for at modvirke Bilkonkurrencen, maa ogsaa nævnes Fremskyndelse af Gods- saavel som af Personbefordringen. For denne sidste betegnede navnlig Indførelse af Lyntog fra 1935 et stort Fremskridt.

¹⁾ P. P. Sveistrup og J. A. Tork, cit. Værk, p. 50 f. ²⁾ Betænkning afgivet af Trafikkommissionen af 1939, p. 94 ff. ³⁾ Sammesteds, p. 77 ff.

Samarbejde mellem Baner og Biler.

Færdselsloven af 1. Maj 1923 var det første Forsøg, som herhjemme blev gjort for at regulere Bilkørslen til Fordel for Jernbanerne. Ifølge Loven maatte Rutebilkørsel med Personer ad en bestemt Rute inden for Købstæderne og Flækkerne kun finde Sted efter skriftlig Tilladelse meddelt af Amtsraadet og Samtykke af de kommunale Myndigheder. Den blev uden Betydning for en Regulering af Forholdet mellem Bane og Bil, Amtsraadene gav ikke sjældent Koncession paa Ruter, der konkurrerede med Banerne, og ofte blev der tilmed givet Tilladelse for konkurrerende Rutebilejere til at køre paa samme Rute,¹⁾ hvad der ikke skulde bidrage til at gøre Konkurrencen mellem Bane og Bil mindre.

Foranlediget af den yderligt skærpede Konkurrence blev der i 1925 nedsat et særligt Automobiludvalg, som blandt andet havde til Opgave at undersøge Muligheden for et Samarbejde mellem Jernbaner og Rutebiler.²⁾ Udvalgets Hovedsynspunkt var, at Rutebiltrafikken — saavel Person- som Godtrafikken, men derimod ikke Fragtmandskørsel, som ikke foregik ad bestemte Ruter — burde reguleres. Koncessionen skulde gives af de kommunale Myndigheder i Forening med Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kommissionens Betænkning blev Grundlaget for Bestemmelserne i Loven af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel, hvorefter Rutebiltrafikken herefter skulde koncessioneres, men derimod ikke den fri Vognmandskørsel. Derimod fulgte man ikke Kommissionens Forslag, hvorefter Ministeriet for offentlige Arbejder vilde have faaet en afgørende Indflydelse paa, hvor der skulde oprettes koncessionerede Ruter. I Stedet for gav Loven Kommunerne den afgørende Myndighed i dette Spørgsmaal. Det fastsloges nemlig, at naar der var Tale om at give en Koncession, skulde Amtsraadet og de øvrige interesserede Kommuner forelægge Sagen for Ministeriet for offentlige Arbejder, for at det kunde undersøge, om den paagældende Kørsel kunde faa Betydning for Jernbanerne. Var dette ikke Tilfældet, stod det kommunale Raads Beslutning ved Magt. Var det Tilfældet, stod det ogsaa ved Magt, saafremt der i det kommunale Raad opnaaedes tre Fjerdedeles Majoritet til Fordel for Rutens Oprettelse. Ligeledes kunde det kommunale Raad med tre Fjerdedeles Majoritet beslutte, at Ruter, som Ministeriet ønskede nedlagt, skulde opretholdes.

Som Følge af denne Bestemmelse blev Loven af 1927 praktisk taget uden større Betydning. Man ønskede i Amterne i stor Udstrækning at bevare Omnibusruterne uforandret uden Hensyn til Konkurrencen med Jernbanerne, og som Følge af Bestemmelserne om de tre Fjerdedeles Majoritet stod Ministeriet for offentlige Arbejder magtesløs³⁾.

Under disse ugunstige Forhold søgte Ministeriet ad anden Vej at gennemføre Samarbejde mellem Bane og Bil. I 1931 traf Statsbanerne en Overenskomst med Sønderborg Amtsraad, hvorefter Staten skulde overtage og ombygge Sønderborg-Mommark-Banen mod at faa Eneret paa Rutebilkørslen i Amtet. Herigennem vilde Statsbanerne kunne holde sig sig skadesløse ved Driften af Jernbanen og selv faa Lejlighed til ved en Rutebildrift i større Stil indenfor et helt Amt at vinde Erfaringer om Samarbejdet

¹⁾ Kommissionsbetænkningen af 1923, p. 27. ²⁾ Betænkning af det af Ministeriet for offentlige Arbejder 1925 nedsatte Udvalg 1927. ³⁾ Trafikkommissionen af 1939. Betænkning, p. 199.

mellem Bane- og Bildrift under fælles Ledelse. Denne Overenskomst blev stærkt om- diskuteret under de følgende Behandlinger i Folketinget. Ordføreren for det konser- vative Parti, Korsgaard, nærede store Betænkeligheder ved at lade Statsbanerne overtage Rutebiltrafikken. Als markerede maaske Indledningen til en hele Landet omfattende statslig Rutebiltrafik, og han ønskede ikke Udvidelse af Statsdriften paa det private Erhvervslivs Bekostning. Ogsaa Repræsentanter for Venstre var i Prin- cippet mod en statsdrevet Rutebildrift, omend Partiet i foreliggende Tilfælde fandt Ordningen hensigtsmæssig. Lovforslaget var hermed sikret og udkom som Lov den 7. April 1932¹⁾.

Rutebilerne paa Als var de første, som blev overtaget og drevet af Statsbanerne. Resultatet faldt heldigt ud, og de følgende Aar erhvervede Statsbanerne de fleste af de Personruter, som direkte konkurrerede med Banerne. Ved Udgangen af 1938— 1939 drev Statsbanerne 60 Ruter af ialt godt 700, og Statsbanerne raadede hermed over godt 3000 km Omnibusruter. Det vil sige, at Statsbanerne havde et større Antal Kilometer Automobilruter at betjene end Kilometer Jernbane²⁾.

For Personbefordringens Vedkommende betød de statsdrevne Ruter, at Konkur- rence mellem Bane og Rutebil i hvert Fald for visse Egnes Vedkommende var bragt til Ophør. Anderledes med Godsbefordringen. Ifølge Loven af 1927 kunde der kun være Tale om en Regulering for Fragtmandskørslen ad bestemte Ruter. Men denne spillede kun en ringe Rolle i Forhold til den Godstransport, der blev præsteret af de saakaldte frie Vognmænd og »Firmabilerne«. Den eneste Form for Samarbejde, man før den anden Verdenskrigs Udbrud opnaede mellem Baner og Bil paa dette Omraade, var Afslutning af Overenskomster med private Vognmænd om Udbring- ning og Afhentning af Gods til og fra Stationerne. Den frie Vognmandskørsel var ifølge Trafikkommissionen af 1939 et Omraade, som paa en eller anden Maade burde reguleres af Statsmagten³⁾.

Nedlæggelse af Baner.

Nedlæggelse af Sidebaner som Led i Bestræbelserne paa at forbedre Statsbanernes Rentabilitet var et Middel, man kun anvendte med stor Betænkelighed. Det var nemlig forbundet med store Vanskeligheder at vurdere en Sidebanes Berettigelse eller Ikke- Berettigelse. Et afgørende Kriterium ved Vurderingen heraf var ikke, om Sidebanen gav et større eller mindre Underskud, men om den var en Trafikfaktor af afgørende Betydning for vedkommende Egn, om den overvejende Del af Egnens Transportbehov besørgetes af Banerne, og om Banens Trafik uden større Ulemper for den lokale Be- folkning kunde afvikles af Biler⁴⁾. Tilmed var det vanskeligt at overskue Virkningerne af en Sidebanes Nedlæggelse for Statsbanernes Økonomi, fordi en Sidebane er et Led i et samlet Trafiknet.

Banenedlæggelsen tog sin Begyndelse i Sønderjylland, hvor man fra 1926 begyndte Nedlæggelse af samtlige Amtsbaner. Ved Lov af 7. April 1932 nedlagde Staten end- videre Banestrækningen Tørsbøl-Padborg og Vester Sottrup-Skelde, som begge gav et meget betydeligt Driftsunderskud, og hvis Trafik i det stærkt begrænsede Opland

¹⁾ Rigsdagst. 1931/32 A, Sp. 6597 ff. F. F. 3508, 3519 ff, 3536 ff. ²⁾ Statsbanernes Aarsberetning.

³⁾ Trafikkommissionen af 1939. Betænkning, p. 43. ⁴⁾ Erklæring for Ministeriet for offentlige Ar- bejder til Folketingsudvalget.

kunde besørages af Automobiler. Ved en Lov af 20. Maj 1933 blev Hvalsø-Ringsted, Skern-Videbæk, Røde Kro-Bredebo og Tønder-Højer Banernes Skæbne lagt i Ministerens og Finansudvalgenes Hænder. Det bestemtes nemlig, at en Nedlæggelse kunde finde Sted med Finansudvalgenes Tilslutning, naar det havde vist sig, at en Forenkling af Driften ikke havde ført til et bedre økonomisk Resultat. I 1935 foreslog Ministeren for offentlige Arbejder, Friis-Skotte, en Nedlæggelse af Himmerlandsbanerne: Viborg-Aalestrup og Hobro-Løgstør. Man blev dog enige om at udskyde Spørgsmaalet. Men Spørgsmaalet om disse og flere andre Baners Nedlæggelse rejstes igen af Trafikkommissionen af 1939¹⁾.

Den anden Verdenskrig og — omend i mindre Grad — ogsaa Efterskrigstiden har midlertidigt tilsløret Problemet Bane kontra Bil. Under Krigen maatte Hovedparten af Automobiltrafikken nedlægges, og Banerne opnaaede igen den Monopolstilling indenfor Landtrafikken, som de havde haft i omtrent trekvart Aarhundrede. I Efterkrigstiden har Valutamangel hindret en Genoptagelse af Automobiltrafikken i sit tidligere Omfang paa Grund af Mangel paa Materialer og Brændselsstoffer og paa Grund af Vognparkens Forældelse. Men her er sandsynligvis kun Tale om en Overgangsperiode af kortere eller længere Varighed, hvorefter Konkurrencen mellem de to Trafikmidler igen vil blive skærpet. Om Problemet Bane kontra Bil vil blive saa tilspidset, som Tilfældet var i 1930'erne, er imidlertid afhængigt af den Transportpolitik, der bliver ført. Indledes der ikke en ny Transportpolitik, hvorefter den nuværende ukontrollerede Adgang til Lastbilkørsel reguleres, da er det sandsynligt, at Bilkonkurrencen ogsaa i Fremtiden vil tvinge Statsbanerne til Nedlæggelse af en Række sekundære Linier. 100 Aar efter den første Banes Aabning er Forholdet til Bilerne saaledes det altoverskyggende Problem for Statsbanerne.

¹⁾ Rigsdagst. 1934/35 B, Sp. 1659.