

Denne fil er downloadet fra  
**Danmarks Tekniske Kulturarv**  
*[www.tekniskkulturarv.dk](http://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](http://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](mailto:tekniskkulturarv@dtu.dk)*

**Om Jernbaner,**  
**betragtede fra et militairt Standpunkt,**  
med specielt Hensyn paa den danske Stat.

Ved

**Stiernholm,**

Capitain i Generalstaben, Adjutant hos H. E. Krigsministeren,  
R. af D. og D. M.

—•••••

KJÖBENHAVN.

C. C. Lose & Delbancos Forlag.

Thieles Bogtrykkeri.

1854.

625.14 Om-  
Sov. (i Kond.)



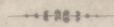


**Om Jernbaner,**  
**betragtede fra et militairt Standpunkt,**  
med  
specielt Hensyn paa den danske Stat.

Ved

**Stiernholm,**

Capitain i Generalstaben, Adjutant hos Hs. Exc. Krigsministeren,  
R. af D. D. M.



KJÖBENHAVN.

C. C. Lose & Delbancos Forlag.

Thieles Bogtrykkeri.

1854.





## Almindelige Betragtninger.

---

De forskjellige Arter af Communicationer, hvad enten de ere anlagte paa Landjorden som Jernbaner, Chausseer, almindelige Landeveie, o. s. v., eller de føre over Vandet ad Canaler, seilbare Floder, Søer og Have, ere — foruden deres Bestemmelse i Almindelighed at tjene som Middel til saavel den indre som ydre Samfærdsel i og imellem Landene og Folkene — forbeholdte en anden, vel mere speciel, men derfor ikke mindre betydningsfuld Rolle, den nemlig, at udøve en væsentlig, en Hoved-Indflydelse paa Krigsføringen og derved en meer eller mindre directe afgjørende Indvirkning paa Staternes hele Tilværelse og politiske Stilling, paa alle deres saavel ydre som indre Forhold. De ere, om jeg saa maa sige, Krigsføringens Aare- og Nervesystem. — Ad dem skulle Tropper, Materiel, Krigsfornødenheder af enhver Art, kort sagt alle de Kræfter, som kaldes tillive og skulle virke i Krigen, føres rundt i Statslegemet og udenfor dette til de Punkter, hvor de skulle anvendes, ligesom ogsaa ethvert Indtryk, som modtages eller meddeles, enhver Efterretning, Melding, Befaling ad dem skal forplantes fra Sted til andet i den Virkningssphære som Krigsføringen omfatter. — Et hensigtsmæssigt anlagt Communications-System forhøier derfor, et uhensigtsmæssigt anlagt lammer en Stats militaire Styrke i en meget høi Grad. Jo mere de for-



skjellige Veilinier efter deres Betydning for Krigsføringen ere anlagte saaledes, at de i enhver Henseende, saavel strategisk som tactisk, opfyldte de Fordringer, som Krigsoperationerne fra vor Side maae gjøre til dem, og jo mindre de paa samme Tid opfyldte dem, der fra Fjendens Side maatte gjøres, jo ugunstigere de ere anlagte med Hensyn til hans Foretagender, til jo større Nytte ville de selvfølgelig være for os, og til jo større Skade ville de være for Fjenden, og omvendt. Fordeel og Skade staae her i directe Modsætning til hinanden, og hver for sig ville derfor ligefrem fordobles, eftersom Communicationerne i militair Henseende ere hensigtsmæssigt anlagte eller ei. Denne Gjenstand kan følgelig ikke nok skjænktes Opmærksomhed. Tilsidesættelse af de militaire Hensyn i Communicationsvæsenet kan under ugunstige Forhold endog koste Staten sin Existens, og Regjeringen — der er den naturlige Vogter af denne og dens Interesser, hvem disse derfor maae være Hovedsagen, hvem Statens Opretholdelse er det alt overveiende Hensyn, hvorfor ethvert andet maa vige, — har alt-saa ogsaa den Pligt at paasee og strengt at overholde, at de Fordringer, der i Forsvarsvæsenets Interesse maae gjøres gjældende ved Anlægget af Communicationerne, skee tilbørlig Fyldest, at de ikke stilles i Baggrunden for de reent mercantile, sociale eller oeconomiske Interesser, en Pligt, der bliver dobbelt bydende for den, naar disse sidste ere af privat Natur. Vil man hertil bemærke, at saavel fra Almeenhedens Standpunkt i social-mercantil Henseende, som fra den private Side i oekonomisk Henseende betragtet, er det disse sidste Interesser, som Communicationerne i Reglen skyldte deres Tilværelse, at det er ved de Fordringer, som Handelen og den stigende Samfærdsel gjøre gjældende, ligesom det ofte er ved private Midler, at Anlægget af dem bevirkes, at disse Hensyn derfor have Krav paa først at komme i Betragtning, og at det netop af den Grund, og fordi Veianlæg i Reglen altid skee til Tider, da militaire Fordringer mindst kunne gjøre sig gjæl-

dende, da navnlig Ikke - Militaire ere mest tilboielige til at undervurdere deres Betydning, vil være vanskeligt at skaffe disse Fordringer tilbørlig Anerkjendelse, — da kan Rigtigheden heraf vel ikke benægtes; men derfor bliver dog ligefuldt tilbage Nødvendigheden af i fuld Udstrækning at sørge for Varetagelsen af de Krav, som et kraftigt Forsvar af Staten maa gjøre til dennes Communicationsvæsen. Vanskeligheden, som er forbunden hermed, udelukker ikke Nødvendigheden; tvertimod denne tiltager med hiin. — Det er vel sandt, at social-mercantile og oeconomiske Interesser især gjøre sig gjældende og fortrinsviis have Betydning under fredelige Forhold, altsaa i den Periode af Staternes Liv, der er den overveiende længere og maa ansees som den normale, hvorimod den exceptionelle Periode, den Tid, paa hvilken de militaire Hensyn spille den vigtigste Rolle, kun er forholdsviis kort; — men hvor rigtig, hvor befoiet denne Bemærkning end kan være, saa glemme man dog ikke, at Krigen netop føres for Haandhavelsen af Statens og Nationens helligste Interesser, at det netop er under den Periode, der betragtes som den anormale, Krigsperioden, at Spørgsmaalet om Statens Bestaaen eller Ikke-Bestaaen ofte bliver opkastet og skal løses, at det skal bestemmes, hvorledes den normale Tilstand, Fredsforholdene skulle være, at det skal afgjøres, om der overhovedet vil blive Tale om sociale og mercantile Interesser i Staten, saaledes som denne nu engang bestaaer.

Oldtidens mest krigserfarne Nation, Romerne, skjænkede Communicationsvæsenets militaire Betydning stor Opmærksomhed. Overalt hvorhen deres Herredømme strakte sig, anlagde de med stor Omhu militaire Veie i alle Retninger. I Frankrig, Tydskland, Belgien o. s. v. finder man endnu Ruiner af saadanne med Moie og Omsigt anlagte Veie. Oldgrandskerne paavise f. Ex. et fuldstændigt Net af Romerveie, der stødte sammen i Byen Rottenburg ved Neckarfloden og derfra gik ud i alle Retninger. Ligeledes skulle tydelige Spor bevise, at dette Centralpunkt har været stærkt



befæstet. Lignende Knudepunkter kunne paavises paa flere andre Steder. — Under Middelalderens Barbari og Mangel paa Sands for alle slige med Udholdenhed og System gennemførte Foretagender finde vi ingen speciel fremtrædende Virksomhed i denne Retning, hvilket den Tids Maade at føre Krig paa ogsaa gjorde mindre nødvendigt, idet den mere bestod i Kamp mellem Mand og Mand, der hver for sig medførte, hvad han behøvede, saa at intet egentligt Train fulgte med Hærene. Den Anskuelse gjorde sig endog gjeldende, at jo slettere Veiene vare, jo vanskeligere blev det for Fjenden at trænge ind i Landet, og denne Grund forekom tilstrækkelig til derfor at opgive alle de overveiende Fordele, som man selv vilde kunne drage af et godt Communicationsvæsen. Efterhaanden som Trosset forøgedes og Communicationsmidlerne forbedredes, maatte man ogsaa meer og meer henvende sin Opmærksomhed paa disse, og nu, da der med Armeerne folge enorme Colonner af Skyts, Ammunition og Train af alle Slags, er Varetagelsen af Armeernes Tarv i Communicationsvæsenet en nødtvungen, en uundgaelig Foranstaltning. Jo større Masser, der skal bevæges, jo fuldstændigere maa Communicationsmidlerne være, og jo bedre, jo mere udviklede disse blive, jo større blive paa den anden Side ogsaa de Fordringer, der fra det militaire Standpunkt maa gjøres til dem. Der finder en fuldstændig Vexelvirkning Sted imellem Communicationsmidlernes Udvikling, de militaire Fordringer, som de maa fyldestgøre, og Armeernes, navnlig Materiellets Fuldstændiggjørelse. Jo hurtigere og bekvemmere Tropper og Materiel kunne transporteres, og i jo større Omfang dette kan og skal skee, jo mere er det nødvendigt, at Veiene, ad hvilke Transporten skal foretages, i det Hele taget svare til dette Øiemed og navnlig gaae i de med Hensyn til Krigsoperationerne rigtige Directioner. — At Napoleon maatte skjænke den militaire Side af Communicationsvæsenet den største Opmærksomhed behøver neppe at bemærkes. Han ikke alene

anerkjendte gode Militairveies afgjørende Indflydelse paa Krigsføringen; men han anvendte ogsaa enorme Summer paa at anlægge saadanne i alle Retninger, hvorhen hans Operationer strakte sig, og han vidste, saavel da han var Angriberen, som senere, da han maatte vige for Overmagten, at drage en forbausende Nytte af dem. Men det er ikke alene i Frankrig, at en Virksomhed i denne Retning har været tilstede i den nyere Tid. I flere andre Lande, saasom Rusland, Tydskland o. s. v. see vi, især siden Jernbanernes Opkomst, Bestræbelser meer eller mindre gjøre sig gjeldende for at skaffe de militaire Fordringer til Communicationsvæsenet den Aerkjendelse og Fyldestgjørelse, som de bør have, som de vel endnu langt fra kave erholdt; men hvis Nødvendighed meer og meer vil paatrænge sig Regjeringerne og navnlig Krigsbestyrrelserne. — Hertillands existere Forordninger fra 1808 og 1816, der bestemme, at ingen nye Veie, Canaler eller Broer, end ikke mindre Landeveie eller de Veie og Broer, der i Amterne tjene til Sogdenes og Byernes eller Hovedgaardenes Communication, maae anlægges eller gamles Gang forandres, uden at Generalqvarteermeesterens (nu Generalstabens eller rettere Krigsministeriets) Betænkning først derover er indhentet og denne har bifaldet Forslaget. Finder han sig af militaire Grunde befoiet til at gjøre Modforestilling, da maa Arbeidet ikke foretages, forinden Alt er klevet foredraget Kongen, og han derover har resolveret. Disse Bestemmelser, der under den absolute Regjeringsform synes correcte og fyldestgjørende — uden at det dermed skal være sagt, at de til alle Tider under denne have viist sig betryggende — turde under det constitutionelle Regjerings-System være mindre tilfredsstillende. Ved Behandlingen af Sager, der angaae Communicationsvæsenet, i Folkerepræsentationen kunne de militaire Fordringer ikke vente at trænge igjennem, dels fordi der, for tilfulde at vurdere deres Betydning, udfordres specielle Kundskaber og en speciel Uddannelse, som kun faa af Med-



lemmerne kunne forudsættes at være i Besiddelse af, og deels fordi der paa den Tid, Forhandlingerne finde Sted, i Reglen ingen directe Anledning er til at indrømme dem nogen afgjørende Indflydelse, hvorimod de social-mercantile og statsoeconomiske Interessers Betydning ligger klar for Alle, da de ere af langt almindeligere og mere letfattelig Beskaffenhed, ligesom ogsaa Udbyttet, Varetagelsen af disse skal give, ligger langt nærmere. I Statsraadet har vel Krigsministeren, eller rettere Krigsministrene, — der ere de militaire Interessers naturlige Talsmænd, som ikke alene bør have, men som vel ogsaa i Reglen ere de af Ministrene, der alene kunne forudsættes virkelig at have en begrundet Mening om den Vigtighed, som Varetagelsen af disse Interesser ogsaa i Communicationsvæsenet har for Staten, — Leilighed til at udtale sig herover; men de maae — af de ovenfor anførte Grunde — vente ogsaa her at komme i Minoriteten, hvergang der opstaaer Strid imellem de militaire og de social-mercantile eller statsoeconomiske Hensyn. Naar altsaa, som vel i Reglen vil være Tilfældet i en constitutionel Stat, Kongen følger Majoritetens Mening, og denne saaledes bliver den gjældende, saa er derved Varetagelsen af Forsvarsvæsenets Tarv i dette Punkt umuliggjort. At det i det Væsentlige forholder sig saaledes, som her angivet, synes at finde Bekræftelse ved det ringe Hensyn, der paa mange Steder er taget til Krigsvæsenet ved de betydelige Jernbane-Anlæg, der i den nyere Tid have fundet Sted, i hvilken Henseende ogsaa den hertillands gjorte Erfaring turde afgive et Beviis — hvorom siden mere.

De forskjelligte Arter af Communicationer have selvfølgelig ikke alle ligestor militair Betydning, hverken fra et almindeligt Synspunkt betragtet eller ifølge den Rolle, de spille paa de forskjellige Stadier af Krigsoperationerne. I Almindelighed kan man vel sige, at jo hurtigere, jo bekvemmere, i jo større Omfang og med jo mindre Tab Stridskræfterne kunne befordres ad en Communicationsvei, jo større er ogsaa dennes

militaire Vigtighed, forsaavidt der kun er Tale om selve Transporten; men gjøres tillige den Fordring, at Stridskræfterne i et hvilket som helst Øieblik skulle kunne udvikles og anvendes paa den for dem fordeelagtigste Maade, da have selvfølgelig kun de Veie, som fyldestgjøre ogsaa denne Betingelse, Betydning; den hurtige og lette Befordring bliver da ikke alene det Afgjørende.

Der maa altsaa skjælnes imellem Communicationer med overveiende strategisk og overveiende tactisk Betydning, imellem saadanne, som fortrinsviis egne sig til — udenfor Vaabnernes Virkningssphære, uden directe Anvendelse af disse — at samle og fordele Stridskræfterne paa de Punkter af Krigstheatret, hvor den egentlige Kamp, hvor Afgjørelsen ved Vaabnernes Magt skal foregaae, og saadanne, som fortrinsviis tilstede denne Afgjørelse, tilstede at Vaabnene kunne komme til at virke, saaledes som de skulle. — Paa selve Valpladsen eller i dens umiddelbare Nærhed, paa Terrainet imellem to ligeoverfor hinanden staaende Hære, kort sagt paa den egentlige Arena for de tactiske Operationer, hvor Troppernes og Skytsets Bevægelser maae være frie i alle Retninger, forsaavidt Terrainets Beskaffenhed tillader dette, og Marchlinierne, der her ere forholdsviis korte, hvert Øieblik maae kunne forandres efter Omstændighedernes Bydende, hvor Tropperne derfor ofte ogsaa maae marchere ad aldeles ubanede Veie eller ad under selve Krigsoperationerne anlagte saakaldte Colonneveie, kunne kun de Communicationer, der fyldestgjøre disse reent tactiske Fordringer, som altsaa ere af den Beskaffenhed, at Tropperne uden Hinder kunne forlade dem eller forandre saavel deres Marchdirection som Marchformation paa dem, komme i Betragtning. Hertil hører Chausseer, almindelige Landeveie, Skovveie, Markveie o. s. v., hvorimod f. Ex. Canaler og Jernbaner — paa hvilke Tropperne ikke alene ere nødte til at følge den bestemte Linie, efter hvilken disse Veie ere anlagte, og som de i Reglen ikke kunne for-



lade uden paa de bestemte Udskibningssteder og Stationer; men paa hvilke de ogsaa ere sammenstuvende i et lille Rum og bundne dertil, saaledes at enhver Kraftyttring er neutraliseret — kun have ringe eller ingen Betydning i tactisk Henseende, og det saameget mere som Jernbanerne, som almindelige Veie betragtede, ere slette eller endog ubrugelige, navnlig for Artillerie og Cavallerie, da Skinnerne og disses Underlag forhindre den frie Communication paa dem. — De tactiske Bevægelser kan der i Reglen ikke være Tale om at udføre med større Hurtighed end den, Tropperne efter deres Natur selv kunne antage, og som de fornødne Sikkrings-Foranstaltninger paa Marchen og den mulige Kamp tilstede. Ligesom det derfor paa de sædvanlige Veie kun er under særegne Omstændigheder, at man tør gaae uden herfor ved f. Ex. at befordre Infanteriet paa Vogne, saaledes er det ogsaa kun undtagelsesviis eller vel endog kun i meget specielle Tilfælde, at Jernbaner kunne komme til at spille en Rolle ved de tactiske Operationer. For at nævne et Par Exempler, som ligge os nær, skal jeg anføre, at en Jernbane fra Byen Slesvig til Husum og Tønning kan siges ogsaa i tactisk Henseende at være af Vigtighed for en Armee, der, saaledes som den danske i 1850, har indtaget en Stilling imod Syd tvers over Slesvig bag Slien, Dannevirke, Treenen og Eideren, idet den vilde forbinde Stillingens langt fjernede høire Fløi med Centrum og saaledes gjøre det muligt for den commanderende General under selve Kampen hurtigt at forstærke denne Fløi, eller efter Omstændighederne at trække Tropper derfra til sig, for at anvende dem paa et hvilket som helst andet Punkt, der maatte være truet. Paa samme Maade kan Jernbanen fra Lübeck til Lauenborg blive af Vigtighed for et til Sikkringen af Statens Sydgrændse i Holsten og Lauenborg opstillet Armee-corps, som det i Efteraaret 1813 der forenede fransk-danske under Marechal Davoust, og navnlig for den Deel deraf, der har indtaget en Stilling over Byerne Lübeck,

Ratzeborg, Möllen, Büchen og Lauenborg, dækket af Traven, Wacknitz, Ratzeborg Sø og de mange Smaasøer ved Hertugdømmet Lauenborgs Østgrændse samt Delvenau. Dog selv i saadanne specielle Tilfælde, at nemlig en Jernbane løber parallel med og bag en af et Armeecorps indtagen Forsvarsstilling, er dens tactiske Nytte precair, da ethvert om endog kun momentant Gjennembrud af Fjenden vil overskjære Forbindelsen paa den og udsætte dens kunstige og sammensatte Mechanisme for Sønderbrydelse ligesom ogsaa de Stridskræfter, der befordres paa den, for stort Tab.

Men ere Jernbaner i Almindelighed af liden eller ingen Nytte i taktisk Henseende, saa ere de af desto større Betydning for de strategiske Operationer. Det er fra denne Side betragtet, at Opfindelsen af Dampkraften, der har udøvet en saa mægtig Indflydelse paa Menneskeslægtens og Culturens Udvikling i Almindelighed, ogsaa for Krigsføringen vil blive af uberegnelige Følger. Som Middel til saavel paa Havet som paa Landjorden sikkert, beqvemt og med en tidligere ukjendt, overordentlig Hurtighed at befordre levende og døde Masser, Tropper og Material, fra Sted til andet vil den med Hensyn til Stridskræfternes Concentration, Fordeling og Anvendelse paa de strategisk vigtige Punkter og med Hensyn til Armeernes Forstærkning og Forsyning med Krigsfornødheder i alle Retninger spille en Rolle i de fremtidige Krige, hvis afgjørende Vigtighed neppe kan anslaaes for stor, selv om man ikke vil være istand til paa eengang at transportere hele Armeer med deres Tilbehør paa Jernbanerne. Som Exempel paa, hvad disse kunne yde anføres her, at i Efteraaret 1850 er der paa Banen mellem Wien og Prag (over 50 Miil) paa een Dag bleven befordret omtrent 8000 Mand, 550 Heste, 180 Kanoner og Vogne samt over 6000 Centner Ammunition, Forpleiningsgjenstande o. s. v., hvilket Alt vilde have kunnet fordobles, naar Jernbanen udelukkende havde været taget i Brug til Militairtransporterne.



Kan man, som ovenfor anført, ad de tactiske Marchlinier i Reglen kun bevæge sig med ringe Hastighed, saa kan man derimod ad de strategiske i fuldeste Maal gjøre den store Indflydelse gjældende, som hurtige Troppebevægelser have paa Udfaldet af et Felttog. Ogsaa i denne Henseende var Napoleon Mester. Han forstod, som man har sagt om ham, at slaae sine Fjender strategisk; men Hurtigheden af selv hans mest forbausende Operationer og stærkest forcerede Marcher bliver dog forsvindende ved Siden af den Hurtighed, hvormed Tropper kunne bevæges ad Jernbanerne. Strækninger, som han anvendte Dage til at gennemløbe, passerer paa disse i Timer, og Veilængder, der knap kunne marcheres i en Maaned, tilbagelægges paa Jernbanerne i et Døgn. Naar man, navnlig ved lange Marcher og Transporter paa 30, 40 eller vel endnu flere Mile, ad de sædvanlige Veie aldrig med Nøjagtighed kan bestemme Tiden for Ankomsten til March-Objectet, idet, om selv ogsaa den mest detaillerede Kundskab haves til Veienes Beskaffenhed, man dog aldrig kan beregne den Indflydelse, som Veirligets Forandringer under selve Marchen kunne bevirke, saa kan man derimod, i det mindste til de Tider af Aaret da Transporten paa Jernbanerne ikke vil kunne forhindres ved Veirliget, og som i Reglen ogsaa ere de, paa hvilke Krigsoperationerne foretages, med den største Precision angive Tidspunktet, da en saadan Transport af Tropper eller Materiel vil indtræffe til selv et meget fjernt Operations-Object. Naar det selv ved Haandhævelse af den strengeste Marchdisciplin ikke vil kunne undgaaes, at Tropperne efter en lang March ad de sædvanlige Veie ankomme til Stedet, hvor de skulle anvendes, afkræftede og meer eller mindre uskikkede til strax at træde i Action, saa ville de derimod, befordrede ad Jernbanerne, være istand til at optræde med fuld Kraft i saa at sige det selvsamme Øieblik, da de stige ud af Waggonerne. Jernbanerne ere altsaa i høieste Grad baade tids- og kraftbesparende for Armeerne, og de

ville derved komme til at virke som en mægtig Løftestang til den hurtige Tilendebringelse af Krigene, der ifølge Verdens-Udviklingen af alle sociale og politiske Forhold meer og meer fremtræder som Nødvendighed.

Jernbanernes militaire Betydning er begrændset derved, at Transporten paa dem maa kunne skee uanfægtet af fjendtlige Foretagender. Det er derfor fjernt fra Fjenden, i eget Land, saalænge dette ikke er fjendtligt besat, og i fremmed Land kun forsaavidt at man kan gjøre sig til Herre af dem, at den ovenfor paa pegede Nytte kan drages af dem. Det er forinden de egentlige, de directe Fjendtligheder ere aabnede, forinden Begyndelsen af de tactiske Operationer og efter dette Tidspunkt bag Armeerne, at de spille deres Hovedrolle. De ville kunne tjene ligemeget til med en forbausende Hurtighed at samle Stridskræfterne og overraske Fjenden og til at fuldstændiggjøre og stadigt befordre Armeernes indre Liv og Styrke saavel som disses Kraftyttringer ligeover for deres Modstander. Kunde man tidligere, og kan man endnu ad de sædvanlige Communicationsveie i Reglen ikke vente at overraske Fjenden paa Linier af meer end nogle Dagmarchers Længde paa Grund af Vanskeligheden, som er forbunden med at holde Operationerne hemmelige, saa bliver dette ved Jernbanerne derimod muligt paa meget lange Linier. Et slaaende Exempel paa denne Jernbanernes store strategiske Betydning have vi at opvise i vor nyeste Krigshistorie. Det var Tilstedeværelsen af en Jernbane fra Berlin til Hamborg og fra Altona til Rendsborg, der i April 1848 gjorde det muligt for Kongen af Preussen i Løbet af faa Dage at kaste et Troppecorps ind i denne Fæstning og derved berøve den danske Armee efter dens Ankomst til Dannevirke enhver Chance til at bemægtige sig dette Oprørets Arnested, dets Holdepunkt og faste Grundvold og senere ogsaa Oprørshærens Basis for alle dens Operationer. Det var Tilstedeværelsen af disse samme Baner i Forbindelse med hele det tyske Jernbanenet, der i Foraaret



1849 ved Vaabenstilstandens Udlob gjorde det muligt for de tyske Regjeringer i Løbet af de 8 Dage, som Vaabenstilstanden blev forlænget, at concentrere tildeels fra Tydscklands fjerneste Egne en Armee paa 70 à 80000 Mand i Hertugdømmerne, hvorved offensive Operationer, foretagne efter en større Maalestok af den danske Armee i Hertugdømmerne, blev gjort til en Umulighed og vi saaledes bleve fravristede alle de Fordele, som navnlig ved Krigens Begyndelse hermed vilde have været forbundne. Det var endeligen ved Hjælp af de tyske Jernbaner, at saavel Oprørshæren som Forbundstropperne, der kæmpede imod Danmark, til enhver Tid under alle tre Felttog i 1848, 1849 og 1850, bleve forsynede med Krigsfornødenheder af enhver Art fra de militaire Oplagssteder og Etablissementer hele Tydsckland over, at Forstærkninger af saavel Tropper som Materiel hurtigt bleve dem tilsendte, saasnart saadant var fornødent.

Disse Exempler ville, idetmindste for enhver Dansk, være tilstrækkelige til at gjøre Jernbanernes store militaire Betydning indlysende. Saalænge man er Herre over dem og Transporterne uhindret kunne foretages, maae de sikkert betragtes som de Operationslinier, der i strategisk Henseende ville kunne faae den mest afgjørende Indflydelse paa Udfaldet af et Felttog, og det er derfor ogsaa de Communicationer, ved hvis Anlæg de militaire Hensyn i Almindelighed og navnlig de Fordringer, som et kraftigt Forsvar af Staten gjøre gjeldende, fortrinsviis maa skee Fyldest. I Defensiven ere hurtige Troppebevægelser fuldt saa nødvendige som i Offensiven, ligesom ogsaa den større eller mindre Hurtighed, hvormed Efterretninger, Meldinger og Befalinger kunne meddeles og modtages, her fortrinsviis ville kunne komme til at udøve den største Indflydelse paa Udfaldet. I Forsvarskrigen er man nemlig nødt til at sprede sine Stridskræfter, da man i Reglen har større Strækninger, hele Landsgrændser at besætte, og man, først efter at den fjendtlige offensive Bevægelses Retning og

Maal er bleven bekjendt, kan udstede Befalingen til Troppernes Sammen dragging, hvorefter da denne skal iværksættes saaledes, at man paa det truede Punkt til rette Tid og med tilstrækkelig Styrke kan møde Fjendens Angreb. — De senere tilkomne electricke Telegrafer, der nu anlægges i alle Lande og som oftest sættes i Forbindelse med Jernbanerne, ville i denne Henseende give disse forhøiet Værd. — Ved Udarbejdelsen af Planen til et Jernbanesystem og ved dettes Anlæg kan man derfor i enhver Stat ikke være varsom nok, ikke noksom bestræbe sig for, at gjøre det saavel i den ene som i den anden Retning hensigtsmæssig, bestræbe sig for at indrette det saaledes, at det afgiver den størst mulige Fordeel for Staten selv og mindst mulige for Fjenden, og det om saa meget mere, som jo fuldstændigere Forskjellen mellem Armeerne hvad Uddannelse, Udrustning og Kampdygtighed overhovedet angaaer forsvinder, jo større bliver ogsaa Betydningen af de strategiske Operationsliniers Beskaffenhed, jo mere fremtræder Hurtigheden, saavel hvad Troppernes Befordring, som hvad Meddelelsen af Efterretninger angaaer, som et afgjørende Moment i Krigsføringen.

Ved Anlægget af Jernbaner er der i militair Henseende følgende Hovedomstændigheder, som komme i Betragtning, nemlig den Retning, hvori de forskjellige Linier dirigeres, Forbindelsen imellem dem, Banernes og Materiellets Construction og Transportmidlernes Mængde. Hvad først Retningen af Jernbanerne angaaer, da bør de, som Hovedforbindelseslinier, som Hovedaarer i Statslegemet gennemkrydse dette paa en med Hensyn til Hovedoperationslinierne og Operations-Objecterne hensigtsmæssig Maade. De bør saavidt muligt afgive gode saavel offensive som defensive Marchlinier for Landets egne Stridskræfter og slette for Fjendens, altsaa føre fremad til Punkter, der begunstige offensive Foretagender, og tilbage til Fæstninger, faste militaire Positioner eller Terrainafsnit, der afgive gode Stillinger imod Fjenden, men derimod



ikke for Fjenden. — Ihvorvel man i Forsvarskrigen i Almindelighed aldrig opgiver mere Terrain, end man er absolut nødt til, saa kan det dog, navnlig efter et tabt Slag, være forbunden med stor Fordeel hurtigt at kunne gaae noget længere tilbage til en god Defensiv-Stilling for der paany at ordne sine Stridskræfter til Modstand, forinden Fjenden har kunnet naae derhen, og en i denne Henseende hensigtsmæssig anlagt Jernbane vil da kunne blive af stor Nytte.

Saa vel i sin Heelhed som i alle sine Enkeltheder, maa et i militair Henseende rigtigt anlagt Jernbanesystem være saa ugunstigt som muligt for en fjendtlig Invasion, forsaavidt dette lader sig forene med de Fordringer, som Forsvarsoperationerne gjøre gjeldende. De forskjellige Linier maae altsaa saavidt muligt dirigeres saaledes, at naar Fjenden kommer i Besiddelse af dem og er istand til at retablere Transporten paa dem, han da alligevel ingen synderlig Nytte kan drage af dem, enten fordi deres Retning ikke svarer til de Marchlinier, hvorefter hans Colonner skulle bevæge sig, eller fordi de paa flere Steder ere saaledes beherskede, at Afbenyttelsen af dem bliver indskrænket og vanskeliggjort for ham. Endeligen maae Landets Hoved-Oplagssteder af Krigsfornødenheder, Armeens forskjellige Depoter og Etablissementer baade for Personel og Materiel ved Jernbanerne sættes i Forbindelse, saavel indbyrdes som navnlig ogsaa med Krigsskuepladsen, med de Punkter, hvor de tactiske Operationer, hvor Kampen skal foregaae.

Vilde man, især i Lande af stor Udstrækning, bygge Jernbaner i reen strategisk Interesse, da maatte man fra eet eller flere Centralpunkter i Landets Indre føre Hovedlinier til de i Nærheden af Grændserne værende militaire Punkter og Samlingspladse, som da maatte danne Basis for de deffensive og offensive Operationer. Fra disse Hovedpunkter maatte atter Forgreninger udgaae til de paa Grændsen værende Défiléer, befæstede Flodovergange, Grændsefæstninger, vigtige

Havne og andre Punkter ved Kysterne, der vare lettilgængelige og kunde benyttes af Landets egne Krigsskibe, men derimod ikke af Fjendens, samt til de øvrige vigtige Positioner, som maatte forefindes. Hovedlinierne, saavel som disses Forgreninger, maatte forenes indbyrdes ved Baner, der løb meer eller mindre parallel med Grændsen, og af hvilke den yderste maatte føres bag den yderste Forsvarslinie. — Med Hensyn til Defensivkrigen vilde man herved opnaae strax ved indtrædende Fare at kunne fra Landets Indre skaffe Tropper og Materiel til de truede Steder paa Grændsen, ligesom ogsaa at kunne trække Forstærkninger fra de øvrige Grændsepunkter til det, imod hvilket Hovedangrebet maatte dirigeres, og ved en Offensivkrig havde man det i sin Magt med den største Hurtighed at concentrere sine Stridskræfter paa de Punkter af Grændsen, som fortrinsviis maatte begunstige en Invasion i Fjendens Land. Ved de anlagte Baneforgreninger og ved Hjælp af Parallelbanerne blev det muligt at overraske Fjenden eller vildlede ham med Hensyn til det egentlige Angrebepunkt.

Et saadant System vilde kunne anvendes i ethvert Land, hvor, som i Frankrig eller Rusland, de forskjellige Dele eller Provindser saavel i politisk som geographisk Henseende udgjøre eet samlet Hele. I Frankrig er det ogsaa saa temmelig bragt til Anvendelse, da der, ifølge det i 1842 antagne Udkast til Jernbaneanlæg, fra Paris skal udgaae 7 Hovedlinier, nemlig een til den belgiske Grændse, een til Havnene ved Canalen, een til de vestlige Havne ved Oceanet, een til den spanske Grændse over Bayonne og een til samme Grændse over Perpignan, een til Marseille og endelig een til Rhinen over Nancy og Strasborg. Endvidere skal anlægges to Hovedlinier fra Marseille til Bordeaux og fra Marseille til Rhinen. — Systemet vil derimod undergaae større eller mindre Modificationer i Lande som Tydskland, der i politisk Henseende er deelt i en Mængde særkilte Stater, der alle ville gjøre deres specielle Interesser gjeldende, og i Lande som Danmark, der



i geographisk Henseende er adskildt i flere Dele, er sonderlemmet i Øer og Halvøer, ved Sunde, Belter og Fjorde, over hvilke Jernbanerne ikke kunne føres. — Enhver saadan ved de naturlige Forhold paabuden Afbrydelse af Jernbanelinierne er selvfølgelig til Ulempe for Communicationen, og det er i militair Henseende af stor Vigtighed, at denne kan foregaae uafbrudt. Derved spares Tid, Kraft og Penge; thi jo flere Omladninger, der maa foretages, jo mere forsinkes Transporten, jo større Anvendelse af Kraft fordrer den, og jo mere er man ogsaa udsat for Tab navnlig ved Beskadigelse af Materiellet. Ved de større Byer, hvor flere Baner støde sammen, og have hver sin Banegaard, sætter man derfor, saaledes som det alt er skeet ved flere store Stæder i Europa, de forskellige Banegaarde i Forbindelse indbyrdes ved Jernveie, hvorved ogsaa opnaaes, at man, naar store Militairtransporter skulle foretages i en enkelt Retning, let kan samle det dertil fornødne Material fra de andre fra Stedet udgaaende Baner. Kan der paa Grund af naturlige Forhindringer eller andre hemmende Omstændigheder kun være Tale om en uafbrudt Communication paa meget korte Strækninger, da vil Omladningen især af Skyts, Voiturer og Heste endog kunne medtage saamegen Tid, at en stor Deel af Fordelen, som den hurtige Transport paa Jernbaner ellers medfører, gaaer tabt, og man derfor maaskee endog vil foretrække aldeles ikke at benytte dem, især naar man som i Danmark har Søveie i alle Retninger, ad hvilke de store og lange Transporter kunne iværksættes forholdsviis let og hurtigt ved Hjælp af Dampskibe. — For at give en Idee om det Tab af Tid, som hyppige Omladninger kunne medføre, anføres her, at der til at bringe en Escadron paa 150 Heste i Vognene, naar kun en enkelt af disse kan belastes ad Gangen, vil efter et løseligt Skjøn udfordres mellem 2 og 3 Timer. Indladningen af et Batteries Voiturer vil under samme Omstændigheder ligeledes medtage 2 à 3 Timer, hvortil endnu kommer den Tid, som medgaaer

til at føre 180 à 230 Heste op i Transportvognene. — Kunne flere af disse lades og aflæsses samtidigt, da reduceres naturligviis Tiden, som medgaaer til Omladningerne, betydeligt, og hertil sigtende Foranstaltninger ere derfor en ikke mindre vigtig Betingelse for Jernbanernes fordeelagtige Anvendelse til militaire Øiemed end den uafbrudte Forbindelse paa nogenlunde store Strækninger. — Skjøndt det nu vel i Reglen ere Landets egne Tropper, der især ville være istand til at drage Nytte af den uafbrudte Forbindelse, saa maa det paa den anden Side dog ei heller lades ude af Betragtning, at den Skade for disses Operationer, der vil bevirkes ved, at denne Betingelse ikke overalt er opfyldt, undertiden paa Grund af specielle politiske og militaire Forhold kan blive opveiet ved den Gavn, som derved indirecte vil bevirkes for Forsvaret, idet jo fuldstændigere Afbrydelsen af Communicationen paa Jernbanerne er eller kan gøres, jo fuldstændigere kan ogsaa Afbenyttelsen af dem forhindres for en Fjende, der har dem i sin Magt. — I denne sidste Henseende, Muligheden af at kunne forhindre en Fjende fra at benytte Landets Jernbaner, kan navnlig en lille Stat ikke være forsigtig nok ved at tilstede Anlæg af dette saa mægtige Communicationsmiddel indenfor sine Grændser; thi den vil i Reglen være udsat for Angreb af Armeer, der ere den Stridsmagt, hvorover den selv kan hyde, meget overlegne. Den maa altid være fattet paa Invasion af fjendtlig Overmagt og paa, at en større eller mindre Deel af Landet med de deri værende Jernbaner strax falde i Fjendens Hænder og derefter i længere Tid forblive i hans Magt. — Den mindre Stat er ikke alene nødt til at holde en forholdsviis langt større Stridsmagt end den større; men den maa desuagtet ved et Angreb ofte opgive en Deel af sit Territorium for at kunne forsvare det Øvrige. Dette er saa den Svageres Lod.

Den Auskuelse, man har villet gjøre gjeldende, at Jernbaner let kunne ødelægges saaledes, at de blive ubrugelige



for Fjenden, holder langt fra Stik, og den Regjering, der stolende derpaa tilsidesætter Varetagelsen af de militaire Forordninger ved Jernbaners Anlæg, vil ved en udbrydende Krig, der føres ind over Landets Grændser, kun altfor snart bemærke, i hvilken overordentlig Grad den har compromitteret Statens Tarv, ja maaskee endog dens Existens. — Oprevne Skinner og Borttagelsen af disses Underlag paa forskjellige Steder, gjennemstukne eller paa anden Maade ødelagte Dæmninger, sprængte Broer o. s. v. kunne i kort Tid istandsættes af Fjenden til provisorisk Brug, og til at foretage en Odelæggelse af Jernbanerne efter en større Maalestok foran Forsvars-Objectet kan man ikke vente altid at erholde tilstrækkelig Tid, især naar der ingen Viaducter, Tunneler eller længere Broer forefindes. Har man altsaa forsømt at dirigere Jernbanerne efter rigtige strategiske Grundsætninger, navnlig til Fæstninger og let befæstelige Positioner, som man kan vente at forblive i Besiddelse af, hvorhen Jernbanemateriellet kan bringes i Sikkerhed, ved hvilke Jernbanelinierne ikke alene varigt overskjæres, men ogsaa for en Deel beherskes, da vil man ved en mod en overlegen Magt udbrydende Krig kun i høi Grad have tjent Fjenden; letteliggjort Erobringen af Landet for ham ved Anlægget af dem. De Beskadigelser, man har kunnet iværksætte, vil han hurtigt udbedre saaledes, at Banerne paany kunne befares, og forsaavidt man har kunnet bringe sit Transportmateriel i Sikkerhed, vil han fra de tilgrændsende Lande hurtigt og beqvemt skaffe andet tilveie, naar, som det hyppigt er Tilfældet, Jernbanerne paa Grændserne af Staterne staae i umiddelbar Forbindelse med hinanden og de, som næsten overalt finder Sted, have samme Sporvidde.

I commerciel Henseende er denne umiddelbare Forbindelse og den eensformige Sporvidde vel af stor Vigtighed, og for en Stormagt, der kan optræde med afgjort Overlegenhed ligeover for sine Naboer, kunne begge Dele ogsaa være for-

deelagtige fra det militaire Synspunkt; men for den mindre Stat, — hvem kun Forsvaret kan være Hovedformaalet, uden for hvis Synskreds offensive Foretagender i Reglen maae ligge — ville de derimod være til afgjort Skade i militair Henseende, ja i den Grad compromitterede for Forsvaret, at Ulemperne i kommerciel Henseende vist som oftest maa ansees for forsvindende. — En forskjellig Sporvidde er et kraftigt, maaskee det kraftigste Middel for en lille Stat til at forhindre en mægtig Nabo, der med sine overlegne Hærmasser er istand til at oversvømme den, fra at benytte dens Jernbaner og deraf drage den overordentlige Nytte, som dette nye Communications-Middel formaaer at yde. — Er man nemlig istand til, og sørger man itide for at bringe sit Transportmateriel i Sikkerhed, da ere Jernbanerne ubrugelige for Fjenden, og han vil, selv efter i lang Tid at have været Herre i de Egne, som de gennemkrydse, ikke kunne benytte dem; thi saavel Omlægningen af dem, saaledes at de erholde samme Sporvidde som de tilgrændsende Landes Baner og altsaa disses Materiel kan benyttes, som Tilveiebringelsen af et tilstrækkeligt heelt nyt Transportmateriel, svarende til den oprindelige Sporvidde, ere Foretagender af et saadant Omfang, at de sikkert tør antages at ligge aldeles uden for Betragtning, især under et enkelt Felttog. Vel anfører man, at Forandringen navnlig af et bredere Spor til et smallere vil kunne udføres i forholdsviis kort Tid; men om dette ogsaa mulig kan være gjældende for en Deel af Banerne, nemlig for den Deel, der ligger imellem Stationsstederne, saa kan det dog langt fra siges om disse. Her lader Forandringen sig hverken hurtigt eller let iværksætte, og derved ville Banernes Betydning for Fjenden i ethvert Fald være meget forringet.

En egen Sporvidde har ogsaa den Fordeel, at man, da Fjenden dog ikke kan benytte Banerne, kan undlade at ødelægge disse i den betydelige Udstrækning, som ellers er nødvendig, for at ikke Fjenden strax skal kunne tage dem i Brug,



hvorved da atter opnaaes, at man selv hurtigt igjen kan benytte dem, forsaavidt Fjenden skulde blive nødt til at gaae tilbage, og forsaavidt han paa sin Side havde forsømt at odelægge dem for os.

Er en Stats Jernbanesystem hvad Retningen af de forskjellige Linier angaaer ikke bleven anlagt efter rigtige strategiske Principer, er ved Udarbeidelsen af Planen dertil de militaire Fordringer ikke overalt forskaffet tilbørlig Fyldest, og er man ved Anlægget gaaet ind paa eens Sporvidde med de tilgrændsende Staters Baner, da kan der ikke mere være Tale om at forhindre en overlegen Fjende, der blot i nogen Tid besætter en Deel af Landet, fra at benytte de i samme værende Jernbaner til paa en kraftig Maade at befordre Udførelsen af de Krigsoperationer, som han anseer bedst skikkede til Opnaaelsen af sit Øiemed. Der staaer da kun tilbage ved de forskjellige Constructioner af Broer, Viaducter o. s. v., som forekomme ved Bygningen af Jernbaner, at søge at gjøre Afbenyttelsen af disse for Fjenden afhængig af Overvindelsen af saa store Vanskeligheder og af saamegen Tidsspilde som muligt. Ved alle Brobygninger over Kløfter, Floder og mindre Strømme maa man derfor fortrinsviis vælge store Spændinger, saaledes at Broerne bæres af saa faa og forholdsviis saa langt fra hinanden anbragte Piller eller Bukke som muligt. Der maa vælges Constructioner, der ikke alene vanskeliggjøre Retableringen af de meer eller mindre odelagte eller forstyrrede Broovergange; men som ogsaa tilstede en hurtig og let Affbrydelse af dem, da man ikke altid kan vente at have megen Tid til slige Foretagender, naar man bliver nødt til at gaae tilbage for fjendtlig Overmagt. Alle Brobaner, Træ-Viaducter o. s. v. maae derfor indrettes til hurtigt at kunne afdækkes, og ligesom man ved Tilbagegangen tager alt Transportmateriellet, Locomotiver, Tændere, Waggons, aabne og lukkede Transportvogne etc. med sig, saaledes maa man selvfølgelig ogsaa medtage alle de Gjen-

stande, saasom Dækplanker, Strækbjælker o. s. v., som man har borttaget fra selve Jernbanen, for at ikke Fjenden skal kunne benytte dem til dennes Istandsættelse, men være nødt til at skaffe Nyt tilveie. Til hvilken Grad man saaledes søger at gjøre en Jernbane ubrugelig for Fjenden, vil forøvrigt beroe paa, hvor lang Tid man kan vente, at den vil forblive i hans Besiddelse. Er der Udsigt til, at man selv snart vil kunne komme til atter at benytte den, da indskrænker man Ødelæggelsen til saadanne Foranstaltninger, som vel ville forhindre dens momentane Afbenyttelse, men dog tilstede Retableringen af Communicationen i forholdsvis kort Tid. Er man derimod nødt til i længere Tid at lade den forblive i Fjendes Vold, da maa Ødelæggelsen gjøres saa fuldstændig som muligt. — Foruden ganske at afbryde alle Broer og Viaducter, som egne sig dertil, maa man da borttage Skinnerne og disses Underlag paa længere Strækninger, opgrave Sporskifterne, foretage brede og dybe Gjennemgravninger i de forekommende Dæmninger, afspærre Tunnelerne, ødelægge Vandstationerne og Maskinværkstederne, tømme alle Træ- og Kulmagasiner o. s. v. o. s. v. Man vil da herved kunne opnaae, at der i alt Fald hengaaer nogen Tid, forinden Communicationen atter kan være i Gang; men man har da ogsaa afskaaret sig selv Muligheden af hurtigt at kunne retablere denne.

Ligesom det med Hensyn til en hurtig og beqvem Transport og i det Hele taget til en omfattende og alsidig Afbenyttelse af Jernbanerne til Statens Forsvar er af Betydning, at disses Bygning overalt er foretaget paa en eensformig Maade, efter de samme almindelige Principer, at navnlig Sporvidden heelt igjennem er den samme, saaledes er det selvfølgelig ogsaa med Hensyn til Transportmateriellets Construction en nødvendig Betingelse, at dette i sine Hoveddele gives en eensformig Indretning og faste, bestemte Dimensioner, saaledes at det overalt kan anvendes og passe indbyrdes sammen, samt at det egner sig til Transport



af Tropper og Krigsfornødenheder. — De forskjellige Wagons og Transportvogne, der benyttes til den almindelige Befordring af Reisende og Fragtgods paa Jernbanerne, ere vel i det Hele taget anvendelige ogsaa til Militairtransporter; men forskjellige specielle Indretninger saavel ved dem som ogsaa ved Jernbanerne paa Stationsstederne blive dog nødvendige, naar Ind- og Udladningen især af Heste og Materiel skal kunne skee beqvemt, uden større Tidsspilde end absolut nødvendig og overeensstemmende med de Fordringer, som Hensynet til, at Tropperne i den kortest mulige Tid maae kunne staae kampberedte, gjøre gjældende. — Til den Ende anbringes ved Jernbanerne paa Stationsstederne smaa murede Ramper, ad hvilke Heste og Voiturer let kunne føres ind og ud af Transportvognene, og jo hurtigere Ind- og Udladningen skal foretages, eller jo større den Styrke er, der paa eengang skal kunne bestige og forlade Jernbanen, jo flere saadanne Ramper maa der være forhaanden. I Mangel af disse kan man betjene sig af løse Træ-Ramper, der have den Fordeel, at de kunne medføres, og ved Hjælp af hvilke Ind- og Udladningen endog kan foretages paa et hvilket som helst Sted af Banen, saa at man ikke er bunden til altid at lade den foregaae paa Stationerne. Af saadanne løse Træramper, saakaldte *ponts volants*, har man i Frankrig anskaffet en stor Mængde til Brug paa Jernbanerne ved forefaldende Troppe-transporter. — For Infanteriets Vedkommende behøves ingen særegne Indretninger til Bestigningen af Waggonerne. Denne kan, efterat Mandskabet er bleven behørigt afdeelt, skee samtidigt paa en lang Række af Vogne; kun er det ved Infanteriet saavel som ved Artilleriet og Cavalleriet en almindelig Regel saavidt muligt at holde de tactiske Eenheder og Afdelinger samlede. — Hvad Transportmateriellet angaaer, da behøves ei heller videre specielle Indretninger for Infanteriets Vedkommende. Mandskabet kan i Coupeerne lægge deres Tornystre paa Sæderne og sætte sig derpaa og derefter tage

Geværet foran sig. Paa meget lange Transporter kan det være ønskeligt, at der, saaledes som ved de i Rusland specielt til Troppetransporter construerede Vogne, findes Indretninger til at ophænge Tornystre og Geværer. — Har man ikke særegne til Hestetransport indrettede Vogne eller kun et indskrænket Antal deraf, da maa forøvrigt benyttes lukkede og aabne Gods- og Lastvogne, af hvilke de sidste maa forsynes med et Rækværk af Brædder eller Lægter, for at ikke urolige Heste skulle kunne springe fra dem. — Til Transporten af Skyts, Ammunitionsvogne og øvrige Voiturer betjener man sig bedst af de smaa, aabne Lastvogne. Forstilling og Lavet ved Kanonerne eller For- og Bagvogn ved de Voiturer, hvor disse let kunne adskilles, føres hver for sig op og ned ad Ramperne og stilles i Lastvognene saaledes, at Gaffelbommen eller Vognstangen rækker op over Lavetten eller Bagvognen, for derved at spare Plads. Alle Laag og Presenninger over Ammunitions-kasserne holdes godt lukkede og tilsluttede, for at ikke Funker fra Locomotiverne skulle kunne bevirke Explosion. Er det nødvendigt, træffes særegne Forsigtighedsforanstaltninger i denne Retning. I ethvert Fald placeres de Vogne, der ere ladede med Artilleriets Matriel og samtlige Vogne med Heste i Quenen af Colonnen og derimod Infanteri-Waggonerne og Vognene, som have optaget de Cavallerister, der ikke have kunnet finde Plads ved Hestene, nærmest Locomotiverne.

Da Materiellet, som anvendes til den ordinaire Transport paa Jernbanerne, hvad enten disse ere Statsbaner eller de ere i Hænderne paa private Selskaber, maa være indrettet efter de Reisendes Bequemmelighed, saa vil det være vanskeligt for Regjeringen i alle Maader at faae det construeret hensigtsmæssigt til Troppetransporter, og de i denne Henseende nødvendige, specielle Indretninger bliver det derfor Regjeringens og nærmest Krigsbestyrelsens egen Sag at tilveiebringe, ligesom denne ogsaa for sin egen Regning maa anskaffe det



Antal af Locomotiver, Waggons og øvrige Transportvogne, alene indrettede til militairt Brug, som maatte være fornødent, til at Troppetransporterne kunne foretages i tilbørlig Udstrækning, forsaavidt det til den ordinaire Drift forhaanden værende Materiel ikke maatte være tilstrækkeligt, hvilket i Reglen neppe vil være Tilfældet, selv ikke paa Baner, hvor Frekvensen er stor, og selv om man kan samle Materiellet fra flere sammenstødende Baner, da der til større Troppetransporter, som skulle foretages i et kort, begrændset Tidsrum, udfordres et meget stort Antal Vogne. — Til Befordringen af en enkelt Infanteri - Bataillon paa 800 à 1000 Mand vil f. Ex. behøves circa 30 Vogne og 1, 2 eller endog flere Locomotiver, alt efter Banens Beskaffenhed, Veirforholdene o. s. v. Til Transporten af en Escadron eller et Batteri vil ogsaa behøves 1 à 2 Locomotiver og imellem 20 og 30 eller endog flere Vogne. — Naar Talen altsaa er om Brigader, Divisioner eller Armeecorps, som skulle befordres en længere Strækning, maaskee 40 à 50 Miil, paa Jernbaner i kort Tid, f. Ex. i Løbet af en Dag, da seer man, hvilket enormt Transportmateriel hertil vil være fornødent, og enhver Regjering, der ved en udbrydende Krig vil kunne benytte sine Jernbaner paa en omfattende Maade, maa altsaa i Tide have været betænkt paa at supplere det til den ordinaire Drift bestemte Transportmateriel i betydelig Grad. — I Rusland ere flere Tusinde Vogne og Hundreder af Locomotiver alt byggede eller under Arbeide, bestemte alene til at anvendes til Militairtransporter, og af en Indretning, der saavel for Mandskab som Heste i enhver Henseende er hensigtsmæssig. I Preussen skal der ligeledes paa Regjeringens Bekostning være forfærdiget et Antal Locomotiver og Transportvogne, bestemte udelukkende til militairt Brug, og det er at antage, at i Østerrig og Frankrig er det Samme Tilfældet.

Men det er ikke nok, at Regjeringerne sørge for at have det fornødne Transportmateriel til Befordringen af Tropper og

Krigsfornödenheder efter en større Maalestok; de maae ogsaa sørge for, at et tilstrækkeligt Personale, der er bekjendt med Tjenesten paa Jernbanerne, er forhaanden. Naar store Militairtransporter skulle foretages, da vil selvfølgelig det Personale, der er bestemt til at besørge den ordinaire Tjeneste, langtfrå være tilstrækkeligt. Om det ogsaa ved en overordentlig Anstrængelse en kort Tid nogenlunde kan gjøre Fyldest, saa vil dette dog ikke i Længden være Tilfældet. Man har derfor flere Steder, ogsaa hertillands, været betænkt paa i selve Armeen at tilveiebringe et Personale, der er instrueret i Tjenesten paa Jernbanerne, for at Militaifetaten, om fornødent gjøres, selv heelt eller tildeels kan overtage denne Tjeneste og i ethvert Fald være istand til fuldstændig at sætte den under militair Control. Dette vil kunne opnaaes, ved at et passende Antal Officerer, Underofficerer og Soldater af de forskellige Afdelinger efterhaanden commanderes paa nogen Tid til Tjeneste ved Jernbanerne, for derefter i paakommende Tilfælde at kunne anvendes paa disse, og gjør man da bedst i at fordele dem saaledes, at de forskellige Vaabens Mandskab tildeles de Forretninger, der nærmest stemme overeens med deres militaire Uddannelse. Artilleristerne maatte saaledes besørge Tjenesten ved Locomotiverne og i Maskinverkstederne, Pionererne Vedligeholdelsen af og Opsynet med selve Banen, Infanteriet de paa Stationerne og i Banegaardene forefaldende Arbejder, Transporttjenesten o.s.v., og endelig maatte Generalstabsofficerer overtage den øvre Ledelse, Inddelingen og Sammensætningen af Togene o.s.v.

Instructionen i Tjenesten paa Jernbanerne maa for Fremtiden henregnes til de Discipliner, der ere nødvendige til Armeernes fuldstændige Uddannelse, ikke alene for at disse selvstændigt kunne overtage denne Tjeneste — enten fordi det fornødne civile Jernbanepersonale ikke er tilstede, eller fordi det af politiske Grunde ikke er paalideligt, hvilket navnlig altid vil være Tilfældet i fjendtligt Land — men ogsaa for at den



commanderende General, naar en Jernbane skal benyttes som Operationslinie, kan være istand til at sætte dennes Personale, selv om det i politisk Henseende kan ansees paalideligt, og det er tilstrækkeligt til Bestridelsen af Tjenesten, under Control af Militairpersoner, der selv nøie kjende Jernbanernes Indretning og Forretningernes Gang og derfor kunne bedømme, hvilke Fordringer der kan gjøres saavel til Materiellet som Personellet, og ihvorvidt der er Anledning til at tage Hensyn til mulige Modforestillinger fra dettes Side.

Efterhaanden som Jernbanetransporten er bleven udviklet og dens store Betydning for Staten ogsaa i militair Henseende er bleven klar, have Regjeringerne meer og meer følt Nødvendigheden af i enhver Retning at sikre sig dens Afbenyttelse til militaire Øiemed saa fuldstændigt som muligt. Man har følt, at det ikke var nok, at Banerne og Transportmateriellet bleve anlagte og byggede overeensstemmende med de Hensyn, som et kraftigt Forsvar gjøre gjældende, og at et tilstrækkeligt og godt instrueret Tjenestepersonale var forhaanden; men at det ogsaa var fornødent at sørge for, at Alt, naar Omstændighederne fordrede det, stod til Statens fulde Raadighed, at Regjeringen navnlig i Krigstid maatte kunne lægge Beslag paa Jernbanerne med saavel deres Materiel som Personel udelukkende til sin Afbenyttelse. Meer eller mindre er der derfor i de fleste Lande, hvor Jernbaner ere blevne anlagte af Private, truffet Bestemmelser med Hensyn hertil, der dog mest erholde Betydning i Fredstid og ved de forinden en Krigs Udbrud stedfindende Rustninger, da selv om slige Bestemmelser manglede, man ved Fjendtlighedernes Begyndelse selvfølgelig ikke kunde tage i Betænkning ligefrem at requirere ogsaa de Privatselskaber tilhørende Baner med deres Tilbehør til udelukkende Brug for Krigsmagten, idet da den Skadeserstatning, som herfor maatte gives, blev et Spørgsmaal, der senere maatte afgjøres. Vare Regjeringerne i Førstningen, saalænge man endnu ikke var paa det Rene med Om-

kostningerne ved Anlægget af Jernbaner og disses Rentabilitet, ofte nødte til at give efter for de Fordringer, der bleve opstillede af de private Selskaber, der paatog sig Anlægget, saa synes dette, efterat Jernbanerne i alle Stater ere blevne en Nødvendighed, og Pengemændene næsten overalt vise sig vilige til at sætte deres Capitaler deri, ikke mere at være fornødent. Om ogsaa Regjeringerne enkelte Steder have været nødte til selv at overtage Jernbaneanlæg, der vare af Vigtighed for Staten, enten fordi der paa Grund af de locale Omstændigheder ikke var Udsigt til, at de vilde lønne sig, eller til at den almindelige Interesse derfor i Øieblikket kunde vækkes, eller fordi muligt Private, der havde paataget sig samme, ikke saae sig istand til at fuldføre dem, saa behøver man nu af den Aarsag sikkert ikke at nære nogen Frygt for, at de Jernbaneanlæg, som de sociale eller mercantile Forhold gjøre nødvendige eller ønskelige, ikke skulde komme istand, og der er derfor ei heller nogen Grund til at lade Statens Interesser end ikke i mindste Maade sættes tilside for Entrepreneurernes Fordeel. Ved de i de nordtydske Stater i de senere Aar stedfundne store Jernbanebygninger, der mest ere foretagne af Private, see vi derfor ogsaa disse kun i ringe Grad at være begunstigede af Regjeringerne, og navnlig har man i Preussen til de meddeelte Concessioner til Anlæg af Jernbaner i Almindelighed knyttet flere hemmende Bestemmelser; men især dog med Hensyn til deres Afbenyttelse i militaire Øiemed betinget sig mange og vigtige Forrettigheder.

Undertiden træffes ved Meddelelse af Concessioner til Jernbaneanlæg den Overenskomst med Entrepreneurerne, at Banerne efter en vis Aarrække skulle gaae over til at blive Statens Eiendom, enten uden nogen Erstatning eller ogsaa imod Udbetaling af en contractsmæssig Sum til vedkommende Actieselskab. Undertiden forbeholder Regjeringen sig blot Part i Banerne ved at overtage et bestemt Antal Actier, hvortil da ofte knyttes den Betingelse, at den enten til et hvilket som-



helst Tidspunkt eller efter et vist bestemt Antal Aar har Ret til at indløse ogsaa de øvrige Actier og saaledes ganske overtage Banerne for egen Regning. Saaledes har den danske Regjering ved at meddele Concessionen til Anlægget af den tildeels fuldførte og tildeels under Arbeide værende sjællandske Jernbane betinget sig Ret til, efter 25 Aars Forløb efter Banens Aabning i dens hele Længde, at fordre sig samtlige Actier overdragne enten paa engang eller efterhaanden imod constant Betaling af deres paalydende Beløb. Jernbaneselskabet er forøvrigt meddeelt Eneret paa Banen i et Tidsrum af 100 Aar og sikkert 4 pCt. aarligt Udbytte af Anlægscapitalen. Den holstenske og lauenborgske Jernbane saavel som den under Arbeide værende slesvigske Bane ere ligeledes concederede for et Tidsrum af 100 Aar; men Regjeringen har i disse hverken forbeholdt sig et vist Antal Actier eller Ret til at kunne indløse disse eller til overhovedet at kunne overtage Banerne, hvilket fra Statens Standpunkt vist er at beklage. I det Hele taget maae de under 18de Mai 1840 bekendtgjorte Betingelser, under hvilke enkelte Personer eller private Selskaber kunne vente at erholde Tilladelse til Anlæg af Jernbaner i Hertugdømmerne, og som ved de hidtil af den danske Regjering meddeelte Concessioner til Jernbaneanlæg ere lagte til Grund, ansees for meget gunstige for Entreprenørene. I militair Henseende er der kun truffet den Bestemmelse, at i Krigstider forbeholdes det Regjeringen uden Godtgjørelse at afbenytte Banerne til Befordring af Tropper eller til andet militairisk Oiemed. For Beskadigelser i Krigstilfælde, enten de skee ved Fjenden eller foretages til Landets Forsvar, giver Staten ingen Erstatning.

Seer man hen til den store Betydning, som Jernbanerne have for Staten i alle Retninger, for dens Forsvar, dens Opretholdelse og kraftige Udvikling saavel som for dens indre sociale og mercantile Liv, da maa man erkjende, at de ikke alene bør staae under Regjeringens fulde Control; men at de

ogsaa, for at dette overhovedet kan blive muligt, maae være Statens Eiendom og bestyres af denne. Det er fornemmelig denne Erkjendelse, der har foranlediget Regjeringerne til, ved Meddelelse af Concessioner til Anlæg af Jernbaner, deels at forbeholde sig Part i disse, deels at træffe saadanne Bestemmelser, at de sættes istand til selv at overtage dette saa vigtige, nye Communicationsmiddel, og det er denne Erkjendelse, der paa enkelte Steder har bevirket, at man aldeles ikke har villet overlade Bygningen af Jernbaner til Private; men derimod gjort den Anskuelse gjeldende, at dette alene bør skee af Staten, selv om Forholdene ere vanskelige, og der dermed vil være forbunden betydelige pecuniaire Offre. Forøvrigt maa her bemærkes, at om ogsaa Staten, som det bliver paa-staaet, i Reglen bygger og administrerer mere bekosteligt end Private, at selv om man ikke altid kan vente, at de af den anlagte Jernbaner directe ville forrente sig, saa er det dog at antage, at dette paa indirecte Maade vil finde Sted, idet det store Opsving, som gode Communicationer bevirke i et Lands Handel, Industri og Agerbrug i høi Grad forøge alle Indkomster og Skatter. Belgien kan i saa Henseende tjene som et lysende Exempel. Staten turde saaledes med Hensyn til det endelige Resultat ikke alene lettere, med større Fordeel end Private kunne overtage Jernbaneanlæg; men den har ogsaa den stærkeste Opfordring dertil, og det saameget mere, som alle andre større og vigtigere Communicationer, saasom Chausseer, Canaler o. s. v. i Reglen ogsaa bygges af Staten. Kun paa denne Maade bliver det muligt for Regjeringerne til alle Tider fuldstændigt at sikkre sig Afbenyttelsen saavel af Jernbanerne, dette den nyere Tids saa mægtige Befordringsmiddel, som af det ikke mindre betydningsfulde og forbausende Meddelelsesmiddel, som de elektriske Telegrapher afgive, og kun paa denne Maade kunne de ved deres Anlæg og Indretning i enhver Henseende tilbørligt varetage det Almindeliges, Statens Tarv, og ganske sørge for, at locale og



private Interesser ikke gjøre sig mere gjældende, end det kan tilstedes. I Østerrig, hvor der i det Hele siden Revolutionen 1848 udvikles en rastløs Virksomhed for at gjøre den af saa mange og saa forskjelligartede Elementer sammensatte Stat stærk saavel imod ydre som indre Fjender, er man gaaet den her betegnede Vei. I Begyndelsen meddeelte Regjeringen der Concessioner til Anlæg af Jernbaner uden dertil at knytte synderlige Betingelser; men da senere disse nye Veies store Betydning for Staten blev klar, har man ikke villet lade dem være i Hænderne paa Private. Concessionerne til Banernes Fortsættelse blev negtet, og uagtet den østerrigsks Statsgjæld som bekjendt er meget stor, bleve dog Anstalter truffe til, at alle Hovedbaner kunde blive byggede paa Statens Bekostning. Commissioner bleve nedsatte til at tage Spørgsmaalet under Overveielse og udarbeide en fuldstændig Plan, og man skyede ingen Bekostning for, om ogsaa mindre hurtigt saa dog sikkert, at naae det Maal, som man havde sat sig.

Efter disse almindelige Bemærkninger gaaer jeg nu over til at forsøge paa at angive nogle:

### Grundtræk til et i militair Henseende rigtigt anlagt Jernbanesystem for det danske Monarki.

For at kunne overføre hvad foran er sagt om Jernbaner, forsaavidt navnlig angaaer Bestemmelsen af de forskjellige Liniers Retning, paa den danske Stat, bliver det nødvendigt først at underkaste dennes geographiske og politiske, men især dens almindelige militair-strategiske Forhold en kort Betragtning, for at man derefter nærmere kan specificere de fremsatte Bemærkninger paa disse Forhold og i det Hele bringe dem i Samklang dermed.

De Lande, som udgjøre det danske Monarki, eller i ethvert Fald de vigtigste af dem, ville, i det Mindste saalænge de nuværende europæiske Statsforhold ikke væsentlig forandres, vist altid komme til at udgjøre en selvstændig Stat; thi de danne ifølge deres Beliggenhed Nøglen til Østersøen, og de større Staters Handelsinteresser kunne derfor ikke tillade, at de komme i en anden Magts, navnlig en Stormagts Hænder, som ved at besidde dem vilde være istand til at aflukke Østersøen og ganske beherske Handelen derpaa. Men skal det danske Monarki bestaae som en virkelig selvstændig Stat, der er istand til at udfylde den samme saaledes i det europæiske Statssamfund anviste Plads, skal det tilfredsstillende



kunne løse den det stillede Opgave at være Dørvogter ved Øster- og Nordsoen, da kan det ei heller taale nogen yderligere Indskrænkning i sit territoriale Omfang eller i de Kræfter, hvorover det nu er istand til at byde. At denne Mening er den fremherskende, og at den ogsaa i Gjerning gjør sig gjældende hos de europæiske Magthavere og Statsmænd, derpaa afgiver vår nyeste Historie et talende Beviis. Det danske Monarkies Integritet er bleven opretholdt og garanteret; thi man har maattet anerkjende, at det var et væsentligt, uundværligt Led i Staternes Række, man har følt, at den danske Stat var en europæisk Nødvendighed. Men om ogsaa Erkjendelsen heraf har forskaffet og fremdeles vil forskaffe Danmark Allierede i Cabinetterne, saa tør det derfor ikke vente altid at finde disse ogsaa paa Valdpladsene. Her maa det selv kunne værne om sin Uafhængighed. Ogsaa vor nyeste Historie lærer tilfulde, ikke alene at dette kan blive fornødent, men ogsaa at et selvstændigt og kraftigt Forsvar er det sikreste Middel til at bevare Staten og skaffe Nationen Anerkjendelse. Om end Danmark ifølge sin politiske Betydning og Vigtigheden af sin geographiske Beliggenhed tør gjøre Regning paa Sympathie, maaskee ofte endog paa kraftig activ Understøttelse af en Deel af Europa, saa er det dog derved paa ingen Maade sikkert imod Angreb. Tvertimod, jo større politisk Betydning det har, jo større Vigtighed dets Beliggenhed maa tillægges, jo større er ogsaa Fristelsen til at sætte sig i Besiddelse deraf, jo mere kunne under visse Eventualiteter enkelte andre Magter føle sig tilskyndede til at bemægtige sig i alt Fald den Deel deraf, som er af størst Betydning for dem, eller hvis Erhvervelse i Øieblikket bedst vil kunne befordre deres politiske Øiemed, selv om de ikke kunne vente derved at gjøre nogen varig Erobring. Sjælland paa den ene Side og Hertugdømmerne paa den anden ere saadanne Dele af Monarkiet, der, som Erfaringen ogsaa lærer, især ville være udsatte for Angreb, den første paa Grund af



sin overveiende Vigtighed for en Sømagt, der vil beherske Østersøen, og de sidste paa Grund af deres store politiske og militaire Betydning for Tydskland og navnlig for Preussen. Imod ethvert Forsøg paa at berøve Danmark disse eller enhver anden Landsdeel maa det altsaa selv kunne vægge sig, herimod maa det kunne optræde med sin hele Modstandskraft, forsaavidt saadant er fornødent, og forsaavidt det ifølge de stedfindende specielle Forhold er muligt paa det Punkt, hvor Angrebet skeer.

Da den danske Stat deels bestaaer af Øer, til hvilke en fjendtlig Krigsmagt ikke vil kunne komme uden ved Hjælp af en Flaade og deels af en fra Continentet udgaaende Halvø, der ogsaa vil kunne erobres af en Landmagt alene, saa er den udsat for et dobbelt Angreb, enten nemlig fra Søsiden, hvilket i Reglen vil blive ført imod Sjælland og Kjøbenhavn (1807) og fra Landsiden, der vil blive ført op igjennem Hertugdømmerne og Jylland (1848 og 1849), men ingen af disse Angrebsmaader, betragtede hver for sig, vil kunne udstrækkes til hele Landet. I det første Tilfælde vil dette ikke kunne skee, fordi en Stridsmagt, der er tilstrækkelig til at erobre og besætte hele den danske Stat og altsaa aldeles tilintetgjøre dennes Modstandskraft, ikke kan antages af nogen enkelt Magt at ville eller kunne blive ført over Havet, og i det andet Tilfælde vil Erobringen af det Hele ikke kunne iværksættes uden ved Hjælp af en Flaade, der er istand til at gjøre Fjenden til Herre i vore Farvande; men en saadan Flaade har Danmarks Nabo mod Syd, Tydskland, ikke, og det er ei heller rimeligt, at dette i endnu i lang Tid vil blive Tilfældet. En Combination af begge Angrebsmaader, hvorved hele Landet kunde befrygtes at falde i Fjendevold, kan derfor ikke vel tænkes uden under en almindelig europæisk Krig; men i saa Tilfælde vil Danmark have Allierede, i hvis egen Interesse det vil være hurtigt og med tilstrækkelig Styrke at komme det til Undsætning, og i den korte Tid, indtil dette



kunde skee, maatte da Modstanden indskrænke sig til en Deel af Landet og navnlig til Øerne, der vel i de fleste Tilfælde bedst vilde kunne forsvares. — Den danske Stats ved Havet sonderlemmede Tilstand er saaledes baade til Gavn og til Skade for Forsvaret, til Gavn forsaavidt de mange Sunde, Belter og Fjorde paa den ene Side danne passive Hindringer, som Fjenden ikke vil kunne overskride, naar han ikke er i Besiddelse af en Flaade, der kan gjøre ham til Herré i dem, og til Skade, forsaavidt de paa den anden Side, naar dette finder Sted, vanskeliggjøre eller umuliggjøre Forbindelsen mellem de forskjellige Landsdele og Concentrationen af Stridskræfterne. Ved Angrebet fra Tydskland vil den fjendtlige Hær blive standset ved Alssund og Lille Belt, og ved Angrebet fra Søsiden, naar dette bliver ført med den nødvendige Kraft for at kunne lykkes, vil Store Belt og Langelands Belt i høj Grad vanskeliggjøre om ikke forhindre Sammendragning af Tropper paa den sjællandske Øgruppe fra de øvrige Dele af Riget.

Ligesom Danmark ikke fuldstændigt vil kunne erobres uden ved Hjælp af en Flaade, saaledes er en saadan ogsaa en nødvendig Betingelse for Forsvaret. Foruden Armeen og Fæstningerne, der ere de Hovedmidler, hvorved enhver Stats Forsvar skal bevirkes, træder i Danmark, paa Grund af Landets særegne naturlige Beskaffenhed, Flaaden til som et tredje, ikke mindre væsentligt Forsvarsmiddel. Det er ved Samvirken af disse tre Momenter, det er ved en fuldstændig Vexelvirkning imellem dem, at det bedste Resultat, det kraftigst mulige Forsvar af Staten skal opnaaes. Herpaa maa derfor enhver af dem baseres; dette er den ledende Hovedtanke, der maa gaae igjennem deres hele Indretning og Bestyrelse. — Foruden de almindelige Fordringer, som maa opfyldes med Hensyn til Kampdygtighed, Disciplin o. s. v., maa Armeen saaledes ifølge sin indre Organisation, sin Formation og sin Fordeling i Landet være istand til saavidt muligt at

optræde i rigtigt Forhold og til rette Tid paa de Steder, hvor Angrebet vil blive foretaget, og hvor den kan virke med størst Kraft, den maa være istand til at sikre Fæstningerne eller andre strategisk vigtige Punkter, enten alene eller i Forbindelse med Søværnet. Dettets Beskaffenhed maa selvfølgelig være saaledes, at det virkeligt vil være istand til ogsaa at deeltage i Landenes umiddelbare Forsvar, og det maa kunne gjøre det muligt for Armeen at være i tilstrækkelig Styrke til rette Tid paa rette Sted, naar denne, for at dette skal kunne skee, maa passere Havet. Søværnet maa altsaa, afseet fra den Opgave, det tillige har at tjene til Beskyttelse af Handelen og til Blokade af fjendtlige Havne, ikke alene i Forbindelse med Landforsvaret kunne sikre Forbindelsen imellem Landene, men det maa ogsaa kunne iværksætte denne. Det maa være den Bro, paa hvilken Armeen marcherer fra Kyst til Kyst. — Befæstningerne endeligen maae ikke alene anlægges paa de med Hensyn til Landets directe Forsvar i og for sig vigtigste og bedst valgte Punkter og gives den med Hensyn til deres Beliggenhed, de locale Forhold og Størrelsen og Beskaffenheden af den Armee-Deel, som skal forsvare dem, nødvendige fortificatoriske Styrke; men der maa ved Anlægget af dem ogsaa tages væsentligt Hensyn til Sikringen af Forbindelsen imellem de enkelte Landsdele. Denne er og bliver i Danmark af den største Vigtighed for Krigsføringen; det vil beroe paa den større eller mindre fuldstændige Gjenneførelse heraf, ilhvorvidt et omfattende og kraftigt Forsvar af Staten i sin Heelhed og af dens enkelte Dele virkelig bliver mulig. — Befæstningerne spille med Hensyn hertil en afgjørende Rolle. De danne paa en Maade de Led, ved hvilke Landets adskilte Dele skulle knyttes sammen til et Hele, og Anlægget af dem er derfor for en stor Deel bunden til de Punkter, hvor denne Tilknytning lettest og sikkest vil kunne iværksættes, fra hvilke Punkter da alle Hovedforbindelseslinier igjennem de enkelte Landsdele selvfølgelig ogsaa bør udgaae.



Kaster man et Blik paa Kortet over den danske Stat, da paa-trænger sig Forbindelsen imellem Halvøen og den fyenske Ogruppe og imellem denne og den sjællandske Ogruppe som de, man først og fremmest maa søge at tilveiebringe og sikre; thi heraf afhænger Concentrationen af Landets Stridskræfter til Forsvaret af saavel Halvøen som Øerne. Den første Forbindelse vil kunne tilveiebringes ved en tilstrækkelig stærk Befæstning à cheval over Lille Belt, der ifølge Terrainforholdene, og da en ihvorvel ufuldstændig Befæstning alt findes ved Fredericia, lettest og mest hensigtsmæssigt turde være at anlægge ved denne Fæstning og paa den ligeoverfor liggende Striibs Odde. — En saadan Befæstning vil gjøre det muligt at samle Stridskræfterne fra Halvøen og Fyen-Langeland for derefter ifølge Omstændighederne at anvende dem imod en Fjende i Fyen, eller i Forbindelse med Tropperne fra Sjælland, forsaavidt man er Herre paa Store Belt, imod en Fjende, der opererer i Halvøen. Den vil ligemeget kunne tjene som Repli for et Armeecorps, der paa Fyen eller i Halvøen nodes til at trække sig tilbage for Fjenden, og som Udgangspunkt for offensive Operationer i begge disse Landsdele, og den vil som beliggende omtrent i Midten af dem være vel skikket til at være Hovedvaabenplads for dem begge tilsammen.

Sikkringen af den anden Hovedforbindelse, nemlig imellem Sjælland og Fyen, er langt vanskeligere og bliver endog af Mange anseet for umulig under en Krig med en overlegen Sømagt. At den i dette Tilfælde i høi Grad er vanskelig vil ikke kunne nægtes, og at det med Hensyn hertil vil være rigtigst eller vel endog nødvendigt at fordele Stridskræfterne og i det Hele organisere Forsvarsvæsenet saaledes, at Sjælland eller i yderste Tilfælde Kjøbenhavn selvstændigt kan forsvare sig, maa ogsaa anerkjendes; men derfor bør man dog vist ikke aldeles skyde Spørgsmaalet om Sikkringen af Passagen over Store Belt fra sig som en ligefrem Umulighed

eller opgive, ved Marinens og Armeens forenede Bestræbelser, om og kun under gunstige Omstændigheder og for en kort Tid, at tiltvinge sig denne Passage.— Denne med Hensyn til Danmarks Forsvar saa vigtige Opgave turde lettest og mest tilfredsstillende være at løse paa Linien Nyborg-Sprogø-Korsøer. Fra Knudshoved til Sprogø er i lige Linie en Miil ligesaa fra Sprogø til Halskovsodde. I Nyborg Fjord er sikker Ankerplads selv for store Krigsskibe, og i Korsøer Havn og under Halskovs Rev kunne ligeledes Krigsskibe opholde sig og finde Beskyttelse under en paa Halskovsodde og ved Korsøer anlagt Befæstnings Kanoner. Tænker man sig saadanne Befæstninger i Forbindelse med stærke lukkede Søforter paa Sprogø og ved Indløbet til Nyborg Fjord navnlig paa Knudshoved (Osterøen), da ville disse ikke alene kunne sikre vore egne Skibe i Nyborg Fjord og ved Korsøer, men deres Kanoner ville ogsaa kunne beherske Farvandet rundt omkring indtil en Afstand af 3000 Alen, saa at de fjendtlige Krigsskibe kun ville beholde en Strækning af omtrent  $\frac{1}{2}$  Miil imellem Fyen og Sprogø og imellem denne og Sjælland, hvor de nogenlunde frit kunne bevæge sig. Det synes nu ikke at kunne være en aldeles uopløselig Opgave med en Transportflaade, at bane sig en Vei igjennem den Linie af fjendtlige Skibe, som der kunne være stationerede, naar Transportflaaden bliver bugseret og eskorteret af et betydeligt Antal Dampskibe, der ere hensigtsmæssigt armerede, saaledes at de med saa stor Fordeel som muligt kunne optage Kampen med Fjendens store Orlogsskibe, og som ikke stikke dybere, end at de kunne følge Transportflaaden over Grundene ved Sprogø ind under de derværende Søforters Kanoner. Selvfølgelig maatte ogsaa flere større Krigsskibe være stationerede i Nyborg og Korsøer for, naar Passagen over Beltet skal tiltvinges, at kunne løbe ud derfra og deeltage i Kampen. — Paa denne Maade maatte det, om ogsaa selvfølgelig ikke uden Tab, kunne lykkes at føre Tropper over Store Belt, især hvis man tillige paa andre



Punkter af den lange Linie fra Samsø til Fehmern, som Fjenden er nødt til at holde besat, vil være istand til at foretage Demonstrationer, der kunne aflede hans Opmærksomhed; men det er, som man seer, ikke alene nødvendigt, at de antydede Befæstninger anlægges paa Sprogø og ved Nyborg og Korsør, men ogsaa at en Transportflaade med en Deel af Marinen stationeres der og indrettes saaledes, som det maatte ansees mest hensigtsmæssigt for det specielle Hverv, som den skal opfylde.

Det er især med Hensyn til Angrebet af en stor Somagt, at Sikkringen af Passagen over Store Belt er saa særdeles vigtig. Dette Angreb vil, som anført, blive dirigeret imod Sjælland, dels fordi denne med tilliggende Øer er den mindste af de to Dele, hvori Fjenden vil søge at overskjære Riget og altsaa ogsaa den, som han lettest vil kunne overvælde, og dels fordi det ogsaa er den Deel og navnlig Kjøbenhavn, som har Interesse for ham, hvad enten det er hans Hensigt, ved at berøve Danmark denne Byes store Ressourcer, lettere at sættes istand til at foreskrive Freden, eller han blot vil sikke sig dens gode Orlogshavn som Udgangspunkt for sine maritime Foretagender i Østersøen. — Det er derfor en Hovedbetingelse for et kraftigt Forsvar af den danske Stat, at Kjøbenhavn gives en stærk og hensigtsmæssig Befæstning, der kan gjøre det muligt for den paa Sjælland værende Deel af Armeen, efterat den har replieret sig derpaa, at forsvare dette Punkt mod et overlegent Armeeecorps, som det maatte være lykkedes for Fjenden at landsætte, og ved hvilken Kjøbenhavn kan gøres til en sikker Hovedvaabenplads nærmest for den sjællandske Øgruppe, saavel hvad Armeen som hvad Marinen angaaer.

Ligesom det, hvad Angrebet fra Søsiden angaaer, nærmest vil være Sjælland og Kjøbenhavn, der blive at betragte som Operationsobjecterne for den danske Stridsmagt, saaledes vil det ved Angrebet fra Landsiden fornemmelig og først være

Halvoens Østkyst, hvorpaa Opmærksomheden her maa henvendes, dels fordi Operationerne saavel ifølge Terrainets Beskaffenhed som Landets Ressources næsten udelukkende ere bundne dertil, og dels fordi det er denne Deel af Halvøen, der staaer i den mest umiddelbare og letteste Forbindelse med Øerne. Selv om man antager, at det bliver muligt for Danmark paa Halvøen at opstille en Armee paa indtil 60 à 70,000 Mand, der vist vil være den største, som man under alle Omstændigheder tør gjøre Regning paa til dennes umiddelbare Forsvar, saa vil, da Tydskland eller Preussen har det i sin Magt at foretage Invasionen med en flere Gange større Styrke, den danske Armee dog kunne blive nødt til at gaae tilbage til Øerne; men skjøndt den saaledes foreløbig har maattet rømme det egentlige Krigstheater, saa vil den, saalænge vi ere Herre paa Havet, dog kunne være istand til kraftigt at bidrage til Halvoens Forsvar. — Betingelsen herfor er, at den militaire Forbindelse med denne ikke alene intet Oieblik opgives; men at den ogsaa sikkert paa en saadan Maade, at om fornødent gjøres, den samlede danske Armee vil være istand til at gribe Offensiven til hvilket som helst Tidspunkt, som den dertil maatte finde gunstig. — Dette kan kun opnaaes ved Befæstninger anlagte paa saadanne Punkter af Halvoens Østkyst, at Armeen der, eller i Nærheden af dem, ubemærket kan concentreres og derefter med Fordeel debouchere ud derfra. Et saadant Punkt er alt nævnt, nemlig Fredericia, et andet haves i Dyppelbjerg. Ligesom ved Lille Belt maatte derfor en tilstrækkelig stærk og hensigtsmæssig Befæstning anlægges paa begge Sider af Alssund ved Dyppelbjerg og Sønderborg. Herfra vilde man da ligesom fra Fredericia efter Omstændighederne kunne operere med Landets samlede Hærstyrke eller med en Deel deraf, efter først at have concentreret denne i Nærheden paa Als eller Fyen, søge at overraske Fjenden og slaae ham deelsviis, overskjære hans



Operationslinie og bringe selv en meget overlegen fjendtlig Armee, der er trængt op i Halvøen, i en mislig Stilling.

Fredericia-Striib og Düppelbjerg-Sønderborg ere saaledes de med Hensyn til Halvøens Forsvar vigtigste strategiske Punkter, det er dem ved hvilke den militaire Forbindelse imellem Halvøen og Øerne under alle Forhold skal tilveiebringes og sikkert. — Anvendelsen af de øvrige med Hensyn hertil langs Halvøens Østkyst forekommende vigtige Punkter vil meer eller mindre afhænge af de specielle Krigs-Forhold; der kan derfor ikke være Tale om at give dem nogen permanent Befæstning; men de specielle Omstændigheder, der bevirke deres Afbenyttelse som Basis for partielle offensive eller defensive Foretagender, ville ogsaa betinge den fortificatoriske Styrke, de ved Hjælp af provisoriske eller endog blot feltfortificatoriske Forskandsninger bør gives, forsaavidt saadant maatte være fornødent. Som Punkter; der henhøre under denne Kategori kan nævnes: Nordostspidsen af Holsten og Fehmern, Nordostspidsen af Schwansen, Aarøsund og Helgenæs, dette Sidste dog kun som Retraitepunkt for et af Fjenden nordefter i Jylland tilbagetrængt Corps. Som Udgangspunkt for offensive Operationer vil det neppe kunne tjene, da det baade ligger for nordligt og for afsides fra Hovedoperationslinien igjennem Halvøen. Hertil ville derimod de nævnte øvrige tre Punkter ifølge deres Beliggenhed meer eller mindre kunne egne sig og det saa meget mere, som de aabne Adgangen til Terrainafsnit, der kunne besættes og i nogen Tid forsvares med forholdsvis faa Tropper og derfor begunstigede Ud- og Indskibningerne.

For at disse skulle kunne foretages nemt og efter en større Maalestok, for at Danmark skal kunne drage den fulde Nytte af sin Overvægt tilsoes imod en i Halvøen opererende Fjende, og den danske Armee sættes istand til at gribe Offensiven selv paa Steder, hvor der ingen befæstede Deboucheringspunkter haves, kort sagt for at Forsvars-Operationerne

skulle kunne gives den størst mulige Udstrækning, er Tilstedeværelsen af en tilstrækkelig stor og hensigtsmæssig Transport- og Landgangsflaade med tilhørende Landgangsbrotrain, ved Hjælp af hvilken en af alle tre Vaaben sammensat større Styrke under alle Forhold hurtigt kan landsættes i kampdygtig Stand, en nødvendig Betingelse. Dette er et Krigsinstrument, som Danmark ikke kan undvære, saafremt et kraftigt og omfattende Forsvar skal blive muligt.

### Jernbaner paa Øerne.

Efter disse almindelige Bemærkninger om Danmarks militair-strategiske Forhold, efter navnlig at have angivet Hovedoperations-Objecterne saavel ved et Angreb fra Søsiden som ved et Angreb fra Tydskland samt de med Hensyn til Sikringen af Forbindelsen imellem Landets ved Havet adskilte Dele vigtigste strategiske Punkter, bliver det nu let at bestemme den Retning, som først de Jernbaner, der anlægges paa Øerne bør gives, for at de bedst og mest fuldstændigt skulle kunne medvirke til et kraftigt Forsvar. — Anlægget af Jernbaner paa Halvoen fordrer en egen Betragtning, som derfor senere skal blive anstillet.

Hvad nu først Sjælland angaaer, da er det indlysende, at en Jernbane, der tvers igjennem Øen forbinder <sup>Jernbane fra</sup> <sup>Kjøbenhavn til</sup> <sup>Korsøer.</sup> Kjøbenhavn med Korsøer, fortrinsviis vil have militair Betydning. Ved Hjælp af den ville de Tropper og Krigsgjenstande, der over Fyen eller directe tilsøes fra Halvoens forskellige Havne indtræffe i Korsøer, hurtigt kunne befordres videre til Kjøbenhavn, og omvendt ville Stridskræfter fra dette Landets vigtigste militaire Oplagssted og Hoveddepot i Løbet af en halv Dag kunne overføres til Fyen for enten at anvendes der eller for over denne Ø at befordres videre til Als, Aarøsund eller Fredericia, ligesom ogsaa Tropper og Materiel fra Kjøbenhavn over Korsøer



og derfra tilsoes hurtigere ville kunne bringes til flere af Halvoens vigtige strategiske Punkter og Havne, f. Ex. Fehmersund, Kiel, Ekernförde, Schwansen, Flensburg, Sønderborg, Veile, Horsens, Aarhuus, Helgenæs, end naar de indskibes i Kjøbenhavn for directe derfra at afgaae tilsoes. — Har Fjenden afskaaret den sjællandske Ogruppe fra Forbindelsen med de øvrige Dele af Riget, for derefter at foretage en Landgang, da vil, saalænge denne ikke er iværksat med et den danske Hærstyrke paa Sjælland overlegen Corps, der kan sætte Fjenden istand til at udstrække sine Operationer til det Indre af Oen, Jernbanen fra Kjøbenhavn til Korsøer afgive et Middel til i Lobet af 3 à 4 Timer at kaste Tropper fra det ene af disse med Hensyn til Sjællands Forsvar vigtigste Punkter til det andet, ligesom den i det Hele vil gjøre det muligt i saa kort Tid, at befordre Tropper fra Øens Vestkyst til dens Østkyst og omvendt, at man kan have Haab om med Eftertryk betimeligt at kunne imødegaae der foretagne Landgangsforsøg.

Da Forsvaret af den sjællandske Ogruppe maa foretages selvstændigt, om fornødent gjøres uden nogen væsentlig Hjælp fra Fyen og Halvøen, og da Angrebet, for hvilket Sjælland er udsat, nemlig af en stor Flaade i Forbindelse med et paa denne indskibet Armeecorps, som Erfaringen lærer, vil kunne skee meget pludseligt, saa maa man ved Anlæg af Jernbaner paa Sjælland især søge at opnaae, at Mandskabet fra de forskellige Dele af Landet hurtigt kan samles i Depotstederne for de forskellige Troppeafdelinger og disse derefter concentreres paa de strategisk vigtige Punkter, navnlig i Kjøbenhavn, samt at det omvendt derfra bliver muligt hurtigt at kaste Tropper hen paa de Steder af Kysten, hvor en fjendtlig Landgang fortrinsviis maa befrygtes. Dette er de to Hovedbetingelser, som et Jernbanenet paa Sjælland bør opfylde, det er med Hensyn hertil, at det, naar det i militair Henseende er rigtigt anlagt, vil kunne i høi Grad befordre et kraftigt Forsvar af

denne saa vigtige Deel af Monarkiet. Foruden den alt omtalte Jernbane fra Korsøer til Kjøbenhavn, der tvers igjennem Midten af Landet forbinder Vestkysten og Østkysten, vil derfor en Sidebane, udgaaende fra et Punkt imellem Roeskilde og Ringsted og ført igjennem det sydlige Sjælland til Vordingborg være af Vigtighed; thi den vil kunne tjene til saavel hurtigt at samle Mandskabet derfra og fra Lolland, Falster og Moen, som til i kort Tid at concentrere Tropper imod en paa Sjællands sydlige Kyster muligt forsøgt Landgang. Paa samme Maade vil en Sidebane fra Roeskilde over Holbek til Kallundborg kunne spille en Rolle med Hensyn til det nordvestlige Sjælland og Odsherrød, og endelig vil en Jernbane fra Kjøbenhavn igjennem det nordlige Sjælland til Helsingør være af militair Betydning, ikke alene af samme Grunde de to andre nævnte Sidebaner, men ogsaa fordi den vil forbinde det i militair Henseende vigtige og tredie befæstede Punkt paa Sjælland, nemlig Kronborg med Kjøbenhavn.

Dette er i almindelige Træk det Jernbanesystem, som synes bedst at kunne fyldestgøre de Fordringer, som Forsvaret af Sjælland, der er af en saa afgjørende Betydning for Staten, gjøre gjældende. — Da det med Hensyn til dette Forsvar er en første Betingelse, en Hovedopgave, som maa søges løst, at forhindre Landsætningen af den paa den fjendtlige Flaade indskibede Landarmee, og da Jernbanerne netop med Hensyn hertil ville kunne udøve den meest heldbringende Indflydelse, saa vil det være af stor Interesse, at de fra Hovedbanen imellem Kjøbenhavn og Korsøer udgaaende Sidebaner, hvis Retning i Hovedsagen er angivet, overalt traceres saaledes, at de saa meget som muligt begunstige de danske Troppers hurtige Optræden paa de Punkter, hvor fjendtlig Landgang kan befrygtes, at de altsaa i det Hele nærme sig disse Punkter, og en kort Betragtning af Kysterne — saavel med Hensyn til Terrainets Beskaffenhed i disses Nærhed, som ogsaa med Hensyn til Strandens Beskaffenhed under Vandets Over-



flade i en Afstand af i det mindste virksomt Kanonskuds Distance fra Strandbredden, der ere de Omstændigheder, der afgjøre, om en Kyst maa betragtes som beskyttet eller ubeskyttet imod fjendtlig Landgang — vil derfor her være paa rette Sted. Hvad først Sjællands vigtigste Kyststrækning, den østlige, angaaer, da frembyder denne navnlig ved Humlebek og Vedbek bequemme Landingssteder. Paa en halv Miil imellem Kronborg og Humlebek ved Smidstrup og Vedbek kunne endog Brigger nærme sig Landet paa 800 à 1000 Alens Distance. Dette sidste Landingssted, der som bekjendt blev benyttet af Englænderne ved deres Overfald paa Danmark i 1807, er det vigtigste. Der er her en Vanddybde af 5 Favne tæt udenfor Kysten, og Strandbredden, der tæt Nord og Syd derfor bestaaer af høie Brinker, er ved Vedbek fladtafløbende. Det er beliggende omtrent midt imellem Kjøbenhavn og Kronborg og i Nærheden af begge, og Terrainet der omkring er couperet og gunstigt for en Fjende, der har iværksat Landgangen, til deri strax at sætte sig fast; men paa den anden Side vil ogsaa det nordøstlige Sjællands ved Søer, Vandløb, Bakker og Skove gjennemskaaerne Egne letteliggjøre Standsningen af en landets Fjendes hurtige Fremtrængen. Den øvrige Kyststrækning imellem Kronborg og Kjøbenhavn maa betragtes som beskyttet, da man ikke kan nærme sig Kysten paa Kanonskudsdistance med Skibe, som stikke dybere end 10 à 12 Fod, og Landgangen, der maatte foretages med Baade, fra hvilke Fjenden for en stor Deel maatte vade i Land, som altsaa kun kunde skee langsomt og uden nogen synderlig Beskyttelse af de fjendtlige Orlogsskibes Kanoner, vilde altsaa betimeligen kunne erfares og let afslaaes. — Fra Kjøbenhavn sydefter, omkring Amager, langs med Kallebodstrand og Kjøgebugt indtil Stevns er Kysten vel beskyttet ved Grunde og Rev. Landet udgjør paa denne Strækning en stor aaben Plaine. Omkring Stevns er Vanddybden vel i det Hele betydeligere tæt under Land; men Kystens høie Beskaffenhed

og dens Steilhed især langs Klinten gjør den uskikket til Landgangsforsøg. Kun paa den sydlige Side af Stevns ved Rødvig og Strandegaard kunne Landgange iværksættes med Fordeel. Langs med den øvrige Deel af Østkysten saavel som med hele Sjællands sydlige og sydvestlige Kyst indtil Stisnæs findes viddtudsfrakte Grunde, der gjøre Forsvaret af hele denne Kyststrækning let eller vel endog indskrænke det til en simpel Observation, saalænge Lolland, Falster og Møen ikke ere besatte af Fjenden. Fra Skjelskjør til Korsøer er Kysten ubeskyttet, og Terrainets Beskaffenhed i dens Nærhed gjør det ikke skikket til i nogen væsentlig Grad at standse en landt Fjendes hurtige Fremtrængen. Nord for Korsøer findes Lysegrunden, Muusholmsgrunden og flere smallere Strækninger af Grunde, der tildeels beskytte Kysten tildeels lade den ubeskyttet. Fra Refsnæs til Store Vroy er den aldeles ubeskyttet forøvrigt beskyttet ved Grunde paa 1000 à 1500 Alens Brede mellem Kallundborg og Sjællands Odde. Terrainet Nord for Korsøer indtil Halleby Aaens Udlob er fladt, lavt og aabent, derimod danner det nævnte Vandløb i Forbindelse med Tiis-Sø, Skarritssø og Breininge-Aa et vigtigt Afsnit omkring Kallundborg, da det sætter en der landet Fjende, som strax rykker frem for at besætte dette, istand til at forsvare sig, indtil han har landsat en tilstrækkelig Styrke for at kunne udstrække sine Operationer videre. — Der er i denne Egn af Sjælland et andet vigtigt Afsnit, nemlig det saakaldte Odsherred, der i det Hele er meget couperet, og hvortil Adgangen maa skee ad det lange kun  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{2}$  Miil brede Defilee, som dannes af Lammefjorden og Nexelø-Bugten, og som ligemeget vil kunne tjene en Fjende, der har gjort Landgang i Odsherred, til at sikre sin Udslibning og de danske Tropper til der at standse Fjendens videre Fremtrængen, forsaavidt de have kunnet besætte denne vigtige Position førend Fjenden. — Hvad endelig Sjællands Nordkyst angaaer, da er denne ved Klinte i Odsherred ubeskyttet; derfra til Isefjordenes Munding



er den dækket af Grunde, som strække sig langt ud i Havet, men derimod paa den videre Strækning til Kronborg temmelig ubeskyttet, idet der paa de 12 til 1500 Alen brede Grunde, som her findes, ofte er 12 til 15 Fod Vand tæt ved Land. — Imidlertid er denne Kyst ikke meget udsat for fjendtlig Landgang, deels fordi nordlige og vestlige Storme ville gjøre det vanskeligt for de fjendtlige Skibe at opholde sig der, og deels fordi den nordlige Deel af Sjælland for en stor Deel bestaaer af øde, ufrugtbart Terrain, i hvilket en Fjende ikke vil finde de Subsistensmidler som paa Sjællands øvrige Kyster. — En Landgang i Isefjorden, hvorved Fjenden strax kunde sætte sig fast i en frugtbar Egn i det Indre af Landet, er vel tænkelig, især naar Indløbet til denne Fjord ikke tilstrækkeligen forsvares ved Landbatterier og en der stationeret hensigtsmæssig Sodefension; men den vilde i ethvert Fald kun kunne blive af mindre Betydning, da kun mindre Fartøier kunne passere det 7 à 8 Fod dybe Indløb.

De Punkter af Sjællands Kyster, hvor en større fjendtlig Hærstyrke, saavel med Hensyn til Vanddybden som med Hensyn til Terrainets Beskaffenhed, hurtigst og fordeelagtigst vil kunne landsættes, ere altsaa Vedbek, Sydsiden af Stevns ved Rødvig, Kyststrækningen imellem Skjelskjør og Korsøer, Egnen omkring Kallundborg og Nordsiden af Odsherred ved Klinte, og paa disse Steder maa man derfor ogsaa søge hurtigt at kunne concentrere den fornødne Styrke til at forhindre Landgangen, saasnart Efterretningen om dennes Iværksættelse indløber. Paa Sjællands øvrige Kyststrækninger vil en fjendtlig Landgang med en stor Hærstyrke fordre saa mange Forberedelser og medtage saa lang Tid, at man vist tør antage altid at kunne imødegaae den i rette Tid.

Hvad angaaer først Afslaaelsen af en Landgang ved Vedbek, da er det indlysende, at Jernbanen fra Kjøbenhavn til Helsingør med Hensyn hertil vil være af stor Betydning; thi det bliver ved Hjælp af den muligt i Løbet af kortere

Tid end en Time at befordre Tropper denhen fra Kjøbenhavn, forsaavidt Banen dirigeres nogenlunde paralel med og i en ikke for stor Afstand fra Kysten. Det er en Selvfølge, at den intetsteds maa føres saa nær Kysten, at den kan beherskes fra Søen af Fjendens svære Skibskanoner. — Med Hensyn til en Landgang paa Stevns vil det i militair Henseende være ønskeligt, at Sidebanen igjennem det sydlige Sjælland føres i østlig Retning Vest om Kjøge over Thureby eller Dalby og derimod ikke fra Ringsted over Nestved til Vordingborg, og at, saafremt Nestved ogsaa skal inddrages i Jernbanenettet, dette da skeer ved en Banegreen derfra til Rønnede, hvilken i militair Henseende forsaavidt ei heller vilde være uden Interesse, som den vilde fore til Midten og til det vigtigste Punkt af Sjællands sydvestlige Kyst. — — Hoved-Jernbanen paa Sjælland fører til den tilgængelige Kyststrækning imellem Skjelskør og Korsør, der forøvrigt neppe vil blive valgt af en Fjende til der at gjøre Landgang paa Grund af Nærheden af det sidstnævnte Punkt, der antages at blive stærkt befæstet og at være Station ogsaa for en Deel af Sødefensionen. Den tredie og sidste af de nævnte Sidebaner fører endeligen directe til Kallundborg, i hvis Omegn fjendtlig Landgang maa befrygtes, og ind i det vidtige Terrainafsnit, der begrændses af Halleby og Breininge Aa samt Tiis- og Skarrits-Sø. — Denne Bane maa føres i nordlig Retning over Holbek og Svinninge, dels af Hensyn til Isefjordens militaire Betydning, men fornemmelig for at kunne tjene til den hurtige Besættelse af den vigtige militaire Position ved Vindekilde og Adellersborg.

Man vil ved at kaste et Blik paa Kortet let overbevise sig om, at det saaledes antydede Jernbanenet for Sjælland vil gjøre det muligt i Løbet af omtrent  $\frac{1}{2}$  Dag fra Kjøbenhavn at kaste Tropper hen paa et hvilket som helst Punkt af Kysten, paa flere af de vigtigste Steder endog i Løbet af faa Timer, selvfølgelig forudsat, at der ikke alene er et tilstrækkeligt



Transportmateriel, men ogsaa de fornødne Midler tilstede til en hurtig Ind- og Udladning af Tropperne. Selv om man kun vilde være istand til saaledes strax at afsende 1 à 2 Batailloner med et Batteri til et med fjendtlig Landgang truet Punkt af Kysten, saa vilde dette dog være af den største Betydning, da endog denne forholdsviis ringe Styrke, naar den itide kan møde paa Stedet, vil kunne udrette mere og efter Rimelighed langt snarere vil kunne forhindre Landsætningen end et langt større Corps, der først senere, naar Fjenden har faaet Tid til at sætte sig fast paa Kysten, kan begynde sine Operationer imod ham. — Hele Omfanget af denne Jernbanernes store Betydning for et kraftigt Forsvar af Sjælland vil ret blive klar, naar man, i Modsætning til hvad her er anført, erindrer, at et Corps — der er sammen-draget til at operere imod fjendtlige Landgangs-forsøg, end ikke, som ovenfor antaget, ved Kjøbenhavn, men derimod ved Roeskilde, der er Convergenspunktet for Sjællands Hoved-landeveie, ligger omtrent midt paa Øen, men dog nærmest den for Landgange mest udsatte Østkyst, altsaa paa det med Hensyn til sin Bestemmelse fordeeltigste Sted af Øen — uden Hjælp af Jernbaner vil behøve indtil 2 à 3 Dage for at kunne staae slagfærdig paa et hvilketsomhelst Punkt af Kysten, en Tid, der maa ansées for tilstrækkelig for Fjenden til at tilendebringe Landsætningen af sine Tropper, selv om dertil vælges et paa Grund af de naturlige Forhold mindre gunstigt Punkt af Kysten.

Fra den saaledes fremsatte Betragtning af Sjælland gaaer jeg nu over til den anden store Ø i det danske Archipel, paa hvilken der kan være Tale om Anlæg af Jernbaner, nemlig Fyen. Efter hvad forhen er anført om denne Øes militaire Betydning, om den Plads den indtager i den danske Stats almindelige militaire-strategiske Forhold, vil det være klart, at ligesom det paa Sjælland var Banen fra Kjøbenhavn til Korsøer, der var af størst militair Vigtighed, saaledes er

det her en Bane fra Nyborg over Odense til Striib, der først Jernbane fra  
 og fremmest maa komme i Betragtning; thi ved den vil Af- <sup>Nyborg over</sup>  
 standen imellem de to, ligemeget med Hensyn til Forbindelsen <sup>Odense til</sup>  
 med Sjælland og Jylland og med Hensyn til det directe For- <sup>Striib.</sup>  
 svar af Fyen, vigtige Punkter, Fæstningen Nyborg og Fæst-  
 ningen Fredericia-Striib, reduceres til i Tid at kunne udtrykkes  
 ved 2 à 3 Timer. Den vil danne den korteste Forbindelses-  
 linie imellem Sjælland og den midterste Deel af Halvøen, og  
 den vil, naar Skibsstarten om Vinteren eller ved en fjendtlig  
 Sømagts Nærværelse i vore Farvande er standset eller gjort  
 usikker, være den eneste Forbindelsesvei, der er tilbage imel-  
 lem Danmarks største Provinds, den jydsk Halvø, og de  
 østlig derfor liggende Øer. Med Hensyn til Forsvaret af  
 Fyen spiller den ganske den samme Rolle som Jernbanen  
 mellem Kjøbenhavn og Korsøer for Sjællands Vedkommende.  
 Det bringes forøvrigt her i Erindring, at skjøndt Fyen med  
 de ved dens sydlige og sydøstlige Kyst beliggende Øer, lige-  
 som den sjællandske Øgruppe, udgjør et ved tildeels lavvandede  
 Grunde sammenhængende militair-geographisk Hele, saa vil  
 den dog neppe blive Gjenstand for et Hovedangreb af en  
 overlegen fjendtlig Sømagt, fornemmelig fordi den ikke vil  
 kunne isoleres fra Halvøen, især naar der er anlagt en til-  
 strækkelig stærk Befæstning ved Fredericia-Striib, og Fjenden  
 derfor ikke vil kunne gjøre Regning paa at forblive i Besid-  
 delse af den, men endog maa være udsat for at lide stort  
 Tab ved at blive angreben af en paa Halvøen samlet og  
 derfra over Fredericia fremrykkende overlegen Styrke. Man  
 behøver derfor ikke, ved Bestemmelsen af Jernbanelinierne paa  
 Fyen, at lade Hensynet til Muligheden af at kunne afslaae  
 fjendtlige Landgange have nogen afgjørende Indflydelse, den  
 Hovedbetragtning, som her maa gjøre sig gjældende, er,  
 at Jernbanerne maae danne hensigtsmæssige og bequemme  
 Operationslinier imellem de to Hovedoperations-Objecter i den



danske Stat, Halvøens Østkyst og Sjælland. Ligesom de derfor maae løbe sammen i Nyborg, hvorfra Overfarten til Sjælland skal iværksættes, saaledes maae de forgrene sig til de Punkter af Fyens Vestkyst, hvorfra Overfarten til de paa den tilsvarende Deel af Halvøens Østkyst værende vigtige strategiske Punkter lettest, hurtigst og sikkrest kan iværksættes. Saadanne Punkter paa Fyens Vestkyst ere foruden Striib, Middelfart, Assens og Faaborg-Bøiden. Fra Assens, der har en 10—11 Fod dyb Havn og en god Skibsbro, skeer Overfarten til Aarøsunds Færgegaard ( $1\frac{1}{2}$  Miil), der tidligere er bleven nævnt som et Punkt, der egnede sig til Basis for Operationer imod en Fjende, der har besat Halvøen. Det er nemlig et godt Ud- og Indskibningssted, der ligger bekvemt paa den østlige Side af det saavel med Hensyn til offensive som deffensive Operationer ikke uvigtige Terrainafsnit imellem Haderslevfjord og Barsøbugten og i Vest begrændset af Haderslevdam og et lidet Vandløb, der igjennem en skovbevokset og couperet Egn løber ud i den Sydøst for Hoptrup værende Indsø eller Mose, der har sit Afløb ved Sliipsminde. — Fra Bøiden er den nærmeste Overfart til Als, nemlig til Færgestedet Fyenshaf (2 Miil), ligesom der ogsaa derfra eller fra Faaborg er den nærmeste directe Søforbindelse imellem Fyen og det forhen omtalte vigtige militaire Punkt Sønderborg-Dyppelbjerg. — En Sidebane fra Odense over Faaborg til Bøiden med en Forgrening til Assens vil derfor være af Vigtighed i militair Henseende; thi den vil gjøre det muligt at befordre Tropper, der ere blevne overskibede fra Sjælland til Nyborg, i Løbet af 2 à 3 Timer tværs igjennem Fyen, for derfra at overføres til Als eller til Slesvigs Østkyst, og den vil i Forbindelse med Hovedbanen til Striib danne et fra Odense straaaleformigt udgaaende Net, der vil sætte et Armee-corps, som har indtaget en Centralstilling ved denne By, istand til i Løbet af meget kort Tid at optræde paa et hvil-

Jernbane fra  
Odense til  
Faaborg-Bøiden med en  
Green til Assens.

ket som helst Punkt af Fyens Vestkyst for at tilbageslaae en muligt af en stor Landmagt, der har besat Halvøen, derfra forsøgt Overgang til Fyen.

### Jernbaner paa Halvøen.

Der gaaes nu over til at undersøge, hvorledes Jernbaner bør anlægges paa Halvøen, for at de skulle kunne fyldestgjøre de militaire Fordringer og bedst befordre Forsvaret af Staten i det Hele taget og specielt af denne Monarkiets største Landsdeel. Kaster man et Blik paa Kortet, da vil det ifølge Halvøens langagtige, vidtudstrakte, fra Øernes forskellige Form, saavel som paa Grund af dens Forbindelse med Continentet og det forskjelligartede Angreb, den som Følge heraf er udsat for, være klart, at Anlægget af Jernbaner i denne Deel af Riget maa, saaledes som ogsaa allerede er anført, fremkalde en særegen Betragtning, give Anledning til en anden, efter disse for Halvøen specielle Forhold modificeret Anvendelse af de foran fremsatte almindelige Principer. — Paa Øerne var det Forbindelsen imellem Landene, den hurtige Befordring tværs igjennem dem, Samfærdselen imellem de saavel med Hensyn til Sikkringen af Passagen over Sundene og Belterne som ogsaa i Almindelighed vigtige strategiske Punkter, Concentrationen af Tropperne og Sammendragningen af Mandskabet fra Landets forskellige Egne og endelig, især paa Sjælland, Afslaaelsen af fjendtlige Landgange, der maatte betragtes som de Hovedøiemed, til hvis Opnaaelse Jernbanerne kraftigt skulde medvirke. Paa Halvøen er den hurtige og bekvemme Befordring imellem dennes i militair Henseende vigtige Punkter og Egne indbyrdes og imellem disse og de Steder, hvor Forbindelsen med Øerne skal tilveiebringes, selvfølgelig ogsaa af største Vigtighed; men Hensynet til Afslaaelsen af fjendtlige Landgange, der paa Sjælland var et Hovedformaal, bliver



derimod her af ingen eller i alt Fald af underordnet Betydning; thi en Somagt, der ikke kan sætte en Landgang paa Halvøen i Forbindelse med et Angreb fra Tydskland, vil neppe foretage en saadan i det Mindste ikke efter nogen stor Maalestok, da han ligesaalidt her som paa Fyen kan vente varigt at beholde betydelige Terrainstrækninger besatte. — Derimod bliver det paa Halvøen en Hovedbetingelse, at Fjenden ikke maa kunne benytte de der anlagte Jernbaner, at man i alt Fald i alle Henseender søger saavidt mufigt at forhindre dette, en Fordring der i Almindelighed er vel berettiget; men som her, paa Grund af at det er umuligt for den danske Armee at forhindre Invasionen fra Tydskland og Besættelsen i længere Tid af næsten hele denne Deel af Monarkiet, uafviselig maa opfyldes. Paa Øerne maae Jernbanerne dirigeres saaledes, at de intet Sted kunne beherskes fra Søen, for at ikke den fjendtlige Somagt, der er Herre i vore Farvande, fra sine Skibe skal kunne forhindre Communicationen paa dem; men at dette først efter en udført Landgang skal kunne være muligt; paa Halvøen derimod maa Jernbanelinierne paa flere Steder føres saa nær Kysten, at man er istand til med den danske Flaades Kanoner at forstyrre om ikke ganske forhindre Communicationen paa dem for en overlegen fra Tydskland indrykket Landmagt. Herved gjer man det vel ogsaa muligt for en fjendtlig Somagt at forstyrre Communicationen paa disse Steder af Jernbanen for os; men den Skade, derved foraarsages, maa betragtes som meget underordnet i Sammenligning med det Afbræk, vi ville kunne tilføie Fjendens Operationer. Forøvrigt maa ogsaa bemærkes, at man, om fornødent gøres, fra dansk Side kan sikkre Communicationen paa de Steder, hvor Jernbanerne føres tæt til Stranden, ved der anlagte Søbatterier, noget Fjenden i Reglen ikke vil kunne, da han dertil vil mangle det fornødne svære Skyts.

Et Angreb paa den danske Stat fra Tydskland vil som anført blive foretaget med en den danske Hær meget over-

legen Styrke, deels fordi Tydskland er istand dertil, og dette i Almindelighed er den korteste og derfor som oftest ogsaa mindst bekostelige Maade at føre Krigen paa, og deels fordi den cimbriske Halvøes langstrakte Form, Terrainets Beskaffenhed paa den og Muligheden for den danske Armee af idelige Flankeangreb fra Øerne gjør det til en Nødvendighed. Kan Angrebet ikke foretages med en saadan decideret Overmagt, da vil det ganske sikkert udeblive; thi det vil i saa Fald ikke kunne føre til noget afgjørende Resultat. Der kan altsaa i Reglen ikke være Tale om, at den danske Hær skal kunne standse Fjenden ved Monarkiets sydlige Grændse, og det saa meget mindre, som der her ingen militaire Positioner forefindes, i hvilke den i længere Tid vil kunne forsvare sig imod Overmagten. — Gaaer man, som man maa, ud herfra, da vil det ogsaa være klart, at Længdebaner paa Halvøen, navnlig paabegyndte i dennes sydlige Deel og derfra continuerligt fortsatte imod Nord, i høi Grad ere forkastelige fra det militaire Standpunkt betragtede; thi de ville — naar man ikke ganske kan sikkre sig imod, at Fjenden benytter dem, og herom kan der, især naar de have samme Spor som de tydske Baner, ikke være Tale — aabne og lette Adgangen for Fjenden og, efterhaanden som han rykker frem, bestandigt sætte ham i en hurtig og let Forbindelse med sine Depoter, kort sagt, de ville, efterat være komne i hans Besiddelse, i enhver Henseende i langt høiere Grad begunstige hans Operationer og vanskeliggjøre Tilbageerobringen af det tabte Terrain, end de forinden Invasionen ville kunne være til Nytte for den danske Hær. — Seer man nu tillige hen til, at Jernbaner anlagte efter Længden af Halvøen i dennes sydligste Deel kun kunne være af underordnet Betydning for de danske Troppers Operationer, paa Grund af den hurtige og lette Communication, der tilsoes kan tilveiebringes ved Hjælp af Dampskibe imellem Øerne og Halvøens sydlige Havne, da er det kun altfor iøinefaldende, hvilken uheldig Retning



Jernbaneanlægene paa Halvøen have taget, og hvør beklageligt det er, at man ikke fra Begyndelsen af har udarbejdet en, ogsaa paa rigtige militaire Principer baseret, almindelig Plan til et Jernbanesystem for Monarkiet, i Overensstemmelse med hvilken alle Anlæg af Jernbaner kunde være bleven foretagne. — Saaledes som den danske Stats politiske og militaire Forhold engang ere, kunne Længdebaner, naar man blot nogenlunde vil varetage de Hensyn, som Forsvaret gjør gjældende, ikke tilstedes uden i Halvøens nordlige og i det Høieste dens midterste Deel. Herfra eller rettere fra de Punkter, hvor Forbindelsen med Øerne under alle Omstændigheder kan og maa opretholdes, maatte Jernbaneanlæg paa Halvøen overhovedet være udgaaet. De vilde da i Begyndelsen af et Felttog imod en fra Tydskland fremrykkende Invationshær kunne yde os væsentlige Fordele og først senere, og selv da i langt ringere Grad, kunne blive Fjenden til Nytte. Hvor langt de turde fortsættes mod Syd, maatte naturligviis bestemmes ved Terrainets Beskaffenhed, dets militair-strategiske og tactiske Betydning for de danske Tropper, som skulle operere til Halvøens Forsvar. Den sydligste Position af nogen afgjørende militair Vigtighed, i hvilken den danske Hær kunde vente at gjøre kraftig Modstand imod Overmagten og om ikke forhindre saa døg i længere Tid standse Fjendens Fremfrængen, maatte være det Sted, hvor en Længdebane paa Halvøen maatte ende imod Syd. Den vilde da betydeligt forhøje en saadan Positions Værd og altsaa i Begyndelsen af Felttoget og saalænge, den indtagne Stilling kunde holdes, i høi Grad befordre et kraftigt Forsvar.

Dette er, troer jeg, i det Væsentlige de almindelige Principer, som bør lægges til Grund for et paa Halvøen i militair Henseende rigtigt anlagt Jernbanesystem. For nu nærmere at kunne angive dette og bestemme Liniernes Retning, bliver det nødvendigt først i Korthed at undersøge Terrainets Beskaffenhed paa Halvøen, den Indflydelse dette vil

have paa Krigsføringen, og hvor de afgjørende Momenter i denne ville finde Sted.

Der gives maaskee faa Lande, der ved et flygtigt Blik paa Kortet med Hensyn til militaire Operationer fremstille sig saa afvigende, fra hvad de ved en nærmere Betragtning i Virkeligheden vise sig at være, som den cimbriske Halvø. Dennes tilsyneladende aabne Beskaffenhed og Mangel paa store og iøinefaldende Terrainforhindringer gjøre, at man ved et flygtigt Oiekast maa antage den vel skikket til Armeeooperationer endog efter en større Maalestok, forsaavidt Breden og dens mellem to Have indknebne Beliggenhed tilsteder dette, og dog frembyder Terrainet selv paa den aabne Hede-strækning i Landets Midte væsentlige Hindringer for Troppernes frie Bevægelse, saa at selv her en saakaldet bataille rangée langt fra alle Steder er mulig. — Da nemlig de paa Halvøen værende, i Forhold til Continentets lave Høidestrækninger, der danne Vandskjellet, næsten udelukkende løbe umiddelbar langs med Østkysten, saa danne de herfra imod Vest udgaaende Vandløb, paa Grund af deres yderst ringe Fald, en Mængde Sumpe, Moser og Smaasøer, der navnlig om Foraaret og Efteraaret bevirke, at en ikke ringe Deel af Hede-strækningerne er impassabel, og at der ogsaa i denne Deel af Halvøen ikke sjældent forekomme Defileer, der forhindre Troppemassernes frie Bevægelse og gjøre en speciel Fægtningsmaade nødvendig. Forøvrigt er som bekjendt Halvøens Midte den Deel, hvor alle tre Vaabenarter samlede bedst kunne finde Anvendelse, idet de her forekommende vidtudsakte Heder og Marker med fast Jordbund og kun faa lave og ikke med levende Hegn forsynede Diger mindst lægger Hindringer iveien for Cavalleriets og Artilleriets frie Brug; men paa den anden Side gjør Landets øde og ufrugtbare Beskaffenhed og dets som Følge heraf yderst ringe Opdyrking og Bebyggelse det uskikket til vedvarende Tumbleplads for Armeerne, da disse her i ingen Henseende ville forefinde



de til et længere Ophold fornødne Ressources. — Vestkystens Marskegne, der i større eller mindre Brede strække sig langs med Vesterhavet igjennem hele Holsten og Slesvig og tildeels ogsaa i Jyllands sydlige Deel, ere vel godt dyrkede og bebyggede, men egne sig dog ei heller for militaire Operationer, da deres side og bløde Jordbund, deres utallige brede og dybe Grøfter, der gjennemskjære Landet i alle Retninger, og Veienes Beskaffenhed — der, forsaavidt de ikke ere Chausséer, hvilket kun paa meget faa Steder er Tilfældet, i fugtigt Veirig ere yderst slette — gjøre disse Egne af Halvoen næsten ufremkommelige for Tropper i den vaade Aarstid. Hertil kommer endnu den med Hensyn til Operationerne af Landets egne Stridskræfter ugunstige Omstændighed, at Farvandets Beskaffenhed langs med hele den cimbriske Halvøes Vestkyst og de der forekommende hyppige Storme gjøre enhver som helst Medvirken af Søværnet næsten overalt umulig. Ganske anderledes forholder det sig i denne Henseende med Østkysten. Her kunne i det mindste mindre Skibe overalt nærme sig Kysten, og paa flere Steder uavnlig i de mange dybe Bugter og Fjorde, der skjære sig ind i hele denne Kyststrækning, kunne endog store Skibe løbe nær til Land, der finde Beskyttelse, observere det omkringliggende Terrain og beherske dette med deres Kanoner. Landet er for det Meste temmelig skraat affaldende imod Havet, forøvrigt meget couperet, skovbevoxet og gjennemskaaret af utallige høie Gjerder og Steendiger, som oftest bevoxede med uigjennemtrængelige levende Hegn, der gjøre Oversigten over Tropicbevægelserne og Forbindelsen imellem dem yderst vanskelig. Ligesaa lidet som Terrainet paa Østkysten derfor begunstiger Manoeuvring med samlede Troppemasser, ligesaameget egner det sig paa den anden Side for den spredte Fægtningsart og den saakaldte lille Krig. Infanteriet og navnlig let Infanterie er her den virksomste Vaabenart; Artilleriet er med Hensyn til sin Virkning indskrænket, det er for største Delen henviist

til bestemte forekommende Positioner eller til saadanne, som specielt indrettes for det, og hvad endelig Cavalleriet angaaer, da er dettes Anvendelse endnu mere begrænset, paa mange Steder endog indskrænket til den blotte Ordonnantstjeneste. Men skjøndt Østkysten saaledes paa ingen Maade kan siges at egne sig for en uhindret og fri Anvendelse og Samvirken af de forskjellige Vaabenarter; men Terrainets Beskaffenhed tvertimod endog lægger store Hindringer iveien herfor, saa ere dog Krigsoperationerne — alene paa Grund af, at hele denne Deel af Halvøen er meget frugtbar, godt opdyrket og bebygget, og altsaa frembyder rige Kilder for Troppernes Forpleining og øvrige Fornødenheder — næsten udelukkende bundne dertil, fra dansk Side saameget mere nødtvungen, som Østkysten er den Deel af Halvøen, der staaer i den mest umiddelbare og den hurtigste og letteste Forbindelse med Øerne, og det er en Hovedbetingelse, at den danske Hær, der opererer til Halvøens Forsvar, ingensinde afskjæres fra denne Forbindelse.

Anlægget af en Jernbane op igjennem den jydsk Halvø er derfor bundet til Østkysten. Dens Retning vil paa denne Maade falde sammen med Hovedoperationslinien, den vil lettere kunne beherskes, saavel fordi den vil komme til at føre igjennem de stærkeste militaire Positioner imod Syd, der alle findes langs Østkysten, som ogsaa fordi det derved bliver muligt paa enkelte Steder i det mindste at vanskeliggjøre om ikke forhindre Communicationen paa den ved Hjælp af Flaadens Kanoner. Alle dens Hovedstationssteder ville komme til at staae i umiddelbar Forbindelse med de indre Søcommunicationer og derved i det hurtigste og størst mulige directe Samqvem med Øerne. Den vil endeligen, da den gaaer igjennem den stærkest befolkede Deel af Landet, bedst kunne befordre den hurtige Indkaldelse og Sammendragning af den største Deel af Halvøens for Hæren disponible Mandskab.



En Jernbane, hvis Hovedretning løber langs med den jydsk Halvøes Vestkyst, eller som føres op igjennem Midten af Landet, vil ikke alene ikke kunne opfylde disse med Hensyn til Forsvaret saa væsentlige og afgjørende Betingelser; men den vil i directe Modsætning hertil blive til stor Skade i militair Henseende, idet den i høi Grad vil være gunstig for Fjendens Operationer og lette ham ikke alene Erobringen, men derefter ogsaa Forsvaret af det besatte Terrain paa den muligst kraftige Maade. Den vil bortrydde den væsentlige Hindring, som nu bestaaer for en fjendtlig Armees Fremrykning igjennem Vestsiden og Midten; nemlig Nødvendigheden af at maatte marchere og at maatte lade enhver Transport til og fra Armeen skee ad slette Veie og igjennem store, ufrugtbare, tyndtbefolkede Hedestrækninger; den vil hurtigt bringe Fjenden over disse ind i Landets frugtbareste mod dets Midte aabne Terrainafsnit, og den vil, idet den omgaaer alle Forsvarsstillingerne paa Østkysten og intetsteds kan beherskes, gjøre ethvert haardnakket og længere Forsvar umuligt. Fjenden vil, efterhaanden som han rykker frem, strax kunne sætte sig i Besiddelse af den og retablere Communicationen, hvis fra dansk Side iværksatte Afbrydelse under saadanne Omstændigheder, efter hvad forhen er oplyst, ikke kan være af stor Varighed. — Endelig vil en Jernbane langs Vestsiden eller igjennem Midten af Halvøen ogsaa være skadelig derved, at dens Observation fjernt fra Operationslinien vil absorbere en Deel af Stridskræfterne, som følgelig bortdrages fra den egentlige Krigsskueplads.

En Længdebane paa Halvøen maa altsaa, forsaavidt den, ifølge hvad der i det Foregaaende er udviklet, overhovedet kan tilstedes, i det Hele taget følge Østkysten. Det er fremdeles en Hovedbetingelse, en Fordring, der i militair Henseende ufravigelig maa fastholdes, at Jernbanelinien føres saaledes, at den selv under Fjendens Occupation vedvarende kan holdes overskaaren og paa saamange Steder som



muligt beherskes, eller i alt Fald dens Afbenyttelse vanskeliggjøres for Fjenden, samt at dens Forbindelse med Jernbanerne paa Øerne under ingen Omstændigheder kan afbrydes. Dette kan kun opnaaes ved først og fremmest at føre den igjennem Fæstningen Fredericia, der er den Knude, ved hvilken Øerne under alle Forhold, navnlig ogsaa om Vinteren, naar Skibsarten standses, maae antages at være knyttede til Halvøen. Fra Fæstningen Fredericia maatte derfor Anlægget af Jernbaner og navnlig af en Længdebane paa Halvøen være udgaaet. Hvor langt denne kunde være fortsat imod Syd maatte Terreinets Beskaffenhed, de sydefter forekommende strategiske Punkters Værd med Hensyn til Halvøens Forsvar nærmere bestemme. Den sydligste militaire Position — i hvilken den danske Armee kan vente at gjøre haardnakket Modstand, og om ikke forhindre saa dog i længere Tid standse Invasionen af en fra Tydskland fremrykkende, overlegen Armee, som altsaa ikke, saaledes som næsten alle langs Halvøens Østkyst værende militaire Positioner, kan omgaaes i høire Flanke, men derimod sætte den danske Hær istand til at overspænde og forsvare en Linie imellem de to Have, som begrænde Halvøen — maatte som anført være Længdebanens sydlige Endepunkt.

Jernbane  
fra Fredericia  
over Ballum  
til Flensborg  
og derfra over  
Husum til  
Tonning med  
Sidebane til  
Slesvig.

Bestemmelsen af dette Endepunkt er derfor det Spørgsmaal, hvis Besvarelse nu nærmest ligger for Haanden. Ved Monarkiets sydlige Grændse kan det ikke være beliggende; thi denne afgiver ikke en militair Position af den paa pegede Beskaffenhed. Denne Grændse er vel paa den ene Side godt dækket af Elben og paa den anden Side tildeels dækket af Stecknitz - Canalen (Delven - Aa), Schaal - Sø, Ratzeborg Sø, Wackenitz - Floden og Trave - Floden, men vil dog ikke med Held kunne forsvares imod Overmagten, deels fordi den er for udstrakt, og deels fordi den paa enkelte Steder er aldeles aaben, navnlig paa Strækningen imellem Ratzeborg - Sø og Schaal - Sø og imellem denne og Stecknitz - Canalen, og denne



Sidste kun kan betragtes som en meget uvæsentlig Terrainforhindring. En Opstilling her af den danske Armee imod fjendtlig Overmagt vilde derfor være i høieste Grad precair, og det saameget mere, som Retraiten let kunde blive afskaaren og i ethvert Fald vilde være meget vanskelig, naar et blot nogenglunde kraftigt Forsvar skulde forsøges.

Det næste Sted, hvor der kan være Tale om et Forsøg paa at standse en fjendtlig Invasionshær, er Eideren. Denne danner i Forbindelse med den slesvigholstenske Canal en betydelig passiv Forhindring tvers igjennem Halvøen fra Vesterhavet til Kieler-Fjord med Bropasse ved Holtenau, Knoop, Levensau, Landwehr, Königsförde, Cluvensiek og Rendsborg, alle beliggende paa den henved 6 Mile lange og 50 Alen brede Strækning Østen for Rendsborg. Vest for denne By skeer Passagen over Eideren kun ved Hjælp af Færger. Floden er her sædvanlig 100 Alen, paa sit vestlige Løb igjennem Marsken, hvor den er inddiget, indtil 300 Alen bred og danner paa sit henved 16 Mile lange Løb en Mængde Bugter og Snoninger. Ebbe og Flod foraarsage ved Tønning en Forskjel i Vandstanden af 10 Fod, ved Frederiksstad af 8 Fod og ved Rendsborg af 2 à 3 Fod.

Skjøndt Eideren saaledes er en betydelig, tvers igjennem Halvøen continuerlig fortløbende Terrainforhindring, saa egner den sig dog ikke til Basis for en Opstilling af den danske Hær. Denne vil, selv med en stærk Befæstning ved det vigtigste Bropas, Rendsborg, at støtte sig til, dog ikke kunne forsvare en saa udstrakt Stilling og forhindre Fjendens Overgang paa et eller flere Steder af Eiderens over 20 Miil lange Løb. Selv om Rendsborg som Fæstning gjøres saa stærk som mulig og gives maaskee indtil Tredieparten af den Armee, som Danmark kan stille, som Besætning, saa vil man derved dog i det Høieste kunne tvinge Fjenden til at lade en noget større Styrke tilbage som Indeslutnings- og Observationscorps imod Fæstningen, medens han derpaa, efterat have

tiltvunget sig Overgangen over Eideren til Hoire eller Venstre, gaaer den forbi med sine overlegne Troppemasser. Den Deel af den danske Armee, der er indesluttet i Rendsborg, vil da, selv om denne med sine Forraad af Krigsmateriel og øvrige Ressources ikke falder i Fjendens Hænder, i ethvert Fald være paralyseret og unddraget den mobile Armee, der skal operere mod Fjenden under hans videre Fremrykning i Halvøen. Erobrer Fæstningen, da ikke alene tilføies Danmark et stort personelt og materielt Tab, der bliver til Gevinst for Fjenden; men denne erholder — hvad der maaskee er af endnu større Betydning — en fast Basis for sine Operationer, et sikkert Replipunkt og Opbevaringssted for sine Krigsfornødheder og Troppeforstærkninger, som han ved Hjælp af de holstenske Jernbaner hurtigt og let kan skaffe dertil og ved Hjælp af de under Arbeide værende slesvigske Jernbaner ligesaa hurtigt og let vil kunne befordre videre mod Nord. — Et partielt Echec, som han maatte lide paa sin lange Operationslinie op igjennem Halvøen, og som ellers vilde være betænkeligt for ham, taber i sin Betydning, og han bliver altsaa langt friere og sikkrere i sine Foretagender. Ligesaa lidt Eiderstillingen med Rendsborg egner sig til med Fordeel at besættes og forsvares af den danske Armee, ligesaa meget er den defor paa den anden Side skikkert til at afgive en Operationsbasis for en fra Syd fremrykkende overlegen fjendtlig Hær. Rendsborg Fæstning vil i en overlegen Fjendes Hænder strax sikre denne Besiddelsen af Holsten og af i det Mindste det halve Slesvig, medens den, besat af danske Tropper, efter hvad ovenfor er anført, Intet vil kunne sikre Danmark, efter Rimelighed end ikke i Længden blot Besiddelsen af det indenfor dens Volde værende Territorium. Den er ved det Angreb paa den danske Stat, hvorved den alene kan komme til at spille en Rolle ikke alene, baade directe og indirecte, til stor Skade for os, — idet den, paa samme Tid, som den i Fjendens Magt vil kunne yde ham den største Nytte, i et-



hvert Fald lammer en stor Deel af vore Kræfter og endog udsætter os for betydeligt Tab baade af Tropper og Krigsmateriel, uden at tilføie Fjenden et forholdsmæssigt Afbræk; — men den passer overhovedet ikke ind i et efter Danmarks naturlige Beskaffenhed afpasset Befæstningssystem. Havet, de mange Sunde, Belter og Fjorde spille i Danmark som passiv Hindring ikke alene den Rolle som høie Bjerge og store Floder i andre Lande; men de danne tillige hurtige og bekvemme Communicationsveie, der benyttede paa en rigtig og omfattende Maade have været og bestandig i Krigsførelsen ville være os af uberegnelig Nytte. Herpaa maa derfor ogsaa hele Forsvarsvæsenet og navnlig Befæstningsvæsenet være baseret. Som almindelig Regel gjælder, at ethvert permanent befæstet Punkt, enhver Fæstning af større Betydning, hvad enten den bruges som Vaabenplads og Oplagssted eller som Basis for strategiske Operationer, i Danmark bør være beliggende ved Havet, staae i umiddelbar Forbindelse med Søcommunicationerne. Kun paa denne Maade kan den tjene til Sikkringen af Forbindelsen imellem de adspaltede Landsdele og til Oplagssted saavel for Marinen som for Armeen, og kun paa denne Maade kan den forholdsviis gjøre den kraftigste Modstand, idet den da ikke vil kunne fuldstændigt indesluttet uden af en Land- og Sømagt i Forening. Denne saa væsentlige Betingelse opfylder Rendsborg Fæstning ikke, og man seer saaledes, at den af Regjeringen tagne og alt iværksatte Beslutning at sløife den, fra alle Sider betragtet, er fuldstændigt begrundet.

Fortrækkes, efter disse Bemærkninger om Eiderstillingen og Rendsborg, Betragtningen af Terrainet imod Nord, da stoder man først paa Sorgstillingen, der dannes af den kun 3-4 Mile lange Sorgflod, som har sit Udspring fra Bistensø og efterat være løbet i vestlig Retning Øst for Meggerdorf vender sig imod Syd og falder i Eideren ved Hohnerfærge. Over dens østlige og som Terrainforhindring mindst betydningsfulde

Deel indtil Tetenhusen findes ialt 5 Overgangssteder, over den øvrige Deel, der ved sin Dybde og sine sumpige Bredder danner en væsentlig passiv Forhindring, findes kun det vigtige og stærke Pas ved Sandsluse paa Veien fra Rendsborg igjennem Stapelholm til Frederiksstad. Sorgfloden med Rendsborg i Ryggen danner en stærk Stilling med Front imod Nord. Til Forsvarsposition for den danske Armee med Front imod Syd egner den sig derimod ikke, da — selv om det lykkes at forsvare Centrum og ved Oversvømmelse tilstrækkeligt at sikkre den høire Fløi henimod Frederiksstad og Tønning — den dog altid vil kunne omgaaes i Øst paa det couperede Terrain imellem Eckernförde og Witten- og Bisten-So.

Vi komme dernæst til Dannevirkestillingen ved Slesvig. Denne er uomtvistelig den stærkeste paa hele Halvøen, navnlig med Front imod Syd, og den eneste, i hvilken der kan være Tale om, at den danske Armee skal kunne vente med Held at forsvare sig imod Overmagten. Dens venstre Fløi dækkes af Slien, der med en forskjellig Brede, fra  $\frac{1}{2}$  à 300 Alen indtil  $\frac{1}{2}$  Miil, og Dybde, fra 6 Fod til 7 Favne, strækker sig  $5\frac{1}{2}$  Miil i sydvestlig Retning ind i Landet til Byen Slesvig. Paa de smalleste Steder ved Cappeln, Arnis og Missunde skeer Overgangen ved Hjælp af Færger. Naar altsaa disse Passe forsvares ved opkastede Forskandsninger med tilstrækkelige Besætninger af Artilleri og Infanteri, da kan hele denne Fløi sikkert ved en forholdsvis meget ringe Styrke. Stillingens høire Fløi dækkes af Eideren og Treenen. For at kunne fastholde den, maa man altsaa være i Besiddelse af Frederikstad, hvor disse to Floder støde sammen, og som derfor er at betragte som Nøglen til hele det vestlige Slesvig. Da Eideren paa sit henvend to Mile lange Løb fra Frederikstad til Tønning har en Brede af 300 til 800 Alen, og Ebbe og Flod forårsage en Forskjel af 8—10 Fod i Vandstanden, saa vil ethvert Forsøg paa her at pas-



sere den, idetmindste med et større Troppecorps, efter Rime-  
 lighed kunne afslaaes, naar der fra dansk Side haves en større  
 Besætning i Frederikstad i Forbindelse med flere mindre Af-  
 delinger, stationerede paa forskjellige Punkter imellem denne  
 By og Tønning. Adgangen til Frederikstad fra Østsiden igjen-  
 nem Stapelholm kan let lukkes ved Forskandsninger, især  
 naar disse sættes i Forbindelse med et stærkt Brohoved paa  
 den sydlige Eiderbred, og man ved Opstemning af Vandet  
 gjør Marsken Øst for Byen saa meget som muligt impassabel.  
 Har man paa denne Maade sikket sig Besiddelsen af Frede-  
 rikstad, da kan man ved Hjælp af de derværende Sluser,  
 igjennem hvilke Treenen udgyder sig i Eideren, opstemme  
 Vandet i den førstnævnte Flod, hvorved den, der ved sædvan-  
 lig Vandstand endog har en Brede af 100 til 300 Alen paa  
 sit Løb imellem Treya og Frederikstad, paa næsten hele  
 denne Strækning vil træde ud over sine sumpige Bredder og  
 danne store Oversvømmelser, der ville gjøre enhver Frem-  
 trængen af Fjenden her umulig, naar det vigtige Pas ved  
 Hollingstedt, hvor en 56 Skridt lang Bro fører over Treenen,  
 tilstrækkeligen besættes, og et lidet Forbindelsescorps statione-  
 res paa Høiderne ved Lehmsick for at observere Fjenden og  
 imødegaae mulige Demonstrationer med Baade paa Treenen.  
 Stillingens Centrum, hvor Hovedstyrken af den danske Armee  
 maa opstilles, støtter sig til Høire til Treenen ved Holling-  
 stedt og til Venstre til Slien med Gottorp Slot og Slesvig By.  
 Det dækkes i Fronten for en Deel af Reider Åa, der muligt vil  
 kunne opstemmes, og maa forsvares fra det gamle Dannevirke  
 i Forbindelse med andre opkastede Forskandsninger. Terrai-  
 net foran er overalt aabent og fladt, altsaa meget gunstigt  
 saavel med Hensyn til Oversigten over Fjendens Bevægelser  
 som med Hensyn til Skytsets Virkning. Bag Stillingen er  
 det imod Øst omkring Slesvig couperet og skovbevoxet og  
 begunstiger altsaa her de danske Troppers Opstilling og  
 skjulte Manoeuvrering.

Dette er i Hovedtrækkene Beskaffenheden af den Stilling, som den danske Armee indtog i 1850, og der, som anført, er den stærkeste paa hele Halvøen med Front imod Syd. Norden for Slesvig vil den danske Armee intet Sted kunne overspænde en Linie fra Øst til Vest igjennem Halvøen, og denne By er derfor det forhen søgte sydlige Endepunkt for en jydsk-slesvigsk Længdebane, hvis Retning nu nærmere skal angives. — Det er allerede forhen omtalt og vil uden videre Motivering være klart, at med Hensyn til Dannevirkestillingen er en Tverbane fra Slesvig over Husum saa tæt som muligt forbi Frederikstad til Tønning af stor Vigtighed. Med en saadan Tverbane bør derfor Længdebanen sættes i Forbindelse, Spørgsmaalet er kun paa hvilken Maade. — Lader man Længdebanen gaae directe fra Flensborg til Slesvig og altsaa Forbindelsen med Tverbanen iværksættes ved denne sidste By, da vil — i Tilfælde af at Fjenden bryder igjennem ved Dannevirke, hvorimod han, efter hvad nylig er oplyst, maa rette sit Hovedangreb — den Deel af den danske Armee, som har besat det sydvestlige Slesvig, være afskaaren. Betingelsen for et kraftigt Forsvar ved Slesvig er selvfølgelig, at Dannevirkestillingens begge Fløie, saavel den venstre bag Slien som den høire bag Eideren og Treenen, ere sikkrede og holdes til det Yderste. Ingen af dem maa derfor opgives, forinden den danske Armees Hovedstyrke bag Dannevirke er trængt tilbage, og Retraitten af den samlede Armee som Følge heraf iværksættes. De Afdelinger, som have besat Slieovergangene, ville igjennem Angeln atter kunne forene sig med Hovedstyrken ved Flensborg. For det bag Eideren og Treenen opstillede Corps bliver dette derimod umuligt, da dets Marchlinier ville blive betydeligt længere end Fjendens directe fra Slesvig til Flensborg løbende Operationslinie. Herpaa maa man derfor søge at raade Bod ved Hjælp af Jernbanen, hvilket ogsaa vil kunne skee, naar man fører dennes Hovedlinie fra Flensborg over Husum til Tønning,



saaledes som den under Arbeide værende Bane er bleven dirigeret, og derpaa ved en Sidebane sætter den i Forbindelse med Slesvig. Den paabegyndte slesvigske Hovedbane anlægges nemlig efter en Linie fra Flensborg over Taarp, Eggebek, Sollerup, Ohrstedt, Husum, Øst om Witzworth og Oldensworth til Tønning, og Sidebanen, udgaaende fra Ohrstedt, føres over Holm og Ellingstedt til Klosterkro,  $\frac{1}{2}$  Miil Syd for Slesvig, og derfra i omtrent lige Linie til Rendsborg. Denne sidste Deel fra Klosterkro til Rendsborg, ved hvilken de holstenske Baner sættes i continuerlig Forbindelse med de slesvigske og disses mulige Fortsættelse mod Nord op i Jylland, burde ifølge de fremsatte Anskuelser ikke være tilstedet; den er i militair Henseende forkastelig, da den paa den ene Side forstørrer den ved Anlægget af de holstenske Baner engang begaaede Feil, og fra den anden Side betragtet fortsætter den continuerlige Længdebane paa Halvøen imod Syd ud over Byen Slesvig, hvor denne, som uylig viist, burde være endt. Var dette skeet, saa vilde man ogsaa have dirigeret Sidebanen fra Ohrstedt i nordligere Retning, altsaa mere directe paa Slesvig, end det nu er Tilfældet, nemlig over Treya og Schuby, hvilket i militair Henseende havde været en stor Gevinst, fornemmelig fordi dens Afbenyttelse af det bag Dannevirke opstillede Armeecorps i saa Fald vilde have været langt sikkrere.

Hovedbanen fra Flensborg til Tønning anlægges, som det af dens Retning vil sees, heelt paa den høire Bred af Treenen, af hvilken Flod den derfor dækkes imod Øst. Om end Fjenden altsaa indtager Dannevirkestillingen og tvinger den danske ved Slesvig opstillede Hærstyrke til at gaae tilbage, saa vil dog Retraiten af de i det sydvestlige Slesvig bag Treenen og Eideren opstillede Afdelinger efter Rimelighed kunne sikkreres, da det med Hensyn hertil kun kommer an paa at holde Passene ved Hollingstedt, Treya og Sollbro, indtil samtlige disse Afdelinger ved Hjælp af Jernbanen ere trukne

tilbage for atter at forenes med Hovedcorpset, der retirerer paa Flensborg. Passet ved Treya, som det fornemmelig kommer an paa at holde, har en Længde af 50 til 60 Skridt og er, især naar Vandet i Treenen opstemmes, et fast Punkt, som fortrinsviis er skikket til Forsvar imod Øst. — Ved den angivne Retning af den jydske-slesvigske Længdebane fra det sydlige Slesvig til Flensborg, dette med Hensyn til sine Resourcer, sin gode Havn og lette Søforbindelse med Øerne i militair Henseende lige vigtige Punkt, fører den vel derfra ad en Omvei til Hovedstillingen bag Dannevirke; men det Tab af Tid, som herved foraaarsages, er dog for Intet at regne ved Siden af de paapegede store Fordele, som dens Anlæg paa den høire Treenebred medfører, og om ogsaa Afstanden ad Jernbanen imellem Hovedcorpset bag Dannevirke og Flensborg ved en directe Bane derfra til Byen Slesvig blev noget kortere, saa bliver nu paa den anden Side Forbindelsen imellem Flensborg og Armeens høire Fløistilling bag Eideren og Treenen betydeligt hurtigere, end naar denne skulde skee over Slesvig.

Den danske Armee, som er nødt til at forlade Stillingen bag Dannevirke, kan altsaa concentrere sig ved Flensborg, og den vil, naar, som det selvfølgelig forudsættes, de fornødne Foranstaltninger træffes til at forhindre Fjenden fra at afbenytte Jernbanen, ved Hjælp af denne kunne vinde et saadant Forspring, at den erholder Tid nok til efter Omstændighederne enten uhindret strax at fortsætte Retraitten til Als eller nord-efter i Slesvig, eller til at indtage en ny Stilling ved Bau, for der mulig paany at gjøre Modstand. — Med Hensyn til Retraitten til Als og dette Punkts store militaire Vigtighed i Almindelighed vilde en Jernbane dertil fra Flensborg være af ikke ringe strategisk Betydning, men antages dog nogenlunde at kunne erstattes ved den nye Chaussee, som skal anlægges fra Flensborg til Alssund, naar ved denne de militaire Fordringer blive tilstrækkelig fyldestgjorte, i hvilken Henseende



da navnlig udfordres, at den med Hensyn til Retraiten fra Flensborg nogenlunde fører ad den korteste Vei til Sønderborg mod det stærkeste Punkt af Dyppelstillingen og undgaende det aabne Terrain imellem Crusaa og Hønsnap, saa at den danske Armees venstre Fløi kan støttes til Flensborg Fjord og Chausseen hist og her beherskes derfra, — og at den med Hensyn til en offensiv Bevægelse fra Als imod en Fjende, der har besat Sundeved og Stillingen ved Bau med Front imod Nord, overalt dirigeres saaledes, at den afgiver de størst mulige tactiske Fordele for et Corps, der opererer imellem Sønderborg og Flensborg med Front imod Syd og Vest, samt at den med Hensyn til Angrebet paa Baustillingen føres nær Flensborg Fjord og forenes med Aabenraa-Chausseen bag Crusaa Positionen ved Wassersleben, da man derved erholder 2 Hovedadgange over Kobbermølleaaen, der beskytter den fjendtlige Stillings høire Fløi, hvorved denne altsaa bliver meget udsat for et Gjennembrud og Fjenden truet med at afskjæres fra Flensborg og Communicationen mod Syd, medens de angribende Tropper kunne understøttes af en tilstedeværende Flotille.

Terrainet Nord for Flensborg er paa Grund af den Veiknude for Hertugdømmet Slesvig, som her dannes, og med Hensyn til at Stillingen ved Bau navnlig imod Nord maa betragtes som en god Position, i og for sig af stor militair Betydning, som endmere forhoies derved, at det er her den første af den danske Armees to Hovedoperationslinier over Als og Fredericia, der retvinklet krydse Fjendens eneste Operationslinie, møder denne. Det er derfor et Spørgsmaal af stor Betydning, hvorledes Jernbanen fra Flensborg føres igjennem dette Terrain imod Nord. — Indtager den danske Armee, efterat være gaaet tilbage fra Slesvig, paany en Stilling Norden for Flensborg for der saavidt muligt at standse Fjenden, forinden Retraiten fortsættes til Als og ad Jylland til, da vil dens Opstilling blive paa Høiderne ved Bau, bag

Crusaa-Dalen med venstre Fløi støttet til Flensborg Fjord ved Kobbermøllen og med høire Fløi paa Hederne imod Landets Indre. Denne sidste Fløi er altsaa her, som ved alle Positioner paa Østkysten videre imod Nord, det svage Punkt, og det vilde derfor være en Feil i militair Henseende at dirigere Jernbanen over det aabne Terrain Vest for Flensborg og Bau; thi den vilde derved omgaae den danske Armees Stilling og den vilde ikke kunne beherskes. Den maa føres imod den Deel af den danske Linie, som længst vil kunne holdes, hvilket uomtvisteligt er den venstre Fløi. Jernbanen bør derfor anlægges langs med Flensborgs Havn og Fjord og skjære Crusaa-Dalen i Nærheden af Kobbermøllen, hvorved desuden opnaaes, at den vil kunne bestryges fra Søen og hvorved ogsaa Leilighed gives til en betydeligere Afbrydelse af Communicationen paa den; naar de danske Tropper gaae tilbage, ved Demoleringen af den Dæmning og Bro, som maa bygges over den steile Dal, i hvilken Crusaa løber. — Hvad Banens Fortsættelse videre imod Nord angaaer, da er det en Selvfølge, at den, efter hvad forhen er fremført om Østkystens Beskaffenhed, dens Forhold til Krigsoperationerne i Almindelighed og til Hovedoperationslinien igjennem Halvøen, maatte dirigeres over Apenrade, Haderslev og Kolding til Fredericia. Imidlertid kan man, da en Chaussee alt haves til Haderslev og vil blive fortsat til Kolding, fra det militaire Standpunkt gaae ind paa, at den paa denne Strækning forlader Hovedoperationslinien og føres til et Punkt paa Vestkysten, navnlig, til det ligesom Listerdyb beliggende Ballum, saafremt overveiende mercantile Grunde, som det synes, maatte tale herfor; men hertil maatte da knyttes den udtrykkelige Betingelse, at Ballum eller rettere Havnen, som maatte anlægges under Romø ved Listerdyb, blev gjort til en befæstet Krigshavn, der kunde afgive Station og Tilflugtssted for en i Nordsøen opererende Søstyrke, og som tillige kunde tjene som Udgangspunkt for Demonstrationer imod Fjendens Operationslinie fra



Vest. — I dette Tilfælde vilde det kun være i Forsvarets Interesse, at Jernbanen fra Flensborg til Fredericia forttes over dette Punkt, selvfølgelig paa en saadan Maade, at Communicationen her ligesom ved Fredericia vilde være varigt afbrudt for Fjenden, saalænge han ikke havde sat sig i Besiddelse af det befæstede Punkt ved Ballum. — Den første Deel af Banen, nemlig fra Flensborg til Ballum, vilde da komme til at gaae i Retningen fra Sydøst til Nordvest og saaledes i det Hele taget ikke være i Disfaveur af Forsvaret; især naar den, efter at have passeret Crusaadalen ved Kobbermøllen, dirigeres imod Nord til Kliplev og derfra i en flad Bue Sydvest om Apenrade, over Lygumkloster til Ballum; thi dens Afbenyttelse som Retraitelinie for de danske ved Bau opstillede Tropper vilde da være mere sikkert, end naar den føres directe paa Ballum.

Retningen af Banens anden Deel fra Ballum til Fredericia bliver i Hovedsagen fra Sydvest til Nordøst, der i det Hele taget maa betragtes som ugunstig for Forsvaret; dog faaer dette mindre at betyde, da man, som ovenfor udtrykkelig betinget, ganske er Herre over dens sydvestlige Endepunkt, Ballum, hvorfra den vil være at føre i en nogenlunde ret Linie til en Station tæt Nord for Kolding og derfra Syd om Gudsø-Passet over den meget lavvandede Vig ved Kidholmene — saaledes at den kan bestryges fra Koldingfjord — til Fredericia. — At dirigere den fra Ballum imod Nord over Ribe eller imod Vest over Skrydstrup og Steppinge vil ikke være rigtigt, da den derved vil komme til at føre mere directe ind i Flanken af en Stilling, som et dansk Armeecorps maatte have indtaget bag Koldingaa eller bag Haderslev Fjord og Dam.

Der kan opkastes det Spørgsmaal, om den her angivne Retning for Jernbanen imellem Flensborg og Fredericia er at foretrække for en directe Jernbane imellem disse to Punkter over Apenrade, Haderslev og Christiansfeldt i Forbindelse

med en Tverbane fra Ballum, dirigeret maaskee over Haderslev til Aarøsund, forsaavidt det af mercantile Grunde, eller fordi en befæstet Krigshavn anlagdes ved Ballum, blev nødvendigt, at dette Punkt ved en Jernvei sættes i Forbindelse med Halvøens Østkyst. Besvarelsen af dette Spørgsmaal er af saameget større Interesse, som Terrainet, hvorigjennem de nævnte Jernbanelinier føre, paa Grund af sin Beliggenhed imellem den danske Armees to Hovedoperationslinier over Fredericia og Als, altid under en Krigsføring paa Halvøen vil blive Skuepladsen for vigtige strategiske Operationer og det, hvad enten det er i den danske Armees Besiddelse, eller det er besat af Fjenden. — Jernbanen over Ballum bliver omtrent 8 Mil længere end den directe Bane, og naar det altsaa for den danske Hærfører gjælder om at faae Tropper og Krigsmateriel hurtigt befordrede fra Fredericia til Flensborg, for derfra muligt at befordre videre mod Syd, eller omvendt, ved en Retraite fra Baustillingen, at benytte Jernbanen til Befordring af en Deel af sine Stridskræfter, da vil hertil udfordres en Tidsforøgelse af omtrent 2 Timer, der i begge Tilfælde vist kan ansees som irrelevant, især naar den første Deel af Banen fra Flensborg gives den antydende Retning imod Nord over Kliplev, da dens Afbenyttelse som Retraitelinie for en Deel af den danske Stridsmagt i saa Tilfælde vil være tilstrækkelig sikkert ved de Tropper, der trække sig tilbage over Apenrade og Haderslev. For Fjenden derimod vil Tidsforøgelsen blive meget betydeligere; thi Communicationen paa den directe Bane langs Østkysten vil han fuldstændig kunne retablere, hvorimod dette ikke vil være Tilfældet ved Banen over Ballum, saa at til det Tab af Tid, som den forøgede Veilængde medfører, kommer det endnu langt betydeligere, som en om endog kun kort March ad sædvanlige Veie og dobbelte Ud- og Indladninger foraarsage. Da det nu, efter hvad tidligere er bleven bemærket, ved Anlæg af Jernbaner paa Halvøen er et overveiende Hensyn, saavidt muligt at forhindre og



vanskeliggjøre Afbenyttelsen af dem for Fjenden, saa vil man heraf see, at Jernbanen over Ballum med en stærk Befæstning ved dette Punkt er at foretrække.

Efterat saaledes Længdebanens Retning i Hovedsagen er  
 Jernbane bleven angivet igjennem det i militair Henseende saa vigtige  
 fra Fredericia, Terrain imellem Dannevirkestillingen og Knudepunktet Frede-  
 Ost om Veile ricia, bliver Spørgsmaalet nu om dens videre Fortsættelse imod  
 til Horsens, derfra over Nord. — Ifølge de i det Foregaaende udtalte almindelige  
 Passet ved Anskuelser og efter hvad der i flygtige Træk er bleven fremsat  
 Nybro til Aar- om Terrainets Beskaffenhed paa Halvøen i det Hele taget og  
 hus, Randers, dets Betydning for Krigsoperationerne, vil det uden videre  
 Hobro, Aal- Motivering være klart, at Jernbanen fra Fredericia ikke maa  
 borg og Fre- føres imod Vest ind i det aabne Terrain Vesten om Veile og  
 derikshavn. Horsens, omgaaende Stillingen Norden for den førstnævnte  
 By og uden directe Forbindelse med disse Byers Havne;  
 men at den derimod bør dirigeres directe paa Veile, maaskee  
 passerende Randsfjord saa tæt ved dens Munding ved Hols-  
 minde, at den her kan bestryges fra Søen, og ved Veile saa-  
 ledes, at den løber nær Fjorden Øst for Byen, hvorfra den,  
 efterat have passeret de mod Veile Fjord brat affaldende  
 Skrænter, maa føres over Plainen ved Hedensted til Horsens.  
 Ligesom Banegaarden ved Fredericia, hvis den ikke anlægges  
 i selve Fæstningen, naturligviis i ethvert Fald maa være  
 fuldstændigt sikkert og dækket ved fremskudte Befæstninger,  
 saaledes maa man med Hensyn til Anlægget af Stationen ved  
 Veile saavidt muligt sørge for, at den er dækket, saalænge  
 Stillingen der kan holdes, i ethvert Fald bør den være paa  
 den nordre Bred af Veile Aa, og hvad Banegaarden ved  
 Horsens angaaer, da maa denne anlægges Nord for Passet  
 over Hansted-Aa, altsaa Sydost for Hanstedgaard. Det vil i  
 det Hele taget, ved en Længdebane igjennem Halvøen, i  
 militair Henseende være en almindelig Regel, at Stationerne,  
 hvor Leilighed gives dertil, anlægges Nord for de Passe og

de til Forsvar imod Syd sig egnende Terrainafsnit, som Banen maatte passere.

Fra Horsens til Aarhus kan Jernbanen føres i to Retninger, enten følgende den gamle Landevei Øst om Solbjerg-Sø eller ogsaa Chausseen over Passet ved Nybro, derfra forbi Østergaard i næsten lige Linie til Landsbyen Stilling og derefter videre til Aarhus. — Denne sidste Retning maa i militair Henseende foretrækkes, deels fordi Banen derved vil komme til at gaae igjennem det stærke Terrainafsnit imellem Mos og Skanderborg Sø, og deels fordi der ad denne Vei vil gives bedre Leilighed til at afbryde Communicationen paa en kraftig Maade, saafremt Fjenden med overlegne Stridskræfter skulde udstrække sine Operationer til denne Egn af Jylland. Bane-gaarden ved Aarhus maa anlægges saaledes, at Adgangen til den kan beherskes fra Søen.

Med Hensyn til Jernbanens Fortsættelse videre imod Nord over Randers, Hobro og Aalborg til Frederikshavn, da er der fra det militaire Standpunkt ingen Anledning til at gjøre Betingelser med Hensyn til Retningen i Almindelighed. — Hvad Detailen af Banelinien angaaer, da maa denne selvfølgelig her, som paa hele den øvrige Strækning, bestemmes saaledes, at Jernbanen som Operationslinie betragtet overalt afgiver de størst mulige tactiske Fordele for et Corps, der har Front imod Syd, og dens definitive Fastsættelse bør derfor baseres paa en noiagtig militair Recognoscering af det paa-gjældende Terrain og være Resultatet af en omhyggelig Af-veien imod hinanden af de Fordringer, der i tactisk Henseende bør gjøres, og af de oeconomiske Interesser. — Jernbanen igjennem det nordlige Jylland over Aalborg vil afgive en ud-mærket Retraitelinie for et Corps, der har havt den Opgave saavidt muligt at standse Fjendens Fremtrængen igjennem Halvøen, da et saadant Corps — efter saalænge som gjorligt, uden at udsætte sig for at blive omgaaet og afskaaret, at have forsvaret de forekommende Positioner, senest Stillingerne



ved Randers og Hobro bag Gudenaa og Skjernaas og bag Onsildaa og Skalsaa — ved Hjælp af denne har sit Tilbage-  
tog til Nørre-Sundby bag Liimfjorden sikkert, hvorhen alt  
Jernbanemateriellet medføres, ligesom ogsaa Banen ved Af-  
brydelse af Broer etc. forinden Tilbagegangen successiv maa  
være gjort ubrugelig for Fjenden. Banegaardene ved Randers  
og Hobro bør selvfølgelig anlægges respective Nord for  
Gudenaa og for Onsildaa.

Hermed er altsaa Retningen af en i militair Henseende  
formeentlig rigtig anlagt continuerlig Længdebane igjennem  
Halvøen, forsaavidt der kan være Tale om en saadan, i  
Hovedtrækkene angivet. — Sidebaner til denne Længdebane,  
saafremt disse af mercantile eller militaire Grunde. maatte  
være ønskelige eller nødvendige, ville, efter hvad der i Al-  
mindelighed foran er udviklet, i Reglen kun kunne tilstedes  
efter en Retning fra Øst til Vest, og navnlig vil enhver  
Sidebane, begyndende fra Syd og gaaende i nordlig Retning  
igjennem Jyllands Midte eller Vestside, fra det militaire Stand-  
punkt være forkastelig af de samme Grunde, som tidligere  
ere blevene anførte imod en Længdebane igjennem Halvøens  
Midte eller Vestside. En Sidebane udgaaende f. Ex. fra  
Ballum eller et Punkt i Nærheden deraf og fortsat over Ribe  
og Varde til Skjern, for at sætte Jyllands vestlige Deel i For-  
bindelse med Ballum og Havnene ved Østkysten, kan altsaa  
ikke tilstedes. Derimod kan man fra det militaire Standpunkt

Jernbane  
fra Randers  
over Viborg  
til Hjarbek  
og fortsat fra  
Viborg over  
Holstebro til  
Ringkjøbing.

meget vel gaae ind paa en Bane, der løbende i vestlig Ret-  
ning bag Gudenaa og Skjernaas over Viborg sætter Randers i  
Forbindelse med Udskebningsstedet Hjarbek ved Liimfjorden.  
En saadan Bane vil i militair Henseende endog være ønskelig,  
da den uden at kunne blive Fjenden til væsentlig Nytte vil  
befordre den hurtige Transport af Mandskab og Levnetsmidler  
fra de godt befolkede og frugtbare Districter, Sallingland og  
Mors, ligesom den ogsaa vil kunne tjene til hurtigt at deta-  
chere en Tropestyrke til de i militair Henseende i det Hele

taget ikke uvigtige Terrainafsnit ved Liimfjorden. Fortsættes denne Bane fra Viborg over Holstebro til Ringkjøbing, da opnaaes, tillige uden Skade for Forsvaret, at sætte Jyllands vestlige Egne i let Forbindelse med Liimfjorden og Østkystens Havne.

Der staaer nu kun tilbage med nogle Ord at omtale Jernbane Anlægget af Jernbaner i Halvøens og Monarkiets sydligste <sup>fra Altona over Lübeck til Kiel</sup> Deel, Holsten og Lauenborg. — Den danske Stats Grændse i Forbindelse imod Syd er med Hensyn til sin militaire Beskaffenhed alt <sup>med Banen fra Lauenborg</sup> tidligere omtalt, og det vil erindres, at den ikke egner sig <sup>over Møllen og Ratzeborg til Lübeck.</sup> til noget haardnakket eller i længere Tid fortsat Forsvar; men derfor er den dog ikke uden militair Betydning, da man ved Udsigt til et Fredsbrud med Tydskland neppe kan eller vil abandonnere Holsten og Lauenborg, uden først at gjøre den Modstand, som ifølge Omstændighederne er mulig, og det i alt Fald ved en Krig paa Fastlandet, selv om Danmark ikke indvikles deri, altid vil være nødvendigt at dække Rigsgrændsen, for at forhindre enhver Krænkelse af det danske Gebet fra de krigsførende Armeers Side og for i det Hele at sikkre og forsvare Neutraliteten.

Den danske Hærstyrke, der skal udføre dette Hverv, maa indtage den tidligere omtalte Stilling fra Lübeck til Lauenborg, langs den mecklenborgske Grændse, i Forbindelse med et Observationscorps, opstillet bag den ved Elben godt dækkede Grændse imod Hannover, og med en paa den nævnte Flod stationeret Søstyrke. Ligesom man paa den danske Armees Opstillings venstre Fløi maa sikkre sig Besiddelsen af Lübeck, saaledes maa man paa den høire Fløi sikkre sig i det Mindste Hamborgs Neutralitet, om ikke paa anden Maade saa ved Vaabenmagt. I eller ved denne By vil derfor et større Corps være at opstille, der imidlertid maa staae i en let og hurtig Forbindelse med det langs den mecklenborgske Grændse opstillede, og hvis Retraite og Forening med Hovedstyrken, i Tilfælde af at den danske Armee nødes til at forlade Monar-



kiets Sydgrændse, maa være sikkert. Angrebet, hvorved denne Eventualitet indtræder, vil fra Vest efter Rimelighed blive ført over Hamborg eller Lauenborg, især hvis den der projecterede Bro over Elben, ved hvilken de lauenborgske og hannoveranske Baner skulle sættes i Forbindelse indbyrdes, bliver bygget, og fra Øst imod Lübeck-Lauenborger Linie's høire Fløi, fordi denne er den svageste, og fordi Berliner-Hamborger Jernbanen, der gaaer over Büchen og Bergedorf, fører herimod. I begge Tilfælde er altsaa Lübeck det første og naturligste Retraitepunkt for samtlige langs Elben og den mecklenborgske Grændse opstillede Tropper, det er her de lettest og sikkert ville kunne concentreres, for enten deelsvis at indskibes i Lübeck og Travemünde, eller for samlede at fortsætte den videre Tilbagegang igjennem det frugtbare, godt befolkede og, paa Grund af sin gjennemskaarne Beskaffenhed, til defensive Operationer bedst skikkede østlige Deel af Holsten til Kiel, hvorfra, saafremt man ikke her kan eller vil foretage Indskibningen af samtlige Tropper, Retraiten uforstyrret kunde fortsættes over Eckernförde til Slesvig. — Ifølge heraf maatte altsaa den i Hertugdømmet Lauenborg anlagte Jernbane, der ved Büchen krydses af Hamborg-Bergedorf-Berliner Banen, og som fra Byen Lauenborg over Möllen og Ratzeborg fører til Lübeck og altsaa løber langs med den østlige danske Dækningslinie, være sat i Forbindeelse med en Jernbane fra Altona over Oldesloe til Lübeck, og derfra igjennem den østlige Holsten over Plöner og Behler Sø være fortsat til Kiel, hvor alt Jernbanemateriellet, naar de danske Tropper forlade Holsten, maatte indskibes. — Saaledes som Forholdene nu ere, da man istedet for en Jernbane fra Altona over Lübeck til Kiel, har anlagt en igjennem den ufrugtbare og aabne Hedestrækninger i Holstens Midte gaaende Bane fra Altona over Elmshorn og Neumünster til Kiel, blive de danske ved Monarkiets Sydgrændse opstillede Tropper nødt til at foretage den langt misligere Retraite over Altona,



deels for derved at kunne benytte Altona-Kieler Jernbanen, og deels for at kunne sikkre denne, da Fjenden ellers ad den vilde kunne omgaae den danske Armee, der trak sig tilbage igjennem Østholsten. Men dette er ikke den eneste og største Ulempe, som Anlægget af Altona-Kieler Jernbanen medfører. Den er, navnlig ved Anlægget af Neumünster-Rendsborger Banen, at betragte som en fra Monarkiets Sydgrændse paabegyndt Længdebane igjennem Halvøen, hvis Forkastelighed fra det militaire Standpunkt tilstrækkelig i det Foregaaende er godtgjort, og hvis Farlighed for Staten ogsaa i politisk og mercantil Henseende turde være stor.

Den Feil, der i militair Henseende er begaaet, ved at man i sin Tid har givet Concession til Anlægget af Altona-Kieler, men især dog til Anlægget af Neumünster-Rendsborger Jernbanen, ligger dobbelt klart for Dagen, naar man betænker, at denne sidste Barte paa den bekvemteste Maade fører Fjenden lige til Portene af en af Rigets Fæstninger, uden at der endog dengang, da den blev bygget, og da man sandsynligviis er gaaet ud fra den feilagtige Anskuelse, at Rendsborg Fæstning vilde kunne sikkres os, er viist den danske Armee en lignende Begunstigelse ved Anlægget af en Bane, der førte fra Monarkiets nordlige Deel til Fæstningen. Denne Feil har man, da Rendsborg, efter hvad foran er oplyst, ikke vil kunne standse Fjenden, uafseet altsaa om den var vedbleven at være Fæstning eller ei, nu fortsat og forstørret ved at tilstede Anlægget af Forbindelsesbanen fra Rendsborg til Slesvig. Man er derved gaaet ind paa den i alle Henseender saa farlige, fra Rigets Sydgrændse begyndende og, om end ad Omveje, continuerlig fortløbende Længdebane; man har gjort det muligt for den overlegne fra Tydskland indrykkende Fjende meget hurtigt — i kortere Tid end det fra vor Side vil være gjørligt — at concentrere store Troppemasser i Hjertet af Riget og navnlig ogsaa muligt for ham, hurtigt og bekvemt at trække Forstærkninger og alle Slags Krigsfornødenheder til sig. —



Den eneste Betingelse, under hvilken man fra det blot militaire Standpunkt kunde være gaaet ind paa den stedfundne Ordning af Jernbanevæsenet i Holsten og Slesvig er den, at man for samtlige Baner i Monarkiet havde antaget en særegen Sporvidde, forskjellig fra den, som almindeligen anvendes paa Continentet; thi man vilde da, ved itide at bringe Transportmateriellet i Sikkerhed, kunne forhindre en over Rigsgrænsen fremrykkende Fjende fra at benytte Jernbanerne, selv efterat han havde besat Terrainet, hvorigjennem de ere førte; medens deres Afbenyttelse til det sidste Øieblik for os blev bevaret i sin fulde Udstrækning. Efterat Fastsættelsen af et saadant eget Spor var bleven forsømt ved Meddelelsen af Concessionen til de første i Monarkiet anlagte Jernbaner, den holstenske, lauenborgske og kjøbenhavn-roeskildske, havde man endnu i sin Magt, om ikke ganske saa dog for en stor Deel, at rette den begaaede Feil ved at knytte denne Betingelse til Anlægget af den nu under Arbeide værende sjællandske og den slesvigske Jernbane og derefter til alle senere Concessioner til Anlæg af Jernbaner i Monarkiet. Herved havde meget været vundet; thi Omlægningen af Skinnerne paa de 4 Miil fra Kjøbenhavn til Roeskilde vilde da nødtvungen være paafulgt, saameget mere som Bekostningen derved vilde være forholdsviis ringe, og det er ogsaa rimeligt, at en lignende Ombygning i alt Fald af Banen i Holsten tidligt eller seent vilde være bleven foretagen, da den ligemeget vilde være i Regjeringens og de holstenske og slesvigske Jernbane-Entrepreneurs Interesse. — Man havde da opnaaet, selv hvis de lauenborgske Baner forbleve uforandrede, at erholde en egen Sporvidde fra Altona og selv fra Lübeck af, saafremt disse tvende Byer maatte blive satte i Forbindelse ved en Jernbane. Den Afbrydelse i den continuerlige Forbindelse med Fastlandets sydligere Jernbanenet, som da vilde bevirkes ved Lübeck, ligesom nu ved Altona-Hamborg, vilde vel være til

nogen Ulempe med Hensyn til det commercielle og sociale Samqvem med Tydskland; men det Offer, der i saa Hensende blev bragt, vilde dog være aldeles underordnet ved Siden af de store militaire Fordele, som Adskillelsen imellem Danmarks og Tydsklands Jernbanenet vilde medføre og det saameget mere, som denne Adskillelse saavel i politisk som commercial Henseende, om ogsaa maaskee kun i ringe Grad, vilde bidrage til at knytte Holsten fastere til Danmark og saaledes medvirke til Statens indre Sammenhold. At Adskillelsen helst maatte bevirkes ved Rigets yderste Grændse, at altsaa Omlægningen af Banerne i Lauenborg af Regjeringen ogsaa maatte søges iværksat er en Selvfølge, og at dette Foretagende, eller i det Hele Forandringen af Sporvidden paa de faa nu i Monarkiet eksisterende Jernbaner ikke a priori maa ansees for noget saa Uoverkommeligt, at ethvert andet Hensyn derfor maa vige, synes at være tydeligt deraf, at man i Baden og England staaer i Begreb med at forandre enkelte der, med et fra de tilgrændsende Baner forskjelligt Spor, anlagte Jernveie og deraf, at man i Holland endog er gaaet ind paa at omlægge meget betydelige Jernbanestrækninger, for derved at bevirke en Tilslutning til de hollandske og tydske Baner.

---

Det ligger udenfor disse Bemærkninger Bestemmelse at underkaste Jernbanernes Betydning for Staterne og Nationerne en alsidig Betragtning. Hensigten med dem har kun været at belyse Sagen udelukkende fra den reent militaire Side og specielt med Hensyn til den danske Stat at forsøge paa at antyde, hvorledes Jernbanelinierne i denne bør dirigeres, og hvilke Hensyn der forøvrigt bør tages ved deres Anlæg, for at de skulle kunne svare til de militair-strategiske og tactiske Fordringer, hvilke Fordele de, naar dette finder Sted, ville



kunne yde, og hvilken Skade med Hensyn til Forsvaret og Fare for Staten de i modsat Tilfælde ville kunne bevirke.

De politiske og mercantile Forhold saavel som de finansielle Interesser, forsaavidt angaaer Anlægsomkostninger — der forøvrigt i et Land af Danmarks naturlige Beskaffenhed synes at maatte blive af forholdsviis underordnet Betydning — har jeg ikke dristet mig til at underkaste nogen i Detail gaaende Undersøgelse, og det er selvfølgelig kun ved at tage disse forskellige Forhold, i Forbindelse med Varetagelsen af Statens Forsvar, i tilbørlig Betragtning, det er først efter en omhyggelig Afveien af alle disse Hensyn imod hinanden, at det bedste Resultat, det for Staten mest hensigtssvarende Jernbanenet kan angives. — Imidlertid troer jeg at turde udtale, at det her angivne strategiske Jernbanesystem i det Hele taget vil findes at stemme baade med en for den danske Stat god Politik og med dens velforstaaede almindelige mercantile Interesser. Navnligen troer jeg, at Jernbaner anlagte paa Halvøen i Overeensstemmelse med de foran fremsatte Anskuelser, i Modsætning til den fra Rigets Sydgrændse paabegyndte, der i Forbindelse med Udlandets Baner værende og continuerligt imod Nord fortsatte Længdebane, ville findes, saavel directe som indirecte, at befordre Danmarks Uafhængighed baade i politisk og i kommerciel Henseende. Det er overhovedet en Sandhed, som man ofte maa anerkjende, og som i alt Fald for Danmarks Vedkommende synes at finde Stadfæstelse, at ligesom et Lands politiske og militaire Forhold altid staae i den nøieste Forbindelse indbyrdes, saaledes ere ogsaa Handelsinteresserne i Almindelighed for en stor Deel knyttede til de samme Betingelser som Krigsføringen. — De samme Veie, der aabne de fjendtlige Armeers Adgangen til Staten, ere ogsaa de, ad hvilke den politiske Indflydelse, det aandelige Tryk udenfra vil søge at skaffe sig Indpas, og de Forbindelseslinier i Staten, der ere de bedste, korteste og beqvem-

meste, og som føre igjennem de frugtbareste og mest befolkede Egne, ere ogsaa de, der fortrinsviis benyttes saavel til den sociale og mercantile Samfærdsel som til Stridskræfternes Befordring. — Handel og Krig søge begge, vel som oftest til forskjellige Tider, de samme Veie; der finder stor Overeensstemmelse Sted imellem Grundbetingelserne for deres Tilværelse; de ere — skjøndt den sidste altid i det Mindste i visse Retninger træder hemmende op imod den første — dog ofte paa en Maade at betragte som Bundsforvante. At dette i alt Fald under den nyligt tilendebragte Krig med Tydskland har været Tilfældet heri Landet er uomtvisteligt. — Det Handelsaag, hvori Danmark og navnlig Halvøen tidligere stod til Hamborg, og som aarlig har kostet Landet Millioner, der ere gaaede i Hanseaternes Lommer, blev under Krigen afkastet, og den directe Handel især paa England, der er Hovedmarked og det vigtigste Forbrugssted for vore Producter, blev kaldt tillive. Det hører nu vistnok til en god Handelspolitik at søge at befæste og udvikle dette ved Krigen frembragte gunstige Omsving i Danmarks Handelsforhold, og at et Jernbanesystem, anlagt omtrent saaledes som ovenfor antydet, dertil vil afgive et kraftigt Middel, behøver neppe videre at paavises. — Havnene ved Altona, Tønning, Husum, Ballum samt Aggercanalen for Liimfjordens Vedkommende ere de bedste Udskibningssteder i Monarkiet i den kortest mulige Afstand fra England og Vesteuropa. Disse ville ved de paa Sjælland og Fyen foreslaaede Baner i Forbindelse med de indre Søcommunicationer og Jernbanenettet paa Halvøen — navnlig Banen fra Kiel til Altona, der i Forbigaaende sagt ogsaa i kommerciel og social Henseende synes helst at maatte være gaaet over Lübeck, og Banerne fra Flensborg over Husum til Tønning og fra Flensborg til Ballum, fra Fredericia til Ballum og fra Aarhus over Randers til Hjarbek og til Aalborg — sættes i den letteste og hurtigste Forbindelse med



Monarkiets forskjellige Dele; medens man ved at holde de slesvigske og holstenske Baner uden Forbindelse indbyrdes, i alt Fald indtil Banerne paa Øerne og i Jylland vare anlagte og ved dem en livlig, directe Handel med Vesteuropa var tilveiebragt, havde forhindret Hamborgs Handels-Suprematie. Ved nu at tilstede denne Forbindelse har man givet Hamborgerne rig Leilighed til paany at drage Hertugdømmerne og Jylland ind i den gamle Handelsafhængighed, man har gravet en betydningsfuld Canal, ad hvilken saavel de aandelige som materielle Interesser ville drages imod Syd, og man har aabnet en Sluse for den politiske Strøm, som bestandig fra Tydskland af har truet med at oversvømme en stor Deel af den danske Stat, man har ved det mægtige politiske Binde-middel, som Jernbanerne afgive, knyttet Danmark fastere til Tydskland, letteliggjort og forøget Indflydelsen af det aandelige Tryk, den moralske Overvægt, som den store tyske Nation udøver og altid maa udøve over en saa liden som den danske.

Men maa man saaledes indrømme, at Danmarks velforstaæde politiske og commercielle Interesser ved de hidtil i Monarkiet stedfundne Jernbaneanlæg ei heller ere skete den Fyldest, som de burde, maa man erkjende, at disse Interesser i det Hele taget og i alt Væsentligt falde sammen med de militaire, da er ogsaa Opfordringen til behørigt at varetage Forsvarsvæsenets Tary, til ikke at skyde de Betingelser, som Krigsbestyrelsen maa opstille, tilside for maaskee at fyldestgjøre paastaaelige Entrepreneurers Fordringer og private Interesser — saameget desto større, da maa man endmere erkjende Vigtigheden af, saavidt muligt at raade Bod paa de tidligere begaaede Feil og i alt Fald Nødvendigheden af ikke ved de Jernbaneanlæg, som i Fremtiden maatte foretages, at fortsætte og forøge disse Feil. — Maatte disse flygtige Bemærkninger blot lidet have bidraget til at skaffe denne Er-