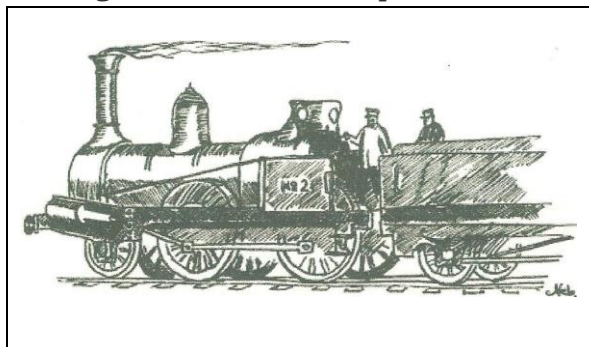




## Jernbanerne under krigen i 1864

af ingeniør i statsbanerne Ole Faurhøj

Første gang jernbanerne i Danmark blev benyttet i krigsmæssigt øjemed, var i 1848, året efter at den første rigtige danske jernbane var åbnet fra København til Roskilde. (Banan Altona-Kiel, åbnet i 1844, må regnes for tysk, selvom den bar det pompøse navn "*Kong Christian den Ottendes Nordostersojernbane*"). Man lod da tropperne befordre med banen fra København til Roskilde og derfra videre til fods til Korsør, d.v.s. det var frivilligt, om man ville med toget. Det var en så ny foreteelse, at mange af vore tapre landsoldater betakkede sig. De var ikke bange for slesvigholstenerne, men at køre i tog - nej tak! Ellers benyttedes jernbanen i treårskrigen kun til at transportere militære depecher til Roskilde.



*En såkaldt Canada-maskine*

1864 var banen på Sjælland videreført til Korsør, på Fyn var strækningen Nyborg-Middelfart under bygning, og i Jylland var den sydslesvigske jernbane fra Rendsborg til Flensborg blevet åbnet i 1854, banen Flensborg-Fredericia var under bygning og fuldført til Rødekro, og endelig var banen Århus-Randers med sidebanen Langå-Viborg-Skive blevet færdig i årene før 1864.

Ved sydgrænsen gik den tyske bane fra Berlin over grænsen til Biichen, herfra gik der baner til Hamburg, til Lübeck og via Neumtinsten til Rendsburg og Kiel. Det vil sige, at et af Tysklands vigtigste jernbaneknudepunkter lå i hertugdømmerne, men skønt man allerede i november 1863 vidste, hvor det bar hen, tog man ingen skridt til at få sikret dette og få bremsset den trafik, der var af spioner, heriblandt også østrigske officerer i uniform, der rejste med toget til Dannevirke. Generalkommandoen måtte kun sikre grænsen, men ikke spærre eller kontrollere den, og i Btichen måtte intet gøres for at sætte stationen ud af drift. Dog var ordren den, at jernbanemateriellet i tilfælde af fjendtligt angreb skulle køres mod nord, men da danskerne trak sig tilbage til Dannevirke i december, efterlod man stationen intakt. Selv telegrafene havde man ikke fået afbrudt.

I slutningen af januar 1864 begyndte man at bryde skinnerne op på strækningen foran Dannevirke, og man gjorde forberedelser til at sprænge jernbanebroerne ved Rendsborg (der allerede skulle have været sprængt, da - man rømmede Holsten, hvad man dog dengang opgav) og Duvenstedt. Ved krigsudbruddet den 31. januar blev broen ved Duvenstedt sprængt af ingeniørtropper efter 5 timers forberedelser, men Rendsborg-broen opgav man også denne gang at sprænge.

Man havde fået anlagt en godsstation med depotspor ved Lille Dannevirke, og det var så meningen, at der skulle gå faste forsyningstog fra depoterne i Flensborg, men også, dette glippede, bl.a. på grund af det manglende samarbejde mellem hærledelsen og jernbaneledelsen (der var for eks. ikke nogen militær kommandomyndighed på Flensborg station). Det kan bl.a. nævnes, at der ofte blev sendt forsyningstog fra Flensborg til Dannevirke, uden at man havde underrettet Dannevirke om dette, så togene måtte returnere uden at være blevet aflæsset.

Den største fejltagelse fandt dog sted den 5. februar, hvor der var beordret 1 jernbanetog stillet til rådighed. Disse skulle ankomme til Dannevirke i løbet af formiddagen for at transportere tropper og kanoner fra Dannevirke. Togene ankom også rettidigt, men på grund af forskellige misforståelser troede man i Dannevirke, at togene først skulle komme om aftenen, så man var ikke forberedt til indladning, da togene ankom. Da ordren var, at togene skulle afgang ved 8-tiden om aftenen, idet jernbanebroen over Trene skulle sprænges i luften, måtte togene afgang tomme. 15 kanoner var blevet trukket til Ellingstedt station, hvor soldaterne måtte stå og se det tomme tog køre forbi uden at standse. Kanonerne blev så stående, til fjenden kom. Lige sådan gik det jernbanemateriellet, der blev samlet i Flensborg, hvor fjenden senere fandt det i køreklar stand. Selvom banen som nævnt var færdiggjort i Rødekro, blev der ved tilbagetrækningen fra Dannevirke overhovedet ikke befordret soldater eller materiel med jernbanen.

Næste gang jernbanen kom ind i billedet var, da general Hegermann Lindencrone efter nederlaget ved Vejle trak nordpå mod Århus. Han fandt da på at lade jernbanen befordre sine folk fra Langå til Skive og beordrede den 8. marts alt jernbanemateriel stillet til rådighed i Langå, og efter 3 dages enormt slid fra jernbanens side var alt, hvad der fandtes af lokomotiver (8 stk. bygget i 1862-64 hos "Canada Works, Birkenhead", hvorfor de populært blev kaldt Canada-maskiner) og vogne opstillet på Langå station, der aldrig før eller siden har haft en sådan trafik. Da de 7 tog i løbet, af natten var sendt til Skive (det sidste tog bestod af 63 vogne trukket af 2 lokomotiver), lignede stationen på det nærmeste Athens ruiner.

Den militære efterretningstjeneste fungerede ikke særlig godt, og alle troede, at fjenden var lige i hælene på dem. Soldaterne teede sig som besatte, råbte op om forræderi og truede jernbanepersonalet med klø. Dertil korn, at de brød ind i flere huse for at stjæle spiritus, så de fleste var blevet godt fulde, da togene endelig satte sig i gang. Bedre blev det ikke undervejs, togene måtte holde i flere timer på stationerne for at medtage telegrafapparaterne, og da det sidste tog holdt hele natten i Rindsholm, fordi der ikke var plads i Viborg, lod

soldaterne deres vilde kampmod gå ud over konduktører og jernbanepersonale, som måtte værgе for sig med skovle mod den vilde hob, der ville entre lokomotivet for selv at køre toget til Viborg. Tyskerne dukkede først op i Viborg i slutningen af april, d.v.s. halvanden måned efter, så der havde været god tid. Det skal også nævnes, at man af angst for fjenden forbød benyttelse af dampfløjterne. Dette var dog ganske overflødig, idet dampslagene fra de overlæssede tog kunne høres endnu længere bort end de svage fløjter.

Efter ankomsten til Skive blev vognene og lokomotiverne rangeret ud på den endnu ikke færdige strækning mod Struer, hvor lokomotiverne fik afmonteret stempler, cylinderlåg, plejl- og trækstænger m.v. Endelig blev lokomotiver og vogne løftet af sporene. De demonterede maskindele tog militæret med nordpå. Inden tyskerne dukkede op halvanden måned senere, havde man dog haft lokomotiverne og vognene gjort køreklare igen, havde transporteret militær til Viborg og tilbage igen, da man alligevel fortrød det planlagte fremstød herfra. De på ny demonterede maskindele blev ført via Mors, Thy og Vendsyssel over Fyn til København, hvor de pudsigt nok havnede hos det dengang konkurrerende Sjællandske Jernbaneselskab (det var først i 1885, at banerne blev slået sammen under staten).

Da tyskerne kom til Århus den 28. april; foretog general von Falckenstein repressalier i raseri over militærets "sabotage" af materiellet. Han lod jernbanesporene opbryde forskellige steder og sprængte den kun 2-årige bro over Gudenåen ved Langå (det tog 3 dage og 200 kg krudt), og han krævede de fjernede maskindele udleveret, ellers ville han lade samtlige stationer og broer ødelægge. Maskindelene blev, herefter hentet af hæren i København og sendt til Skive, hvor lokomotiverne atter blev gjort køreklar.

Hermed var jernbanens militære "betydning" udspillet i denne krig.

Hvis man prøver at undersøge, hvorfor samarbejdet mellem jernbanerne og militæret i den grad gik i fisk, som det gjorde i 64, så skyldes det temmelig sikkert først og fremmest det, at en militær benyttelse af jernbaner var noget nyt og uprøvet, hvorfor man i hærledelsen ikke kunne overskue, på hvilke punkter man skulle sætte ind. En militær kommandomyndighed som f.eks. vore dages transportofficer ville uden tvivl kunne have gjort, at tilbagetrækningen fra Dannevirke ikke havde kostet hæren det store tab af materiel., som det var tilfældet. Ligeledes kunne episoderne ved transporten fra Langå til Skive have været undgået. Det kan nævnes, at jernbanerne i USA spillede en stor rolle under borgerkrigen, hvor man i udstrakt grad gjorde brug af transport af tropper og materiel pr. tog. Ligeledes forstod man nødvendigheden af at beherske jernbaneknudepunkterne som f.eks. Nashville, hvorfra general Sherrnans 100.000 mand store hær i 4 måneder af 1863 blev forsynet med ammunition og proviant.