

# Afgang!



# Så kører toget

Lørdag den 26. juni 1847 var København på den anden ende. Jernbanen til Roskilde skulle indvies af kongen. Spændt stimlede mange københavnere sammen ved den nye jernbanestation uden for Vesterport og det nyåbnede Tivoli. Selv de pligtopfyldende embedsmænd på amtskontoret og Universitetsbiblioteket valgte spontant at lukke for at se det blomsterudsmykkede tog køre afsted mod Roskilde med kongeparret og de 200 inviterede gæster. I Roskilde var opmærksomheden om muligt endnu større, for jernbanen gav den ærværdige, men noget hensygnende domkirkeby en ny betydning i form af en rigtig jernbanestation med direkte forbindelse til København tre gange dagligt. Store folkemængder tog forventningsfulde opstilling langs ruten og ved stationerne for at se det kongelige tog åbne banen. Nu kom jernbanen endelig til Danmark.

I et par årtier havde danskerne kunnet læse om forsøg i England med at få en dampmaskine til at trække vogne hen ad jernskinner og om etableringen af de første jernbaner, der fragtede passagerer og gods mellem byer. Berejste folk, der havde prøvet en af de nye baner, kunne fortælle om den fascinerende rejseform. Et prustende, kulfyret lokomotiv trak en lang række vogne yndefuldt gennem landskabet med samme hastighed som en væddeløbshest i fuld galop – med andre ord langt



På de første lokomotiver som *Odin* fra 1846 var lokomotivføreren helt ubeskyttet og måtte om vinteren døje med fyrkassens stærke varme og kold sludsne på ryggen. Det var ikke godt for helbredet. Den første generation af lokomotiver blev skrottet, før nogen tænkte på bevaring, men i 2018 præsenterede Danmarks Jernbanemuseum en køreklar replika. || Flemming Wedell/Danmarks Jernbanemuseum

hurtigere end de fleste nogensinde havde prøvet at bevæge sig. Gradvist spredte jernbanerne sig fra England til kontinentet. I 1844 åbnede den første jernbane i den danske konges rige med forbindelsen mellem de holstenske byer Kiel og Altona ved siden af Hamborg.

I hovedstaden blev interessen for jernbanesagen gradvist stærkere, og på den nystiftede Industriforenings opfordring udstedte kongen i marts 1844 koncession på at anlægge og drive en bane fra København til Roskilde. Et aktieselskab blev oprettet under navnet Sjællandske Jernbaneselskab, og i løbet af få dage havde aktionærer tegnet sig for den astronomiske sum af 1.500.000 rigsdaler, projektet krævede. Københavnerne stod bag en sjettedel af løbet, men det var især handelshuse i Hamborg, der

rev aktierne væk som en del af tidens intense tyske spekulation i jernbaneaktier.

Det nystiftede selskab satte en engelsk jernbaneingeniør til at projekttere banen. Jernbaneteknologien var en transportrevolution, men den første generation af lokomotiver var ikke særlig stærke, så det drejede sig om at anlægge en bane med så få og jævne stigninger og sving som muligt. Det sted, der var udset til stationen i Roskilde, lå ca. 40 meter højere end København, så for at få en jævn stigning over de 31 kilometer krævede det en stor bearbejdning af landskabet i et område, som alle indtil da havde opfattet som fladt. Mange bønder mellem København og Roskilde var skeptiske over for jernbanen, der nu kom til at dele deres marker, og indgav en fælles protest mod de ”rygende ildkjævla, der forskrækker og skræmmer både heste, kvæg, fugle og børn”. Kritikken blev dog affejet, og ekspropriationerne fortsatte.

### **Skinner i landskabet**

De første jordarbejder gik i gang i april 1845. Københavnerne kunne følge med i gravningen gennem den 31 meter høje Valby Bakke og opførelsen af en høj, muret bro i tre fag hen over gennemskæringen ved nyanlagte Carlsberg. Fra bakken og ind til stationen ved Vesterport løb banen på en høj dæmning. Interessen var så stor – og projektets økonomi så presset – at jernbaneselskabet solgte billetter til at besøge byggepladsen. Det var et anlægsarbejde af hidtil uset omfang. Op mod 2.000 danske, engelske, tyske og svenske mænd arbejdede som små myrer for at bane vejen for jernbanesporene. Med håndskovle, 1.500 trillebøre og 80 hestetrukne jernbanevogne flyttede de jord fra bakker til lavninger, lagde titusindvis af egetræssveller omhyggeligt på plads på det nivellerede grusunderlag og slog 11.500 fem

en halv meter lange skinner fast i svellerne med store jernspigre.

Jernbanen var ikke noget værd uden træk-kraft, så Sjællandske Jernbaneselskab gik tidligt i gang med at undersøge mulighederne for at købe damplokomotiver i jernbanens hjemland, Storbri-tannien. Her var et veritabelt jernbaneboom i fuld gang, der i løbet af 1840'erne femdoblede jernbane-nettet til 10.000 kilometer. Lokomotivfabrikkerne havde kronede dage, og det var sælgers marked.

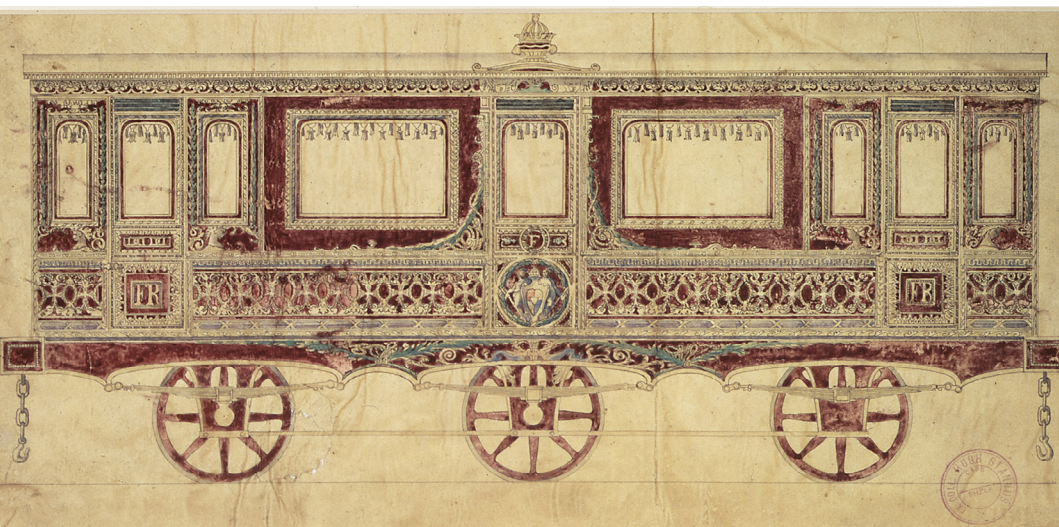
Efter flere forsøg fandt Sjællandske Jernbanesel-skab en engelsk lokomotivfabrik i foråret 1845, der ville tage imod en ordre på fem lokomotiver. Sagen trak dog ud, og det krævede den tekniske direktørs personlige fremmøde på fabrikken i Manchester at få skred i leverancen af de fem lokomotiver – godt nok af en anden type end aftalt. Det første lokomo-tiv fik navnet *Odin* fra den nordiske mytologi, for dampens kraft syntes nærmest overnaturlig. De fire andre lokomotiver fik i tidens nationale ånd navne som *Danmark*, *Sjælland*, *Kjøbenhavn* og noget optimistisk *Korsør*. Jernbaneselskabet havde brug for personer, der kunne mestre den nye teknologi, og hyrede derfor tre lokomotivførere med erfaring fra Leipzig-Dresden-banen.

Prøvekørslerne i hele banens længde begyndte i maj 1847. Lokalbefolkningen kunne følge med, og det nærrede både fascination og frygt. Ved en af prø-vekørslerne op til åbningsdagen kørte tre tomme vogne af sporet ved et mindre uheld. Jernbanesel-skabets direktør så sig nødsaget til straks at bringe en beroligende melding i avisen, der nedtonede hændelsen og forsikrede offentligheden om, at alt ville være i skønneste orden til åbningen.

## Kongen kommer

I juni 1847 var flere års arbejde ved at være færdigt, og banen klar til indvielse. Eller det vil sige næsten færdigt, for omkostningerne var løbet løbsk. Trods optagelse af ekstra lån var der ikke penge til at færdiggøre stationerne, ligesom planerne om at bestille en rigt udsmykket, særlig kongevogn til 5.000 rigsdaler for at tilføje et mere højtideligt præg til indvielsen måtte droppes. Højtidelighederne på stationerne i København og Roskilde kom derfor til at foregå i de eneste færdige bygninger, nemlig nogle godspakhuse i træ på den fjerne side af sporterrænet langt fra indgangen ved Frihedsstøtten. Jernbaneselskabet kunne heldigvis låne flag og telte hos flåden og gjorde sit bedste for at pynte pakhuse-  
ne festligt op med grønne guirlander. Ingen lod sig mærke med noget, for alle imødeså åbningen af den første jernbane i Danmark med stor spænding.

Åbningsfejringen begyndte klokken tolv, hvor Christian 8. (1786-1848) og dronning Caroline Amalie (1796-1881) ankom til stationen hilset af kanonsalut og militærmusik. Kongeparret besøgte stationsområdet, hvor flere bygninger var under opbygning, for at gå til festlighederne i det pyntede pakhus. Her holdt rådmand C.N. David (1793-1874), der var det statsligt udpegede medlem af bestyrelsen, den officielle åbningstale om jernbanernes betydning for samfundet og takkede behørigt den enevældige konge for opbakningen til sagen. Kongen kvitterede med en lykønskning til bestyrelsen, og under hurraråb steg kongeparret ombord i en jernbanevogn udsmykket med krone, flag og blomsterguirlander. En vogn var reserveret et militært musikkorps, og de 200 indbudte fandt deres plads i togets øvrige vogne. Det grønmalede lokomotiv *Danmark* dannede spidsen af det ti vogne lange tog. Klokken kvart i et var toget klar til afgang, fløjten



**Frederik 7. (1808-1863) og grevinde Danner (1815-1874) var i 1854 hovedpersonerne i en flere dage lang indvielse af jernbanen i Slesvig. Den engelske entreprenør forærede kongen en rigt udsmykket kongevogn med forgyldte dekorationer efter tegninger af en af tidens førende kunstnere.**

**|| Alfred Stevens/  
Victoria and Albert  
Museum**

lød, og lokomotivfører Saalbach trak i regulatoren, der sendte dampen fra kedlen til cylinderne. I en glidende og stadig mere kraftfuld bevægelse trak lokomotivet toget væk fra stationen mod Roskilde, mens musikken spillede og publikum jublede som ved flådens stabelafløbninger.

Ved Valby Bakke og broen ved Carlsberg havde en stor menneskemængde taget opstilling, og undervejs stoppede toget ved de fire stoppesteder på strækningen i Valby, Glostrup, ved Køgevejen (siden Taastrup) og Hedehusene før ankomsten til Roskilde. Her stod borgerkorpset opstillet i parade, og et musikkorps spillede. Christian 8. og festdeltagerne fik serveret frokost i det oppyntede pakhús, hvor der endnu en gang var taler og skåler for den nye bane. Kongeparret forlod fejringen for at høre en orgelkoncert i Roskilde Domkirke og kørte derfra til Sorgenfri Slot i hestevogn. Én tur med jernbane måtte gøre det. På stationen fortsatte fejringen, og toget kørte tilbage til København sidst på eftermiddagen på blot 45 minutter, altså en gennemsnitsfart