

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

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

Rettigheder

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

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

Nissen.

Om Jernbaneanlæg

i Tykland.

INDUSTRI-
FORENINGEN.

385.

1501

~~289~~

385

385

Om
Jernbaneanlæg i Jylland.

(Med tvende Kort.)

Bed
L. Nissen,
affsediget Oberst,
C. af D. og D. M.

Salget skeer, uden Fradrag af Trykningsomkostninger, til Fordeel
for den militaire Enkekasse af 1847; den ansatte Preis pr.
Exemplar er 24 Skilling N. M.



Kjøbenhavn.

I Commission hos C. M. Reizels Bo og Arvinger.

Trykt hos J. Davidsen.

1855.

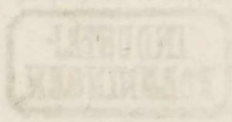
2m

Erpandanting i Jylland

(24. marts 1841)

1841
J. J. J.
J. J. J.
J. J. J.

Indholdet af denne Bog er
forbeholdt for den
forfatteren af den



Indholdet af denne Bog er
forbeholdt for den
forfatteren af den

Indhold.

- I. Indledning, og om Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst.
 - II. Betragtning over de paa Kortene viste Forslag A. og B. til Jernbanenøttet, fornemmelig under Hensyn til Opdyrkning og Communication.
 - III. Bedømmelse af de tvende Forslag, A. og B., fra militairt Standpunkt.
 - IV. Undersøgelse, hvorledes Sløifningen af en Jernbane kan udføres, naar den af Forsvarshensyn bliver nødvendig.
 - V. Udsigt over Omkostningerne til Udførelse af Forslaget Plan B., og Slutning.
-

1.

Indledning, og om Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst.

Endstjøndt Sagen om de jydste Jernbaneanlæg er i Løbet af nogle Aar rykket Afgjørelsen nærmere, foreligge hidtil alligevel væsentligen afvigende Anskuelser mellem Rigsdagen, eller dog en betydelig Deel af Folkethinget, og Regjeringen i Henseende til Valget af disse Veilinieer, og omendstjøndt Rigsdagen har ved Lov af 27de Juni 1853 stillet Pengevilkaarene for disse Veianlæg, og derhos henstillet til Regjeringen at afgjøre om Trækket deraf, blot antydende deres Hovedformaal: en Jernbaneforbindelse fra Hertugdømmet Slesvig, med eller uden Sidebaner, igjennem Nørrejylland til Frederikshavn, — og Rigsdagen derefter har under Finantsloven for 1855—56 bevilget 6000 Rigsdaler R. M. i Anledning af eventuelle Forhandlinger, betræffende Anlægget af en Jernbane fra Flensborg til Frederikshavn, — maa det ikke desmindre være Regjerin-

gen om at gjøre, saavidt skee kan, at naae under Løsningen af hiin Opgave de billige, paa Erfaring om Jernbanedrift ialmindelighed og paa Kjendskab til Provindsen Jyllands stedlige Forhold grundede Krav paa visse Belinier, som gjentagen have kundgjort sig i Rigsdagen. Endvidere vil, tør man antage, Anstuelserne af de Entreprenurer, med hvilke man underhandler om Udførelsen af Anlæggene, gjøre sig væsentligen gjeldende i Balget af disse omtalte nye Jernbanelinier, og det tør formodes, at disse Entreprenurens Agt — saasom de have Deel i Driften af de slesvigske Baner — vil især gaae ud paa, at bringe de jydske Jernbaner i Forbindelse med de slesvigske Baner, med Glensborg, medens der kan være Tvivl, om dette Udgangspunkt især og strax bør søges, eller hellere først og fremmest et andet, paa Jyllands Vestkyst, for de omtalte Anlæg. Endeligen skulle vi ikke mndlade at berøre, at Alee & Poulsen have i 1850 forelagt Offentligheden deres Forslag til et Jernbane-, Dampstibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig, fornemlig fra den commercielle Side taget, og at de militaire Krav til slige Færdselsveie have i 1854 fundet en omfattende Behandling ved Stjernholm. Der foreligge saaledes forstjellige og tildeels modstridende Anstuelser om Trækket af Jernbanelinierne i Jylland, og endnu staae Forhandlinger paa med de eventuelle Overtagere af disse Anlæg, og uvißt bliver det, om disse Forhandlinger ville svare til de Bedkommendes Forlangende eller Forventning.

Under disse nys ffildrede Omstændigheder har Forsat-

teren fundet sig tilskyndet, her at forelægge et Billede af, hvorledes Jernbane-Anlæggene i Jylland ville i deres Hovedtræk og svarende til de Hovedøiemed, der især bør bestemme dem, være at fremstille; han har dertil valgt den Bei, at behandle Sagen saa at sige forfra, og dette saameget mere som, hvad han saaledes udfandt, foiede sig heelt vel til de forhen udhævede, af Rigsdagen betegnede Hovedforbindelser, der bør søges opnaaede.

I Sagen om Jernbaneanlæggene i Norrejyland nemlig gjelder det ved Siden af Monarchiets Interesser i det Hele især hiin Provindses særlige Interesser, og Hovedformaalene, der saaledes træde for Dagen, ville vi foreløbigen samle under Benævnelserne: Opdyrkning, Communication og Forsvarsvæsen; Færdselsvei er en nødvendig Betingelse for Affætningen af Producterne, og jo mere Samfærdselen lettes, jo bedre vil Opdyrkningen svare Regning og fremmes; Affætningen vil blive fordeelagtigst naar den paa nemmeste Maade ledes hen til et Afftibningssted, hvor det naturligste, billigste og meest omfattende Forbindelsesmiddel kan komme til Nytte, den Søvei nemlig, med hvilken Monarchiets havomskyldte Provindser af Naturen er udstyret og begunstiget fremfor Fastlandsstaterne, og ville vi derhos udhæve, at Vesten — især England, dette Stormarked — og Norden — Scandinavien — ere de Handelsveie, vi i den paagjældende Sag fornemmelig maae have for Øie; men et Jernbanesystem lempet til disse Die- med giver desuden Udsigt til nogen Transithandel fra Østen til Vesten og omvendt; fremdeles vil til et saadant Jern-

banesystem knytte sig Personfærdselen, ligesaameget en betydelig Indtægtskilde ved Jernbaneforbindelsen som et nødvendigt Krav derved, naar den skal opfylde dens fulde Bestemmelse; men endeligen vil, aldenstund Sværdet maa staae Bagt ved Fredens Paulun, og forblive den Talsmand, som i sidste Instantz har at føre Staternes Sag og at afgjøre deres Skjæbne, Forsvarsvæsenets Krav til disse paagjældende Anlæg gjøre sig gjeldende i betydelende Maade, og ville vi her blot endnu sige saameget til Forsvar for denne Ansøgelse, at naar det kunde være ønskeligt at forhindre en Fjende i at gjøre noget Skridt paa den fædrelandste Jordbund; men naar dette nu engang ei lader sig gjøre, da maa det vel være klogt, at søge paa bedste Maade at forbeholde sig selv og derimod at betage denne Fjende Benyttelsen af Færdselsveie som Jernbaner, der frembyde Leilighed til med overveiende Hurtighed at forekomme ham i Besiddelsen af noget i militair Henseende vigtigt Punkt.

Efter disse indledende Ord skride vi til Udførelsen af vort Forsæt, at give i disse Blade en Udsigt over, hvorledes de nydste Jernbaneanlæg maae fremstille sig for at svare til de foranførte Betingelser. Nylig have vi som en væsentlig Betingelse ved Jernbaneanlæg udpeget tjenlige Afstigningssteder; Jyllands Østkyst er dermed forsynet; i Nord haves Frederikshavn, men paa Vestkysten stiller dette Forhold sig mindre gunstigt. Vel gjør Aggercanalen sig meer og meer gjeldende som en søgt og fordeelagtig Søvei i Vesten, men Vanddybden der er ringe, den er underkastet

bethdelige Forandringer ved Naturvirkninger, og den maa ialtsald, hvor nyttig den end tør være for Limfjordens Egne, synes utilstrækkelig for den hele paagjeldende Provinds; nemlig fra Limfjorden sønderester finde vi paa hele Strækningen af c. 25 Mile indtil Provindsens sydlige Grændse ifkun Ringfjording Fjord, hvor Indløbet dog er for vanskeligt, af for ringe Dybde og underkastet for hyppige Naturforandringer til væsentlig at kunne komme i Betragtning som Udfibningssted for Provindsen eller ved denne Leilighed; og ikke førend i Syd, faa Mile fra Jyllands Grændse, træffe vi Hjerting, der frembyder en god Rhed og allerede nu har nogen Skibsfart, men behøver et Havnænlæg for at kunne svare til den Hensigt at være i Syd Jyllands Hovedaffibningssted.

Dette Havneanlæg tør alligevel antages for at blive hverken særdeles vanskeligt eller bekosteligt, og de efterstaaende Bemærkninger om Forholdene der ville yderligere oplyse, at der er al rimelig Udsigt til, at Hjerting Havn fyldestgjørende vil kunne svare til denne nyligen antydede Bestemmelse, at være et Hovedudgangspunkt for Skibsfarten vesterpaa eller især paa England.

Det er først i denne Beliggenhed, at Nordsoen ophører med hine skadelige Tilstandinger, som yttre sig paa Aggercanalen ved at forandre Farvandet, og som ved Ringfjording Fjord have i Tidens Løb flyttet Udløbet mere og mere sydefter; derimod Udløbet fra Hjerting, navnlig Graadyb, har holdet dets Dybde i Mands Minde og det saakaldte Molledyb der, hvilket turde være beleiligere at be-

seile, har i de senere Aar endog fordybet sig. Dampffibet Queen, som i dette Foraar, indtil Begyndelsen af Juni, har gjort fire Reiser paa England, er ligesaa stort som de største, der fare mellem England og Tønning; det maaler 175 Fod Længde, er af $116\frac{1}{2}$ spanske Commercelæsters Størrelse og tager 300 Kreaturer og c. 100,000 Pd. Gods. Det stikker med Ladning 11 Fod dybt og har ingen Vanskelighed fundet ved at gaae Dybet ind eller ud, om ogsaa, hvad vi ville antage, det har ved fuld Last benyttet Mellemtiden, mellem Lav- og Høivande, til denne Fart. Hvis der alligevel maatte være nogen Tvivl om, hvorvidt Hjerting og Indløbet derhen kan svare til de Krav, der bør gøres til et saadant Afstigningssted vesterpaa, da vil man blot have til Prøve at sætte Dampffibet Jylland igang derfra i ugentlig Fart paa London, hvilket sikkert vilde svare god Regning, saasom Queen har for sine fire Reiser havt en Fragt af c. 18,000 Rigsdaler R. M.; men allerede de Offere, som man har gjort i Hjerting-Egnen ved Anlægget af Landingsbroen, vise noksom, at Interessens for saadan Fart paa England har vedligeholdt sig. Efter de forklarede Omstændigheder kan der ikke være Anledning til at søge Udgangspunktet for de jydskke Jernbaner længere sydpaa end Hjerting, f. Ex. i Ballum, for hvilket efter Rigsdagsforhandlingerne fra Aaret 1853 kan antages at herske eller at have herstet en Mening; baade vilde dette Sted medføre en ikke ubetydelig større Længde Jernbane, men der vilde ogsaa dertil behøves et særdeles vanskeligt Dæmningsanlæg, der næsten kan kaldes et herkulist Arbeide, for her at danne en

Havn; maaskee gjør man Regning paa, at ved Anlægget i Ballum vil i Aarenes Løb tilkøbes Marskland, men ogsaa Høe Bugt ved Hjerting tilbyder Leilighed til Inddigning af flere tusinde Tønder Marskland og Tønden gjælder paa disse Egne 6 à 700 Rigsdaler R. M. Havneanlægget ved Hjerting bliver det mindst bekostelige og derhos tilstrækkeligt til Hensigten, medens endog et Havneanlæg ved Strandby, en Miil længere mod Syd, allerede kommer til at staae dyrere. Naar Engländerne for det første see, at en Prøve med ugentlig Dampskibsfart fra Hjerting lykkes, vil Forbindelsen nok vedligeholde sig, især naar Fyrskib med Lodser udlægges for at kunne seile Dybet ind om Ratten og nogle smaa Fyr sættes paa Land, og da vil Lysten til at sætte Capitaler i de jydskke Jernbaneanlæg ei udeblive.

Støttet paa de fremstillede Oplysninger antage vi, at et Havneanlæg ved Hjerting m. v. vil give det paa Jyllands Beskæftigelse endvidere og særdeles nødvendige Afstigningssted vesterpaa.

Betragtning over de paa Kortene viste Forslag A og B til Jernbanenættet, fornemmelig under Hensyn til Opdyrkning og Communication.

I det Foregaaende have vi viist, at Hjerting bør formeldes et Havneanlæg m. v. gjøres til det sydlige Jyllands Hovedassikbningssted paa Vestkysten; denne Betingelse fastsat tage vi, nu og herefter henvisende til de hosføiede Kort og først og fremmest til det med A betegnede Blad deraf, Hjerting til Udgangspunkt for en Jernbanelinie derfra ad Varde til Fredericia, og naar da Jernbaneforbindelsen fortsættes igjennem Tjen, hvilket neppe vil udeblive, vil denne og nysnævnte jydsk Linie, i Forbindelse med den sjællandske Jernbane, frembyde den beleiligste Vej igjennem de nævnte Ølande og Jylland til den Havn paa Monarchiets vestlige Kyst, som, hvad Seiladsen paa Hull, Lowestoft og London angaaer, fuldt kan kappes med Tønning eller Husum, medens den ligger beleiligere for den her paa pegede Provinds, nemlig Jylland og især dets sydlige Deel, end hiint sidstnævnte Sted eller Tønning; iøvrigt vil denne hidtil paaviste jydsk Jernbanelinie fremme Opdyrkningen af hvad mindre bebyggede Egne findes i Midten og i Vest af Landet paa det Strog, hvor den er anlagt. Men vi gaae nu over til den Linie, der maa være af fortrinnsviis Nytte til Jyllands Opdyrkning, nemlig den viste Linie fra Hjerting og Varde

til Viborg og Hjarbek, der fører igjennem de hidtil mindst dyrkede Egne og derhos gjennemstjærer de Abredder og Englande, som Bardeaa, Ommeaa, Skjærnaa, Storaas og Skiveaas frembyde; den maa ogsaa især virke til Dvæghandelens Opblomstring, idet denne vil finde i Hjerting et tjenligt Afstibningssted ialtsald for den sydlige Deel af Provindsen, medens Hjarbek ved Liimfjorden kan være Afstibningsstedet for dens nordlige Deel, og det vil kunne sees paa Kortet, at baade den nu paaviste Linie og den tidligere antydede er til begge Sider tildeelt et pæsseligt Oppland; hine paagjældende Egne have hidtil savnet et saa fordeelagtigt Afstibningssted, som Hjerting kan blive, og med tiltagende Opdyrkning ville de mere og mere behøve det.

Den næste Jernbanelinie, vi ville have at nævne, bliver Forbindelseslinien mellem Viborg og Aarhus, over Randers, der vil forbinde Liimfjordens frugtbare Egne med Aarhus, som kan blive Afstibningsstedet i Øst for deres Producter, det være sig til den ligeoverfor beliggende svenske Kyst, til Hovedstaden eller til Østersøen; eller omvendt, om man vil, faaer Østkysten derved en tjenlig Forbindelse med Liimfjorden og Aggercanal; denne nysomtalte Jernbanelinie slutter sig til vor allerførst paaviste Linie i den sydlige Deel af Jylland ved en Jernbanelinie langs Østkysten, fra Aarhus over Horsens og Beile til Fredericia. Endeligen have vi for Provindsens nordlige Deel antydet Banen fra Knudepunktet Randers over Hobro til Aalborg, og fra hinsides Liimfjorden til Frederikshavn; dette sidstnævnte Steds fordeelagtige Beliggenhed for Handelen paa en betydelig

Deel af Sverrigs Bestkyst, Christiania Fjord og overhovedet det sydlige Norge, er iøienfaldende.

Det foreliggende Jernbanenæt tilbyder, som Kortet A øiensynligen viser, Færdselsvei mellem Aarhus og Viborg-egnen, og herfra vesterpaa til Varde og Hjerting, og atter fra Varde i Øst til Fredericia; desuden er dette sidstnævnte Sted forbundet med Aarhus ved en directe Jernbanelinie langs Kysten og dens Kjøbstæder. Der vil altsaa saaledes i rigelig Maade blive Leilighed til Godstransport og Personfrekvents mellem Aarhus ved Kattegattet og Hjarbek ved Limfjorden, og videre Forbindelsesvei derfra til Hjerting ved Nordsøen, og ikke mindre derfra til det lille Belt; det samme gjelder om de Landstrøg, hvorigjennem disse Jernbaner føre, samt om det Opland, der til disse tør henregnes. Den betydeligste Deel af dette Opland er Egne, hvor den saaledes vundne, lettede Communication til tjenlige Afstigningssteder vil tilsvarende oplive den sparsomme Opdyrkning tilligemed Qvægavlen; ligesaa har Jernbanenættet sørget for Communication i Nord med Frederikshavn. Hvad Forsvarsvæsenets Krav angaaer, da ligger Jernbanelinien paa Østkysten i Armeens naturlige Operationslinie; Jernbanelinien fra Aarhus over Randers til Viborg og ligesaa Linien fra Fredericia til Varde kunne ligeledes agtes for hensigtsmæssige til Forsvarsoperationerne, men den Farlighed, der i saa Henseende flæber ved Linien Varde-Viborg, vil kunne i paakommende Tilfælde ophæves i lignende Maade, som ved anden Leilighed vil findes berørt herefter; endeligen vil det hele her givne, omfattende

Jernbanenæt kunne strax eller i Tiden, formedelst Jernbaneanlæg fra Fredericia over Kolding og igjennem det Slesvigske ved Haderslev og Apenrade, sættes i Forbindelse med Flensborg og den slesvigske Transversalbane derfra til Tønning. Saaledes havde vi da paa Kortet A et Jernbanenæt for Jylland, som det allerhelst burde være; alligevel knytter sig endnu en anden væsentlig Betingelse til dette foreliggende Udkast, nemlig om det vil kunne svare Regning, om ikke Anlægscapitalen vil blive for stor, thi ogsaa Guldets kan man kjøbe for dyrt, siger Dødsproget.

Naar vi danne efterstaaende Oversigt af Veilængderne, hvoraf dette givne Jernbanenæt er sammensat, da faaes:

Fredericia=Varde=Hjerting	14	Miil.
Varde=Biborg=Hjarbef	16 $\frac{1}{2}$	—
Biborg=Randers=Århuus	10 $\frac{1}{2}$	—
Århuus=Horsens=Veile=Fredericia	13	—
Tilsammen	54	Miil.
Hertil kommer Banerne Randers=Hobro=Ålborg	10	—
Limfjorden=Frederikshavn	8	—
Ialt	72	Miil.

Anlægscapitalen regnet til 350,000 Rigsdaler R. M. pr. Miil, hvilket ialtsald vilde være for lavt for Linien paa Østkysten, udgjør for hine 54 Miil allerede det flækkelige Beløb af næsten 19 Millioner, foruden hvad ellers kunde tilkomme, og hvis Jernbanenættet udvides til de sidst beregnede 72 Miil for jelve Provindsen, vil denne Anlægs-capital stige omtrent en Trediedeel endnu; men hertil kom-

mer endvidere c. 14 Miil for Tilslutningen fra Fredericia ad Kolding igjennem det Slesvigste til Glensborg, hvoraf Begyndelsen findes antydet paa det her omtalte Kort; og lægge vi til hine 72 Miil, saa at sige egentligen jydskte Jernbaner, disse 14 Miil for Forbindelsen med de slesvigste Baner, saa udkommer det anseelige Tal af ialt 86 Miil Jernbanelinie.

Alligevel kunne disse Beiliner henlægges under forskjellige Afdelinger. De først opsummerede 54 Miil i det sydlige Jylland stille vi forrest i Rækken og tillægge høist Betydning, saasom det navnlig ere disse Linier, hvormed især sigtes til Opdyrkningens Fremme og til Befordring af Udførselen i Vest, hvorhos de frembyde al ønskelig Leilighed til Fregvents mellem Viborg = Egnen og Aarhus og langs Østkysten til Fredericia og derfra til Hjerting, og ligesaa mellem disse Egne indbyrdes, hvortil kommer den forhen antydede, til endeel af disse Anlæg knyttede Beleilighed ved militaire Operationer. Næst hine 54 Miil lade vi i Vigtighed følge de beregnede 18 Miil Jernbane til Frederikshavn, fordi der for endeel haves mindre Op- land til Opdyrkningens Fremme og derhos adskillig Leilighed tilvands til Communication med Havet, medens deres Betydenhed ligger i Forbindelsen med Frederikshavn og det forhen omtalte Samkvem med det sydlige Norge og endeel af Sverrig, i hvilket jo Frederikshavn har endeel forud for Aarhus, der henhører til vor første Afdeling. Af mindst Betydenhed agte vi de forømtalte 14 Miil Forbindelselinie mellem Fredericia og Glensborg, thi med de hidtil omtalte

Affskibningssteder i Vest, Nord og Øst maa selve Jyllands Larv allerede være tilstrækkeligen fyldestgjort, og Forbindelsen med Flensborg eller de slesvigske Baner, og derved med de holsteenske, kan ved Siden af de forhen antydede Udgangspunkter ikke være nogen Nødvendighed, men vil især tjene til Personfrevents og kunne gavne Opdyrkningen i Slesvig og maaſkee medføre nogen Transithandel med Norden. I militair Henseende er denne Linie alligevel ikke uden Betydning; beliggende i eller nær vor naturlige Operationslinie langs Østkysten bør den nødvendigviis udgaae fra Fredericia Fæstning.

Under de foreliggende Omstændigheder turde man spørge: „Kan da ikke ialtsald hiin viste Jernbaneforbindelse i den sydlige Deel af Jylland, hvortil bruges ialt 54 Mil, nemlig Forbindelsen med Udgangspunktet Hjerting, af Liimfjorden, Aarhus og Fredericia og Forbindelsen indbyrdes mellem disse Steder, — kan ikke denne Leilighed til Samfærdsel og Anledning til fremadskridende Opdyrkning faaes for lettere Kjøb? — Ere blandt mere de militaire Krav, der knytte sig til disse Færdselsveie, saa overveiende, at dette paagjeldende Jernbanenæt bør ufravigeligen fremstilles under Jernbaneanlæggene for Jylland? — Svarer den positive Nytte, vi kunne i militair Henseende høste af disse Jernbaneanlæg, svarer denne til de tilsyneladende saa betydelige Offre i pecuniair Henseende, og er denne positive Nytte i militair Henseende saa betydende, at vi ei tør, naar nu hine Communicationer staae til Foretagelse, hvorved Provindsen Jyllands Hjælpesilder skulle fremkaldes, saa-

rende til Tidens Krav, — frasalde dem i saadan Guldstændighed, og enten lempe dem bedre til Pengevilkaarene eller ialtsfald sørge for, at hvad Iffefordele monne flæbe ved andre Beiliner kunne paralyseres, kunne forebygges og tilintetgøres, naar Krigsskuepladsen udbreder sig til den paagjældende Provinds, der jo dog ei heller ligger lige ved Landets Fastlandsgrændse, hvorfra vel disse fjendtlige Besøg især maae komme? — Man har sagt os, at der behøves meget gjort for Statens Forsvarsvæsen, for dens Befæstninger, — man har forklaret, at Kjøbenhavns Befæstning behøver nødvendigen, og jo før jo hellere, Udvidelse og Forstærkning, baade mod Landsiden og Søsiden. Endnu er Ulykken i 1807 i Mandsminde, og naar vi nu end ikke ville fæste Vid til dem, der raade til at opgive Kjøbenhavn som Fæstning, men tvertimod holde med de Andre, der mene, at dette vilde være et farligt Experiment, som letteligt kunde koste Rigets Krone, — saa maae vi, naar da ikke Alt kan gøres paa eengang og naar den, som vil gjøre Alt paa eengang, gjerne Intet faaer gjort itide, agte det for rigtigst, at spare i Jylland hvad skee kan ved denne Leilighed og hellere at foretage Udvidelsen af Hovedstadens Befæstning."

Naar vi nu ikke formaae at afvise det Rimelige i denne Tale, og derhos især ønske, at holde os til de Ord om Udvidelsen af Kjøbenhavns Befæstning, da bør vi være saa meget villigere til at lempe ogsaa hine militaire Krav til de nydste Jernbaner efter Omstændighederne ellers, og lide paa den i Udsigt stillede gode Stemning for Statens

Forsvarsværten paa anden Maade, og det er til Løsningen af denne Opgave vi nu ville skride.

Det i Tableau A. foreliggende Forslag frembyder hovedsageligen tvende Tværforbindelser, Transversalbaner, fra Aarhus til Limfjorden og fra Fredericia til Hjerting; derhos ere disse tvende Tværbaner forbundne ved tvende Længdebaner, den ene langs Østkysten, den anden i Landets Midte. Men denne nordlige Tværbane staaer til at naaes i lettere Maade, ad kortere Vej, naar vi derhos, ladende Jernbanen langs Østkysten blive borte, bringe den nordlige Tværbane i nærmere Forbindelse med Jernbanen i Midten af Landet. Ligesaa vil den sydlige Bane kunne bringes i noiere Forbindelse med hiin Midtbane, der fremdeles vil sammenknytte disse tvende Tværbaner; Bladet B. fremstiller et saadant Jernbanenæt. Denne Combination bestaaer egentlig af en igjennem Landets Midte fort Længdebane fra Hjerting ad Varde, over Omme-Na og Silkeborg til Aarhus, der ved Sidebaner er fra Omme — saaledes ville vi kalde denne Station — forbunden med Fredericia, og fra Silkeborg med Viborg og Limfjorden. Disse antydede Tværbaner turde, hvad Handelsforbindelsen angaaer, være tilfredsstillende; derhos gaae betydelige Længder deraf igjennem eller berøre nær de Landstrækninger, der meest behøve Opdyrkning, saaledes Randbølhede og Græthehede, og det samme er Tilfældet med Forbindelseslinien gennem Landets Midte, mellem Stationerne ved Omme-Na og ved Silkeborg. Disse Beiliner ville, formedelt bedre Leilighed til Afsetning, befordre Dvægavl og Melkeproductioner i

de mellemliggende Englande, som de for endeel gjennem-
 skjære; de ville ligeledes bringe det Brændselsmaterial i Priis,
 som nærliggende, betydelige Tørvemoser tilbyde, lignende
 som man har seet dette ved Jernbaneforbindelsen mellem
 Neumünster og Rendsborg. Naar vi derhos agte paa den
 Leilighed til Personfrekvents mellem Aarhus- og Viborg-
 Egnen og Egnen ved Fredericia og Hjerting, som disse
 Communicationer frembyde, naar vi paa Kortet overstue
 det betydelige Opland, der tør henregnes til disse Jern-
 banelinier, medens den Vandvei, Østfysken har allesteds,
 som Liimfjorden i betydelig Udstrækning afgiver, og som
 Vestfysken ikke mangler aldeles, forbliver for den øvrige
 Deel af Landet, og medens dette i lignende Maade kan
 finde Anvendelse paa Landet nordfor Liimfjorden, — saa
 turde Jernbanenettet paa Tableau B., med de forhen om-
 talte, der indtegnede Linier i Provindsens sydlige Halvdeel
 allerede kunne gjelde for, at fyldestgjøre i antagelig Maade
 Landets Tarv og Behov i disse fornævnte Diemed. Jyl-
 lands Østfyst, eller dog den sydlige Halvdeel deraf, og
 ligesaa den nærliggende Deel af Fyen, bringes derved ad
 Jernbane — den mindst bekostelige Communication til-
 lands, som ikkun Søveien overtræffer i denne Henseende —
 i Forbindelse med Afslibningsstedet Hjerting og ligesaa
 Midten af Provindsen, medens for en tilsvarende og betydelig
 Deel af det nordlige Vestland især forbliver Liimfjorden
 med Aggercanal til Afslibningssted. Mangen Vinter vil
 Søfarten fra Hjerting kunne gaae ikkun med kort Afbryd-
 ning lige ad Lowestoft i England o. s. v., medens Sø-

veien igjennem Rattegattet og norden om Jylland er vanskeligere og farefuldere, og naar Søen er aaben paa Vestkysten ved Hjerting kunne Expeditionerne fra Østkysten, Sundet og Østersøen have at vente endnu nogle Uger efter aabent Vand, saaledes som Erfaring har viist iaar ved Afgangen af Grønlandsfareren „Nordby“ fra Fanøe.

Til den hidtil især omtalte, paa Tableau B. viste Jernbaneforbindelse i Landets sydlige Halvdeel ville vi, af Hensyn til de her forhen udhævede, af Rigsdagen udtalte Grundbetingelser ogsaa slutte den antydede Linie i dets nordlige Halvdeel fra Biborg ad Hobro til Aalborg, med dens Broforbindelse over Liimfjorden og den fortsatte Jernbanelinie derfra til Frederikshavn; saaledes ville vi have naaet denne for Handel og Personfrekvents med det sydlige Norge og en betydelig Deel af Sverrigs Vestkyst især beleilige Havn, hvorfra Farten, lignende som fra Hjerting paa Vestkysten og vel end bedre, kortest Tid om Vinteren hindres ved Is, i Sammenligning med Provindsens øvrige Havne; endeligen ville vi paa det nu især omtalte Tableau B. ligeledes vise Forbindelsen med de flæsvigste Bæner i dens Begyndelse fra Fredericia. Ogsaa paa Jernbanelinierne af dette Tableau kan gjøres Anvendelse af den ved Tableau A. givne Fordeling af det udfundne Milemaal under visse Slags af Jernbanelinier, hvortil vi lænere hen skulle komme tilbage. Jovrigt behøve vi neppe at tilføie, at det foreliggende Udkast af Beiliniær ifkun viser Grundtrækket deraf i det Hele taget og ei skal gjelde i det Enkelte.

Førend vi gaae videre ville vi nemlig her berøre med saa Ord nogle Jernbanelinier, vi andetsteds have seet bringe i Forslag, forsaavidt disse Baner ikke allerede her forhen omtaltes eller paavistes i Anledning af det givne Tableau A. Saaledes har været foreslaaet en Jernbane mere directe fra Viborg til Aarhus, og herfra en Jernbane sydpaa, i Afstand af rigelig en Miil strygende forbi Horsens og Beile, i Forbindelse med en Linie fra Snoghøi til Hjerting, hvilken den gennemskar i omtrent 4 Miils Afstand fra den nævnte Fæstning — see Plan A., hvor disse sidstnævnte Linier ere viste omtrentligen — og førende i forbedte Maade videre til Flensborg. Det vil alligevel sees ved Sammenligning med Kortet B., at saadanne Linier ei ville kunne virke saa fordeelagtigen for Opdyrkningen i dens Forbindelse med Afsetningen, som f. Ex. den paa Kortet B. viste Linie igjennem Midten af Landet, fra Varde til Omme og Silkeborg og fra Silkeborg til Viborg, medens hos hiint Forslag Veien til det nærmeste Afkibningssted i Vest, til Hjerting, ialtsald ei vilde blive kortere end efter Plan B. En anden Gang har været nævnt en Sidebane fra Viborg over Holstebro til Ringkjøbing; men enten vi nu vil betragte denne Linie, der ligeledes findes paa Kortet A. betegnet, eller den der ligeledes viste Linie til Ringkjøbing med en mod Landets Midte rettet Vei-ning, saa viser det sig øiensynligen, at slige Veie ei kunne tjene saa fordeelagtigen for Opdyrkning i Forbindelse med Afsetning, som den paa Kortet B. dragne Linie igjennem Landets Midte.

Vi skulde nu gaae over til nærmere at undersøge hvad Beilængde det paa Kortet B. forestillede Jernbanenæt vil udgjøre, og saaledes allerførst den allerede forhen overstillede Glasſe eller Slags deraf, nemlig Vinierne i den sydlige Deel af Jylland, og det viser sig da, at Hoved-Transversalbanen kan omtrentligen regnes:

Hjerding=Varde=Omme	8 Miil.
Omme=Silkeborg	7 "
Silkeborg=Århuus	6 "
	21 Miil.

og Sidebanerne:

Fredericia=Omme	8 $\frac{1}{2}$ —
Silkeborg=Viborg=Hjarbet	6 $\frac{1}{2}$ —

Giver i endelig Sum 36 Miil, hvilke træde istedetfor de forhen under dette Slags beregnede c. 54 Miil, og med hvilke 36 Miil vil, holde vi for, være for det første, i antagelig Maade fyldestgjort Jyllands Lærv og Krav hvad Opdyrkning og Communication vedrører; derhos ville de Jernbanelinier af anden Glasſe eller Slags komme til at udgjøre, see videre Tableau B.:

Fra Viborg ad Hobro til Ålborg	10 Miil
og fra Viimsfjorden, over hvilken derhos bliver at trække en Bro, til Frederikshavn	8 "

Som forhen under dette Slags, saa atter her c. 18 Miil; ligesaa forbliver Jernbanelinien fra Fredericia til Flensborg, som vi henlagde under Jernbanelinierne af tredje og sidste Glasſe eller mindste Bigtighed i Ordenen, med de forrige

c. 14 Mil, og i sammenlagt Sum for alle tre her paa-
gjeldende Glasfer Jernbaner erholdes 68 Mil.

Om hertil bliver at foie en og anden Sidebane endnu,
maa henstaae til Fremtiden at afgjøre om.

Men derved vil være gjort Afkald paa en betydelig
Deel af de Krav, som Forsvarshensynene kunne gjøre til
disse Communicationer, hvilke Krav især fremstilledes paa
Plan A. i Forbindelse med Hensyn til Opdyrkning og Af-
sætning; men hvad værre er, det turde saa være, at ved
dette paa Kortet B. viste Jernbanenæt heste Bessaffenhe-
der, der endog kunne gjøre disse Communicationer farlige
under Forsvarshensyn, naar Krigen udbreder sig til Jylland.
I det Følgende ville vi forsøge at drøfte disse Forhold og
at lede til ialtfald at møde og forekomme hiin Fare, naar
den truer med at gjøre sig gjeldende, for saaledes at be-
lægge Antageligheden for Forsvarsvæsenets Bedkommende
af dette samme foreliggende Forslag, naar nu engang, alle
Omstændigheder bragte i Regning, ei faaes kan, hvad for
Forsvarshensynenes Skyld især kunde være ønskeligt.

III.

**Bedømmelse af de tvende Forslag A. og B.
fra militairt Standpunkt.**

Den Forfatter hos os, som har underkastet Forsvars-
hensynene ved Jernbaneanlæg en Drøftelse, er Major v.
Stjernholm i hans fornævnte Skrift: „Om Jernbaner, be-
tragtede fra et militairt Standpunkt, med specielt Hensyn
paa den danske Stat“; vi have ved anden Leilighed *) givet
en Udsigt over dette Skrift, og derhos søgt indtrængende
at gøre gjeldende de militaire Krav ved Jernbaneanlæg,
og ligeledes ialmindelighed til Landsforsvaret, ved derhos at
fremføre hvad vi i saa Henseende isærdeleshed fandt os til-
fjyndede at tilføie. I de foregaaende Afdelinger af den
nu forehavende Udarbeidelse have vi antydet de Omstæn-
digheder, der synes at gøre det mere end tvivlsomt, at
disse militaire Krav til de jydsk Jernbaneanlæg vil naaes
deres Fuldstændighed ved Siden af de industrielle og
commercielle, og vi ville derfor nu skride til at undersøge
fra det militaire Standpunkt, hvad Fordele de paa Pla-
nerne A. og B. givne Jernbanenæt hvert for sig tilbyde og
hvad Mangel eller Fare derved hester, samt hvorledes Virk-
ningen heraf kan forekommes itide.

En Jernbanelinie fra Fredericia til Hjerting medfører
den Fordeel, at et Troppecorps, der maatte have det Hverv

*) Glyveposten 1855, Nr. 32 til 35.

at operere i Varde-Eggen, staaer derved med et Tidsmaal af 3 a 4 Timer i Forbindelse med denne Fæstning, hvorfra Jernbanen bør udgaae, og som altsaa ligesaa let og hurtigt vil ad denne Vej kunne foretage Sendelser til denne Kant eller til Vestsjystens Egne; men saasnart Fjenden har sat sig fast ved Varde og etableret sig paa den derfra, efter Plan B. ad Omme og Silkeborg til Aarhuus eller Viborg, eller efter Planen A. mere directe til Viborg, udgaaende Jernbane, og saafremt han har været istand til at forsyne sig med Transportmateriel til Færdsel paa Jernbanen — vi maae forudsætte, at Banens eget Transportmateriel vil være bragt i Sikkerhed — da vil han i Løbet af faa Timer kunne naae Midten af Landet og i en halv Dag Viborg eller Aarhuus og kunne forurolige disse Egne, medens vor Hærstyrke maa antages concentreret paa Østsjysten i vor naturlige, ved Forbindelsen med Derne og vore Depots og Befæstningsanlæg betingede Operationslinie, hvor efter Plan B. ingen Jernbane findes; og fandtes den end der, som efter Plan A., fra Fredericia til Aarhuus, Randers og Viborg, her sammeustodende med den paa samme Plan A. viste Linie Hjerting-Viborg, maatte det alligevel være høist usordealagtigt og farligt, om Fjenden kunde ad en Jernbane fra Varde til Viborg, Plan A., eller ad en Jernbane Varde-Ommes-Silkeborg til Aarhuus eller Viborg, Plan B., kappes med os i strategiske Marscher og komme vor Hærstyrke i Glænde og Ryk. Hvorledes vilde det være gaaet den kjække General Rye under hans berømmelige Tilbagetog fra Rolding til Aarhuus og videre til Kysten, hvorfra han

indskibede sig for at gaae Heltedoden imøde under Udfaldet fra Fredericia, hvorledes vilde det være gaaet, isald Fjenden saaledes havde med nogen betydelig Afdeling kunnet komme ham i Forskjøbet paa denne antydede Marschlinie!

Alf disse Betragtninger fremgaaer, at hine Baner langs Midten af Landet, hvad enten det nu blev Linien Hjerting-Barde-Viborg, see Kortet A., eller Hjerting-Barde-Omme-Silkeborg o. s. v., see Kortet B., kunde blive høist farlige for Landets Forsvar under Kamp paa den jydske Halvøe, hvor ønskelige de end monne være i Fredens Dage til Opdyrkningens Gavn; de kunne altsaa blot tilstaaes i Fredstid eller saalænge Krigstheatret ikke har udbredt sig ind over Jyllands Grændse, og de bør altsaa være saa godt som borte i Feidetid; men hvorledes kan dette lade sig gjøre? Det vil naaes, naar vi sikkre os fast Fod i nogen saadan Jernbanelinie og herved hindre Fjenden i letteligen at sætte sig i Besiddelse deraf, — og naar vi derhos, formedlst anden tjenlig Forberedelse, sikkre os det Formaal, at kunne itide gjøre Jernbanen ubrugbar til Fjandselen.

Men skulle vi da dertil have be kostelige Fæstningsanlæg? Svaret bliver nei! Vi kunne slippe langt lettere end saa, baade i Udgift for det behøvende Anlæg og i Troppestyrken til Besætning deraf; det gjelder jo navnlig blot at sikkre sig Herredømmet over et vist bestemt og continuerligt Veispor for at kunne afbryde og ophæve dette ved at sloise en tilstrækkelig Deel deraf. Dette vil allerede være opnaaet ved Bortskaffelsen af klækelige Længder af dette Veispor eller af disse Jernstinner, samt ved Ødelæg-

gelsen af de tilhørende Underlag, hvorved det Øvrige og det Hele vil være gjort ubrugbart som Jernbanelinie; men saadant maa kunne skee naarjomhelst nødvendigt bliver og maa staae til at udføre i et passende Tidsløb, og vil det havende Transportmateriel til Jernbanens Brug og Benyttelse derved yde os et veltjenligt Hjælpemiddel til at bringe hine Jernbaneskinner i Sikkerhed.

Allerede tidligere, ved Veilighed af den givne Oversigt af Major v. Stjernholms foransorte Skrift, have vi fremsat den Mening, at til lignende Viemed og selgeligen ogsaa til det nu paagjeldende, vil tjene en Taarnbesættning med 6 a 8 Kasemattranoner og de fornødne Artillerister derved, samt et Compagni Infanterie, nemlig til foreløbigen at standse en fremtrængende Fjende adskillige Dage i Benyttelsen af en Jernbanelinie, idet han ikke der, som ved en anden Bei, ligesom ad Omvei kan gaae over Marken og omgaae dette Punkt, men maa anlægge en Kunstvei for at gaae frem med de Locomotiver v. s. v., hvoraf han maatte være kommen i Besiddelse. Uden et saadant besættet Punkt staae vi Fare for, at Fjenden, isald det var lykkedes ham at forskaffe sig eet eller nogle Locomotiver samt et Antal Waggons, kan, ved rast at trænge frem dermed paa selve Jernbanen, sætte sig i Besiddelse af hele Linien eller dog af en betydelig Deel deraf; derimod vil ved dette besættede Punkt hans Fremgang paa Jernbanen standses for det første, og vil derved gives os Tid til at udføre Jernbanens Sloisning i fornøden Maade, naar vi nemlig tilige have en disponibel lille Troppestyrke i Omegnen for

at holde Die med Fjendens Foretagender. Taarnbefæstningens Besætning tør ikke opgive denne Post førend hiint Formaal er opnaaet, om den end derved maatte falde i Fjendens Bold; derimod kan den, efter at have opfyldt sit Hverv, gaae tilbage ved tillige at sprænge Befæstningen.

Til saadan Sikkring af den omtalte Jernbane ville vi anbefale tvende deslige befæstede Punkter, det ene paa et, svarende til den valgte Jernbanelinie og de andre Localiteter udseet Sted, nord for Varde; det andet paa et af de stedlige Forhold noiere betinget Punkt af Længdebanelen igjennem Landets Midte, efter Plan A omtrent paa Halvveien af Jernbanelinien til Viborg, efter Plan B i Egnen af Silkeborg.

Ved sliig Forberedelse til Sikkring og Sloisning af Jernbanen langs Landets Midte i hiints sydlige Halvdeel, hvad enten den nu maatte være som Plan A eller Plan B viser, vil, haabe vi, det Anstød være fjernet, som nogen saadan Jernbane ellers vilde give ved Forsvarshensynene, hvorom vi her forhen have givet en Antydning.

Det er viist af Major v. Stjernholm, hvad Fordeel en Jernbane langs Østkysten i vor sandsynlige Operationslinie, altsaa som efter Plan A fra Fredericia til Aarhuus, kan yde os under Halvoens Forsvar, og ligeledes dens videre Fortsættelse til Randers og Viborg; under et Tilbage-
tog vil den lette Trainets Transport, den vil tjene os til at forekomme Fjenden i hans mulige Fremgang langs Landets Midte o. s. v., aldenstund han der ingen Jernbane har; den vil i Forbindelsesveien mellem Randers og Vi-

borg give et tjenligt taktist Element til Forsvar af Stillingen der. Hos Forslaget paa Plan B ere disse Fordele opgivne og er ingen saadan Jernbane i den sandsynlige og naturlige Operationslinie; ifkun Vandveien kan der i nogen Maade bøde paa dette Savn. Forhen omtaltes den Indflydelse Jernbaneforbindelsen mellem Fredericia og Varde, det være efter Plan B ad Omme, eller efter Plan A mere directe, kan udøve ved Krigsoperationerne; alligevel kan ogsaa Forbindelsesveien Fredericia-Omme-Silkeborg og derfra til Aarhus eller til Viborg, efter Plan B, tjene os under militaire Hensyn til Færdselsvei, men naar Jylland er Krigstheatret vil denne Tilbefordring altfor let kunne vendes til vor Skade til at den bør bestaae. Altsaa, hvad enten en Jernbanelinie langs Østkysten have efter Plan A, eller mangler efter Plan B, saa bør de forskjellige der viste Jernbanelinier langs Landets Vidde beholde deres antydede, preciaire Character, nemlig hovedsageligen forblive Vei for Fredstider, som bør være sløiset som Jernbane, saasnart Krigens Gang paa Halvøen giver Anledning dertil, hvilken Demolition man vil have at sikre sig i forklarede Maade; men er selve Jernbanelinien sløiset forbliver der blot en Colonnevei, som oprindeligen bør være anlagt muligst smal og let chausseret; og saadan Færdselsvei have allerede forhen i Landet, baade af chausserede Veie og af gamle Veie; hiin forblevne Colonnevei efter Jernbanens Demolition kan saaledes ikke være af synderlig Betydning under militaire Hensyn, saameget mere, som Broanlæggene derpaa og hvad hertil henregnes kan, bør

samtidigen med Skinnesporet ødelægges; det er denne omtalte, af militaire Hensyn uskriveligen nødvendige Ødelæggelse i fornøden Maade af nogen Jernbane langs Landets Midte saasnart den dertil stillede Betingelse indtræder, hvilken de oftnævnte, fortificatoriske Anlæg maa betrygge — og disse Anlæg behøve blot en svag Besætning paa de antydede Steder — tilligemed det lille Observationscorps, som skal holde Die med Fjendens Foretagender, og bør derhos den behøvende Arbeidsstyrke, udrustet med de fornødne Apparater til Demoleringen være paa rede Haand; til Lettelse af Demoleringen ville tjenlige Constructioner kunne anvendes ved Befæstelsen af Jernskinnerne paa Underlagene, og i lignende Viem ved Broconstructionerne; de behøvende Locomotiver og Godsvogne til Transporten af de optagne Jernskinner bør selvfølgelig have i Beredskab. Det vil under saadan Forberedelse fra vor Side ei kunne blive gjort for Fjenden eller kunne bringe ham Nytte, at omgaae f. Ex. den faste Post ved Varde formedelst et nyt Jernbaneanlæg ad en Omvei, og selv om han forsøgte paa, at føre sine til Stedet bragte Locomotiver og Waggons over Mark og Eng, under Anvendelsen af alstens Hjelpemidler, for saaledes omgaaende hiint faste Punkt at naae Jernbanelinien, vil — hvis Alt er behørigt forberedet paa vor Side — Tiden ikke kunne betages os til i omtalte Maade at gjøre Jernbanelinien ubrugbar, og tillige at ødelægge Broanlæggene og bringe Locomotiver og Vogne i Sikkerhed; men er Jernbaneforbindelsen ophævet mellem Varde og Viborg, det være ad Omme og Silkeborg efter Plan B.

eller mere direkte efter Plan A, da ville de forblivende Re-
ster Jernbane fra Fredericia til Omme og fra Silkeborg til
Aarhus, see Plan B, ialtsald ei kunne være til Nytte for
Fjenden.

Den fortsatte Midtbane, det være fra Viborg eller
fra Randers, ad Hobro, til Aalborg og videre mod Nord,
enten efter Plan A eller B, holde vi udenfor disse Betragt-
ninger, saasom ikke slige Forsvarshensyn, som de forhen
omhandlede, kunne der gjøre sig gjeldende; det Samme fin-
der Anvendelse paa Jernbaneforbindelsen mellem Fredericia
og Glensborg, i det mindste i Hovedsagen; den maa falde
i eller ialtsald nær ved vor naturlige Operationslinie under
Krig paa Halvoen og vil blive at demolere saafremt Om-
stændighederne tvinge os til for en Tid at rømme Slesvig;
men hvorledes i saadant Tilfælde kan være at forholde med
denne fra Fredericia udgaaende Jernbanelinie, vil tilstræk-
keligen fremgaae af det Følgende; særegne Anlæg agtes der-
til ei nødvendigt.

Förinden vi give Slip paa det her forehavende, sær-
skilte Omme af vor foreliggende Afhandling om de jydsk-
e Jernbaneanlæg, bør vi endnu omhandle det Middel til at
vanskeliggjøre en fremrykkende Fjende Benyttelsen af fore-
findlige Jernbaner, som ligger i Anvendelsen af en afvi-
gende Sporvidde fra den i de længere tilbage beliggende
Landsdele gangse Sporvidde, altsaa i dette Fald en for-
andret Sporvidde imod hvad de slesvigsk, de holsteensk og
de tydske Baner have; dette Middel, som er angivet af

Major v. Stjernholm, gjør altsaa Locomotiver og Bogne fra hine Baner uanvendelige paa de her paagjeldende.

At Hjenden kunde i saadant Fald bestemme sig til at omlægge den ene Længde Jernbaneskinne af de omtalte jydskke Jernbanelinier, for saaledes at gjøre dem tjenlige til sit Brug, turde vel under en raff Gang af Krigsoperationerne neppe kunne bringe ham Fordeel, endstjøndt øvede Jernbanearbeidere ifkun behøve faa Timer til at omlægge et hundrede Allen Jernskinner paa deres Underlag; derimod mene vi, at man ikke tør lide paa, at ikke en driftig Hjende kunde forsyne sig med et passende Antal Locomotiver og Bogne til denne afvigende Sporvidde og bringe dem tilstede til Brug*), og vi troe derfor ikke, at disse Betragtninger tør forandre de af os her forhen foreslaaede Forholdsregler; iøvrigt troe vi, at naar Middelet af den afvigende Sporvidde ei bragtes i Anvendelse ved de slesvigskke Baner, da vil det ligesaalidt blive brugt ved de jydskke, idet man her vil ønske at forbeholde Lettelsen af eens Sporvidde ved Forbindelsen med de slesvigskke Baner, formedelst Jernbanelinien fra Fredericia til Flensborg.

*) Saaledes foranstaltede Dyrørsregjeringen i 1850 1200 Fod Brolængde til under et Angreb at passere Skien.

Undersøgelse, hvorledes Sloifningen af en Jernbane kan udføres, naar den af Forsvarshensyn bliver nødvendig.

Men, kunde man sige, kan denne foreslaaede Sloifning af Jernbanen skee i den behøvende Længde, naar det gjelder; kan den virkelig være at tilendebringe i rimelig Tid under Hensyn til Tiemedet, at forekomme at en fremtrængende Hjende sætter sig i Besiddelse af Jernbanelinien; vi ville forsøge at besvare dette Spørgsmaal paa nogenlunde fyldestgjørende Maade.

Paa en Jernbane bør Skinnernes Dimensioner og deraf flydende Bærekraft og Vægt staae i Forhold til den Vægt=Quantitet, som man agter at fremføre paa Jernbanen ved Hjælp af Locomotivets Arbeidskraft; de fornævnte Dele ville derfor komme til at staae i gjensidigt Forhold; jo mere Styrke Skinnerne gives, jo større Last kunne de bære og jo større Arbeidskraft behøver det til denne Lasts Fremførelse bestemte Locomotiv. Uden at behøve at indlade os videre paa hvad Slags Skinner man saaledes vil bestemme for den især til Demolering i paakommende Tilfælde bestemte Jernbanelinie, tør vi antage, at hiint gjensidige Forhold mellem Skinnernes Dimensioner og Vægt paa den ene Side og Locomotivets Arbeidskraft paa den anden Side vil danne sig saaledes, at med 8 Locomotivtog, hvert førende 20 Godsvoagne, ville Jernskinnerne af

1 Miils Længde, altsaa de to Linier Jernbanestinner af Strækningen af en Miil, kunne transporteres og altsaa den ene Længde deraf, eller den ene Side Jernstinner af samme Strækning formedelst det halve Antal, nemlig paa 4 Locomotivtog eller Trains. Endvidere antage vi en Miils Længde, 24,000 Fod d. M., forsynet med 8000 Underlagstømmer for Jernstinnerne, nemlig 8000 Tværbjælker af omtrent 5 Tommers Tykkelse, 10 Tommers Bredde og 9 Fods Længde. For at vinde Tid agte vi at indskrænke Demoleringsarbeidet til at optage, paalæsse og bortskaffe den ene Side Jernstinner af visse Længder af Jernbanelinien, og dernæst at gjøre saameget af det tilhørende Underlagstømmer ubrugbart, som i samme Tid kan overkommes; derhos ville vi lade urørt visse Mellemlængder mellem de forømtalte, i antydede Maade demolerede Linier. Ved Demoleringen af en Jernbanelinie paa 4 Miil forbliver saaledes den første Miil urørt; paa den næste Miil bortskaffes den ene Sides Jernstinner; den følgende Miil springes atter over ved Demoleringen, men paa den fjerde Miil optages igjen den ene Side Jernstinner; dernæst og ifølge med disse Arbeider ophugges endeel af Underlagstømmeret paa de optagne Længder; vi ville gjøre Regning paa den halve Deel deraf. Paa denne Maade vil den continuerlige Sporvei paa 4 Miils Længde være afbrudt, og for at istandsætte denne Færdselsvei igjen maatte Hjenden tilveiebringe 2 Miil enkelte Jernstinner og lægge dem paa 2 Steder fordeelte paa Underlagene, hvoraf 8000 Stykker nye bleve at foranstalte. Ved Udførelsen af fornævnte

Demoleringsarbejde vil altsaa Færdselen paa de 4 Miil Jernbane være ophævet, og denne Beilinie tilstrækkeligen demoleret som Jernbane; Broanlæggene derpaa og hvad Egnende være kan skulle tillige ødelægges.

For at udfinde, hvad Tid der vil medgaae til at løst tage en Længde Jernskinner fra dens Fyrretræs Underlag, opstille vi den Sats, at en Jernbaneskinnne paa 15 Fods Længde, antaget til c. 250 Punds Vægt, som er befæstet i hver Ende paa en Tværbjelke samt paa 4 mellemliggende Tværbjelker, paa hvert Sted ved 2, altsaa ialt 12 Jernhager, der blive at udtrække, — løstages af 6 Mand i Løbet af 5 Minuter til Optagning, og at samme Jernskinnne bæres af andre 5 Mand i 10 Minuter en Bei af 1200 Fod samt paalæses der paa den til videre Bortskaffelse i Beredskab staaende Godsvogn; der vil altsaa paa saadan Maade medgaae 15 Minuter eller et Kvarteer for den opgivne Afdeling af ialt 11 Mand til Optagelsen af en Jernskinnne paa 15 Fods Længde og sammes Transport paa 1200 Fods Beilængde og Paalæsning paa Godsvogn. Den enkelte Skinnelinie paa 1200 Fods Udstrækning vil saaledes bestaae af 80 Jernskinner paa 15 Fod hver, og til at løst tage disse 80 Jernskinner, hembære dem i 1200 Fods Afstand og der læsse dem paa Jernbanens Godsvogn, alt i Løbet af et Kvarteerstid, udtræves folgeligen 880 Mand; de 80 Jernskinner give derhos Læs for 4 Godsvogne. Den enkelte Længde Jernskinnne af en Miil, eller 24,000 Fod, vil altsaa efter det udfundne Forhold af en quart Times Arbejde ved 80 Jernskinner eller 1200

Gods Længde for de 880 Mand, medtage 20 Qvarter eller 5 Timer for denne Arbeidsstyrke til Løstagning af Skinnerne samt deres Transport til og Paalæsning paa Godsvogne til videre Bortskaffelse paa Jernbanen, og vil dermed belastes 80 Godsvogne, eller 4 Trains paa 20 Godsvogne; for hvert Train er at regne et Locomotiv, og de 4 Trains ville altsaa komme til at afgaae i Løbet af 5 Timer, efterhaanden som de optagne Jernskinner ere paalæssede.

Omtrent i samme her forhen udfundne Tid af 5 Timer bør et hensigtsstjenligt Antal Underlag eller Tværbjelker af den optagne Miil Skinnelinie ophugges saaledes, at Resten deraf ei kan være brugbar til at afgive Underlag for de tvende paralleltløbende Linier Jernskinner, hvoraf Jernbanen bestaaer, men af hvilke i den paagjeldende Udstrækning dog den ene Skinnelinie er bortskaffet, som nylig forklaret.

Til Udførelse af dette Arbeide forestille vi os den under Demolering værende Miil Jernbane deelt i 20 Dele paa 1200 Fod hver, hvoraf vi maae indskrænke os til paa omtalte Maade at ophugge hvert andet Underlag eller 200 Stykker. Til Beregning af dette Arbeide antage vi, at 4 Mand behøve henved 10 Minuter til paa forklarede Maade at ophugge et Underlagstømmer af nævnte Sort og beskrevne Bestaaffenhed, og rigelig 5 Minuter til derefter at begive sig de 1200 Fod hen til den næste Afdeling paa 1200 Fod; der medgaae altsaa 15 Minuter for de 4 Mand til at ophugge et Underlag af den under Demolering værende Afdeling samt at opstille sig paa den næste Afdeling til

Fortsættelse af dette Demoleringsarbejde, og folgeligen vilde 800 Mand i samme Tid ophugge de dertil bestemte 200 Stykker Underlag af den første Afdeling paa 1200 Fod, og opstille sig til Arbejde paa den næste Afdeling paa 1200 Fod, og maa altsaa saaledes disse 800 Mand i Løbet af 20 Gange 15 Minuter eller 5 Timer have tilendebragt den tilsigtede Ophugning paa de 20 Afdelinger eller Længder af 1200 Fod hver, nemlig den Miils Længde, hvor i samme Tid den ene Side Jernskinner optoges og bortskaffedes.

Alligevel vil paa hver til Demolering bestemt Miil Skinnelinie behøves forud indrettet, altsaa ved første Anlæg, 2 Bigesteder for eet Train, for der at kunne opstille de Trains, som efterhaanden ville være at sætte i Virksomhed til videre Bortskaffelse af de optagne Skinner, og forudsætte vi hver anden Miil af nogen saadan til Demolering bestemt Jernbanelinie, som den foromtalte Linie, forsynet med tvende slige Bigesteder; ogsaa disse Bigesteder af den under Demolering tagne Miil ville være at sløise samt de tilhørende Underlagstræer at ophugge, alt i forbedte Maade; desuden have vi foresat os at ødelægge samtidigen hvad Broanlæg eller deslige maatte foresindes paa den under Demolering tagne Miil. Naar vi for disse nu omtalte Arbejder tillægge en Time i den forhen udfundne Arbejdstid, komme vi til det Resultat, at i Løbet af 6 Timer vil en Arbejdsstyrke af 1680, med Befalingsmænd o. s. v. at regne 1700 Mand, kunne løstages, henbære til og paalæsse paa Godsvoagne til videre Bort-

skaffelse formedelst Locomotivtrain den ene Linie Jernskinnene af et Jernbanespor af en Miils Længde tilligemed af de tvende Vigesteder, hvormed denne Miil forudsættes forsynet, og tillige kunne ophugge og gjøre ubrugbar hvert andet, altsaa det halve Antal Underlagstømmer af denne omtalte, med Jernskinneres Borttagelse foretagne Banelængde, samt kunne samtidigen ødelægge Broovergange, som paa bemeldte Udstrækning af en Miil kunde være; imedens ville de optagne Jernskinner blive videre bortskaffede paa henved 5 Trains — her tillægges eet Train mod forhen for de optagne 2 Vigesteder — til det dertil udseete Sted af Jernbanelinien før der at bringes i Sikkerhed, altsaa her f. Ex. til den nordlige Ende af den foromtalte Jernbane, naar Demoleringen er begyndt i sammes sydlige Ende, og ville de naae dette Tilflugtssted med den Hurtighed, Jernbanefærdselen tilbyder. Saafermt ellers Jernbanen maatte være bygget med mere vægtige Skinner end forhen beregnedes, nemlig istedetfor der med Skinner af henved 17 Pd. pr. Fod, f. Ex. med Skinner af henved 21 Punds Vægt pr. Fod, da vil denne Vægtforøgelse alligevel kunne gaae paa de forhen beregnede 5 Trains, der ansættes kun med lav Belastning, og vil altsaa ei fremkalde flere Trains, ligesom ei heller mere Mandskab vil behøves ansat til Demoleringens Udførelse i de dertil beregnede 6 Timer.

I det Foregaaende planlagde vi Demoleringen af 4 Miil Jernbanelinie saaledes, at første og tredie Miil skulde forblive urørte, men derimod anden og fjerde demoleres. Til Demoleringen af denne anden Miil beregnedes nyligen

6 Timer, og samme Tid vil altsaa være at ansætte til Demoleringen af den fjerde Miil under de selsamme Bilkaar i alle Maader; alligevel behøves Mandskabet fra den første Demolering eller fra den anden Miil, dertil befordren til den næste Demolering eller fjerde Miil, hvilket rigtignok skeer formedelst Jernbanetog, men dette Mandskab behøver desuden uogen Hviletid; ved at tillægge for dette en Mellemtid af 2 Timer mellem de tvende Demoleringer komme vi til det endelige Resultat, at med den her forhen angivne Arbeidsstyrke kan paa den forklarede Maade i Løbet af 14 Timer en Jernbanelinie paa 4 Miil Længde gøres ubrugbar, hvorhos vi forudsætte, at de 10 Locomotivtrains, som derved til Jernskinnernes Bortskaffelse behøves, ville være paa rede Haand, deels fra Jernbanens Drift, deels ved det under Hensyn til Demolering i Beredskab holdte Tillæg dertil; ved videre fortsat Demolering paa den følgende dertil udseete Strækning af c. 4 Miil ville disse Trains alligevel kunne have Retour til Brug ved Arbeidet.

At øvede Jernbanearbeidere og Haandværkere ville ulige hurtigere tilendebringe nogen saadan Demolering af en Jernbane, maa være utvivlsomt; vi maatte derved dog især gjøre Regning paa mindre øvede og aldeles uøvede Arbeidere; men ved Hjælp af endeel øvet Mandskab, fordeelt blandt hele Arbeidsstyrken, maae Demoleringsarbejderne kunne ventes tilendebragte i væsentligen kortere Tid og med mindre Arbeidsstyrke end her forhen beregnedes.

Den foranstaaende Undersøgelse tør, haabe vi, tjene til

Belæg for, at Demoleringen af en Jernbane vil, under de foreslaaede Forberedelser af flere Slags, nemlig: ved et lidet Befæstningsanlæg, ved forud indrettede Vigesteder paa visse Linier og desuden ved Anvendelse af hensigtsmæssige Constructioner, baade ved Jernbaneværket og Broovergangene, endvidere ved Forraad af de fornødne Locomotiver og Godsvogne samt naar derhos den behøvende Arbejdsstyrke, forsynet med tjenlige Redskaber, er i Beredskab, — at denne Demolering vil da i alle Tilfælde være behørigen sikket og kunne tilendebringes i saa kort Tidsløb, at den farlige Charakter med Hensyn til Forsvarsforholdene, som ellers maatte heste ved nogen saadan Jernbane, maa kunne ansees for at være fjernet og hævet, endskjondt ikke de Fordele indvindes derved, som Jernbaner ellers kunne yde ved Forsvaret; i hiin Henseende ville vi endnu tilføie, at den forehavende Demolering af en Jernbane af længere Udstrækning ogsaa vil uden Vanskelighed kunne udføres i en fuldstændigere Maade, end her forhen lagdes til Grund ved vore Undersøgelser, naar man indskrænker sig til, at gjøre de første 4 Miil ubrugbar ved Sloisning af kortere Længder, end her forhen antydedes, og derefter fortsætter Demoleringen i fuldstændigere Maade; til Arbejdet paa disse første 4 Miil vil isaafald medgaae betydelig kortere Tid, istedetfor forhen 14 Timer nu vel kun 6 eller færre til de 4 Miil, og vil man saaledes alligevel have imedens fjernet den continuerlige Jernbane de 4 Miil fra Hjendens Stilling, og kunne benytte den vundne Tid og det allerede havende Forspring — thi det er Selvfølge, at Demoleringen ei tør

udsættes indtil Fjenden har med betydelig Styrke kunnet sætte sig fast ved den paagjeldende Jernbanes Begyndelse — til at udføre den videre Udelæggelse i fuldstændigere Maade end forhen ved vore Undersøgelser lagdes til Grund for de anstillede Beregninger. At det under Omstændigheder som de foreliggende vil kunne baade Fjenden at istandbringe igjen en demoleret Jernbane — om ogsaa han dertil kunde tage Materialierne fra nogen anden Jernbanelinie, som iøvrigt derved vilde demoleres, og ellers forskaffe sig det behøvende Transportmateriel — kunne vi ikke antage, thi baade turde en activ Modstander gjøre ham dette vanskeligt, ogsaa vilde Fjenden ialtsald i kortere Tid end til saadan Refection maatte medgaae, kunne ved almindelig Marsch naae Maalet for sin Operation.

Saaledes haabe vi, at have fyldestgjørende besvaret det i Løbet af de foreliggende Betragtninger om de jydske Jernbaner stillede Spørgsmaal: om den forestaaende Sloisning af en vis Jernbanelinie kunde i mødendefald være at tilendebringe i rimelig Tid under Hensyn til Diemedet, at forekomme at en fremtrængende Fjende sætter sig i Besiddelse af Jernbanelinien; og vende vi nu tilbage til det egentlige Emne for vore Forslag eller Betragtninger.

Udsigt over Omkostningerne til Udførelse af Forslaget Plan B., og Slutning.

I de foregaaende Afdelinger af dette lille Skrift bestræbte vi os for at vise, at Hjerting bør gøres til Udsiftningsstedet for den paagjeldende, sydlige Deel af Jylland; vi udviklede ligeledes de Grunde, der tilskyndede os at forelægge det fremstillede Jernbanenæt B., til hvilket vi herefter ville henholde os; derhos tillagde vi de med 36 Miil planlagte Linier i Provindsens sydlige Deel overveiende Vigtighed fremfor de øvrige og ville desaaarsag her betegne dem som Linier af 1ste Glassee, medens vi kalde de udkastede 18 Miil i Provindsens nordlige Deel, hen til Frederikshavn, Jernbanelinierne af anden Glassee, og benævne Linierne af tredie Glassee de ansatte 14 Miil Forbindelseslinie mellem Fredericia og Flensborg, saaledes ordnende disse Jernbaneanlæg efter deres indbyrdes Vigtighed. Naar vi paa den ene Side viste ved disse Jernbanelinier i Provindsens sydlige Halvdeel Fordelen deraf for Opdyrkning og Communication til Provindsens Larv, antydede vi ikke mindre paa den anden Side deres Ufordeelagtighed med Hensyn til Forsvarsvæsenet, at derved opgives Jernbaneforbindelsen i vor Operationslinie langs Østkysten mellem Fredericia og det vigtige strategiske Punkt Aarhus, samt pegede hen paa, hvor farlig en Jernbane igjennem Landets Midte kan vorde for Forsvaret, og at den hoved-

jageligen bør forblive Bei for Fredstider; derfor udviklede vi de Midler og Forberedelser, hvorved hiin farlige Characterer for Landets Forsvar kan hæves, og godtgjorde tilsidst, at Sløisningen af en sliq Bane kan staae til at udføres i tilsvarende Tid.

Saaledes holde vi for, at disse Jernbanelinier af 1ste Glassee efter Tableau B. maae gjelde for et praktist Forslag til Jernbaneanlæggene, der nærmest og allerførst bør ventes udførte i Provindsen Jylland, og ville vi derhos betegne Forbindelsen tværs igjennem Landet og langs dets Midte, mellem Viborgeggen og Aarhus, mellem Aarhus og Hjerting — det med Havn udstyrede Hjerting — og tillige med Fredericia Fæstning som nødvendige Hovedbetingelser derved, tilligemed de militaire Forholdsregler til i mødende Fald at sløise de Linier deraf, som kunde være farlige for Landets Forsvar. Til Slutning maae vi derfor især ønske at give en omtrentlig Udfigt over Udgiften af denne nu omtalte Deel af Jernbaneanlæggene i Jylland, og ville vi her forsøge at give Læseren dette saa godt, som med de Midler, der i Diebliffet ere til vor Benyttelse, kan være gjørligt.

•Rigsd. R. M.

Til Havneanlægget ved Hjerting udkastes	200,000.
og derved til Fyranlæg paa Land for Indseilingen	10,000.
den forhen specificerede Jernbanelinie Hjerting=	
Varde=Omme, Omme=Silkeborg og Silkeborg=	
Aarhus, 21 Mil, Anlægscapitalen regnet til	
350,000 Rigsd. R. M. pr. Mil, udgjør . .	7,350,000.

Lateris 7,560,000.

Rigsd. R. M.

Transport 7,560,000.

og de sammesteds specificerede Sidebaner, Fredericia=Omme, Silkeborg=Biborg=Hjarbek, 15 Miil, ligesaa à 350,000 Rigsd. R. M. . . . 5,250,000.

fortificatoriske Arbejder ved Fredericia for at føre Jernbanen behørigen behersket igennem Fæstningsværkerne ansættes til 50,000.

Til de fornødne Forberedelser for i paakommende Tilfælde at demolere Linien Hjerting=Varde=Omme, 8 Miil, Omme=Silkeborg, 7 Miil, Silkeborg=Biborg=Hjarbek, $6\frac{1}{2}$ Miil, tilsammen $21\frac{1}{2}$ Miil, hvori vi dog fradrage for Strækningerne Hjerting=Varde og Biborg=Hjarbek, tilsammen $3\frac{1}{2}$ Miil, — tænke vi os den tilbageblivende Udstrækning af omtrent 19 Miil deelt i 4, iøvrigt ved de stedlige Forhold nøiere betingede Afdelinger, hver altsaa omtrent 5 Miil lang, og bringe paa hver saadan Afdeling den forhen brugte Maade til Demoleringen af 4 Miil Jernbane i Anvendelse; nemlig de første c. $1\frac{1}{2}$ Miil af Afdelingen forblive urørte, den følgende Miil gives 2 Bigesteder til Udførelse af Demoleringen, de næste c. $1\frac{1}{2}$ Miil forblive atter urørte, og den sidste Miil faaer igjen 2 Bigesteder til Benyttelse ved Demoleringen. For de 4 Bige-

 Lateris 12,860,000.

Rigsd. R. M.

Transport 12,860,000.

steder af hver saadan Afdeling paa omtrent 5, eller efter det forrige egentlig $4\frac{3}{4}$ Mil, regnet 20,000 Rigsdaler R. M., udgjør for alle 4 Afdelinger 80,000.

Dernæst ansee vi et Forraad af 6 Locomotiver og 60 Godsvogne for at være fornødent ved Gloisningsarbejderne, som Tillæg til det ved Jernbanens Drift havende Transportmateriel, og ansætte dertil 126,000.

Til Udførelsen af de tvende forberørte Taarnbefæstninger paa Linien Varde=Dmme=Silkeborg udkastes 250,000.

 13,316,000.

Saaledes komme vi til en Hovedsum af noget over 13 Millioner, hvilken, svarende til foranstaaende, deler sig i de 3 Hovedafdelinger:

Havneanlæg ved Hjerting m. v. . . . 210,000 Rigsd. R. M.

De 36 Mil Jernbane, ansatte til

350,000 Rigsdaler R. M. pr. Mil 12,600,000 — —

og dermed i Forbindelse Udgifter

i Forsvarshensyn 506,000 — —

Om navnlig den Post til selve Jernbanen er ansat tilstræffelig, kunne vi ikke svare for; Omkostningerne af sige Anlæg findes angivne meget forskjellige; ifkun Overflag, grundede paa locale Undersøgelser, ville kunne afgjøre dette, saavel som om de øvrige Poster.

Saaſom vi agtede for det Førſte at vente med de ſom Jernbane af anden Glaſſe betegnede Linier, indtil den nu betegnede første Afdeling kan være tilendebragt, indlade vi os her ikke paa nogen Beregning af diſſe, og ſølgelig end mindre paa noget ſaadant Udkaſt for den ſidſte Afdeling, Linien fra Fredericia til Flensborg; forøvrigt turde den forhen regnede Priis af 350,000 Rigsdaler R. M. pr. Miil, og et Tillæg af c. 500,000 Rigsdaler R. M. for Broen over Liimfjorden, ogſaa her gjelde for nogenlunde antagelige Data til diſſe Udkaſt.

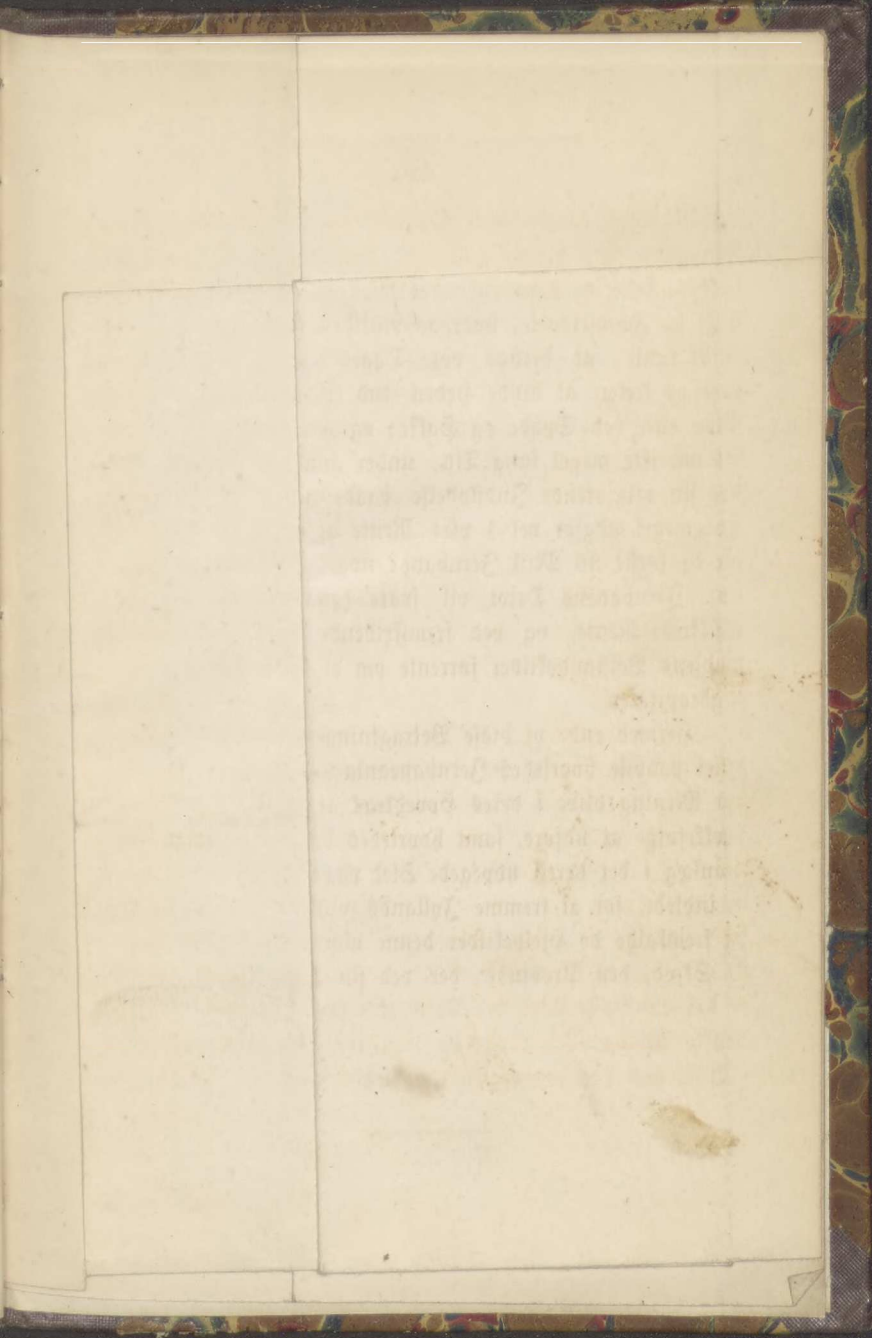
Det kunde her være Stedet at ſige nogle Ord om, hvorledes hine 36 Miil Jernbaneanlæg ville være at iværſætte paa bedſte og meeſt oeconomiske Maade, og vi ville derfor vove os ind paa dette vanſkelige Gebeet. Een Gang jees et ſligt Entrepriſe=Arbeide at ſtride raſt frem, en anden Gang træffes paa Vanſkeligheder derved; det kan synes troligt, at Arbeidet betales godt nok til i begge Tilfælde at holde Entrepreneuren ſkadesløs; overhovedet er de engelske Entrepreneurs virkelige Fordeel vanſkeligen at regne efter, naar man betænker, hvad Gevinſt Pengemænd og Fabrik=herrer i Forening maae kunne drage af de betydelige Leverancer dertil fra den engelske Induſtri. Det maa synes, at Udførelſen af de hollſteenske Baner, af Büchener=Banen i Lauenborg, og af Roeskilde=Banen, hvor ingen Hovedentreprenør havdeſ, kan tjene til Beviis for, at der ikke er overveiende Grund til at foretrække denne Maade; man kunde være tilbøielig til at troe, at Staten maatte ialtſald uden Tab kunne lade udføre de her paagjeldende Anlæg

for egen Regning under Anvendelse af et hensigtsmæssigt Accord- og Leverancesystem, grundet paa Concurrence og Vicitation; der kunde i foreliggende Tilfælde være deri en Grund mere for, at Staten selv bestyrer dette Anlæg, fordi den overveiende Deel af de omtalte Baner maa betragtes som Anlæg, der fra først af bør saaledes construeres, at Demoleringen i fornødent Fald derved lettes, hvilket maa kunne skee uden Skade for Soliditeten; det skjønnes ikke, at en Hovedentrepreneur, en Mellemmand mellem Actieha- verne og de enkelte Entrepreneurer, iblandt hvilke Arbeidets Udførelse fordeles — og jo flere af disse der kan blive, jo bedre — saaledes bliver nødvendig, men at derimod Actie- haverne, repræsenterede ved Staten, da ville kunne saa at sige underhandle directe med hine Overtagere af de enkelte Arbejder, hvori Anlægget deler sig, og saadant kan ialtfald ikke blive til Skade for nogen af Parterne. I Forbindelse hermed staaer den Opgave, at reise for bedst Kjøb de behøvende Capitaler. Vi ville her spørge, om ikke en Subskription i Løbet af visse Aar i Landet kunde, naar Anlægget ikke forhastes, være hensigtsmæssig, saa at Skatteyderne bleve paa en Maade, istedetfor ellers Kapitalisterne, Rentehaverne fra første Haand, og Staten Banens Eier; dog vi have blot villet henstille denne flygtige Uttring til erfarne Pengemænds Skjøn; at Englænderne skulde vise mindre Tilboielighed for Handelsaffairer med Jyl- land, naar de ikke selv have Fonds i hine Jernbaner, turde vel neppe være at formode, thi de ville uden Tvivl søge den mercantile Fordeel, hvor den er at vente. Idet vi alligevel

erkjende, at Omstændighederne maae afgjøre om Balget af den tjenligste Maade til at bevirke de omtalte Anlæg udført, vende vi os til Slutningen af de foreliggende Betragtninger. Det har især været vor Bestræbelse, at vise i disse Blade Betydningen af og at forelægge et praktisk Forslag til Jernbaneanlæggene i den sydlige Halvdeel af Jylland, hvor fornemlig foreligge afvigende Meninger om de tjenligste Retninger; naar til de dertil ansatte 36 Miil lægges de 18 for dem i Provindsens nordlige Halvdeel erholdes 54 Miil af egentlige jydsk Jernbaner, for en Provinds af omtrent en halv Gang større Glademaal end Holsteen og Slesvig tilsammen, hvilke have noget nær de førstnævnte 36 Miil Jernbane; vel overtræffe de derimod Jylland i lignende Forhold i Befolkning, som de staae under det i Glademaal, og hiints Jordbund er vel forholdsmaessigen mindre gunstig, men alligevel ere Jyllands Hjelpemidler og dets Agerbrug mindre udviklede og Folketallet i Stæderne, der under Befolkningen af Stæder og Flækker i Slesvig alene. Ikke desmindre er det utvivlsomt, at Jyllands Velstandskilder staae til at udvikles og benyttes i væsentligen høiere Grad, naar hæves hvad locale Vanskeligheder dette møder. Allerede i tidligere Tider henvendte Regjeringen sin Omhu paa denne Gjenstand, men dengang kunde Tingene ikke betale sig; endstjøndt man træffer paa vindstibelige Landsbyer fra hiin Tid, opstaaede ved inddragne Udvandrere, vandt disse Forsøg ikke den tilsigtede Udbredelse; derefter have de seneste Tiders gunstige Forhold for Agerbrug, tilligemed en Tilstrømning af Capitalister, betydeligen for-

bedret dette og fremmet Opdyrkningen; men den rette Fremgang og Opsving i Sagen forblev vore Dage forbeholden, naar de behøvende Capitaler anvendes til at fremstille de Færdselsveie, hvorpaa Nutiden gjør Krav, og det er at vente, at derhos vore Dages tekniske Industri vil lære os lettere at bryde Jæden end hidtil kunde skee ved Plov eller ved Spade og Haffe; og Fremgangen i Sagen vil om ikke meget lang Tid, under gunstige Conjuncturer, øve sin velgjørende Indflydelse baade paa Land og Stad. Hvormegit udgjør vel 4 pCt. Rente af de c. 13 Millioner for de første 36 Miil Jernbane? noget over 500,000 Daler; Jernbanens Drift vil svare den større Deel af den tilsiikrede Rente, og ved fremskridende Udvikling af Provindsens Velstandskilder forrente om ei lang Tid hele Anlægscapitalen.

Hermed ende vi disse Betragtninger, hvorved vi have villet paavise hvorledes Jernbaneanlæg i Jylland ville efter vor Mening blive i deres Hovedtræk at fremstille og i hvad Rækkefølge at udføre, samt hvorledes de, formedelsst et Havnearlæg i det dertil udpegede Sted paa Vestsysten, ville være at indlede, for at fremme Jyllands vindstikkelige Udvikling og fremkalde de Hjælpeskilder denne vigtige Provinds bær i sit Skjød, den Provinds, der ved sin Beliggenhed allerede er det gunstigste Sted for Udførsel i Nord, og ved de paa-tænkte Anlæg vilde vinde de lignende Fordele for Udførsel i Vest, som den øvrige Deel af Halvøen eier.



A



DANMARKS KORT

SKAGERRAK

KATTEN

GATTET

VESTERHAVET

Tegnenes Forklaring.
Forestagne Jernbaner
 Af 1ste Classe
 2den do
 3die do

Danske Mile

Forestagne Jernbaner

Af 1^{ste} Classe

2^{den} do

3^{die} do

Danseke Mile

