



## Dansk Jernbanepolitik i Trediveerne og Fyrrerne.\*)

R. Berg,

[http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/nto/nto\\_3rk-PDF/nto\\_3rk\\_0004\\_88116.pdf](http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/nto/nto_3rk-PDF/nto_3rk_0004_88116.pdf)

pdf genereret den : 24-1-2006

## Dansk Jernbanepolitik i Trediveerne og Fyrreerne. \*)

Af

R. Berg,

Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

---

### I.

Naar man betragter den danske Handelspolitik i første Halvdel af dette Aarhundrede, vil man finde, at der er en Tanke, der præger hele Tiden og leder alle dens Bevægelser, det er Ønsket om, at Danmark — og da særlig København — atter maatte komme til at indtage den fremtrædende Stilling i kommerciel Henseende, som den indtog i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede — i »den store glimrende Handelsperiode«.

København som Stapelstad for oversøiske Varer og som ubetinget Beherskerinde af Handelen paa Østersøhavnene, var det Maal, mod hvilket alt Arbejde rettedes, men uden Resultat. Man kunde ikke se, at Forholdene nu vare helt anderledes end før, og at

---

\*) Kilderne til nærværende Afhandling ere de originale Aktstykker, der opbevares i Rigsarkivet og Udenrigsministeriets Arkiv. Enkelte Oplysninger ere hentede fra en Afhandling af Wehrmann i »Zeitschrift für lübeckische Geschichte« 5te Bind med Titel: »Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnverbindungen Lübecks«.

## Dansk Jernbanepolitik i Trediveerne og Fyrreerne. \*)

Af

R. Berg,

Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

---

### I.

Naar man betragter den danske Handelspolitik i første Halvdel af dette Aarhundrede, vil man finde, at der er en Tanke, der præger hele Tiden og leder alle dens Bevægelser, det er Ønsket om, at Danmark — og da særlig København — atter maatte komme til at indtage den fremtrædende Stilling i kommerciel Henseende, som den indtog i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede — i »den store glimrende Handelsperiode«.

København som Stapelstad for oversøiske Varer og som ubetinget Beherskerinde af Handelen paa Østersøhavnene, var det Maal, mod hvilket alt Arbejde rettedes, men uden Resultat. Man kunde ikke se, at Forholdene nu vare helt anderledes end før, og at

---

\*) Kilderne til nærværende Afhandling ere de originale Aktstykker, der opbevares i Rigsarkivet og Udenrigsministeriets Arkiv. Enkelte Oplysninger ere hentede fra en Afhandling af Wehrmann i »Zeitschrift für lübeckische Geschichte« 5te Bind med Titel: »Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnverbindungen Lübecks«.

Hindringer havde optaarnet sig, som det lille sønderlemmede Land umuligt kunde rydde til Side. Der var først Landets dybe Fattigdom efter Krigen med England, Statsbankerotten og den deraf flydende Lammelse af næsten al Foretagsomhed og dernæst Fremkomsten af Konkurrenter, der efterhaanden tilrev sig mere og mere af den Handel, København tidligere havde besiddet. Hovedstaden blev mere og mere isoleret og levede kun paa Levningerne af fordums Storhed. De danske Provinskøbstæder, som tidligere havde været afhængige af Hovedstadens Handel, dreve nu saa godt som alle deres Forretninger med Hansestæderne, der ved deres Kapitalmagt havde vidst at gøre sig til Eneherskere over den største Del af Danmarks Handel. De hamburgske »Probenreutere« sværmede over hele Landet og solgte Varer til en Pris, til hvilken København umuligt kunde levere dem for — ja saavidt dreves Konkurrencen, at det blev billigere for københavnske Detaillister at tage deres Varer fra Hamburg end fra Hovedstadens Handelshuse.

Endnu en væsentlig Hindring for den fri Udfoldelse af Københavns Handel var Øresundstolden. Denne Afgift, der i Begyndelsen af Aarhundredet var fastsat til 1 pCt. af Varens Værdi, var ved Seddelkursens Stigning og andre Omstændigheder efterhaanden bleven særdeles trykkende, ja næsten ødelæggende for Københavns Handel. Varer til det østlige Tyskland, der tidligere udelukkende vare gaaede over København som den naturligste Vej, befordredes nu over Hamburg, hvorfra det blev billigere at tage Varerne, selv til Steder, hvortil der udfordredes en meget lang Transport pr. Axe. Som Exempel kan anføres, at Fragten

fra Hamburg til Breslau pr. Axe for 1000 engelske Centner Kaffe kostede 1,533 Mk. Banco, medens Øresundstolden med Tillæg af Porto og Provision i Helsingør alene løb op til 1,731 Mk. Banco.\*)

Trods alle disse Hindringer vedblev man dog at leve i den Tro, at Storhandelen var Danmarks egentlige økonomiske Livsopgave. Alt, hvad der kunde gøres for at værne om den Smule, der var bleven tilbage af den, blev gjort.

Et af de Forhold, som Regeringen særligt rettede sin Opmærksomhed paa, var den store internationale Trafik mellem nord- og østersøiske Havne. Af Handelsveje, som forbandt disse to Have, existerede der den Gang kun fire, som kunde komme i Betragtning, nemlig Øresund, den slesvig-holstenske Kanal, Ruten gennem Elben og Kanalerne Stecknitz og Trave, der forbandt Lübeck med Nordsøen, og endelig Landevejen mellem Hamburg og Lübeck.

Det gjaldt her for Regeringen om at sørge for, at Øresundsruten kunde beholde sin naturlige Overvægt. Ved denne Politik opnaaede man nemlig baade at tage en betydelig Indtægt af Øresundstolden og at hæve Københavns Handel, samtidig med, at man modvirkede Konkurrenterne, Hamburg og Lübeck, ved at drage Varestrømmen bort fra de Veje, der førte gennem deres Havne. Men det var ikke blot den Trafik, der naturligt maatte gaa gennem Øresund, man søgte at holde paa. Man vilde have mere endnu og søgte derfor at drage den Nordøstersøtrafik, der søgte Hamburg og Lübeck, som Mellemlid, gennem dansk

---

\*) Jfr. M. Rubin: Frederik VI's Tid. Kbhvn. 1895, Side 429.

Territorium, dels gennem den slesvig-holstenske Kanal og dels ad Landevejen mellem Altona og Kiel, hvilke to Byer man saa meget som muligt vilde puste op som Konkurrenter til Hamburg og Lübeck.

Et Held for den af Danmark i denne Henseende førte Politik var det, at Regeringen tildels var Herre over de Forbindelsesveje mellem Nord- og Østersøen, der forbandt Hamburg og Lübeck. Landevejen mellem disse to Byer førte saaledes gennem Holsten og Stecknitz og Trave Kanalerne gennem Lauenburg.

Den danske Regering vaagede da ogsaa ængsteligt over, at Trafiken ad de sidstnævnte Forbindelsesveje ikke tog noget Opsving, og den benyttede ethvert Middel, der stod til dens Raadighed, for at forhindre dette.

Man førte en stadig passiv Krig med Hansestæderne paa dette Punkt. Da Hamburg og Lübeck saaledes tænkte paa at faa Landevejen, der forbandt dem indbyrdes, forvandlet til en Chaussé, der bedre vilde være i Stand til at fyldestgøre de Krav, som Varetrafiken krævede, lod Frederik VI afgaa et Reskript til General-Toldkammer- og Kommercekollegiet med Forespørgsel om, hvorvidt der ikke »med Hensyn til den Fare, der ved denne Vejforbedring vilde opstaa for den danske Transithandel, kunde gøres noget for at forbedre Transportforholdene gennem den slesvig-holstenske Kanal«. Det maatte for enhver Pris undgaaes, at Hamburg-Lübeck Landevejen ydede bedre Betingelser end de danske Forbindelsesveje. Da Senaterne i Hamburg og Lübeck efter at have forbedret deres Del af den nævnte Vej i Aaret 1830 henvendte sig til den danske Regering for at faa den til at tage

sig af den Strækning, der passerede det danske Territorium, blev der et godt Stykke ind i 1831 svaret dem, at naar den danske Regering vilde bygge en Chaussé, der forbandt Lübeck og Hamburg med hinanden, saa vilde den ikke vælge en Retning, ved hvilken ikke et eneste Punkt af Betydning blev berørt, men derimod en Retning, der gik over Oldesloe, Elmenhorst og Wandsbeck, men ogsaa dette vilde først ske, naar Altona-Kiel Chausseen var fuldendt og da kun paa Betingelse af, at der ikke var andre vigtigere Bygningsarbejder at foretage i Hertugdømmerne og at Arbejdet kunde udføres uden at paalægge Indbyggerne nye Byrder. Med dette Svar var Hansestæderne dog ikke fornøjede, og de søgte derfor underhaanden at faa deres Vilje fremmet paa anden Maade. I Aaret 1831 var der aabnet en Dampskibsrute mellem St. Petersborg og Lübeck, i hvilken den russiske Kejser var Aktionær. Man henvendte sig derfor til det russiske Hof med Besværing over, at den slette Tilstand af Landevejen mellem Hamburg og Lübeck kunde blive Aarsag til, at den nævnte Dampskibsrute ikke vilde svare Regning, da baade Personer og Gods, der skulde befordres videre, vanskeligt kunde benytte den og derfor søgte andre Ruter til Skade for den nye Dampskibsfart. Den russiske Regering tog sig ogsaa af Sagen og henvendte sig til den danske Regering med Henstilling om at gøre noget for Vejen. Ogsaa andre Regeringer, navnlig den franske, der sendte mange Kurerer ad denne Rute til St. Petersborg, støttede de russiske Bestræbelser. Disse Henvendelser kunde man selvfølgelig ikke tage med samme Ro som de, der vare fremkomne fra Lübeck og Hamburg, og Reger-

ingen blev derfor nødt til paany at overveje Sagen og afgav i Oktober 1832 den Besked, at Kongen havde befalet, at der skulde lægges en Chaussé over Oldesloe, samtidig med, at der var givet Ordre til at paaskynde alle forberedende Arbejder saa meget som muligt.

Som det ses, undgik man saa vidt muligt at give positive Løfter. Det gjaldt blot om at vinde Tid.

Hvor længe man havde kunnet holde sig paa dette passive Standpunkt, er vanskeligt at vide. Det skulde imidlertid kun vare kort Tid, inden Fremskridtet paa Befordringsvæsenets Omraade nødte Regeringen til at gaa mere handlende til Værks.

Det var Jernbanerne, som nu begyndte at vinde frem og tildrage sig den almindelige Opmærksomhed som det Befordringsmiddel, der vilde være i Stand til revolutionere alle hidtil bestaaende Handelsforhold og Handelsforbindelser. Efter at Jernbanen mellem Liverpool og Manchester var bleven aabnet i 1830 og hurtigt havde vist sin Overlegenhed over alle hidtil benyttede Befordringsmidler, var der i Løbet af faa Aar efter denne Begivenhed næsten ikke et Land paa det europæiske Fastland, hvor man ikke tænkte paa at bygge Jernbaner.

Det er forstaaeligt, at en Rute, som den mellem Lübeck og Hamburg, hurtigt maatte drage Opmærksomheden hen paa sig som en af dem, der var særligt egnet til Anlæg af en Jernbane. Der dannede sig ogsaa hurtigt i London en Komite af nogle Forretningsmænd, der vilde sætte sig i Spidsen for en saadan. De fornødne Undersøgelser og Nivelleringer bleve foretagne hemmeligt, uden den danske Regerings Tilladelse, og Indbydelse til Aktietegning udstedt. Anlægsomkost-



ningerne beregnedes til 280,000 £, og man antog at kunne gøre Regning paa en Trafik af 72,000 tons Gods og 20,000 Rejsende aarligt, hvilket mod en Fragt af c.  $\frac{1}{2}$  sh. pr. Centner af Gods og 8 sh. for hver Rejsende vilde give en aarlig Indtægt af 44,000 £. Trak man derfra 34—36 pCt. til Forrentning og Bestyrelsesomkostninger, kom man til et aarligt Overskud af 10 pCt. af Anlægskapitalen. Da man imidlertid gjorde Regning paa, at Færdslen hurtigt vilde blive forøget til det dobbelte, troede Komiteen strax fra Begyndelsen af at turde love en Rente af 20 pCt.

Omtrent samtidigt med dette Project fremkom der i Mecklenburg en anden Plan, der gik ud paa at anlægge en Jernbane fra Wismar til Boizenburg ved Elben, over hvilken der ved Hjælp af en Færge skulde søges Tilknytning til det hannoveranske Jernbanenet, som var under Overvejelse.

Ved disse to Anlæg vilde der blive skabt to nye Forbindelsesveje mellem Nord- og Østersøen, der kunde blive meget faretruende for de herskende danske Handelsinteresser, og som vilde skabe en virksom Konkurrence med de bestaaende Ruter gennem Øresund og Holsten. Herved vilde ikke blot Indtægten af Sundtolden lide en betydelig Nedgang, men ogsaa Altonas og Kiels Interesser faa et Stød, som de ikke kunde bære.

Det var derfor ikke uden Grund, at disse Planer tildrog sig den danske Regerings højeste Opmærksomhed og vakte dens Betænkelighed. Det var klart, at her maatte gøres noget. Banen gennem Mecklenburg kunde man ikke forhindre, derimod forholdt det sig anderledes med den paatænkte Hamburg-Lübeck

Jernbane. Denne maatte nødvendigvis føres gennem dansk Territorium, og man havde det derfor i sin Magt at nægte Koncession paa dens Bygning. Denne Udvej vilde man ogsaa helst have benyttet, hvis man ikke havde været paa det rene med, at det i Længden vilde blive umuligt at opretholde en Nægtelse.

Imidlertid var Aktieselskabet til Bygning af Lübeck—Hamburg Banen blevet dannet. Planen havde strax vakt stor Deltagelse og var bleven støttet af et betydeligt Antal Handelshuse i Altona, Hamburg og Lübeck samt af en Del Godsejere i Holsten. Allerede i August 1834 havde man henvendt sig til den danske Regering og af den faaet Tilsagn om, at Planen skulde blive prøvet. Kommiteen var vel ikke uvidende om, at man ikke betragtede Planen med milde Øjne i København, men den haabede dog ved forskellige Indrømmelser at kunne erhverve den danske Regerings Tilladelse. Man tilbød saaledes at lade Banen udgaa fra Altona, at afgive en  $\frac{1}{10}$  af Overskudet til den danske Statskasse og vilde heller ikke være uvillig til at indrømme en Transittold paa de Varer, der befordredes paa Jernbanen. I det Hele taget ansaa Englænderne nærmest Underhandlingen med Danmark for en ren Forretningssag, ved hvilken det kun gjaldt om at byde tilstrækkeligt for at erhverve det, man ønskede. I Indbydelsen til Aktietegningen hedder det saaledes, at der ved Tegningen skulde erlægges et kontant Indskud af  $2\frac{1}{2}$  pCt. for hver Aktie til Bestridelse af »Udgifter til Erhvervelse af Kongen af Danmarks Tilladelse og andre nødvendige Omkostninger«. For at understøtte Planen udgav man endvidere en temmelig omfangsrig Piece, der tilegnedes

Kongen af Danmark, og hvori man søgte at bevise, at den hele Nedgang, Sundtolden vilde komme til at lide, i det højeste kunde beløbe sig til c. 67,000 Mark. At tale om Sundtolden var imidlertid at røre ved Sagens ømme Side, og det skulde vel heller ikke fremme Planen synderligt, at Piecen endte med nogle temmelig uforskammede Bemærkninger om, at hvis Regeringen ikke bevilgede Banen, vilde den komme til at staa under Paschaen af Ægypten, samt at det nu stod i dens Magt at gaa ind paa Banen paa fordelagtige Betingelser, men at der vilde komme en Tid, da den blev nødt til at bevilge den uden nogensomhelst Godtgørelse.

Fra den danske Regerings Side kunde man ikke nægte Sandheden af den sidste Sætning, og det gjaldt derfor om at komme den engelske Plan i Forkøbet. Den eneste Maade dette kunde ske paa, var imidlertid — selv at bygge en Jernbane i Holsten, der kunde overflødiggøre det engelske Project. Til at overveje dette Spørgsmaal blev der derfor ved kongl. Resolution af 10. December 1835 nedsat en Kommission, der fik til Opgave at undersøge, mellem hvilke Punkter man rettest burde anlægge en Jernbane i Holsten til Forbindelse af Nord- og Østersøen. Denne Kommission, hvis ledende Kraft blev den senere saa bekendte Slesvigholstener, Etatsraad Francke, der den Gang var Deputeret i General-Toldkammer- og Kommercekollegiet, sorterede i de første Aar under sidstnævnte Kollegium, men fik senere Ret til direkte Indstilling til Kongen og blev saaledes Danmarks første officielle Jernbane-autoritet.

Til denne Kommission blev Forhandlingerne med

den engelske Komité henlagt og fortsattes nu gennem flere Aar. Havde Englænderne fra Begyndelsen af næret den Tro, at de nok vilde overvinde den danske Regerings Betænkeligheder, naar blot de gjorde de fornødne Offre, saa blev de nu efterhaanden overtydet om, at det vilde blive umuligt. De Henvendelser, der bleve rettede til Regeringen, modtoges enten med den Bemærkning, at man skulde overveje dem, eller ogsaa blev de slet ikke besvarede. Da der nu desuden var opstaaet Misforstaaelse med Aktionærerne paa Fastlandet angaaende Selskabets Bestyrelse, lod man sig efterhaanden overtyde om, at man ingen Veje kunde komme med Danmark og opløste, efter en sidste forgæves Henvendelse, Selskabet i Aaret 1839. Paa samme Maade var det gaaet andre Selskaber paa Fastlandet, som søgte at danne sig med det samme Formaals for Øje.

Allerede et Par Aar forinden det engelske Selskab opløstes, var der imidlertid indtraadt en Reaktion i Begejstringen for Jernbanerne. Man frygtede for, at de vilde bringe altfor store Forandringer i de bestaaende Forhold, og var desuden bange for den store Aktiesvindel, der havde været forbundet med de første Jernbaner. De enorme Kapitaler, der fordredes, ansaas det for aldeles umuligt at faa forrentede. Man ræsonnerede som saa: Kan en Chaussé kun daarligt vedligeholdes ved de Vejpenge, der erlægges, saa vil det være endnu mere umuligt, at en Jernbane kan svare Regning. Den Besparselse af Tid, som Befordringen paa Jernbanerne vilde medføre, brød man sig den Gang ikke om. »Den græd aldrig for Guld, som aldrig Guld ejede«.

Under disse Omstændigheder blev flere og flere Jernbaneprojekter opgivne, blandt andet ogsaa det mecklenburgske fra Wismar til Boizenburg. Hermed faldt en af de Planer, som havde vakt den danske Regering til Handling, og da man desuden vidste, at man altid kunde magte Lübeck-Hamburg Projektet, saa var den Sten, som havde tynget Regeringens Hjærte, faldet bort, og dermed tillige Forudsætningerne for Regeringens egen Jernbaneplan. Man kunde ganske rolig lade alt blive ved det gode gamle. Frederik den 6tes Regering var ikke de store Initiativers Regering, og man besluttede derfor foreløbigt at stille Sagen i Bero. Flere Andragender, der indkom fra Private om at maatte bygge Jernbanen, bleve afslaaede.

Ret længe fik Regeringen dog ikke Lov til at hvile. Tiden lader sig nu engang ikke skrue tilbage. Bygningen af Jernbaner gik sin raske Gang overalt i Evropa. I Nabolandene Hannover og Mecklenburg blev Spørgsmaalet om Jernbaner taget op paany, og det blev da klart for Regeringen, at den umuligt kunde holde sig tilbage. Allerede 1839 blev Spørgsmaalet om en Jernbane i Holsten derfor taget under fornyet Overvejelse »for ved et saadant Anlæg at komme forud for Nabostaterne og sikre sig den Fordel, som en Linje gennem Holsten formedelst denne Landsdels geografiske Beliggenhed vil byde«. Man ansaa det desuden for formaalstjenligt »med Hensyn til Hamburgs og Lübecks Bestræbelser, at give den offentlige Mening et fast Holdepunkt om hvilken Retning Regeringen syntes bedst om.«

I Jernbanekommissionen havde man fra Begyndel-

sen af været enig om, at Banens Endepunkter maatte være Altona, Kiel eller Neustadt.

Begge Retningslinjer bleve nivellerede af Statens Ingeniører og Anlægsomkostningerne for hver af Retningerne Altona—Neustadt eller Altona—Kiel ansloges til 4 Millioner Rigsdaler.

Efter hele den Tendens, der var raadende i Regeringen og efter den Anledning, der havde givet Aarsag til Jernbanekommissionens Nedsættelse, kunde man ikke komme til anden Anskuelse, end at den paatænkte Bane nødvendigvis maatte føres mellem disse Punkter. En Bane med et andet Udgangspunkt end Altona vilde ikke opfylde det Formaal, man tilsigtede, nemlig at forhindre Transithandelen fra at komme paa Hamburgs og Lübecks Hænder.

Denne Anskuelse vakte imidlertid betydelig Modstand i Slesvig. Ganske vist vilde man ogsaa her fremfor alt se Transithandelen bevaret for Danmark, men man frygtede for, at Hamburg ved Altona—Kiel Banen vilde tilrive sig en endnu større Del af den danske Handel end den, den besad i Forvejen, og derved fuldstændig faa Herredømmet over den Smule Forretning, der var bleven tilbage for den danske Handelsstand.

Samtidig med at Planerne om Jernbanen mellem Altona og Kiel begyndte at fæstne sig i Regeringen, havde man derfor i Slesvig gjort alt muligt for at faa den til at opgive denne Retning og i Stedet derfor vælge en Linje mellem Tønning over Husum til Flensborg. Allerede 1837 var man fremkommet med Andragende om en saadan Jernbanelinje, men Sagen var den Gang bleven henlagt tilligemed Altona—Kiel Jern-

banespørgsmaalet. Da Regeringen 1839 paany tog Sagen under Overvejelse, kom ogsaa Flensborg—Husum—Tønning Banens Forkæmpere paa Benene og androge om Eneret for deres Bane. Man mente ved en saadan Linje at kunne virke til, at Landets Produkter hurtigt kunde blive befordrede til Rigets vestlige Grænse, hvorfra de pr. Skib kunde komme samtidig med de andre Vesterhavsstaters Skibe til de store Handelsstævner og deltage i Konkurrencen paa Verdensmarkedet. Man var overtydet om, at hvor en Jernbane vilde munde ud ved Vesterhavet vilde der af sig selv opstaa en stor Stapelplads for Landets Produkter, og det vilde ikke længere være nødvendigt at søge Afsætning for dem udenlands og derved overlade Udlandet en Del af Fortjenesten. Disse Fordele vilde ikke alene komme Hertugdømmet og de Byer tilgode, der forbandtes ved Jernbanen, men ogsaa Kongeriget og fremfor alt Hovedstaden. Ligesaa fordelagtig som Udførselen stillede sig, vilde Indførselen over denne Linje blive, idet man kunde forsyne Østersøegnene med deres Behov hurtigere, end det kunde ske ad de sædvanlige Vandveje, og ligesaa hurtigt som fra Hamburg. En saadan Bane vilde sikkert kunne drage den Speditionshandel, som nu gik over Hamburg og Lübeck, til sig, og en ganske naturlig Følge heraf vilde være, at Hamburg ophørte med at være Markedsplads for Danmarks Produkter, og den Fordel, som den herved havde vundet, komme en dansk Handelsplads til Gode. Desuden vilde Jernbanen i Slesvig i politisk Henseende have den Fordel fremfor Altona—Kiel Banen, at den ikke kom til at ligge indenfor det tyske Forbunds Grænser. Ansøgerne nærede heller ingen Frygt for,

at deres Bane ikke skulde kunne betale sig, naar den blot ingen Konkurrent fik i en Linje ved Elben. Til Støtte for den slesvigske Bane agiteredes der voldsomt i Pressen, og flere Brochurer søgte at bevise Banens Rentabilitet samt fremhævede derhos, at Flensborg—Husum—Tønning Banen var et særligt nationalt Foretagende, som det absolut maatte være i Statens, navnlig i Kongerigets, Interesse at fremme fremfor en Jernbane i Holsten, der kun kunde hæve Hamburg og dens »Forstæder« Altona og Glückstadt. Man lagde ikke Skjul paa, at hvis Regeringen vilde fremme Altona—Kiel Banen, var det kun fordi den blev ledet af ensidige holstenske tyskvenlige Kræfter.

Ved Fremkomsten af disse Andragender bragtes baade Regeringen og Jernbanekommissionen i en ubehagelig Klemme. Det var netop paa den Tid, hvor det nationale Spørgsmaal var rejst. Hvis Regeringen derfor støttede den holstenske Jernbane, kunde det let faa Udseende af, at de fremsatte Beskyldninger for Ensidighed vare begrundede. Paa den anden Side kunde man heller ikke godt give den slesvigske Jernbane Eneret, hvis man ikke vilde opgive alt, hvad man hidtil havde kæmpet for. Spørgsmaalets Løsning lettedes dog noget ved, at man havde opgivet at bygge Altona—Kiel Banen som Statsbane, hvad der efter Jernbanekommissionens Mening kun burde ske af »højere politiske Hensyn« eller under Forudsætning af, at »nye Handelsveje kunde give Handelen en anden Retning, hvorved den blev afledet fra de hidtil benyttede Forbindelsesveje mellem Nord- og Østersøen i Hans Majestæts Stater«.

Kunde man derimod faa Private til at tage sig af



Anlægget, vilde Valget af Retningslinjen kunne stilles frit. Allerede 1839 var der blevet udfærdiget en Kgl. Bekendtgørelse om, paa hvilke Betingelser Private maatte bygge Jernbaner i Holsten. Udvidede man nu denne Bekendtgørelse til ogsaa at omfatte Slesvig, vilde man undgaa det ensidige Skin, der i den offentlige Bevidsthed hvilede over Kommissionen, uagtet man ikke kunde skjule for sig selv, at kun en Bane mellem Nord- og Østersøen vilde kunne existere.

Der fremkom da den 12. Maj 1840 en Bekendtgørelse om de Betingelser, paa hvilke det kunde overlades Private at bygge Jernbaner i Hertugdømmerne Holsten eller Slesvig mellem Nord- og Østersøen.

Som de væsentligste Punkter i denne Bekendtgørelse kan fremhæves følgende:

Naar de tre Fjerdedele af Aktiekapitalen var tegnet, vilde Regeringen tage under Overvejelse, hvorvidt den vilde støtte Anlægget ved at deltage i Aktietegningen. Det Offentliges Andel kunde dog ikke overstige  $\frac{1}{4}$  Del af den fornødne Sum. De Grundstykker, som Banen vilde faa Brug for af Landsherrens Ejendom, kunde afgives uden Vederlag. Brug af stemplet Papir eftergaves og al Indførselstold paa Jern, Bygningsmaterialier, Maskiner, Vogne etc. vilde blive tilbagebetalt. Koncessionen skulde gives paa mindst 50 Aar. Taxterne for Banens Benyttelse vilde være at stadfæste af Kongen og til at føre Kontrol med Anlægget og Driften af Banen skulde der udnævnes en kongelig Kommissarius.

Denne Afgørelse af Spørgsmaalet vakte imidlertid aldeles ikke Tilfredshed. Fra Slesvigernes Side havde man lige til det sidste haabet paa, at Regeringen skulde

give Flensborg—Husum Banen Fortrinet. Nu da det overlodes de Private selv at bygge, hvor de vilde, var man i Slesvig strax paa det rene med, at man maatte opgive Sagen, thi en Altona—Kiel Bane vilde hurtigt komme i Stand, støttet af den overlegne hamburgske Pengemagt, og derved vilde jo Flensborg Banen blive overflødig. Ligestrax opgav man dog ikke Ævret fra Slesvigernes Side. Oppositionspressen med »Fædrelandet« i Spidsen fik sat en ihærdig Agitation for de »fædrelandske« Interesser i Gang. I en Redaktionsartikel fremhævede »Fædrelandet« saaledes, at hvor meget det end elskede Friheden, saa maatte det dog kæmpe imod den, hvor den som i dette Tilfælde faktisk betød et Monopol for Altona—Kiel Banen. Bladet raader imidlertid til at bringe Sagen for Stænderne, »hvor det nok skal vise sig, hvor nøje de slesvigske Interesser falde sammen med de kongerigske«.

Samtidig med Pressekampagnen indkom der en Mængde Adresser til Kongen om dog at støtte den slesvigske Jernbanesag. I en Adresse fra Rendsburg hedder det saaledes:

»Deres Majestæts Bestemmelse vil enten bære Spiren i sig til med Tiden at emancipere den største Del af Deres Majestæts Stater fra en ved Rigdom og Forbindelse overlegen fremmed Handelsstad, eller den vil være Borgen for Opretholdelsen af en stedsevarende aarlig umaadelig Tribut til hin Stad; bliver denne Tribut sparet og anvendt til den videre Udvikling, saa vil den en Gang forskaffe vort Fædreland en aldrig anet indre Kraft, og om den endelig først efter Aar vil ses i sin fulde Udstrækning, ville vore Efterkommere dog bevare i taknemlig Erindring Navnet paa

Stifteren til denne Velsignelse, de ville nævne den for deres Børn, den Sæd, som Kong Christian nedlagde i en bevæget Tid i den Hensigt at forskaffe sit Land en vedvarende Velstand og dets Handel en gradvis Emancipation fra Hamburgs Overherredømme. — — — Vi tvivle ikke om, at vor ophøjede Konges Visdom vil tilbagegive ethvert Forsøg paa at offere Landets almindelige Interesser«.

Denne Adresse er typisk for alle de andre, der fremkom fra saa godt som alle de slesvigske Købstæder. Det er ganske karakteristisk at lægge Mærke til, hvor fædrelandssindede og dansksindede Slesvigere her føle sig, naar man husker paa den stærke »slesvigholstenske« Bevægelse, som allerede var begyndt at rejse sig paa dette Tidspunkt.

Men heller ikke disse Adresser hjalp Slesvigerne. Kongen nøjedes med at henvise til Bekendtgørelsen af 12. Maj 1840. Kommiteerne for Flensborg Banen besluttede derfor at forsøge, om Provinsialstænderne ikke kunde hjælpe, og da disse netop skulde samles 1840, fik man baade i Slesvig, Roskilde og Viborg Stænderforsamlinger indbragt Andragender om, at »den højtærede Stænderforsamling vilde beslutte en Petition om, at der forinden Approbation til noget Jernbaneanlæg i hvilken som helst Retning meddeles, maatte paa det nøjeste undersøges og overvejes, om ikke Jernbaneanlægget mellem Flensborg—Husum og Tønningen fortjener i Landets almindelige Interesse Fortrinet for en Jernbane, som udmunder ved Statens yderste Landgrænse«.

I Stænderforsamlingerne saa man dog mere nøgternt paa Sagen.

I ingen af Forsamlingerne vilde man gaa med til at anbefale, at Flensborg—Husum Banen fik Eneret, ja i den slesvigske Stænderforsamling var Stemningen overfor Sagen endog saa kølig, at Forslagsstillerne toge Propositionen tilbage. I Roskilde og Viborg var Modtagelsen vel noget gunstigere, og der nedsattes begge Steder Udvalg til at behandle Sagen, men Resultatet af disses Forhandlinger blev dog kun en Henstilling til Regeringen om, at Stænderforsamlingernes Udtalelse maatte blive indhentet, forinden der blev givet Tilladelse til Anlæg af nogensomhelst Jernbane for at befordre Kommunikationen mellem Nord- og Østersøen. Det Svar, Forsamlingerne fik paa deres allerunderdanigste Andragende, var imidlertid et saadant, at det nok skulde berøve dem Lysten til at gøre videre ved denne Sag. Den kongl. Resolution, der afgaves efter Jernbanekommissionens Indstilling, gik ud paa, at den kongl. Anordning af 28. Maj 1831 om Provinsialstændernes Oprettelse »ikke gav Forsamlingerne nogen begrundet Fordring paa at blive hørt, forinden der gaves nogen Jernbanekoncession, samt at almindelige Hensigtsmæssighedsgrunde, særlig den Forsinkelse, som vilde opstaa ved Afgørelsen af det omhandlede Spørgsmaal, talte imod at forelægge Forsamlingerne Bevillingen af saadanne Koncessioner til Overvejelse«.

Hermed var i Virkeligheden Spørgsmaalet om Flensborg—Husum—Tønning Banen afgjort for lang Tid. Uden den ansøgte Eneret vilde det være umuligt at skaffe den fornødne Kapital til Veje hos Private, og det var ikke at vente, at Pengemarkedet skulde staa aabent baade for det slesvigske og det holstenske Anlæg. Det var først ind i det næste Aarti, at Tra-

fiken var voxet saaledes, at Banen fra Flensborg til Husum kunde realiseres.

For Banen fra Altona til Kiel viste der sig imidlertid strax en levende Deltagelse blandt Publikum. Allerede kort Tid efter Udstedelsen af Bekendtgørelsen af 12. Maj 1840 indgik der til Regeringen Andragende om, at der paa Statens Bekostning maatte blive foretaget Nivellering af en Strækning, der fra Altona skulde udgaa i nordøstlig Retning mod Kiel. Som Svar herpaa henvistes til den nævnte Bekendtgørelse, hvorefter der i Juli Maaned ankom et nyt Andragende om Tilladelse til at lade den nævnte Linje nivellere af engelske Ingeniører. Dette bevilgedes den 21. Juli 1840, og paa Grundlag af den foretagne Undersøgelse indkom der i December s. A. Andragende om endelig Koncession, der bevilgedes den 30. December 1840.

Banen, hvis Længde vilde blive  $13\frac{1}{6}$  Mil, skulde føres forbi Neumünster, Kellinghusen, Barmstedt og Pinneberg og dernæst i Nærheden af Altona dele sig i to Arme, hvoraf den ene, der var bestemt for Persontrafikken, skulde føre ind i det indre af Altona, og den anden, der skulde tjene Godsfærdselen, gennem en Tunnel under Palmaille, skulde udmunde ved Breden af Elben. Banens Bygning antoges at kunne udføres paa  $1\frac{1}{2}$ —2 Aar. Hvad den Trafik angik, som Banen kunde gøre Regning paa, antog man, at det Antal Rejsende og den Godsmængde, der nu benyttede Altona—Kiel Chausséen, henholdsvis 56,000 Personer og 650,000 Centner Gods, vilde kunne drages over til Banen. Da man imidlertid gik ud fra, at denne Færdsel ved Hjælp af Banen hurtigt vilde forøges, ansatte

man den forventede Trafik til 160,000 Rejsende og 1 Million Centner Gods.

Af de Rejsende antoges

|         |                  |               |    |   |
|---------|------------------|---------------|----|---|
| 20,000  | at ville benytte | 1. Vognklasse |    |   |
| 40,000  | —                | —             | 2. | — |
| 100,000 | —                | —             | 3. | — |

Disse Tal ere ganske karakteristiske for Tiden. Man gik nemlig ved Fordelingen af de Rejsende mellem de forskellige Vognklasser ud fra, at disse vilde blive benyttede i samme Forhold som de gamle Postbefordringsmidler, saaledes at Rejsende, der ellers benyttede Extrapost eller Diligence, vilde benytte I Vognklasse, de, der benyttede Dagvogne, II Vognklasse, medens Fragtvoغنspublikummet, samt »Bønder og andre simple Folk«, der ellers vandrede til Fods, vilde vælge III Vognklasse.

Taxterne for Befordringen mellem Altona og Kiel ansattes til 9 Mk. for I Kl., 6 Mk. for II Kl. og 3 Mk. for III Kl. samt 8 sk. pr. 100 Pd. for Gods.

Driftsomkostningerne antoges at ville udgøre henholdsvis 55, 44,  $37\frac{1}{2}$  og  $3\frac{1}{4}$  sk., saa at Indtægten paa Grundlag af den kalkulerede Færdsel kunde sættes til 603,750 Mark, hvad der vilde kunne forrente Aktiekapitalen, 1,850,000 Specier, med 8,79 pCt.

En saadan Rente blev det anset for aldeles nødvendigt at love, hvis man vilde gøre sig Haab om at skaffe den fornødne Kapital til Foretagendet, da det ikke var til at tænke paa, at Indlandet alene vilde være i Stand til at stille saa stor en Sum paa Benene.

I Begyndelsen gik det ogsaa ret smaat med Aktietegningen, men længe varede det ikke, før Foretagendet

vakte Interesse paa Pengemarkedet og Kapitalerne strømmede til. I Løbet af faa Aar blev Banen fuldført og aabnedes allerede i Juni 1844 for Driften under Navn af Christian den 8des Nordøstersøjernbane — og kom saaledes i sit Navn til at bære et Vidnesbyrd om den Politik, der havde ført til dens Bygning, og som ved den fejrede en af sine sidste Triumfer.

## II.

Den samme Politik, der havde været raadende overfor den oprindeligt paatænkte Jernbaneforbindelse mellem Hamburg og Lübeck, og som havde ført til Anlægget af Altona—Kiel Jernbanen, blev ogsaa bestemmende for Danmarks Stilling til de Jernbaneanlæg, der i Begyndelsen af 40erne vare under Overvejelse i Nordtyskland.

Flere af disse vilde nemlig komme til at danne nye Forbindelsesveje mellem Nord- og Østersøen, og det var derfor naturligt, at den danske Regering i Overensstemmelse med hele sin tidligere Optræden, vaagede med et mistænksomt Blik over, hvad der passerede i Nabolandene.

Denne Opmærksomhed gjaldt særlig de Planer, som Mecklenburg havde under Overvejelse, og som gik ud paa at hjælpe Byerne Rostock og Wismar i Konkurrencen med de andre Østersøhavne, navnlig Kiel og Lübeck. Dette haabede man at kunne opnaa ved Anlæg af en Jernbane fra de nævnte Byer til Boizenburg, hvorfra man ved en Færge over Elben kunde faa Forbindelse med det paatænkte hannover-

anske Jernbanenet og dermed med hele det vestlige Tyskland. Kom en saadan Forbindelse i Stand, nærede man Haab om at kunne drage en stor Del af Østersø-trafiken gennem Mecklenburg samt gøre Wismar til en stor Stapelstad, der med Tiden kunde gøre Lübeck Rangen stridig.

Det er klart, at denne Plan umuligt kunde tiltale den danske Regering, thi ved dens Virkeliggørelse vilde der jo ikke blot være skabt en ny Nord-Østersø-Forbindelse (gennem Elben til Boizenburg og derfra til Wismar) men ogsaa en Konkurrent til Kiel og den paatænkte nye Jernbane, der skulde udgaa derfra til Altona.

Ogsaa de Jernbaneplaner, som vare under Overvejelse i Hannover, gav den danske Regering Anledning til Betæneligheder. Disse gjaldt især den hannoveranske Hovedbanes Udmundingspunkt, hvortil man havde udset enten Hamburg eller Harburg. Det var ingenlunde uden Betydning for den nye holstenske Jernbane, hvilket af disse Punkter der valgtes. Blev Hamburg Endepunktet, var det nemlig at forudse, at alle Varer til Altona og Danmark vilde blive besværede med Transittold ved Transporten gennem Hamburgs Territorium, medens Hamburg og Altona vilde blive ligestillede, hvis Harburg blev Endestation. Det gjaldt saaledes for Danmark om at faa Hannover til at vælge sidstnævnte By, og der indlededes derfor Underhandlinger i nævnte Retning med den hannoveranske Regering.

Imidlertid havde der i Berlin dannet sig to Komiteer, der begge virkede for Tilvejebringelsen af en Jernbaneforbindelse mellem Berlin og Hamburg, den



ene for en Retning paa den sydlige Side af Elben over Brandenburg, Stendal, Lüneburg, og den anden for en Linje langs den nordre Side over Rathenow, Ludwigslust og Boizenburg.

Den offentlige Mening om, hvilken af disse to Linjer, der burde vælges, var i høj Grad delt.

Fra hannoveransk Side foretrak man den sydlige Linje, der vilde bringe Hannover i direkte Forbindelse med Berlin og det østlige Tyskland, hvorimod man i Mecklenburg holdt paa den nordre Linje, da det let lod sig gøre ved en Tværbane fra denne at skaffe Wismar og Rostock Forbindelse med Hamburg.

Af de to Linjer havde den nordlige de bedste Betingelser for at gaa af med Sejren, da den baade var den korteste og den, der havde de færreste Terrainvanskeligheder at overvinde. Til Gengæld var der rigtignok den Ulæmpe forbunden med Valget af denne Linje, at den vilde komme til at berøre ikke mindre end fem Staters Territorium, nemlig Preussens, Mecklenburgs, Lauenburgs, Lübecks og Hamburgs, og det var derfor at forudse, at Forhandlingerne med disse Landes Regeringer vilde tage meget lang Tid. Desuden havde der i Tyskland, ikke uden Grund, udbredt sig den Mening, at Danmark vilde sætte sig imod, at der førtes nogen Jernbane gennem det under dansk Overherredømme staaende Hertugdømme Lauenburg.

Afgørelsen af, hvilken Linje der skulde vælges, den nordre eller søndre, laa derfor til en vis Grad i Danmarks Haand. Det var dog ingenlunde ligegyldigt for Danmark, hvilken af de to Linjer, der blev valgt. En Bane paa den sydlige Side af Elben vilde ganske

vist ikke i den Grad kunne skade Altona—Kiel Jernbanen, og der var heller ingen Sandsynlighed for, at der saa let vilde blive bygget Sidebaner fra den til Østersøhavnene som fra den nordre Linje, derimod vilde den uden al Tvivl blive Aarsag til en Nedgang i den Elbtold, som Danmark nu opkrævede for Passagen paa den lauenburgske Del af Elben. Men heller ikke den nordre Linje var uden Fare for de danske Interesser. Transithandelen gennem Holsten vilde ved denne let kunne faa en farlig Konkurrent, idet Wismar ved Hjælp af en kort Tværbane kunde komme i bekvem Forbindelse med Hamburg og derved aabne sig Adgang til Nordsøen, ligesom den ogsaa ved en saadan Bane kom i Forbindelse med det indre Tyskland. Ganske vist havde den holstenske Jernbane Fordelen ved at den afgav en kortere Vej mellem Nord- og Østersøen, men denne Fordel vilde paa mange Maader opvejes derved, at Wismar vilde komme til at ligge bekvemmere for en hel Del preussiske og russiske Havne, end det var Tilfældet med Kiel.

Der var derfor meget at betænke sig paa for Regeringen, inden den traf sit Valg. Nægtede man Tilladelse til Banens Bygning gennem Lauenburg, vilde den sydlige Linje komme i Stand, men i saa Tilfælde vilde man ikke alene tabe Elbtold, men ogsaa fraskrive sig enhver Indflydelse paa Ordningen af Nabolandenes Jernbaneforhold, da den sydlige Linje ikke berørte dansk Terrain.

Og netop denne Indflydelse var det, det for enhver Pris gjaldt om at hævde. Der maatte manøvreres mellem de to Projekter, og Regeringens Opgave maatte være at benytte den Fordel, som Forholdene bøde den, ved paa en vis Maade at gøre den til Herre

over Projekternes Skæbne, til at virke for sin egen Politik, at undgaa Konkurrencelinjer til Øresund og Altona—Kiel Jernbanen.

Det syntes derfor, at Valget af den nordlige Linje var bedst stemmende med de danske Interesser. Vel vilde man ogsaa ved denne Linje tabe Elbtold, men dette Tab kunde genoprettes ved at paalægge de Varer, der førtes pr. Bane gennem Lauenburg, en Transittold, og desuden kunde man gøre sin Tilladelse til Banens Bygning afhængig af forskellige Indrømmelser fra de andre deltagende Staters Side, saa at den Fare, de danske Interesser her vilde lide, kun kunde anses for at være af mindre Betydning.

Allerede inden Danmark udtalte sig til Fordel for den nordlige Linje, havde Mecklenburg og Hannover forsøgt ved »fortrolige« Henvendelser at stemme Danmark gunstigt overfor deres forskellige Interesser. Hannover gjorde saaledes gentagne Gange Danmark opmærksom paa den Fare, dets Interesser vilde lide ved den nordlige Linje, og lovede, at saafremt Danmark vilde nægte Bygningen af Jernbanen gennem Lauenburg, vilde den hannoveranske Regering paa sin Side forpligte sig til, at lade Harburg blive Endepunktet for den hannoveranske Hovedbane.

Dette Tilbud lod Danmark sig dog ikke paavirke af, da man var paa det Rene med, at Hannover for sin egen Skyld i et hvert Fald vilde vælge Harburg som Endepunkt for sin Bane, da det havde til Hensigt at gøre denne By til Konkurrent til Hamburg. Heller ikke de mecklenburgske Ønsker, der vare de danske saa modsatte som vel muligt, formaaede at skaffe sig Indpas. Den danske Regering havde valgt sit Standpunkt og var ikke til Sinds at fravige dette.

I Begyndelsen af 1841 meddeltes det Komitéen for den nordre Linje, der gennem den mecklenburgske Regering havde henvendt sig til Danmark, at det tillodes den at føre Banen gennem Lauenburg paa visse nærmere Betingelser. Hermed skulde man tro, at en af de væsentligste Hindringer for den nævnte Banen var ryddet til Side; men det skulde snart vise sig, at Enden var ikke endda. Thi nu mødte hver af de fem Regeringer, gennem hvis Territorium Banen skulde gaa, med deres Fordringer til Banen, og disse vare tildels af en saa modstridende Natur, at det havde været umuligt at bygge Jernbanen, hvis der skulde tages Hensyn til dem alle.

Danmark stillede saaledes følgende Betingelser: Banen skulde føres langs Elben, saa direkte som muligt mellem Berlin og Hamburg; der skulde erlægges Transittold af de Varer, der førtes gennem Lauenburg; Hamburg og Altona, skulde stilles lige med Hensyn til Benyttelsen af Banen og Banegaardene i Hamburg; Varer til Altona maatte ikke belægges med hamburgsk Transittold, og endelig fordrede man Garanti for, at der ikke byggedes Tværbaner, der kunde skade de danske Handelsinteresser.

Mecklenburg fordrede derimod paa sin Side, at Banen skulde føres over Schwerin, og vilde ikke gaa ind paa Danmarks Fordring om at opgive Tværbaner.

Hvad den preussiske Regering angik, saa var den vel enig med Danmark i, at Banens Retning skulde holdes saa tæt op til Elben som muligt, men var derimod ikke tilbøjelig til at erklære sig enig i den af Danmark fordrede Transittold gennem Lauenburg, da alle preussiske Varer hidtil traktatmæssigt havde været fritagne for en saadan Afgift ved Befordring paa Landevejen.

Under disse Omstændigheder var det ikke let at komme til Enighed, og det hjalp heller ikke synderligt, at Mecklenburg opgav sin Fordring paa, at Banen skulde føres over Schwerin, paa Betingelse af, at der byggedes en Tværbane fra Hagenow til sidstnævnte By, thi ogsaa denne Ændring af Planen havde Danmark til Modstander, paa Grund af den Lethed, hvormed Schwerin ved Hjælp af en Sidebane kunde sættes i Forbindelse med Wismar, og denne By derved opnaa den truende Forbindelse med Hamburg.

En anden Grund, der indvirkede paa Regeringens Holdning i dette Spørgsmaal, var Hensynet til Øresundstolden. Ved den udelte Opmærksomhed, som fra alle Sider rettedes mod denne Afgift, frygtede man for, hvis man gik ind paa Mecklenburgs Fordringer, at give det Udseende af, at Danmark vilde hjælpe en Nabostat, der kun drev liden Søhandel, med at aabne en ny Handelsvej mellem Nord- og Østersøen, medens England og Rusland for en betydelig Del af deres Handel ikke alene maatte betale Sundtolden, men ogsaa vare nødt til at lade deres Skibe for enkelte Rejsers Vedkommende gaa gennem Sundet i Ballast.

For Mecklenburg var det imidlertid af Vigtighed at faa en Jernbane til Schwerin, og for at stemme Danmark til Eftergivenhed paa dette Punkt tilbød man at forpligte sig til ikke at anlægge nogen Jernbane fra Schwerin til Wismar før et Aar efter Berlin—Hamburg Banens Aabning, ligesom man heller ikke vilde tillade, at Lübeck kom i Forbindelse med nævnte Bane gennem Mecklenburgs Terrain før 10 Aar efter at denne var aabnet for Driften. Kunde Danmark ikke gaa ind herpaa, saa man sig nødsaget til at virke for en Bane paa den sydlige Side af Elben.

Hverken i Jernbanekommissionen eller i de Regeringskredse, der havde med Sagen at gøre, var man dog tilbøjelig til, selv med disse Indrømmelser, at give efter for Mecklenburgs Ønsker. I Baggrunden svævede stedse Skræmmebilledet om den truende Konkurrence, der kunde voxe frem, hvis de mecklenburgske Planer bleve gennemførte, og derfor skulde Schwerin holdes udenfor Jernbaneforbindelsen.

Det Standpunkt, som de ledende danske Krese indtog overfor Mecklenburg, synes dog ikke at være blevet delt af Christian den 8de. Efter hele sin Karakter afskyede denne Konge de skarpe Standpunkter og søgte saa meget som muligt at undgaa Forviklinger, hvorfor han sikkert kun nødtvungent er gaaet ind paa den af Danmark førte Politik i denne Sag. Med denne Kongens Stilling maa man være bleven kendt i Mecklenburg og har vidst at benytte sig af den. I hvert Fald blev der indledet en privat Korrespondance mellem Storhertugen af Mecklenburg og Christian den 8de, der havde til Resultat, at Danmark opgav sin Modstand mod Tværbanen til Schwerin uden nogen Betingelse.

Tilbage stod nu at blive enig om Transittolden, men dette var ingenlunde let, ja Forhandlingerne stod endog en Tid paa det Standpunkt, at man i Berlin tænkte paa helt at give Afkald paa at føre Banen gennem Lauenborg og nøjes med at lade den gaa til Boizenburg, fra hvilken By man da vilde opnaa Forbindelse med Hamburg ved Hjælp af en Dampskibsfart paa Elben. For at bringe Enighed tilveje, greb man tilsidst til det Middel, at nedsætte en Kommission, der tillige skulde afslutte den endelige Overenskomst mellem de interesserede Stater.

Til dansk Medlem af denne Kommission udnævntes Etatsraad Francke, der var Sjælen i hele Regeringens Politik overfor de nye Jernbaneanlæg.

Francke overtlydede sig snart om, at det var umuligt at opnaa Enighed, saafremt Danmark vilde fastholde sin Fordring om Transittolden, og han indstillede derfor til Regeringen, at man skulde nedstemme sine Fordringer, saaledes at man i Stedet for den oprindeligt fordrede Afgift af alle Varer paa 5 sk. cour. med 6 pCt. Sportler, skulde indskrænke sig til at opkræve denne Told af de mecklenburgske Varer, hvorimod Varer fra Preussen kun skulde svare 1 sk. cour.

Han fremhævede endvidere, hvor uholdbart Danmarks Stilling i Sagen var bleven, siden det havde ændret sin Optræden i Tværbanespørgsmaalet, hvilket havde givet de andre Regeringer den Overbevisning, at Danmark ogsaa nok vilde give efter paa det andet Punkt.

Da nu samtidig Stemningen for en Jernbane paa den sydlige Side af Elben begyndte at vinde Overhaand og der dagligt indkom Petitioner til den preussiske Regering om at foretrække den sydlige Linje, indsaa Danmark, at det maatte nedstemme sine Fordringer, hvis det ikke vilde have, at den anden Bane skulde komme i Stand.

Efter at man havde givet efter paa Tværbanespørgsmaalet, kunde der i Virkeligheden heller ingen Betænkeligheder være for Danmark ved at gaa ind paa den af Francke foreslaaede Ordning, efter hvilken alle Varer, der kom til at passere gennem Lauenburg pr. Jernbane, vilde komme til at svare Told, medens de Varer, der nu kom fra Preussen, vare toldfri. Her vilde man altsaa opnaa en ren Indtægt mod tidligere.

Efter nogen Overvejelse besluttede man sig da ogsaa til at tiltræde den af Francke foreslaaede Ordning, og den 8de November 1841 afsluttedes den endelige Overenskomst mellem de interesserede Regeringer, hvorved man enedes om, paa hvilke Betingelser der kunde gives en Berlin—Hamburg Jernbane Koncession.

Nu skulde man jo have troet, at alle Vanskeligheder vare besejrede og at der kun stod tilbage at begynde paa Bygningen. Men der skulde endnu hengaa over tre Aar, inden dette kunde ske.

Først var der Vanskeligheder med at faa den fornødne Kapital rejst. Hamburg og Mecklenburg vilde gerne hjælpe Foretagendet ved at deltage i en Rente-garanti for Banen, men hertil var hverken Danmark eller Preussen at formaa. Fra enkelte Sider paa Penge-markedet blev der rejst en voldsom Agitation for, at Banen skulde bygges paa den sydlige Side af Elben. Den preussiske Regering begyndte ogsaa saa smaat at interessere sig for denne Linje, især under Paavirkning fra Hannover.

Under disse Omstændigheder var Planen om at bygge Jernbane paa den nordlige Side af Elben nær bleven opgivet, og dette vilde uden Tvivl være sket, hvis ikke Mecklenburg og Hamburg vare traadte hjælpende til med en Understøttelse paa 3 Millioner Thaler.

Efter at Pengespørgsmaalet saaledes lykkeligt var bragt i Orden, rejste der sig imidlertid nye Vanskeligheder, denne Gang angaaende Retningslinjen. Danmark vilde saa vidt muligt have Banen forbi Byen Lauenburg, Mecklenburg over Boizenburg, for hvilken sidste By det haabede at kunde vinde de Fordele, som Byen og Hertugdømmet Lauenburg hidtil havde nydt.

Forgæves gjorde man Danmark opmærksom paa,



at det vilde koste  $\frac{1}{2}$  Mill. Thaler mere at lægge Banen om ad Lauenburg end at lade den gaa over Büchen, som man oprindeligt havde bestemt, og at hele Jernbaneforetagendet kunde mislykkes, hvis den danske Regering fastholdt sin Fordring.

Forgæves søgte baade Mecklenburg og Preussen at intervenere til Fordel for den oprindelige Plan, Jernbanekommissionen vilde ikke vige fra sit en Gang indtagne Standpunkt og hævdede, at Planen skulde fastsættes nøjagtigt, inden der kunde gives Koncession paa Banen.

Denne Forsinkelse af Sagen vakte i høj Grad den preussiske Regerings Misfornøjelse, og den henvendte sig i en i et meget indtrængende Sprog holdt Note til den danske Regering om nu snart at gøre Sagen færdig. I Overenskomsten af 8. November 1841 var det kun fastsat, at Planen skulde stadfæstes i det Væsentlige, inden Koncessionen kunde gives. Vilde den danske Regering endelig gøre Indvendinger, kunde det gøres bagefter, da Valget af Stationspladserne jo var overladt til Ministeriernes Afgørelse, men som Sagen nu stod, kunde Arbejdet slet ikke blive paabegyndt. Ved denne Henvendelse blev Udenrigsministeren nervøs, og Jernbanekommissionen fik en Paamindelse om at opgive sin Modstand og indlede Forhandlinger med Komitéen for Berlin—Hamburg Banen.

Disse Forhandlinger fandt Sted i København i Begyndelsen af Aaret 1844 og førte til, at Jernbanekommissionen vel opgav sin Fordring om, at Banen skulde føres over Lauenburg, men til Gengæld forlangte, at denne By skulde holdes skadesløs enten ved Anlæggelse af en særlig Tværbane fra Büchen til

Lauenburg, paa hvilken Byens Indbyggere skulde befordres gratis, eller ogsaa ved Betaling af en Sum en Gang for alle efter nærmere Overenskomst. I Henhold hertil tilbød Komitéen for Berlin—Hamburg Banen Lauenburg en Sum paa 150,000 Thaler, hvis den vilde give Afkald paa den omhandlede Tværbane. Dette vilde Byen dog ikke gaa ind paa, og Selskabet var derfor nødt til at bygge Tværbanen fra Büchen til Lauenburg, hvilken Forbindelse kom til at spille en ikke ubetydelig Rolle i Regeringens senere Jernbaneplaner.

Imidlertid vare jo nu alle Uoverensstemmelserne udjævnede og Koncessionen kunde endelig gives og Statutterne stadfæstes, hvilket skete den 25. April 1845, efter at Forhandlingerne havde varet over fire Aar.

Hele Gangen i denne Sag afgiver et overordentligt interessant Tidsbillede fra denne Periode, hvor Jernbanerne begyndte at komme frem. De store Forventninger, man nærede til dem, gav sig et Udslag i de Planer, der fremkom næsten allevegne om at begynde en ny Æra paa Handelens og Samfærdselens Omraade, hvoraf enhver vilde tilrive sig sin Part, selv om det ogsaa skete paa andres Bekostning. Der fødtes i hin Tid mange vilde Ideer og fostredes mange Drømme, der snart igen skulde splintres af den kolde Virkelighed, men der kom ogsaa meget nyt frem, der har faaet Betydning for de kommende Slægter ved de Forbindelser, der skabtes mellem Lande og Folk indbyrdes, og som for stedse har tilintetgjort al Isolation og al Afsluttethed fra Kulturen og Civilisationen.

(Fortsættes.)