

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Van den
cimbrisk
Gulps

1457

Om Jernbaner
paa den cimbriske Halvøe.



Af

H. J. Dane,
Premierlieutenant.

Kjøbenhavn.

G. O. Jørgensen's Boghandel. — Louis Kleins Bogtrykkeri.

1857.

Im Jahr

des hiesigen Jahres.



Dr. J. B. B.

Dr. J. B. B.

1867

I n d e r n e

tilegnet.

1876

Forord.

Alt gjentagen har jeg omhandlet Jernbanernes Betydning paa Halvøen og stedsse derved opstillet de samme almindelige Grundsætninger, som ere nøiere udviklede i efterfølgende lille Skrift. Jeg tager atter fat paa denne gode Sag, fordi den endnu ikke har faaet sin Løsning, fordi, tvertimod, de Resultater, til hvilke man er kommen, indtage en skjæv Stilling til det System, om hvis almindelige Rigtighed jeg mere og mere overbevises, jo nøiere jeg lærer Forholdene at kjende. Sagen kunde let enten heelt lide Skibbrud, eller henhjgne, saaledes som den nu har gjort i en Række Aar. — Der er bleven sagt: „Man er ikke oplyst nok om, hvor Længdebanen bør gaae o. s. v.“ Dette lille Skrift skulde da være et Forsøg paa, i al Korthed at belyse Sagen fra de forskjellige Sider, for om muligt derved at bidrage til dens Løsning paa en saadan Maade, som i Almindelighed kunde tilfredsstille Dem, den har en saa stor Betydning for, og som jeg har taget mig den Frihed, at tilegne Skriftet. — Dette er Resultatet af et, ikke ubetydeligt Studium af de locale, speciale og almindelige Forhold og af en fuldkommen objectiv, upartisk, af personlige eller locale Hensyn og Interesser uafhængig Betragtning. Som saadant onsker og haaber jeg det optaget og bedømt.

Forfatteren.

Ved ethvert Jernbaneproject er det en Grundbetingelse, paa den ene Side at vinde den størst mulige Fregvents for Banen og paa den anden, at finde det gunstigt mulige Terrain, de gunstigste Forhold for Liniernes Anlæg; thi kun derved opnaaes det, for alle industrielle Foretagender forønskede, Resultat, at erholde det største Udbytte og skabe den størst mulige Nytte med den mindst mulige Capital. Opfyldelsen af hiin Grundbetingelse er af en saa meget desto større Bigtighed for Jernbaneanlæg paa den cimbriske Halvø, som Forholdene der — hvilket snart skal vises — ere eien- dommelige og vanskelige, og fordi Jernbaner, naar de ere anlagte efter rigtige Grundsætninger, ville være af overordentlig stor Nytte og Betydning for Landet og Befolkningen, men ogsaa kun under saadanne Betingelser kunne ansees for tilfredsstillende, ønskelige og at fortjene hele Rigets Understøttelse.

Opnaaelsen af den størst mulige Fregvents bestemmer Liniernes almindelige Beliggenhed, Terrainforholdene og de locale Forhold derimod den speciellere Retning. — Fregventsen paa og dermed altsaa tillige Beliggenheden af Jernbanerne ere atter betinget ved Landets naturlige Frugtbarhed, ved dets Form, Dimensioner og Beliggenhed, ved dets andre, og da fortrinsviis Vand-Communicationsmidler o. s. v. Da Fregventsen saaledes er betinget ved Landets indre og ydre

Forhold, bliver der at tage i Betragtning saavel den indre Samfærdsel, som den udadgaaende, langveis Transport, som den gennemgaaende Trafik, Transiten, og det i alle Tilfælde saavel for Personer, som for Gods.

Man har beregnet, at den locale Trafik, paa Distancen fra 3 til 6—8 Miil, afgiver den langt overveiende Deel af Jernbanetransporten, og at Langveistransporten tilligemed Transiten i Regelen kun udgjøre 20 til 25 pCt. af hele Freqventsen. Det er altsaa indlysende, at et Jernbanesystem fortrinsviis bør være beregnet paa den indre Samfærdsel. Men at det tilbørlige Hensyn til Langveistransporten og Transiten ikke bør undlades, vil ligeledes være indlysende, da 20 til 25 pCt. af Indtægten ikke er nogen ubetydelig Factor med Hensyn til Jernbanens Forrentning, og den tilsvarende Transport ikke nogen ringe Sag for Befolkningen, som afbenytter Transportmidlet. Dette er saa meget mere indlysende, som saavel Langveistransporten, som Transiten fremkalde og udvikle Localtrafikken og altsaa ogsaa indirecte, ved denne, forrente sig. — Ved Jernbaneanlæg paa Halvoen bliver der altsaa, som alt antydet, fremfor ved andre lignende Anlæg, at tage det tilbørlige Hensyn til den indre Samfærdsel, saavel som til Langveistransporten og Transiten, til Personfreqventsen, saavel som til Godstransporten. Systemet bliver i sin Heelhed at begrunde ved en omhyggelig Undersøgelse af Halvoens indre og ydre Forhold. Dog ikke alene af disses nuværende Tilstand, ogsaa af deres sandsynlige Udvikling i den nærmeste Fremtid; thi da Jernbanerne ere et mægtigt Civilisationsmiddel, saa er det vigtigt, at de saa meget som muligt bringes i Overensstemmelse med den Tendents, som Udviklingen, ifølge de givne Forhold, med Nødsnødvendighed vil følge.

Paa vedfølgende Kort over Danmark er angivet tre

geognostiske Begrænsninger, *) der ere betegnede ved Violet, Gult og Grønt. Alt Landet paa Halvøen, der ligger østlig og nordlig for den violette Begrænsning, henhøre enten til det, som Geognofterne kalde Kullesteensdannelsen, eller til Kalk-, Kridt- og Liimsteensdannelserne, der ere bedækkede med et tyndere eller tykkere Lag af Kullesteensdannelsen. — Hvad der paa Kortet er begrændset af de gule Linier, udgjør den saakaldte Ahydannelse, og hvad som er affondret deraf ved det grønne Colorit, er Alluvialdannelser, det vil sige: Land, som i vor Jordperiode er affat af Havet, og som fra Egnen ved Ribe sydpaa fortrinsviis bestaaer af Marstland.

Kullesteensdannelsen med dens afværende Sand-, Leer- og Mergellag, dens runde Bakke- og Dalformer, dens mange uregelmæssige Vandløb, Søer, Enger og Moser, dens mulddækkede, rige, frugtbare Marker og mægtige Bøgeskove, Kullesteensdannelsen er det egenlige Grundlag for Danmarks Rigdom og Frugtbarhed. Den indtager, som et Blik paa Kortet viser, den største Deel af Halvøen. At paa dennes nordligste Deel Kalk-, Kridt- eller Liimsteenslagene undertiden kun bedækkes af et tyndt Lag af Kullesteensdannelsen, forringer i Regelen ikke, nei forhoier som oftest kun dennes Frugtbarhed. — I Nord og Øst for den paa Kortet betegnede, violette Begrænsning findes paa Halvøen kun undtagelsesviis Ahy — ligesom saadanne Ahypletter skulle findes paa de danske Øer — og den betegnede Landstrækning er derfor næsten overalt dyrkelig, som oftest særdeles frugtbar og meer eller mindre vel dyrket. — Betragte vi denne Deel af Landet noiere med Hensyn til Formen, da finde vi, at den er lang og smal og med selve Halvøen strækker sig fra Syd mod Nord, at den er bredere i Syd, i Holsteen, der-

*) Begrænsningslinierne ere angivne efter: „Danmarks geognostiske Forhold“ af Forchhammer.

paa bliver smallere og smallest henimod Midten, omtrent paa Midten af Hertugdømmet Slesvig; at den derpaa udvider sig mere og mere og paa den nordligste Deel af Halvøen indtager dens hele Brede. Langs med hele Østkysten skyde sig nu, i indbyrdes ringe Afstand, de saakaldte Fjorde fra Øst mod Vest ind i Landet. Disse Fjorde naae paa Midten, ved Slesvig, Flensborg og Apenrade, næsten heelt ind til Grændsen for Rullesteensdannelsen; men saavel Syd, som Nord derfor bliver Afstanden mellem deres Spidser og denne Grændse større og større. Ved Haderslev, Kolding og Veile er den 2 til 3, ved Horsens omtrent 4, og ved Aarhus, Randers og Hobro 7 til 8 Mil. Liimfjorden, det nordligste af disse, fra Havet indskydende Bunde, er jo nu et Sund, der gaaer tværs igjennem den frugtbare, nordligste Deel af Landet og tildeels gjennemfurer den med sine lange og dybe Arme. — Mellem to og to af de betegnede Fjorde dannes da af dette Land en Mængde smaa Halvøer, der skyde ud i Havet mod Øst, og i Syd og Nord, i Holsteen og Jylland, have desuden en større, compact indre Landmasse, hørende til den frugtbare Rullesteensdannelse.

Det er en stor Bilsfarelse, der hidtil desværre har været altfor meget udbredt udenfor, ja paa mange Steder endog paa selve Halvøen, at Ufrugtbarheden begynde tæt vestlig for Fjordspidserne. Landet bibeholder i Jylland sin livlige og frugtbare Charakter omtrent lige over til Høideryggen, til Bandskjellet mellem de østlig og de vestlig afløbende Aaer. Egnene paa begge Sider af Gudenaen og dens Bifloder have en saa mægtig Skovvegetation, som der findes nogetsteds i Danmark. Her findes en ligesaa kraftig Jordbund med Leer og Mergel, som paa Verne, eller langs Østkysten. Som Beviis paa, at Leret have i Overflodighed, tjener, at der hvert Aar opstaaer adskillige nye Teglværker i hine Egne. Her have gode Enge, især ved Gudena-

aaens øvre Lob, dybe Moser med fortrinlig Torv, og de mange Vandløb med betydeligt Fald kunne afgive en betydelig Vandkraft til industrielle Foretagender. — Vel findes der hist og her lette Jorde, Sand- og Gruusmarker med ringere Frugtbarhed: men formeentligen er dette ikke i væsentligt stærkere Forhold, end saadanne findes langs hele Østkysten, ofte meget nær ved de større Kjøbstæder. Landet i hine Egne er ingenlunde udstyret daarligt af Naturen, men det er forømt af Culturen.

Landets, især Agerens, betydelige Frugtbarhed henviser Halvøens Beboer paa Agerdyrkning og Dvægavl som Hovedbeseftigelse. Dette har hidindtil været saaledes og vil sandsynligviis ogsaa vedblive, idetmindste i den nærmeste Fremtid. Til en storartet Industrie og Fabriksdrift mangle enten Raaproducterne aldeles, eller de foreligge ikke til en saadan Oversflodighed, en saadan Righoldighed, at de, ved fristende, fremkalde en større Virksomhed i denne Retning. Hertil kommer endnu, at Befolkningen forholdsviis er tynd og spredt, at Agerdyrkningen er den naturligeste og beqvemmeste Erhvervskilde, at den imidlertid endnu langtfra i tilstrækkelig Grad har udtømt Landets naturlige Rigdom og derfor i lang Tid endnu vil absorbere den overveiende Deel af Arbeidskraften. Hermed er nu naturligviis ingenlunde meent, at Industrien og Fabriksdriften ville vedblive at staae paa et underordnet Standpunkt, eller maafee endog ville komme til at ligge aldeles brak; nei de ville gradviis udvikle sig, som de i den senere Tid have begyndt, og forbruge en stor Deel af Landets Raaproducter. Men de ville dog tillige vedblive kun at være en Beseftigelse for Befolkningen, Hovederhverven vil for lang Tid endnu hentes fra Ageren. — Betragte vi nu, hvorledes Culturforsøldene, ved denne fremherskende Tendents for Agerdyrkning, have udviklet sig paa den antydede, frugtbare Deel af Halvøen.

Ved Spidserne af alle de smaa Fjorde langs hele Halv-
 øen er der opstaaet Kjøbstæder, der danne en uafbrudt
 Række fra Syd til Nord, i en indbyrdes Afstand af 3 til
 5 Miil. Kun i Nord, mellem Hobro og Aalborg, haves
 den større Afstand af over 6 Miil, og i Benfysfel, hvor
 Fjordene mangle, har der dannet sig to Kjøbstæder umiddel-
 bart ved Havet i 6 til 8 Miles Afstand fra Aalborg. Ved
 Grundene, nogle Mile vestlig for denne Stad, kan Liim-
 fjorden fortiden paa en Maade ansees at være begrændset og
 Aalborg at henhøre til Fjordstæderne, med hvilke den ligger
 i Række. — Disse Kjøbstæder have ikke alene paa den na-
 turligste Maade dannet sig ved Fjordspidserne, thi de ligge
 der, omgiven af deres frugtbare Opland og med selve Fjor-
 dene som det fortrinligste Communicationsmiddel til det store
 Hav; men deres store Antal og indbyrdes ringe Afstand er
 ogsaa særdeles heldig og beqvem for Agerdyrkningen. De
 dele i Regelen Oplandet lige, og dette bliver da fra $1\frac{1}{2}$ til
 $2\frac{1}{2}$ Miles Brede til hver Side, Distancer, som paa gode
 Veie overvindes med nogenlunde Lethed af Landmanden.
 Hvor Distancerne til Kjøbstæderne derimod ere over $2\frac{1}{2}$ til 3
 Miil, der bliver Forholdene ubegvemme for ham. Trans-
 porten af hans Producter bliver til hele Reiser, der koste
 ham betydelig Tid, Arbeidskraft og Penge, som, regnede fra
 Producternes Værdi, forringe denne betydelig og forarsage
 ham ikke ringe Tab. Saadanne større Distancer haves nu
 deels paa de smaa Halvøer østlig for Fjordstædernes Række,
 deels i det indre, frugtbare Land, hvor dette, som antydet,
 har en Brede af 4 til 8 Miil. Paa Halvøernes ydre Gænder
 hjælper Landmanden sig nu med Lethed ved den Mængde
 mindre Udskibningssteder, som findes langs Kysterne, og
 hvoraf flere endog have dannet sig til Kjøbstæder, saasom
 Grenaa, Øbeltoft, Mariager o. s. v. I det indre Land,
 hvor dette har en betydeligere Brede, har ligeledes Land-

mandens Trang til, at have Kjøbstaden i sin Nærhed, efterhaanden fremavlet en tredje Række Kjøbstæder, der alle ere Landstæder, nemlig Skanderborg, Silkeborg, Viborg og Hjørring. — Sammenligne vi disse tre Rækker Kjøbstæder, nemlig Fjordstæderne, de ydre Søstæder og Landstæderne, med hinanden: da finde vi, at de førstnævnte uforlignelig ere de største, de betydningsfuldeste i alle Henseender, en naturlig Følge af, at de næsten heelt ere omgivne af deres rige Dplande og tillige besidde et ypperligt Communicationsmiddel. Skjøndt Kyststæderne ere i Besiddelse af dette sidste, ere de dog kun høist ubetydelige, fordi de, beliggende paa en Udkant af Landet, kun have et ringe Dpland. Landstæderne ere ligeledes langt mindre end Fjordstæderne, skjøndt de have frugtbart Dpland til alle Sider, fordi der mangler dem det gode Communicationsmiddel. Dette er den egentlige Livsaare for alle Havneestæderne, som gjør disse til en beqvem Organisme for Udsørselen af Landets Producter og Indførselen af dets Fornødenheder. Søstæderne kunne give Dplandene Kræfter til en god Agerkultur, og denne er da ogsaa temmelig vidt fremskreden langs Kysten og omkring Fjordene. — Landstæderne, der selv skulle have deres Fornødenheder ved en besværlig og kostbar Landtransport, ere langt fra ikke istand til at virke paa samme Maade, og de dem omgivende Landskaber staae derfor langt tilbage i Cultur. Trangen til, og den deraf følgende Nytte af forbedrede Communicationsmidler er derfor størst i disse Egne.

Liimfjorden er, selv i dens nuværende maadelige Tilstand, hele Halvøens af Naturen dannede største og bedste indre Communicationsmiddel. Anvendes der forholdsvis ringe Midler til dens Forbedring, da vil den i de fleste Henseender fuldkommen kunne tilfredsstille de i og omkring den liggende rige Landskabers Trang til gode og billige Transportmidler. — Ved sit østlige Indløb, fra Kattegattet,

har den ved almindelig Vandstand en Dybde paa 10 til 11 Fod. Derpaa erholder den en meget betydelig Dybde paa hele Strækningen indtil 3 Mil vestlig for Aalborg, hvor en Grund foran Snevringen, kaldet „Draget“, paa en Strækning af circa 2,000 Alen, kun har 8 Fods Vanddybde. Ved den saakaldte „Meilgrund“, een Mil østlig for Løgstor, haves i Løbet, kaldet „Svælget“, paa en Strækning af c. 2,500 Alen, kun 6 til 9 Fods Dybde. Omtrent en halv Mil vestlig for Løgstor ligger Løgstors Grunde, der kun have en Dybde af 6 Fod. Hele det vestlige Bassin af Liimfjorden har tilstrækkelig dybde og tildeels rene Seillob, hvilket saavel gjælder om Løbene norden og sønden omkring Morsø, som om de betydelige Fjordarme, den skyder ind til Hjarbek, Skive, Bønø, Struer, Lemvig o. s. v. Liimfjordens Udlob i Vesterhavet, ved Agger, har ligeledes en Dybde af ifkun 6 til 6½ Fod. Fjorden lader altsaa, som Følge af de fire Grunde, fortiden kun Fartøier af indtil 6 Fods Dybtgaaende passere heelt igjennem. — Over det bugtede, foranderlige og stedse vanskelige Udlob ved Agger, vil man vist neppe nogensinde kunne rigtig gjøre sig til Herre. Derimod omgaaes Løgstors Grunde ved en 10 Fods dyb Canal, som fortiden er under Arbejde, og det vilde naturligtvis være meningsløst, om ikke de østlig derfor liggende Grunde ved „Svælget“ og „Draget“ ogsaa bragtes til samme Dybde, og da alle tre Gjennemgange gjordes passable saavel for Damp-, som for Seilskibe. De nødvendige Havnearlæg af indtil 10 Fods Dybde ved Hjarbek, Skive, Nykjøbing, Thisted, Struer o. s. v. frembyde ikke store Vanskeligheder, da Fjorden med temmelig betydelig Dybde nærmer sig alle disse Steder. Vi have da, naar Liimfjorden betragtes som Fjord med østlig Indseiling, et stort Farvande, der, med 10 Fods Dybde i alle vigtigere Løb og Udsifningssteder, deels omgiver, deels udstrækker sine Arme gjennem det, især i Vester ikke meget brede, men frugtbare

Opland. Men med Skibe af indtil 10 Fods Dybtgaaende drives jo den langt overveiende Deel af Danmarks indre og ydre Handel, og det er da klart, at Egnene ved Liimsfjorden i de fleste Henseender ville være særdeles vel accomoderede med et saadant Communicationsmiddel.

Et Blik paa Kortet viser, at Ahldannelsen, skjøndt mindre end Kullesteensdannelsen, dog har en meget betydelig Udstrækning paa Halvoen. At hlin Dannelsen, hvis Lag ere leirede ovenpaa Kullesteenslagene, har denne betydelige Udstrækning, er Grunden til, at Halvoen i det Hele taget maa betragtes som kun middelmaadig frugtbar; thi Ahldannelsen med sin Maar, sit hvide Sand, sin brune Sand- og Steenahl, afgiver kun tarveligt Materiale til en kraftig Agerkultur. — Betragt vi imidlertid noiere hele denne store Landstrækning, der, lang og smal, men dog som sammenhængende, compact Masse, strækker sig fra Elben tæt op til Liimsfjorden: saa finde vi, at den dog ikke har saa saa Rigsdomskilder. Hele dette Landskab falder jævnt af fra Ost mod Vest, fra Høiryggen mod Vesterhavet, og der udspringer paa Høiryggen en Mængde Vandløb, der, med et regelmæssigt vestligt Løb, udgyde sig i Havet. Disse Bæde indskære deres Leie i Ahldannelsen og danne derved i deres øvre Løb, hvor Vandmassen er ringe, dybe og snevre Dale, tildeels med Mosgrund, ved deres nedre Løb derimod, hvor Vandmassen i Regelen er betydelig, aabne og vide Dale med store og frugtbare Enge, der ere det fortrinligste Grundlag for Vesterregnenes Rigsdom. — Ahldannelsen har en temmelig forskjellig Mægtighed. Den synes at være tykkest tæt vestlig for Høiryggen og at blive tyndere tæt over ved Vestkysten. Her findes den egentlige, brune Ahl mindre hyppig, Leer og Mergel derimod som oftest tæt under Overfladen; ofte forsvinde Ahllage endog aldeles og vi have umiddelbart Marker af den frugtbare Kullesteensdannelsen. — Vandløbene gennemskære i Regelen Ahl-

lagene, og vi have derfor ofte endnu frugtbar Leermarker paa Skraaningerne ned til Aadalene.

Til disse Elementer for en større Frugtbarhed slutter sig nu, langs Kysten fra Ribeegnen sydpaa, Marskbannelsen. Marssken er, som bekendt, Danmarks frugtbareste Jordbund. Den begynder allerede i ringe Grad at danne sig i det Indre af Hjertingfjord, har en ikke ubetydelig Udstrækning i Ribeegnen, begynder atter med en større Brede i Egnen ved Høier og danner derfra sydpaa som en sammenhængende Masse, hele Kysten, tilligemed den største Deel af de udenfor liggende Der.

Hele Bøgen af Ahldannelsens og Marsskens forenede Frugtbarhed falder altsaa heelt over langs Vestkysten, og her har der da ogsaa dannet sig en heel Række af Kjøbstæder i en indbyrdes større eller ringere Afstand. Men da der paa hele denne Kyst, lige fra Aggerkanalen til Husum, ikke findes een eneste, endog kun taalelig god Havn, saa kunne alle disse Kjøbstæder ikke ansees for stort andet, end Landstæder. De ere da ogsaa alle smaa og i Regelen uden Gyner og Kræfter til, væsentlig at fremme Landbruget, der paa de fleste Steder kun i ringe Grad har udviklet sig. — Landbruget bestaaer fortrinsviis i Dvægaavl, der er den bekvemmeste, ved de gode Græsgange og de daarlige Communicationsmidler; men om disse vare bedre, vilde Kornavlen, ved en kraftigere Samdrift af Eng og Alger, ganske vist ikke blive ringe.

Den indre Strækning af Ahldannelsen besidder kun faa Egne af større Frugtbarhed. Som saadanne kunne imidlertid mærkes Strækningen fra Holstebro til Herning, men især Landskabet imellem og paa begge Sider af Ribeaaens og Kongeaaens mellemste Løb, Egnene ved Gram, Rødding, Folding o. s. v. I den først anthydene Egn har der upaatvilelig i ældre Tider været megen Skov — mange Stednavne tyde derpaa — og der have endnu en god Alger.

Det sidstbetegnede Landskab har endnu, paa en ikke ringe Udstrækning, en kraftig Skovvegetation og en ofte meget frugtbar Agergrund.

Søge vi nu, udaf denne korte Fremstilling af Halvøens indre Forhold og Tilstande, fra Husum og Flensborg nordøstet, de Landstrækninger der, med Hensyn til den indre Samfærdsel, have ikke alene stor Trang til, men ogsaa betydelige Kræfter for Jernbanefrequentzen: da have vi først Bestkysten, fra Husum opad, forbi Tønder til Lygumkloster, dernæst Egnen ved Ribe, samt hele Landskabet mellem denne Stad, Rolding og Haderslev, og denne sidste Stad selv, der har en betydelig Størrelse, et rigt og temmeligt stort Opland, men kun et daarligt Fjordløb af indtil 6 Fods Dybde. Videre have vi Jyllands Bestkyst fra Ribe nordøst, forbi Ringkøbing henad imod Holstebro; videre det store, frugtbare Landskab mellem Højryggen paa den ene Side og en Linie, dragen mellem Stæderne Veile, Horsens, Aarhus, Randers og Hobro, paa den anden. Videre den brede Landstrækning mellem Ålborg og Hobro og denne sidste Stad, der ogsaa kun har en Havnedybde indtil 6 Fod, og endelig det indre af Vensyssels, Strækningen mellem Ålborg, Hjørring og Frederikshavn.

For nu nøiere at bestemme Veligheden af og Forbindelsen mellem Linierne, bliver det nødvendigt at undersøge, i hvad Retning Trafiken fra de angivne Egne hensigtsmæssigst kan og bør ledes, og videre, i hvad Retning Langvejsfrequentzen og Trassiten naturligst gaaer.

Halvøen adskiller to store Have og strækker sig fra Syd mod Nord, fra et stort Fastland henimod et andet; saaledes at den kan siges, paa en Maade at danne en, paa et kort

Stykke afbrudt, Bro over de store Bunde, mellem de store Bunde. Mod Øst har den sin intimeste Forbindelse, med de danske Der; men herhen vender den ogsaa sin frugtbare og lettest tilgængelige Side. Mod Syd er den landfast og har sin naturligste Forbindelse gennem Thydland med hele Continentet. I Nord er den ved et smalt Farvande adskilt fra Skandinavien, med hvilket den har nogle, men ikke særdeles levende Forbindelser. Mod Vest har Halvøen en næsten lukket, utilgængelig Kyst og fører derfor ikke nogen betydelig Trafik i denne Retning. — For at et Jernbanesystem nu kan være planmæssigt, hensigtsvarende, maa det: fremme den intime Forbindelse mod Øst, med Derne, afkorte den lange Vej mod Syd, til Continentet, gjøre Halvøen til en virkelig, livlig frekventeret, Bro mellem dette og Skandinavien, og idetmindste aabne nogle Udveje til en livligere Handelsforbindelse med Vesteuropa.

Forbindelsen med de danske Der, saavel som med næsten alle Farvande og Kyster forresten, skeer jo for største Delen meget regelmæssig og den meste Tid af Aaret gennem alle Østkystens Havne, og kun ved haardere Vintertider er hiin Forbindelse udelukkende henviist til den, da vanskelige og besværlige Passage over Belterne. Det bliver altsaa Jernbanernes Opgave, at føre Trafiken hen til Østkystens Havne og dernæst, at fremme Forbindelsen med Overgangsstedet over lille Belt til Fyen. — Betragt vi Fjordstæderne fra Glensborg nordpaa noiere, da finde vi, at de alle, undtagen Haderslev og Hobro, have en Havnedybde af mindst 10 Fod. Men, som alt antydet, den største Deel af den danske Sehandel drives med Fartøier af indtil 10 Fods Dybtgaaende, og alle hine Kjøbstæder ere derfor, fra dette Synspunkt, lige vel skikkede og lige berettigede til, at blive Udsfibringssteder for et foretaget Dpland, som Jern-

banen kunde tilføre dem. Men alle disse Kjøbstæder, saavel som alle Halvoens Kjøbstæder overhovedet, ere saa godt som eensartede, smaa Handelspladse, hvor Haandværksindustrien og Kræmmerhandelen ere de fremherskende, og som have de Fornødenheder og Intet mere, end hvad det omgivende Land trænger til. Her findes hverken nogen stor Handelsstad, nogen betydelig Fabrikstad, nogen fremherskende Intelligentsstad, eller noget som helst betydningsfuldt Centrum i een, eller anden Retning. Der er alt bleven antydet, at Forholdet med da mange smaa, tæt ved hinanden liggende Stæder, er særdeles beqvemt, hensigtsmæssigt til Landbrugens Fremme; det formenes da, at dette Forhold bør udvikles saaledes, som det af Naturen har dannet sig, og at det vilde være urigtigt, paa en kunstig Maade at danne store Centre, Hovedstæder, ved et Jernbanesystem at drage al Trafikken til een Kjøbstad, paa de andres Bekostning. — Aarhus er, med en Havnebyde af indtil 18 Fod og en Beliggenhed omtrent midt paa Jyllands Østkyst, den Stad, der bedst egner sig til at drive en større, oversøisk Handel og at spille den Rolle i Jylland, som Flensborg endnu for kort Tid siden spillede i Slesvig; men saalænge hiin Stad ikke selv yttirer Tegn til en saadan Virksomhed, ikke selv tager betydelig Overhaand over dens Naboer Horsens, Randers og Aalborg, saa vil den ikke være at begunstige paa disses Bekostning.

Den simpleste og naturligste Maade, hvorpaa Havne-stæderne sættes i Forbindelse med den frugtbare Deel af det indre Land, er ved Baner i østvestlig Retning, fra Fjordspidserne indad. Disse Baner føres saa langt ind, at deres vestlige Guder i det Høieste ere 3 Mil fra Høideryggen, fra Grændsen for den frugtbare Rullesteensdannelse. Herved have et heelt System af Tværbaner af 2 til 5 Miles Længde; men der opnaaes kun derved Forbindelse mellem de

enkelte Punkter. Forbindes derimod alle de vestlige Baner med en Bane i nord-sydlig Retning, en Længdebane: da gaaer denne som en Hovedaare gjennem det frugtbare Land, optager Trafiken fra begge Sider og fører den ved Tværbanerne til og fra Havnestederne. Trang til Forbindelse med Passagen over lille Belt have alle, saavel de indre Landstrækninger, som Kyststrækningerne; men naar den betegnede Længdebane ved en Arm sættes i Forbindelse med Beltet: da kan den, idet den ved sit System af Tværbaner drager Alting til sig og derhen, ogsaa fuldkommen tilfredsstille Trangen fra denne Side.

At føre en enkelt Tværbane over til et Punkt paa Vestkysten, vil være betydningsløst. Fregventsen maa her samles, ved at lade Baner løbe langs hen med Kysten, tværs over Naernes nedre Løb, og langs med Marffen, hvor denne findes. Ved at lade disse Baner komme fra Syd og fra Nord, lade den ene krydse over til Egnen ved Haderslev, føre den anden mod Øst, langs Kongeaaen, og lade dem begge, forenede løbe hen til lille Belt, erholder man den forønskede intimere Forbindelse af de antydede, frugtbare vestlige og indre Landstrækninger med de danske Der. — I Nærheden af den Egn, hvor lille Belt er smallest, haves tre Havnesteder, Kolding, Veile og Fredericia, hvoraf de to første have rigelig 10 Fods, den sidste endog 12 Fods Havnedybde, og denne vil formeentligen let kunne forøges og Havnen udvides. Disse tre Havnesteder, sat i Forbindelse med hine Baner, ville tilstrækkelig kunne tjene til Vesteregnes Udførslinger mod Øst. En anden Havneforbindelse paa Østkysten haves endnu, ved at lade den sydlige Linie løbe an til den syd-slesvigiske Bane, der fører til Flensborgs fortrinlige Havn. — Overgangspunktet over lille Belt til Fyen er af særdeles Vigtighed, da derpaa, i haarde Jisvintre, hele Forbindelsens Lethed og Bequemhed udelukkende beroer; det maa der-

for vælges med Omhu. Det kan formeentligen intet andet være, end Snoghøi, hvorfra til Kongebroen Beltet er smallest, Passagen altsaa kortest, hvor der altid haves et roligt og sikkert Farvande, der selv i de haardeste Vintre er aabent, fri for Is, hvor de nødvendige Havneanlæg med stor Letthed iværksættes, og hvorved endelig hele Routen, Jernbanelinien i Forening med Beltpassagen, bliver den korteste og bekvemeste. For Jernbanens eventuelle Fortsættelse gennem Fyen vil denne Beltpassage kunne foretages til enhver Tid af Aaret uden ringeste Forsinkelse, hvilket er af stor Vigtighed, naar man har et saa udmærket Communicationsmiddel, som Jernbanerne.

Langveisforbindelsen mod Syd, med Continentet, saavel som Transiten mellem dette og Scandinavien, skeer naturligtvis ad en Længdebane, der tillige bliver Hovedbane, Stambane i hele Systemet. Veien bliver i ethvert Tilfælde lang, thi fra Frederikshavn, Transitens naturlige Begyndelsespunkt, til Hamborg, det første store Maal for denne Frequent's, haves i directe Linie omtrent 60 Miil. En god Deel længere vil Hovedbanen jo nødvendigvis blive paa Grund af Halvøens buede Form, de locale Terrainvanstigeligheder, de i Syden bestaaende Baners betydelige Buer og Vinkler og endelig, paa Grund af de speciellere Fordringer, denne Bane endnu har at tilfredsstille med Hensyn til den indre Frequent's. Den bliver derfor ifølge Forholdenes Natur en temmelig lang Bane, vel henimod 75 Miil, og bør den ikke unødvendig forlænges, paa en planløs Maade krydse i Øst og Vest; thi saavel den indenlandste Langveistrafik, som Trasiten, vil lide Tab derved i Tid og Omkostninger, uden at Jernbanebestyrelsen eller Nogensomhelst vinder Noget derved. Dette er et væsentligt Hensyn, og det vil sandsynligvis desuden være hensigtsmæssigt, ja nødvendigt, at en Tare med aftagende Scala, saaledes at Transportomkostningerne mode-

rerens noget i Forhold til den vorende Weilængde, indføres for Halvøens Baner, for derved at gjøre Transiten rigtig levende. — Hovedbanen maa altsaa — idet den i Jylland opfylder den Bestemmelse, at gaae gennem det indre, frugtbare Land paa Østfiden, i Slesvig derimod, hvor dette sydlig for Haderslev bliver meget smalt, krydser over og gaaer langs Vestkysten — føres saa lige, som Terrainforholdene forresten tilstøede det, mellem Frederikshavn og dens Tilknytningspunkt med den sydslesvigske Bane.

Frederikshavn, der kun er ubetydelig som Handelsstad, og som hidtil ved sin gode Red og sin Havn paa 15 Fods Dybtgaaende har havt sin største Anseelse som Rødhavn, har en ypperlig Beliggenhed som Endestation for Længdebanen. Af Sverriges og Norges Rjøbstæder ligge Warberg, Göteborg, Frederikstad, Mos, Christiania, Drammen, Tønsberg, Arendal, Christiansand, foruden en Mængde mindre betydelige, i en Afstand paa 6 til 16 Timers Dampskibsfart fjernet fra samme, og der vil altsaa mellem den og disse Stæder kunne finde en regelmæssig, tildeels daglig Forbindelse Sted, der kan være i nøie Overensstemmelse med Banetogene. Med de fjernere liggende norske Stæder Stavanger, Bergen og Thronhjelm, vil en sjældnere Forbindelse kunne vedligeholdes. En særdeles gunstig Omstændighed er det, at Farvandet til Frederikshavn, saavel som til de fleste af de nævnte Stæder, næsten steds, selv i de strængere Jisvintre, er aabent og at altsaa Forbindelsen i Regelen ingen Afbrydelser vil have.

Længdebanens Tilknytningspunkt til den sydslesvigske Bane kan planmæssigt intet andet være, end Øster-Dhrstedt, ved hvilket man ad den korteste Wei naaer til Hamborg og Continentet, uden at den derhenimod rettede Linie behøver at sjerne sig for meget fra de frugtbare Marskegne.

Som alt antydet, har Vestkysten fra Aggerkanalen — ja lige fra Stagen — til Husum ingen Havn af nogen Værdi. Derimod har den paa to Steder, nemlig i Hjertingsfjord og under Sydspidsen af Romø, Mulighed for gode Havneanlæg. Paa det første Sted haves en god Red, og en Havn paa 10 til 12 Fods Dybde vilde kunne anlægges, som, forbunden med Vestbanen, vilde kunne tjene Beboerne langs Jyllands Vestkyst som almindeligt Udsfigningspunkt. — Under Romø haves ligeledes en god Red og en Havn af første Klasse vil kunne anlægges, der kunde tilfredsstille det vestlige Elesvig og desuden tjene til at fremme Transporten fra Øst mod Vest, fra Østersøen til Vesterhavet og omvendt, vel ogsaa kunde afgive en god Rødhavn for Skibe, i Storm paa Vesterhavet. Paa begge Steder er Havneanlægget vanskeliggjort ved den betydelige Ebbe og Flod, ved at den høie Stormflod kan befrygtes, og ved at de allerfleste Dæmningsmaterialer, saavel af Lømmer, som af Steen, maa hentes langveis fra. Foruden disse to Havne giver Forbindelsen med den sydslesvigske Bane endnu Udgang til Havnene ved Husum og ved Tønning, hvoraf den sidste er tilgængelig for Skibe af indtil 12 Fods Dybde.

Ved det oven Udviklede om Halvøens indre og ydre Forhold er nu Banesystemets almindelige Beliggenhed given, og ved at tage det tilbørlige Hensyn til Terrainfolderne og til de speciellere Localiteter, er efterfølgende Banesystem — der paa Kortet er antydet med en fuld, rød Linie — noiere bestemt. Hoved- eller Stambanen gaaer fra Øster-Dhrstedt forbi Drelsdorf, Leck, Tønder, Lygumkloster, Agerskov, tæt østlig forbi Vestoft, Skrydstrup til Bøtensgaard — hvorfra Sidebanen forbi Hammerlev til Haderslev — og videre, forbi Sommersted, Bامdrup til Store Andst, hvorfra der imod Øst gaaer en Sidelinie forbi Kolding, Gudse til

Snoghøi og derfra videre til Fredericia, mod Vest en anden Sidebane forbi Veien, Folding, langs Kongeaaen til Fjernved — hvorfra Sidegreen til Ribe — Branninge, Varde — hvorfra Sidegreen til Hjerting — Streles, Skjern, Deiberg, Ringkjøbing. Stambanen fortsættes fra Store-Andst til Egnen ved Randbøl — hvorfra Sidegreen over Haraldskjær til Veile — videre, vestlig forbi Jellinge og i lige Linie ind i Gudenaadalen, følgende denne til Egnen ved Aale — hvorfra Sidegreen langs Bygholmsaaens nordre Dalstrænt til Horsens — videre til Egnen ved Yding, bøier derpaa nordlig omkring denne Landsby, omkring den østlige Ende af Mos Sø, gaaer over Aaforbindelsen mellem Knuds og Birk-Sø, forbi Allinge, gennem Linaadalen og atter ind i Gudenaadalen følgende den til Tange. Fra Egnen ved Rye-Mølle udgaaer en Sidegreen forbi Benge, Harlev, Braband til Aarhus; fra Tange en anden, følgende Gudenaas vensstre Bred, til Randers, og to smaa Sidegrene have med Lethed til Skanderborg og Silkeborg. Fra Tange gaaer Stambanen forbi Rødfjærdsbro, langs Vandet Mose, forbi Skabers Mølle til Viborg — hvorfra Sidegreen til Hjarbek — og videre, forbi Rødding, Kleitrup, Snæbum — hvorfra en kort Sidebane overs Dls til Hobro — Ravnkilde, Buderup, Dal til Aalborg, hvor den tæt vestlig for Staden gaaer over Liimfjorden og videre forbi Aistrup, lidt østlig for Breilev, passere Uggerby-Aa ved Silbro — hvorfra en kort Sidegreen til Hjørring — gaaer sydlig for Hørmested, nordlig for Aasted, gennem Glade til Frederikshavn.

For den betegnede Stambane ere Terrainforholdene sydfra indtil Egnen ved Randbøl særdeles gunstige. Fra Egnen ved Sønder-Lyngum indtil Bamdrup er den, ved Ingenieur-

Capitain von Driesen nivellerede, meget heldige Linie fulgt. Fra Randbøl indtil Linien gaaer ind i Gudenaadalen, haves nogle Banfseligheder, idet Banen ikke overalt vil kunne følge Terrainets ikke ubetydelige Ujævnheder. Gudenaadalen frembyder ingen Banfseligheder med Hensyn til Stigningerne; hvorimod dens Krumninger og mange Vandtillob nødvendigjor adskillige Buer og Broer. I Eggen ved Yding maa Banen fra Gudenaadalen ftige op i en høiere liggende Dal, hvilket kan ftee under nogenfunde gunftige Betingelfer. Den fænker fig derpaa efterhaanden, for ved Fuldbro at gaae over Mølleaaen. Læt foran dette Punkt maa den paa et kort Stykke fføres i Skranten langs Møse-Søens Kyst. Dens videre Fortfættelfe, forbi Allinge indtil Kjærs Mølle, frembyder ingen større Banfseligheder; men her maa den atter gjøre en Stigning gjennem en temmelig fnever Dal, for at naae op i den videre Linaadal. Ved de to nævnte, korte Stigninger, den ved Yding og den ved Kjærs Mølle, der formeentligen kunne ftee med 1: 150, høieft 1: 120, er opnaaet: at begge Kjøbstæderne, Skanderborg og Silkeborg, beqvemt kunne fættes i Forbindelfe med Hovedbanen, at denne bliver en Deel kortere, end om Gudenaadalen var bleven fulgt paa hele Strækningen, og at derved tillige en Mængde andre Banfseligheder ere undgaaede. — Under Linien's videre Løb maa den ved Tange gaae gjennem en temmelig fnever Adal, ved Skabers Mølle paffere tværs over Dalen, ved Sødal, i Nærheden af Rødving, gaae over Vandfjeldet, hvilket ogfaa bliver Tilfældet ved Snæbun, for at den kan komme ind i Tollestrup-Læens Dal. Alle de hidindtil betegnede Banfseligheder ere imidlertid ikke færdeles ftore og ville — undtagen de nøiere angivne Steder — fandfynligviis ikke nødvendigjøre ftørre Stigninger. Den fidsnævnte Dal, der følges videre til Eggen ved Støvring, er paa flere Steder fnever, har Mofegrund og Bæld og vil foraarfage adskillige Banfsel-

ligheder, men ikke store Stigninger. Fra Egnen ved Støvring indtil Aalborg er Dalen aaben og nogenlunde gunstig. I Benshøssel passerer Linien først et Par lave Bakkebygge i Nærheden af Brønderslev og det lave Vandfjæl i Egnen af Serritslev uden betydelige Vanskeligheder. Derpaa følger den først Uggerby-Naens venstre, saa dens høire Bred under temmelig gunstige Forhold indtil Gaarden Høgholt, beliggende sydlig for Hørmested. Herfra indtil Egnen nordlig for Aasted, en Strækning af circa $1\frac{1}{4}$ Miil, haves Hovedliniens vanskeligste Gjennemgang, idet den maa passere et høiere liggende, ujævnt Terrain med flere dybe, skjøndt ikke brede Aadale. Imidlertid vil der formeentligen ikke udtræves overdrevne Stigninger, da man gradviis kan hæve sig fra begge Sider, saavel fra Høgholt, som fra Frederikshavn, og man neppe behøver at stige høiere end til 150 Fod over Havfladen, naar den lavere Deel af Plataanet mellem Tolne og Rammelhøi vælges med Skjønsonhed. Derimod blive Jordarbejderne i det ujævne Terrain betydelige.

Spad nu videre den valgte Retningslinie angaaer, da maa det bemærkes, at fra Randbøl til Viborg kun Gudenaadalen alene frembyder Terrainforhold, hvor en Linie med moderate Stigninger, ringe Jordarbejder og andre gunstige Betingelser, kan anlægges; thi Gudenaan frembyder den eneste Længdedal af nogen Betydning. — Vilde man fra Randbøl gaae lige nordpaa med en Linie, da støder man først i Egnen ved Gadsbjerg og Lindeballe, senere i Egnen ved Nyfirke og Tyregod, paa saa compacte Bakkemasser, saa det vil være en Umulighed, at trænge der igjennem uden umaadelige Jordarbejder, Tunneller, stærke Stigninger og deslige; og desuden vil man under den videre Fortsættelse vedblive at have et meget ujævnt, bakket Terrain med betydelige, dybe Tverdale langs alle de Aaløb, man krydser.

De, der loyprise den billige Høiryggsbane, ville forundres, naar de komme i hine Egne og staae foran de store, mørke Bakkemasser, eller de dybe Dale, istedetfor at forefinde den forventede, næsten plane Slette. Denne, den saakaldte Høiryggsbane, vil maaskee blive den vanskeligste og kostbareste af alle Længdebaner at anlægge. — Naar man derimod vilde omgaae de her antydede betydelige Vanskeligheder ved en stor Bue i Vest: da undgik man dog ikke et ujævnt, tildeels bakket Terrain med store, dybe Tverdale, med mindre man førte Linien heelt over i Egnen ved Ringkjøbing, hvorved man altsaa erholdt en fuldstændig Vestbane.

Føres derimod Banen fra Randbøl over i Terrainen østlig for Gudenaadalen, da maa man idelig passere de dybe Tverdale og de mange Aløb, som føre til Fjordene, samt de høie Bakkerygge, der ligge mellem disse, og man nodes da derved til store Gjennemføringer og Opfyldninger, betydelige Broer, Viaducter o. s. v. og erholder desuden meget ugunstige Stigningsforhold. — En væsentlig Fordeel, Egnene omkring Gudenaalen endnu frembyde, er, at de i de fleste Henseender have Materiale i Overflodighed til Banebygningen.

Medens Gudenaadalen altsaa i de for Jernbaneanlæg vanskeligste Egne paa Halvoen, i technisk Henseende uforlignelig frembyder de gunstigste Betingelser for et billigt og hensigtsvarende Anlæg: saa tilfredsstiller den i samme antydede Linie de, med Hensyn til Trafiken opstillede Betingelser, at gaae gennem det indre, frugtbare Land, i det Høieste 3 Mil fra Høiryggen, og tillige at træde i en let og beqvem Forbindelse med Landstæderne og Handelspladsene. For at kunne tilfredsstille disse Betingelser, maa Linien gjøre en stor Bugtning, og for at kunne snøe sig gennem Terrainvanskelighederne, flere mindre Buer; men, afseet fra disse, paa Grund af Forholdene, nødvendige Forlængelser, er den

den korteste, man kan lægge gennem denne Deel af Landet. Fra Viborg til Aalborg er Linien's Beliggenhed, i det af Naturen dannede Dalstrøg, ogsaa meget heldig, da den næsten som en lige Linie gennemfører det brede Landskab mellem Hobro og Aalborg. — I Bønsbøl gaaer Linien midt gennem den frugtbareste Deel af Landet, sætter dets driftige Landstad i Forbindelse med den fortrinligste Havn, er kun lidt længere end den nivellerede, korteste Linie, over Hallund, Høllum og Søby til Frederikshavn, og frembyder formeentligen neppe saa store Vanskeligheder, saa stærke Stigninger, som denne.

I Egnen ved Randbøl gaaer Banen snarere paa Randen af Heden, den store, øde Randbøl-Hede, end gennem frugtbart Land; men dette er en Nøvendighed, fordi de dybe Tværdale, der gaae heelt ind til Veile, ligge strax østlig herfor, og lidt videre sydpaa, vestlig for Kolding og Haderslev, er, som alt gjentagen antyder, Grændsen mellem det frugtbare og ufrugtbare Landskab ikke mere saa skarpt betegnet. Banen maa derpaa gjøre en slab Bue, for at komme over til Vestkysten, og gaaer langs Marsken, forbi Handelspladsene Lyngumfløster, Tønder, Leck, tæt forbi Bredsted, for atter under en slab Bue at gaae til Øster-Ørsted.

Denne Længdebane, der i Halvøens for Jernbaneanlæg vanskeligste Egne er knyttet til Gudenaadalen paa en længere Strækning, kalder jeg Gudenaabanen, i Modsatning til andre projecterede Linier, saasom Høirygbanen, Østkystbanen o. s. v.

Næsten alle Sidebaner, undtagen den særdeles vigtige, der fra Store-Andst gaaer forbi Kolding til Snoghøj og Fredericia, ville have gunstige Terrainforhold, med moderate Stigninger. Alle de, der gaae til Fjordstederne, følge Tværdalene, som i Regelen med jævnt Fald føre til Havnene. Sidebanen til Marhuus gaaer langsmed en Række Smaasøer, hvor Terrainet har et meget ringe Fald. De smaa

Sidegrene til Hjørring, Hjarbek, Silkeborg og Skanderborg have alle et Terrain, den første en næsten horizontal Slette. — Sidebanen til Snoghøj-Fredericia har vestlig for Rolding, et vanskeligt, indviklet Terrain og Vanskelighederne fortsættes østlig for denne Stad, indtil hiinsides Krybbilj, hvor Forholdene blive nogenlunde gunstige, indtil Vanskelighederne atter gjensindes ved Fredericia. Dette Banestykke bliver det kostbareste i hele Systemet, og betydelige Stigninger kunne ikke undgaaes. —

Sidebanen fra Store-Andst over Veien, langs Kongeaen til Jernved og derfra videre forbi Varde, Skjern og til Ringkjøbing, med sine Sidegrene til Ribe og Hjerding, har i det Hele taget særdeles gunstigt Terrain, paa store Strækninger en næsten jævn Slette; dog mangler der ingenlunde Vanskeligheder, idet adskillige Tværdale og brede Aaløb maa passeres, hvilke sidste ville udkræve betydelige Brobygninger. Denne Bane, der vil være istand til at drage den største Deel af Trafikken fra Jyllands vestlige Egne til sig, kalder jeg Vestbanen.

For at fuldstændiggjøre hele dette Jernbanesystem, maatte denne Vestbane endnu fortsættes videre mod Nord, og desuden en Sidebane fra Hovedbanen føres fra Lyngumkloster forbi Brede, Meolde over til Romø og ende ved en Havn under denne Des Sydspids. Vestbanens Fortsættelse kunde skee, enten i Retningen mod Holstebro, eller i Retningen mod Lemvig. I den først tænkte Retning ere Terrainforholdene temmelig ugunstige, Landet ujævnt, bakket, i Retningen mod Lemvig er det heldigere. Da der imidlertid ved Vestbanen indtil Ringkjøbing allerede er opnaaet særdeles meget for Vestlandet, dette desuden paa Halvøens nordligste Ende er gjennemfsaaret af Limfjorden, der paa to Steder, ved Hjarbek og ved Aalborg, sættes i Forbindelse med Hoved-

banen: saa formenes, at Vestbanens Fortsættelse tilhører en senere Periode. —

Havneanlægget ved Romø, og Jernbaneanlægget over en Dæmning til denne D, betinge hinanden gjensidigen. Haves nemlig Havnene, da bliver Dæmningen fra den til Fastlandet aldeles nødvendig, for at man under alle Omstændigheder kan vedligeholde en sikker og beqvem Forbindelse, som nu hverken haves ved Ebbes eller Flodtid. Fores, omvendt, Jernbanen hen til Kysten i Nærheden af Ballum: da vil man aldeles ikke have opnaaet Noget uden Havneanlægget. Thi man kan ikke her, saa let som ved Hierting, foretage Inds og Udsfibninger, da det dybe Løb gaaer altfor fjernt fra Fastlandets Kyst og der ingen beqvem Forbindelse kan vedligeholdes mellem dette Løb og denne Kyst. — Dybet under Romøes Sydspids dannes ved at Ebbes og Flodstrømmen, som presser sig igjennem Listerdyb, stærer op under Romø, naar Vandene skulle fylde eller forlade Havbæltet mellem Den og Fastlandet. Havnen maa dannes ved en Dæmning, der fra Dens sydoftlige Spids gaaer ud i østlig Retning, senere, følgende Strommens Retning, bøier mod Nordøst og Nord og affærer et Stykke af Dybet. — Dæmningen fra Fastlandet til Den maa lægges lidt nærmere ved dennes Nord-, end dens Sydspids, i Egnen hvor der haves neutrale Bande. For ved Flodtiden at fylde Romø-Bæltet, strømmer Vandet nemlig ind, saavel sydfra, gjennem Listerdyb, som nordfra, gjennem Jyvedyb; begge Strømme mødes lidt nærmere ved Nord- end ved Sydspidsen af Den, og her haves ingen Strømning mere, ingen Tisgang og sjelden nogen stærk Søgang. — Saavel Havnedæmningen, som Dæmningen mellem Den og Fastlandet, men især denne sidste, bliver temmelig lang; og de maa begge være tilstrækkelig høie og stærke, for at kunne modstaae de høie Stormfloder. Men de ville da ogsaa begge lige saa sikkert kunne holde sig,

som Marskdigerne, saa meget mere, som de ere stillede under gunstigere Forhold end disse; thi begge ligge de i Læ af Den, den ene er bøiet i Retning med Strømmen, og den anden er uden Paavirkning af samme; medens Marskdigerne derimod i Regelen ligge tværs for Storm og Strøm. Man vilde ved disse Anlæg opnaae en Havn af første Klasse, maaskee den bedste ved hele Nordsøen; men Anlægene ville udkræve en betydelig Capital og — da der ved de lange Dæmninger kommer Dannelsen af Marskland og andre Forhold med i Betragtning — bør vistnok helst udgjøre et fra Jernbanesagen affondret Foretagende. — Altsaa kun naar Havn og Dæmning udføres, føres Banen fra Engumkloster over Brede, og Meolden derhen. For i saa Tilfælde at fremme Transitten fra Østersøen til Vesterhavet, blev det da ogsaa nødvendigt, at bringe Romø og Glensborg i en hurtigere og kortere Forbindelse, end over Øster-Ørstedt, hvilket jo i sin Tid kunde skee ved en let bygget, billig Tværbane fra Leck, maaskee rigtigere endnu fra Tønder, til Glensborg.

Hvad nu hele det oven angivne, betydelige Jernbanesystem vil koste at udføre, det lader sig naturligviis først med Sikkerhed bestemme, naar alle Linierne ere nivellerede og fuldstændige Overslag have. Imidlertid give de paa Halvøen alt foretagne Nivellements adskillige Data, hvoraf der tilnærmelsesviis kan drages Slutninger til Anlægscapitalens omtrentlige Størrelse. Af Stambanens sydligste Deel er nemlig Banestykket fra Sønder-Bygum til Vandrup fuldstændigt nivelleret og befunden, at kunne bygges for c. 220,000 Rdlr. pr. Mil. Fra Sønder-Bygum til Øster-Ørstedt ere Forholdene nogenlunde analoge, Terrainet næsten ligesaa gunstigt og Anlægscapitalen vilde vel omtrent blive den

samme pr. Miil. Sidegrenen til Haderslev er en Deel kostbarere, og, ved at drage den sammen med den i Slesvig nivellerede Deel af Længdebanen, har man funden, at dette samlede Banenet vilde kunne anlægges for c. 228,000 Rdlr. pr. Miil. Ved Banen er imidlertid forudsat mindre Færdsel, hvorfor den er lettere bygget, har lettere Maskiner o. s. v. en Forudsætning, som med sine Conseqventer ikke vil kunne indrømmes som rigtig, især da den langt overveiende Deel af Linierne henhører til Stambanen. Anlægscapitalen bør derfor vistnok anslaaes noget høiere for de slesvigste Linier og turde vel mindst være 250,000 Rdlr. pr. Miil. De $17\frac{1}{4}$ Miil lange Linier vilde da udkræve en Capital af circa 4,312,500 Rdlr. —

I Jylland er bleven nivelleret en Linie Bamdrup-Randsbøl-Jellinge-Horsens, en anden Linie Silkeborg-Viborg-Hjærbek, og en tredie Linie Sønder-Onsild-Viborg-Hjærbek, hvilke alle indeholde længere Strækninger af Gudenaabanen, og som derfor kunne tjene til Skjen for dennes Anlægscapital. Den første er beregnet til 365,350 Rdlr., den anden til 327,300 Rdlr. og den tredie til 358,000 Rdlr. pr. Miil. — I Gudenaadalen ere Forholdene fra Hvejsel til Vding nogenlunde overrensstemmende med Terrainforholdene paa Linien fra Silkeborg til Viborg og maatte vel altsaa nærmest koste 327,000 Rdlr. pr. Miil; hvorimod igjen Terrainet fra Vding til Linaa frembyder noget større Vanskeligheder. Anlægssummen pr. Miil for hele Linien fra Bamdrup til Snæbum, synes saaledes omtrent at skulle ligge mellem 327,000 og 366,000 Rdlr., hvoraf som et nogenlunde passende Medium kan tages 350,000 Rdlr. pr. Miil. For de $23\frac{1}{2}$ Miil Bane fra Bamdrup til Snæbum bliver Capitalen altsaa 8,225,000 Rdlr.

Den $6\frac{3}{4}$ Miil lange, gennem Dalen lagte Linie fra Snæbum til Aalborg, sammenlignet med den nivellerede Linie

fra Hobro til Aalborg, undgaaer de betydelige Jordarbejder, som denne har ved de store Op- og Nedstigninger ved Hobro, ved Storping og andetsteds; har derimod mange forskellige Banfseligheder, foranledigede af den snævre, tildeels med Mosegrund fyldte Dal, at overvinde, vil derfor vist neppe kunne anlægges billigere end de for Hobro-Aalborg Linien calculerede c. 420,000 Rdlr. pr. Mil, hvilket giver Summen 2,835,000 Rdlr.

Paa Linien fra Aalborg til Frederikshavn have betydelige Jordarbejder paa Strækningen fra Høgholt til Egnen nordlig for Aasted, c. $1\frac{1}{4}$ Mil, samt en Deel ringere Banfseligheder i Egnen fra Brønderslev til Serridslev; men disse Banfseligheder, sammenlignet med dem, som den nivellerede Linie har at overvinde ved Hæbelstrup, ved Kjølsgaarden, ved Hellum, ved Overgangen over Aasen sydlig for Stagsted, ved Nedgangen til Søby o. s. v. gjør det mere end sandsynligt, at hiin Linie neppe tør anslaaes saa høit pr. Mil, som denne. Med 400,000 Rdlr. pr. Mil vilde de $9\frac{1}{2}$ Mil Bane fra Aalborg til Frederikshavn koste 3,800,000 Rdlr.

Alle Sidegrene, Bestbanen og Linien Store Andst-Snogshoi-Fredericia undtagen, udgaae fra Hovedbanen til enkelte Stæder eller mindre Landstæder og Localiteter, og det synes derfor indlysende, at Freguentzen paa ingen af dem vil være saa levende, som paa Hovedbanen. De kunne derfor alle bygges lettere og have en lettere Drift end denne. De have desuden næsten alle gunstige, gunstigere end Hovedbanens, Terrainforhold, der ikke betinge større Stigninger eller skabe andre betydelige Banfseligheder, og ville derfor ganske vist kunne anlægges en Deel billigere pr. Mil, end Stambanen. At Expropriationen paa enkelte af Sidegrenene vil være lidt større, end paa Hovedbanen, vil ikke have nogen synderlig Betydning: da Expropriationen jo, selv i de frugtbare Egne,

sjelden naaer en Tiendedeel af Anlægscapitalen, og derfor en mulig Differenti i saa Henseende, under de givne Forhold, vil være forspindende. Af Sidebaner af den betegnede Art er der kun hidindtil nivelleret een eneste, nemlig den fra Aarhus til Silkeborg, der er beregnet til 354,710 Rdlr. pr. Miil. Men denne Linie passerer mellem Store-Ring og Galthen et betydeligere Vandfjæl og kommer i det hete taget ind i meget vanskelige Terrainforhold, end Sidebanen fra Rye-Mølle langs Søerne til Aarhus. Den formenes derfor, ikke at kunne tjene som Norm. — Ved de antydede Hensyn, nemlig til en lettere Bygning, en lettere Drift og de gunstigere Terrainforhold, kan det nu formeentligen antages, at — i Sammenligning med den, for den største Deel af Stambanen antagne Gjennemsnitssum af 350,000 Rdl. pr. Miil — Sidebanerne i Gjennemsnit ikke vilde overstige circa 300,000 Rdlr. pr. Miil som Anlægscapital. Tilsammen have de en Længde af $18\frac{1}{4}$ Miil og ville altsaa udkræve en Capital af 5,475,000 Rdlr.

Linen fra Store-Andst til Snoghøj maa paa en Maade betragtes som en Hovedbane, der skal fortsættes mod Ost, gennem Fyen og Sjælland, og som jo ogsaa til visse Aarstider fra Nord, Syd og Vest optager hele Fregventsen til Verne. Den maa derfor ved Udsørelsen ogsaa betragtes som Hovedbane, har desuden, som alt antydet, et meget vanskeligt Terrain og tør derfor ikke anslaaes til ringere end 535,000 Rdlr. pr. Miil, det vil sige: Gjennemsnitssummen pr. Miil af den nivellerede Bane Vandrup-Kolding-Fredericia i Forening med Sidebanen til Snoghøj. For den $5\frac{1}{2}$ Miil lange Linie Store Andst-Kolding-Snoghøj-Fredericia bliver det da Capitalen 2,942,500 Rbdlr.

Bestbanen vil, ligesom Smaabanerne, kunne bygges lettere og erholde en lettere Drift, end Stambanen. Dens Terrainforhold ligne meget Terrainen for den slesvigiske Deel

af Banen; dog har den, især i Egnen nordlig for Varde, mellem denne Stad og Skjern, et mere ujævnt Landskab at passere, end den nysnævnte Bane har nogetsteds, og hvad der saaledes kan spares ved en billigere Anlægsmaade, det vil omtrent igjen medgaae til, at overvinde de lidt større Terrainvanskeligheder. Denne Bane synes derfor at kunne antages til den samme Anlægscapital, af i Gjennemsnit 250,000 Rdlr. pr. Miil, som den flensborgske og med sine to Sidegrene til Ribe og Hjerting udgjørende en Strækning af 20 Miil, altsaa at koste 5,000,000 Rdlr.

Broen ved Aalborg over Limfjorden har man anslaaet til 700,000 Rdlr.

Sammenstilles nu disse omtrentlige Overslag for Jyllands Banen, saa have:

Stambanen fra Bamdrup til

Frederikshavn.....	39 ³ / ₄	Miil	14,860,000	Rdlr.
De mindre Sidegrene, Summa	18 ¹ / ₄	—	5,475,000	—
Banen St. Andst = Snoghøj =				
Fredericia	5 ¹ / ₂	—	2,942,500	—
Vestbanen med Sidegrene	20	—	5,000,000	—
Broen over Limfjorden	—	—	700,000	—

Hele Banenettet 83¹/₂ Miil 28,977,500 Rdlr.

Disse Overslag ere jo fortrinsviis stottede paa Beretningen over de i Jylland 1856 foretagne Nivellements, hvorved de her angivne Summer ere tagne i Betragtning, uden Hensyn til de i hiin Beretning anførte Slutningsbemærkninger, hvor der udtales den Ansættelse, at de anslaaede Summer vilde kunne nedbringes lidt, at den beregnede Ostbane saaledes sandsynligviis fra 474,800, vilde kunne nedbringes til 460,000, eller endog til 450,000 Rdlr. pr. Miil. Det kan nemlig antages, at om end en saadan ringere Reduction, tildeels ved Besparelser, vilde kunne finde Sted: saa

vil man dog, naar der skrides til Banens Udførelse, efterhaanden støde paa uforudsete Vanskeligheder, der, i Forening med den næsten aarlig stigende Arbejdsløn og Fordyrelsen af Materialier, ville gjøre, at man til Exempel paa Østbanen nok kom til Talstørrelser som 474, maaskee endog 480,000 Rdlr. pr. Mil og derover. De i Overslag bragte Summer for Gudenaas Banesystemet synes derfor ikke at være væsentlig for høie. — Paa den anden Side synes de, under de gjorte Forudsætninger, heller ikke at kunne være væsentlig for lave. Nivellementet har nemlig, hvor det, mellem Vandrup og Snæbum paa tre længere Strækninger, er kommet ind paa Stambanens Terrain, i Virkeligheden givet Talstørrelser, der ligge lidt over, eller lidt under 350,000 Rdl. pr. Mil, og dette synes derfor ikke at kunne ligge meget langt fra Sandheden, naar Terrainforholdene paa de øvrige Strækninger tages med i Betragtning. — Hvo som kjennder Terrainforholdene, vil ligeledes kunne indsee, at Strækningen fra Snæbum til Frederikshavn ikke ret vel kan ansættes høiere, end det tilsvarende, nivellerede Banestykke i Overslaget er beregnet til. — Banen Store Andst-Snoghøi-Fredericia er ganske i Overeenstemmelse med Nivellementsresultatet. — For Vestbanen og de smaa Sidegrene er Overslaget mest hasarderet, men formenes dog, under de givne Terrainforhold og med de gjorte Forudsætninger, ikke at kunne være væsentlig høiere. — Imidlertid maae disse Talangivelser ikke tages for andet, end hvad de ere, nemlig: omtrentlige, løselige Overslag, der ere fremsatte, for at man i det Eftersølgende har bestemte Talstørrelser at holde sig til. De have kun denne relative Værdie, skjøndt de saa meget som muligt ere uddragne af, bragte i Overeenstemmelse med de forhaandenværende Resultater og i flere Henseender formenes, godt at kunne benyttes til Sammenligninger. —

Men 28,977,500 Rdlr. er en efter vore Forhold meget

stor Capital, og der reiser sig nu uvilkaarlig Spørgsmaal som: vil det Gode, der opnaaes ved saa store Jernbaneanlæg, staae i Forhold til saadanne Capitalers Anvendelse? Ville vi kunne bringe det Offer, som betinges for saadanne Capitalers Tilveiebringelse? — For at kunne besvare det første Spørgsmaal, maa vi betragte Sagen fra to Synspunkter, nemlig fra Nyttens — den indirecte Forrentning — og fra Udbyttets — den directe Forrentning. For at besvare det andet Spørgsmaal, maa vi nøiere betragte saavel de Tilbud, der alt ere gjorte om Jernbaneanlæg paa den cimbriske Halvø, som de Offer, man alt har bestemt sig for til saadanne Jernbaneanlægs Fremme.

Nytten og Udbyttet staae i et directe Forhold til hinanden, betinge hinanden gjensidigen; jo større Nytte en Jernbane gjør, jo større Freqvents den har, desto større Udbytte giver den i Regelen ogsaa; og omvendt, er Udbyttet stort, da har den i Regelen ogsaa stor Freqvents, gjør megen Nytte. Vi maa altsaa tildeels betragte disse to Sider i Fælledsskab. — Den større, eller mindre Freqvents, der er Generator for dem begge, er betinget ved Landskabernes Frugtbarhed, Culturstilstand, Befolkning, men fremfor alt ved deres Form, Udstrækning og relative Beliggenhed og den deraf følgende Trang til at benytte et saadant Communicationsmiddel i den ene og den anden Retning. Neppe vilde Noget for tiden finde paa, at anlægge Jernbaner paa det frugtbare, vel dyrkede, stærkt befolkede Laaland, paa Falster, Langeland eller Vro; derimod haves alt Baner gennem de langt magrere Egne af Holsteen og Slesvig. Der bygges for tiden Jernbaner gennem tyndt befolkede Egne i Norge, Sverrig og Rusland. I America lægger man Baner ind i ubeboede Landskaber, i Forventning om den Cultur, som derved kan udvikle sig. Den relative Beliggenhed af Landskaberne har, som sagt, en overveiende Betydning for Banefreqventsen.

Jernbanen maa i Almindelighed betragtes som et meget beqvemt, hurtigt, billigt, i de fleste Henseender fortrinligt Transportmiddel. Vi behøve ikke at gaae til Udlandet, for at finde paaafaldende Exempler paa, hvad forbedrede Transportmidler kunne bevirke. Paa selve Halvøen have Handelspladsen Silkeborg, der er Resultatet af Gudenaagens Seilbargjørelse og Chausseeanlægget fra Aarhus til Ringkjøbing. Hvor Gudenaacanalen ender og frydses af Chausseen, der er i Løbet af tolv Aar opstaaet en livlig, driftig, blomstrende Kjøbstad, hvoraf der i tidligere Tid ikke fandtes et Huus. Bladsen har driftige Kjøbmænd, Fabrikanter, duelige Haandværkere, en flittig, vindskibelig Befolkning af maaskee alt over 1000 Indbyggere, og af nye Huse bygges der hvert Aar næsten sneevliis. Og samtidig hermed er der i Omegnen opdyrket tusinder af Tønder Hedeland, anlagt Engvandinger, Træplantninger, opstaaet nye Fabrikker, Mængder af nye Teglværker, Møller o. s. v. Og den væsentlige Befordrer af denne Vindskibelighed, dette Dpsving, er Organet for Udførselen af Producter og Tilførselen af Fornødenheder, er Gudenaacanalen, dette mere end middelmaadige, lange, bugtede Farvande, der kun tilsteder Passagen for Baade og Bramme af indtil 18 Tommers Dybtgaaende. Naturens Rigdomme have i Aarhundreder ligget ubenyttede; men Transportmidlet har paa en Maade her selv fremavlet Producterne, hidkaldt Producenterne og skabt en Befolkning, Vindskibelighed og Velvære. At den ved den anden Ende af Gudenaacanalen beliggende Havnestad Randers i den senere Tid har taget et saa overordentligt Dpsving, nu overgaaer sin Nabo og Rival, Aarhus, i Handelsomsætning og Vindskibelighed, skjøndt denne sidste Stad har langt gunstigere Havnesforhold: det maa ganske vist for en stor Deel tilskrives Forbindelsen med Silkeborg, Trafiken med denne Landstad og med hele det indre Land, hvilket den ved Canalen har vunden som sit

Dpland. Som et andet Exempel paa Communicationsmid-
 lernes Indflydelse kan anføres, at den lille Stad Hjørring
 fra 1845 til 55 er tiltagen med circa 26 Procent af sin Be-
 folkning, siden den har erholdt Chausséeforbindelse med de to
 Havnesteder Aalborg og Frederikshavn. Det er indlysende,
 at Forholdene, saavel her, som der, vilde have udviklet sig
 langt gunstigere endnu, ifald den regelmæssige, billige og be-
 qvemme Jernbaneforbindelse var traadt istedetfor den lang-
 somme og kostbare Chaussé- eller den langsomme, ureget-
 mæssige og ubegvemme Canalforbindelse. Med det oven frem-
 satte, planmæssige Gudenaabanefsystem vilde en lignende Ud-
 vikling, som den ved Silkeborg antydede, have funden Sted
 langs hele Stambanen, fra Øster-Ørstedt til Hjørring, og
 langs hele Vestbanen indtil forbi Ringkjøbing; og et lig-
 nende Opfving, som det for Randers antydede, vilde være
 følt i alle Havne- og Fjordsteder, nemlig i Horsens, Aar-
 hus, Randers o. s. v. ved Trafikken fra det, saa at sige,
 nye Dpland langs Gudenaadalen og fra Limfjorden forme-
 delst Sidegrenen Viborg-Hjarbek; i Vejle, Fredericia, Køl-
 ding o. s. v. derimod ved Trafikken fra det vestlige Jylland
 og Slesvig. Det er denne Udfoldelse af indre Samfærdsel,
 af forøget Trafik og Vindstibeligbed, og den deraf følgende
 Cultur og almindeligt Velvære, som er det ypperligste Re-
 sultat, den fortrinligste Gevinst af Jernbaneanlæg. Den lader
 sig i alle sine Forgreninger neppe nogensinde fuldstændig behjse
 ved Død, endnu langt mindre fremstille ved Talsforreller;
 men den forespæver ganske vist alle dem mere eller mindre
 klart, der med Iver planmæssigen søge at fremme gode Jern-
 baneforetager.

Nogle Forfattere*) have, ved at opstille meget plausibler

*) Fr. Klee og C. M. Poulsen, see „Motiveret Forslag til en succesffv
 Fuldførelse af et Jernbane-, Dampstibs- og Telegraphsystem for Dan-
 mark og Slesvig. Kjøbenhavn 1850.“

Talstørrelser, godtgjort, at der ved Afbenyttelse af circa 74 Mil Jernbane i Danmark og Slesvig, foruden den opnaaede tredobbelte Transporthurtighed, altsaa en betydelig Tidsgevinst, vilde spares Landet aarligt i Transportomkostninger circa 2,310,000 Rdlr. Dette er vist neppe regnet for høit, og dog vilde en saadan Besparelse, om kun den opnaaedes ved de 83½ Mil af det foreslaaede Jernbanesystem for Jylland, udgjøre circa 8 pCt. aarlig af den 28,977,500 Rdlr. store Anlægscapital. Men Besparelse er kun den ene Side af Sagen, det opstaaede Liv i Trafiken, i Samfundsforholdene, er den anden, den langt betydningsfuldere.

Et andet betydningsfuldt Moment med Hensyn til den indirecte Forrentning kan søges i selve Banebygningen. Foruden at Landet opnaaer et saa stort og kostbart Maskineri, som en Jernbane, der i sig selv er sin Capital værd, saa udsaaes endnu den overveiende større Deel af denne Capital i de Landskaber, hvorigjennem Anlægget fløer, og forøges derved Capitalrigdommen i en meget betydelig Grad. Ved det antydede Baneanlæg i Jylland vilde til Exempel af de circa 29 Millioner, mindst de 20 Millioner blive i Landet; thi naar undtages Skinnerne og en Deel Tømmer, der komme fra Udlandet, saa ville de fleste andre Materialer søges og findes i de Egne hvorigjennem Linierne gaae, ligesom næsten al Arbejdsløn vil consumeres der. Nu vel, Befolkningen har et storartet industrielt Foretagende til at tage Exempel af for Die; dette selvsamme Foretagende frembyder nye og billige Veie til Udførsel af Producterne for dens Vindstibeligbed, og endelig efterlader det, efterhaanden som det skrider frem, betydelige Capitaler til nye Foretagender, forøget Virksomhed: kunne vel Betingelserne være gunstigere, Omstændighederne mere fristende, mere opmuntrende, til at udfolde en saadan! — Det er disse besynderlig gunstige Omstændigheder, der undertiden paa en uforklarlig, næsten vidunderlig Maade, ofte

i meget kort Tid, have skabt heelt nye Samsundsforhold i Landflaaber, hvor Udviklingen var stagneret og der habdes Trang til forbedrede Transportmidler.

Man har fra flere Sider ivret stærkt imod, at anvende fremmede Capitaler til Jernbaneanlæg og derimod anbefalet at reise Capitalerne i selve Landet; og dog synes det næsten i alle Henseender fordeelagtigt, om fremmede Midler kunne erhverves til billige Vilkaar for saadanne Foretagender. I Danmark hersker der fortiden, det maa vistnok indrømmes, almindelig Velstand. Der habes saavel Penge som Penge-mænd. Og dog staae vore Capitalister neppe i Forhold til saa store Foretagender, som det omhandlede og — hvad der er det Allervæsentligste — deres Capitaler kunne i Regelen ikke ret vel engageres deri. De gode Conjunctioner have vel medført almindelig Velstand, men ogsaa udvidet al mulig Industri og Trafik, saa at tiltrods for at Penge habes, Capitaler dog ere dyre og søgte til alle mulige nye eller udvidede Foretagender. Capitalister og Speculanter kunne med Letthed bringe mere end 4 pCt. ud af deres Penge og kunne derfor ikke ret vel sætte dem i Jernbaneforetagender, hvor hiin Rente er det Høieste, man hidindtil har kunnet bekvemme sig til, at garantere dem. Men selv om man ved større Op-offrelser fik deres Penge engageret i det omhandlede Jernbaneforetagende: saa opnaaedes kun derved, at circa tredive Millioner Rdlr. bleve bundne af det større Foretagende og i længere Tid unddroges den almindelige, daglige Trafik, og af den betydelige Capital vilde mindst Fjerdeparten vandre ud af Landet for Materialer, og Resten for største Delen kun implantes fra Verne til Halvøen. Følgen deraf vilde sandsynligviis blive, at vort lille Pengemarked, selv under de gunstige Conjunctioner, trykkes, og at de commercielle og mercantile Foretagender lede derved; men under ugunstige Conjunctioner kunde let Standsninger og større Uheld blive

Resultatet. Forskjellen er omtrent den, at medens man af de egne Capitaler taber mindst een Fjerdedeel og tillige trykkes og generes i sine commercielle og mercantile Forhold: saa vinder man ved de fremmede Capitaler omtrent tre Fjerdedele af hele Summen, netop til at fremme, udvikle og livliggjøre disse Forhold. Differentien er blot: hele Capitalen, paa billige Vilkaar, vunden for den indre Trafik. Men ved billige Vilkaar forstaaes: billigere, end vore Capitalister i Regelen kunne tilveiebringe Capitaler, og saadant kan jo forudsættes at opnaaes i Udlandet, hvor Rentefoden er lavere, Pengene billigere og rigeligere end hos os. Netop ved de fremmede Penge erholde vi ikke alene hele Jernbanesystemet nedlagt og arbejdende paa vor Jordbund; men endog den største Deel af Anlægscapitalen tilflyder os, vedbliver som en Nationaleiendom at arbejde, at virke iblandt os. Denne Iver for Anvendelsen af nationale Pengemidler synes derfor, forudsat at fremmede kunne havees paa billige Betingelser, at være en misforstaaet Patriotisme. —

Af alle danske Landsdele er Jylland upaatvivlelig den, der i de senere Aar har taget det største Opsving. Alle Forhold have udviklet sig betydeligt, og hvo der efter ti Aars Forløb gjenseer Landet, vil ofte forundre sig over, hvor mange Ting der, saavel i Kjøbstæderne, som paa Landet, have forandret sig til det Bedre. Ikke alene paa Østkysten, men ogsaa i det Indre føler man overalt Fremskridtene, og selv i Egne omkring Ringkjøbing, Varde o. s. v. have de gode Conjuncturer formaaet at overvinde den afslidne Beliggenhed og de daarlige Communicationsmidler, formaaet at fremkalde en bedre Cultur, en forøget Virksomhed. Det er upaatvivlelig de gode Conjuncturer, der have fremavlet disse Opsving; men Livet er vakt, Tendensen er given, og den vil maaskee kunne vedligeholde sig selv under mindre gunstige Conjuncturer. Dog muligvis vil den ikke kunne det, maaskee vil

Udviklingen under vanskeligere Forhold standse i de begunstige-
gede Egne og ganske hende, eller Tingene maaskee endog
gaae tilbage, i de mindre begunstigede. — Det er en bekendt
Sag, at en god Maskine, der leverer et godt Fabrikat og
under gunstige Forhold giver stort Udbytte, endnu i vanske-
lige Tider kan fortsætte sit Arbejde, naar den daarlige Ma-
skine alt længe har maattet standse sit. Nu vel, den jydskke
Jernbane er et saadant godt Maskinerie til at arbejde i Lan-
dets Interesse; men man anskaffe den itide og søge ved dens
Arbejde, ved dens gode Udbytte at blive stærk, heelt at ud-
folde sine Kræfter, sin Rigdom, medens Conjunctionerne ere
gode: da vil man kunne modstaae og Udviklingen vil ikke
standse, naar Tiderne forandre sig. — Nationernes materielle
Udvikling skeer periodisk, ligesom den aandelige; benyttes der-
for ikke den rette Tid og de rigtige Midler: da vil den stedse
vedblive at være ufuldstændig, Landet og Folket aldrig rigtig
komme til Kræfter. — For den, der noie har observeret,
hvortledes Forholdene i den senere Tid udvikle sig paa Halv-
øen, hører der vistnok ikke megen Propheti til at forudsige,
at der, med det fremsatte Gudenaabanesystem og nogenlunde
gunstige Conjunctioner, om ikke saare lang Tid ikke vil findes
Hedeland mere paa den østlig for Hvideryggen beliggende,
frugtbare Deel af Landet. Om fem og tyve til tredive
Aar ville Hederne sandsynligviis høre til Traditionerne der,
og fra Spidsen af Himmelsbjergskolden vil den Fremmede,
naar han bereiser eller maaskee har taget sin Sommerbolig
i hine, Danmarks yndigste Egne, sandsynligviis forgjæves
speide efter Resterne af den, dog i flere Henseender interes-
sante, brune Hede. — Men for at komme til et saadant Re-
sultat, bør man da rigtignok ikke lade disse herlige Aar hen-
gaae med tomme, frugtesløse Discussioner! —

Hvad nu Udbyttet, Banens directe Forrentning, angaaer,
da vil det næsten være umuligt, ved nogenfomhelst Beregning

at udtrykke den i passende Talstørrelser. Forholdene ere altfor indviklede og vanskelige dertil. — Det synes imidlertid mere end sandsynligt, at Foretagendet, selv efterat hele Systemet er fuldført, i Begyndelsen ikke vil kunne forrente sig, at det i de første Par Aar kun vil give 2 til 3 %, maafee endog derunder, og at det først om 8 til 10 Aar vil give circa 4 %. Have imidlertid Beboerne først gjort sig ret fortrolig med dette Transportmiddel; have Bønderne lært at benytte det til alle længere Kjørser og Hestene desmere til Ploven; have først Forholdene i det indre Land og i Vester-egnene udviklet sig noget, og den saa vigtige og nødvendige Samfærdsel mellem disse Landskaber og Havnestæderne etableret sig; have først Svenskere og Nordmænd sølt hensigtsmæssigheden og Bequemmeligheden af vor Halvøes Bane, og de da benytte de Dampskibe, der nødvendigviis maa sætte Frederikshavn i Forbindelse med de nærmeste Havne paa den skandinaviske Halvø og især med Endepunkterne for de der efterhaanden fuldbendte Banelinier, til at komme over paa vore Baner; har der saaledes, ved Siden af den indre Samfærdsel og ved Siden af vor egen Langveistransport, udviklet sig en levende Transit mellem Skandinavien og Continentet: da synes det neppe længere tvivlsomt, at Banen ogsaa directe vil kunne forrente sig og med Tiden endog give godt Udbytte.

Det handler sig i Jernbanesagen ganske vist om en directe Understøttelse af Staten i flere Aar. Men tages i Betragtning, at der foruden det opnaaede, storartede Jernbanemaskinerie, endnu tilflyder Landet den overveiende større Deel af den dertil forbrugte Anlægscapital, at der ved selve det gode Maskineri spares Befolkningen for Millioner i Transportomkostninger, og at andre Millioner indvindes ved den fremavlede, større Bindstibeligbed, den større Cultur; kort sagt, at Foretagendet indirecte maafee mangfoldige Gange vil forrente sig: saa er der mere end Grund nok for den

Anskuelles Rigtighed, at det Gode, der opnaaes for Landet ved disse Jernbaneanlæg, fuldkommen vil staae i Forhold til Anlægscapitalens Størrelse, og der er mere end Opfordring nok for Statsstyrelsen, at bringe det nødvendige directe Offer, forudsat at dette ikke overskrider Landets Kræfter.

For at komme til Anskuelse om den omtrentlige Størrelse af det directe Offer, som maae bringes, maa vi, som alt antydet, tage nogle Momenter af Jernbanesagens Historie — thi denne Sag har en lang, næsten 15 Aar gammel Historie — i Betragtning. Det er da især de Momenter, som indeholde directe Tilbud om Baners Anlæg, der her have Interesse for os; thi deraf sees tydeligst, hvilken Tillid Pengemanden har til Banens sandsynlige Forrentning, hvor stort Offeret sandsynligviis vil blive fra Statens Side i Tidernes Løb, og paa hvilken Maade det hensigtsmæssigst kan udredes. — Skjendt man alt langt tidligere i Tale og i Skrift havde omhandlet Jernbaners Anlæg paa Galvoen, havde udfæstet Projecter og Planer dertil: saa erholdt hele Sagen dog først en mere positiv Charakter, da i Aaret 1852 den sydslesvigiske Bane blev concessjoneret og der derpaa gjentagen indkom Tilbud om Banens Fortsættelse og Systemets Fuldførelse lige til Frederikshavn. Disse Forslag ere i det Væsentligste følgende:

- 1) I December 1852 havde Tilbud om Jernbanesystemets Fuldførelse indtil Frederikshavn, hvilket, i Forening med den sydslesvigiske Bane, vilde udgjøre c. 80 Mil Jernbane, og hvortil, efter et løst Overslag, udtrævedes c. 27 Millioner Rdlr. Foretagendet skulde udføres i 6 Aar og Banen bygges indtil Viborg, imod en almindelig Concession af Staten, hvorimod denne for Banestykket fra Viborg til Frederikshavn garanterede Actionairerne 4 % af Anlægscapitalen. Dette sidstbetegnede Banestykke calculeredes til c. 7,200,000 Rdlr. og, i Tilfælde

at dette kun kunde bære Driftsomkostningerne, aldeles intet Udbytte kunde give, blev da Statens høieste Risiko c. 300,000 Rdlr. aarlig.

- 2) 3 Februar 1853 gjentoges dette selskammer Tilbud, og der gjordes endnu følgende:
- 3) Hele Banesystemet fuldføres i Løbet af 8 Aar, og efterhaanden, som Anlægget skrider frem, udsteder Regjeringen til Actionairerne 4 % rentebærende Statsobligationer for en Sum af omtrent Trediedelen af den forbrugte Anlægscapital. Indtægten af Jernbanerne anvendes, efter Fradrag af Driftsomkostningerne, forlods til at erstatte Staten de, af Obligationerne udbetalte Renter, og Obligationerne selv indfries efterhaanden af Actieselskabet for Staten. — Denne vilde ved dette Tilbuds Antagelse altsaa komme til at udgive for c. 9 Millioner i Obligationer, men først have Risiko derved, naar hele Foretagendet gav under $1\frac{1}{3}$ % Nettoudbytte, og vilde det høieste Tab — naar hele Banesystemet netop kunde bære Driften — blive c. 360,000 Rdlr. aarligt Tilskud.
- 4) 3 Juli 1855 havde, paa Foranledning, Forslag om hele Banens Anlæg, imod at Staten paa lignende Maade som oven antydet udstedte til Actieselskabet Trediedelen af Anlægscapitalen i 4 % Obligationer. Her skulde Regjeringen imidlertid først for sine Obligationer blive deelagtig i Udbyttet, efterat Actionairerne havde erholdt 5 % for de to Trediedele af Anlægscapitalen. Denne var desuden angivet til c. 400,000 Rdlr. pr. Mill. Staten vilde altsaa, med for c. 8 Millioner Obligationer — den sydslesvigste Bane var allerede udført — have regelmæssigen at tilskyde 320,000 Rdlr. aarlig, indtil hele Foretagendet gav over $3\frac{1}{3}$ % Udbytte af Anlægscapitalen.

- 5) 3 December 1855 kunde*) man have havt Tilbud om Banens Bygning fra den sydslesvigiske Baane indtil Aarhuus og Viborg, imod at Statskassen udsteder til Entrepreneuren Halvdelen af Anlægscapitalen i 4 % Obligationer. Entrepreneuren overtager i 14 Aar Banens Drift mod 50 % af Bruttoindtægten, medens de andre 50 % anvendes til, forlods at tilbagebetale Staten Renterne af Obligationerne, dernæst til Forrentning af Actierne indtil 4 %, og hvad der endnu maatte blive tilovers, fordeles ligelig mellem Staten og Actionairerne. — Ved dette Tilbud vilde Statens Tab først indtræde, naar den halve Bruttoindtægt var mindre end 2 % af hele Anlægscapitalen, og det vilde ganske vist neppe nogenfinde blive betydeligt, da der jo stedse havde den halve Bruttoindtægt til dets Dækning.

Ved alle disse Forslag lodes endnu de Betingelser aabne, at Staten kunde overtage Banen efter 20 eller 25 Aars Forløb for 25 Gange de sidste 3 eller 5 Aars Gjennemsnitsindtægt, at Linierne først noiere skulde bestemmes ved Underfølgelser af Terrainet o. s. v. Dernæst maa bemærkes, at de alle vare primitive Forslag og ikke Resultatet af nogen Forhandling: da der fra Statens Side aldrig blev gjort Modforslag.

Sammenligne vi disse forskellige Forslag indbyrdes, da finde vi, at de under 1, 2 og 3 anførte ere væsentlig gunstigere, end det under 4. Ved Forslagene under 1 og 2, var Statens Risiko knyttet til den Deel af Banen, der forudsattes mindst rentabel. Tilskudene vilde sandsynligviis aldrig blive ret store, men derimod være nødvendige i længere Tid. Ved Forslaget under 3, turde Risicoen for Staten vistnok ansees for,

*) Saaledes paastaas der fra visse Sider. See Bladet „Fædrelandet“ for denne Tid.

at blive aldeles ingen; thi der er meget ringe Sandsynlighed for, at Nettoudbyttet noget Aar vil blive under $1\frac{1}{3}$ %. Alle tre Forslag tyde paa en høi Grad af Tillid hos Entreprenuren til, at Foretagendet er godt, vil give godt Udbytte. Især af det under 3 anførte sees, at han aldeles ingen Rentegaranti behøver, kun modtager Regjeringens Understøttelse, fordi denne begjæres, tilsikrer den Renteprioriteten og tilbyder sig at indløse dens Obligationer. Her synes alle ønskelige Fordele opnaaet for Staten og hele Risicoen at hvile paa Entreprenuren. I Modsatning hertil fordres under 4, for Entreprenuren og Actionairerne ikke alene Renteprioriteten, men endogsaa en høiere Rente, end den der tilstaaes Staten. Her ere altsaa ganske de modsatte Forhold fremherskende; der sikres Actionairerne en god Rente og hele Risicoen bæres af Staten. — Grunden til den store Forskiel mellem de tre første og det fjerde Forslag, maa søges i de forskjellige Pengeconjuncturer, som have været fremherskende, da de bleve gjort. I de bevægede Aar fra 1848 til 51 holdt Capitalisterne deres contante Penge tilbage, af Frygt for, ved hver ny Crise, hver Omvæltning, at tabe dem. Da Præsidenten derpaa i Frankrig beholdt Overhaand i Aarene 1851 og 52, udførte sine Statscoup, forberedte og indførte Keiserdommet; da Forholdene saaledes saavel der, som andetsteds, bleve nogenlunde stabile: saa søgte Capitalisterne almindelig Trang til, at faae deres Penge gjort frugtbringende, og de indlode sig paa alle saadanne Foretagender, der i Diebliffet blot nogenlunde kunde forrente sig, og som lovede godt Udbytte i Fremtiden. Et saadant Foretagende er nu Jernbanen paa Halvøen, og det var under de givne Tidsforhold, at den sydslesvigske Jernbane, der ikke kostede Staten noget Offer, blev concessioneret, og at de under 1, 2, og 3, anførte Forslag bleve gjort. Billedet af de gjentagne, gunstige Tilbud, som desværre Mange her i Landet til den uheldige

Anskuelse, at Staten kunde opstille hvilkesomhelst Betingelser, Capitalisterne vilde alligevel med Glæde tilbyde deres Penge, for blot at kunne komme til at bygge Jernbaner for os. — Under den orientalske Krig forværedes Pengemarkedets Tilstand betydelig, og da derpaa, ved Fredens Slutning, Speculationen i store Actieforetagender tog Overhaand: blev der endog en kort Tid næsten total Ebbe paa Pengemarkedet. I Begyndelsen af denne Pengecrise bleve nu, paa Opfordring, de under 4) opstillede Betingelser for Banebygningen gjort. Forholdene havde nu ganske forandret sig; Capitalisten havde ikke mere til sin Raadighed Masser af disponible Capitaler, som han vilde anbringe mod en ringe Rente, i Haab om et bedre Udbytte senere; nei han maatte nu selv opbyde Pengene til høiere Priser og maatte derfor, fremfor Alt, sikke sig et fast Udbytte. Risikoen varde ikke mere være for ham. Smidlertid finde vi dog, at Tilliden til Foretagendet ikke er forringet; thi ved Forslaget under 4) vilde han først være sikret mod Tab, naar hele Anlægscapitalen forrentede sig med $3\frac{1}{2}$ pCt. —

Forslaget under 5) adskiller sig fra de foregaaende derved, at ikke hele Længdebanen, men kun den Deel, som var anseet for den fordeelsagtigste, var optaget deri, og at der betingedes Statens Deeltagelse med udstedte Obligationer for den halve Anlægscapital. Uagtet disse Omstændigheder, og skjøndt det ikke paa en tilfredsstillende Maade løser hele Jernbanespørgsmaalet, saa maa det dog — ifald det har været alvorlig meent — betragtes som særdeles gunstigt for den Tid, det forudsættes at kunne have været gjort. Statens Risiko vilde, som sagt, have været meget ringe derved.

Spørgsmaalet er nu, om der er Udigt til, at saa gunstige Betingelser, som de under 1, 2, og 3 angivne, atter ville kunne erholdes. — Det er alt bleven antydet, at Grunden til disse gunstige Tilbud maa søges i de, under den lange

Bevægelses- og Revolutionsperiode fra 1848 til 51 tilbageholdte Capitaler, som derpaa pludselig skulde frugtbares. Men hiin Bevægelsesperiode havde været af en ganske eiendommelig Natur, da den ikke, saaledes som sædvanlig, havde havt store, europæiske Krige tilfølge, men kun havde fremkaldt ganske locale Kampe i enkelte Stater. Nationernes Kræfter vare ikke blevne udtømte, Pengemændene ikke ruinerede ved de, Alt fortærende, Krige, og de kunde derfor ved Bevægelsesperiodens Slutning lade alle deres tilbageholdte Capitaler strømme paa Pengemarkedet. En saa eiendommelig Bevægelse, som den her omhandlede, der paa de fleste Steder uden nogen bestemt Retning saa at sige dreiede sig i en Hvirvel og derpaa atter sank tilbage i sig selv, en saadan Bevægelse tør neppe forudsættes for det Første, paa Grund af den Bevidsthed, hvortil saavel de Styrende, som de Regjerede nu ere komne. Den, efter Bevægelsen opstaaede, man kunde næsten sige, Pengeslod, kan da ligesaa lidt forudsættes, i den nærmeste Fremtid at ville indtræffe, og det vilde neppe være flogt, at vente derefter med et saa vigtigt Foretagende, som Jernbaneanlægget paa Halvøen. Saavel de gode Pengetilbud, som den forløbne Tid, ere uigjenkaldelig tabte, og det tør neppe ansees for god Deconomi, at offere mere af Tiden, med kun meget ringe Haab om, atter at opnaae hine Tilbud.

Den store Pengecrise i 1855 var især opstaaet derved, at Speculationen i meget store Actieforetagender tog Overhaand. De store Stater, saasom Frankrig, Østerrig, Rusland, Sverrig o. s. v. projecterede pludselig Jernbaneanlæg efter en meget stor Maalestok. Dertil foiedes endnu en Mængde andre Foretagender, der alle fordrede uhyre Summer. Capitalerne bandtes til alle disse Foretagender, og Crisen havde. Vel have Forholdene forbedret sig lidt siden den Tid, den egentlige Crise er forbi; men til rigtig gode Penge-

conjuncturer er der dog meget lange Udsigter; thi saa længe, som de store Stater vedblive at udgive Actier til 5 pCt. for iusinder af Mile Jernbaner, og derved binde store Capitaler, kan der ikke være Tale om nogen særdeles stor Lettelse, om at erhø'de Penge paa meget billige Vilkaar til Foretagender, der ikke strax love godt Udbytte.

For at kunne drage vore Slutninger, maa vi nu, efter at have betragtet de Tilbud, der efterhaanden ere blevne gjorte til Baners Anlæg paa Halvøen, i al Korthed belyse de Resultater, man i de senere Aar er kommen til.

I Aaret 1856 blev der optaget Nivellement af en Længdebane — den saakaldte Kjøbstads- eller Østfysbane — og adskillige Tværlinier paa Halvøen.

I Aaret 1857 udgaves Lov om Anlæg af en Tværbane i Jylland. Regjeringen bemyndiges derved til, at meddele Bevilling til Anlæg af en Jernbane fra Aarhus over Viborg til et Punkt ved Veno-Bugten, med Forbindelsesbane til Randers. Regjeringen kan komme dette Foretagende til Hjælp paa een af følgende to Maader: 1) enten kan den for Anlægscapitalen af indtil 8 Millioner Rdlr. garantere 4 pCt. aarlig Udbytte, eller 2) den kan, naar den hele, eller en Deel af Banen er færdig, udstede til Bevillingshaveren 4 pCt.s Statsobligationer, uopsigelige fra Creditors Side, til et Beløb af Halvdelen af den anvendte Anlægscapital, imod at den erholder et lige Beløb i Actier, der først skulde have Udbytte, efterat de øvrige Actier have erholdt 4 pCt. Loven bestemmer endvidere, at Halvdelen af Expropriationssummen udredes af de Egne, igjennem hvilke Banen gaaer, og kun den anden Halvdeel af Bevillingshaverne.

Meningen med denne Tværbane, der begynder ved Aarhus og Randers og ender ved Havnepladsen Struer, skulde da vel være, at drage hele Limfjordtrafikken hen til de først nævnte to Stæder; thi at nogen Transit skulde kunne føres

over Aarhus eller Randers til Struer og derfra videre, gennem Aggercanalen til Beseuropa, det er ganske vist i høieste Grad usandsynlig. To Omladninger, c. 22 Miles Jernbanefærdsel og den, kun for smaa Fartøier af indtil 6 Fods Dybtgaaende tilgængelige, vanskelige og farlige Passage ved Agger, alle disse og endnu andre Omstændigheder, ville ganske vist fordyre, forsinke og besværliggjøre Transporten i den Grad, at den store, aabne, dybe Passage omkring det ikke meget fjerne Skagen, ja selv den directe Fart gennem Liimfjorden, under alle Omstændigheder vil blive foretrukken. Aggercanalen kan vel benyttes som en Udvei, som et tarveligt Hjælpemiddel for Liimfjordlandskabernes egen Export — og heraf gaaer i saa Tilfælde Intet over den betegnede Jernbane —; men den er sandelig ingen Transitvei, svarende til en kostbar Jernbaneforbindelse, naar man har det aabne Hav lige ved Siden af. — Man vil da føre Liimfjordtrafikken over til Randers og Aarhus. Men for tiden fordybes jo netop Liimfjorden indtil 10 Fod, saa at den om eet eller to Aar, eller i al Fald førend Jernbanen til Struer kan være færdig, i hele dens Længde og alle dens Løb bliver tilgængelig for ret respectable, større Fartøier; vil den da ikke med sine mange Arme være et fuldkommen ligesaa bekvemt og godt Transportmiddel for de, nok rige og frugtbare, men kun smalle Landskaber Thy, Mors og Salting, som en Tværbane med adskillige Sidegrene kunde være; og er ikke Ålborg, Jyllands største Stad, et ligesaa godt intremediært Maal, som Aarhus eller Randers?! — See vi noiere til, hvad vindes da for Transporten ved denne Jernbane til Struer? Dette Sted er ikke nogen Kjøbstad, men kun en Havneplads, og det den næstsidste mod Vest ved hele Liimfjorden. Bagved den ligger kun Lemvig, men alle de andre Havnepladse, saasom Rykjobing, Thisted o. s. v. ligge østlig fra den, i en Afstand af 6, 8, 10—12 Miles

Seilads og derover. Naar nu til Exempel Maalet var Hovedstaden, da havde man fra Thy, Mors eller Salling først en betydelig Bei i tilbagegaaende Retning at tilbagelægge, da havde Omladning i Struer og dernæst en Strækning af c. 22 Mil at kjøre paa Jernbane og da igjen Omladning i Aarhus. Derpaa Dampskibspassagen fra denne Stad til Korsør, atter her Omladning, og endelig Jernbanekjørselen til Kjøbenhavn. Vil der ikke ved en saadan Transport, ikke alene være Tab i Penge og Bequemmelighed, men endogfaa af Tid, ved Siden af den simple, naturlige og bequemme Maade, at afgaae fra Thisted, Nykjøbing, eller hvilketsomhelst andet Sted, ja maaskee selv fra Struer, paa større Dampskibe directe ud af Limfjorden til Hovedstaden. Thi det maa bemærkes, at ved begge de to først betegnede Dampskibstransporter, den paa Limfjorden til Struer, og den mellem Aarhus og Korsør, tabes der Tid; fordi Dampskibene gaae mindre nøiagtigt, end Jernbanetogene og derfor maae have den yderste Tid, beregnet for den vanskeligste Seilads, for under alle Eventualiteter at kunne være tilstede ved Togens Afgang. I Korsør ankomme Dampskibene saaledes fra Aarhus regelmæssig 2 til 3 Timer før Togens Afgang. De Stude, der fra Mors, Thy eller Salling skulle bringes til Hovedstaden, ville vistnok neppe nogensinde gjøre Jernbanetouren fra Struer til Aarhus, og de der skulle til Glensborg, Kiel eller England, efter al Rimelighed ligesaa lidt. Selv for Personfrekventsen vil Seiladsen paa Limfjordens næsten altid rolige Farvande i Regelen være ligesaa beqvem, behagelig og tiltrækkende, som Jernbanetouren over det flade, tildeels nøgne Land; og Seiladsen fra Hals til Kjøbenhavn er som oftest ikke meget besværligere, end den fra Aarhus til Korsør. Med Hensyn til Frekventsen fra Limfjordlandskaberne vil denne Jernbane om Sommeren, med den for samme ødelæggende, directe Seil-

og Dampffibsfart ved Siden af sig, vistnok i Hovedsagen være reduceret til Trafikken fra de, nærmest Struer og Lemvig liggende Egne; men om Vinteren, naar der er Is i Liimfjorden, da er Havnepunktet Struer aldeles betydningsløst. Som man vil see paa Kortet, er den frugtbarere Deel af Landet sønden for Liimfjorden, som vil ligge omkring denne Bane, fra Viborg til Struer, meget smal; dette Banestykke vil derfor, for Localfrekventsen, ligesom for Langveistransporten, have meget ringe Betydning, og det vil derfor efter al Rimelighed i en lang Arrække ikke, maaskee aldrig, kunne betale Driftsomkostningerne. Om Forrentning vil der neppe nogensinde kunne være Talen. — Banerne mellem Viborg, Randers og Aarhus ville derimod, da det frugtbarere Land her er bredere, da der ingen andre concurrerende Communicationsmidler findes, da, fort sagt, alle Forholdene her ere gunstigere, muligviis nok kunne bære Driften, men vistnok — isald hele Banesystemet paa Halvøen ikke fuldføres, saa de blive Dele af et større, planmæssigt Jernbanenet — i længere Tid Intet mere. Man vil nemlig indsee den store Forskjel der er, med Hensyn til Frekventsen, om de betegnede Linier blive uden al videre Forbindelse, eller om en Deel af dem udgjør et Stykke af Hovedbanen, over hvilken al Trafik fra Syd og fra Nord gaaer, en anden Deel bliver Sidebaner, over hvilke ligeledes al Frekvens gaaer fra Syd og fra Nord til Stæderne Aarhus og Randers. I det sidste Tilfælde vil der naturligviis findes et ganske andet Udbytte. Man henlægge, hvorsomhelst man vil paa Halvøen, dog uden Forbindelse med de alt bestaaende Baner, et Banestykke paa 10, 15 eller 20 Miles Længde, og man vil finde, at det efter 20, 30 Aars Forløb sandsynligviis neppe bærer Driften. Halvøen er hverken frugtbar eller befolknet nok, eller har den saa betydningsfulde Punkter, der kunde give den hele Frekvens en saa bestemt Retning, saa at

enkelte, isolerede Banestykker kunne bestaae derved. Tag Banestykket fra Klosterbrug til Rendsborg, det vil sige, Forbindelsen med de holsteenske Baner, bort fra den sydslesvigiske Bane, og saa see til, om man i langsommelig Tid bringer stort Andet, end Driftsomkostningerne ud af Resten. Og denne Bane vil dog i saa Tilfælde af Længde kun være lidt over Halvdelen af den jydskke Tvarbane; den er forholdsviis saavel lettere og billigere bygget, som billigere i Driften, end denne vil være, Glensborg, Slesvig, Husum og Tønning have tilsammen den dobbelte Befolkning, som Summen af Aarhuus, Randers, Viborgs og Silkeborgs Indbyggere; Glensborg er desuden, næstefter Altona, Halvoens største Handelsstad og fortiden Hertugdømmet Slesvigs Hovedstad; Sundved og Angel ere frugtbarere, end Egnene omkring Aarhuus og Randers, og Marsten er frugtbarer, end hvilkensomhelst Egn i Jylland, og endelig kan der paa den sydslesvigiske Bane dog være Tale om nogen Transit, hvilket ikke vil kunne være Tilfældet ved Tvarbanen. Men fortsætter man derimod, i Stedet for at afbryde Forbindelsen med de holsteenske Baner, Baneanlægget fra den sydslesvigiske Bane nordpaa paa en hensigtsmæssig Maade, da vil Udbyttet paa sidstnævnte Bane sandsynligviis stige, mindst med 1 pCt. for alle 10 Miil, Banen forlænges, og der vil efterhaanden blive Tale om 5—6 pCt. Udbytte og derover paa hiin Bane. Hvert nyt tilføjet Banestykke bærer det ældre op i Driften, og saaledes videre lige til Frederikshavn; saa at, medens et enkelt, isoleret Banestykke ikke vil kunne give Driftscapitalen, et heelt, sammenhængende Banesystem med en gennemgaaende Frequentz, vil kunne give godt Udbytte.

Til de circa 22, eller 25 Miil — alt efter som Linierne mellem Aarhuus og Viborg lægges i en nordlig, eller en sydlig Bue — af den jydskke Tvarbane, kan nu en Entrepreneur erholde: enten Tilfagn om 4 pCt. Rentegaranti af

indtil 8 Millioner Rdlr. eller han kan erholde 4 pCts Statsobligationer for den halve Anlægscapital, medens hans Actier for den anden halve Deel have Renteprioritet, indtil 4 pCt., af Driftsoverskudet. Naagt disse, tilhyneladende meget gunstige, Betingelser vil man vistnok have megen stor Bænkfelighed ved, at erholde en Entrepreneur til dette Foretagende; thi modtager han Betingelserne med de 8 Millioner i garanterede Actier: da maatte han assætte disse Actier til betydelig under pari Cours, naar han skal forstaffe sig Penge derpaa. Herved havde han da Tab, der maatte erstattes ham, ved at Actiecapitalen var betydelig større, end Anlægscapitalen. Under de nuværende Pengeconjuncturer turde denne vistnok ikke væsentlig overstige 7 Millioner, naar hiin var 8 Millioner, saafremt Entrepreneur'en skulde vide sig nogenlunde sikret mod de ovennævnte Tab og anden Risiko. Nu er det imidlertid et stort Spørgsmaal, om disse betydelige Banestrækninger kunne bygges for circa 7 Millioner Rdlr. eller lidt derover. Modtager Entrepreneur'en derimod de andre Betingelser, da erholder han 4 Millioner i 4 pCts. Statsobligationer, der — som Erfaringen har viist — stedse have en høiere Værdi paa Pengemarkedet, end de garanterede Actier; men som i de senere Tider dog næsten aldrig naae op til pari Cours. For de andre 4 Millioner har han jo rigtignok Renteprioritet i Driftsoverskudet; men naar intet Driftsoverskud findes, naar endog Driftsomkostningerne ikke kunne dækkes; da findes heller ingen Rente. Han vilde derved have et aarligt Tab af mindst 160,000 Rdl. foruden at jo hans Actier for 4 Millioner ingen bestemmelig Værdi ville have. Der er under Rigsdagsforhandlingerne bleven gjort opmærksom paa, at det sidste Alternativ vilde være gunstigere for Statskassen, end det første, da de, fra Creditors Side uopsigelige, Statsobligationer i Realiteten kun ere det samme, som en Rentegaranti, og Statens Risiko

altsaa, ved dette Alternativ, høist vilde blive 160,000 Rdlr. aarlig. Dette er ganske vist rigtigt: men Alternativet er ogsaa af den Natur, at, i Forhold til det lidet lovende Foretagende, ingen raisonable Entreprenurer vil kunne være tjent dermed. Man maatte nødvendigvis holde sig til det første Alternativ, bygge Banen saa billig som muligt og udstede hele den garanterede Actiecapital til 8 Millioner. Landet havde da en Tværbane langs med Liimfjorden, der maaskee var bygget for circa 7 Millioner, for et regelmæssigt aarligt Tilskud af 320,000 Rdlr.

Dette Tværbaneproject er vistnok meget uheldigt, og det tør uden Tvivl ansees som en Gevinst for Jernbanesagen, om det aldeles falder bort. Som Bane langs med Liimfjorden modarbejder man sig selv, ved at anvende Millioner til Jernbanebygningen, paa samme Tid som man anvender Hundreatusinder til Liimfjordens Seilbargjorelse for større Skibe. Enten vil Dampskibsfarten paa Liimfjorden ikke rigtig kunne trives, eller — og dette er det Sandsynligere — vil Jernbanedriften henses og gaae tilgrunde. Dampskibsfarten kan nemlig ikke undværes, den bliver ogsaa nødvendig, naar Jernbanen havees, og det er alt tilstrækkeligt godtgjort, at den i alle Henseender er det Fordeelagtigste for Trafikken. Som Begyndelsen til det nydste Jernbanesystem er Tværbanen dernæst meget uheldig, thi man vil ganske vist gjøre de sorgeligste Erfaringer, saavel med Hensyn til Banernes Nytte, som med Hensyn til deres Forrentning, og af disse Erfaringer vil man være meget tilbøielig til, at drage Slutninger om Jernbaners Værdi paa Halvøen i det Hele taget. De betydelige Offer og det maadelige Resultat ville være Grunde nok til at opgive alle videre Forsøg med nydste Jernbaner, og Jernbanesagen vilde maaskee, i Stedet for at have erholdt en god Begyndelse, heelt være afsluttet dermed. Det Argument ligger jo nemlig meget nær, at man ikke for hver Snees

Mill Jernbane paa Halsøen kan være tjent med, at bringe et Offer paa 320,000 Rd. aarlig af Statskassen. — Naar Banestykket Viborg=Hjarbek traadte i Stedet for Banen Viborg=Struer, og naar endvidere Linien Viborg=Marhuus erholdt den sydlige, i Stedet for den nordlige Bue, saa at Trafiken fra Egnen ved Silkeborg kunde drages med ind: da vilde der ikke være Bæsentligt at indvende mod Linierne, der da temmelig godt kunde passe ind i Gudenaabanefsystemet. Hjarbek har det Fortrin fremfor Struer, at have hele det vestlige Liimfjordsbassin bagved sig, og Linien Viborg=Hjarbek, der er anlagt for en ringe Sum, kan da optage en Deel af Liimfjordtrafiken, uden at være nødt til at træde i en voldsom Concurrence med Seils og Dampskibsfarten paa Liimfjorden. Herved opnaaes for en ringe Capital et hensigtsvarende Diemed. Hiint Banestykke, fra Viborg til Struer, bør formeentligen først komme i Betragtning til Udførelse, naar hele det øvrige System for Halsøen er udført og i god Drift, naar da Transporten paa Liimfjorden ikke mere er tilstrækkelig for de omliggende Landskabers store Trafik, og — naar man da tillige har Penge i Overflodighed til slige Foretagender.

Skjøndt det Resultat, man saaledes er kommen til i Jernbanesagen, i og for sig kun er saare lidet tilfredsstillende: saa er det ikke desto mindre af største Betydning, da man derved har stadfæstet den Grundsætning, at der kan og bør bringes et Offer for Jernbaneanlæg paa Halsøen. Vilde man nu blot lade alle Illusioner fare og indsee, at de gode Conjuncturer af 1852 og 53 ere forbi, uigenkaldelig gaaede tabt, at siden Frankrig, Østerrig, Rusland, Sverrig o. s. v. udbyde 5 pCts. garanterede Actier for Tusinder af Mile Jernbane, Capitalisterne ganske vist ikke ville overhænge Danmark med saadanne Tilbud, som dem, de tidligere have gjort; vilde man blot overveie sin egen Fordeel og komme til Indsigt, at der efter al Rimelighed ikke vil være Gevinst,

men Tab ved, at disse gode, fredelige Aar hengaae ubenyttet; at den bortgivne Tid ogsaa er en spildt Capital; vilde man nu blot opfatte Sagen, ikke alene fra dens enkelte, men fortrinnsviis fra dens almindelige Sider, og handle efter en veloverveiet, fuldstændig Plan: da vilde man ganske vist snart være ved Maalet og have løst dette, fortiden Danmarks vigtigste mercantil = sociale Spørgsmaal paa en tilfredsstillende Maade.

Man har af Staten bevilget et aarligt Tilskud af 320,000 Rdlr. til den saakaldte jydskke Tværbane. Sammenligne vi dette isoleret liggende Banestykke, som ovenfor tilstrækkelig er karakteriseret, med hele det fremsatte Banesystem for Halvøen fra Øster-Ørstedt til Frederikshavn: saa vil enhver Uparthisk, der kjenner Forholdene og overveier dem nøie, være nødt til at indrømme, at hiint, med sine circa 22 Mil Baner, ikke alene ikke vil have den samme, men ikke vil have den femte Deel af den Værdi og Betydning for Landet, som dette med sine circa 100 Mil Baner, samt at, naar Staten kan være tjent med, at yde et Bidrag af 320,000 Rdlr. aarlig til Tværbanen, saa vil den forholdsviis endnu bedre kunne være tjent med, at yde 1, 500,000 Rdlr. aarlig til det fuldstændige Jernbanesystem. Det skal imidlertid ret strax blive viist, at der heldigviis aldeles ikke behøves noget saa stort Offer, at der tværtimod i Tidens Længde ikke vil behøves et saa stort Tilskud til hele Banesystemet, som til Tværbanen alene, netop fordi hiint, naar det heelt er fuldført, strax kan love sin Entrepreneur en Deel Udbytte og efter al Rimelighed heelt vil kunne forrente sig efter 8 til 10 Aars Forløb.

Alf det fremsatte, fuldstændige Banesystem har i Hovedsagen Alt, undtagen Sidebanen til Snoghøj = Fredericia og Vestbanen, tidligere været under Forhandling til Anlæggelse. Den første Sidebane synes imidlertid at være uundværlig for

Rigets indre Forbindelse, og den anden er sædeles onskelig. Denne sidste er desuden en let Bane, billig at anlægge, billig at drive, og den vil ganske vist i Tiden ikke være den daarligste til at forrente sig. Begge disse Banestykker bør derfor vistnok helst udføres i Følge med de øvrige Linier. Paa det Spørgsmaal nu, hvorledes og i hvad Tid bør Udførelsen af hele Systemet skee, maa der ganske vist svares, at det negocieres billigt under Cet, og det udføres hensigtsmæssigt og billigt, ved planmæssigen at gaae sydfra og nordpaa og at fuldføre hele Foretagendet i den kortest mulige Tid. Det er alt antydet, at et heelt gjennemgaaende Banesystem forrenter sig langt bedre, end et isoleret liggende Banestykke. Ved hvert nyt Banestykke, man føier til de alt bestaaende Linier, ville disse vinde i Udbytte, og dette gjælder lige indtil Frederikshavn, hvor det sidste Banestykke maaskee ikke lidet vil forøge Indtagten paa hele Linien, ved at skabe Transiten. Der har gjentagen været Spørgsmaal om Betydningen af Banestykket fra Viborg til Frederikshavn. Der kan imidlertid ikke indsees andet, end at dette Banestykke, skjøndt kostbarere at anlægge, end Resten af Hovedbanen, vil være ligesaa godt og tildeels ligesaa vigtigt, som enhver anden Deel af Banen. Landet paa begge Sider af det er i Gjennemsnit ligesaa frugtbart, som noget andetsteds paa Halvøen, og vil derfor ikke være af nogen ringe Betydning for Local-frequentzen, for hvilken der desuden paa denne Strækning findes Aalborg, Jyllands største Kjøbstad. Det mangler dernæst aldeles ikke, at der — idetmindste Foraar, Efteraar og Vinter, naar Havene ere stormfulde, eller de mindre Bunde, Sunde og Belter, fyldte med Drivis — vil gaae en betydelig Transit fra Sverrig og Norge gennem Frederikshavn ind over Banen; og denne Transits Indflydelse føles da paa hele Længdebanen. Jo længere altsaa et Stykke Længdebane er uden Fortsættelse, desto længere vil det give et bety-

deligt ringere Udbytte, end det ellers var istand til. Medens 10—20—30 Miil ikke kunne forrente sig, saa ville 70—80 eller 100 Miil snart give godt Udbytte. Der er altsaa Deconomie ved, at fortsætte Banebygningen uafbrudt og at fuldføre Systemet — dog i det Mindste Længdebanen — heelt. Capitalisten, som kan disponere over de store Capitaler, vil naturligtviis kunne overtage hele Foretagendet, der giver Udbytte til godt Udbytte, paa forholdsviis langt billigere Vilkaar, end en Deel deraf, der intet Udbytte løver. Nu ville maaskee Mange udbryde: 80, eller endog 100 Miil Jernbane i det lille Danmark, det vilde jo være uhort! Lad os blot vedblive at være smaa, som vi ere! o. s. v. Men naar vi nu kunne have de 80 eller 100 Miil ligesaa billig, og i Tidens Længde endog billigere, end de 22 eller 25 Miil af den jydskke Tvarbane, og naar ved det første Foretagende hele Halvøens Trang til forbedrede Communicationsmidler kan afhjælpes, medens ved det sidste Project ikke nogensomhelst Deel af Landet, selv ikke de Egne, hvorigiennem Linierne gaae, kunne tilfredsstilles: skulle vi da endnu vedblive, at være smaa eller smaalige?! Hele Banesystemet contraheres altsaa hensigtsmæssigt under Et, paabegyndes i Syd, ved Østersøen, og bringes muligt hurtigt til Fuldførelse.

Ved Loven for den jydskke Tvarbane er opstillet som Grundsætning, at den halve Expropriationssum udredes af de Districter, gennem hvilke Banen gaaer. Dette er en meget heldig Bestemmelse, der vistnok bør finde Anvendelse paa alle Halvøens Baner; thi deels vilde hele Foretagendet betydelig lettes derved, deels vilde Expropriationen skee efter en billigere Maalestok, end tidligere har været Tilfælde. For hele det fremsatte Gudenaabanesystem kunde Expropriationen vel anslaaes til circa 2½ Million, og naar det Halve heraf fradrages den oven sygerede Anlægscapital: saa vilde

Resten udgjøre c. 32 Millioner, hvoraf c. 28 Millioner Rdlr. faldt paa Kongeriget.

Ved det under den værste Pengecrise, i Juli 1855, Regjeringen gjorde, og ovenfor under 4) anførte, Tilbud om at bygge Banen, mod at Regjeringen tilskyder Trediedelen af Anlægscapitalen i 4 pCt.s Obligationer, der først erholde Renter, efterat de to Trediedele have erholdt 5 pCt., vilde Staten jo først erholde Udbytte, naar Foretagendet forrentede hele Anlægscapitalen med over $3\frac{1}{3}$ pCt. Overføres disse Betingelser paa det foreliggende Tilfælde, saa at Staten af de 28 Millioner udstedte c. 9,300,000 Rdlr. i Obligationer, at indtræde i Udbyttet, efterat 18,700,000 Rdlr. havde erholdt 5 pCt.: saa vilde Statens Risiko aarlig være 372,000 Rdlr. indtil Udbyttet udgjorde over $3\frac{1}{3}$ pCt. af de 28 Millioner; hvorimod Statens Risiko ved den jydske Tværbane jo kun vil være 320,000 Rdlr. aarlig, d. v. s. 52,000 Rdlr. mindre. Gav Gudenaabanesystemet imidlertid endog kun $3\frac{2}{3}$ pCt., saa vilde Statens Tilskud herved kun være c. 280,000 Rdlr. altsaa allerede ringere, end ved Tværbanen. Men naar Gudenaabanesystemet efter 8 til 10 Aars Forløb gav 4 pCt. Udbytte, da vilde Statens Tilskud kun være c. 186,000 Rdlr. en langt ringere Sum, end den til den jydske Tværbane offrede; og det tør ansees for i høi Grad sandsynligt, at hele Banesystemet langt før kan give 4 pCt. Udbytte, end Tværbanen, naar den nødvendigviis skal føres fra Viborg til Struer, vil give noget som helst Driftsoverskud. Herved er endnu at bemærke, at saasnart Udbyttet er naaet op til det Punkt, at Statens Risiko begynder at formindskes, saa aftager dens Tilskud mere ved $\frac{1}{3}$ pCt.s Gevinst paa Gudenaabanesystemet, end ved 1 pCt. paa Tværbanen. Nu vil man vel sige, at der ved Tværbanen er stillet to Alternativer, og at, ifølge det ene, Staten kun udsteder for 4 Millioner i Obligationer, hvorimod for Gudenaabanesystemet

udkrævedes for c. $9\frac{1}{3}$ Million. Men det er alt bleven fremhævet, at en Entrepreneur ikke vil kunne gaae ind paa dette Alternativ, fordi de 4 Millioner, der have Renteprioriteten, ingen bestemmelig Værdi kunne have, da intet Udbytte kan forventes, og at han altsaa maa holde sig til det andet Alternativ, det med de 8 Millioner garanterede Actier. Disse garanterede Actier ere nu tilsyneladende noget ganske Andet, end Statsobligationerne, men i Realiteten ere de, fra Statens Standpunkt, aldeles det samme, som disse; thi de fra Creditors Side uopsigelige Statsobligationer ere aldeles intet Andet, end en Rentegaranti. Det er kun paa Penge-markedet, at de — besynderligt nok — som oftest have en større Værdi, end andre garanterede Papirer; for Statskassen veier det ene Papir ligesaa meget, som det andet. De 320,000 Rdlr., der ved det ene Foretagende bør betales paa de garanterede Actier, ere aldeles af samme Natur, som de 372,000 Rdlr., der skulle udbetales paa de, for det andet, udstedte Statsobligationer. — Det i Juli 1855 gjorte Forslag var temmelig strengt med Hensyn til Anlægs- og kapitalens Størrelse, da der fordredes rigelig 400,000 Rdlr. pr. dansk Mål. Imidlertid vil man i det østlige Jylland ikke kunne have et Banesystem synderligt billigere i Gjennemsnit. Borttages Bestbanen af det oven fremsatte Overslag, der jo er udfæstet i nogenlunde Overensstemmelse med Resultaterne af de foretagne Nivellements: da have 63 $\frac{1}{2}$ Mål Jernbane til 23,977,500 Rdlr. eller c. 378 til 380,000 Rdlr. pr. Mål, hvilket ligger temmelig tæt ved de gjorte Fordringer. Den nivellerede Jernbane vilde jo, naar Limfjordsbroen medregnes, koste over 490,000 Rdlr. pr. Mål, eller henimod en halv Million. Fordringerne have derfor fra denne Side, idemindste for Jyllands Vedkommende, ikke været saa overdrevne, som man har antaget, især da de vare gjorte under de vanskelige Pengeforhold, da alle Priserne stode

høit, og da de desuden vare opstillede i det primitive Forslag og ikke Resultatet af nogen Underhandling. Dog forudsat, at de vare høie, og, den slesvigsk Deel af Banen medregnet, vilde de jo blive høiere, at man altsaa vilde komme til at afstaae Renten for en Capital, der ikke var bleven anvendt: saa vilde jo denne Ulempe ligeledes ikke kunne undgaaes ved Tværbanen, isald man under de opstillede Betingelser vilde have den udført. En Entrepreneur vil nemlig ikke kunne afstaae de garanterede Actier til pari Cours — medmindre Regjeringen paa en kunstig Maade vil holde dem oppe for ham —, og han vil altsaa ikke under nuværende Pengeconjuncturer kunne indlade sig paa Foretagendet, med mindre det kan udføres for en betydelig ringere Sum, end den udgivne Actiecapital.

Det er saaledes mere end sandsynligt, at den jydsk Deel af Gudenaabaneshystemet, negocieret under de, i Forslaget af Juli 1855, opstillede Betingelser, efter en kort Arrække vilde have kostet Staten et ringere directe Tilskud, end den projecterede Tværbane, isald man nu havde ladet denne udføre. Men med Hensyn til Afstaaelsen af Rente for en større Capital, end den anvendte, da tør Udførelsen af denne sidste Bane vistnok forudsættes, at ville blive ligesaa fatal, som Betingelserne i hine Forslag kunne være. — Men hine Forslag vare gjorte under vanskelige Pengeforhold, og det er derfor ikke usandsynligt, at man nu, da Forholdene have forbedret sig lidt, skjendt ogsaa kun lidt, vil kunne have de samme, og forhaabentlig væsentlig bedre Tilbud. — Naar nu, efter al Rimelighed, Tværbanen i Tidens Længde vil kræve langt større Offer af Staten, end det hele Baneshystem, skulde man da ikke opgive den, og det saa meget hellere, som dens største og bedste Deel, den Deel, der har nogen

egentlig Betydning, nogen Værdi, og saa opnaaes som en Deel af hele Nettet. — Man har nu alt bestemt sig til et Offer, der vel i Begyndelsen vil være temmelig lille for Foretagendet, men som, da det tør forudsættes at ville være en meget lang Tid, i det hele vil være mere end tilstrækkeligt. Man disponere det nu blot paa en anden Maade, og man vil opnaae derfor en Heelhed, et i alle Henseender tilfredsstillende Resultat, i Stedet for en afreven Stump, der hyerken kan tilfredsstille den Eine eller den Anden.

Tilbudet af Juli 1855 er her benyttet som Underlag for Argumentationen, netop fordi det concreet foreligger i den nærmest forbigangne Tid og under Pengeconjuncturer, der ere opstaaede af de store Jernbanes og andre Foretagender i næsten alle europæiske Lande; fordi det er gjort under Forhold, som tildeels endnu ere fremherskende og sandsynligviis ville vedblive endnu i en lang Række Aar, saa længe til en Deel af de store Foretagender ere fuldsførte, en Deel af de bundne Capitaler igjen ere blevne flydende, hvis ikke en Krigsperiode kommer forinden og aldeles forstyrre og forværrer Pengemarkedets nuværende Tilstand. Det er endvidere bleven benyttet, for at vise, at det, som man har anseet for saa overdrevent, dog i Realiteten var billigere, i Tidens Længde vilde kræve et ringere directe Tilskud af Statskassen, end det Offer er, man alt har bestemt sig for til et uforlignelig langt ringere Diemeds Opnaaelse. Det er endelig bleven benyttet, fordi det foreligger som et praktisk Tilfælde og altsaa nærmest antyder den Vej, den Maade, ad hvilken Spørgsmaalet lettest kunde finde sin Løsning. — Jernbaneanlag kunne jo contraheres paa mangfoldige andre Maader, hvis Underfølgelse det imidlertid her ingenlunde er Opgaven, at foretage.

Under nuværende Pengeconjuncturer vilde man muligviis kunne erholde væsentlige Modificationer i Forslaget af

1855, ifald dette gjordes til Grundlag for Underhandlinger. Disse maatte da især gaae ud paa, at nedbringe Actiecapitalen til den Sum, Overslaget efter et Nivellement udviser, at nedbringe Rentefoden fra 5 til 4 pCt., for de Actier, som have Prioriteten, og endelig, at Staten udsteder den mindst mulige Sum i Obligationer, deltager saa lidt som muligt i Foretagendet, giver saa ringe Garant, som opnaaes kan. Ved Nedbringelsen af Actiecapitalen, under forresten de samme andre Omstændigheder, vandtes aarlig 5 pCt. af Totrediedeel og 4 pCt. Gentrediedeel af Capitalformindskelsen, saa længe hele Foretagendet ikke forrentede sig. Var Capitalformindskelsen t. Cr. 1,200 000 Rdlr., saa vilde Staten derved spare 56,000 Rdlr. aarlig, indtil Foretagendet heelt forrentede sig. — Ved Nedsættelse af de prioriterede Actiers Rentefod fra 5 til 4 pCt. vilde Staten allerede begynde at erholde Udbytte, saasnart Foretagendet gav over $2\frac{2}{3}$ pCt. af hele Capitalen, og fra denne Tid af, indtil det heelt forrentede sig med 4 pCt., vilde Gevinsten aarlig være $\frac{2}{3}$ pCt. af Actiecapitalen, eller, ifald denne var 28 Millioner, aarlig spares Statskassen c. 186,000 Rdlr. — Med jo mindre Capital Staten deltager, efter de prioriterede Actier, desto mindre Risiko, desto ringere Tilskud har den naturligviis, saa længe Foretagendet ikke forrenter sig. Giver det derimod godt Udbytte, saa vilde Staten jo rigtignok igjen, ved det ringere Antal Actier, den havde modtaget for sine Obligationer, have en ringere Gevinst; men det tør vistnok i det Hele taget ansees for rigtigst, at Staten saa lidt som muligt, det vil sige, ikke mere end netop behøves, for at fremme dem, engagerer sig i saadanne, for Landets Vel nødvendige, Foretagender. Det tør nemlig vistnok ansees for en rigtig Grundsætning, at Staten bør forvalte sin Formue, men ikke speculere med den. Ved Statsformuen er nemlig al anden Formue i Riget betinget, bringes den til

at vasse, til at springe frem og tilbage: da bliver al Privat-speculation, alle commercielle og mercantile Foretagender usikre, og der er ingen Belvære mere i Landet. Men alt hvad man end siger om Jernbaner, hvor meget man end sammenligner dem med Canaler, Floder, Chausséer o. s. v., som Staten enten selv anlægger eller vedligeholder: saa ere de dog noget ganske Andet, end disse, de ere og blive saavel i deres Anlæg, som Drift rigtigst Speculationsforetagender, Foretagender for Privatentreprise. Der skal ikke alene uforholdsmæssig større Capital til at anlægge, men især til at vedligeholde og drive dem, end til noget af de andre Communicationsmidler, og de ere derfor ogsaa betingede ved en ganske anderledes rigelig Fregvents, end disse. For at drives tilgavn, maa de drives mercantilt, d. v. s. paa en saadan Maade, at man paa den ene Side drager den størst mulige Fordeel ud af dem, og derved tillige paa den anden Side erholder den størst mulige Nytte. Men hertil behøves Mænd, der ere vant til, at drage Fordeel af Omstændighederne, vant til Speculationsforetagender, og dette kan ikke forudsættes, principmæssig at være Tilfældet med Regjeringsembedsmændene. Men store Statscapitaler, paa en saadan Maade betingede ved enkelte Mænds tilfældige Duelighed, kunne let blive en farlig Aarsag til betydelige Svingninger i Statsformuen. Det er derfor, Staten ikke bør engagere sig mere i Jernbaneforetagender, end netop tilstrækkelig, for at bringe dem i Gang, hvor de ere almeennyttige for Landet, og af samme Grund bør der helst ikke bygges Statsbaner. Af alle, fortiden eksisterende Jernbaner er maastee neppe Tiendedelen Statsbaner. I Lande, hvor man havde opstillet som Grundsætning, at bygge Statsbaner, saasom i Østerrig, tildeels ogsaa Preussen, Sachsen o. s. v. har man senere opgivet den og arbejder nu desto stærkere ved Hjælp af Privatentreprisen. Naar et Land, som Belgien,

kun har Statsbaner, da maa dertil bemærkes: at Risicoen ved Baneybygningen upaatvivlelig der er langt ringere, end de fleste andre Steder, paa Grund af den overordentlig tætte Befolkning og den store industrielle Rigdom, og desuden, at de til Banedriften sig egnende Capaciteter sandsynligviis findes hyppigere i et saa industrielt Land end andetsteds, altsaa ville være lettere at finde. — Bestemmer man sig imidlertid alligevel for, at gøre Halvbanen til en Statsbane, saa vilde det jo fra een Side betragtet være særdeles glædeligt, da det viste stor Tillid til vore Finantsforholds Godhed.

Skulde man nu frygte for, at de udstedte Statsobligationer i Tidens Længde vilde falde Staten besværlig: da blev det en videre Gjenstand for Underhandling, at Entreprenøren efter en vis Arrække indfrier dem for Staten; ifald denne ikke skulde være bedre tjent med, at de i en senere Periode anvendtes til hele Banens Indløsning.

Hvor gunstige Betingelser man vilde erholde ved en saadan Forhandling under nuværende Conjuncturer, det lader sig jo umulig bestemme; men sandsynligt er det, at de ikke ville være daarligere, men bedre end hiint oprindelige Forslag af Juli 1855, og herpaa kommer det an; thi hiint, Alt vel overveiet, indeholder ikke nogen større Risiko for Staten, end Loven for den jydskke Tværbane.

Hvad man altsaa først og fremmest maatte gøre sig rigtig klart, efter noie at have fattet det Maal i Sie, man som en Heelhed vil opnaae, er de Pengeconjuncturer, hvorunder vi leve, den ringe Sandsynlighed, der er for, at de snart ville forandre sig, og endelig at der efter al Rimelighed ikke vindes Noget, men kun offres de egne Interesser, den egne Fordeel, ved at udsætte Sagen længere. Videre maa man indsee, at hverken den indenlandsk, eller den udenlandsk Capitalist vover sine Penge i et saadant Foretagende, uden i Overeensstemmelse med de nuværende Conjuncturer, saa at han, i

Haab om det fremtidige gode Udbytte, ogsaa i Nutiden kan see sig saa nogenlunde sikret og dækket. Endelig maa man overveie, at Conjunctionerne fortiden neppe ville stille vanskeligere Betingelser med Hensyn til dette Foretagende, end som vi nok kunne gaae ind paa, neppe ville paalægge os større Byrder, end dem vi alt for et ganske underordnet Niemed, for en ringe Deel af hiint Foretagende, have paataget os.

Nu kunde der endnu gives Dem, der ville paastaae, at hele Banesystemet ligesaa lidt vil kunne forrente sig, som Tværbanen vil kunne bære Driften, at altsaa de Capitalister, der i sin Tid have villet vove deres Penge i Foretagendet, have havt en hovedløs Speculationssyge, at de, der endnu tænkte paa sligt, ville sætte Penge til derved, og at Staten vil komme til, aarligen at udrede hele sin garanterede Sum, kort sagt, at et Banesystem paa Halvøen ingen Chance har for, at kunne forrente sig. Selv om nu dette, mere end usandsynlige, Tilfælde indrømmedes, saa spørges der dog, om Landet ikke langt bedre kunde være tjent med, at tilskyde 382, eller 400, eller, selv om det skulde være 500,000 Rdlr. for at opnaae et fuldstændigt, tilfredsstillende Banenet, end den kan være tjent med, i Tidens Længde vedholdende, aarlig at offre 320,000 Rdlr. for et isoleret Banestykke, som ikke kan tilfredsstille de billigste Fordringer. —

Det er fatalt for Jernbanesagen, at den henhører til to forskjellige Landsdele, under to forskjellige lovgivende Autoriteter; thi det vil maaskee blive vanskeligt, at bringe dem til at løse Spørgsmaalet paa en ligelig Maade. Dog kommer det her jo meget an paa, med hvilken Alvor og Energi man driver Sagen. Her maa imidlertid tillige bemærkes, at den fælsdigste Deel af Banen muligviis ikke vil forarsage saa store Vanskeligheder, som man forestiller sig; thi den er let og billig at anlægge, billig at drive, og vil — forudsat, at man for Alvor har bestemt sig for Banebygningen i Jyl-

land — som en Forbindelsesbane meget godt kunne forrente sig. Det er derfor ikke usandsynligt, at en Entrepreneur vil kunne paatage sig, at anlægge og drive den, uden nogen Rentegaranti. Slesvigerne vilde derved komme lettere til deres Bane, end Kongeriget; men det bør ogsaa vel overveies, at de, med Hensyn til det særdeles gunstige Terrain, alt af Naturen ere heldigere stillet, at een Mil Længdebane hos dem vil være c. 130,000 Rdlr. billigere, end i Jylland. — Hovedsagen er altsaa, at man for Alvor vil Baneanlægget i Jylland.

Det bliver nødvendigt, endnu engang at komme tilbage paa Veligheden og Retningen af Linierne i Gudenaa-banesystemet, for at kunne stille det i Relation til, og vise dets Fortrin fremfor andre foreslaaede Jernbanesystemer paa Halvoen. De af disse, der ere traadte bestemtest frem, ere: den saakaldte Midte- eller Høiryggsbane, den vestlige Hovedbane og endelig Kjøbstads- eller Østkystbanen.

Det er allerede bleven omtalt, at Høiryggsbanen, der fra Randbøl i omtrent lige Linie skulde gaae nordpaa, til Viborg, vil blive meget vanskelig og kostbar at anlægge og vedligeholde. Den vil gaae gennem Jyllands ødste Strækninger og derfor i langstommelig Tid være af meget ringe Betydning for Localtrafikken. Meningen med denne Bane skulde da være, ved Hjælp af den at fremme Opdyrkningen af den store Aflbøde og — som dens ivrigste Forsvarere paastaar — at benytte det stærkt faldende, øvre Lob af de mange Bæde, som Banen krydser, til industrielle Foretagender. Men at begynde med store landoekonomiske Foretagender midt inde paa den øde Heide, vil neppe føre til det forønskede Resultat; thi de blive altfor vanskelige, altfor kostbare og ville i altfor lang Tid ikke

rentere sig. Heden opdyrkes naturligt, billigt og bedst, ved at drive den sammen med den alt dyrkede Ager, og med Eng, hvor denne findes. Ved efterhaanden at føie ny opbrudte Hedelodder til Ageren, formidskes Hedemassen i Jylland betydeligt Aar for Aar. Dette kalder Landmanden meget betegnende, at gnave sig ind i Heden. Men man gnaver sig ind fra Kanten, springer ikke ret vel ind i Midten, fremmer derfor rettest Culturen paa Randen af den store Hede, hvor til Gudenaabanen er langt fortrinligere stikket, end Hoirygsbanen. Desuden er den egentlige Ahlhed, skjøndt ikke aldeles ufrugtbar, dog for utafnemmelig, for kostbar, at tage fat paa, saa længe der endnu henligger mange Tusinder Tønder frugtbart Hedeland udyrket, og saa længe Arbeidskraften er saa ringe, saa kostbar, som nu. — Denne sidste Omstændighed vil ogsaa, om ikke umuliggjøre, saa dog i høj Grad vanskeliggjøre de paatænkte industrielle Foretagender inde paa Heden. Alle Arme kunne anvendes og ere ikke tilstrækkelig, til Agerdyrkningen, og Hyderne have desuden, idetmindste fortiden, i Regelen langt mere Sands og Tendents for denne, end for Industrien, Fabrikssiden. — Man vilde altsaa med det kostbare Anlag kun meget ufuldstændigt opnaae det tilsigtede Diemed, og det tør derfor antages, at denne Plan, idetmindste i Nutiden og den nærmeste Fremtid, vil være uhensigtsmæssig, forkastelig. —

At gjøre Bestbanen til Hovedbane i Jylland, vil være forkastelig, fordi den største Masse, næsten hele Vægten af Landets Rigdom, Frugtbarhed og Befolkning, ligger paa Østtiden af Hvideryggen.

Skjøndt den saakaldte Rjæbstads- eller Østkystbane ikke er synderlig mere at anbefale, end nogen af de foregaaende: saa maa vi dog betragte den nøiere her, fordi den endnu har adskillige, endog ivrige Forsvarere. — Den er heelt bleven nivelleret, har, fra Vandrup til Frederikshavn

45 $\frac{1}{5}$ Miles Længde — den $\frac{3}{5}$ Miil lange Sidegreen til Snoghøi med iberegnet — og vil, med Liimfjordsbroen ved Aalborg, koste 22,450,180 Rdlr. eller c. 490,000 Rdlr. pr. Miil, at anlægge, foruden hvad der endnu medgaaer til en Deel smaa Heftebaner ved Havnene. Paa Kortet er den angiven ved en fuld optrukken, mørkeblaa Linie, og man vil see, at den, langsmed hele Østkysten af Jylland, gaaer fra den ene Havne- og Fjordstrand til den anden; medens den i Slesvig fra Haderslevbegnen bøier over mod Vest, for senere igjen fra Lest at gaae mod Øst, over til Skovfrostationen paa den sydslesvigste Bane, tæt ved Flensborg. —

En af de vigtigste Grunde, man støtter Kjøbstadbaneprojectet paa, er: at Jernbanerne fortrinsviis forrente sig ved Personfrequenten, at i Kjøbstæderne lever den Befolkning, der kjører paa Jernbaner, disse altsaa bør gaae fra Havnestad til Havnestad, fordi disse ere de største Stæder, have flest Menneſter til at kjøre paa Banerne. Forretningsmanden vil da tage fra den ene Havnestad til den anden, for at afgjøre sine mange, med den lettede Befordring tiltagende Forretninger; den Fornøielsesreisende gjør ligesaa, for at adsprede sig o. s. v. Kort sagt denne indbyrdes Trafik mellem de folkerige Stæder „vil blive uhyre stor“ og Banen vil ved den derved opstaaede Personfrequent, men ogsaa kun fortrinsviis formedelst denne, kunne forrente sig o. s. v. De arede Samtidige, der indbilde sig, paa denne Maade at faa Havneſtæderne op at kjøre, ville ganske vist ogsaa anbefale en Jernbane fra Bogenſe til Middelfart, herfra til Alsens og videre til Faaborg, Svendborg, Nyborg, Kjørteminde, Odense o. s. v. en anden Bane fra Holbek til Kallundborg og videre til Korsør, Skjellør, Næstved, Bordingborg, Præsto o. s. v. en tredie fra Nakſkov til Rødby, Nysted, Særkjøbing o. s. v. Jo naturligtviis, thi man maa jo antage, at Svendborgeren vil tage til Faaborg, for at afgjøre sine mange Forretninger,

Aalborgeren til Aalsens, for at more sig o. s. v. en ganske
 ny uhyre Trafik vil opstaae, og, om saadanne Baner end
 blive lidt dyre at anlægge, lidt kostbare at vedligeholde, saa
 gjør det intet til Sagen; thi den store Personfrekvents vil
 formaae at dække Alt! — Nei det er sandelig ikke af den
 Personfrekvents, som opstaaer af Nysgjerrighed efter at see
 en Kjøbstad som Aalsens, eller Bogenf, eller Kolding, eller
 Horsens, det er ikke af den Personfrekvents, som foranlediges
 af de Forretninger, Veilsenferen kunde have i Horsens, Frederi-
 cianeren i Veile o. s. v. at en Jernbane skal forrente sin
 Capital. — Den Personfrekvents paa Halsøen, der fortrinns-
 viis skal bidrage til Baners Forrentning, er: først den gjen-
 nemgaaende, Transiten, men hertil er Gudenaabanen langt
 gunstigere, end Østfyfbanen; thi fra Frederikshavn til Øster-
 Ørsfled er den kun $55\frac{1}{2}$ Mil lang, hvorimod Østbanen
 mellem de sammen to Punkter vilde blive c. $64\frac{1}{2}$ Mil,
 hiin altsaa vil kunne transportere betydelig hurtigere og bil-
 ligere, end denne, og selvfølgelig have langt mere Udfigt til at
 fremkalde Transiten og til at gjøre den hyppig og levende. Vi-
 dere er det Langvejs-Personfrekventsen til Snoghøi, for at gaae
 over Beltet, eller directe mod Syd, til Hertugdømmerne og
 Continenten; men her har Gudenaabanefystemet ogsaa i alle
 Henseender Fortrinnet, deels fordi Banen, selv med det tilbage-
 lagte Stykke Sidebane, bliver den kortere, deels fordi den
 kan samle denne Transport saavel fra alle Havnestæderne,
 som fra Landstæderne, som fra hele det indre Land. — Videre
 bliver det Personfrekventsen fra hele det indre Land og især
 fra Landstæderne til Havnestæderne. Det er Beboerne i Land-
 stæderne, der nødvendigviis maa ned til Havnene,
 for at afgjøre deres Forretninger; det er den 3, 4, 5, 6 Mil
 fra de større Stæder, fra Havnestæderne, boende Agerdyrker,
 der nødvendigviis maa ned til Havnene, naar han
 vil affætte sine Producter fordeeltig, vil gjøre gode For-

retninger o. s. v. Det er denne, sandsynligviis den aller-
 største Factor af Personfrequentzen, der er be-
 grundet paa Nødvendigheden af Samfærdsel mel-
 lem Kjøbstad og Opland, mellem Landstad og
 Havnestad, som Kjøbstadbanen saa godt som aldeles vil
 favne, netop fordi denue gaaer fra Havnestad til Havnestad,
 gjennem de smalle Oplande, og har den fortrinlige Chaussee
 lige ved Siden af sig. — Endelig er det — og dette vil
 uden Tvivl være den aller mindste Factor — Personfrequent-
 zen mellem Havnestederne indbyrdes. Hvo der nogle Gange
 har reist i Jylland paa Østkystens Chaussee, vil meget snart
 have gjort den Erfaring, at det overveiende Antal af de
 Postreisende ere Fremmede, især de saakaldte Handelsreisende,
 der komme langveis fra, at et ringere Antal er Indfødte, der
 reise langveis, men at det aller ringeste Antal er Indi-
 vider, der reise fra Kjøbstad blot til nærmeste Kjøbstad.
 Naar det nu netop handler sig om Befordringen af disse Faa,
 der ville fra Havnestad til nærmeste Havnestad, da er det rig-
 tigt, at Østkystbanen har Fortrinnet, thi den synes netop heelt og
 holden at være beregnet derpaa; men saasnart det gaaer ud
 over dette begrændsede Maal, da gjælder det allerede ikke mere.
 Skulle Personer, til Exempel fra Veile, ikke netop befordres
 til Horsens eller Fredericia, men skulle de gaae videre, paa
 den ene Side til Aarhus, Randers o. s. v. eller paa den
 anden til Kolding, Haderslev o. s. v. da vil Gudenaabanen
 fuldkommen ligesaa billig og ligesaa hurtig føre til Maalet, som
 Kjøbstadbanen, ikke at tale om, at den til samme Tid fører
 til alle de indre Kjøbstæder og hele det indre Land. Altsaa
 ogsaa som Forbindelsesmiddel mellem alle Kjøbstæder indbyrdes
 har Gudenaabanen næsten i alle Henseender Fortrinet. —
 Det er saaledes aldeles ikke til at indsee, hvorledes Østkystbanen
 skulde være saa fortrinlig begrundet paa Personfrequentzen. —

For Transport af Gods i selve Landet bliver Østkyst-

banen næsten aldeles betydningsløs. Med mindre man ogsaa har villet antage, at Godset skulde vandre fra Havnestad til Havnestad, at det til Exempel skulde gaae fra Horsens til Veile, for her at udfikses; medens Veilenjerne igjen sendte deres Gods til Fredericia o. s. v. Man kom da ogsaa i denne Henseende til, at anbefale en saadan Forretningsbane, som Linien Bogenſe-Middelfart-Aſſens-ſaaborg o. s. v. Dſtkyſtbanen kan, med Henſyn til Godſet, kun have nogen Betydning for Tranſiten og for Langreistransporten. Men i begge Henseender vil den dog paa Grund af den ſtorre Længde, og i ſidſte, fordi den kun accomoderer Kyſterne, ikke tillige det indre Land, ſtaaſe meget væſentlig tilbage for Gudenaabanen. — Det er og bliver en ubefridelig Sandhed, at paa Halvøen, ſaavelſom paa Derne, den indre Trafik gaaer fra Oplandet til Kjøbſtæderne og fra det indre Land og Landſtæderne til Havneſtæderne og Havnepladſene. Paa den derved beſttingede, nødvendige Samfærdsel maa Jernbaneanlaget fortrinſdviis være begrundet. — Det er en fuldſtændig Illuſion, man hengiver ſig til ved Forventningen om den uhyre Trafik, der ſkulde opſtaaſe mellem Havneſtæderne indbyrdes, naar blot en Jernbane forbandt dem. Den er aldeles ikke begrundet i Tingenes Natur. Man reiſer i Udlandet, gjør den Erfaring, at Jernbanerne der i Regelen gaae gjennem Kjøbſtæderne, kommer hjem igjen og vil nu, aldeles ureflecteret, anvende ſin gjorte Erfaring i Danmark. Man tænker naturligviis ikke over, at der paa hele Jordfloden ikke gaaer nogen Jernbane gjennem en ſaadan Række, tæt ved hinanden liggende, eensartede Havneſtæder, ſom dem, der findes langs med den cimbriffe Halvøes Dſtkyſt. — Man forſøge blot for Alvor at gjøre en Jernbane-Entreprenur Forſlag om Anlæggelſe af Banen Ddenſe-Bogenſe-Middelfart-Aſſens-ſaaborg o. s. v. — og den er fra dette

Standpunkt ligesaa vel motiveret, som Rjbstadbanen i Jylland — og man see saa til, hvilket Svar man vil erholde. — Var der ikke Tale om andet, end om disse Rjbstæder, havde ikke Jylland tillige et stort og frugtbart Indre, der kunde ophjælpes ved Jernbanen, og der tillige ved sin Localtraffik med Havnestederne kunde afgive Hovedfrekvensen for den: da vilde Jernbaneanlæg paa Halvøen aldeles ikke være saa stærkt at anbefale. —

En anden Grund, hvorpaa man har villet støtte Østkystbaneprojectet, er den Formening, at man ved at gaae videre imod Vest med den, strax vilde komme ind paa den store, øde, ufrugtbare Aflhede, og man kommer da strax med Sentenser som: „Man kan ikke opdyrke Aflheden ved Jernbaner; den nøgne Aflhede giver Intet at transportere o. s. v.“ Men denne Grund er falsk, den beroer kun paa Ukjendskab til Landet. Aflheden, den egentlige Aflhede, begynder, som man vil see paa Kortet, meget videre over mod Vest, i Regelen først med Høideryggens vestlige Afkænnings. Fra Randbøl af, indtil Frederikshavn, kommer Gudenaabanen ikke mere til Aflheden, men gaaer gjennem frugtbare Landsskaber, hvor der haves langt mere Ager, end Hede, hvor Heden overalt er dyrkelig, og hvor der desuden haves store Skove, Eng, Moser o. s. v. Landets naturlige Frugtbarhed paa begge Sider af Gudenaabanen er omtrent den samme, som paa begge Sider af Østbanen, hvorimod Culturen er højere her, end der. Dog er selv Østkysten endnu langfra fri for Hedeafstrækninger. Fra Randbøl sydpaa gaaer Banen en Strækning paa Randen mellem Afl- og Kullesteensdannelsen; men allerede nogle Mil sydlig for Randbøl taber Afls-dannelsen en Deel af sin gylde Charakter og i det Slesvigskke gaaer Banen afvejlende gjennem Hede og temmelig frugtbare, vel dyrkede Egne. Fra Leck fortsætter den sit sydlige Løb langs

den frugtbare Marſk, iſtedetfor at den nivellerede Linie gaaer gjennem det fattigere Indre over til Holſkrug.

Man har til Fordeel for Øſtkyſtbanen villet anføre: at den gaaer igjennem de folkerigſte Dele af Landet, alſaa vil have det ſtorſte Antal Menneſker til at befare den. Forſætningen er her rigtig nok, men Slutningen er falſk, hvis man, ſom almindelig er Tilfælde, antager, at Beboerne af indtil een Miils Afſtand til hver Side i Gjennemſnit benytte Banen. Thi foruden alle Landſtæder og hele det indre Land, ville endnu Havnſtæderne tilligemed deres tæt befolkede Omegn tilhøre Gudenaabanen, og denne ganſke viſt have det ſtorſte Antal for ſig. Men det kommer herved langtfra ikke ſaa meget an paa Befolkningens Tæthed, ſom paa dens Trang til at benytte en Bane. Lægges en Bane fra Viborg til Aarhus, da vil man efter al Rimelighed finde forholdsviis langt flere Beboere fra Viborg end fra Aarhus paa den. Thi de førſtnevnte have ſtor Trang til at komme til Havnſtaden, hvormod de andre kun have ringe Trang til at komme til Landſtaden. Man lægge en Jernbane fra Svendborg til Faaborg, eller en anden fra Nakſov til Særløbing, eller en tredje fra Segeberg over Åhrensbøf til Guttin, og man vil finde, at de alle tre kun daarligt ville kunne forrente ſig, ſkjøndt de gaae gjennem meget tæt befolkede Egne; thi der er kun meget ringe Trang til at færdes i de betegnede Retninger. Der er ingen fornuftig Mening i den Sætning: denne eller hiin Egn har ſaa og ſaa mange Indbyggere, derfor bør den have ſaa og ſaa mange Miil Jernbane. Alting kommer an paa, om diſſe mange Indbyggere have Trang til at bevæge ſig i viſſe Retninger, og om Jernbaner henſigtsmæssigen kunne tjene dem i ſaa Henſeende. For det Førſte har nu alſaa Øſtkyſtbanen ikke den ſtorre, men den ringere Befolkning for ſig; for det Andet er der ikke for dens Folkemængde knyttet

den Trang, den Nødvendighed til Jernbanefrekventsen, som dette er Tilfældet ved Gudenaabanen.

Hyad der endvidere har bidraget til at sætte Østbanen i Anseelse hos mangen Kjøbstadsbeboer, er den lidt naive Anseelse, at det skulde være en stor Fordeel for en Stad, om Hovedbanen gik der forbi, imod at en Sidebane førte derhen. Det Væsentligste ved Jernbaner er, hvor de komme fra, om man har Interesser i de Egne, hvor de føre hen, om man kan vente sig Noget ved Forbindelsen med disse Egne. Derimod er det en aldeles ligegyldig Sag, om denne Forbindelse skeer ved Hjælp af en Hoved- eller en Vibane; thi den ene opfylder i Regelen ligesaa godt sin Bestemmelse som den anden. Den Deel af Banen er min Hovedbane, som tilfører mig det Forønskede, gjør mig mest Nytte, svarer bedst til mine Interesser.

En anden Omstændighed, der har forskaffet Østbanen Anseelse i Havnestädernes, er Frygten for, at der i det indre Land, langs Gudenaabanen, kunde danne sig Kjøbstæder, der muligviis vilde, som man populært udtrykker sig, tage Luven fra Havnestädernes. Ved hvert Knudepunkt, frygtede man, kunde der opstaae et lille Paris eller London, paa alle Hovedbanens Mellemstationer, idetmindste Smaastæder, og Havnestädernes ville naturligviis lide derunder, maafee endog gaae tilgrunde. Gaanste i Almindelighed maa hertil bemærkes, at selv om Søstæderne ikke fandt deres Regning ved Landstædernes og det indre Lands Opblomstren, saa kunde dettes Culturudvikling dog ikke gjøres afhængig af hines Interesser, og Gudenaabanen blev lige vigtig, lige nødvendig, hvorledes disse Interesser end stillede sig. Heldigviis er imidlertid netop disse Interesser i fuldkomneste Overeensstemmelse med det indre Lands Culturudvikling, hvoraf Havnestädernes netop ville drage Fordeel. Den antydede Frygt er nemlig aldeles ugrundet. Foruden at Havnestädernes alt have Forspring i Størrelse

og Udvikling, saa vilde de have, hvad der er meget vigtigere end Hovedbane, eller Knudepunkt, ved Siden af Jernbane= endnu Havcommunicationsmidlerne. Desuden har det kun meget lidt at betyde, at ligge paa et Knudepunkt, eller en Mellemstation. En Endestation er vistnok i alle Henseender at foretrække. Neumünster og Oster=Ohrstedt ere Knudepunkter, det første mellem Kiel, Altona og Rendsborg, det andet mellem Slesvig, Flensborg og Husum=Tønning. Men Kiel, Altona eller Rendsborg have endnu ikke følt noget til Faren ved Neumünsters Rivalitet, og Oster=Ohrstedt er endnu hverken Kjøbstad, eller Flække. Det er alt bleven antydet, hvorledes Gudenaacanalens Anlæggelse og Silkeborgs Opblomstren staaer i Forbindelse med Randers forøgede commercielle og mercantile Virksomhed. Gudenaabanan vil, i Stedet for at blive et frygtet Organ til at skabe rivaliserende Stæder for Havnepladsene, tværtimod kun blive Midlet til at drage hele det indre Land hen til disse, til at sætte det i ligesaa let og beqvem Forbindelse med dem, som nu deres eget nærmeste Oppland, i een til to Miles Afstand, er. Naar man i en Stad som Randers med stor Iver kæmper for Jernbaneprojectet, da viser dette kun, hvor daarligt man ofte beregner sin egen Fordeel. Med Jernbanen maa nemlig nødvendigviis inden soie Tid følge en Sidebane Aarhus=Silkeborg=Viborg, der er den naturligeste; men derved vilde jo Randers aldeles blive affkaaren fra hele Trafikken med det indre Land og snart tabe al Betydning ved Siden af Aarhus. Om denne Stad tvorede for Jernbaneprojectet, det kunde man endog forstaae, men Randers — det kan kun bero paa en Misfjendelse af dens hele Eftling og Beliggenhed. — Netop Randers vil kun ved Gudenaabanesystemet kunne see sine Forbindelser med det indre Land vedligeholdt og sikret.

Man har ogsaa Sætninger som: „Lad os først ved en Bane langs Jernbanen udvikle Landvoculturen her, senere

o. s. v." Men saadanne Sætninger ere tankeløse. Man gjør saa godt som Intet for Landbruken ved Kjøbstadbanen. Landmanden langs Østkysten, der hvor man har villet lægge hiin Bane, er af Alle næsten den mest indifferente i Jernbanesagen. Thi han indseer fuldtvel, at, med de korte Distancer, de fortrinlige Veie og hans gode Heste og Vogne, Banen vil være af meget ringe directe Nytte for ham. Det skulde da være, at han kunde erholde en Banestation — den blotte Bane er langt fra mere tilstræffelig — netop ved sin Dør. Forresten er hos ham Frygten for at faae sine Marker overskaarne af Banen, langt større, end Interessen for den, end Haab om Fordeel ved, Nytte af den.

Hvad der har bidraget meget til at fremme Østbaneprojectet, vare de militaire Fordringer, der i sin Tid bleve stillede. Disse vare især, at Banen skulde gaae gjennem Fæstningen Fredericia, for at den vedholdende kunde være afbrudt for en i Landet indtrængt Fiende, isald han skulde forsøge paa, at retablere Færdsejen paa den; videre, at Banen maatte løbe langs Østkysten, deels af strategiske Grunde, deels for at den kunde beherskes fra Havet ved vore Krigsskibe; endelig nærede man ogsaa Ønsker om, paa Banen at have større Dæmninger, Broer, Viaducter o. s. v. til Demolering, naar en Fiende trængte ind i Landet. Disse forskjelliges Diemed har man da troet at opnaae ved Østbaneprojectet. Det er ganske vist rigtigt, at der, ved Siden af de commercielle, mercantile og oeconomiske Interesser, tages det tilbørlige Hensyn til de militaire, til Landets Forsvar. Imidlertid bliver det dog nødvendigt, noie at undersøge, af hvilken Natur og Betydning disse Interesser ere, for at ikke et underordnet militairt Hensyn skal hemme eller tilintetgjøre de allerførste mercantil-socials Foretagender. Om Jernbanernes hele Betydning for Krigsførelsen har man endnu ikke rigtigt klarede Forestillinger; fordi ingensomhelst fyldestgjørende Erfa-

ringer have, og fordi Jernbanemaskineriet, saavel som hele Krigsmaskinen ere altsfor complicerede, til at man ad Theoriens Vej kan komme til et tilfredsstillende Resultat. Imidlertid synes det dog indlysende for den simpleste Reflection, at Forsvareren under en Invasionskrig har alle Fordele af Jernbanerne fremfor Angriberen. Hiin kan nemlig frit benytte dem overalt, hvor han er Herre, og dernæst afbryde dem, saasnart han maa trække sig tilbage fra en Egn; Fjenden maa derimod Skridt for Skridt erobre Landet og sikkre sig det fuldstændigt, før han kan tænke paa, at retablere Jernbaneforbindelsen. Forholdene ere herved langt ugunstigere for ham, end med Hensyn til andre Veie, som han i Regelen strax kan benytte, da man ikke saa let, som Jernbanerne, kan gjøre dem impracticable. Er det altsaa i det Hele taget fordelagtigt for Forsvaret at have gode Communicationsmidler, da er det dobbelt onskeligt at have Jernbanerne, fordi disse fortrinsviis komme Forsvarerne til Nytte. Hovedsagen er altsaa, at man har Jernbanerne, og at man har dem paa en saadan Maade, saa de saa meget som muligt begynde Forsvaret; det secundaire Hensyn — og det gjentages, netop paa Grund af deres lette Demolering — er, at lægge dem saaledes, at Fjenden saa lidt som muligt kan afbenytte dem. Begge Hensyn bør naturligviis saa meget som muligt søges opnaaet. Jernbanernes strategiske Interesse ligger paa Halvøens sydligste Deel, i Holsteen og det sydlige Slesvig, hvor de stærkere Forsvarsstillinger have. Fra Flensborg nordpaa kommer det kun an paa, at Banen ligger nogenlunde paa Hovedoperationslinien, at den sætter den derpaa retirerende Armee i tilstrækkelig Forbindelse med den frugtbare Deel af Landet, og at den gaaer til de militaire Depoter. Alle disse Betingelser ere opfyldte ved Gudenaabanen; thi den gaaer paa den østlige Side af Jylland, hvor Hovedoperationslinien ligger, den staaer i tilstrækkelig Forbindelse

med alle de frugtbarere Dele af Landet, og endelig fører den til Fredericia, Halvoens eneste Fæstning og militaire Depot. Da Jernbanerne ikke have nogen taktisk, men kun en strategisk Betydning, saa kommer det aldeles ikke an paa, om Hovedbanen ligger lidt mere til Høire, eller til Venstre i det østlige Jylland, men kun, om den overhoved findes der. — Hvad nu det andet Punkt, at gjøre Banen ubrugelig for Fienden, angaaer, da haves kun to i alle Henseender tilraadelige Midler: det ene er, i større eller ringere Grad at demolere den, det andet, at lade den gaae gjennem Fæstninger paa en saadan Maade, at Retableringen af Forbindelsen udenomkring Fæstningen bliver, om end ikke umulig, saa dog i høi Grad vanskelig. Hvad nu den første Maade angaaer, da vil den ligejaa godt kunne finde Anvendelse ved Gudenaabanen, som ved Østfyshbanen. For Alvor vil man dog ikke ret vel kunne foreslaae en Bane, der har store Broer, Viaducter o. s. v. blot for at have nok at ødelægge i Krigstilfælde. — Ved fortificatoriske Bærker paa en tilfredsstillende Maade at afbryde Jernbaneforbindelsen, saaledes at en Fiende under hele Felttog ikke retablerer den, det kan formeentligen paa hele Halvoen kun skee ved en Fæstning Rendsborg; thi kun her ere Forholdene af den Natur, at Forbindelsen maatte skee ved en meget lang Bue, paa et særdeles vanskeligt Terrain og derfor vistnok i de fleste Tilfælde blev ugjørlig for Fienden. Ved Fredericia derimod bøier Østbanen med en spids Vinkel ind under Fæstningen, og det tør ansees som afgjort, at en Fiende, der har Overlegenhed og Midler nok, til at gaae op forbi den og tillige kan retablere Banen saa langt, ogsaa i meget kort Tid vil kunne lægge et kort Stykke Forbindelsesbane paa det flade, jævne Terrain mellem de to, ved Fæstningen afbrudte, Grene. Det skjønnes derfor ikke, at denne Afbrydelse — skjøndt nok onskelig, naar den kunde opnaaes paa billige Vilkaar — er

af en saa væsentlig militair Betydning, at man derfor skulde antage Kjøbstadbaneprojectet, eller endog kun væsentlig forlænge, eller fordyre Hovedbanen. — Jernbanens Beherskelse fra Havet ved Hjælp af vor Flaade lader sig, paa Grund af vore høie, skræntefulde Kyster, ikke udføre i Praxis, selv ikke ved Østbanesystemet, undtagen maaskee paa Strækningen fra Eæby til Frederikshavn, hvor Banen har tabt al militair Betydning. Denne Beherskning fra Havet vilde jo ogsaa kun være hensigtsmæssig under den lidet sandsynlige Forudsætning, at vi altid ville være Herrer paa Havet. — Det skjøntes saaledes ikke andet, end at Gudenaabanesystemet ligesaa vel tilfredsstiller de militaire Interesser, som Østkystbanen, og at den navnlig af det Usikkelige yder det Væsentligste, det Uopnaaelige, og herpaa kommer det an. —

Med Hensyn til Pengespørgsmaalet, da stille Betingelserne sig ganske overordentlig gunstigt for Gudenaabanen, i Sammenligning med Østkystbanen. Som alt antydet, vilde de $63\frac{1}{2}$ Mil af Gudenaabanen koste c. 23,977,500 Rdlr. eller c. 378,000 Rdlr. pr. Mil, medens de $45\frac{1}{5}$ Mil Østkystbane ville koste 22,450,180 Rdlr. eller c. 490,000 Rdlr. pr. Mil. En Mil Bane ved denne vil altsaa i Gjennemsnit blive over 110,000 Rdlr. dyrere, end ved hiin. Gudenaabanen vil, med alle sine Sidebaner, og deriblandt den særdeles kostbare til Snoghoi-Fredericia, kunne bygges for en ringere Sum, end Østbanen med en enkelt lille Sidebane til Silkeborg eller Viborg. — Nu vil man vel sige, at de mange Sidebaner fordyre Driften. Imidlertid maa bemærkes, at Vestbanen drives i Forening med Sidegrene Snoghoi-Fredericia, at disse fuldkommen ville beskæftige en Besætning og altsaa ingen Vanskeligheder gjøre. Alle de mindre Sidegrene, der ere under $1\frac{1}{2}$ Mil lang, erholde desuden en lettere Driftsmaade, der hverken vanskeliggjør, eller fordyrer, og det kommer altsaa kun an paa de fire Linier, til

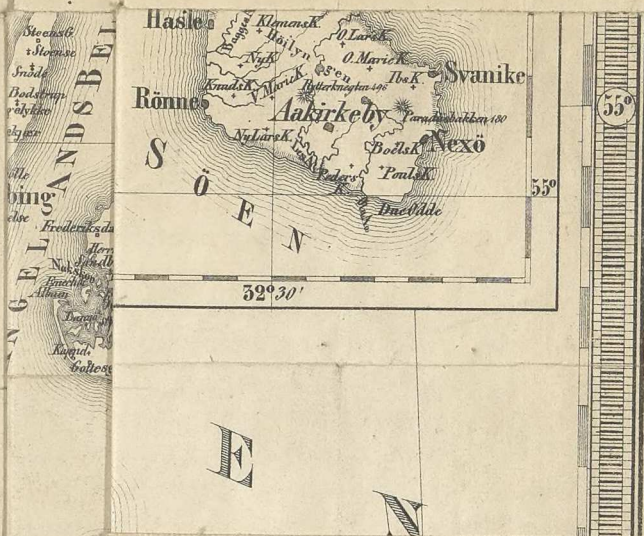
Randers, Aarhus, Horsens og Veile. Paa den anden Side bør erindres, at Østfyhtbanen heller ikke kan hjælpe sig uden Sidebaner, at man allerede har projecteret adskillige og efterhaanden nok vilde komme til flere, for at dette Banesystem dog kunde blive af nogen Betydning for Landet. Ingen Længdebane i Jylland vil kunne virke tilfredsstillende, uden i Forbindelse med Sidegrene. — Man har foreslaaet, at udelade de mange Sidegrene og lade Beboerne selv besørge deres Anlæggelse, isald de ønskede dem. Det formenes imidlertid, at de alle hensigtsmæssigt anlægges tilligemed Hovedbanen. En Entrepreneur vil selv være bedst tjent dermed, thi han bliver under alle Omstændigheder nødt til, senere alligevel at optage dem, og hvad som tabes i Driften paa en Sidegreen, det indvindes igjen dobbelt paa Hovedbanen. — Hvad der derimod ikke bør oversees, er: at Østbanen faaer langt mindre gunstige Stigningsforhold, end Gudenaabanen, at den erholder flere Buer, flere Broer, større Gjenemgravninger, større Opfyldinger o. s. v. alt Gjenstande, der ere vanskelige og kostbare at vedligeholde, og der ville fordyre Driften overordenlig. Østbanen undgaar desuden i Tidens Længde ikke Sidebanerne, og den vil saaledes blive betydelig dyrere, ikke alene i Anlæg, men ogsaa i Vedligeholdelse og Drift, uden at yde nogen Garanti for Sikkerheden. —

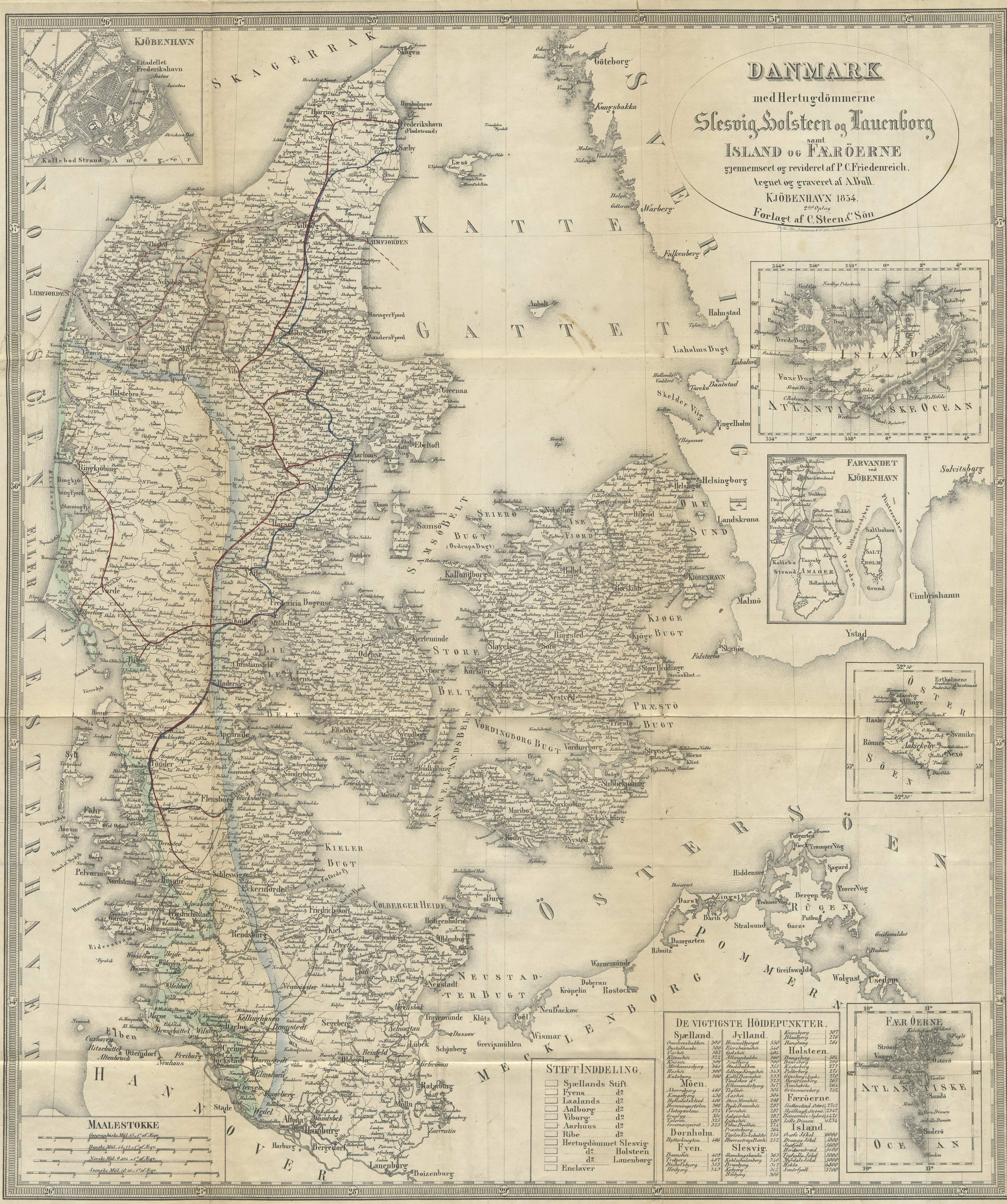
Bed saaledes nøiere at betragte alle de Grunde, hvorpaa man har villet støtte Østbaneprojectet, vil man finde, at de enten hidrøre fra Ukjendskab til Forholdene, eller fra Fordomme, eller fra uklare, ureflecterede Ansuelser, man har gjort sig. Om Østfyhtbanen nogensinde kom i Gang, vilde den være et særdeles kostbart Apparat, der sandsynligviis i langsomelig Tid ikke forrentede sig, og som aldrig tilfredsstillede Landets Interesser.

Vi have saaledes seet, at Gudenaabaneshystemet alene svarer til Landets Interesser, at det vel fortrinnsvis er beregnet for den indre Samfærdsel, men at det i lige Grad fremmer Langveisfrequentzen og Transiten, Forbindelsen med de danske Der og med Udlandet; at det i alle Retninger er lige fortrinlig for Personfrequentzen, som for Godstransporten; at det i lige Grad fremmer Kjøbstædernes og Landbefolkningens Interesser, og at, paa samme Tid, som det vil reise Landstæderne og det indre Land, vil det ogsaa arbejde i Havnestædernes Interesse; at det er i fuldkommen Overensstemmelse med Landets indre og ydre Forhold, dets nuværende Tilstand, og at det til lige arbejder Fremtiden imøde; at det i Forening med den regulerede Kilmfjord vil kunne optage al Landets større Transport og i det Hele taget tilfredsstille den Trang, der er paa Halvøen til bedre Communicationsmidler; kort sagt, at det staaer i fuldkomneste Harmoni med de Interesser, Halvøen kan have ved en Jernbane. Vi have seet, at det vil have de gunstigste Terrainforhold, de ringeste Stigninger, den uforlignelig ringere Anlægscapital, den billigste Bedligeholdelse og Drift, den bedste Forrentning og endelig, at det selv under vore nuværende Pengeconjuncturer vil kunne opnaaes ved et aarligt Tilskud fra Statens Side, der efter al Rimelighed i Tidens Længde vil være betydelig ringere, end det Offer, man allerede har bestemt sig til at bringe for et Baneproject af en ganske underordnet Betydning, der end ifkun halvt kan tilfredsstille de Egne, hvorigjennem det skal gaae. — Vil man nu for Alvor bringe Sagen til Afgjørelse: da lader man alle andre, ureflecterede Baneprojecter falde og antager Gudenaabaneshystemet, helst — bortkastende al

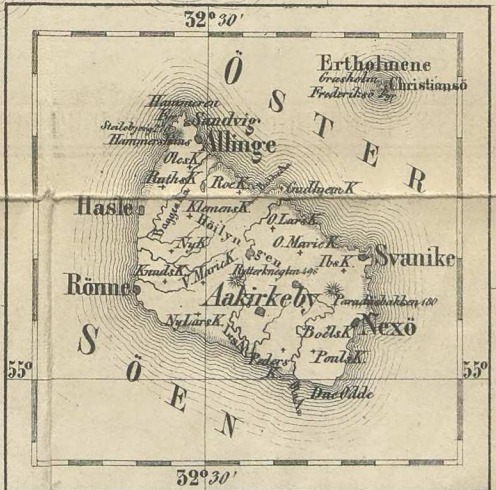
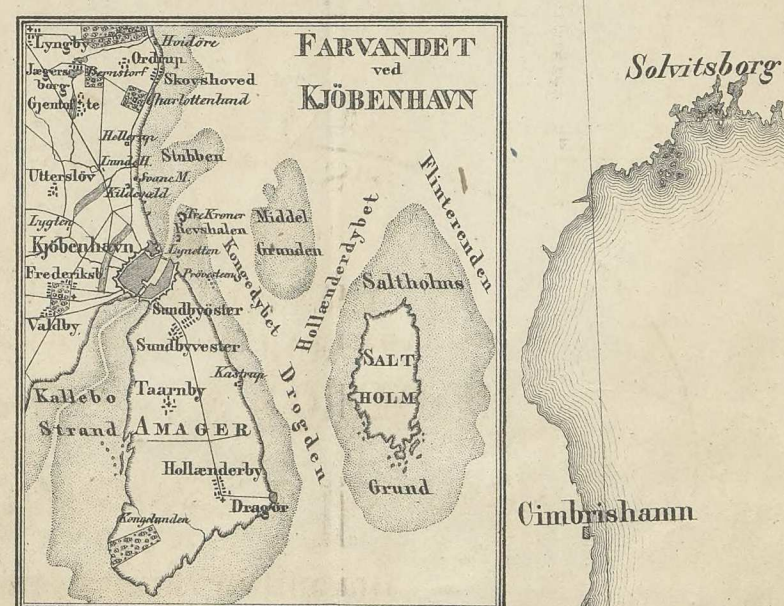
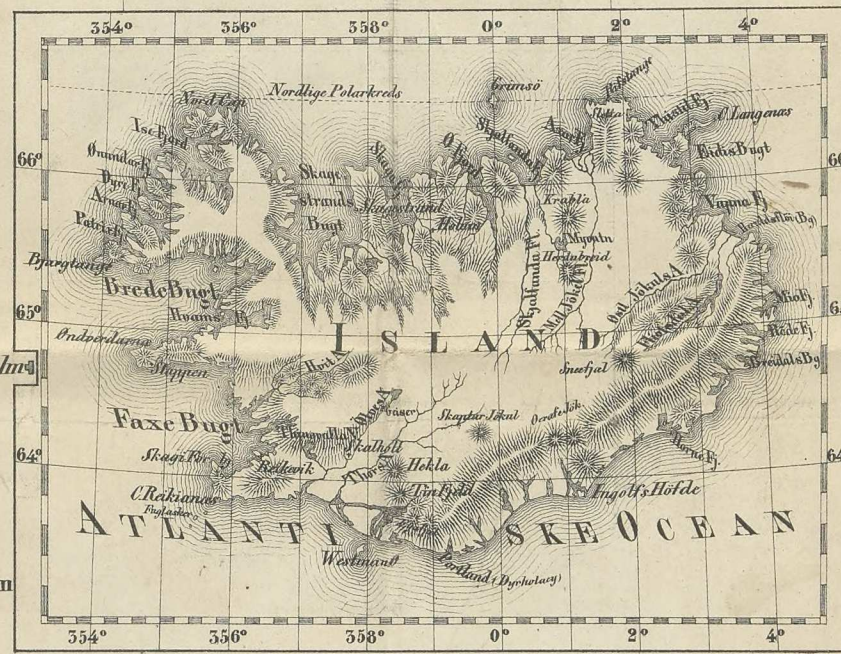
Smaaheed og Smaalighed — i hele dets Udstrækning til Udførelse i en passende kort Tid. Man lader dernæst alle illusoriske Forhaabninger om snart tilbagevendende Pengeconjunctioner af 1852—53 fære og bestemmer sig for et Maximum=Tilskud, der til Exempel kunde være 400,000 Rdlr. aarlig, enten ved at udstede Statsobligationer med Udbytte efter prioriterede 5 eller 4 pCts Actier, eller paa anden Maade. Man søge da paa Pengemarkedet i Ind- og Udlandet at erholde det gunstigst mulige Tilbud under dette Maximum og contrahere Foretagendet paabegyndt snarest muligt og fortsat uafbrudt indtil dets Guldendelse. — Man vil da om nogle faa Aar see Bærfet skride frem og meget snart have en sand Tilfredsstillelse af, at have revet denne gode Sag ud af den trostesløse Tilstand, hvori den længe har været og endnu befinder sig.

September 1857.





DANMARK
med Hertugdømmerne
Slesvig, Holsteen og Lauenborg
samt
ISLAND og FÆRØERNE
gjennemset og revideret af P.C. Friedreich,
tegnet og graveret af A. Ball.
KJØBENHAVN 1854.
Forlagt af C. Steen & Søn



DE VIGTIGSTE HØJDEPUNKTER.

Spjælland	Jylland	Kjæmpebjerg
390	550	307
386	540	276
382	530	264
372	520	252
360	510	240
350	500	228
340	490	216
330	480	204
320	470	192
310	460	180
300	450	168
290	440	156
280	430	144
270	420	132
260	410	120
250	400	108
240	390	96
230	380	84
220	370	72
210	360	60
200	350	48
190	340	36
180	330	24
170	320	12
160	310	0
150	300	0
140	290	0
130	280	0
120	270	0
110	260	0
100	250	0
90	240	0
80	230	0
70	220	0
60	210	0
50	200	0
40	190	0
30	180	0
20	170	0
10	160	0
0	150	0

STIFTINDELING.

Spjællands Stift	1
Fyens Stift	2
Laalands Stift	3
Ålborgs Stift	4
Viborgs Stift	5
Århus Stift	6
Ribe Stift	7
Hertugdømmet Slesvig	8
Holsteen	9
Lauenborg	10
Enclaver	11



