

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*

Lib N 1512

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Ingeniørforeningens Bibliotek

Grp 625,1 Fra
Folp

INDUSTRIFORENINGEN

OG



DEN FØRSTE DANSKE JERNBANE

AF

R. BERG.

SÆRTRYK AF TIDSSKRIFT
FOR INDUSTRI 1907

KJØBENHAVN
NIELSEN & LYDICHE (AXEL SIMMELKJER)
1907.

625.14 Om
Pom. (i Rom.)

Lb N. 1512

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Gyp 625,1

INDUSTRIFORENINGEN

OG

DEN FØRSTE DANSKE JERNBANE

AF

R. BERG.



SÆRTRYK AF TIDSSKRIFT
FOR INDUSTRI 1907

KJØBENHAVN

NIELSEN & LYDICHE (AXEL SIMMELKJÆR)

1907.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.



DEn 26de Juni i Aar var det 60 Aar siden, at det første regelmæssige Tog dampede af Sted mellem København og Roskilde.

Grunden til, at Danmark først 22 Aar efter at den første europæiske Bane var aabnet fik sin Jernbanestrækning, var ikke den, at man her hjemme havde manglet Sans for det nye Befordringsmid- dels Fortrin. Allerede 1835 var der bleven nedsat en Kommission til Overvejelse af, hvorledes man skulde imødegaa den Kon- kurrence til den danske Transittrafik, der vilde rejse sig, saafremt de af de nord- tyske Stater og Hansestæderne planlagte Jernbanelinier mellem Nord- og Østersøen blev til Virkelighed.

Frugten af denne Kommissions Virk- somhed blev Anlægget af Jernbanen mel- lem Altona og Kiel.

Samtidig hermed var der bleven rejst en ivrig Diskussion om, hvor og i hvilke Retninger man bedst skulde bygge Jern- baner i det øvrige danske Monarki.

Hele dette Røre var et Udslag af den stærke Bevægelse, der rejste sig paa alle Omraader herhjemme i Midten af Tredi- verne. Det var Virksomhedstrangen, der med den nye Slægt atter begyndte at komme til Orde i Folket; man var ikke mere tilfreds med den forrige Generations resignerede Syn paa Forholdene, men stil- lede nye Opgaver frem til Løsning paa alle Punkter, længtes efter at komme ud i det virkelige Livs travle Arbejde og bygge et nyt Rige op af de Stumper, som forgangne Tiders Ulykker havde levnet.

Denne Genfødselsbevægelse mærkes paa alt, hvad der kom frem i hin Tid, ikke mindre paa Litteraturen og Pressen end paa det politiske og økonomiske Om- raade. Ogsaa for Jernbanevæsenets Ud-

vikling faar denne Strømning sin store Betydning.

Fremfor noget andet var det dog det nationale Spørgsmaal, der kom til at gribe afgørende ind paa vort Jernbanevæsens Udvikling.

»Skal Danmark fremdeles knytte sin Skæbne til det tyske Hertugdømme Hol- sten og udsætte sig for den stadigt fornye- de tyske Indflydelse, der vilde blive en Følge heraf, eller skal Danmarks Rige være en virkelig national Enhed, som kun bygger paa det, som er og vil ved- blive at være Dansk?« Det var de to Standpunkter, der delte Datiden i to po- litiske Lejre: »Helstatsmændene« og Til- hængerne af »Danmark til Ejderen«, og det er ud fra dem, at hele den følgende Tids Bevægelse for Indførelse af Jern- baner her hjemme maa forstaas.

Det vil nemlig let ses, at eftersom man holdt paa det ene eller det andet af disse Standpunkter, maatte der raade en for- skellig Opfattelse af, hvilken Retning vore Baner skulde tage. For »Helstats« Til- hængere faldt det naturligt, at en Jern- banelinie saa vidt muligt skulde virke til en nøjere Sammenknytning af de forskel- lige Landsdele, baade de danske og de tyske, og altsaa rettest burde gaa fra Syd til Nord. Mod en saadan Retning rejste de nationale Partier sig med megen Styrke og paa pegede den Fare, der truede Lan- det og Danskheden, saafremt den tyske Indflydelse saa at sige blev befordret her- ind paa Jernbane. Skulde Landet forsynes med Baner, saa burde Retningen være fra Øst til Vest; dermed vilde vi ikke blot undgaa Faren i national Henseende, men ogsaa lettere kunne søge Tilknytning til England og blive fri for den alt overvejen- de Indflydelse, som de nordtyske Hanse-

stæder og særlig Hamborg i lange Tider havde haft paa hele vor Handel og Om-sætning*).

Der er, som man vil se, i de sidstnævnte Fordringer ikke blot et nationalt Program, men ogsaa et nyt økonomisk, der vilde gribe overordentlig dybt ind i mange bestaaende Forbindelser og Forhold.

Kravet om en øst—vestlig Retning for Banerne vilde saaledes virke i høj Grad hæmmende paa hele det rige Handels-samkvem, der bestod mellem Hamborg og Jylland, medens det paa den anden Side vilde være til uberegnelig Gavn for Københavns Handel, der laa hensygt og mat efter de store Slag i Begyndelsen af Aarhundredet.

Disse Modsætninger er det da, der volder, at de to store hinanden forskellige Planer, der se Lyset her hjemme i Slutningen af Trediverne og Begyndelsen af Fyrreerne — en Længdebane gennem Holsten—Slesvig og Nørrejylland og en Tværbane fra Humsø over Flensborg—Als—Fyn og Sjælland — kom til at ligge hen uden Løsning, fordi man ikke kunde overbevise hinanden, og nogen Middelvej ikke gaves. Følgen heraf var imidlertid den, at Jernbanernes Udvikling her hjemme kom til at gaa saare langsomt for sig.

Hertil kom naturligvis Ukendskabet til Jerbanernes Betydning og Frygten for at gaa med til noget nyt.

Det var derfor heller intet Under, at den Plan, som i December 1840 blev udgivet af Bogholder i Enkekassen Gustav Schram og Sekretær Søren Hjorth, der var ansat i Rentekammeret, angaaende Anlæget af en Jærnbane fra København til Roskilde, egentlig ikke blev modtaget med Begejstring.

Planen blev fremsat i et lille Skrift med Titel »Jernbane mellem København og Roskilde«.

Første Afsnit af dette Skrift, der var for-

fattet af Schram, er en »Motiveret Beregning over, hvad Indtægterne paa en Jernbane mellem København og Roskilde vel kunde beløbe sig til, grundet paa den for Tiden bestaaende Vare- og Persontransport paa Roskilde Landevej«. Andet Afsnit, der er Hjorths Arbejde, indeholder Beregning af Omkostningerne ved Anlægget.

Aktiekapitalen til Jernbanen anslaaes til rundt 1 Million Rigsdaler, og den aarlige Indtægt beregnes til 130,125 Rd. Udgiften til 65,000 Rd. Det forventede Udbytte kunde saaledes sættes til 6½ pCt., et Resultat, som efter Forslagsstillernes Mening »Ingen, der i Udlandet har set Virkningen af en Jernbane paa Handel, Rejsende og Liv i hele Statslegemet, vil betvivle, at det jo i Virkeligheden vil blive langt større«.

Det er ganske interessant at se, hvorledes Forslagsstillerne kom til et saa gunstigt Resultat, der senere viste sig at være saare langt fra Virkeligheden.

For Gods- og Kreaturbefordringen forventedes saaledes en aarlig Indtægt af mindst 56,600 Rd. og for Persontransporten 16,150 Rd. Disse Beløb fremkommer ved at antage, at det meste af Færdselen paa Roskilde Landevej straks vilde blive overført paa Jernbanen. Til de ovennævnte som Indtægt anslaaede Beløb mener Forslagsstillerne endvidere »med Sikkerhed og uden i mindste Maade at forekastes en sangvinsk Beregning« at kunne tillægge 50 pCt. som et Udtryk for den Mertrafik, som Jernbanen vilde fremkalde. »Ganske vist«, siger Forslagsstillerne, »er den danske Bonde langsom til at benytte noget nyt, hvis Fordel ikke øjeblikkeligen falder ham i Pungen, men lige saa vist som Nyhedens Interesse vilde holde Banen skadesløs i de første Aar, fornemmeligen ved det større Antal Rejsende af de højere Klasser, indtil Bonden lærte praktisk at indse Fordelen, lige saa vist maa man regne paa en Forøgelse af det bestaaende, eller skulde denne Bane være den eneste i Verden, hvor alt blev ved det gamle, uagtet større Hurtighed og Billighed i Be-

*) Om hele dette Forhold henvises til mine Artikler i »Nationaløkonomisk Tidsskrift« Aarg. 1896, 97 og 98 om »Dansk Jernbanepolitik«, hvor en mindre Del af nærværende Artikel er trykt.

fordringen? Dampskibene, de forbedrede Postindretninger, Droskerne og mange andre Indretninger her i Landet tale for det modsatte, og enhver Forøgelse vil være af Betydning for Banens Indtægter, da den udelukkende vil være at beregne for den hele Længde. De smaa sjællandske Købstæder udskibe aarligen c. 16,000 Tdr. Korn. Det er antagelig, at en stor Del, for ej at sige den største Del heraf, vilde søge det større og bedre betalende Marked i København end i Købstæderne, naar Vejen dertil var 4 Mil kortere, eller for at regne nøjagtig og tage Betalingen paa Jernbanen i Betragtning i al Fald 2 à 3 Mil kortere. Ligeledes maatte nødvendigvis Udførselen fra Hovedstaden af de bedre og smukkere Industrivarer meget tiltage. Det bør heller ikke forbigaa, at en Dampskibsfart paa Roskilde Fjorden til Frederikssund, Frederiksværk og Rørvig eller Nykøbing, ja maaske indtil Jylland, vilde være en naturlig Følge af den foreslaaede Jernbane, og hvad derved vilde inddrages til Roskilde og København, vilde sandelig ikke være en Ubetydelighed.«

Det var dog langt fra, at Datiden delte disse optimistiske Anskuelser.

Hvad der særlig vakte Betænkelighed hos Datiden, var, at en saa kort Bane som den fra København til Roskilde ikke vilde have nogen Udsigt til at forrente sig.

Efter de herskende Anskuelser kunde en Jernbane kun have Levemulighed, naar den kom til at forbinde to folkerige Byer, der besad en indbyrdes levende Handelsforbindelse eller blev Gennemgangsled for en udstrakt Transittrafik. Det var med andre Ord Storhandelen, der blev betragtet som det eneste mulige og solide Grundlag for en Jernbanes Forrentningsevne. Lokaltrafikken ansaa man for saa ubetydelig, at den umuligt kunde give en Bane tilstrækkeligt at bestille; at det i Virkeligheden var den sidste, der skulde blive af størst Betydning for Banernes Trivsel, var noget, man maatte lære af de kommende Tider.

Medens de Jernbanelinier, der først

bleve foreslaaede her hjemme, i høj Grad opfyldte de Fordringer, man stillede, at være Gennemgangsled for en betydelig Transittrafik, var det ganske anderledes med den lille sjællandske Bane. Den havde kun den lokale Omsætning at gøre Regning paa. Naar man imidlertid husker, at denne var organiseret paa en fra Nutiden ganske afvigende Maade, at Mellemhandelen ikke eksisterede i det Omfang som nu, men at Landboerne i Reglen selv med egen Befordring bragte deres Produkter til Torvs i Købstæderne, vil man forstaa, at de Indvendinger, der rejste sig, dog ikke vare helt uden Vægt.

Der var kun faa, der havde nogen Tro paa den foreslaaede Banes Rentabilitet, og der herskede megen Tvivl om, hvorvidt det kunde lykkes at skaffe den nødvendige Million Rdlr., der for Datidens smaa Forhold var et stort Beløb, som det vilde være særdeles vanskeligt at rejse.

Skulde der endelig anlægges en Bane paa den paagældende Strækning, ansaa man det i hvert Fald for en utidig Luksus at drive Banen med Dampkraft.

I en Artikel af G. F. Ursin i »Nordisk Magasin« hedder det saaledes: »Varerne ville blive fordelt højest ulige paa de forskellige Tog og til de forskellige Aarstider, f. Eks. Høsten og en Del af Vinteren, naar Bivejene ere slette. Vi ville vel hele Uger igennem se de fleste Transporter i det mindste paa det første Vejstykke indskrænke sig til 100 Centner eller derunder, og da er den hele Transport ikke mere end hvad der bekvemt drages paa en god Sporvej af én Hest med en Fart af $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Mil i Timen. Ja ansætte vi Farten til det halve, eller den, hvor Hesten udøver den største Trækkekraft, kan som Følge heraf Læsset endog stige til det firedobbelte eller 400 Centner, skønt én Hest kun kan anvendes, men denne Fart anses for de fleste Varetransporter nuomstunder for tilstrækkelig«.

»Dog ere Transporterne saadanne, at de kræve oftest ikkun én Hest, sjældent over to, højst maaske tre, da er det aabenbart

en Luksus at besørge Transporten med Lokomotiver og Dampvogne, som almindeligen ere af 20 til 30 Hestes Kraft, og som derfor ere beregnede til at transportere Læs af 800 Ctnr. eller derover med en Fart af 3—4 Mil i Timen, eller med den Fart, som her vilde være tilstrækkelig, endog 200 Ctnr.«

»Persontransporten er ej heller af den Art, at den kræver for Tiden absolut den store Hurtighed, der opnaas ved Dampvognene. Da Vejen fra København til Roskilde kun er et Led af Hovedlandevejen til det vestlige og sydlige Sjælland, vil, førend disse blive forvandlede til Sporveje, en betydelig afkortet Transporttid for det ene Stykke ikke være af Vigtighed. Enten vi anvende en Time paa Sporvejen ved at bruge Lokomotiver eller $2\frac{1}{2}$ Time med Heste, kan for de fleste Passagerers Vedkommende være ligegyldigt.«

Udtalelser som disse ere karakteristiske for Tidens Anskuelse om Jernbaner her hjemme.

Skulde Sagen fremmes, var det derfor nødvendigt at faa den taget under Armene af en eller anden betydende Institution. Til Regeringen kunde det ikke nytte at henvende sig, den var for optaget af andre Anliggender. Derimod faldt det ganske naturligt at henvende sig til Industriforeningen, der i det Par Aar, den havde eksisteret, havde vidst at udfolde en betydelig Virksomhed. Hertil kom, at Industriforeningen var Samlingsstedet for alle Datidens friske Kræfter, der vilde større Frihed og Fart i Udviklingen af dansk Erhvervsliv. Industriforeningen var derfor, fremfor nogen anden Institution, Stedet, hvor man kunde vente at møde Iver og Interesse for Foretagendet.

Forslaget blev indleveret til Foreningen den 9de Januar 1841 og overgaves i første Omgang til den nationaløkonomiske Komité, der bestod af Professor David som Formand, Kaptejn Hornbech, Cand. juris Lehmann, Lektor Wilkens og Mekanikus Winstrup. I denne Komité blev Jernbanesagen dog ikke fremmet, derimod blev den

behandlet med megen Iver i Handelskomiteen, som den Gang var dannet af den forrige merkantile Industriforenings Direktion: Grosserer G. Pedersen som Formand, Grossererne A. C. Meinert, Topp og Sommer, Candidat Fejlberg og Parfumør Løwe. I denne Komité vedtoges det at tage Sagen under Behandling »for i sin Tid, naar Sagen fandtes god og nyttig for Landet, navnlig Kjøbenhavns Handels og Industris Fremme, at lade fra Industriforeningen udgaa Indbydelse til Oprettelsen af et Aktieselskab«. Helt let gik Behandlingen dog ikke, og det var først efter at der var afholdt en Række Sammenkomster, at man den 24de Marts 1841 i et større Møde, som overværedes af Schram og Hjorth samt 27 Mænd fra København, Roskilde eller Omegnen, efter en levende Meningsudveksling vedtog at indgive en Ansøgning til Kongen om, at der for offentlig Regning maatte blive foretaget »de nødvendige foreløbige Undersøgelser for at bestemme Banens Retning og de med dens Anlæg rimeligvis forbundne Udgifter«, samt at Kongen vilde erklære sig om, hvorvidt »man kunde gøre Regning paa Regeringens Medvirkning i samme Maal, som denne var bleven de slesvigholstenske Jernbaner tildeel, da man først derefter var istand til at udtale sig om det Tilraadelige i et saadant Anlægs Udførelse ved en Aktieforening«.

Dette var sikkert ikke efter Forslagsstillerens Ønske, de havde aabenbart haabet paa en hurtigere Afgørelse. Hvor kølig Stemningen i det hele var overfor Forslaget ses af den Form for Ansøgningen til Kongen, der vedtoges paa Mødet.

Indledningen til denne lyder saaledes:

»Undertegnede, som paa Industriforeningens Handelskomités Indbydelse ere sammentraadte for at undersøge den Foreningen tilstillede Plan til en Jernbane mellem Kjøbenhavn og Roskilde, ere ved en foreløbig Diskussion af denne Sag komne til den Erkendelse, at, forinden de kunne udtale sig om det tilraadelige af et saadant Anlægs Udførelse ved en Aktiefor-

ening, er det nødvendigt for dem at vide, hvorvidt de tør regne paa Regeringens kraftfulde Medvirkning, i samme Maal som denne er bleven de slesvig-holstenske Jernbaneanlæg til Del«.

Der anslaaes heri en helt anden Tone end i det Udkast, som Schram havde udarbejdet, og som findes i Industriforeningens Arkiv. Heri hedder det:

»Besjælede af varm Følelse for vort Fædreland og i den Overbevisning, at hvis Danmark ej skal staa tilbage for andre europæiske Stater, maa det tilegne sig de Midler, hvorved en stor Del af disses Velstand befordres, ere vi undertegnede sammentraadte for allerunderdanigst at ansøge Deres Majestæt om allernaadigst at befordre det fornødne Nivellement« o. s. v. . . .

»Vi anse en saadan Banes Anlæg ej alene for gavnlig i og for sig, men ogsaa som et mægtigt Middel til Formering af Hovedstadens Handel med dens Opland, til Opbyggelsen af dens og Landets Industri og Virksomhed i det hele«.

Resultatet af Industriforeningens Andragende blev, at Regeringen ydede en Sum af 1000 Rdl. til Foretagelse af Nivellementet, men at Foreningen ikke kunde betragte denne Understøttelse som et Bevis paa særlig Bevaagenhed, fik den snart at vide, da den kort Tid efter indgav Andragende om, at der maatte blive foretaget Skridt til Udstedelse af en Ekspropriationslov.

Paa denne Ansøgning afgav Kongen, efter Kancelliets Forestilling, nemlig det Svar, at »saalænge Anlæggets Almennyttighed endnu ikke er erkendt, og da Grundafstaaelser volde særlig Ulempe for Ejerne, saa finder man for Tiden ingen Anledning til at lade en saadan Lov emanere«.

Imidlertid tog man dog fat paa Arbejdet. I Repræsentantskabets Møde den 12te August nedsattes en Komité, bestaaende af Grosserer Danchell, Sekretær Hjorth, Bogholder Schram, Kaptejn Tscherning (der dog snart efter udtraadte) og Lektor Wilkens. Det første, der skete, var Nivellement og Undersøgelse af Strækningen.

Dette Arbejde udførtes af Ingeniørløjtnant v. Dirksen og revideredes af Ingeniørkaptejn v. Kücker, der var en af de faa her hjemme, der havde studeret Jernbanevæsenet ved Rejser i Udlandet.

Resultatet af Undersøgelsen blev for saa vidt en Skuffelse, som det viste sig, at Anlægskapitalen ikke blev, som beregnet, 1 Million, men 1,500,000 Rdlr., hvorved ganske vist maa tages i Betragtning, at den oprindelig foreslaaede Linje blev fuldstændig omlagt paa den første Strækning, idet den istedetfor at gaa over Damhuskroen, blev projekteret som udgaaende fra et Punkt indenfor Voldene over Valby. Ved denne Omlægning haabede man imidlertid paa en betydelig større Rentabilitet.

De Betragtninger, der ledede Komiteen til denne Antagelse, er saa interessante ved de Opgivelser om Færdslen, man byggede paa, og ved den Modsætning, de danner til vor Tids Udvikling paa dette Omraade, at de fortjener at gengives her. Det hedder saaledes i Betænkningen:

»En Station vil nemlig blive anlagt i Valdbj, ganske nær ved Indgangen til den saa skønne og behagelige kongelige Have »Søndermarken«, der staaer saagodtsom i Forbindelse med Københavnernes Yndlingspromenade, Frederiksberg Have, og da desuden Valdbys Beliggenhed med en udmærket dejlig Udsigt ud over Indløbet til Kjøgebugt og en fri skraa Plads ned imod Havet, der egner sig fortrinligt til Anlæg af Forlystelsessteder og Sommerboliger, som vist heller ikke ville udeblive, naar en Jernbane fører derhen, faaer derved den hele Calcule et ganske forandret Udseende fra det første Projekt. Ved dette kunde i Forhold kun lidet regnes paa Lystrejsende, uagtet de smukke Øer i Roeskilde-fjorden, Lethrabort og Domkirken vel vilde lokke endeel Personer derud om Søn og Heligdagene, naar en Rejse derhen ad Jernbanen kunne foretages næsten ligesaa let, som nu en Dyrehavstour; men ved Anlægget af en Station i Valdbj bliver at regne paa et meget betydeligt Antal Lystfarende derhen. For nogenlunde at gjøre en Calcule over, hvor stort

dette Antal kan være, har Comiteen anstillet flere Iagttagelser:

»Frederiksberg Allee er omtrent 1300 Al. lang og 10 Al. bred i den nordre Spadseregang, altsaa 13000 Qvadratalen. Denne hele Strækning er næsten hver Søn- og Helligdag samt Onsdag og Fredag Eftermiddag ganske opfyldt med Spadserende fra Kl. 3 à 4 indtil henved Kl. 11. Regnes kun een Person paa hver Qvadratfavn, udgjør Antallet af dem, der paaengang opholde sig der, omtrent 1450, og da denne Allee kun er en Vej, der fører til det egentlige Spadserested, Frederiksberg Have, saa opholde yderst Faa sig der længer, end netop nødvendigt, for at gaae den igjennem, hvortil i langsomt Spadsereskridt behøves omtrent $\frac{1}{2}$ Time, ovennævnte Antal, multipliceret med 14 (Halvtimernes Antal fra $3\frac{1}{2}$ til $10\frac{1}{2}$), giver det hele Antal af Personer, der paa en Eftermiddag passere denne ene Gang i Frederiksberg Allee, altsaa omtr. 20000. Selv om nu antages, at det samme Individ passerer Vejen to Gange, enkelte vel endog flere Gange, men ogsaa andre ikkun een Gang, bliver dog Individantallet over 10000. At dette er meget lavt calculeret, beviser de Frederiksberger Gjæstgiveres Angivelse af deres Gjæster, der i Gjennemsnit er 400 hver Onsdag og Fredag og 600 hver Søndag i godt Vejr, og efter lang Erfaring ere de enige i at regne en Gjæst for omtrent hver 50 Personer, der ere paa Frederiksberg, hvilket vilde give imellem 20 à 30000 Personer.

»Tages nu af Sommerens omtrent 130 Dage ikkun de 50 som smukke eller Spadseredage, bliver dog Antallet af de Personer, der i den varme Aarstid besøge Frederiksberg, langt over 500000, og betragtet som Passagerer for et Befordringsmiddel altsaa over en Million. At antage henved Halvdelen heraf som Passagerer for en Jernbane, der befordrer fra Byen til et Sted, hvorfra kan gjøres den allersmukkeste Spadseretour i dens Omegn, er vist ikke for meget, især naar man ser hen til, at de nærværende Befordringsmidler, Omnibusser og Droscher, allerede nu, for en højere Priis, end Jernbanen behøver at tage, føre henved 150000 Passagerer, nemlig 9 Omnibusser, der i Gjennemsnit gjøre 16 Tou-

re daglig med 10 Passagerer, er $9 \times 16 \times 10 = 1440$ daglig i 3 à 4 Maaneder, eller blot 100 Dage, udgjør 144000 Passagerer, medens Droscherne sandelig ogsaa have meget at bestille, især paa de sædvanlige Spadseredage. Dette Antal af henved en halv Million Passagerer om Aaret for en Jernbane til Valdby vil endnu mindre synes overdrevent, naar man betragter Omstændighederne noget mere i Detail.

»Foraaret og Sommeren indtil October have 24 Søndage og 5 Helligdage, paa hvilke, som bekendt, Københavnernes eneste Forlystelse er Spadseren eller Tagen i Skoven. At et Antal af henved 4000 Individer paa disse i Gjennemsnit skulde vælge at benytte Jernbanen frem og tilbage, synes ej at være urimeligt, fornemmelig i Betragtning af, at Banen, naar alle dens Pladser er optagne, paa de 35 Train frem og tilbage, der paa eet eneste Spor kan præsteres om Dagen, hvilket dog upaatvivlelig en Gang imellem vil være Tilfældet, befordrer en enkelt Dag omtrent 20000 Passagerer.

Dette giver et Passageerantal af 232000

I Fastelavnsugen kan idetmindste for for 3 Dage regnes et lignende Antal, er. 24000

Paa 30 Onsdage og Fredage i samme Tid kan i Gennemsnit regnes noget over Halvdelen imod Søndagene, eller ialt. 120000

Paa de andre Dage om Aaret kan vel ikkun gjøres Regning paa et temmelig indskrænket Antal Passage- rer, dog formenes, især støttet paa Erfaring med Omnibusser, der paa sædvanlige Dage ogsaa have en Mængde Passagerer af de højere Klasser, at omtrent 200 Personer i Gjennemsnit ville benytte Banen frem og tilbage, hvilket giver et Antal af 60000

Og paa andre 150 Dage i Vintermaanederne ikkun Beboerne af Valdby, eller c. 25 Passagerer frem og tilbage, er 7500

Ialt 443500

à 8 Sk. pro persona, vilde give en Indtægt af

omtrent 37000 Rbd., medens Omkostningerne ved denne ej forhen beregnede Befordring af omtrent 1800 Miil om Aaret, ej kunde blive meget større, end hvad Slidet af Bane og Vogntøj maatte beløbe sig til, da Antallet af Embedsmænd, Vagter og Daglejere ej behøvede at forøges i nogen mærkelig Grad.

»Hvad dernæst angaaer de øvrige Indtægter, som ved den i 1840 indkomne foreløbige Calcule over en Jernbane til Roeskilde anføres, da maa Comiteen formene, at ligesaa lidt som Forfatteren af hiin Calcule med Bestemt hed kan forudsige, at den i Praxis vil vise sig rigtig, ligesaa lidt, ja endnu mindre, vil Nogen kunne benægte Muligheden deraf. Kun saameget tør Comiteen antage, at da et Quantum af c. 810000 Centner Varer, efter autentiske Beretninger, aarligen passere enten den hele, eller endeel af Roeskildevejen paa Axel, saa synes Halvdelen heraf, med 40 pCt. Forøgelse, ej at være overdrevent regnet til Befordring paa Jernbanen for den ansatte saare billige Priis af 2 à 3 Sk. pr. 100 Pd. paa Milen, naar Alt indrettes paa en efter Omstændighederne lempet Maade. Vel ville upaatvivleligt nogle Aar hengaa, forinden Landmanden lærer at kjende Fordelene af en Jernbane; men rimeligt er det ogsaa, at Transporterne da ville tiltage i langt højere Grad, end beregnet er. Men om nu end den for Varetransporten ansatte Sum af circa 70000 Rbd. maatte vise sig, i Gjærningen at være noget for høj, saa troer Comiteen ogsaa, at det Antal Passagerer, Forfatteren har antaget paa de to bedste og højstbetalende Pladser, er endeel ringere, end der sandsynligviis vil komme; thi det er en uimodsigelig Erfaringssætning, at jo mere Beqvemmelighed, Billighed og Hurtighed i Befordringsvæsenet tiltager, desto mere, og i en forbausende Grad, voxer de Rejsendes Antal.*) Dette har nylig endmere bekræftet sig for vore Øjne ved de nysomtalte Omnibusser, ved Dagpo-

*) De forskellige Vognklasser antoges at ville blive benyttede saaledes: I. Klasse af de rejsende, der var vant til at benytte Extrapost, II. Klasse af dem, der rejste med de almindelige Postbefordringer og III. Klasse af »Bønder og andre simple Folk«, der ellers rejste til Fods.

sten til Roeskilde, og især ved Dampskibene til Helsingør, Aalborg og Flensborg.«

Trods disse lysende Udsigter, ventede man dog ikke nogen særlig Enthusiasme for Jernbanesagen, og det viste sig ogsaa, at der selv indenfor Industriforeningen var nogen Frygt for Foretagendet.

Det er derfor let forstaaeligt, at Schram, der var den egentlige Fader til Planen, søgte at skyde Genvej bl. a. ved at indgive et Andragende direkte til Regeringen om Fremme af Anlægget. Hos denne opnaaede han imidlertid kun, at hans Andragende blev sendt Industriforeningen til Erklæring.

Den af Industriforeningen nedsatte Comité afgav sin Betænkning over Jernbanesagen den 29de Oktober 1842, og efter at denne havde gennemgaaet en længere Behandling i Repræsentantskabet, indsendtes det endelige Andragende til Regeringen den 13de Jan. 1843, »da man nu en Gang havde arbejdet saa meget« for Sagen.

Man anmoder heri ikke blot om Tilladelse til at bygge en Jernbane fra København til Roskilde, men ogsaa om at faa Eneret til at fortsætte dens Bygning til Vestkysten og Sydkysten af Sjælland, idet man efterhaanden var kommen til den Erkendelse, at kun med en saadan Fortsættelse kunde Roskilde-Banen vente en nogenlunde betrygget Fremtid. Der næredes dog ingen sangvinske Forestillinger om Muligheden af at kunne skaffe den til saadanne Anlæg nødvendige Kapital. Hvor vanskeligt det vilde blive blot at skaffe Penge til Strækningen København—Roskilde var man fuldstændig paa det rene med, og det gjaldt derfor om at finde paa Midler til at faa de eventuelle Aktier afsatte. Man anmodede derfor om Bevilling til at bortspille alle de Aktier, der ikke bleve afsatte, ved et Lotteri, og, for bedre at kunne overkomme Banens Bygning og gøre Folk fortrolig med den, anmoder man om Tilladelse til at bygge Jernbanen i smaa Stykker, saaledes at man først aabnede Strækningen København—Valby,

og naar det viste sig, at den kunde svare Regning, da efterhaanden andre Strækninger, efter som man kunde faa Penge dertil.

Man lagde heller ikke Skjul paa, at Livsspørgsmaalet i hele Entreprisen var afhængig af, om Staten vilde understøtte Foretagendet pekuniært. Helst saa man, at Regeringen garanterede Aktiehaverne et Udbytte paa 3 eller 4 pCt., men saafremt »ubekendte højere Statshensyn« skulde hindre dette, anmoder man om et lignende Tilsagn som det, der i sin Tid tilstodes de holstenske Jernbaner, nemlig at Staten skulde overtage $\frac{1}{4}$ af Aktierne.

Regeringen vilde imidlertid hverken gaa ind paa det ene eller det andet. Alt, hvad Industriforeningen opnaaede, var, at den — efter at Regeringen havde betænkt sig 1 Aar — den 21de Febr. 1844 fik Tilsagn om Koncession paa at bygge en Jernbane fra København til Roskilde, naar det godtgjordes, at den nødvendige Kapital var til Stede, »dog at der ikke kan ventes nogen-somhelst Deltagelse i Entreprisen fra vore Finanser enten ved Garanti af et vist Rentebeløb for Aktionærerne eller ved Overtagelse af nogen Del af Aktierne, ligesom de uafsatte Aktiers Bortlodning ikke kan bevilges«.

Denne Afgørelse vakte megen Harm hos det nationale Parti, der heri saa en Tilsidesættelse af de danske Interesser. Man havde sikkert ventet, at Regeringen, der havde støttet Anlægget af Altona—Kiel Banen, ikke kunde undslaa sig for ogsaa at yde den første danske Jernbane sin Hjælp. Det hedder herom i en Artikel i »Fædrelandet«: »Det ser dog tilvisse højst paafaldende ud, at til samme Tid som det er bekendt for den danske Nation, at Finanserne have udredet en Million til Aktier i en tysk Jernbane, til samme Tid som de fælles Finanser have ganske overordentlige Byrder af de holstenske Veje, til samme Tid giver man den Erklæring, at der ikke kan ventes nogen-somhelst Deltagelse fra Finansernes Side i den danske Jernbane, hvorom der først vil blive

Tale, og som med Nødvendighed vil komme i Stand, hvad enten det nu sker ved private eller Statens Midler. Man skyder saa meget som det staar i det Offentliges Magt de private Kræfter bort fra et Foretagende, som man til sidst bliver nødt til at udføre ved Statens Midler. Danmark har lidt og lider uendelig meget ved at blive regeret af Tyskere og at vore danske Statsmænd have ladet sig trække ved Næsen af dem, og endnu den Dag i Dag er der ofte Anledning til at bede os bevaret for, at vore fælles Anliggender styres alene af Tyskere. Hvorvidt denne Sags Afgørelse leverer et nyt Eksempel derpaa, skulle vi ikke føre Bevis for, men at Greve Carl Moltke og de andre tyske Herrer, som styre Jernbanekommissionen, have nogen Interesse for danske Anliggender, tro vi ikke.«

Der var jo nu imidlertid ikke andet for end at arbejde videre paa det givne Grundlag.

Den 16de April 1844 udgik Indbydelsen til Aktietegningen, og i Løbet af ganske kort Tid blev Aktiekapitalen, 750,000 Specier, tegnet. Grunden til dette heldige Resultat maa søges i tilfældige gunstige Pengesforhold paa det hamborgske Pengemarked; thi her hjemme havde Sagen ikke formaaet at vinde videre Tilslutning, hvad der tilfulde fremgaar af Listen over Aktiernes Fordeling.

Af de udbudte 7500 Aktier à 100 Specier kom saaledes

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

Den første egentlig danske Jernbane blev altsaa efter dette for største Delen bygget for fremmede Penge. Den 25de Maj 1844 udfærdigedes den endelige Koncession for Industriforeningen med Ret til at overdrage den til et Aktieselskab. Dette Aktieselskab tilsagdes der derhos Eneret

paa at bygge Baner til Korsør, Kallundborg og Rønnede, naar det inden Forløbet af 1½ Aar godtgjorde, at det raadede over de fornødne Pengemidler.

Et Forsøg paa, allerede kort efter at Koncessionen var bleven given, at faa den nødvendige Kapital tegnet til Banens Forlængelse til Korsør strandede paa Grund af en samtidig udstedt preussisk Lov, der var rettet mod Aktiespekulationen.

Aktieselskabet konstituerede sig endeligt ved en Generalforsamling i København den 2den—10de Juli 1844, og til dette Selskab overdrog Industriforeningen sin Koncession for en Sum af 15,000 Rdl. Til Direktører for det nye Selskab valgtes Bogholder G. Schram, Sekretær Hjorth og Justitsraad Grothusen. Desuden oprettedes en Kontrollkomité. Den 21de Oktober 1844 var P. G. Bang bleven udnævnt til kgl. Kommissarius og den 15de Marts 1845 blev der afgivet kgl. Resolution om Selskabets Rettigheder og Forpligtelser.

I Sommeren 1845 paabegyndtes Jordarbejdet. Til Hovedingeniør var antaget en Englænder, Mr. William Radford, der havde medvirket ved Anlægget af Altona—Kiel Banen.

Det var intet let Arbejde, man her havde paataget sig. Alene Ekspropriationen af den nødvendige Grund medtog saa lang Tid, at den først var endt den 20de September 1845, saa at der altsaa ikke kunde tænkes paa at foretage større Arbejder dette Aar. Hovedgrunden til denne Forsinkelse skyldtes den store Uvilje, der overalt mødte Jernbaneselskabet fra Grundejernes Side; disse ansaa det nemlig som et ulovligt Indgreb i deres Rettigheder, at man vilde ekspropriere deres Jord. Flere Steder forenede Bønderne sig og jøge Ingeniørerne bort med Stenkast, saa at de ofte maatte have Politibeskyttelse for at faa Arbejdet udført.

Til disse Fortrædeligheder kom nu endvidere den Omstændighed, at det var meget vanskeligt at bruge danske Arbejdere, der vare ganske uvante med det, der fordredes af dem. Hovedingeniøren havde

derfor antaget en Del schlesiske Folk, men allerede midt i Juli rejste de hjem af Frygt for Vinteren, som de forestillede sig som et sandt Ishelvede saa højt mod Nord. Ikke stort bedre gik det med en Del svenske Arbejdere. Paa Grund af den gode Kost, de fik paa Sjælland, bleve de fleste saa syge og elendige, at de maatte anbringes paa Hospitalerne, og naar de kom ud derfra, var det nødvendigt at hjemsende dem.

Heller ikke næste Aar, 1846, blev det bedre med Arbejderne. I Begyndelsen af Aaret meldte der sig saa mange, at et stort Antal maatte afvises. Dette foranledigede, at der hen paa Sommeren, da der blev Brug for flere Folk, slet ingen meldte sig, idet baade Kommunerne og Private gjorde alt for at holde deres Folk hjemme til Høsten. Da denne kom, deserterede endelig de alt beskæftigede Arbejdere i Hobetal, saa at Arbejdet led betydeligt og kun kunde fremmes med liden Kraft. En 2—300 holstenske og tyske Arbejde, man med megen Møje havde faaet fat i, viste sig saa fortrukne og dovne, at de vare ganske umulige.

Hvad de danske Arbejdere angaar, saa klagede Hovedingeniøren stadig over deres store Ustadighed. Saasnart de havde faaet deres Ugeløn udbetalt, forsvandt de for at leve i Sus og Dus for Pengene og kom først tilbage, naar de vare aldeles afblankede. At anvende Straffemidler viste sig aldeles ugørligt, man maatte tilmed være glad, naar Arbejderne i det hele taget meldte sig igen til Tjeneste. Hertil kom, at Arbejderne vare utilfredse med Lønnen, der dog udgjorde den efter de Tiders Fordringer ret antagelige Størrelse af 92 Sk. om Dagen. Der blev gjort Strike og stillet Forlangende om Løn af 1 Rdl. 4 Sk. Da Høsttiden kom, blev det endnu værre; en stor Mængde Arbejdere truede med at forlade Arbejdet, hvis Lønnen ikke blev forhøjet. Man var nødt til at give efter, men uagtet der saaledes ydedes Arbejderne god Fortjeneste, var Vekslingen af dem dog saa stor, at Arbejdet umuligt kunde fuld-

endes til den fastsatte Tid, Eftersommeren 1846.

Det værste ved det hele var imidlertid, at Aktiekapitalen viste sig ganske utilstrækkelig.

For at undgaa Standsning af Arbejdet maatte der skaffes nye Pengemidler. Her kom Regeringen til Hjælp med et Laan paa 300,000 Rdlr., som Selskabet maatte forrente med 4 pCt. Men heller ikke dette Tilskud var nok. Atter tyede man til Regeringen om Bistand, men denne Gang forgæves. Karakteristisk for den Tids Syn paa Administrationen lod man sig dog ikke afskrække af det første Afslag, men gentog sin Ansøgning endnu to (!) Gange. Autoriteterne, in casu den kongl. Jernbanekommission, vare imidlertid ubøjelige og man nødtes derfor til at henvende sig til Private om et Laan paa 100,000 Rdlr. Laanet opnaaedes ogsaa, men kun til en Rente af 5 pCt.

Nu skulde man jo have troet, at Vanskelighederne vare klarede, men alligevel viste der sig til Slut et Underskud paa 50,000 Rdlr., hvilken Gæld man maatte holde gaaende i et ikke ganske kort Tidsrum og desuden forrente med c. 8 pCt.

Kjøbenhavn—Roskilde Banens Tilblivelseshistorie er saaledes en fortsat Kæde af Vanskeligheder og Bryderier. Der maatte stedse kæmpes mod Mistillid og Smaalighed af enhver Art, som mere end en Gang var ved at blive livsfarlig for selve Foretagendet. Hertil kom endvidere, at Aktierne stadig faldt i Pris, fordi Arbejdet trak saa længe ud.

Til de alt anførte Fortrædeligheder, der bidrog til at gøre Livet surt for Jernbanen, maa endvidere regnes Nægtelsen af at lægge Banegaarden i Kjøbenhavn indenfor Voldene. Uagtet der fra Fæstningsmyndighedernes Side intet var at indvende herimod, modsatte Christian VIII sig det bestemt, bl. a. af den Grund, at Tivoli derved vilde blive ødelagt, og Kongen ikke kunde tillade, »at den ene Institution ruinerede den anden.« Om Kongen ved at holde sin Haand over denne Forlystelses-

anstalt haabede at kunne afvende Folkets Tanker fra mere alvorlige Spørgsmaal f. Eks. Politik skal lades usagt, men vist er det, at Banegaarden til megen Misfornøjelse for Publikum maatte lægges udenfor Byen i den saakaldte »Dronningens Enghave«*).

Jordarbejdet paa Banen havde været overordentligt vanskeligt. Paa hele Banens Længde, 50,577 Alen, havde der været en Jordmasse af 103,542 Kub. Favne at flytte. Disse betydelige Arbejder vare væsentlig foranledigede ved Udgravningerne ved Valby og Taastrup, der voldte umaadelige Vanskeligheder, men da ogsaa bleve ansete for nogle af Datidens betydeligste Bedrifter paa Jernbanebygningens Omraade. Alle Redskaber havde man maattet forskrive fra Udlandet, og det samme gælder naturligvis om Skinnerne og Materiellet — alt dette havde imidlertid ogsaa bidraget til Arbejdets Forsinkelse.

Endelig den 17de Maj 1847 var Banen i en saadan Stand, at den kunde befares med Lokomotiver, og efter at den kongl. Kommissarius havde givet sin Tilladelse, passerede det første Lokomotiv »Odin« hele Strækningen fra Kjøbenhavn til Roskilde og tilbage**).

Dog var Banen ingenlunde fuldstændig. I Kjøbenhavn og Roskilde var Hovedbygningerne endnu ikke færdige og langs Linien savnedes næsten aldeles Vogterhuse. Foreløbig maatte man imidlertid hjælpe sig uden dem, og man indrettede derfor Varehusene i Kjøbenhavn og Roskilde for Persontrafikken, idet Banen først senere hen paa Aaret aabnedes for Gods-færdsel.

Endelig den 26de Juni 1847 oprandt Dagen, da Banen højtideligt indviedes af

*) »Fædrelandet« udbryder i den Anledning: »Fornøjelsen troner i Danmark og Hr. Agent Carstensen er en formaaende Mand«.

**) Betegnende for Datidens Presse og dens fuldstændige Ukendskab med Reportagen er det, at »Fædrelandet«, der udgik om Aftenen, ikke kan berette andet om denne Prøvefart, der begyndte Kl. 8½ om Morgenen, end at Lokomotivet i det mindste lykkeligt er passeret Valby.

Kong Christian VIII. Det var en Højtidsdag for Kjøbenhavn. Masser af Mennesker vare strømmede ud for at se paa Begivenheden. Velkomsttalen til Kongen holdtes af Kontrolkomiteens Formand, Professor David, der i meget højstemt Ord takkede Kongen for den store Naade og Gunst, han havde vist Jernbanen, og i høje Toner priste ham for hans Indsigt og Klogskab, saa højt endog, at et af Datidens Blade ondskabsfuldt bemærker, at man efter Talen skulde have troet, at Christian VIII var Jernbanens og Lokomotivets Opfinder. Kongen svarede paa det »huldrigste« og tog Plads i den med Blomsterguirlander omslyngede Vogn, foran hvilken var anbragt en anden Vogn med Livjægerens Musikkorps, der spillede »Beskærm vor Konge, store Gud«.

Da Festtoget var kommet til Roskilde, besaa de høje Herskaber Domkirken og hørte paa Organist Hansens Musik og vendte derefter tilbage til Sorgenfri med almindelig Befordring. De andre Deltagere fejrede derimod Jernbanen ved et festligt Lag, hvor mange Skaaler udbragtes for Jernbanen og dens Fremtid.

Næste Dag aabnedes Banen for det almindelige Publikum, der strømmede til i store Skarer for at benytte og beundre dette mærkværdige nye og hurtige Befordringsmiddel. Saa stærk var Tilstrømningen, at Banens Materiel, der bestod af 5 Lokomotiver med 4 Tendere, 8 kombinerede I og II Kl., 10 III Kl. Personvogne og 1 Vogn til Brev- og Pakkeposten, langt fra slog til.

Det var en for Datiden saa mærkværdig Hændelse dette at køre i Jernbane; dens Forundring var stor og dens Fornøjelse over at benytte det af omtrent samme Art som Børns, der første Gang køre i Karussel. En Indsender i »Flyveposten« »kan ikke noksom anbefale denne herlige, hurtige og tilsyneladende meget sikre Befordring til Medborgeres Afbenyttelse, med den Forsikring, at blandt de mange forskellige Folk, hvoraf et saadant Tog naturligvis bestaar, var der ikkun en Me-

ning om Befordringen, nemlig, at den var i højeste Grad behagelig.«

Jernbanen betragtedes udelukkende ud fra et Fornøjelses Synspunkt. Om den Betydning, Banen kunde have for Landets Fremtid, er der ikke Tale. Ja der mangler end ikke paa Sammenligninger med de Lystkøretøjer, der fandtes i enkelte offentlige Etablissementer. En Indsender, der i »Flyveposten« foreslaar hyppige Ekstratog sat i Gang til Valby, bruger som Bevis for, at en saadan Foranstaltning vil betale sig, »den Omstændighed, at Tivolis og Kehlets Jernbaner en miniature ikke ere tomme den hele Søndageftermiddag, hvor meget mere vilde Publikum da ikke gribe Lejligheden til at køre paa en virkelig Jernbane, naar denne Fornøjelse som her kan opnaas for 8 Sk.« Man finder i det hele i den naive Glæde, der udtrykkes over Jernbanen, noget af den barnlige, forsonne Følelse, der senere gik igen i det bekendte glade Omkvæd af Rantzau: »Gudskelov, Gudskelov, Jernbanen fik vi dog«.

Ja saa helt ud fra et Fornøjelsessynspunkt betragtes Banen, at »Kjøbenhavns-posten« endog i fuldt Alvor fremsætter den Mening, at det maaske havde været rigtigere, om Banen var bleven anlagt i en Kreds, saa at man kunde blive ved med at køre rundt ligesom paa den tivoliske og stige af, hvor man vilde.

Var man imidlertid de første Dage glad over Jernbanen, saa varede det dog ikke længe, inden man fik Anledning til at blive meget vred over adskillige Indretninger. Der var først den Omstændighed, at Banegaarden laa saa langt uden for Byen og at Vejen dertil var saa daarlig, sandet og fuld af Huller, hvad der navnlig efter de mange Klager i Bladene var til stor Gene for Damerne og deres Klæder. Dernæst var man utilfreds med, at man ikke kunde faa Billetter inde i Byen, i det mindste indtil 1 Time inden Togets Afgang, men maatte trave den lange besværlige Vej ud til Banegaarden for saa dog maa-

ske til syvende og sidst at blive afvist med et »Alt udsolgt.«

Denne Indvending klarede Dir. Schram dog stolt med at erklære, at Jernbanen var en demokratisk Institution, der ikke vilde stille den fattige Mand, som intet Bud havde at sende efter Billettter, ringere end den fornemme, og desuden vilde Jernbanen heller ikke ved en saadan Indretning give Anledning til, at der blev drevet Sjoueri med Banens Billetter.

Slemme var det ogsaa, at Materiellet var saa knapt, at Banen ikke nær kunde befordre det Antal Passagerer, der vilde med. Folk maatte stille sig op i Timevis inden Togets Afgang for dernæst at blive propede i Vognene i langt større Antal, end disse skulde rumme. Publikum og Funktionærerne skændtes, »kort sagt, skriver »Flyveposten«, der er en komplet Hurlumhej, som endnu forøges derved, at der i sidste Kvarter komme Folk med Billetter, der ere tagne til hele Kupeer, men hvilke det nu er umuligt at skaffe, da ingen ubesatte Kupeer haves, hvorfor disse sluttede Selskaber maa finde sig i at deles i flere Kupeer, hvor der endnu kan findes en eller flere ubesatte Pladser, medens de ikke have anden Trøst tilbage end med Grevinde Armand at udbryde i et fortvivlet: »Mig rive bort fra dette Bryst!«

Mest fornærmet var man dog over det Returbilletsystem, der gjaldt. Returbilletterne bestode ikke den Gang som senere af to sammenhængende Stykker, det ene for Hen- og det andet for Tilbagerejsen. Det var langt mere indviklet. Paa Afgangstationen fik man kun udleveret en enkelt Billet med et særligt Mærke. Denne skulde dernæst paa Ankomststationen ombyttes med en Billet for Tilbagerejsen. Men ikke nok hermed; denne Billet skulde yderligere inden Afgang fandt Sted forsynes med Stempel for at være gyldig. Det er let forstaaeligt, at dette System under en stor Trafik var meget omstændigt og voldte de rejsende ulidelige Bryderier samt gav Anledning til et Utal af Klager. Man maa nu ogsaa indrømme, at det var temmelig

haardt, hvis det er gaaet mange, som det gik en enkelt rejsende, der tog til Roskilde med det første Tog i den Hensigt at returnere Kl. 1 til København. Ankommen til Roskilde maatte han paa Grund af den store Mængde rejsende vente en Time med at faa sin Billet ombyttet. Næppe er han imidlertid kommen udenfor Banegaarden, før han faar at vide, at hans Billet skal stemples. For at faa dette besørget i god Tid, vender han straks om, men maa i stegende Solhede atter, indeklemt i en talrig Menneskemasse, vente to Timer, inden det bliver hans Tur til at faa Stempelingen foretaget. Saa var Tiden udløben og han maatte straks sætte sig i Toget og havde saaledes ikke opnaaet andet af sin Tur til Roskilde end lige at faa sin Billet ombyttet og stemplet.

Under saadanne Omstændigheder kan man let forstaa, at de rejsende kunde blive utaalmelige. En Søndag Aften udartede det da ogsaa i Roskilde til en ren Skandale. Ruderne i Billetkontoret bleve slaaede ind og paa Perronen trængtes Folk som Sild i en Tønde. $\frac{3}{4}$ Time inden Afgang var Toget fyldt til sidste Plads og Masser af Mennesker stode endnu uden at kunne komme med. Stationsforstanderen lod da nogle aabne Godsvogne spænde til, men dermed var Publikum højst utilfreds og forlangte højroret andre Vogne. Omsider lod Forstanderen Toget gaa fra den højrorede hujende Mængde, hvoraf en Del truede med at tage Ekstrapost til København paa Selskabets Regning, hvad de nok ogsaa gjorde.

Selvfølgelig møder den aldrig manglende Indsender næste Dag i »Flyveposten« med en harmfrysende Artikel: »Direktionens Opførsel mod Passagererne er urigtig, uhøflig, ulovlig og oprørende. Vi give den ærede Direktion den velmente Paa-mindelse, at dersom den ikke itide sørger for paa en ordentlig Maade at faa Passagererne ind fra Roskilde, da vil den en smuk Søndag Aften se den interimistiske Banegaard, Vognene samt det øvrige Inventarium ødelagte af den opbragte Mæng-

de, og Banens Betjente maaske opvartede med mindre behagelige argumenta ad hominem.»

Som man vil se, var det ingenlunde altid let at være Direktion for Banen. Man var altfor ukendt med Forholdene og altfor uøvet til at magte dem.

Det hele var jo ogsaa kun i sin Vorden og i Sammenligning med nu i en ren Uskyldighedsperiode.

Der afgik kun tre Tog daglig, nemlig fra København 8_{,6}, 2_{,6} og 10_{,38}. Kørehastigheden var 10 Minutter pr. Mil om Dagen og 15 Minutter om Natten. Om Søndagene afgik der dog hyppige Ekstratog mellem København og Valby.

Stationerne vare Valby, Glostrup, Køgevejen (Taastrup), Hedehusene og Roskilde. Billetpriserne vare henholdsvis 24, 18 og 12 Sk. pr. Mil for I, II og III Klasse.

For Godsfærdsel aabnedes Banen først den første Oktober. Godstariffen var meget simpel. Den bestod af 4 Stykgodsklasser: Takst I: Lette Varer, Takst II: Ilgods, Takst III: Varer af ringe Værdi, Takst IV: andre Varer. For almindelig Vognladningsgods havdes kun en Takst. For Kornvarer bestod der en Slags Undtagelsestarif, idet der betaltes en billigere Fragt efter Tønde-maal.

Hvad selve Banen angaar var den efter Sagkyndiges Udsagn overordentlig solidt og godt bygget. Paa Strækningen København—Valby var den dobbeltsporet, fordi man ventede en betydelig Trafik her. Det var dog kun det første Halvaarstid, at det var nødvendigt at benytte to Spor paa denne Strækning; senere tabte Færdslen sig saa meget, at man endog kunde bryde det ene Spor op og benytte Skinnerne til Reparationer. Skinnerne vare lette og vejede kun 58 lb. pr. Yard; de hvilede paa Fyrresveller, men vare ikke forsynede med Lasker, der først kom i Brug, da Korsør-banen byggedes. Banen var hegnet med Træhegn.

Lokomotiverne (Odin, København, Sjælland, Roskilde, Korsør) vare byggede i England. De havde intet Førerhus, der

først indførtes 1860. Bagpaa Tenderen var anbragt et Sæde for Togføreren; først efter 1856 blev det denne tilladt at benytte en særlig Kupé til Ophold. Bufferne vare beklædte med Læder og udstoppede med Krølhaar. Lokomotivets Vægt var 20 Tons, hvoraf de 12 hvilede paa Drivhjulene, en meget betydelig Vægt for den Tids svage Skinner. Lokomotiverne havde ingen Trykmaaler, men Føreren maatte overbevise sig om Damptrykkets Størrelse ved stadig at lette paa Sikkerhedsventilen, der var belastet med en Fjedervægt.

Trods det lette Spor kunde disse Maskiner dog løbe meget hurtigt, og de skal i Krigsaarene ofte have kørt de 4 Mil til Roskilde paa 23 Minutter, naar det gjaldt om at bringe Statsdepecher af Sted saa hurtigt som muligt.

Personvognene vare byggede i Altona og København. Det var 6-hjulede Vogne, som hængte i lange Fjedre og Læderstrop-per. De vare forsynede med Buffer og Skruekoblinger. Opvarmning kendtes ikke i de Tider.

Godsvognene lignede den Slags, som Entreprenørerne nu anvende som Grusvogne. Bufferne bestod kun af en Træk-lods, over hvilken der var spændt Læder med et tyndt Lag Krølhaar under. Koblingen skete ved Hjælp af Kæder og Bolte, hvilke vare stift forbundne med Vognen. Der var altsaa ingen Elasticitet, hverken mod Stød eller Træk og intet til at stramme Toget sammen med. En saadan Ordning var imidlertid nødvendig, da den svage Maskine ikke kunde sætte hele Toget i Fart paa en Gang, men maatte tage hver Vogn for sig, hvad der naturligvis gav nogle slemme Ryk.

Nogen elektrisk Telegraf fandtes ikke og hele Signalsystemet paa den frie Bane bestod af Kurvesignaler. Udenfor Søn- og Helligdagene har Arbejdet sikkert ikke trykket Personalet. Et Par af Stationsforstanderne havde f. Eks. ved Siden af deres Tjeneste Værtshushold. Hvis man skal tro de talrige Ansøgninger, der foreligge fra Ansatte om Tilladelse til at drive Bevært-

ning, maa der have været stor Trang hos de rejsende til at styrke sig under Rejsens Besværligheder. I hvert Fald er en Indsender i »Flyveposten« meget taknemlig for, at Stationsforstanderen ved Køgevejen, Hr. Uldrichs, har indrettet en Beværtning paa Stationen, og det vækker hans dybeste Forargelse, at den stedlige Kromand betragter det som ulovligt Indgreb i sin Næring.

Den Trafik, København—Roskilde Banen fik, viste sig uheldigvis ikke tilstrækkelig stor til at forrente den i Banen anbragte Kapital. Kun det første Aar gaves der et Udbytte af 2 pCt., men senere sank det gradvis, indtil det 1856 naaede ned paa 0-Punktet.

Var Forholdene saaledes end smaa og lidet udviklede, og gik end meget ikke som det skulde, saa er der dog al Grund til at mindes 60 Aars Dagen for den første danske Jernbanes Aabning. Særlig har Industriforeningen Ret til at mindes denne Dag med Stolthed, baade fordi den derigennem selv holder en Art Jubilæum, idet København—Roskilde Banen blev det første af de mange store Foretagender, som den i Tidens Løb har sat i Værk, og fordi den derigennem har givet det første Stød til Tilvejebringelsen af det 3341 Km. store Jernbanenet, som vort Land i de forløbne 60 Aar til Gavn for dets Udvikling er naaet til.



