

## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her:  
<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>  
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

TURISTFORENINGEN  
FOR DANMARK

# JUBILÆUMS AARBOG 1938



TURISME I DANMARK

1888-1938

af Xenius Rostock

JUBILÆUMS-AARBOG  
1938

TURISTFORENINGEN FOR DANMARK

JUBILÆUMS  
AARBOG

1938



KØBENHAVN

---

EGMONT H. PETERSENS KGL. HOF-BOGTRYKKERI

1938

# INDHOLD

## TURISME I DANMARK. AF XENIUS ROSTOCK.

I. EN Udstilling skaber uventet fremmedinvasion i København. Udstillingen 1888 .....	side 7
II. HVAD ER TURISME? .....	20
III. TURISTTRAFIKENS VILKAAR I DANMARK OMkring AAR 1900	23
IV. DE GRUNDLÆGGENDE FAKTORER FOR EN TURISTTRAFIK ....	62
1. NATUR OG FOLK.	
2. KUNST OG VIDENSKAB.	
V. OM HERODYRKELSE OG TURISME .....	103
VI. MUNDTLIG TILSKYNDELSE TIL REJSEr I DANMARK .....	126
1. TYSK LÆNGSEL MOD HAVET.	
2. FILANTROPI OG VELGØRENHED.	
VII. TURISTTRAFIKENS VILKAAR VED FORENINGENS JUBILÆUMSAAR	136
DANSKE TURISTORGANISATIONER 1888—1938 .....	149
BILLEDER FRA DANSKE EGNE OG BYER .....	153

# TURISME I DANMARK

## BIDRAG TIL REJSELIVETS PSYKOLOGI

*Med spredte Træk af  
Turistforeningens Historie gennem 50 Aar*

Af  
XENIUS ROSTOCK

I

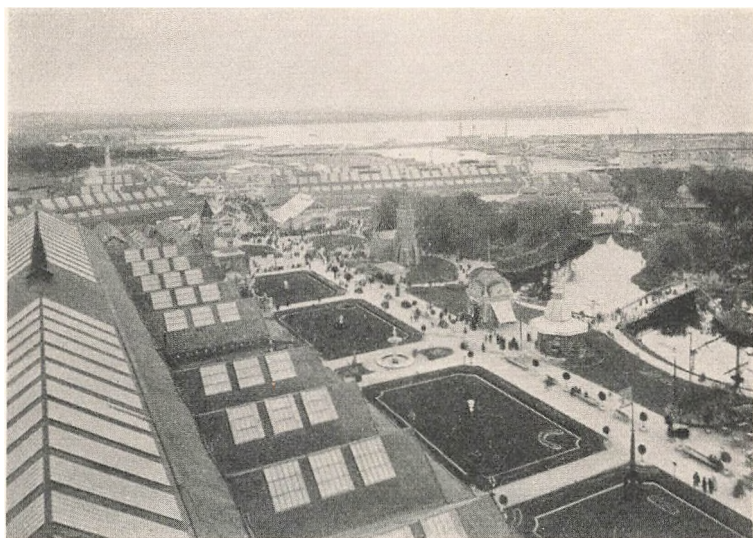
# EN Udstilling

## SKABER UVENTET FREMMEDINVASION

### I KØBENHAVN

**D**ET var i Sommeren 1888, at København for første Gang oplevede en virkelig stor Fremmedinvasion af fredelig Art — saa stor, at den i Virkeligheden aldrig nogensinde senere er blevet overfløjet, hvis man lægger Byens Indbyggerantal til Grund for en procentvis Sammenligning. Ifølge Politiets Opgivende boede der nemlig det Aar 120.526 Fremmede paa Københavns Hoteller (Pensionater o. l. ikke medregnet) eller 35 % af Indbyggerantallet, hvilket i Dag vilde svare til 270.000 Gæster alene i Forhold til København og Frederiksberg Kommuner. Og et saa stort Turistbesøg er aldrig blevet registreret i Københavns Historie.

Det var den Nordiske Udstilling i København, der var det store Trækplaster. Ganske vist influerede Christian IX's 25-Aars Regeringsjubilæum med sine Fester og Optog ogsaa en Del paa Fremmedbesøget, men naar Hensyn tages til, at Politiets Tal kun omfatter Hotelgæster, og Private og Pensionater utvivlsomt har huset mindst ligesaa mange, saa kan man vist roligt give Udstillingen Æren for de 120.000. I hvert Fald oversteg Besøget alle Forventninger, men vist desværre ogsaa alle Hovedstadens Indkvarteringsmuligheder, der utvivlsomt blev udnyttet til det yderste. Vi kan konstatere, at de mange Tusinde boede her, men ikke hvordan de boede. Altfor komfortabelt kan det næppe have været, eftersom Byens Hoteller var faa og smaa og de fine saavel som de mindre fine udviste en — selv efter Datidens For- dringer — utrolig Primitivitet.



*Perspektiv af Nordisk Udstilling i København 1888. Den laa, hvor Raadhuset nu ligger, og var forbunden med Tivoli. (Fot. Juncker-Jensen.)*

Hvor mange Kalamiteter og hvor stort et Virvar denne uventede Hær af Gæster har medført, staar heller ikke antegnet nogen Steder, men det kan man meget let selv forestille sig. At der kunde have været god Brug for en Turistforenings ordnende og vejledende Haand, er naturligvis hævet over enhver Tvivl. Men en saadan fandtes imidlertid ikke paa det Tidspunkt. Den blev først stiftet, da Gæsterne var rejst, Udstillingens Porte var lukket, Bygningerne var revet ned, og hele Festen var forbi. Med andre Ord, ikke før Byen vaagnede efter de uforglemmelige Maaneders Rus og holdt fast ved de nyvakte Storstadsdrømme.

Helt uden Hjælp stod de mange Fremmede dog ikke, naar de kom til Byen og straks søgte ind til Begivenhedernes Centrum. I en lille Bygning paa Halmtorvet i Nærheden af Udstillingens Hovedindgang havde »Rejsestipendieforeningen«, der paa det Tidspunkt var seks Aar gammel, indrettet et saakaldt »Fremmedbureau«, som kom til at spille en virkelig betydelig Rolle. Det udfoldede en ligefrem Rejsebureauvirksomhed, idet det udstedte Billethefter, arrangerede Fællesture, baade i Indland og Udland, og paatog sig at sørge for Indkvartering. Ved





*Udstillingens Fremmed-Bureau. Det blev oprettet og drevet af »Rejsestipendieforeningen« og var det første i sin Art herhjemme. (Fot. Juncker-Jensen.)*

Siden af denne meget nyttige Virksomhed, som laa helt udenfor »Rejsestipendieforeningen«s statutmæssige Formaal og kun var oprettet for Tilfældet, tog Bureauet sig ogsaa af Reklamen for Udstillingen. Det havde udsendt over 17.000 store Billedplakater, som blev fordelt over hele Europa; det distribuerede i 5—6 Uger Artikler om Danmark til en lang Række udenlandske Blade og udgav en egen, daglig Avis, som blev uddelt gratis paa Banegaardene og ved Sunddampernes Anløbspladser. Dette Bureau har i Virkeligheden været det første rigtige Tilløb til en organiseret Turist- og Propaganda-Central i Danmark, og man forstaaer godt den Stolthed, hvormed den lille Forening noterer Resultatet af sin halvt improviserede Bureau-tjeneste, da den anstrengende Sommer var forbi, og man kunde opgøre Assistance-tilfældene til ialt 142 Tog med 13.825 Deltagere i de opagiterede Udstillingsrejser.

Den store Udstilling i 88! Hvilken Begivenhed maa den ikke have været for Datidens København, ja for hele Landet! Ældre Københavnerne taler om den endnu, og den har staaet som det store Forbillede for alle de Udstillinger, der senere har været drømt om, uden at de nogensinde er blevet til noget. Samtidens



*Udstillingens Hovedindgang fra Halmtorvet (Raadhuspladsen). (Fot. Juncker-Jensen.)*

Referenter, selv de mest saglige og mindst lyriske, stod betagede overfor det »umaadelige Lyshav«, der vældede op imod Himlen, det »fantastisk straalende Terræn«, og taler senere om »det farverige Minde«.

Naturligvis har det været imponerende for en saa lille og uforvænt By, men ikke desto mindre smiler vor egen neon-forvænte Tid jo nok lidt af det med »Lyshavet«. Paa Baggrund af de omkringliggende, daarligt oplyste og skumle Gader har det jo nok ikke været slet saa vanskeligt at opnaa den skildrede Effekt, som det vilde være nu paa Raadhuspladsen og foran paa Vesterbro.

Hvad den faglige Side af Udstillingen angaar er der derimod ikke nogen synderlig Grund til Malice. Dens Betydning, ikke alene for sin Tid, men langt ind i vor egen, er forlængst fastslaaet indenfor industrielle og kommercielle Kredse, lige saa vel som dens Virkning som Fremmed-Magnet er en uomstødelig Kendsgerning. Dens farvefestlige Bygninger, af Træ, der var Martin Nyrops Værk paa samme Plads, hvor han kuriøst nok ganske faa Aar senere skulde komme til at bygge sit pompøse, nye Raadhus som et endnu varigere Mindesmærke over sin Tid og sit Navn, gjorde i Forbindelse med deres epokegørende Ind-



*Terrænet foran Udstillingens Hovedportal, set fra Industriforeningens Hjørne ved Vestre Boulevard. I Baggrunden »Knapstedgaard«, hvor nu Palace Hotel ligger. (Fot. Juncker-Jensen.)*

hold et meget stærkt Indtryk saavel paa Samtidens Sagkyndige som paa det brede Publikum. Foruden den tilsigtede Industri-propaganda blev det hele Foretagende en lige saa enestaaende som uventet Turistreklame for Danmark.

Hovedaarsagen til denne sidstnævnte Virkning, der baade under og efter Udstillingen fik saa stor Betydning for Turistsagen som Helhed, laa i et ganske specielt Forhold, som vistnok aldrig er blevet draget frem, og som derfor fortjener at paavises her. Det indeholder, trods sin Upaaagtethed i denne Forbindelse, et saa lærerigt Eksempel, at det falder En helt naturligt at undres over, at det saa godt som aldrig senere er blevet bevidst gentaget.

Kort udtrykt laa det i den Kendsgerning, at den afgørende Vægt i hele Udstillingens Program var lagt paa det kunstindustrielle.

Dette havde følgende Forklaring og Begrundelse:

Sjælen i det hele Udstillingsforetagende var Industriforeningens daværende Formand, Ingeniør, Etatsraad *Philip Schou*, der siden 1869 havde været Leder af Fajancefabriken »Alumina«

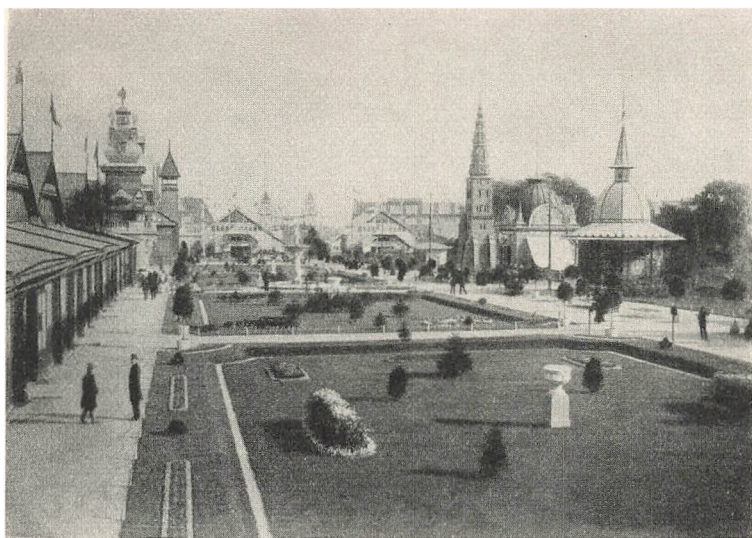


*Udstillingens Plakat, Litografi i 3 Farver. Tysk Udgave. Originalen udlånt af Tivoli's Direktion.*

og siden 1882 Direktør for Den kongelige Porcelainsfabrik, hvilke to Fabriker var bleven slaaet sammen. Herfra havde han naturligt nok sine særlige kunstindustrielle Interesser, og med Tilslutning fra den samlede Udstillingskomité overførtes hans Synspunkter paa Udstillingens Plan ud fra den Betragtning, at den kunstindustrielle Gren af dansk Industri og Haandværk havde de største Chancer for at tiltrække baade et hjemligt og et udenlandsk Publikum. Formodningen viste sig jo i høj Grad at slaa til.

Men Udstillerne gjorde ogsaa en meget betydelig Indsats, idet de præsterede en lang Række nye Arbejder, der vakte betydelig Opsigt og fik stor Indflydelse paa den senere Udvikling.

Paa det givne Grundlag arbejdede Philip Schou videre med en næsten overmenneskelig Energi, og det lykkedes ham i det sidste Topskud af hans Planer at faa baade Tyskland, Frankrig, England, Italien og Rusland med foruden Norge og Sverige, saaledes at Udstillingen blev mere international, en hel lille Verdensudstilling, end en blot nordisk, som den officielle Betegnelse lød. Alt dette havde stimuleret Deltagerne enormt i den ædle Kappelstrid om at præsentere noget overordentligt, og Resultatet blev det straalende, som der er gaaet Ry af. Mest straalende maaske endda for Den kongelige Porcelainsfabrik, som her udstillede den første Kollektion af en helt ny Porcelainskunst, som vakte den største Opmærksomhed over hele Europa og saa at sige med ét Slag gjorde den gamle danske Fabrik verdenskendt — samtidig med at dens Produkter alene i Kraft af deres Deko-



*Anlægget indenfor Hovedballen. Tb. en mægtig Model af Nikolaj Taarn med det nye Spir, som først kom paa ca. 25 Aar senere. (Fot. Juncker-Jensen.)*

rations-Sujetter blev den mest effektive Turistreklame for Danmark, der nogensinde er skabt.

Thi heri laa hele Hemmeligheden ved den uventede Virkning: For det store Publikum var det afgjort mere Sujetterne, de danske Landskabsmotiver og Naturstemninger paa de ny, underglasurmalede Vaser og Krukker, som blev beundret, end den epokegørende tekniske Udførelse, der havde fremkaldt Kendernes Begejstring og banet Vej for den vidtrækkende Popularitet. Ingen nok saa udspekuleret, »attraktiv« dansk Turistplakat har nogensinde hverken før eller siden i Effektivitet kunnet konkurrere med Arnold Krogs, Godtfred Rodes, Oluf Jensens og flere af de andre Kunstneres Vasemalerier, der først fængslede Udstillingsgæsterne og senere gennem en stadig voksende Efterspørgsel ude i Verden stimulerede Rejselysten til Danmark.

Skønt vistnok ingen andre Industriprodukter kan datere deres senere Verdensberømmelse saa nøjagtigt fra Udstillingen i 1888, saa var det dog naturligvis ikke Porcelainet alene, der gjorde Udstillingen til det store Samtaleemne og Trækplaster. Ogsaa paa andre kunstindustrielle Omraader var der ydet noget betydeligt, som viste den ny Tid. Det gjaldt saaledes baade dansk



*Den unge, tyske Keiser Wilhelm II's Besøg paa den nordiske Udstilling blev til stor Reklame. Her ses Kejseren paa Rundtur. (Fot. Juncker-Jensen.)*

Møbelkunst og Boghaandværk, keramiske Arbejder af Joakim og Niels Skovgaard, Th. Bindsbøll o. fl. I en selvstændig Pavillon havde Hofjuveler A. Michelsen indrettet et arbejdende Sølvmedeværksted, som hver Dag samlede Tusindvis af Tilskuere, og den nystiftede »Dekorationsforening« kollektive Udstilling af de senere saa berømte Medlemmers Arbejder var en stadig Kilde til livlig Diskussion for og imod den nye Stil. Ogsaa den rene Industri, der udstillede i en selvstændig, mægtig Hal paa den modsatte Side af Ny Stormgade, over hvilken der var bygget en Forbindelsesbro, havde skabt nye Ting, som beskæftigede Sindene og nærrede de nyvakte Drømme om en dansk Eksportindustri, der jo ogsaa blev til Virkelighed.

Men den største Glans over Udstillingen kastede dog de store Landes Deltagelse. Det var dem, der trak Broderparten af det mægtige Besøg, ikke mindst af Udlændinge, til sig. Man ansaa det da ogsaa i indviede Kredse for noget af en Bedrift at have faaet disse Lande med paa en dansk Udstilling. Her skal Kronprins Frederik, senere Frederik VIII, have været Philip Schou en virksom Støtte under sit Ophold i London og Berlin Aaret forud, og Hofjuvelér Michelsen havde under en Samtale med

Kejserinde Dagmar i St. Petersborg opnaaet Ruslands Tilslutning paa Czar Alexander III's »allerhøjeste Befaling«.

Frankrig og Rusland havde selv bygget egne Facadebygninger, der stod færdige paa Aabningsdagen den 18. Maj ved den pompøse Indvielsesfest. De to Lande havde gjort sig store Anstrengelser for at skabe noget smukt. Især den russiske Afdeling var forbløffende rig og varieret med sin fremmedartede Pragt, Møbler, Tekstiler og Kunstsager i Sølv og Guld fra en Mængde rus-



*Den russiske Pavillon, opført af russiske Arkitekter paa Czar Alexander III's allerhøjeste Befaling.*

siske Provinser, fra Slottene og de kejserlige Fabriker. Frankrig var ligeledes smukt repræsenteret gennem sin førende Kunstindustri omend ikke gennem nye eller helt usete Frembringelser. Men denne Afdeling var ogsaa kommen i Stand paa privat Initiativ. England var i det hele lidt mere tilbageholden i sin Udfoldelse, men det var der. Til Gengæld var Italien, som det hedder i Samtidens Udstillingsreferater, »lokkende, overfor et nordisk Publikum næsten for lokkende« med en uhyrlig Mængde Nips af »Marmor« og Alabast. Man kan se det for sig! Tyskland blev ikke færdig med sin Udstilling før et godt Stykke hen paa Sommeren, men saa blev den ogsaa indviet i Overværelse af Kongen og Dronningen af Sachsen. Paa den Maade var der stadig noget, der trak, til Erstatning for den næsten helt manglende direkte Reklame for Udstillingen.

Det er nemlig værd at bemærke, at udover den nævnte Reklame af »Rejsestipendieforeningen« var der ikke gjort nogen synderlig Propaganda fra dansk Side for denne Udstilling, hverken paa Forhaand eller saalænge den varede. Den fik i Virkeligheden Lov til at skøtte sig selv. Men dens Ry voksede efterhaanden i større og større Kredse.



*Halmtorret 1888 med den franske Kunstudstillingsbygning, som Brygger Carl Jacobsen havde opført vis à vis den Nordiske Udstilling.*

I sin Bog »Journalistliv« skildrer Henrik Cavling bl. a. denne Udstillings-Sommer i København og giver i sin lette, bevidst flagrende Stil et levende Indtryk af de kalejdoskopisk skiftende Billeder omkring Udstillingsbygningen, som han kalder »et Fepalads med monumentale Indgange, Glastage, Spir, Kupler og smeldende Flag — en By af Pavilloner, et Gadenet af Bygninger, forskellige i Stil og Udstyr, overraskende, fængslende, ved en festlig Tilpasningsevne indkilet i den til Tivoli grænsende, upaaagtede Plet Jord«, som Halmtorvet den Gang var. Om Udstillingens Forløb skriver han bl. a.: »I Maj Maaned svigtede Besøget, og enhver Sortseer hævdede Pegefingeren og sagde: Hvad sagde jeg! Men Rygtet om den danske Udstilling bredte sig efterhaanden af sig selv igennem Tyskland; de første Skarer Tyskere i Knæbenklæder, korte Trøjer, Rygsæk og Jægerhatte med Fjer gik gennem Strøget, og da den unge tyske Kejser Wilhelm II ogsaa meldte sig, aabnedes Sluserne for en mægtig Rejsestrøm. At man fra Udstillingen uden yderligere Entre gik ind i Tivoli, var en Ordning, der sikrede Udstillingen et stærkt Besøg. Tivoli gjorde sig ikke store Anstrengelser, men dér mødte ikke destomindre Aften efter Aften Tusinder af Tilrejsende og det halve København«.



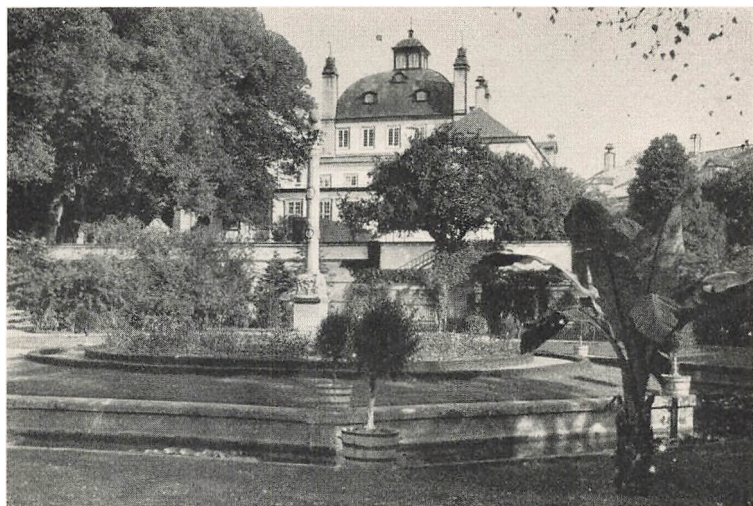


*Vesterbros Passage en Regnvejsaften 1937.*

Paa samme Maade bredte Rygtet om Udstillingens Seværdighed sig ud over Landet. Fra alle Egne af Øerne og Jylland strømmede Rejsende til København, for slet ikke at tale om de mange fra Sverige og Norge. Tilstrømningen af Foreninger og Kongresmedlemmer fyldte godt til. Det myldrede med Mennesker paa Udstillingspladsen og i Tivoli, der begge Steder var illuminerede om Aftenen. Det hævdes, at man i Malmø kunde se Skæret staaende i Horisonten som en enorm Lysbaldakin over København, hvor noget stort og nyt var brudt frem og levede sit blændende Liv i den lyse, fortryllende Sommernat. Det skabte en sand Rejsefeber, som lidt efter lidt ogsaa greb Skolerne ude i Landet, hvorfra mange Lærere kom ind med deres Elever i hele Skarer.

Dette gav Redaktør Cavling Idéen til Oprettelsen af et Feriekontor, hvor Folk i Hovedstaden kunde bytte Feriebørn med Folk fra Landet. Ideen slog saa godt an, at der indgik Tilbud om 1200 Børn fra Landet, men hele Planen strandede paa, at Generaldirektøren for Statsbanerne nægtede enhver Indrømmelse af Rabat paa Befordringen!

Men naturligvis blev København ikke ene om at nyde godt af det store Fremmedbesøg. Én Gang kommen her nøjedes de Fremmede ikke med at se Udstillingen, Byen og Tivoli. De



*Fredensborg Slot, hvor Kong Christian IX. »Europas Svigerfar«, holdt Sommerhof, og hvor mange Medlemmer af Datidens Fyrtstebuse ferierede.*

skulde ogsaa ud og se Nordsjælland, først og fremmest Fredensborg, hvor »Europas Svigerfader« holdt Sommerhof i Familie-kredsen af Euopas Fyrster. Disse Fyrstebesøg i Fredensborg havde længe virket som Reklame for Danmark ude i Verden. Nu vilde man se Stedet, hvor der ikke var saa faa Chancer endda for at møde Czaren af Rusland, Storfyrsttronfølgeren Michael og Storfyrst Nicolaj, en af de mange Prinsesser eller selve den vordende Dronning af England! Foruden naturligvis den ranke gamle Kong Christian til Hest i Selskab med flere af sine kongelige og kejserlige Børnebørn. Der var Oplevelser nok at vente sig i Fredensborg og den smukke Park. Samtidig fik Helsingør og Marienlyst stort Rykind, Kronborg og »Hamlets Grav« mystificerede Tusinder. Frederiksborg Slot, der lige var bleven færdigrestaureret og indrettet som nationalhistorisk Museum, henrev baade Danske og Udlændinge. Kort sagt, Øresundskysten og hele Nordsjælland blev opdaget — for aldrig siden at blive glemt, hverken af de rejsende eller i Turistrekla-men. Idyllen og Skønheden ved de danske Strande og skovomkransede Indsøer blev til Fabel, et Eventyr, man berettede om fra H. C. Andersens Hjemland, hvor man spiste »Smørrebrød« og »Røtgrød met Fløte«.

Saadan vaagnede Bevidstheden om Danmarks Muligheder som Turistland. Saadan opstod — af en Tilfældighed, kunde man fristes til at sige — den første, virkelig store Turistinvasion i København, skabt af en Udstilling i stort Format og af skelsættende Betydning for dansk Industri og Kunstindustri, navnlig den sidste, der inden den Tid overhovedet ikke var noget, men derefter blev verdensberømt specielt gennem »Københavns Porcelæn«, hvis omtalte Landskabsbilleder og øvrige udprægede danske Dekorationsmotiver frem for noget andet blev en stedsevirkende Turistreklame for Danmark — og er det endnu!

Forunderligt, at Erindringer om disse Kendsgerninger ikke senere har affødt noget tilsvarende Initiativ fra Turistorganisationernes Side! vil en og anden maaske udbryde. Det Par »Turistudstillinger« og »Hoteludstillinger« samt saakaldte »Trafikudstillinger«, der efter fremmed Mønster er afholdt her i Landet indenfor de sidste ti Aar (før den Tid slet ingen), har jo udelukkende været begrænset til at omfatte Turist- og Rejselivet som Erhverv og har selvsagt ikke kunnet tiltrække stort andre end direkte interesserede Lystrejsende med latente Rejse-længsler og Ferieplaner. Det er selvfølgelig en lige saa udmærket som naturlig Opgave for en Turistforening at arrangere saadanne Udstillinger, men de kan nu éngang ikke faa samme Betydning og har ikke samme Rækkevidde som altomfattende Udstillinger af social, industriel og almen kulturel, samfundsøkonomisk Art, paa hvilke »Feriementet« naturligvis ikke maa mangle, men blot bør indgaa som et naturligt Led i Helheden. Naar vi ser paa Danmarks Deltagelse i Verdensudstillingerne rundt omkring i forskellige Lande, ser vi ogsaa i de fleste Tilfælde denne naturlige Placering af Turistvæsenet gennemført.

Forklaringen er jo imidlertid den ganske ligefremme, at *Initiativet* til saadanne, virkelig betydningsfulde Udstillinger som den i 1888 udgaar fra helt andre Hold end netop Turistforenings-Organisationerne, i Dag saavel som den Gang, da der slet ingen Turistforening fandtes i Danmark.

---

## HVAD ER TURISME?

**D**ETTE: at der ingen Turistforening fandtes i Sommeren 1888, da en saa overraskende stor Rejsestrøm alligevel satte ind, fører uvilkaarligt til den Anskuelse: at en Turistforening ikke er en skabende Faktor i Rejselivet, men et Produkt af selve *Turisttrafikken*.

Spørgsmaalet bliver da: Hvad er det, der skaber et Lands Turisttrafik?

Før Svaret er givet paa dette Spørgsmaal, naar vi ikke ind til selve Sagens Kerne, i dette Tilfælde altsaa Turistsagens Kerne.

I et dansk Konversationsleksikon fra de allerseneste Aar defineres moderne Turisme eller Turistvæsen paa følgende Maade:

T. omfatter Trafik (Persontakster, Køreplaner, Autotrafik etc.), Færdselslove, Hotelforhold, Helligdags- og Alkohollovgivning, Pas- og Opholdsbestemmelser, Fremmedskatter, Ferielovgivning, Devis- og Kursspørgsmaal, Toldforanstaltninger, Fremmedføring, Teaterforhold, Spørgsmaal vedrørende Museer, Hygiejne, sproglig Uddannelse, Kongresser og Udstillinger.

Efter dette skulde der jo ikke være mange Omraader tilbage i et moderne Samfund, som Turistvæsenet ikke havde Indflydelse paa. Der mangler bare Ordenstildeling, Pensionering og Eftermæle for at gøre det hele til en berusende Karussel, det nok er værd at være med paa.

Men dette er jo ogsaa en ganske uvidenskabelig Definition af Begrebet og for Danmarks Vedkommende desuden fuldkommen misvisende, eftersom det fremstilles som om Turistvæsenet *beherskede* de nævnte Forhold, hvad det jo ingenlunde gør hverken herhjemme eller andre Steder. *Lovgivning*, som optræder

i flere Forbindelser i denne Udlægning, ligger som bekendt kun i Lovgivningsmagtens Hænder, ligesom ogsaa *Bestemmelser* og *Foranstaltninger* tør formodes at blive truffet af helt andre »Væsner« end Turistvæsenet. Man fristes endda yderligere til at sige: Gudskelov, for der vilde jo ikke blive noget som helst Omraade tilbage for andre Institutioners eller Personers Initiativ, hvis Turistvæsenet virkelig »omfattede« alt det, der her paa taas underlagt dets Virkefelt. Man behøver bare at tænke paa, hvor mange »Turistattraktioner« der er bleven til uden noget Turistvæsens Hjælp, ja, endog paa Trods af dets Modstand, baade herhjemme og i Udlandet, flest naturligvis i Udlandet. Hvad har Eiffeltaarnet ikke betydet for Paris, siden Eiffel byggede det til Verdensudstillingen i 1889 under mange Protester og trods megen Modstand fra »Sagkyndiges« Side, som ikke vilde anerkende ham som Fagfælle? Hvad havde Odense været, turistmæssig set, uden H. C. Andersen — selvom der havde været nok saa mange »Turistvæsener« i Arbejde? Og Weimar og Frankfurt uden Goethe? For slet ikke at tale om Kronborg uden Hamlet, d. v. s. Shakespeare, som dog vist næppe kan mistænkes for at have tænkt paa Turisme og slet ikke den danske.

Nej, Turistvæsenet, in casu Turistforeningen, maa se sin Berettigelse i at være forslagsstillende, en agtpaaagivende, kritisk indstillet Institution, der giver Raad og Vejledning, hvad der forøvrigt ogsaa skulde synes fortjenstfuldt og nyttigt nok. Dens Arbejde er et Led i moderne, organiseret Rejseliv, som ikke kan undværes og derfor ikke maa underkendes, men paa den anden Side heller ikke overvurderes. Det kan virke fremmede paa den til enhver Tid bestaaende Turisttrafik, men skabe den kan det ikke.

Denne objektive Vurdering af Turistvæsenets Opgaver er utvivlsomt ogsaa den sundeste Arbejdsbasis for enhver Turistforening i et hvilket som helst Land. For Danmarks Vedkommende maaske endda endnu mere end for saa mange andre Lande med langt større Turistbetingelser. Ud fra denne nøgterne Vurdering er da ogsaa Den danske Turistforenings Arbejde organiseret og praktiseret, saa længe Foreningen i det hele taget har været til, og ikke mindst i dens første Tiaar, hvor der var adskilligt at kæmpe for og blev kæmpet for. Dette vil enhver kunne overbevise sig om ved Gennemlæsningen af Foreningens

Beretninger, der foreligger trykt for alle Aarene og tilgængelige for Offentligheden.

I Stedet for at genopfriske disse Beretninger, hvilket vilde være det samme som at skrive Foreningens detaljerede Historie (der forøvrigt blev ført op til 40-Aars Jubilæet og offentliggjort i Aarbogen for 1928, hvortil henvises), formenes det at have betydelig større Interesse at undersøge, *hvilke Faktorer, der dels er og dels altid har været de skabende for en Turisttrafik i Danmark*, og i en saadan *almen Analyse* lade Beretningen om Turistforeningens Bestræbelser for at stimulere eller tilpasse sig den spontant opstaaede Turisttrafik indgaa i de passende Forbindelser og paa de Omraader, hvor dens Arbejde har kunnet spores, hvorved i Virkeligheden en Del af Foreningens Historie opridses, og ikke den mindst vigtige.

Det er da dette, der her skal gøres et Forsøg paa i de følgende Afsnit og Kapitler. De danner hver for sig afsluttede Betragtningegrupper uden kronologisk Tidsfølge. De prætenderer ikke at være udtømmende for det meget omfattende Stof, hverken i historisk eller psykologisk Henseende, men læst som Helhed stiller de forhaabentlig alligevel Emnet i en, saavel turistnæssigt som menneskeligt set, alsidig Belysning.

---

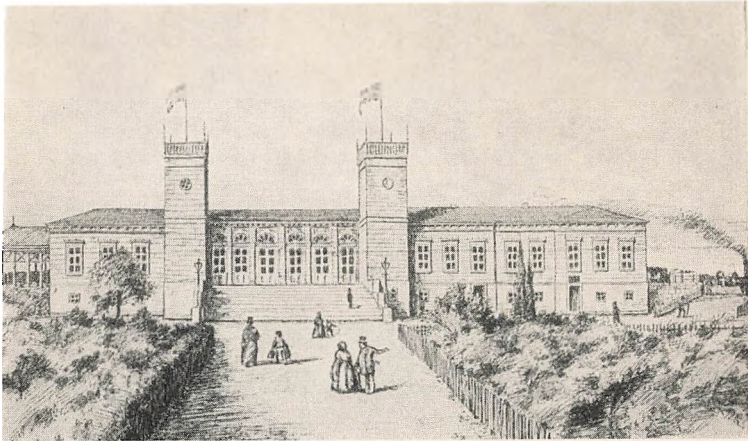
## TURISTTRAFIKENS VILKAAR I DANMARK OMKRING AAR 1900

**D**ET posthume i Turistforeningens Start, umiddelbart efter en stor Udstillings Lukning, er der ingen Grund til at hefte sig mere ved. Det maa være nok at have konstateret det. Der skal jo altid »et Stød i Sjælen« for at sætte ethvert Foretagende i Gang, selv om det bagefter synes at være et Columbusæg. Saadan gik det for Eksempel ogsaa i Odense, hvor der først blev stiftet en Turistforening, *efter* at H. C. Andersens Hundredeaarstag i 1905 var bleven fejret med Fest og Teaterforestilling samt Beslutningen om at købe de to Huse i Hans Jensens Stræde, hvor der senere blev indrettet Museum. Før den Tid havde ingen tænkt paa, at H. C. Andersen kunde være en Turistattraktion, endsige hvor kolossalt et Trækplaster han skulde blive.

Derimod kan det jo nok være paa sin Plads at se lidt paa de sociale Forhold, der herskede i Danmark og dets Hovedstad i hine Tider; hvordan det stod til med det trafikale, det sanitære, Renligheden og Komforten i det hele taget, den Gang Arbejdet til Turistsagens Fremme begyndte.

Bortset naturligvis fra Landets Naturejendommeligheder, som er en given Ting, der ikke lader sig ændre ud over, hvad Naturen selv gør, eller vi værner den imod, er det Tilstanden i de nævnte offentlige og sociale Forhold, der danner Forudsætningerne, for at et Arbejde som Turistforeningens skal kunne give tilfredsstillende Resultater.

Set med Nutidens Øjne var disse Forhold de slettest tænkelige. Mulighederne for en behagelig Rejse og et behageligt Op-



*Københavns første Jernbanegaard 1847.*

hold i Danmark var paa Baggrund af Udlandets rivende tekniske Udvikling, som vi kom forholdsvis sent med i, ret stærkt begrænsede lige op til Aarhundredskiftet og endda et godt Stykke ind i det Tyvende. Bekvemmelighederne var faa og i alle Tilfælde dyre selv i Forhold til Tidens lave Prisniveau. Hvad hjalp det desuden at have Penge nok. End ikke med de rigeligste Pengemidler til Raadighed kunde man jo faa hyppigere Toggang, hurtigere Forbindelser, bedre Kupeer, mere komfortable Hoteller eller større offentlig Hygiejne og mere nymodens Indretninger — end der fandtes i Landet.

Og med alt dette stod det unægtelig sløjt til herhjemme, ikke blot i Provinsbyerne, for slet ikke at tale om Landet, men ogsaa i Hovedstaden trods dens indbildte Storstadsfysiognomi.

Hele det sociale og kulturelle Udviklingstrin, som Danmark befandt sig paa i Slutningen af det nittende og Begyndelsen af det tyvende Aarhundrede tager sig unægtelig ud som den pure Middelalder for et Menneske af 1938. Det er ganske pudsigt at læse om, men man tror knapt nok paa det. Man ryster paa Hovedet og begriber aldeles ikke, at det kun er 30—40 Aar siden.

Ikke desto mindre er det Kendsgerninger, Realiteter af en ubehagelig Art, som den første Turistforening — foruden Landets Indbyggere og de fremmede — har haft at slaas med, navnlig fordi der vitterligt eksisterede bedre Forhold andetsteds i



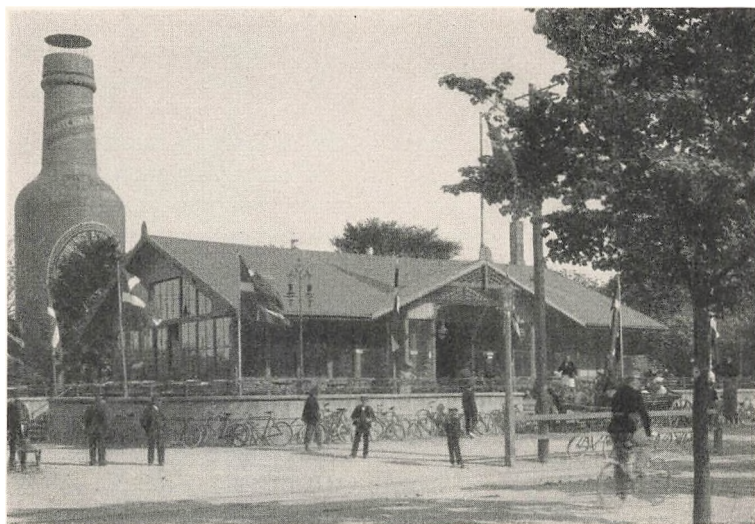
den civiliserede Verden, den Verden, hvorfra man havde til Opgave at lokke fremmede til Danmark uden samtidig at kunne tillade sig den Ærlighed at fremstille det som et seværdigt primitivt Fortidsland!

De mest malende Bybilleder og Skildringer af Datidens Forhold finder man som rimeligt er i Litteraturen og Dagspressen fra Tiden. Navnlig Dagspressens og de periodiske Tidsskrifters og Ugebladets Oplysninger og Notitser er gode at faa Forstand af, halvt underdanige og autoritetsbange som de er i deres kritiske Bemærkninger eller henrivende naive i deres trohjertede Glædesytringer over selv det mindste Fremskridt, som naar det hedder »Igaar tændtes for første Gang de fire Gaslygter paa Amalienborg Plads«, eller endnu bedre, et Par Aar senere, at »København har faaet Buelamper paa een af Byens vigtigste Pladser«.

Mere personlig farvet og med en lun Ironi, uden dog derfor at være mindre autentisk, er Henrik Cavlings Beskrivelse af Halmtorvet (nu Raadhuspladsen) i det begivenhedsrige Aar 1888. Han beskriver dette Nutidens Brændpunkt i Storkøbenhavn som en landlig Afkrog af Staden.

»Naar man traadte ind paa Halmtorvet,« siger han, »kunde man tro sig hensat til Markedet i Vorbasse. Midt paa Torvet stod et aflangt Hus, det var en Vejerbod, som Halmlæssene besværligt pressede sig igennem, og rundt om Vejerboden en Holdeplads med Halm- og Mælkevogne, og mellem Vognene Bønder og Bønderkoner, Tjenestekarle og Piger, der travlt snakende rullede sig ud af Uldtørklæderne og tog Vejen ind i en Butik. I hvert Kælderrhjørne boede der en Hørkræmmer, der personligt gjorde Tjeneste i Forretningen. Han bærer høj Silkehat og veksler Haandtryk over Disken, idet han hælder Petroleum af Dunke, som hænger i lange Snore under Loftet. Alt, hvad Huset kan præstere af Artikler: Sæbe, Tovværk, Hør, Stangjern, Klipfisk o. l., vejes og gaar ud paa Torvepladsen. Hestene, der staar og slikker Muleposerne, begynder ogsaa nu at dreje Hovederne og vrinsker glade, naar Herskabet omsider kommer og med kraftige Bokserstød ifører sig Kavajerne. Endnu et Haandtryk, og Bondevognen ruller langsomt ud ad Vesterbro.«

Dette Landsbymarked forsvandt pludseligt, da Martin Nyrop med europæisk Rekordhastighed rejste sin Udstillingsby. Men



*Strandvejen ved Tuborg Pavillionen ca. 1900. Tuborg Flasken var en af de populæreste Seværdigheder paa Udstillingen i 88 og blev efter Udstillingens Lukning flyttet ud paa Strandvejen, hvor den i mange Aar var et yndet Udflugtsmaal.*

tæt ved i de tilstødende Gader herskede endnu længe den samme fortættede Handels- og Markedsstemning. Navnlig i Vestergade var den stærkt fremtrædende. Der var et evigt Mylder i den gamle, trange Gade, hvor Købmandsgaardenes lave Længer med Portgab og Stentrapper og Pakhusenes lugebesatte Spidsgavle laa i malerisk Uorden Side om Side med Gæstgiverier og fornemme Patricierhuse langs de smalle Fortove med Rendestensbrædder fra Gammeltorv til Farvergaardens Hjørne ved Vester-vold med Udsigten over Grønningen og det aabne Glacis foran Frihedsstøtten. Endnu længe efter, at det statelige nye Raadhus var bygget og indviet, bevarede Vestergade sit Præg af Købstad, ja, var i Virkeligheden mere »Staden« for Oplandets Beboere end en Gade i København. Her var landlig Hygge og landligt Rod, med Lugt af Krambod og Stald, med hjemlige Manerer og letfattelig Retskaffenhed i Handel og Vandel. Og alligevel havde man den festlige Fornemmelse af at være i Kongens By. Skiltene i Portene og Navnepladerne paa Gadedørene vidnede jo tilstrækkeligt derom. Højesteretsassessor, Konferentsraad, Prokurator, stod der. Comptoir og Kgl. Agent. Jo, der var alt, hvad man kunde ønske sig af Syn for Sagn om Kongens og



*Københavns anden Jernbanegaard (Hovedbanegaard), opført 1864. Laa, hvor nu  
Paladsteatret ligger.*

Estrups Residensstad. Tidens Problemer og Uberegnelighed satte Sindene i Bevægelse; der var Politik og Kandestøberi i Luften og Stimmel og Travlhed paa Brostenene. Dagen igennem var der fuldt op af Køretøjer og købslaende Handelsfolk. Fustager og Vareballer rullede ud over Fortovene eller hang og dinglede oppe foran Pakhusenes Luger, indtil de blev halede ind med høje Raab. De velnærede Gaardskarle skreg op og skældte ud, Kuskene ligeledes, og »Fangerne« foran Butikkerne kaprede de ubeslutsomme med en Vittighed. Bodernes smaa Vinduer, Kælderhalse og Trapper var næsten skjulte under alle mulige Varer, der flød ud, som om Husene var overfyldte. Hørkram og Gangklæder, Fødevarer og Redskaber, Huder, Vognlæder, Trillebøre og Træsko hang op ad Murene, isprængt med Kobbetøj og Marskandiserkluns hele Gaden igennem. Der var et Leben netop som paa en Markedsplads, hvor Købelysten med et Snubtag hjælpes ud over Overvejelsernes Stadium. Værsgo'! det er her og nu der handles!

Men Raadhuspladsen og Vestergade hørte den Gang ogsaa nærmest til Byens Periferi. Hovedstaden, 80'ernes og 90'ernes København — det var Kongens Nytorv, Det kongelige Teater, d'Angleterre og Café »Guldturen« (1892), Rigsdagen (i Bred-

gade), Charlottenborg og Modebutikkerne paa Østergade, kort sagt »Strøget«, hvor »hele København« den Gang som tildels endnu var paa Hat med hinanden. Her nidstirrede politiske Modstandere hinanden, her »ordnede« man Regeringen og Bystyret og Oppositionen, her glødede Hadet og Harmen og Begejstringen, her snoede Sladderer sig i Østergades intime Vrimmel, her blomstrede Københavnervitsen omkring det herostratisk berømte »Storkespringvand«, der straks efter Afsløringen i 1894 blev gjort til Spot for Borgerskabet, der kørte »Timekørsel« i Droske »omkring Storken« og lange Tider igennem samlede hele Opløb, som Politiet maatte splitte. Mærkeligt nok har Spotten gennem en Menneskealder ikke faaet taget Livet af det endnu og de talrige alvorlige Angreb, bl. a. fra »Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse«s Side, heller ikke. Det ses ikke, at Turistforeningen har været ude efter denne »Barselpropaganda paa aaben Gade«, som en senere Kritiker har kaldt det, men den havde jo ogsaa fuldt op at gøre med mere alvorlige Anker over Byens Udseende og Tilstand.

*Elektrisk Lys* indførtes først her i Landet efter Verdensudstillingen i Paris 1881, og der gik naturligvis en Del Aar, inden de nødvendige Anlæg blev færdige og kunde tages i Brug. Den første Centralstation i København blev ikke effektiv før 1892. Paa dette Omraade laa Odense foran Hovedstaden, idet den allerede et Aar tidligere indviede sin. Men endnu i 1900 var elektrisk Lys kun anvendt i ringe Udstrækning til Belysning af Gader og Veje. Man forstaar da bedre det sensationelle i den ovenfor citerede Notits om Buelamperne paa Kongens Nytorv, der stammer fra 1892.

Hvor fortrøstningsfuldt maa det ikke ogsaa have lydt, at der ved Aarhundredets Udgang »arbejdes med et nyt Kloaksystem, der *lidt efter lidt* vil medføre Indretningen af Vandklosetter«, og at Gennemførelsen af dette nye System vilde have til Følge, at »Kloakvandet ved Hjælp af tre Pumpestationer i en mægtig lukket Ledning blev ført ud over Øen Amager til dybt Vand i Øresund«. *Det »dybe Vand«* kan adskillige Efterkommere af Datidens Optimister jo unægteligt tale med om, skønt de aldrig har været Frisvømmere.

Saa sent som i 1890 havde ikke mindre end 41 af Danmarks 74 Provsbyer endnu udelukkende aabne Rendestene, mens kun 21 havde »fuldstændigt eller næsten fuldstændigt lukket Kloak-

system«. Endnu i 1899 havde kun een Provinsby WC, nemlig Nakskov! Man kunde bedre have forstaaet, om det havde været Esbjerg, der blev Nummer et paa dette Omraade, for dør havde der været Forbillede i *Fanø Vesterhavsbad*, som blev bygget i 1891 (se Side 79) og indførte denne nymodens Installation i hele Badebyen, hvilket i sin Tid vakte stor Opsigt og i en lang Aarrække var »en Seværdighed mere« paa Fanø.

I København stod det ikke relativt bedre til. Københavnerne paa Alder med Turistforeningen husker endnu grangivelig fra deres Drengaar i Midten af Halvfemserne, hvor fælt der kunde stinke ud af Portene i Bredgadekvarteret, naar de store murede »Gruber« blev tømt inde i en af de herskabelige Gaarde. Og det var dog i den Bydel, Forbedringerne gennem de teknisk-hygjejniske Fremskridt kunde ventes først.

I Modsætning hertil var Danmark meget hurtig i Vendingen m. H. t. *Telefonens* Udbredelse, da den først var bleven indført i 1881. Det skete imidlertid ogsaa paa privat Initiativ, idet et Interessentskab i København indrettede den første Centralstation — med 22 Abonnenter. Herefter gik det stærkt. I enhver By i Danmark af nogen Betydning blev der dannet et lokalt Telefonselskab, og Telefonnettene spændte sig snart ud over det hele Land. Ved Statens Mellemløst og Kapitalisering kom der yderligere Fart i Foretagendet — den første Statstelefonlinie udførtes i 1893 mellem København og Malmø og allerede Aaret efter paabegyndtes Bygningen af det indenlandske Statstelefonnet, der ved Aarhundredets Slutning var saa udviklet, at man praktisk taget fra et hvilket som helst Sted i Danmark kunde telefonsamtale med ethvert andet Sted (undtagen Bornholm) inden for Landets Grænser samt med Hamborg, Berlin, Christiania, Stockholm og Malmø. Sammen med Sverige og Norge indtog Danmark allerede omkring 1900 en meget fremtrædende Plads mellem samtlige europæiske Lande hvad Telefonvæsen angaar — en Stilling, der som bekendt er holdt lige til Dato. —

Men Telefonen var jo trods alt — den Gang som nu — kun forbeholdt Minoriteten, og dens Veludviklethed battede ikke stort paa alt det øvrige, der var saa mangelfuldt. Man kunde f. Eks. ikke nøjes med at ringe til Belysningsvæsenet for at faa bedre Gadebelysning og heller ikke til Vejvæsenet eller Politiet om at faa fejtet og vandet Fortovene og Rendestenene. Kørebanen ganske uomtalt, for den blev saa godt som aldrig rørt med en Kost.

Disse Mangler paatalte Turistforeningen stadig over for Myn-  
dighederne, og Aar efter Aar drager den til Felts imod dem i  
sine Publikationer. »Ordens- og Renlighedssagen« figurerer sim-  
pelthen paa Foreningens Arbejdsprogram, lige til den omsider  
bliver løst paa akseptabel Maade af Myndighederne. Det var i  
det hele taget Synd at sige, at Foreningen skaanede sig, saa lidt  
som Bestyrelsens Medlemmer personlig stak Hovedet i Busken  
eller dækkede sig bag Foreningens Kollektivitet. Gang paa Gang  
ser vi saa den ene, saa den anden under Navns Nævnelse vove  
Pelsen for den gode Sag. Hvor stærkt det var tiltrængt at ved-  
ligeholde Trommeilden, ser man ikke mindst af de frimodige  
og aabenhjertige »Strøbemærkninger om Fremmedbesøget«, som  
Formanden, Kammerherre C. C. v. Krogh, offentliggør i Aars-  
skriftet for 1900, hvori han ridser Renlighedstilstanden, eller  
snarere Urenlighedstilstanden, i Københavns Gader op i kraftige  
Vendinger og slaar fast, at vi staar meget langt tilbage for Ud-  
landet, hvorfra vi forventer at modtage forøget Besøg. Ikke  
alene bliver næsten overalt Hestegødningen liggende, men alle  
andre Griserier ogsaa, siger han. Asfalten (den Smule Stræk-  
ning, der i det hele taget var) renses ofte daarligt, der bruges  
for lidt Vand, og Skylningen med Vandvogne sker om Som-  
meren saa sent, at Færdslen allerede er meget stor. Et Utal af  
Aviser og Masser af Papir smides omkring, og i daarligt Vejr  
er Gaderne et sandt Ælte. Politiet ser til, men optræder ikke  
imod Uordenen. »Hvor langt anderledes«, tilføjer han, »over-  
holdes ikke Gadeordenen f. Eks. i Berlin, som man ellers her-  
hjemme ynder at efterligne«.

*Droskevæsenets* Tilstand giver ogsaa et tydeligt Billede af  
Datidens Forhold og hvor meget, der var Grund til at anke over.  
De færreste Kuske havde tilstrækkelig Kørefærdighed og He-  
stene var gennemgaaende tarvelige. Kuskene var heller ikke  
altid høflige og ofte mærkværdig uvidende om Gader og Stræ-  
der endog i den gamle Bydel. »De burde ligesom flere Steder i  
Udlandet«, siger Formanden, »underkastes en Eksamen i den  
Retning saa vel som i Bedømmelsen af den korteste Vej mellem  
to Punkter« (!).

Ogsaa *Hotelforholdene* faar en Omgang af det glatte Lag  
for deres store Mangler, hvilket er ganske forfriskende at høre,  
thi Hotellerne i Danmark har ellers altid været den varme Grød  
i Turistsagen og jo mere Fremmedbesøget er taget til herhjem-

me i Aarenes Løb, jo varmere er Grøden bleven — indtil den nu næsten er gloende.

Saa er der den Tids store Trafik-Spøgelse: Gedser-Warne-münde Ruten. Er der nogen Grund til at mane det frem igen? Ja, i høj Grad, thi for det første var det et uhyggeligt Udslag af Embedsmandsvælde og Mangel paa Fremsynethed og for det andet kastede dette Gespenst, hvad der ikke er almindeligt for Spøgelser, en Slagskygge langt ind i Fremtidens trafikale Problemer. Der er saaledes ingen Tvivl om, at Forhalingen af denne Rutes Etablering og senere af dens Udbedring med Materiel gav Sverige et Forspring i Udlandstrafiken gennem Sassnitz—Trälleborg Ruten, som Danmark aldrig indvandt igen.

I hele dette Spørgsmaal stod Turistforeningen meget stærkt i sin Argumentation og havde hele den offentlige Mening bag sig. At den samtidig lagde sig for Had paa »højere Steder« er selvfølgelig og ikke til at undres over, men saa meget mere Grund er der til at mindes dens Indsats. Tidens politiske Stridigheder og det skarpe Skel, for ikke at sige det uoverkommelige Svælg, der fandtes mellem Partierne, gjorde heller ikke Bestyrelsens hele fribaarne og uafhængige Holdning mindre bemærkelsesværdig. Naar det derfor i den førnævnte historiske Oversigt hedder om Turistforeningen i dens første Aar, at det var en udpræget »Højreforening«, saa er det i hvert Fald misvisende i denne Forbindelse.

De Mænd, der den Gang gik ind for Turistsagen — bl. a. Grev Raben-Levetzau, Kammerherre C. v. Krogh, Højesterets-sagfører J. H. Bagger, Dr. med. Ehlers og Redaktør C. Carstensen — var maaske nok ifølge hele deres sociale Stilling »Højremænd« og kan ogsaa have været det af politisk Overbevisning, men saa meget desto mere tjener det til deres uvisnelige Hæder, at de kæmpede paa en bred demokratisk Front til Fremme af saadanne Formaal, som virkelig kunde kaldes almindelige Folkegoder.

Til disse hørte ikke mindst Reformen inden for *Jernbanvæsenet*, som derfor ogsaa kritiseres meget skarpt. Kammerherre Krogh »paaskønner« ganske vist et Hurtigtogs Indførelse paa Gedser-ruten, men samtidig beklages det, at der »endnu ikke er taget Stilling til at realisere en Bane fra København til Køge«. Esbjerg Ruten hævdes ogsaa stadig at være Stedbarn ud fra den meget naturlige Betragtning, at »det er meget uheldigt at lade Folk

fra England vente ca. 12 Timer i Esbjerg, før de kan komme derfra!» Mellem Esbjerg og Lunderskov gaar der ikke et eneste Dag-Iltog, og alle syv Mellemstationer bliver »anløbet«. »Gennemgaaende Vogne bør kunne føres over Bælterne. Haves der ikke tilstrækkelige Færger, bør flere anskaffes«, hedder det kategorisk. »*At vente med Forbedringer, indtil Planen om en Bro over Lillebælt bliver realiseret, vil være en stor Fejl*«, fastslaar han — ganske godt i Aaret 1900! De lave Perroner paa Stationerne paatales ogsaa (som de paatales endnu, blot med Betegnelsen »høje Trinbrædder«) og fremhæves som en Ulempe og Fare for Damer og svagelige Personer. Korridor-Vognsystemet kræves indført, Gangbrætbilletteringen kræves afskaffet, dels af Hensyn til Publikum, dels til Funktionærerne, Sporovergangene maa forbedres og selv »i Fartplanerne og de mange Opslag med Bestemmelser for Publikum er adskillige praktiske Forandringer ønskelige.«

Som man ser, er det den offentlige Mening — som nutildags udtrykker sig gennem Pressen — at Turistforeningen den Gang var Talerør for.

Disse stadigt gentagne kategoriske Krav og detaljerede Anvisninger til Forbedringer irriterede Statsbaneledelsen overordentlig, hvad der vel ogsaa var Mening, for Turistforeningen blev ufortrødent ved Aar efter Aar.

Saa langt fra at beklage denne Forenings Holdning over for Jernbaneledelsen eller at betegne den langvarige Kamp for Indførelsen af Forbedringer som »et af Foreningens utvivlsomste Fejlgreb« bør den fremhæves som et af de klareste Beviser paa en virkelig Idealisme i Arbejdet og drages frem af Glemslen som et værdigt Eksempel til Efterfølgelse til enhver Tid og paa ethvert Omraade, hvor noget tilsvarende maatte være nødvendigt og paakrævet. Lidt mere Eftergivenhed over for Autoriteterne havde utvivlsomt voldt Bestyrelsen færre personlige Bryderier, men ganske sikkert ogsaa *Foreningen* ringere Ære og et fortsat stigende Antal Klager fra de rejsendes Side. Thi at Kampen ikke blev ført for Kampens Skyld er i hvert Fald givet, hvad dens Udfald ogsaa, langt om længe, førte talende Beviser for. I Turistforeningens Kritik og Paavisning af Mangler i det offentliges Administration og Dispositioner laa den Gang — som det gør endnu — mere end Halvdelen af Foreningens Eksistensberettigelse. Eller som Professor Karl Larsen langt senere ud-



trykte sig: »Turistforeningen bør til enhver Tid være Statsbanernes saavel som ethvert andet monopoliseret Foretagendes daarlige Samvittighed, Hotellerne indbefattet!« Dette Princip synes hin Tids demokratiske »Højremænd« i Foreningen baade at have hyldet og handlet efter. Og naar man nu, saa mange Aar efter, betragter Sagen — eller som den den Gang aabenlyst betegnes i Foreningens Publikationer: Konflikten med Statsbanerne — saa vil enhver vist give dens Forkæmpere Ret i alle deres Synspunkter, antagelig ikke mindst Statsbanernes nuværende Ledelse!

Nu kunde nogen maaske mene, at der var dvælet nok her ved denne Sag. Men den Opfattelse deles næppe af alle. Tværtimod har Affærens samlede Akter en endnu større Betydning for Belysningen af dens Rækkevidde end et nok saa sagligt foretaget Udpluk, for slet ikke at tale om et subjektivt farvet Resumé. Der findes sikkert ikke saa faa, i Turisttrafik virkelig interesserede Læsere, som foretrækker selv at faa Lejlighed til at bedømme Forholdene, Folk, som ogsaa i Dag hylder den Anskuelse, at *Sammenligning er det eneste værdifulde Grundlag for en objektiv Bedømmelse* af alt her i Livet, altsaa ogsaa for Bedømmelsen af Mulighederne for en reel Udvikling af Turistvæsenet og Turisttrafiken i Danmark.

Til disse Læseres Opbyggelse og Orientering hidsættes derfor den originale Redegørelse for hele Sagens Forløb, indledet med et sammenfattet Referat af de Begivenheder, der gik forud for det store Slag, som kaldtes:

### *Konflikten med Statsbanerne (1898—1901).*

Den begyndte forholdsvis fredeligt eller i hvert Fald ganske naturligt med et Diskussionsmøde i Koncertpalæet, som Foreningen afholdt den 16. April 1898. Mødet var stærkt besøgt og havde samlet alle Interesserede, blandt hvilke mange af Datidens mest betydende og indflydelsesrige Mænd.

Diskussionen drejede sig om »*Den gennemgaaende Jernbanetrafiks Betydning for Danmark*« og indledtes med et Foredrag til Belysning af Emnet af Højesteretsadvokat J. H. Bagger, der var Bestyrelsens Viceformand og et meget virksomt Medlem af Forretningsudvalget. Han understregede, at Foreningens vigtigste Opgave, der var formuleret i dens Love, var *at befordre*

*Fremmedbesøget her i Landet*, en Opgave, hvis Løsning der allerede den Gang var i hvert Fald teoretisk Enighed om vilde gavne Danmark økonomisk. Altsaa kæmpede Foreningen for at skaffe saadanne Betingelser til Veje, som kunde tjene Formaalet. Til disse hørte i første Række Udviklingen af vort Kommunikationsvæsen. Men dér — forstaar man, mere af den følgende Diskussion end af Talerens Ord — rendte man Panden imod baade hos Statsbanernes Generaldirektorat og i Trafikministeriet.

Taleren paaviste nu, hvilke Veje Foreningen burde gaa for at løse Opgaven, strejfede lige Tilvejebringelsen af tidssvarende Hoteller med god Betjening, hvad han »dog ikke ved denne Lejlighed skulde komme nærmere ind paa« (!) og holdt sig saa til Jernbanevæset, specielt den gennemgaaende Trafik, altsaa dér hvor Tampen brændte: Gedser—Warnemünde Ruten. I denne Forbindelse understregede han kraftigt den foreliggende Situation som følger:

*Der er saa meget mere Grund til for Alvor at tage fat paa denne Sag, som jo Sverrig har søgt at føre hele Forbindelsen mellem Mellem- og Sydeuropa og Sverrig-Norge over Linien Trelleborg—Sassnitz.*

Denne Linie har for den svenske Jærnbanebestyrelse ikke alene Betydning i Retning af at føre rejsende mellem Kontinentet og Sverrig Norge bort fra Danmark som Gennemgangsled; men *det paatænkes tillige via Malmø og via Helsingborg at lede en Del af selve den danske Trafik paa Udlandet fra og til Kjøbenhavn via Trelleborg—Sassnitz.* »Sommartidtabellen på statens jernvägar« for den kommende Sommer (1898) er i saa Henseende oplysende.

Foruden den bestaaende Forbindelse mellem Stockholm og Berlin via Lund—Trelleborg—Sassnitz (een Gang i Døgnet i hver Retning) etableres en ny Forbindelse mellem Stockholm og Berlin via Malmø—Trelleborg—Sassnitz (ligeledes een Gang i Døgnet i hver Retning). Denne sidste Forbindelse over Malmø optager i sig nye Tilslutninger Nord fra over Gøteborg—Halmstad samt paaregner Forbindelse fra Danmark og til Danmark baade via Helsingborg og via Malmø. Det vil heraf ses, at Sverrig ikke alene paatænker at føre Forbindelsen mellem Sverrig-Norge og det sydlige Udland over Trelleborg—Sassnitz, men endog vil forsøge at tilegne sidstnævnte Route en Del af Danmarks Forbindelse paa det sydlige Udland.

Paa de nye Router bliver stor Kørehastighed, ligesom denne forøges paa de ældre. Det tør vistnok antages, at Togenes Beskaffenhed (Komfort) vil komme til at staa i Forhold til Kørehastigheden 3: blive af første Klasse.

Hertil kommer Forbedring af Forholdene 1) mellem Gøteborg og Christiania samt 2) mellem Rügen og Stralsund.

Den svenske Stat har i disse Dage bevilget den fornødne Kapital til Anlæg af en direkte Bane fra Gøteborg til Norges Grænse under Forventning af Fortsættelse fra Norges Grænse til Christiania. Hensigten hermed er at etablere en endnu hurtigere Forbindelse mellem Christiania

og Kontinentet via Trelleborg—Sassnitz end den allerede nu til Sommer opnaaede. Direkte Vogn fra Christiania til Trelleborg vil blive sat i Gang.

Paa Kontinentet vil den preussiske Regering i en nær Fremtid anlægge en fast Bro fra Alte Ferje paa Rügen over Dänholm til Stralsund, saa at man fra Sassnitz's Havn, hvor en *eventuel svensk Dampfærge* fra Trelleborg lægger til, vil kunne køre direkte med Harmonikatog af prima Kvalitet over Stralsund til Berlin.

Dersom vi mister den gennemgaaende Trafik og derigennem det indirekte Fremmedbesøg, vil dette medføre, at der sker en Nedgang i det direkte Fremmedbesøg ∴ vi bliver til Dels ukendte for Omverdenen.

Taleren gik derefter ind paa en nøjere Redegørelse for, hvilke Planer der hidtil havde været fremme til Forbedring af vor Udlandsforbindelse og Udbygning af vort Jernbanenet i det hele taget, Planer, som i alt væsentligt ikke var blevet til noget i over tredive Aar. Og gik saa ind paa Paavisningen af Manglerne ved de *bestaaende* Linier, hvorunder han sluttelig stillede positivt formulerede Krav, blandt hvilke Lillebæltsbroen, ja endog Storstrømsbroen figurerer.

#### *Kjøbenhavn—Gjedser—Warnemünde—Berlin.*

Medens Preusserne allerede ved den første Etablering af Sassnitz-Routen indrettede Harmonikatog mellem Berlin og Stralsund, have vi den Dag i Dag paa vore prøvede Forbindelser fra Warnemünde gennem Mecklenburg og Preussen til Berlin (og gennem Slesvig og Holsten til Altona) intet tilsvarende. Det er mig ikke bekendt, hvorfor vi ikke have kunnet opnaa dette. Gennem Mecklenburg gaar en gammel Restaurationsvogn fra Warnemünde til Neustrelitz ∴ den halve tyske Vej til Berlin; men fra Neustrelitz til Berlin (∴ paa den preussiske *Statsbane*) bliver Toget fra Danmark tilsat det preussiske Tog fra Stralsund til Berlin ∴ den *nu* kasserede svenske Forbindelse over Stralsund — idet den nye svenske Forbindelse over Trelleborg—Sassnitz er lagt fra Stralsund via Pasewalk—Angermünde til Berlin som et Harmonikatog af bedste Art.

Linien *Gjedser—Warnemünde—Berlin* har ikke sikker Tilslutning til de fra Berlin udgaaende europæiske Tog, navnlig ikke til Nattoget til Frankfurt am Main.

Disse Ulemper ved Forbindelsen fra Danmark Syd paa ere paa lignende Maade til Stede ved Forbindelsen til Danmark Syd fra.

Følgende *større Anlæg* ere formentlig nødvendige:

- 1) *direkte* Linie: Kjøbenhavn—Køge.
- 2) *fast* Bro mellem Masnedø og Orhoved.
- 3) *Dampfærge* mellem Gjedser og Warnemünde.

#### *Kjøbenhavn—Nyborg—Fredericia—Altona—Hamburg og Udlandet Syd og Sydvest for Hamburg.*

Ulemperne ved den nuværende Ordning ere meget betydelige:

1) Syv (∴ 7) Omstigninger: Korsør, Nyborg, Strib, Fredericia Havn, Fredericia Banegaard, Yamdrup (Wojens) og Altona;

2) desuden Omstigning i Neumünster til Toget Kiel—Altona—Hamburg for rejsende med 1ste Morgenekspres ud over Hamburg henholdsvis til Berlin og til Frankfurt;

3) Toldeftersyn i Wojens eller i Vamdrup (bægge een Gang i Døgnet om Natten).

Paa denne Route foreslaas som nyt Anlæg: fast Bro over Lille Bælt.

*England (Esbjerg)—Fredericia—Kjøbenhavn (eller Fredericia—Frederikshavn).*

Manglerne ere betydelige:

1) En fast Bro over Lille Bælt er nødvendig.

2) Barren uden for Esbjerg bevirker, at Skibene ikke kunne være dybtgaaende, kunne altsaa kun blive store i Rumfang ved at udvides til Siderne og ved at forlænges (brede og lange), derfor ringe Hastighed uden for Barren. — Der mangler altsaa her et dybt Sejløb.

3) Der bør være daglig Forbindelse med Harwich (London), medens der nu kun er Forbindelse med Harwich 3 Gange ugentlig.

4) Der maa etableres en helt ny Forbindelse med Hull (direkte), idet der for Tiden kun een Gang ugentlig er Forbindelse med Grimsby (og det endda kun for Gods).

Det vil af det anførte ses, at min Tanke er:

*Togenes Udvikling til at være bevægelige Hoteller*, d: man skal i sit Hotel, medens det kører gennem Danmark, kunne spise, drikke, sove, telegrafere o. s. v. Hvad særligt Telegraferingen angaar, kan denne indrettes saaledes, at man paa Blanketter, der findes i Kupeerne eller faas hos Konduktørerne, kan skrive sit Telegram og aflevere det til Konduktøren, der besøger det afsendt fra den første Station, ved hvilken det paagældende Tog holder.

Paa lignende Maade mener jeg, at *Dampfærgerne ere at betragte som Stationer, der bevæge sig.*

I Henseende til *Kørehastigheden* paa disse transiterende Tog vil jeg bemærke følgende:

Paa Linien *Kjøbenhavn—Gjedsø* maa ved forceret Kørsel navnlig paa Strækningen *Kjøbenhavn—Roskilde—Køge* saa vidt muligt indvindes, hvad der tabs derved, at der endnu ikke eksisterer en direkte Linie *Kjøbenhavn—Køge*. Jeg tror, at der mellem *Roskilde* og *Gjedsø* kun bør holdes een Gang, nemlig ved *Næstved*.

Paa Linien *Kjøbenhavn—Korsør—Kiel—Altona* bør Jærnbane kørslen gennem *Sjælland* og gennem *Holsten* særlig fremmes (nu gøres der Ophold ved Stationer paa *Sjælland* og mellem *Kiel* og *Neumünster*).

*Kjøbenhavn—Fredericia—Altona—Hamburg* og det sydlige og sydvestlige Udland: Tilslutning for Togene til og fra *Christiania* og *Stockholm* (nu forholdsvis langt Ophold i *Kjøbenhavn*: Passagerer med *Christianiatog*et maa vente her i over 2½ Time).

Indtil fast Bro er anlagt over *Lille Bælt*, bør Overførsel af transiterende Tog i fornødent Fald ske af 2 Færger. Sovevognen med den sidste Færge — Toget holder tilstrækkeligt længe i *Fredericia*.

Togene maa føres lige til *Hamburg Klosterthor* og saaledes, at Kørslen paa de preussiske Statsbaner gennem *Slesvig* og *Holsten* fremmes i Hurtighed og forbedres i Beskaffenhed.

*Frederikshavn—Vamdrup—Altona—Hamburg*. Vogne føres igennem lige til henholdsvis *Altona* (*Hamburg Klosterthor*) og *Frederikshavn* —

forandret Toldeftersyn ved den slesvigske Grænse — forkortet Ophold i Fredericia — Eksprestog ogsaa mellem Aalborg og Frederikshavn.

*Esbjerg Routen.*

Gennemgaaende Vogne maa sættes i Gang — forøget Køreastighed og forkortet Ophold i Fredericia.

Ulemperne og Manglerne ere ens i bægge Retninger.

*Almindelig Bemærkning* vedrørende Kørselshastigheden: Bedre Lokomotiver (de, der nu bruges, gaa lidt for ofte i Stykker).

Efter denne Forpostfægtning over en ret bred Front rykker saa et Par større Kanoner frem til Beskydning af særlig vigtige Punkter i Trafikvæsnets Forskansning, som Jernbaneankommitteret Haarløv var sat til at forsvare. Den første var *Joachim Prahl*, der paa det Tidspunkt var Repræsentant for Thos. Cook & Son's Rejsebureau i London og som saadan havde gjort adskilligt for at lede de engelske Turister til Danmark. Han havde mange Dum-Dum-Kugler i sit Skyts.

For et Land som Danmark, udtalte Foredragsholderen, hvis Naturskønheder, hvormeget vi end selv sætte Pris paa dem, dog maa siges ikke at være tilstrækkeligt tiltrækkende for den store Turiststrøm, vil den gennemgaaende Trafik være en Nødvendighed dels for derigennem at sætte Turisten i Stand til at forbinde et Besøg i andre Lande for Eksempel Sverrig og Norge med et Besøg i Danmark, dels for paa Rejsen gennem Danmark bedre at aabne hans Øje og Øre for Seværdighederne end ved selv nok saa megen Reklamerings, som jo ofte ikke kommer det rette Publikum i Hænde. Dermed være det ikke sagt at Reklamerings er nødvendig, tværtimod, men det er ikke tilstrækkeligt.

Hvad vi altsaa maa stræbe hen til, er at faa ledet saa meget som muligt af den gennemgaaende Trafik mellem England og Kontinentet paa den ene Side og Norge og Sverrig paa den anden Side gennem Danmark og at sørge for, at de rejsende ingen Steder ville kunne rejse mere komfortabelt end gennem Danmark.

Da jeg i sin Tid overtog Repræsentationen for d'Hrr. Thomas Cook & Son i London, haabede jeg, det vilde være muligt gennem dette meget formaende Firma at lede en Turisttrafik her til Landet, som vi ikke tidligere havde set noget til.

Det lykkedes mig ogsaa det andet Aar at formaa Cook's til at forbinde et Besøg her i Staden med en af deres Ture hver 14de Dag til Norge, saaledes at der rejstes fra London eller andre Steder i England til Hull, derfra med Dampskib til Bergen, fra Bergen over Land til Christiania, fra Christiania med Damp til Kjøbenhavn og efter et to Dages Ophold her via Esbjerg tilbage til London.

Som noget nyt var det ikke noget stort Antal Turister, det lykkedes Cook's det første Aar at indtegne til denne Tur; men hvad værre var, var, at Klagerne fra Deltagerne i Turen over de sanitære Arrangementer paa Hotellerne i Kjøbenhavn, den besværlige Rejse fra Kjøbenhavn til Esbjerg, og for at bruge et mildt Udtryk, Skibenes mindre gode Passagerbequemmeligheder fra Esbjerg til Parkeston, betog Cook's aldeles Lysten til at gentage Eksperimentet.

Ved mit første Besøg i London efter den her berørte Sæsons Af-

slutning kan jeg egentlig ikke sige, at Cook's takkede mig for, at jeg havde faaet dem til at indtage Danmark i deres Selskabsture. Det er mere overensstemmende med Sandheden, naar jeg siger, at Cook's undrede sig over, at jeg troede, de kunde byde deres rejsende, hvad der var blevet disse budt her i Landet. Forsøget er ikke blevet gentaget fra Cook's Side, hvilket ikke er til at undre sig over; men beklageligt er det, da alle engelske Turister, der ere komne hertil med Dampskibe, de saakaldte »Yachting Cruises«, og have opholdt sig her nogle Dage, have været uhyre begejstrede for vor By, dens Seværdigheder og Omegn, og adskillige have beklaget sig over, at Opholdet har været saa kort. Efter at de have været i Stockholm, St. Petersborg og Moskow, og jeg atter har truffet dem, have de udtalt deres Beklagelse over, at Opholdet her ikke var blevet fastsat til at vare et Par Dage længere, selv paa Bekostning af et Par Dages kortere Ophold i de andre Byer.

Jeg har imidlertid stadig forsøgt at faa Cook's til at interessere sig for Routen London via Parkeston—Esbjerg til Kjøbenhavn, og naar jeg tager i Betragtning de mange Ubehageligheder, Cook's har faaet af Passagerer, som ere gaaede ad denne Route, kan jeg ikke andet end beundre, at Cook's ere vedblevne at benytte denne Route for, hvad de kalde »Independent Tours«, o: Rejser, som foretages af Turister, der rejse gennem Cook's Burcauer uden Ledsagelse fra Cook's, men maa jeg tilføje, at jeg er bange for, at Cook's Anbefaling snart ophører, da man jo ogsaa kan faa for meget af Ubehageligheder.

Paa Parkeston—Esbjerg Routen findes i Øjeblikket tre Skibe, hvoraf det ene, det ny »Fjord«, maa siges at tilfredsstille de Fordringer, der kunne stilles til et Passagerskib. Det andet »Koldinghus« er meget berømt for sin støtte Gang i Søen foranlediget af, at det er en Hjulbaad, men Passagerernes Bekvemmeligheder ere ikke »up to date«, og Luften i Skibet fra den Tid, dette sejlede med Kreaturer, er ikke lige skattet af alle. Med Hensyn til det tredje Skib, da er dette den meste Tid af Aaret »Ekspress«, som slet ikke kan komme ind under Begreb Passagerskib, det afløses en Del af Aaret af »Nidaros«, hvis Renommé imidlertid ikke er meget bedre, ihvorvel dette Skibs Kahyttsbekvemmeligheder ere ret komfortable, men Kahytterne ligge uheldigvis agter, alle rejsendes Skræk.

Rejsen mellem Esbjerg og Kjøbenhavn har den store Ubehagelighed, at der skal skiftes mindst 4 à 5 Gange, hvilket selvfølgelig er en stor Gene for Turister, der som Regel *kun* medfører Haandbagage eller i ethvert Tilfælde Haandbagage.

Saa er der en tredje Gene ved denne Route, nemlig et ufrivilligt Ophold i Esbjerg, fra Skibet ankommer, indtil Toget afgaar Klokken 12 om Middagen.

Der vil i. Maj blive sat et nyt Tog i Gang fra Esbjerg Klokken 12 Midnat, og der har været Tale om at ansætte Afgangen fra London og Parkeston i Forbindelse hermed, men med det Materiel, de danske Statsbaner for Tiden have, maa jeg absolut fraraade dette, idet det kun vil give Anledning til Misfornøjelse fra de rejsendes Side.

I Januar Maaned hændte det mig paa Rejsen fra London via Parkeston med Damperen »Fjord«, at vi, skønt vi gik ind over Barren ved Lavvande, vare tre Timer om at komme til Bolværk i Esbjerg Havn, da Skibet stak fast i Mudderet.

Jeg mener altsaa, at vi saa vidt muligt skulle søge at drage Trafikken fra England og Kontinentet til Sverrig og Norge over Danmark, baade ud og hjem.

Forinden dette kan ske, er det imidlertid en absolut Nødvendighed, at vi for de lange Strækninger:

»Kjøbenhavn—Esbjerg«, »Esbjerg—Frederikshavn« og »Hamburg—Frederikshavn« faa nyt tidssvarende Materiel med Sovevagoner og for de to sidste Routers Vedkommende med Restaurationsvogne i Dagtogene.

Den næste Taler var Overretssagfører *Staal*, der raillerede over »de saakaldte gennemgaaende Togs ejendommelige Karakter« og derefter udtalte sin Beklagelse over, at der havde kunnet etableres en betydelig Turistrute: Hamborg—Norge pr. Damper, uden om Jylland. »Naar man betænker de fleste Tyskeres Ængstelse ved Sørejser«, sagde han, »vil man føle det som et betydeligt Nederlag for vore Statsbaner«. Dernæst fortsatte han:

»Den naturligste Vej fra Hamburg til Norge for en søygeforskrækket vesttysk *Binnenländer* er via Frederikshavn og Gøteborg i Stedet for med de faste Dampskibsrouters fra Hamburg til Norge. Men dertil kræves hurtige og komfortable Iltog op gennem Jylland med Sovevogne og Restaurationsvogne og ordentlige Gennemgangsvogne. — Der kræves ikke blot *Komfort* til de rejsendes Behagelighed, men ogsaa *Høflighed* fra Betjeningens Side.

De fremmede skulle instiktmæssig føle, at de kunne trække Vejret friere, naar de komme fra Tyskland ind over den danske Grænse, det vilde øge vort Lands Tiltrækning. Vi havde ved Journalistbesøget i 1895 set, hvilken Succes vi opnaaede ved at stille det administrative og politimæssige langt i Baggrunden. ...

Jeg har kun talt om 1. og 2. Klasses Vogne. Vore 3. Klasses Vogne trods enhver Beskrivelse. Det er beklageligt, at den øverste Jernbanebestyrelse ikke visse Gange om Aaret skal køre fra Kolding til Frederikshavn paa 3. Klasse, saa vilde de faa Træsædernes Velsignelse at føle.«

Efter et kortere Indlæg af Foreningens Formand, Kammerherre *v. Krogh*, der anbefalede Indførelsen af Korridorvogn-Systemet og Afskaffelsen af Gangbrætbilletteringen, som Turistforeningen allerede flere Aar i Forvejen havde søgt udryddet i Humanitetens Navn, fik *Kommitteret Haarlov* Ordet til Forsvar for Statsbanerne. Han undskyldte sig straks med, at han var saa godt som uforberedt, og at han ikke havde kendt Indledernes Foredrag forud. Det skal i øvrigt til hans Undskyldning siges, at det var en Uriaspost, han var sat paa. Ikke desto mindre klarede han sig ganske godt rent formelt set, og han havde, trods den paastaaede Uforberedthed, en Del ganske talende Tal til Støtte for sin Etats Forsvar. Disse Tal har det i Parentes bemærket ogsaa i *anden Forbindelse* sin Interesse at lægge Mærke til nu, idet de nemlig under et belyser hele Dan-

marks Rejseliv paa det Tidspunkt og ikke blot Turisttrafikken, som de afgjort viser var meget lille hvad angaar Udlændinge. Som den ansvarsbevidste og trænede Jernbanemand han var, drejede Taleren da ogsaa straks ind paa dette Vigespor for den lokale Trafik, hvor han saa at sige blev holdende, til hele den *gennemgaaende*, som det jo i Virkeligheden gjaldt, var kørt forbi. Men sin Manøvre motiverede han, som det ses, meget godt:

»Medens Turistforeningen væsentlig har den udenlandske Trafik for Øje og i Følge sin Karakter er fuldt berettiget til alene at se ideelt paa Forholdene, stiller det sig jo ganske anderledes for Statsbanerne, idet disse ikke alene ere afhængige af Regering og Bevillingsmyndigheder, lige over for hvilke de have et stort finansielt Ansvar, men dernæst have andre Opgaver end den udenlandske Trafik og da navnlig den at udvikle Kommunikationsforholdene inden for Landets egne Grænser.

Jeg skal i Henseende hertil meddele nogle Talstørrelser, der ville vise Forholdet mellem Omfanget af den interne og eksterne Persontrafik, idet jeg tager det sidst offentliggjorte Driftsaar som Udgangspunkt.

Den interne Personomsætning androg i alt ca.	13,000,000	Rejser
- eksterne	165,000	—
- transiterende Persontrafik	9,250	—
- — — over Gjedsers-		
Warnemünde .....	3,200	—
eller med andre Ord i Forhold til <i>hele</i> Personomsætningen androg:		
den interne Persontrafik .....	ca. 98,73	pCt.
- eksterne Persontrafik .....	1,20	-
- transiterende Persontrafik .....	0,07	-
- — — over Gjedsers-Warne-		
münde .....	0,025	-

De Herrer ville altsaa se, hvor forholdsvis lidt den udenlandske Trafik vejer i Vægtskaalen for Statsbanerne sammenlignet med den indenlandske; navnlig vil det jo være klart, hvor ubetydelig den egentlig transiterende Trafik er, og hertil kommer, at disse i Ordets egentlige Forstand gennemgaaende rejsende saa godt som ingen Betydning have for vort Erhvervsliv i Almindelighed.

Selv om vi ganske mistede disse »gennemgaaende« rejsende, vilde Staten og det danske Erhvervsliv sikkert kunne bære det, men der er slet ingen fornuftig Grund til at tro, at vi skulle lide noget væsentligt Afbræk i denne Henseende.

Den Konkurrence, der jo nemlig tænkes paa, er den ny svenske Sassnitz-Trelleborg Forbindelse, men denne kan kun tillægges Betydning i Kombinationer mellem den svenske, østlige Statsbane og Berlin; for Gøteborgs og Norges Vedkommende frembyder Sassnitzrouten — selv om man bortser fra, at den om Vinteren kun yder een Forbindelse i hver Retning — aldeles ingen Fordele. Derimod har Sassnitzrouten væsentlige Ulemper: 1. fordi den mangler og næppe faar gode Hamburgforbindelser, 2. fordi den i alle Kombinationer til Hamburg og sydlige og vestlige Forbindelser (Schweiz, Frankrig, England) er dyrere, 3. fordi



Sørejsen over Østersøen er lang og under ikke absolut gunstige Vejrforhold alt andet end behagelig.

Dernæst har Kjøbenhavn uimodsigelig en stor Tiltrækning og ligger saare bekvemt for et Ophold paa en lang Rejse mellem Norge-Sverrig og Kontinentet; dette fremgaar jo aller klarest af Forholdet mellem de egentlige transiterende rejsendes Antal og Antallet af rejsende overhovedet til og fra Udlandet.

Man misforstaa mig dog ikke, som om jeg mener, at den udenlandske Trafik nu burde forsømmes, fordi man for Tiden og navnlig fra 1ste Maj d. A. gennemfører en betydelig Udvikling i vor interne Persontrafik. Jeg tror i saa Henseende rolig at kunne henvise til Kendsgeringerne, der tale for sig selv og vise det modsatte. Vi have mod Syd daglige, dobbelte Hovedforbindelser over 3 Router: Gjedser, Korsør og Vamdrup, ligeledes mod Nord til og fra Göteborg og Christiania *hele Aaret rundt*, mellem Stockholm og Kjøbenhavn om Sommeren 2 og om Vinteren 1 daglig Forbindelse i hver Retning. Mellem København og Hamburg rejser man paa lidt over 10, mellem Kjøbenhavn og Berlin paa lidt over 11 Timer. Fra 1ste Maj i Aar sikres det kjøbenhavnske Dagtogets præcise Ankomst til Berlin ved, at Sæmslutningen i Neustrelitz med Sassnitzdagtoget, der vedblivende føres ad denne Route, der er kortere end over Pasewalk, er falden bort, saaledes at den danske Forbindelse føres selvstændigt til Berlin; Ordningen gælder foreløbig kun for Sommeren, men der arbejdes ihærdigt fra mecklenburgsk Side paa at faa det samme gennemført i Vinterperioden. Angaaende den meget omtalte Tilslutning i Berlin til Frankfurtertoget Kl. 9<sup>05</sup> Aften, skal jeg kun henvise til, at det er ret unaturligt at rejse dyrere over Berlin til Frankfurt, naar man kan afgaa fra Kjøbenhavn 2 Timer 5 Min. senere og naa Luzern via Hamburg næste Dags Aften; thi længere Strækning rejse dog næppe ret mange turistrejsende i et Træk.

Naar det nu tages i Betragtning, at vi følge Sassnitzrouten med vaagent Øje og hidtil have formaaget at bevare alle væsentlige Tilslutninger til de nye svenske kontinentale Tog, forekommer det mig, at der ikke kan bebrejdes os noget væsentligt. Hertil kommer, at de omtalte store Fremtidsprojekter: faste Broer over Lille Bælt og mellem Masnedø og Falster, Afkortning af Sydbanen ved en direkte Bane mellem Kjøbenhavn og Køge som bekendt af Udtalelser i vor sidste Rigsdag alle ere optagne paa vort Program, ikke at tale om, at Udsigter til Dampfærgesfart mellem Gjedser og Warnemünde stille sig saa forhaabningsfulde, at man endog tør vente at se denne Reform gennemført i Løbet af 2—3 Aar.

Siden vi nu er ved at tale om Statsbanernes gode Sider, saa lad mig erindre om vore Dampfærger i Almindelighed; i den Retning kunne vi vel let blive enige om, at vi staa i fuld Højde med hvilket som helst Sammenligningspunkt. Derimod er der faldet Udtalelser om, at vore Gennemgangstog ikke frembyde tilstrækkeligt med Hensyn til Hurtighed og Komfort og navnlig staa tilbage i bægge Henseender for Sverrig.

Hvad Hurtigheden angaar, stiller det sig saaledes:

vort hurtigste Eksprestog pr. Time .....	60 Km.
det hurtigste svenske Tog kører pr. Time .....	49,4 -
Gennemsnittet af vore sjællandske Hurtigtogs Hastighed pr. Time er .....	52,1 -
Gennemsnittet af svenske Hurtigtogs Hastighed paa Stockholmslinien er pr. Time .....	45 -
- Vestkystbanen pr. Time .....	37,8 -

Det vil altsaa ses, at vi i denne Henseende ere væsentlig forud og ikke staa tilbage for Sverrig.

Tilbage staa da Komforten. Den vigtigste Faktor i saa Henseende er, at man kører i en Vogn med rolig, glidende Bevægelse, med andre Ord i de efter amerikansk System byggede Bogievogne.

I denne Henseende skal jeg oplyse, at vi i dette Øjeblik eje eller have under Bygning 93 Stk. Bogievogne, det vil altsaa ses, at vi energisk arbejde paa at komme paa Højde med Tidens Fordring. Tilbage staa at omtale den indre Udstyrelse og Indretning. Med Hensyn til Udstyrelsen kunne vi taale Sammenligning med hvilken som helst europæisk Bane og i Henseende til Belysning ere vi jo, som bekendt, langt fremskredne med Hensyn til elektrisk Lys i Gennemgangstogenes Kupeer, hvilket Belysningsmiddel maa anses som det ypperste hidtil kendte og endnu kun findes paa meget faa udenlandske Baner; i Sverrig saaledes kun paa Vestkystbanen.

Statsbanestyrelsen har ingen rodfæstet Tillid til, at disse Vogne i *Længden* ville bevare deres Popularitet og særligt under vore nuværende Forhold, hvor Gennemgangstrafikken kun efter en forholdsvis kort Jernbanekørsel afbrydes ved en Søroute, til hvilken ogsaa Spisetiderne i Reglen ere henlagte. Man kan i saa Henseende ikke regne med Erfaringerne fra Sverrig-Norge, thi Trafikken der er jo meget mindre end paa vore Baner, og selvfølgelig komme Systemets Ulemper ikke frem under Forhold, hvor der af en enkelt rejsende faktisk disponeres over langt mere Vognrum, end han har tilkøbt sig Ret til at raade over.

Erfaringerne maa derimod søges fra lige saa intensivt benyttede Baner som vore egne Hovedlinier og da navnlig fra de preussiske. Disse Baners D-Tog ere imidlertid paa ingen Maade almindelig paaskønnede, og jeg skal i saa Henseende henvise til en Udtalelse i det preussiske Herrehus den 17de Februar d. A., hvor et Medlem (Grev Mirbach) »paa manges Vegne« stærkt fremhævede Ulemperne ved dette System. Der klagedes over, at Pladsen i Kupeerne indskrænkes utilbørlig ved Korridoren, men navnlig over at den uophørlige Frem- og Tilbageløben medfører en Uro, der er aldeles utaalelig, naar Toget er nogenlunde besat. Han fremhæver derhos den daarlige Luft i Gennemgangstogene, der ere gennemtrængte af Mad og Køkkendunster, og hvor generet man er af den stadige Kiggen ind i Kupeerne, der kun kan undgaas ved at trække Gardiner for Dør og Vinduer i Korridorsiden, hvilken Foranstaltning han finder meget triviell. Han ender med at udtale: »ich spreche durchaus nicht isoliert, sondern wirklich »unus pro multis«. Ich möchte nur für den Fall, dass man auf Abänderungen bedacht ist, es zum Ausdruck bringen, dass die D-Züge keine allgemeine Anerkennung finden«.

Jeg har fundet det af Interesse at omtale denne Udtalelse fra et meget fremragende Medlem i den preussiske Landdag og skal hertil føje nogle andre Ulemper ved det her saa stærkt roste Vognsystem: 1. den yderst besværlige Ind- og Udstigning, 2. Vanskeligheden ved udefra at se, hvor der er Plads, 3. Indskrænkningen med Hensyn til Toiletter — oftest kun et i hver Vogn, 4. den Fare, der er forbunden med dette System, saafremt der ved et indtraadt Uheld skulde opstaa Panik mellem de rejsende.

Naar man ser hen til disse Ulemper ved Systemet, holder vore insulaire Forhold tilbørlig for Øje og saa kaster et fordomsfrit Blik paa de bekvemme Kupeer i vore Bogievogne med deres i enhver Henseende nitid udstyrede Toilet for hver Kupé, saa er der ingen Grund til at vi slutte os til Begejstringen over det tyske D-System, der dog i Virkeligheden

kun er en Halvhed, som næppe i Længden vil tilfredsstille *forvante* rejsende, og det er jo særlig disse, som Foreningen har for Øje.

Jeg har formentlig nu omtalt de væsentligste Punkter vedrørende Statsbanerne og skal af gode Grunde ikke indlade mig paa fremmede Gebeter saasom udenlandske Baner, Dampskibsforbindelser, Toldvæsen o. s. v.

Kun eet har jeg endnu at bemærke nemlig den forsigtige Maade, hvorpaa de kjøbenhavnske Banegaardsforhold ere omtalte, og her er dog den sande Brøst for Statsbanernes Vedkommende; thi det maa vi erkende, at her er meget lidt som det bør være. Jeg henstiller derfor til Forsamlingen at sætte den snarlige Gennemførelse af det i en Aarrække tilstedeværende Projekt til en ny Personbanegaard paa Foreningens Dagsorden og paa enhver Maade søge at oparbejde en kraftig Opinion mod, at denne vigtige Reform udskydes længere.

Indlederen, *Højesteretssagfører Bagger*, fik derefter atter Ordet og bemærkede paa given Anledning, at den første Betingelse for at faa fremmede til at blive her i Landet og i Kjøbenhavn gøre sig bekendt med Hovedstadens 3 største *Seværdigheder: Langelinie, Tivoli og Thorvaldsens Museum*, absolut maa være den at faa dem til at komme *hertil*, om ikke paa anden Maade saa derved, at de passere Danmark og ad den Vej faa et godt Indtryk af Landet, navnlig gennem vore Jærnbaneforhold.

Til Kommitteret Haarløv udtalte Højesteretssagfører Bagger, at Jærnbanners Opgave er den at *betjene Publikum*.

Det havde været Indlederen paafaldende, at Forbindelserne fra England og fra Fastlandet gennem Jylland via Frederikshavn til Sverrig og Norge næsten slet ikke vare berørte i Kommitteret Haarløvs Udtalelser — Jylland var jo dog ikke et til Øerne og til Hovedstaden skattepligtigt Land, men havde Krav paa, at Forbindelserne over Frederikshavn til Gøteborg og navnlig til Vestnorge (Bergen) og til Sydnorge (Christiania) gjordes saa hurtige og komfortable som muligt saavel ved Etablering af hurtige Tog mellem Frederikshavn og Esbjerg samt Altona (Hamburg) med Sovevagoner og Restaurationsvogne som ved tidssvarende daglige Dampskibsforbindelser med Gøteborg (muligvis endog Dampfærge) og med Norge — denne Dampskibsforbindelse *korresponderende* med Jærnbanetogene til bægge Sider.

De oplyste Talangivelser, der i øvrigt kun refererede sig til Antallet af rejsende (ikke til Indtægten af disse), viste i høj Grad Nødvendigheden af at gøre det mest mulige for at *forøge* Fremmedtrafikken. Vi kunne ikke taale en fortsat Formindskelse af Antallet af rejsende gennem Danmark — og Aabningen af Routen Sassnitz-Trelleborg viste jo allerede en ikke ubetydelig Formindskelse. Til den fra svensk Side allerede udfoldede aldeles storartede Reklame saavel i Sverrig som i det sydlige Udland for denne Linie kommer nu det af Taleren oplyste, hvorefter Sverrig bl. a. ved Routerne Stockholm-Malmö-Trelleborg og omvendt endog søger at trække Forbindelse til og fra Danmark (Kjø-

benhavn) over Malmø og Trelleborg-Sassnitz fra og til det sydlige Udland. Kommitteret Haarløv havde indrømmet Taleren, at Gjedserrouten ikke benyttedes saa meget som før Aabningen af Linien Trelleborg-Sassnitz, og at Stockholms (og dermed efter Talerens Mening en ikke ringe Del af Sverrigs) Forbindelse Syd paa nu hovedsagelig gik over Trelleborg-Sassnitz og altsaa var tabt for Danmark; men Hr. Haarløv havde forment, at Nordmændenes danske eller særlig kjøbenhavnske Sympatier og Interesser fremdeles vilde føre dem over Danmark, hvilket formentlig ogsaa vilde være Tilfældet med en Del af Svenskerne. Taleren bemærkede hertil, at rejsende vælge deres Router ikke af Hensyn til Sympati eller Antipati, men af Hensyn til Komfort og Hurtighed, hvorfor det gælder om navnlig ved forøget *Komfort* at søge den transiterende Trafik bevaret og udvidet. Selv om Routen over Korsør og Kiel er en god og ikke lidet benyttet Route, er den dog ikke særlig behagelig i Storm og Kulde (altsaa slet ikke om Vinteren) — og naar saa rejsende skulle den lange Vej over Nyborg-Fredericia-Vamdrup til Altona (Hamburg), med de mindst 7 Omstigninger, kunne de let faa Lyst til slet ikke at passere Danmark, men gaa over Trelleborg-Sassnitz-Stralsund til Hamburg for ad denne Vej at komme til det Udland, som ligger Vest for Linien Hamburg-Frankfurt-Basel. Taleren følte sig overbevist om, at det ikke vilde vare længe, inden Svenskerne fik de tyske Jærnbanebestyrelser til at etablere hurtige og komfortable Tog mellem Stralsund og Hamburg for ogsaa paa denne Maade at faa Linien *Malmø* (Lund)-Trelleborg-Sassnitz til ogsaa for Christianias og Gøteborgs Vedkommende at træde i Stedet for Forbindelsen over Danmark, saaledes som det af Kommitteret Haarløv *var indrømmet* allerede at være sket for Stockholm-Berlins Vedkommende. Og skete noget saadant, vilde vi, hvad Trafik med Udlandet angaar, høre op med at ligge »paa Strøget« og være for saa vidt uden for, hvad man med et lidt dristigt Billede kunde kalde: den europæiske Jærnbane-Koncert. Naar Kommitteret Haarløv særligt havde pointeret de 13 Millioner interne Rejser (ikke omsat til Kroner) i Modsætning til det meget betydeligt ringere Antal af eksterne og transiterende Rejser (heller ikke omsat til Kroner), vilde Taleren uden i øvrigt at komme ind paa politiske Betragtninger hævde, at den her diskuterede Sag ogsaa havde en anden Side end den rent materielle. Det var et stort Tab i Areal- og Indbyggerantal, vi havde lidt i 1864 — men Taleren forment, at Tabet ogsaa var meget stort i *aandelig* Henseende. Hele det Liv, som her i Landet fremkaldtes ved Medundersaatsforholdet til Holstenerne og de tysktalende Slesvigere og ved den ad denne Vej skete Paavirkning af europæisk Aandsliv, gik tabt med Afstaaelsen af Hertugdømmerne. Ved at miste den allerede nu ikke store eksterne og transiterende Trafik løbe vi Risikoen af en »Fordummelse« — og det have vi sikkert ikke Raad til.

Det var Taleren kært at høre, at vi snart skulle have Forbindelse

pr. *Dampfærge* mellem Gjedser og Warnemünde — men den burde forlængst have været etableret, ligesom Kystbanen forlængst burde have været anlagt. Bliver Routen Trelleborg-Sassnitz gennem hensynsløs Reklame godt indarbejdet, inden vi faa Dampfærgeforbindelsen Gjedser-Warnemünde etableret og en fast Bro bygget mellem Masnedø og Falster, var Taleren bange for, at den saaledes tabte Trafik (navnlig Berlinertrafikken) ikke let kunde erhverves tilbage for Danmark. Og i denne Sammenhæng vilde Taleren paa ny hævde Nødvendigheden af at bevare navnlig den transiterende Trafik til og fra Norge gennem Jylland ad Routerne Hamburg (Vamdrup)-Frederikshavn eller Esbjerg (Lunderskov)-Frederikshavn. Betydningen af denne jyske Route var næppe tilstrækkelig gaaet op for vore Jærnbaneautoriteter.

Taleren fastholdt sin Formening om Nødvendigheden af at holde ude fra hinanden: 1) de transiterende Tog og 2) de den særlige danske Trafik betjenende Tog, hvilke sidste kun for saa vidt have Betydning for Forbindelsen med Udlandet, som de benyttes til at medtage Passagerer til Udlandet fra de mindre Stationer til de store Stationer, ved hvilke Togene til Udlandet holde. Navnlig med Hensyn til de transiterende Tog maatte ethvert Forlangende om, at enkelte Tog skulde betale sig, afvises som hvilende paa et Fejlsyn paa disse Togs Betydning. Det havde glædet Taleren, at Kommitteret Haarløv var gaaet ind paa hans Opfattelse af disse Tog: *kørende Hoteller*. De 7 (eller 8) Omstigninger paa Routen Kjøbenhavn-Fredericia-Hamburg havde Hr. Haarløv ikke været inde paa, ligesom Taleren konstaterede, at *der ikke under Diskussionen var paavist en eneste Fejl i hans Opgivelser af Jærnbaneforhold*.

Endelig fremhævede Taleren Nødvendigheden af et godt Samarbejde med de norske, svenske, preussiske og mecklenburgske Jærnbanebestyrelser — en ikke let Opgave, da næppe en Gang de preussiske og de mecklenburgske Jærnbaneyndigheder udmærkede sig ved særlig godt Samarbejde.

Højesteretssagfører Bagger sluttede derefter sin Replik med en særlig Tak til Kommitteret Haarløv for hans Tilstedekomst samt for hans sagkyndige og derfor betydningsfulde Deltagelse i Diskussionen om denne for Landets Udvikling meget vigtige Sag.

I Turistforeningens Aarsskrift gjorde Højesteretssagføreren endelig ved Aarets Slutning Sagen op i følgende

#### *Efterskrift.*

Samtidig med, at den danske Turistforening lader trykke de vigtigste af de paa Diskussionsmødet i Foraaret 1898 holdte Foredrag, ønsker jeg at udtale, at den fra Begyndelsen af Maj d. A. gældende Køreplan

indeholder betydelige Forbedringer vedrørende navnlig den indenlandske Jærnbanetrafik. Det vil ligeledes være bekendt, at Forbindelsen med Udlandet gennem Jylland nu fremmes hurtigere end tidligere, og at der er foretaget betydningsfulde Skridt til Etablering af en Dampfærgeforbindelse mellem Gjedser og Warnemünde.

Jeg formener at burde udtale, at den danske Jærnbanestyrelse i ikke ringe Grad har Krav paa Erkendtlighed fra de rejsendes Side for de allerede skete Forbedringer, men jeg tror tillige at burde hævde, at der endnu er meget tilbage at udrette paa Kommunikationsvæsenets Omraade.

Først maa jeg da bede fastholdt, at Udgangspunktet for Forbedringer i saa Henseende ikke er det at tage Sigte paa, hvad der allerede er etableret, men det at stræbe efter at *være paa Højde med, hvad der vil komme frem*. Kun derved vil en Jærnbanestyrelse stedse være i Stand til at føre Udviklingen fremad — i Kraft af den gamle Sætning, at den, som ikke gaar frem, gaar i Virkeligheden tilbage.

Og dernæst maa vor danske Jærnbanestyrelse undergaa et Systemskifte, o: den maa ophøre med at være en bureaukratisk Institution med smaalige Køre- og Rejsebestemmelser og i Modsætning hertil lære at forstaa sin naturlige og eneste Opgave: den *at betjene Publikum*. Saa snart dette Changement er gjort, vil hele Resten komme af sig selv og Administrationen vil da finde sin bedste Støtte hos selve Publikum og dettes Organ Pressen.

---

Til det af mig i mit Indledningsforedrag og i min Replik anførte ønsker jeg endnu at oplyse følgende:

Jeg lægger megen Vægt paa Talstørrelser — vel at mærke rigtig benyttede. Overført paa det her foreliggende vil dette for det første sige, at *Værdien* af Rejserne maa oplyses, førend disse kunne siges at give et Billede af Antallets Betydning. Under 13 Mill. interne Rejser findes et stort Antal af Værdi = f. Eks. en Rejse paa 3dje Klasse mellem Kjøbenhavn og Hellerup, o: 15 Øre, medens der under 165,000 eksterne Rejser og 9,250 transiterende Rejser findes de allerlængste og altsaa kostbareste første Klasses Rejser, som overhovedet kunne gøres i Danmark, f. Eks.: mellem Kjøbenhavn og Frederikshavn = Kr. 16,00. Vi have her i Virkeligheden at gøre med 2 meget forskellige Kategorier af Rejser, som ikke kunne rubriceres under eet som: »1 Rejse«.

Dernæst er det en Misforstaaelse at betragte alle interne Rejser som foretagne af Danske, hvilket jo ikke bringer Penge ind i Landet. Et ikke ringe Antal af de interne Rejser, navnlig om Sommeren, foretages af *Udlændinge*, som efter at have været eksterne rejsende bo her en kortere eller længere Tid og foretage Udflugter, o: interne Rejser. Det

er selvfølgelig ganske umuligt at oplyse Forholdet mellem interne Rejser, foretagne af Danske, og interne Rejser, foretagne af Udlændinge, som ere her paa Besøg — men det er altsaa ogsaa ganske umuligt at tage alle interne Rejser til Indtægt for »den indenlandske Trafik«. Og det er jo de fremmede, som bringe Penge herind og derved bidrage til at forøge Velstanden, ogsaa ved at foretage interne Rejser. I Forbindelse hermed bemærker jeg, at det er en Misforstaaelse at tro, at Jærnbanebestyrelsen skal ensidigt varetage Jærnbankassernes Tarv. Jærnbannerne ere Nutidens Veje og kunne lige saa lidt som disse ses under Synspunktet af Aktiver, der skulle forrente sig, endsige tilføre Statskassen en direkte Indtægt. Tværtimod: Nutidens vigtigste Samfærdselsmiddel, Jærnbannerne, skaffer Velstand hos Statsborgerne og derigennem forøget Indtægt for Statskassen ved at fremme Handel og Industri — og i saa Henseende er det en Kendsgerning, at fremmede ved selv et kortere, muligvis endog tilfældigt Ophold her i Landet ere blevne opmærksomme paa Forhold eller ere komne i Forbindelse med Forretningsfolk med et for vor Handel og Industri fordelagtigt Resultat.

Inden jeg slutter, gør jeg opmærksom paa, at dersom man ikke skrider til Anlægget af en Bro over Lille Bælt, vil i alt Fald Forbindelsen med Kontinentet kunne gøres kortere derved, at man vendte tilbage til den gamle Postroute mellem de danske Øer og Hertugdømmerne via Assens-Aarøund-Haderslev. Som bekendt er der paa Fyn Jærnbane (rigtignok kun en lettere Statsbane) fra Tommerup til Assens, hvorhos der af Preusserne paatænkes anlagt Jærnbane fra Aarøund til Haderslev (en Distance af 14—15 Kilometer, idet den nuværende Chaussélængde er 14,8 Klm.). Medens Jærnbaneafstanden fra Tommerup til Wojens *via Fredericia* udgør 100,9 Klm. (derunder Sejlafstanden mellem Strib og Fredericia = 2,3 Klm.), udgør den samme Afstand *via Assens-Aarøund* kun 73,1 Klm. (derunder Sejlafstanden mellem Assens og Aarøund formentlig = 17,2 Klm.). Det vil heraf ses, at Routen Kjøbenhavn-Korsør-Nyborg-Odense-Rendsburg-Neumünster-Altona (Hamburg) kan gøres 27—28 Klm. kortere. Sejlafstanden mellem Assens og Aarøund er ganske vist større end mellem Strib og Fredericia og vil altsaa tage længere Tid; men mellem Assens og Aarøund maatte der kunne sættes i Gang en langt større Dampfærge end den, der nu benyttes mellem Strib og Fredericia, hvorved den betydelige Fordel kunde opnaas, at et *helt* Tog kunde overføres med en enkelt Færge. Banerne ere lettere; men denne Ulempe kan der raades Bod paa ved Benyttelse af kortere og talrigere Tog.

### *Konflikten tager en ny Vending.*

Endnu to Aar efter denne Holmgang var Gedser-Warnemünde Ruten ikke blevet forbedret. Det trak stadig ud med den paa-tænkte Dampfærge. Og da Konkurrenceruten Trelleborg-Sassnitz ved en stedse voldsommere Reklame søgte at indprente Kontinentet, at den svensk-tyske Rute var den *eneste* eksisterende »für alle Nordreisen«, saa at endog Udlændinge, der vilde gæste København, skulde lægge Vejen om ad Malmø — saa tabte Turistforeningen Taalmodigheden og fandt Øjeblikket kommet til en Henvendelse til *Rigsdagen* om hurtig Fremme af Sagen.

I dette Øjemed satte Foreningen sig i Forbindelse med Grosserer-Societetet, Industriforeningen og Manufakturhandlerforeningen og fik disse Foreningers Tilslutning til Henvendelsen, dateret 18. Marts 1900. Den var underskrevet for Grosserer-Societetet af Frantz Th. Adolph; for Industriforeningen af Harald Bing; for Manufakturhandlerforeningen af Eskild Salomon og for Turistforeningen af C. C. v. Krogh, og indbragtes i Rigsdagen af Turistforeningens Bestyrelsesmedlem, Herredsfoged, Folketingsmand Christoffer Krabbe.

Med en vis berettiget Stolthed kunde Turistforeningen notere som Resultat af sin hele Kampagne, at Færgesagen blev vedtaget i Rigsdagssamlingen inden Sommerferien samme Aar.

Men ligesom Referatet af Diskussionsmødet, som ovenfor gengivet, havde en Efterskrift, saaledes fik ogsaa selve Sejren et Efterspil, og det blev som altid det artigste.

Det begyndte umiddelbart forud for den forestaaende Verdensudstilling i Paris 1900 og havde ogsaa i en vis Forstand denne Begivenhed til Udgangspunkt. Sagen syntes saaledes ikke at have haft noget med Gedser-Warnemünde Debatten at gøre. Men der er dog næppe Tvivl om, at det var Friktionen fra den Gang, der nu slog ud i Flamme Mage til dem, man nu og da — ikke mindst paa det Tidspunkt af den tekniske Udvikling — kunde se slaa ud om Togenes Hjulaksler, naar de var løbet varme. Her gik bare ikke nogen Mand med en langskaftet Hammer og undersøgte, om der var en Skrue løs nogen Steder. Man kørte varm, før nogen anede det.

Sagen skal her kortest muligt refereres. Den indeholder mange Detailler, der kaster et skarpt Lys ud over mange af Datidens Forhold. Og set paa vor Afstand tør man maaske nok betragte *Sammenhængen* med det foregaaende i et noget andet Perspektiv,



end man, i hvert Fald officielt, gjorde den Gang. Til Oplysning tjener iøvrigt, at det først er denne Sag, Turistforeningen selv betegnede som en Konflikt.

Det hedder i Turistforeningens egen Beretning for Aaret 1900, med Udeladelse af enkelte Petitesser, som kun vilde forstyrre Tilegnelsen, i omtrent ordret Gengivelse:

Ønskeligheden af i Publikums Interesse at lette Trafikken for de mange danske Rejsende til den forestaaende Pariserudstilling bragte Foreningen til allerede forrige Aar at tage en Sag op, som det trods meget og længe fortsat Arbejde, alene paa Grund af de danske Statsbaners Modstand, ikke lykkedes os at gennemføre.

Efter forudgaaende mundtlig Forhandling mellem Forretningsudvalgsmedlem Dr. med *Ehlers* og Hovedingeniøren for Chemin de Fer du Nord *Sartieux* tilstillede Foreningen under 16. December 1899 den franske Minister i København *M. Jusserand* en Skrivelse, hvori man anmodede ham om at henlede de store franske Jernbaneselskabers Opmærksomhed paa, at der fra de danske Statsbaners Rundrejsebureau forhandles Rundrejsekuponer til alle Lande i Europa undtagen Frankrig, England og Spanien, og hvori man fremhævede, at det vilde være til stor Gavn for saavel Frankrig som Danmark, om de franske Jernbaneselskaber, særlig paa Grund af den forventede store Trafik i Anledning af Pariserudstillingen, vilde til Forhandling sammen med de ordinære Rundrejsebilletter tilstille ovennævnte Bureau Rejsekuponer (Tilslutningskuponer) fra Grænsestationerne til Paris og omvendt.

Herpaa svarede Ministeren den 12. Februar (1900), at han fra den franske Udenrigsminister, hvem han havde tilstillet Foreningens Skrivelse, havde modtaget Meddelelse om, at Ministeren for offentlige Arbejder var sat ind i Sagen og vilde tilstille de store, franske Jernbaneselskaber og Direktionen for de franske Statsbaner en Afskrift af *M. Jusserands* og Foreningens Skrivelser.

I den Anledning modtog Foreningen fra »Compagnie du Chemin de Fer du Nord« den 20. Marts d. A. Meddelelse om, at nævnte Selskab i flere Aar havde arbejdet hen til at faa Frankrig indlemmet i Foreningen for kombinerede Rundrejsebilletter, og at det mente, de nævnte Forhandlinger snart vilde være saa vidt tilendebragte, at Statsbanernes Rundrejsebureau i Løbet af nogle Maaneder vilde kunne faa franske Rundrejsebilletterkuponer til Forhandling. Foreløbig havde Selskabet givet Ordre til, at der skulde sendes Foreningen en Forsyning Enkeltilletter fra Jeumont og Feignies til Paris og omvendt, der kunde sælges samtidig med de almindelige Rundrejsebilletter herfra til de to nævnte Grænsestationer, og, om det maatte ønskes, tilbød Selskabet at sende en Forsyning af Tur- og Returbilletter, hvis Gyldigheds-Frist skulde forlænges

saaledes, at den svarede til Fristen for almindelige Rundrejsebilletters Gyldighed.

Hertil svarede Foreningen den 7. April, at den ikke kunde paatage sig Salget af ovennævnte Billetter, da en saadan Virksomhed faldt noget uden for Foreningens Plan, men anmodede Selskabet om at sende dem til de danske Statsbaner, der, som Foreningen var overbevist om, i Anledning af den forventede store Trafik til Pariserudstillingen, sikkert vilde imødekomme det franske Jernbaneselskabs Ønske om at lade Billetterne sælge i Forbindelse med de almindelige Rundrejsebilletter.

Den 12. April modtog Foreningen Meddelelse fra »Chemin de Fer du Nord« om, at en Forsyning af saavel enkelte som Tur- og Returbilletter var afsendt til de danske Statsbaner, hvilket Foreningen derefter meddelte Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

Fra Generaldirektoratet modtog Foreningen under 30. April en Skrivelse, hvori oplystes om de Forhandlinger, der tidligere var ført mellem Generaldirektoratet og de franske Jernbaneselskaber, samt meddeltes, at Statsbanernes Rundrejsebureau *ikke* kunde paatage sig at forhandle de tilsendte franske Billetter, da deres Pris var »10 cts. (fransk Stempelafgift) højere end de Andele, der af den franske Nordbane ere indregnede i de gennemgaaende Billetter, som paa Københavns Station sælges til Paris, medens der, efter hvad man ved direkte Brevveksling med nævnte franske Bane har erfaret, synes at være en Del Mulighed for — i alt Fald for mindre Selskaber — at opnaa en Prisnedsættelse«.

De 10 cts. højere Pris — 7 Øre — vilde dog næppe virke afskrækkende paa nogen Pariser-Rejsende, som i de ca. 20 Minutter, Toget holder paa Grænsestationen, skal: 1) købe ny Billet, hvorved Sprogvanskeligheder kan genere mange *danske* Rejsende, 2) have Toldeftersyn af indskrevet Gods, og 3) maaske nyde et Maaltid. Naar de danske Jernbaneembedsmænd ikke vurderer disse Ulemper efter Fortjeneste, ligger det maaske i, at de Herrers Frikort til Salonvogn giver dem en Særstilling forskellig fra de Vilkaar, hvorunder det almindelige Publikum rejser.

Hvorvidt det er lykkedes noget mindre Selskab at opnaa ovennævnte Prisnedsættelse vides ikke; Foreningen kan kun konstatere, at en Prisnedsættelse, den forsøgte at skaffe de danske Deltagere i Lægekongressen i Paris i Sommer, ikke blev indrømmet.

Paa Generaldirektoratets Skrivelse svarede Foreningen og betonedes yderligere: at Hensigten med de tilsendte franske Billetter var, *at* disse, indtil Frankrig indtraadte i det mellemeuropæiske Forbund for Udstedelse af kombinerede Billethæfter, skulde sælges *i Forbindelse med* de almindelige Rundrejsebilletter herfra til den franske Grænse, da det ikke alene vilde være af stor Betydning for de mange Rejsende til Pariser-Udstillingen, hvoraf en overvejende Del sikkert vilde rejse paa III Klasse, og der som bekendt ikke eksisterer direkte almindelige III

Klasses Billetter fra København til Paris, men ogsaa for de Rejsende, der kunde ønske at udstrække Rejsen ud over de 30 Dage, i hvilke en Tur- og Returbillet er gyldig, og som kunde ønske at kombinere den med Rejser gennem Belgien og Holland, samt at Motivet til Foreningens Optræden i denne Sag bl. a. ogsaa var, at man ventede, at den franske Jernbane-Direktion til Gengæld vilde lette den franske Turiststrøm Rejsen op til eller gennem Danmark.

Herpaa modtog Foreningen i Skrivelse af 26. Maj Generaldirektoratets Svar, der gik ud paa, at de Rejsende hverken vilde opnaa nogen økonomisk Fordel eller nogen Bekvemmelighed ved at købe disse Billetter i København, samt at Generaldirektoratet paa forskellig Maade stadig arbejdede paa at forbedre Rejseforholdene her i Forbindelse med Udlandet, men dog ikke mente det rigtigt at gaa ind paa denne Sag, da det frygtede, at dersom de franske Baner kunde opnaa at faa deres Billetter solgte i Udlandet uden at tilstaa en Prisnedsættelse, vilde disse være mindre tilbøjelige til at afslutte Overenskomst med Rundrejseforbundet om gensidigt Salg.

Da man altsaa ikke kunde bringe Statsbanerne til velvillig Virksomhed i den nævnte Retning, bestemte Foreningen sig til at gøre Ministeren for offentlige Arbejder bekendt med Sagen. Nedenstaaende Skrivelse af 2. Oktober 1900 blev da affattet, og foruden Billetsagen omtalte man samtidig Foreningens øvrige Forhold til Statsbanerne, der paa visse Punkter forekom Foreningen at burde bringes til Ministeriets Kundskab:

*»Til Ministeriet for offentlige Arbejder:*

I Fortsættelse af Foreningens ærbødige Skrivelse af 25. Aug. skal man over for det højtærede Ministerium herved præcisere, at Foreningens Hensigt med at tilstille Ministeriet for offentlige Arbejder Genparter af forskellige Korrespondancer vedrørende Statsbaneforhold er den, dels at gøre det højtærede Ministerium bekendt med Foreningens stadig fortsatte Arbejder i Publikums Interesse over for Statsbanerne, dels at vise hvor ringe et Hensyn Statsbaneadministrationen tager til Foreningens Henvendelser, Ønsker eller Anmodninger, hvilken Mangel paa Hensyn stundom giver sig Udslag i mindre høflige Udtryk som f. Eks. i Skrivelse af 26. Maj d. A.

De to Sager, som Genparterne angaar, ere Salget af de franske Billetter og Forbedringer paa Esbjerg-Routen.

De Rundrejsebilletter, der udstedes her i København fra Statsbanernes Rundrejsebureau stopper alle op ved den tyske Grænse, idet Frankrig ikke er Medlem af det tyske Rundrejsebilletforbund.

Det er forbunden med store Ulemper i den knap tilmaalte Tid paa de franske Grænsestationer at komme ud og ind af Vognene, lade Bagagen revidere af Toldvæsenet og løse ny Billetter.....

Hensynet hertil bestemte Foreningen til i Udstillingsaaet at forsøge at skaffe Statsbanernes Rundrejsebureau de Kuponer (Grænsen—Paris og Paris—Grænsen), der manglede for at faa virkelige Rundrejsebilletter. Efter Forhandlinger med de franske Jernbaneselskaber, der førtes af Medlem af Forretningsudvalget Dr. med. *Ehlers*, lykkedes det ved den herværende franske Gesandt M. *Jusserands* gode Hjælp at opnaa, at de franske Selskaber stillede de ønskede Billetter til Raadighed for Statsbanerne.

Da dette var opnaaet, nægtede Statsbanerne at paatage sig Forhandlingen af disse Billetter og henviste bl. a. til, at Salget af saadanne Billetter i København *ikke* var til nogen Lettelse for de Rejsende.

Med Hensyn til Esbjerg-Routen ere vore Bestræbelser allerede i mange Aar gaaede ud paa at faa en bedre Forbindelse mellem Esbjerg og Hovedstaden med den gennemgaaende Trafik fra England for Øje.

Der blev for nogle Aar siden indført et Iltog fra Esbjerg, men det er lagt saaledes, at Passagererne fra England lige kan undgaa at benytte det, idet det afgaar Kl. 12,08 Nat, altsaa kort før Skibenes Ankomst. »Fjord«, der er det hurtigst sejlende, kan nemlig være i Esbjerg mellem Kl. 12 og 1, de andre nogle Timer senere. Iøvrigt vilde det være temmelig naivt at byde engelske Rejsende danske Nattog, hvor der hverken er Sovevogne, gennemgaaende Vogne eller nogensomhelst anden Komfort. Hvad der trænges til er et hurtigt Tog, der afgaar fra Esbjerg om Morgen og kan være i København tidlig paa Eftermiddagen. Som Forholdene for Øjeblikket er paa denne Route, da er den ude af Stand til at drage en Turiststrøm fra England her til Landet, hvad ogsaa det bekendte Rejsefirma »Cook« har bekræftet ved ikke at ville benytte denne Route men foretrækker Sassnitz-Trelleborg Routen, grundet paa de mange Klager, der er indløbne til Firmaet over Jernbaneforholdene mellem Esbjerg og København. Ogsaa i vore hjemlige Blade har i de senere Aar den ene berettigede Klage efter den anden over Manglerne ved Esbjerg-Routen været at læse. Alt til ingen Nytte. Der er ingen Tvivl om, at en praktisk Fartplan paa denne Route maatte kunne hæve Trafikken betydeligt og bringe Landet en overordentlig stor Indtægt. Men for at dette kan ske, bør der rigtignok være ganske anderledes Samarbejde mellem Statsbanerne og det forenede Dampskibsselskab, end der hidtil har været sporet. Da i Aar Chancerne for at drage Englænderne her til Danmark — takket være deres Uvilje til at gaa til de andre Stater paa Kontinentet — var saa heldige som vel muligt, mente Foreningen atter at maatte gøre et Forsøg paa at faa Statsbanerne til at benytte disse Chancer, der ligefrem blev spillet dem i Hænderne. Vi skrev til »Great Eastern Railway Co«, med hvilket Selskab vore Statsbaner jo ved Esbjerg-Routen staar i Forbindelse, og bad Selskabet gøre sin Indflydelse gældende hos vor Banestyrelse for at faa passende Tog sat i Gang mellem Esbjerg og København, hvad Selskabet ogsaa gjorde.

Samtidig tilsendte vi ca. 150 engelske Blade Meddelelser om danske Forhold ledsagede af Bøger etc. over Danmark, hvilket bevirkede henvend 100 skriftlige Forespørgsler til vort Bureau. Men alt dette Arbejde var aldeles frugtesløst. Statsbanerne tog intet som helst Hensyn til denne Sag, og Forholdene paa Esbjerg-Routen vedblev at være ligesaa umulige som hidtil.

Skylden for at have forspildt Chancen i Aar for at faa en indbringende engelsk Turiststrøm her til Landet skal derfor ogsaa lægges paa de danske Statsbaner, der har vist Mangel paa Interesse for *Turistsagen* ved ikke at have forstaaet at benytte den Chance, der tilbød sig i Sommer, og som neppe oftere kommer igen. De har dermed tillige vist Mangel paa Evne til at indse, at jo mindre et Land er, desto større Pligt har man til at udnytte alle de Hjælpekilder, som kan bringe Velstand til Landet, og en saadan Kilde er Turiststrømmen. Det Beløb, som den nuværende Turiststrøm erlægger her i Landet, anslaaes allerede til ca 10 Millioner Kroner, og dette maatte ved fornuftige Dispositioner kunne forøges betydeligt.

Disse to her omtalte Sager er dog ikke de eneste, hvor vort Arbejde har været frugtesløst. Her kan eksempelvis nævnes vore Bestræbelser for Afskaffelsen af *Gangbrædtsbilletteringen*, der aarlig kræver Ofre. Endnu paa Mødet i Koncertpalæet for 2½ Aar siden bragte vi dette Spørgsmaal frem, men det var først, da Folketinget tog sig af Sagen, at Generaldirektoratet lovede at prøve en Forandring. Hvad Prøve, der i Grunden behøvedes, er ikke ganske klart, thi naar man forment, at Forandringen vilde nødvendiggøre mere Personale, da kan der blot henvises til England, hvor Gangbrædtsbillettering ikke kendes, og hvor som bekendt der haves mindre Personal end hos os. Alligevel gaar Billetteringen dør for sig med Hurtighed ved en praktisk Ordning. Imidlertid begyndte man da Forsøget paa Kystbanen. Forandringen viste sig let gennemførlig og har nu varet nogle Aar. Men derved blev det. Paa alle andre Baner er den gamle Billettering bibeholdt, og Folkene falde stadig af. Mindst 2 Billeterører er faldne af i Aar, den ene døde, den anden kom noget bedre fra det. Foruden at denne Billetteringsmaade er inhuman mod Personalet, er den til stor Gene for de Rejsende, der ved at skulle staa op for at aabne Vinduet forstyrres i deres Ro og udsættes for Vejrligets Ubehageligheder.

Naar Generaldirektoratet erklærer denne Billettering for forbudt, da maa dette bero paa en Misforstaaelse. Personalet erklærer selv, at de har Ordre til at billettere under Kørslen, da de selvfølgelig ingen Tid er før Afgangen fra Stationen. Og at give et Forbud, der i Forvejen vides ikke at kunne overholdes, vilde jo mindst talt være en Meningsløshed.

En anden Sag, Foreningen har taget sig af, er *Dragersagen*. Mange vel begrundede Klager over en følelig Mangel paa Dragere ere til for-

skellige Tidspunkter indkomne med Anmodning til Foreningen om at søge en Afhjælpning af denne Mangel. Vor Henvendelse til Generaldirektoratet har atter været uden Resultat. Ved alle Færgerne er Mangelen særlig følelig, da man selv maa slæbe sin Haandbagage, der ofte, — naar man f. Eks. kommer over Esbjerg og har været et Par Nætter paa Søen — kan være temmelig stor og Afstanden mellem Toget og Færgen ikke er saa ganske ringe. Ved disse Steder holder desuden Togene ofte saaledes, at det for Damer og svagelige Personer næsten er umuligt at komme op eller ned af Vognene. Dog ogsaa ved andre Stationer end netop Færgerne er der i Reglen Mangel paa Dragere. Alle disse Spørgsmaal — og mange flere har været behandlede af Foreningen, men man har intet kunnet faa gennemført.

Endnu for ganske nylig har Foreningen faaet Afslag paa en Henvendelse i vore Filialers Navn om Tilladelse til Ophængning i Statsbanernes Dampskibe af indrammede Reklameprospekter af forskellige danske Egne. Dette, der skulde formenes at være en Pryd for Skibenes Kahytter, har hidtil ikke været nægtet og er en af de faa Fordele, som Foreningen har kunnet skaffe sine Filialer.

Under disse Forhold er det, at Foreningen henvender sig til det højtærede Ministerium for gennem dette at bevirke, at Statsbanerne tager mere Hensyn til de Henvendelser, der i Publikums Interesse sker til dem af den danske Turistforening, idet man tør udtale — hvad der vel ikke kan betragtes som ubeskedent — at Foreningen efterhaanden har erhvervet sig en anset Stilling og en vis Autoritet i vort Samfund.

Foreningen haaber derfor gennem denne Henvendelse at opnaa en saadan Forandring i det omhandlede Forhold, at det maa blive muligt for Foreningen fremtidig at arbejde sammen med Statsbanerne.

I Forretningsudvalget for »Den danske Turistforening«:

*C. C. von Krogh.*

*J. H. Bagger.*

*Dr. Ehlers.*

*Eiler H. Hagerup.*

Endnu ved Afslutningen af Aarsberetningen var Foreningen uden Svar paa ovennævnte Skrivelse, men i Oktober Maaned udtalte Ministeren for offentlige Arbejder i Folketinget paa given Anledning fra Tingets Side følgende (der her citeres efter Folketings-Tidendes Referat den 17. Oktober s. A.) om enkelte af de i Skrivelsen fremdragne Forhold:

» — — — Der er ogsaa med Hensyn til Billetteringen blevet talt om, at der skulde være udstedt Ordre om, at der ikke maatte billetteres uden paa Toget. Der er givet Ordre til, at for saa vidt det er muligt for Personalet at undgaa den ikke ganske farefri Billettering uden paa Togene, skal det søge at undgaa den, men der er ofte saa mange Passa-

gerer, at Billetteringen ikke kan tilendebringes, inden Toget gaar, og ofte kommer jo Passagerer springende lige i sidste Minut. Hyppig maa derfor Personalet bestemme sig til denne mere farefulde Billettering.

— — — Det ærede Medlem for Københavns Amts 1ste Valgkreds (Ellinger) talte om et Turisttog fra Esbjerg. Det er en Sag, som har ligget Turistforeningens Bestyrelse meget paa Sinde, og der har været gjort adskillige Tilløb af de forskellige Ministre til at gaa ind paa dette Ønske. Nu er der kommet et Hurtigtog fra Esbjerg til København. Det gaar fra Esbjerg Kl. 12 om Natten og er her i København Kl. 8 om Morgenen. Det er ganske vist ikke altid i Forbindelse med det engelske Skib, men der bliver som bekendt snart sat et andet Skib i Fart, som er meget bedre. Muligvis kan det komme saa hurtigt ind, at det kan komme i Forbindelse med dette Tog. Det ville vi faa at se, og saa er det jo muligt, man kan ændre noget i Farten fra England her over, saa at Skibet gik tidligere fra England, men at sætte et Tog i Gang for eventuelle Turister fra Esbjerg til København tror jeg dog, det høje Ting vil finde for kostbart.«

Svaret paa Foreningens Skrivelse af 2. Oktober 1900 indløb først den 15. Januar 1901 fra Ministeriet for offentlige Arbejder og havde følgende Ordlyd:

*»Bestyrelsen for den danske Turistforening.*

I Skrivelse af 2. Oktober f. A. har Bestyrelsen besværet sig over, at der af Statsbanedirectionen ikke tages tilstrækkeligt Hensyn til de Henvendelser, Ønsker eller Anmodninger, der af Foreningen rettes til Statsbanerne.

Efter at man i denne Anledning har brevvexlet med Generaldirektoratet for Statsbanedriften, skal man ved Fremsendelsen af hoslagte Afskrift af den af Generaldirektoratet over Sagen afgivne Erklæring tjenstligt melde, at Ministeriet efter det i denne Erklæring oplyste ikke skønner, at Foreningen har haft nogen Grund til at besvære sig i den ommeldte Henseende.

*Juul-Ryssensteen.*

---

F. Mortensen.«

Den omtalte Erklæring fra Generaldirektoratet til Ministeriet kan udelades her, da Foreningens Imødegaelse i sig selv oplyser om Indholdet.

Turistforeningen føjede til denne Erklæring følgende Bemærkninger:

Den danske Statsbanedirektion har gennem ovenstaaende Erklæring paany konstateret sit bureaukratiske Syn paa sin egen Stilling over for det rejsende Publikum. Turistforeningen maa af Skrivelsens Indhold straks fremdrage den Tankegang, der synes at være raadende inden for Statsbanedirektionen, og som altsaa nu officielt billiges af Ministeriet, at *Publikum er til for Statsbanernes Skyld og ikke omvendt Statsbanerne eksisterer for at være Publikum til Nytte i fuldeste Omfang*. Over for foreslaaede Forbedringer af saadanne Router, der som Esbjerg—København kunde faa den største turistmæssige Betydning og ogsaa i høj Grad tjene det tilsidesatte Vestjyllands Interesse, har Statsbanedirektionen atter og atter den kuriøse, højst bagvendte Logik tilrede: »Skaf os først Trafikken, saa skal Forbedringer komme bagefter.« Det er dog sørgeligt, at Statsbanestyrelsen ikke vil indse, hvilke Konsekvenser en saadan Mangel paa Logik fører med sig. Vil de danske Statsbaner ikke ordne Routen Esbjerg—København for den engelske Trafik baade her til Landet og endvidere til Sverrig, Norge, Finland, Nordtyskland o. s. v., saaledes, at den passer de Rejsende, saa dirigerer Cooks Bureau selvfølgelig vedblivende alle de Rejsende *uden om* Danmark. Det synes da ikke ufornuddent at minde Direktionen om, at Stillingen som Statsinstitution ikke fritager for samme Ansvar over for Publikum, som gælder f. Eks. for en Sporvognsentreprise. Statsbanerne har en bestemt Vare til Salg, det rejsende Publikum er Kunden, til hvis Ønsker og Besværinger der bør lyttes saa meget des mere, fordi Statsborgeren netop over for Statsinstitutionen har Krav paa den videst gaaende Hensyntagen.

Med et saadant Standpunkt fra Statsbanernes Side er Publikum simpelthen saa daarligt tjent, at alle Organer, hvorigennem Publikums Interesser skøttes, maa protestere. I denne Sag tror Turistforeningen, at den har baade Publikum og Presse med sig, og ved Offentliggørelsen af Dokumenterne i den hele Strid med Statsbanerne forelægger man derfor Sagen for det rette Forum: *Offentligheden!*

Der følger herefter en detailleret Imødegaaelse Punkt for Punkt af Statsbanernes, som Turistforeningen udtrykte sig, mildest talt noget nærgaaende Erklæring:

Til Punkt 1 bemærkes:

At den danske Turistforening ogsaa tog »særlig Hensyn« til Verdensudstillingen i Paris og opnaaede, at de ønskede Billetter *blev* stillede til Raadighed. Generaldirektoratet for Statsbanedriften har derimod til Datum kun kunnet naa til — at sende de med Besvær fremskaffede Billetter tilbage.

De Fordele, Foreningen vilde opnaa for de Rejsende, gjaldt jo kun for Sommeren 1900.

At Billetterne blev 10 Centimes dyrere (7 Øre), formentlig fransk



Stempelafgift, vilde vel næppe skræmme nogen Rejsende, der derved slap for alle de af os fremhævede Ulemper.

At Billetterne skulde stemples i Jeumont maa sikkert bero paa en Misforstaaelse. Foreningen véd fra bedste Kilde, at de kun skulde stemples i København.

At Resultatet af Generaldirektoratets Vægning bliver den, at Generaldirektoratet herefter kan faa Lov til endnu en rum Tid at gaa i Tysklands Ledebaand og vente paa, at de franske Baner indmelder sig i det mellemeuropæiske Rundrejseforbund. Fransk mændene klager højlydt over, at Tyskland stiller saadanne Betingelser for Sammenslutningen, at denne indtil videre maa anses for umulig.

Statsbanernes Rundrejsebureau kan altsaa vedvarende *ikke* udstede Rundrejsebilletter ud over den franske Grænse, en Bekvemmelighed man kan opnaa gennem et hvilkenksomhelst *privat* Rejsebureau, f. Eks. Stangens eller Cooks.

Til Punkt 2 hedder det:

Det Dampskibsmateriel, med hvilket nu i flere Aar Farten paa Linien Parkeston—Esbjerg har været besørget, bestaar af *et* hurtigt Skib (Fjord) og to langsommere Skibe. Alle ankommer til Esbjerg i Løbet af Natten. Hvad Turistforeningen har ønsket, var et hurtigt Tog tidligt om *Morgenen* fra Esbjerg, der kunde ankomme til København tidligt paa Eftermiddagen, idet man har udtalt, at det vilde være meningsløst at byde Englændere danske Nattog, saalænge vi ikke forstaaer eller kan byde den tilsvarende Komfort. Hvad mon saaledes engelske Rejsende vilde sige til den danske Statsbaneskik om Natten at slaa Dørene op ved hver lille Station og raabe Stationens Navn, eller at man, ligesom man har lagt sig tilrette, skal op for at aabne Vinduet og vise sin Billet, eller at der benyttes gennemgaaende Vogne til Passagerer fra Mellemstationer? Det er, hvad der endog for ganske nylig af Rejsende er klaget over i Pressen, senest i »Politiken« for den 5. Januar i Aar.

For nogle Aar siden skaffede Turistforeningens Henvendelse en Forandring heri, men nu er altsaa de gamle Tilstande atter indført til stor Gene for de Rejsende.

Fra i Aar vil en ny hurtig Damper blive sat i Gang paa Routen Parkeston—Esbjerg. Der vil saaledes blive 2 hurtige Skibe og 1 langsomt i Farten, og altsaa vil det endnu ikke være muligt at 'regne med en ensartet Ankomsttid til Esbjerg, hvilket Statsbanerne mener er nødvendigt, for at de kan tage fat. Turistforeningen har imidlertid vist, at dette Forhold ikke har nogen Indflydelse paa Etableringen af et tidligt og hurtigt Morgentog afgaaende fra Esbjerg f. Eks. Kl. 7 Morgen, ved hvilket Tidspunkt det er givet, at selv det langsomste af de for Tiden i Brug værende Skibe under normale Forhold har naaet Esbjerg. Mindre end 3 Skibe kan nemlig ikke besørge den nuværende Fart, og i Følge

Kaptajnernes Udsagn kniber det ofte at passe Routen, navnlig naar et af Skibene skal efterses og altsaa en kort Tid gaa ud af Routen. Uagtet Betingelsen — ensartet Ankomsttid — saaledes endnu ikke er tilstede og ikke vil komme tilstede i flere Aar, kan man altsaa kun glæde sig over, at Generaldirektoratet omsider har indledet Underhandlinger med Det forenede Dampskibsselskab om en Forbedring af Linien Parkeston —Esbjerg—København. Kun Skade, at disse Underhandlinger ikke er begyndt for flere Aar siden.

Højt uheldig er Generaldirektoratets, af Ministeriet akcepterede Erklæring om, at der fra Parkeston »gennemsnitlig med hvert Skib i Sommersæsonen kun er indgaaet ialt ca. 7 I. og II. Klasses Rejsende til Esbjerg«. Allerede ved et foreløbigt Skøn stod det Turistforeningen klart, at denne lave Talangivelse var ganske forkert, og ved Forespørgsel hos Det forenede Dampskibsselskab erfarede vi da ogsaa, at der — som Dampskibsselskabet skriver — »paa 45 Rejser fra Parkeston til Esbjerg i Tidsrummet fra 1. Juni til 15. September er befordret gennemsnitlig pr. Rejse: i 1898: 18 Kahytspassagerer og i 1899: 23 Kahytspassagerer.

Blandt andet efter denne Oplysning turde Turistforeningen være befojet til at mene, at Statsbanedirektionens Beskyldning mod Foreningen for at fremsætte »løse og ugrundede« Paastande vender sig paa den pinligste Maade mod Statsbanedirektionen selv.

Punkt 3. Angaaende Generaldirektoratets Betragtninger over Billetteringen under Kørslen, undrer det Foreningen at læse følgende Bemærkning, at Billetteringen ikke kan afskaffes, »saasart Turistforeningen udtaler et Ønske i en Skrivelse«, thi Generaldirektoratet maa dog være vidende om, at denne Sag i aarevis har været fremdraget offentlig. Aldeles bortset fra det højst ubehagelige i, at det rejsende Publikum ofte, efter at have sat eller lagt sig til Rette for at sove, skal vækkes for at aabne Vinduet for Konduktøren og udsættes for en kold Luftstrøm, saa er og bliver det inhumant af Statsbanerne, at det forlanger, at Personalet ofte i Uvejrh og Isslag skal ballancere paa de smalle Gangbrædter, og det lyder højst mærkeligt, at Generaldirektoratet i dets Skrivelse betegner de Ulykker, de Tab af Menneskeliv, der har fundet Sted, som »Uheld« der »næsten« uden Undtagelse skyldes Vedkommendes egen Uforsigtighed.

Generaldirektoratet faar neppe Medhold hos noget samvittighedsfuldt Menneske i at reducere disse Tilfælde til »Uheld« og kan vist heller ikke døde Samvittigheden med at have indskærpet Personalet Forsigtighed, ligesom Publikum neppe kan føle sig betrygget ved Erklæringen om, at Generaldirektoratet stadig har Opmærksomheden henvendt paa denne Sag. Naar Turistforeningen har taget denne Sag op, da er det for Humanitetens Skyld og i Publikums Interesse, for hvilken Foreningen altid gør sig til Talsmand.

Punkt 4. Naar man, angaaende Spørgsmaalet om »Mangel paa Dra-

gere«, mindes, hvorledes man paa næsten alle Stationer i Udlandet bestormes af Dragere, er det mærkeligt at se Generaldirektoratet tale om »store Udgifter« og »pekuniære Ofre«. Hvis blot Statsbanerne vilde forandre det nuværende System, saa er der sandelig tilstrækkelig mange hæderlige og paalidelige Folk, der gerne vilde opnaa en Fortjeneste ved at faa Tilladelse til som Drager at være det rejsende Publikum behjælpelig med Bagagen. I Avisklagen af 5. Januar d. A. er det ogsaa omtalt, at der ingen Dragere findes i Fredericia.

Selvfølgelig kan Publikum stille det Forlangende til Banebestyrelsen, at den sørger for Dragere. Har man megen Haandbagage, f. Eks. efter en længere Sørejse, er f. Eks. Vejen i Fredericia fra Toget ned til de langt bortliggende Færger over Skinner m. m. ofte for besværlig til, at man selv kan bære al sin Bagage. At det rejsende Publikum selv skulde foretrække at bære Haandbagagen, som Generaldirektoratet mener, er kun et løst Postulat, som modbevises af Klagerne, og som kun kan have Gyldighed naar Bagagen indskrænker sig til en Plaid eller lille Haandkuffert. Foreningen maa derfor tilbagevise Generaldirektoratets mindre høflige og aldeles umotiverede Bemærkning om, at den kun har Øje for ganske enkelte Rejsende, og den sætter ikke det danske rejsende Publikum saa lavt, at den mener, det kun er et forsvindende Tal, der sætter Pris paa Komfort. Det er i al Fald ikke Generaldirektoratets Opgave at bestemme for det rejsende Publikum, om det ønsker Komfort eller ikke. Valget maa overlades til de Rejsende selv.

Den danske Turistforening maa paa dette Sted hævde, at den er Organ for *alle* Klasser af det rejsende Publikum, ikke alene for I. og II. Klasses Rejsende, men i fuldeste Omfang ogsaa for de Interesser, som repræsenteres af III. Klasses Rejsende, hvilket bl. a. vil fremgaa af Foreningens Bestræbelser i den franske Billetsag, hvor man netop særlig fremdrog Forholdet for III. Kl. Rejsendes Vedkommende.

Punkt 5. De Reklameplakater, som Statsbanedirektionen ikke har fundet egnede til Ophængning i Færgesalonerne, afveg i ingen anden Henseende fra de af Foreningen tidligere tilsendte og til Ophængning *modtagne* Plakater (f. Eks. en under 21. Juni 1900 tilsendt Plakat fra Turistforeningen for Kolding) end netop deri, at de i det Hele var mere smagfuldt udstyrede end sædvanlig er Tilfældet med saadanne Plakater.

De refuserede Plakater, der stammede fra Faaborg Turistforening og Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, var trykte paa tykt, glittet Papir, satte paa Stokke og forsynede med Ophængningskrog og vilde i ingen Henseende mispryde Færgerne. Og Plakaterne var lige saa langt fra at være Reklamer for stedlige Forretninger, som de stedlige ganske uegennyttige Turistforeninger er det. Naar der ikke paa en iøvrigt yderst smagfuldt udstyret Turist-Plakat, forsynet med talrige veludførte Prospekter, maa nævnes Navnet paa et stedligt Hotel, fyldestgør Plakaten jo ikke sin Hensigt: at være vejledende for Beskueren samtidig med

at den vækker hans Rejselyst. Vil Statsbanerne fremtidig ikke være med til at støtte den danske Turistforenings Provinsafdelinger i deres uegenlyttige og paaskønnelsesværdige Bestræbelser for at drage Turiststrømmen til Egne med en saa værdifuld Naturskønhed som Faaborgs og Bornholms, staar Statsbanerne jo dels sig selv i Lyset, dels tilføjer Statsbanerne derved de paagældende Egne en Fortrædigelse, som disse Egenes hele Befolkning samt Presse og Repræsentanter i Rigsdagen nok vil vide at vurdere efter Fortjeneste.

Til de almindelige Betragtninger i Statsbanernes Erklæring riposterede Foreningen:

Naar Generaldirektoratet udtaler, at den danske Turistforening »sikert overvurderer sin Stilling og Betydning«, saa véd Turistforeningen fuldt ud, at dens Stilling og Betydning er ringe i Forhold til Statsbanernes, men Turistforeningen véd ogsaa, at naar det ikke er Aktieselskaber eller Privatmænd, men *Staten*, der har overtaget Ledelsen af de danske Baner, saa skylder Direktionen at tage mere Hensyn end Generaldirektoratet for Statsbanerne plejer at gøre til de Ønsker, der udtales fra Publikums Side, og naar den danske Turistforening, der repræsenterer en ikke saa ringe Del af det rejsende Publikum, for at varetage Publikums Tarv retter høflige Henvendelser til Generaldirektoratet, saa kan Foreningen kun se, at det er en Uhøflighed af Generaldirektoratet at udtale, at Foreningen blander sig i Ting, der ikke angaar Foreningen.

Som den røde Traad gennem Generaldirektoratets Skrivelse gaar den Opfattelse, at Generaldirektoratet er ufejlbart, og Generaldirektoratet viger ikke tilbage for Udtalelser som: »ikke kan gennemføres, saa snart Turistforeningen udtaler et Ønske i en Skrivelse« — »at Besværgingerne over Statsbanerne ere ganske løse og ugrundede« — »hvor skævt og begrænset Foreningens Syn i det hele taget er« — »Foreningen henvender sig (til den franske Nordbane og Østbane) uden nogen som helst Bemyndigelse« — »Foreningen overvurderer sin Stilling og Betydning« — »Foreningen jævnlig ser Kendsgerningerne i et ganske falsk Lys«.

Ved disse Udtalelser viser »Generaldirektoratet for Statsbanerne«, at det ikke rigtigt forstaar, dels at det hører med til »den danske Turistforening«s Opgaver at varetage Publikums Interesser, dels at den danske Turistforening i Henvendelserne til Generaldirektoratet er Talsmand for Publikum, og Forretningsudvalget er sig bevidst, at det hverken i dens sidste Henvendelse til Ministeriet eller i mange tidligere Henvendelser til Generaldirektoratet har berørt nogen som helst Sag, der ikke nøje falder sammen med Publikums Ønsker.

Foreningen fastholder til Eksempel endnu bestemt — og det fremgaar tilstrækkelig tydeligt af hele Udviklingen af Sagen om Esbjerg-Routen

— at Statsbanerne *har* forspildt Chancen sidste Sommer for at faa en indbringende engelsk Turiststrøm her til Landet. Mangelen af et hurtigt Morgentog fra Esbjerg til København har hidtil holdt Cook borte, og sidste Sommer har denne Mangel holdt den engelske Turiststrøm borte. Det er kun i Generaldirektoratets egen Indbildning, at der har eksisteret Forhold, der var Statsbanerne uvedkommende.

Den danske Turistforening beklager meget, at der er opstaaet en saadan Dissens mellem den og Generaldirektoratet, Foreningen ønskede intet hellere, end at der mellem den og Generaldirektoratet maatte kunne samarbejdes paa bedste Maade, og hvis Generaldirektoratet ikke altid holdt sig saa fornemt tilbage men noget mere tog Hensyn til Foreningens Stilling og Betydning, saa tror vi, at det vilde blive til Held for alle Parter.

Den detaillerede Imødegaaelse er dateret: København, den 21. Januar 1900, og underskrevet af

*Forretningsudvalget for Den danske Turistforening.*

Efter dette staar det enhver interesseret frit for at undersøge og sammenligne, hvormeget der indtil nu, næsten 40 Aar efter, er *opfyldt* af den gamle Ønskeseddel. Det lønner sig i hvert Fald at gøre det. Dog skal det i Sagens og Sandhedens Interesse straks fremhæves, at det er lettest at konstatere, hvad der *ikke* er opfyldt. Selve den tekniske Udvikling har jo uvilkaarligt ført Forbedringerne med sig, og stort set er det kun Bagateller, der endnu mangler. Saa meget mere Grund er der da ogsaa til at haabe paa en Fuldkommengørelse uden altfor direkte Paavisning af Manglerne fra Publikums og de formidlende Turistinstitutioners Side.

Iøvrigt henvises til Omtalen af de moderne Trafikmidler i sidste Afsnit.

#### IV.

## DE GRUNDLÆGGENDE FAKTORER FOR EN TURISTTRAFIK

### *1. Natur og Folk.*

**D**EN første Turist i et Land er i ni af ti Tilfælde en Handelsrejsende», skal en mere eller mindre berømt Opdagelsesrejsende engang have sagt i et Foredrag. Hvem han var, og hvor han sagde det, vides ikke, saalidt som paa hvilket Tidspunkt i Verdenshistorien. Men det er jo for saa vidt ogsaa ligemeget, som man maa indrømme ham en vis Ret i hans Paastand — der maaske endog passer bedre paa Nutiden end nogensinde. Dog forekommer det En, at han enten maa have ladet sig selv og andre Opdagelsesrejsende ude af Betragtning, eller at han har reserveret det tiende Tilfælde for denne Kategori.

Efter alt, hvad man finder berettet, kan der næppe være Tvivl om, at den etnografiske Nysgerrighed — som først i nyere Tid har udviklet sig til en Videnskab — har haft sin Repræsentant ude som den første i langt den overvejende Del af Jordens Riger og Lande. Handelsmandens Rekognoscering efter nye Markeder indbefattet er det stort set paa sin Vis det samme, der driver enhver Turist i Dag til at søge nye Steder hen for at faa nye Indtryk og nye Oplevelser. Hvad man aldrig har set, vil ganske afgjort til enhver Tid virke mere tillukkende, end hvad man har set før, om det saa kun er en enkelt Gang. Og her igen faar det, der ligger i det fremmede, størst Betydning og Værdi. Hvis Valget blev stillet en Dansker frit mellem en Rejse til Himmelbjerget eller Ætna, ja bare Bloksbjerg i Harzen, er der næppe megen Sandsynlighed for, at han vilde vælge det første. Himmelbjerget, ræsonnerer han nemlig, kan man jo altid faa at se. Det er vist blandt andet en af Grundene til, at saa

faa Københavnerne besøger københavnske Museer. Der kan de altid komme »i Morgen«. Provins- og Sogne-Museerne har derimod mange Københavnerbesøgende, for saasomt det er forbunden med *en Rejse*, er Sagen en ganske anden.

Det, Hovedparten af Alverdens Turister rejser efter, er først og fremmest fremmede Lande, Egne og Steder, det nye, for dem ukendte i Naturen og hos Folket.

I Rækken blandt de rigest udrustede og mest tillokkende Turistlande findes Danmark ikke. Det hjælper ikke at foregøgle sig det. *Hvor* langt nede paa de rejsevante og absolut forvante Turisters Ønskeseddel det staar, tør man vel næppe gisne paa. Men at det staar paa de mindre Globetrotteres Expectanceliste og Aar for Aar rykker højere op og bliver mere og mere paaagtet, det er der talrige Beviser paa — hvadenten dette nu kommer af Mangel paa Objekter for Rejselysten, eller det er de saakaldte »Forhold« i Tiden, der gør det. Hele Nordens let paa-viselige og iøvrigt bekendte, fredelige Tilstande og velordnede Samfundsforhold skal jo nok være væsentlig medvirkende til at dreje Turisternes Kompasnaal denne Vej i disse Tider.

I geografisk Henseende hører Danmark til det skandinaviske Omraade og indgaar da ogsaa forholdsvis let i de fleste Udlændinges, ganske vist ofte noget uklare Begreber om Norden. Hvormeget dette umiddelbart betyder, afhænger naturligvis i høj Grad af den enkeltes øvrige geografiske Viden om Jordklodens Naturbeskaffenhed og klimatiske Forhold. Is og Sne i Forbindelse med Polaregnes Dyre- og Planteverden skal der jo nok endnu være en Del af i disse Forestillinger, som det desværre er lidt vanskeligt at ændre, før Folk har været her.

For den bedre orienterede er Danmark dog naturligvis ikke noget Polarland. Skulde der endelig være en imellem, der var galt afmarscheret, maa han tage det som en Station paa Vejen mod nordligere Regioner. Han vil da opdage, at Danmark nærmest er Idyllen i den skandinaviske Natur. Paa Baggrund af Sveriges og Norges storslaaede Fjeldscenerier, dunkle Naaleskove og endeløse Øde i Nordlandet virker Danmark som en Park med grønne Plæner, aabent for Sol og Vind, gennemblinket af Vand og paa alle Kanter omgivet af det salte og friske Hav, der skærer sig ind overalt i Sunde og Bælter mellem Øer og Holme.

Ingen Fremmed kan finde store Naturoverraskelser i Danmark — undtagen netop af Havet. Hvad Synet af dette frie og evigt bevægede Element kan betyde for en Fastlandsbeboer, er søgt skildret andetsteds i denne Bog.

»Havet er paa éngang Danmarks Vugge, dets Livsfornyelse og det Sang«, skrev jeg i sin Tid i en af Turistforeningens talrige Brochurer. Det kan maaske synes lidt pretentiøst at citere sig selv, men det er mig ikke muligt nu at sige det bedre. Lige siden Foreningens Start har de fleste af dens Publikationer fortrinsvis søgt at indprente Danmark som »Havets Land« i alle Fremmedes Bevidsthed. Paa mangfoldige Maader er Temaet blevet varieret i Tekst og Billeder, der er sendt ud over Verden, og bliver det med fuld Ret endnu. Alene i Kraft af sin næsten 8000 Kilometer lange Kystlinie indtager Danmark jo en meget fremtrædende Plads blandt samtlige Europas Havlande. Det skal bare bekendtgøres, og dét kan ikke gøres tidt eller tydeligt nok. Thi selv det kraftigste Argument for en aldrig saa betydningsfuld og eftertragtet Ting er jo ikke nok til at slaa Sandheden fast for Tid og Evighed, endsige ved en flygtig Paa-visning at faa Folk til at rejse efter den.

Gennem hele den danske Literatur fra Saxo over Johs. V. Jensen til Nutidens yngste Lyriker gaar Kærlighedserklæringen til Hjemlandet igen ligesom i enhver anden Nations Digtning. Og ligesom det ethvert andet Sted er Landets mest fremtrædende Naturejendommelighed og Folkekarakterens typiske Grundtræk, der præger Beskrivelserne, er det det ogsaa i Danmark. Det er derfor ikke saa underligt, at *Havet* i alle dets skiftende Former og Afskygninger fra »det sortladne« til det »smilende« og »dejlige« angiver Tonen saavel som Rytmen i vor nationale Naturlyrik. Som det kan tordne og buldre over Vestjyllands Revler og omkring Bornholms forrevne Klipper, saaledes kan det nynne og klukke langs alle Danmarks andre Øer og blide Kyster. Og netop saa forskellig og skiftende møder vi det ogsaa i Literaturen, der uden Sideblik til Fremmede tolker Digterens personlige Opfattelse og Følelse for Landet, som det er i sig selv — som Rige eller Statsmagt, som Kultursamfund og historisk Midtpunkt, som Naturenhed eller bare helt enkelt som Hjemstavnen og Fædrelandet.

Hvad vil da være mere naturligt end at ty til denne gennem Aarhundreder stadig rislende Kilde, hvis man skal have blot



en Mundsmag af Landets Aroma og aandelige Atmosfære, eller at holde dette aldrig tilslørede Spejl op for sig, hvis man vil have blot et Glimt af Danmarks Natur og Kultur, som gen-spejles deri?

Som Landet stiger frem allerede af Saxos Krønike — de faa Steder, hvor han overhovedet giver sig af med Landskabsbeskrivelse — genkender vi det allesammen den Dag i Dag, selv om det mangler alle Nutidens markerende Træk af Kommunikationsmidler og Bebyggelse. Her tegner sig, efter Professor Vilh. Andersens Paavisning, for første Gang et dansk Landskab: »Nær sig løfter en Ø med sagte skraanende Sider«. Her, siger han, er danske Mænd saa tydeligt gengivet, at man kender ikke alene Skaaninger fra Sjællændere og Sjællændere fra Jyder, men Lolliker fra Falstringer.

»Jylland er Hovedlandet«, siger Saxo allerede seks Hundrede Aar, før H. C. Andersen satte Definitionen paa Vers i den bekendte Sang: Jylland mellem tvende Have. Af det jyske Landskab faar vi dog ikke hos Saxo nogetsomhelst Billede, i Mod-sætning til H. C. Andersen, der karakteriserer det saa prægnant i alle Stroferne. Saxo nøjes med at motivere, *hvorfor* Jylland er Hovedlandet — »baade for sin Størrelse og fordi det danske Land begynder her; ti det ligger forrest og strækker sig helt ned til Tysklands Grænse. Fra dette skilles det ved Ejderfloden og bliver alt bredere mod Nord, hvor det løber ud i Nordhavstranden. I dette Land ligger den saakaldte Limfjord, der er saa rig paa Fisk, at den sikkert yder Indbyggerne lige saa megen Føde som hele Agerlandet tilsammen.« Det er jo ikke nogen videre fyldig Oplysning om saa stort et Omraade, som han selv kalder »Hovedlandet«, men det giver dog os, der har større geografisk Viden, end han og hans Samtid kunde have, en ganske klar Forestilling om noget kendt og uforanderligt. Sammenholdt med H. C. Andersens Jylland, der ligger som en Runestav imellem tvende Have med sine Kæmpegrave i Skoves Pragt, og ihukommende hans Profeti om, at Heden »om føje Aar« skal staa som en Kornmark, bliver Fortid og Nutid smeltet sammen.

I næsten lige saa store Træk som Saxo, men ganske vist adskilligt mere malende og anskueligt, skildrer Johs. V. Jensen i »Cimbrernes Tog« det samme Land. Men her er det, trods den tilstræbte Oldtids-Illusionering, ogsaa Jylland af i Dag, han

maner frem for os, Jylland, som han selv kender det og saa at sige føler det under sig og i sig. Norne-Gæst kommer vandrende Syd fra op gennem Jylland, holdende sig »midt ad Landet«, følgende »Højderne og Vandskellet op gennem Halvøen af gammel Tilbøjelighed for frit Udsyn til alle Sider . . . den Vej, Landet selv stræbte.«

Enhver, der har rejst i Midtjylland eller blot en enkelt Gang er draget over dets Højderyg, maa føle dette som det klareste, man kunde næsten sige kartografiske Billede. Man synes næsten at se hele Halvøens muntre Omrids ligge udbredt for sig omgivet af Havenes Blaa — som et Kort paa et Bord. Det er den samme Følelse, man kan have, naar man staar paa Skagens Gren helt ude i Havstokken med Ryggen til Havet og *tænker* hele Jylland.

Denne Næring for Fantasien har vi forud for baade Saxo og hans Samtidige og endnu senere Forfattere og Læsere af Danmarks topografiske Beskrivelser alene af den Grund, at vi har set *Landkort*. Som naturligt er, har Kartografiens Udvikling været afhængig af Geografiens Fremskridt gennem Aarhundrederne, og den positive Viden har selvfølgelig endda maattet gaa forud for Kortlægningen baade i billedmæssig og beskrivende Forstand. De første Danmarkskort, man kender, stammer fra det 15.—16. Aarhundrede, men har hverken i topografisk eller geografisk Henseende noget videre at gøre med den Virkelighed, som man senere ved Hjælp af ganske anderledes fuldkomne Maaleapparater og trykkertekniske Midler har opnaaet at gengive med saa fuldkommen Korrekthed og fængslende Anskuelighed i de mindste Detailler.

Som Johs. V. Jensen i det ovenfor citerede har givet Jylland plastisk Form, har han i endnu højere Grad givet Formen Liv og Indhold gennem sin øvrige Produktion, først og fremmest »Himmerlandshistorierne«, der lige lyslevende maler Landet, Almuen, Vejret og Naturen for Læseren. Haabløst at ville forsøge paa at karakterisere denne Landsdel, naar man kan henviser til saadanne Skildringer, der i Virkeligheden genspejler alt Levende indenfor sit Landomraade i de to sidste Menneskealdre. Ogsaa Oldtidens Danmark har han gjort anskueligt for os, saa vi ligefrem føler det, i den store Romanserie »Den lange Rejse«, hvortil den før citerede Bog »Cimbrernes Tog« hører.

Der skulde, selv blandt Digtere, en Jyde til for at mane Jyl-

land saa tydeligt frem for os. Saxo var Sjællænder og H. C. Andersen var Fynbo, og som saadan kunde de ikke føle sig saa inderligt forbundet med jysk Natur og Psyke. Det er Hjemstavnsfølelsen, der befrugter Udtrykket.

Mellem Saxo og Johs. V. Jensen ligger 700 Aars endeløse Række af Beskrivelser af jysk Natur og Folkeliv — lige fra den lærde Morten Børups sarkastiske »Byrim« og den joviale Wadskiærs saftigt-muntre Poesier til de højtbeundrede og meget læste Hedesangere Blicher og Aakjær og videre til saa uromantiske og realistiske Skildrere af jysk Almue, Arbejdere og Fiskere som Henrik Pontoppidan, Johan Skjoldborg, Thomas Olesen-Løkken og Hans Kirk, for blot at nævne nogle af de betydeligste. Rækken er naturligvis meget længere og kunde suppleres med talrige populær-videnskabelige Forfattere af geologiske, arkæologiske, historiske og folkloristiske Værker. Alle sammen har de givet os hver sit af Landet og dets sociale og kulturelle Liv, Byerne, Heden, Fjordene, Skovene, Hav og Himmel og Jord og Arbejde i al Slags Vejr, baade aandeligt og bogstaveligt talt, gennem skiftende Tider og Aarstider. Det er som talløse Smaastykker til et Mosaik, der samlet giver hele Billedet til Korrigerings og Supplement for vor egen Oplevelse og Erindring.

Set i dette Litteraturens Spejl tager Billedet af Jylland sig ikke stort anderledes ud i Dag end for hundrede Aar siden, da Blicher anstillede Sammenligninger mellem det og Øerne. I Enkeltheder som Bebyggelse, Kommunikationsanlæg og naturligvis frem for alt Hedebeplantning er der selvsagt nogen Forskel paa den Gang og nu, men i den store Karakteristik ikke. Saaledes skriver han i Indledningen til Novellen »Røverstuen« (1827):

Naar man fra det dejlige Fyens Land sejler over til Jylland, troer man i Førstningen blot at have passeret en Flod og kan ikke ret overbevise sig om, at man nu er paa det faste Land, saa lignende og nær beslægtet med Øerne er Halvøens Skikkelse. Men jo længere man kommer ind, jo mere forandres Eggen: Dalene bliver dybere, Bakkerne brattere; Skovene ser ældre og mere affældige ud; mangt et sivgroet Kjær, mangan med kort Lyng bevokset Jordplet, store Stene paa de højryggede Agre — alt vidner om ringere Kultur og mindre Befolkning. Smalle Veje med dybe Hjulspor og høje Bakker i Midten hentyde paa mindre Færdsel og Samkvem mellem Beboerne. Disse Vaaninger

vorde mod Vesten alt slettere og slettere, lavere og lavere, som om de dukkede sig for Vestenvindens voldsomme Anløb. Ligesom Hederne blive hyppigere og større, blive Kirker og Byer færre og længere fra hinanden. Ved Gaardene seer man istedetfor Hæsse sorte Tørvestakke, istedetfor Frugthauger Kaalgaarde. — Naar man omsider Rygningen af Jylland, fortsætter St. Blicher efter et Par Digressioner, udbreder sig for Øjet de uhyre flade Heder, i Førstningen bestrøede med Gravhøje, hvis Antal dog stedse aftager, saa at man med Rimelighed kan formode, at denne Strækning aldrig tilforn har været opdyrket. Denne høje Landryg forestiller man sig, ikke uden Grund, at have været det Første af Halvøen, der kom tilsyne, lettende sig op af Havet og væltende det til begge Sider, hvor da de nedrullende Bølger sammenskyllede Bakker og udhulede Dale.\*) Løber en Bæk eller en Aa gennem Heden, da forkynde ingen Enge, ingen Busk dens Nærværelse; dybt nede mellem udhulede Bakker snoer den sig lønlig og med en Fart, som om den skyndte sig ud af Ørken .....

Bortset fra de store Plantager, der i vore Dage giver Heden en ganske anden Karakter, er dette Landskabsbillede af Jylland i alt væsentlig uforandret, naar undtages den tættere Bebyggelse og de mange Stationsbyer, der er fulgt med Jernbanerne. Endnu ind i dette Aarhundrede, altsaa længe efter at Turistarbejdet var begyndt, var Kommunikationerne i Vest- og Midtjyllands uvejsomme Egne meget primitive. Man kørte med Stude- eller Hesteforspand eller gik paa sine Ben de lange Strækninger til den nærmeste By eller Station. Uberørt og paa sin Vis storslaaet laa Landet dør med sine store Udsyn til alle Sider, friskt og havfødt under den vældige Himmel — den mest primære Forudsætning for en Turisttrafik — men hvad nyttede det, naar saa godt som alle Trafikmidler manglede!

Ligesom Jylland har sine egne Digttere og Fortolkere har Øerne ogsaa deres — de danske Øer, der ligger »som en rejse-lysten Flaade, ankret op ved Jyllands Kyst« (Helge Rode).

Uden at det behøver at blive os særlig bevidst, bygges vor Forestilling om Landets Struktur og forskellige Naturejendommeligheder op paa disse Skildringer baade i Poesi og Prosa, selv

---

\*) At det ikke er Havet, men Isens Smeltevand, der har dannet Landets Overflade, kunde Blicher ikke vide, da det først er langt senere at Geologien er naaet til denne Opfattelse.

om vi aldrig har set mere af Danmark end det, der ligger lige indenfor vort eget Sogn eller endog mindre endnu. (Og det er der stadig mange, utroligt mange Danske, der ikke har!). For Barnet saavel som for den Voksne, der aldrig har rejst eller set noget videre udenfor sin egen daglige Bevægelsescirkel, er Danmark lige saa fremmed en Virkelighed, som det er for en Udlænding, der aldrig har været her. Og dog synes vi allesammen allerede efter de første Skoleaar, at vi kender vort Fædreland ud og ind eller i hvert Fald adskilligt bedre end andre Lande. Det er ganske naturligt. Det er Digternes, Geografernes, Historikernes og Kartografernes Skyld. Og saa naturligvis Historie- og Geografilærerens. Det er *Rejsen i Fantasi*, der kommer først — ligesom hos enhver forberedt Turist.

Ogsaa for Øernes Vedkommende kan det have sin Betydning at citere Blicher, netop fordi han som Jyde havde et vaagent Blik og en fin Fornemmelse af Forskellen i ødansk og jysk Natur. Men ellers er det Øernes egne Folk, der er stærkest saavel i Lovprisningen og det poetiske Udtryks Slagkraft som i Beskrivelsens Mangfoldighed af typiske Enkeltheder.

Danmarks Øer, skriver Blicher, have et saa yndigt, venligt fredsølt Udseende, at man, ved i Tankerne at gaa tilbage til deres Oprindelse, aldrig erindres om nogen voldsom Naturbegivenhed; de synes ikke ved noget Jordskælv at være opkastede, ej heller gennemfurede af en vældig Vandflod, men snarere at have opdukket sagtelig af det synkende Hav.\*) Sletterne er jævne og store, Bakkerne faa og smaa og blidt afrundede. Ingen bratte Skrænter, ingen dybe Huler minde om Jordens Fødselskamp. Skovene hænge ikke vildt paa skyhøje Fjeldrygge, men lejre sig som et levende Hegn om de frugtbare Marker. Bækkene styrte ikke ned i skummende Fosser, gennem dybe og mørke Kløfter, men glide stille og klare hen mellem Siv og Krat.

Ogsaa dette Billede passer nogenlunde i Dag, dog med Undtagelse af Østmøen og Bornholm, som Blicher aabenbart aldrig har set.

Saa lig de danske Øer kan være hinanden i de store Træk, saa forskellige er de ogsaa ved nærmere Betragtning i Enkeltheder. Ja, selv indenfor de enkelte Øers Omraade kan Naturen variere stærkt fra Nord til Syd og fra Øst til Vest. Men de

---

\*) Jfr. Anm. Side 68.

har allesammen visse Fællestræk. Møen og Bornholm dog stadig undtaget; de har intet tilfælles indbyrdes, og Møens hvide Kridtklinter — den mest flatterende Naturpragt i Danmark — og Bornholms Granitklipper er to lige enestaaende Naturformationer i det egentlige Kongerige.

Trods sin relativt lille Udstrækning er Danmarks Natur saa rigt varieret, at snart sagt hver eneste Ø og Egn har fostret sin Sanger, der lovpriser Stedets særlige Skønhed, Charme og Stemning.

»Sjællands Digter«, som Chr. Winther er blevet kaldt, har i lyrisk svulmende Strofer karakteriseret Øen som liggende »i Havet med Byer og med Slot, en rød musset Glut paa et Silkebolster blaat; en blinkende Smaragd i sin sølverne Karm, en blussende Brud i sin stærke Brudgoms Arm«. Dette giver jo ikke noget synderlig prægnant eller realistisk Billede af et Landskab, navnlig ikke for en moderne Læser, men paa den anden Side vidner det stærkt om Digterens Forelskelse i Genstanden. Kurriøst nok vil et moderne Menneske, der har set Sjælland fra Luften, maaske endda bedre kunne goutere Sammenligningerne, end man skulde synes det muligt før Flyvemaskinernes Tid.

Til Gengæld har Chr. Winther udfyldt denne prangende Indramning af Øen med mange fine og ægte Detailler, ligesom mange andre og senere Digtere har bygget med paa Billedet, der foruden Naturstemninger og Folkeliv ogsaa gengiver talrige landskabelige, stedfæstede Enkeltheder. Alle disse Skildringer, Digte og Sange er som en Slags poetisk-litterær Topografi, der bider sig langt fastere i Erindringen end nogen Geografiundervisning. Hvor meget tydeligere fornemmer vi ikke det »Dejlige Øresund, kantet med Klint og Lund, stolte Byer og guldbesaaede Agre«, efterat Carl Ploug har vist os det, end hvis vi kun havde »lært« om det? Og hint sagnomspundne Slot i de naturskønne nordsjællandske Omgivelser med Skov og Sø, staar det ikke endnu friskere for vor Bevidsthed, efterat H. C. Andersen med Trækfuglens Stemme har spurgt »Husker du Gurre?« Og Holger Drachmann i en hel Cyclus af Digte har fornyet Fortællingen om Kong Volmers og Toves tragiske Kærlighedshistorie og Stævnemøder i den fortryllende Gurreegn? Stiger ikke Stevns Klint og hele Klintekongens Rige frem af »Elverhøj« for os som for de to—tre foregaaende Generationer, naar vi synger »Nu lider Dagen saa jevnt og trindt« eller »Her-

ligt, en Sommernat drage til Elverkrat, hvile ved Kilden den svale!« Og saadan kunde man blive ved. Landet og Folket stiger frem af dets Poesi, Tiden og Stedet. Ogsaa Stedet, det typiske Sted. Hvor føles ikke Ensomheden, Tystheden og Svalheden i den danske Skov, naar man husker Chr. Richardts Vers: »Hvor Syren flokkes om Bøgens Rod i Skoven dybest inde«! Har De ikke ogsaa tudet engang over Kaalunds: En blodig Vildand i Sivet laa? Selv en Egn saa fattig paa ydre Pragt som den omkring Vridsløse, hvor Kaalund en Aarrække var Overlærer ved Fængslet, har kunnet inspirere en Naturelsker. Jo, dette er Danmark og intet andet Land. Og de inspirerede Ord flytter vi selv om med, hvorhen vi vil og hvortil vi selv har vor Tilknytning. Det er det typiske, der lukker op for Tilegnelsen hos de mange. Og typiske er netop alle disse Poemer, almen fattelige og hævet over Tiden. Ellers vilde de heller ikke have kunnet leve og gribe saa længe. Helt naturligt, at Turistreklamen, da den endelig kom, stak Haanden til Albuen i denne Skatkiste og tog alle disse Guldkorn op som Slagord. Men de var skabt uden Bagtanke, uden Nytteformaal, sprunget ud af en digterisk Inspiration i et rigt Sind med en varm og vidende Kærlighed til sit Land.

Som ethvert andet Land paa Jorden lever Danmark og dets nationale Litteratur saaledes et samdrægtigt Liv i Vekselvirkningens befrugtende Tegn. Vi skriver allesammen under paa, at det er et yndigt Land, der bugter sig i Bakke, Dal og staar med brede Bøge!

Men hvad hjælper alle vore Lovsange, hvis andre ikke kan føle deres Berettigelse og synge med? Er det ikke bare for-elsket Mands Tale og Taabelighed? Vor egen Forelskelse i Fædrelandet kan dog næppe skabe nogen Turisttrafik.

Eller kan den? Er det maaske netop det, der skal til først, før andre lytter og faar Øjnene op? Tanken er maaske slet ikke saa urimelig endda, som man straks skulde tro.

Afdøde Redaktør C. C. Clausen, der var en intim Kender af dansk Natur og Topografi, gaar stærkt og tæt ind paa Spørgsmaalet i Indledningen til sin fortræffelige Skildring af Jylland i »Danmarks Land«. Han siger netop dette umiddelbart efter en af sine egne intime Karakteristiker af et Landskab:

»Alt dette er set med en forelskets Øjne, set med en Mands Øje, der elsker Jylland som sit Fødeland, som sine Fædres Land,

saa langt han kan følge sin Slægt tilbage, set af en Mand, der er stolt af Jylland, stolt af at være Jyde. Men det er ogsaa nødvendigt saaledes, ikke blot for Jyllands Vedkommende, men endnu mere for Øernes. Der findes nogle velmenende Mennesker, der vil gøre Danmark til et Turistland for Alverden. Man behøver ikke at have været meget langt udenfor Danmarks Grænser for at kunne indse det haabløse deri. Vi ejer intet af det vældigt imponerende, der straks aftvinger et: Storartet, intet af det overdaadigt skønne, som er til at gaa lige til. Danmark er kun Turistland for dets egne. Dets Skønhed er af en finere, mere sammensat, mere blufærdig Natur end f. Eks. de massive Fjældes. Man maa søge den, passe paa den, naar Lyset falder bedst, næsten aflure den, eller undertiden overrumple den, som Jægeren overrumpler Byttet. Men sligt kan man ikke forlange af Udlændinge. Dertil kræves den Kærlighed, den Forelskelse, som kun den føler, hvis eget det er, den Opdragelse af Øjet til at skelne fint, som kun erhverves ved Opvæksten og lang Øvelse, den Mulighed, atter og atter at kunne vende tilbage til et Sted, for at gribe det i det Øjeblik, i den Belysning, hvor det er smukt. Der er Mænd, som finder en Kvinde smuk, som Alverden ellers kalder grim, fordi de har set hende et kort Nu smuk, da Kærlighed eller Begejstring eller Godhed forskønnede og forædlede hende, og de glemmer det aldrig, de ser hende altid saadan. Danmark er smuk, men dog ikke smukkere, end at der selv for dets Bejlere maa være noget af denne Hukommelse i deres Kærlighed«.

Det er baade forelsket og klog Mands Tale. Og selvom vi ikke i Dag helt kan give ham Medhold i hans pessimistiske Betragtninger m. H. t. Danmarks Muligheder som Turistland for fremmede (de er jo ogsaa omtrent 40 Aar gamle!), saa bliver hans fine Definition af dansk Natur og Danskernes Indstilling til den og Tilegnelse af den staaende lige urokket sand og rigtig. Og naar han sluttelig konkluderer i følgende Udtalelse, saa maa selv den mest forstokkede »Fremmedfører« give ham Medhold:

»Og saa er Danmark det eneste Land paa Jorden«, skriver han, »som vi formaar at trænge til Bunds i og forstaa fuldt ud, det eneste Land, hvor vi har alle disse geografiske, geologiske, antikvariske, historiske, litterære Forkundskaber, der muliggør det fulde Udbytte. Vi har dem, men ikke de fremmede. Derfor er Danmark, saa paradoksalt det lyder, det lærerigeste



Land for os danske at rejse i. Andre Rejser bliver kun Overflade, her naar vi Dybden med«.

Det er ikke denne Bogs Opgave at give en samlet topografisk Beskrivelse af Danmark; det er gjort saa mange Gange i saa mange andre Bøger og Værker af Historikere, Geologer, Faggeografer, Folklorister, Kunsthistorikere, Arkæologer, skønlitterære og populær-videnskabelige Forfattere, Bøger, som er lettilgængelige for enhver gennem alle Landets fortrinlige Biblioteker. Opgaven her har kun været at give spredte Indtryk og Strejflys, maaske nok et Billede, men skiftende og kalejdoskopisk filmsagtigt som Landskabet for den kørende Turist, der ind imellem kikker ud af Kupévinduet eller Bilruden og fanger et Glimt af en Fjord, en Skov, et Kirketaarn eller en Bondegaard, en Skorsten ved et Mejeri eller et Teglværk, en Kæmpehøj eller en Mindesten ved Vejen, hvor just en Flok Skolebørn tumler kviddrende ud fra en Laage og spredes for alle Vinde, i Smaatotter som Dampen fra det farende Lokomotiv i det aabne, kuplede Landskab under en høj og rummelig Himmel.

Ja, saadan ligger Landet — sagt med et folkeligt Udtryk, men ment i bogstavelig Forstand. Saadan ligger det, og saadan laa det, længe førend Turistbevægelsen opdagede det og blev interesseret i at lade andre det vide, opbygget gennem flere Tusind Aars Kultur, nu et af de tættest befolkede Lande i Verden og Europas ældste eksisterende Kongerige. Ikke noget enestaaende fra Naturens Haand, men til Gengæld med et Særpræg af Kultur, som adskiller det fra mange andre civiliserede Lande.

Hvad der stærkest falder i Øjnene i dette Land, er dets Velholdthed og Hygge, de ydre Tegn paa Velstand og Lykke. De mange større og mindre Byer, de veldyrkede, frodige Marker, de velplejede Gaarde og Huse, Dyr og Mennesker, kort sagt den øjensynlig ligelig fordelte Velstand. »Landet uden Klasseforskelle« har en Franskmand kaldt det, og selv om vi ikke kan tro det muligt for en fremmed at trænge til Bunds i vort Lands sociale og kulturelle Forhold paa en kort Turistrejse, saa kan vi dog godt indse, at han kan have nogen Grund til sin Antagelse. Man finder sjældent saa tydelige ydre Kendetegn paa indre gode Forhold som i Danmark, hvis ikke de har dybe Rødder i en Virkelighed.

Stort set for en Nutidsbetragtning maa det vist siges at være Højskolebevægelsen og Andelsbevægelsen i Landbruget, der har

skabt disse Tilstande, Bondefrigørelsen, Folkeoplysningen og den frisindet-parlamentariske Forfatning, der har betinget det højtliggende sociale Niveau. Med andre Ord: privat-ideologisk og statsretsligt Initiativ og Handlekraft Haand i Haand som Skaber af et Kultursamfund i Frihedens og Humanismens Aand og Navn. Det er store Ting for et lille Land, der tilmed i Aarhundreder har bevaret sin politiske Selvstændighed gennem alle Tidens Forviklinger og samtidig praktisk talt ført en lige saa uafhængig økonomisk Tilværelse.

Ja, saadan ligger Landet, den ældgamle Kerne i Danmarks Rige, der vedblev at bestaa i Kraft af Folkets Kultur og Tilpasningsevne; det moderne, levende danske Samfund, Frugten af mange Generationers Arbejde, Liv og Traditioner.

Vort Land!

Er det saa mærkeligt, at Chr. Richardts paa éngang pompøse og enkle Digt »Vort Land« falder En ind i denne Forbindelse? Gerne citerede man alle dets to og halvfjers Vers, som hver eneste Dansker burde kende og kunne, men Pladsen forbyder det. Dog kan man ikke dy sig for at anbefale alle at læse det, saalidt som man kan dy sig for at citere i hvert Fald det første Vers, der i en samlet Sum siger saa godt som alt, hvad det her har været Hensigten og Opgaven at sige —:

Venner! se paa Danmarks Kort!  
Se, saa I det aldrig glemmer,  
til hver Plet har faaet Stemmer,  
thi det Fædreland er vort!  
Maalt med Verden er det lille —  
derfor ingen Plet at spilde!  
Maalt med Hjertet er det stort —  
dér er Danmarks Saga gjort!

---

## 2. Kunst og Videnskab som Pionerer for Fremmedtrafiken.

Ogsaa i dansk Billedkunst er der tydelige Tegn paa Værdien af den dybe Medleven og Indføling, den Forelskelse i Stedet og Motivet, som smitter andre, befrugter deres Fantasi og oplader deres Øjne. Endnu stærkere og mere lige til gennem Billedkunsten end gennem Litteraturen, selvfølgelig maa man sige, eftersom det i Billedkunsten virkelig er selve Landet, dets Natur og Mennesker, der træder frem for Beskueren. Ogsaa her gælder det samme som for den nationale Litteratur: at dansk Landskabskunst og Historiemaleri ikke er skabt med hverken direkte eller indirekte Henblik paa fremmede. Og dog har dansk Kunst og Kunstindustri saavel som dansk Videnskab gjort Danmark mere kendt ude i Verden, end man umiddelbart tænker over eller maaske i det hele taget har nogen Anelse om, og som Følge deraf draget flere fremmede til Landet end mange andre Udslag af dansk Aandsliv og Kulturarbejde har formaaet.

Før Skagen blev det store Badested, den er i Dag og har været i en Menneskealder, var den en lille Fiskerflække paa Stranden ved »Jyllands yderste Hav«, hvor aldrig en fremmed kom. Ikke alene var der efter almindelig Opfattelse ikke noget at komme der efter, men det var ogsaa næsten umuligt at komme derud. Strækningen fra Frederikshavn var lang og Vejen langs Aalbækbugten bogstavelig ufremkommelig for kørende. Sine Steder gik den helt ude i Havstokken, saa det ene Hjulpar og den ene Hest maatte ud i Vandet. Dertil kom hele Egnens umaadelige og afskrækkende Øde — alt det, der senere i saa høj Grad bidrog til at skabe Stedets Berømmelse!

Det var Malerne, der slog Skagen op. Først gjorde de den berygtet ved deres Fester og helt igennem »sære« Opførsel, senere gjorde de den berømt gennem deres Arbejder.

Den første var Carl Locher, som boede ude hos Fyrmesteren paa selve Fyret, hvorfra han malede sine store Mariner. Saa kom *Maleren* Holger Drachmann, der med sin Pensel ligeledes forevige Havet, som han dog senere med langt større Held levendegjorde med sin Pen i saa mangfoldige Variationer, at han fik hæftet Prædiketet »Havets Sanger« paa sig. I første Omgang blev han der dog ikke ret længe. Michael Ancher derimod var trofast lige fra Begyndelsen. Han tog ind paa Gæst-



P. S. Krøyer: *Fiskere paa Skagens Strand*. 1883.

givergaarden hos gamle Brøndum, med hvis Datter han senere blev gift og foruden derved at faa en god Hustru og Arbejdsfælle tillige vandt Befolkningens Tillid, hvad der, navnlig i de første Aar, var en ligefrem Nødvendighed for en Maler, der søgte Modeller. Oplysende er i saa Henseende, at den første Model for Ancher var en gammel fortrukken Fisker, der var let at bestikke med en Tiøre til Brændevin!

Lidt efter lidt blev det til en hel Kunstnerkoloni. Drachmanns begejstrede Skildringer af Skagen fik en Mængde Malere til at spidse Ører og søge op mod »det ny Land«. Karl Madsen, der allerede den Gang var en anset Kunsts-kribent, agiterede ligeledes stærkt for Stedet og slæbte bogstavelig talt flere og flere derop, ogsaa norske og svenske Kunstnere. Chr. Krogh, Thaulow, Oscar Bjørck o. fl. kom efterhaanden. De fleste af dem kun paa kortere eller længere Besøg, men mange af dem blev til sidst bosiddende. 1872 kom P. S. Krøyer. Han var »Danmarks største Maler« med europæisk Ry, kundgjorde den lokale Avis, »og med det dejligste røde Skæg«, hviskede de unge Piger til Veninderne, der ikke havde været saa heldig at se ham endnu! Saa lidt har Verden forandret sig. Ogsaa flere af vor Tids



*Michael Ancher: Skagens Fiskere gaar ud.*

Malere har kunnet vække Furore alene med Farven paa deres Skæg. Naa, det er jo ikke blevet ved »Skægget« alene for alles Vedkommende, og for Krøyers slet ikke. Ikke mindst hans lange Række Billeder fra Skagen vidner om det.

Krøyer, der fra sine Rejser i Europa var vænnet til moderne Komfort, fandt sig efter nogen Overvindelse til Rette under de højst primitive Forhold i Skagen — og begyndte straks at male Billeder derfra. Fiskerne, enkeltvis som Typer, Gruppevis under Arbejdet og paa Kroen og hos Købmanden, Klitterne, Stranden, Havet i de skiftende Belysninger, rigtig noget for Krøyer, Sol og Luft og Sommernatsstemning. Og Billeder af Festerne! Ikke mindst disse glade og animerede Kunstnerfester afgav Stof til nogle af hans mest omtalte Billeder: »Hip-hip-hurra!«, »St. Hans Baal paa Skagen Strand« o. fl., der nu er hele historiske Portrætgallerier ligesom de store, bekendte Billeder af »Videnskaberne Selskab«, Komiteen for den franske Kunstudstilling og Børsbilledet.

Efterhaanden som baade de danske, svenske og norske Kunstneres Arbejder kom frem paa Udstillingerne i Nordens Hoved-



*Det beskedne Hotel paa Fanø, som »Fanø Vesterhavsbada« købte i 1891 og nedrev efter at have bygget Kurhotellet.*

stæder, voksede Skagens Ry i vide Kredse, og Skagens Fiskere begyndte at blive stolt af deres Hjemstavn saavel som af deres »Adoptivbørn«. Ikke mindst da Holger Drachmann havde taget sig saa varmt af Lars Kruses Sag og alene gennem en enkelt lille Bog forskaffet Helten hele Folkets Sympati samt det haandgribelige Dannebrogstegn, blev Skagboerne omvendt og holdt op med at se skævt til Kunstnerne og deres towlie Færd. »— og mere end det!« som Alba Schwartz skriver i sin fornøjelige Bog om Skagen: »de bøjede sig med barnlig Beundring for det ubegribelige Factum, at der laa Magt og Berømmelse i at skrive Bøger og male paa Lærred!«

Saaledes skabte Kunsten Skagen og den store Trafik til Jyllands nordligste Spids. Strømmen af Turister og Badegæster fremtvang bogstavelig talt Jernbanen, Vejforbedringerne og Hotellerne. Afsætningsmulighederne for den rige Fiskefangst blev mange Gange fordoblet; der kom Penge til Byen, og den fattige, nøjsomme Fiskerbefolkning fik efterhaanden iøjnefaldende bedre Levevilkaar. Baade, Fangstredskaber, Hus og Hjem, alt tog Opsving sammen med Fiskeriet. Den store, nye Havn blev planlagt og bygget, Verdenen og Markedet udvidede sig over alle Forventningers Grænse. Byen fik Raadhus og ny Kirke og nye Huse i Massevis, pyntelige og gode. Det var Arkitekterne Ples-

ner og Bindsbøll, der gik i Malernes opdragende Fodspor. Plesner tumlede med Brøndums Hotel, byggede til og byggede paa og fik endda noget pænt ud af det. Skagens Hotel blev bygget. Pensionater og Sommervillaer skød op allevegne, helt ude paa Grenen lagde Thorvald Jørgensen »Skagens Badehotel« allerede i 1898. Plesner opførte Havnebygningen i 1904, Teknisk Skole 1906, Posthus 1910 o. s. v. lige til Kongens Hus »Klitgaarden« i 1914.

Nede ved Havnen tumlede Bindsbøll med de morsomme Fiskepakhuse, som blev færdige i 1908, samme Aar som Kampmann opførte Toldkammeret, og mange andre Anlæg blev til omkring den i 1907 indviede Havn, der var og blev Skagboernes største Stolthed, og som nu er Basis for Danmarks største Fiskerby med 3500 Indbyggere og mere end 200 hjemmehørende Fartøjer! Og alt dette var Kunstens og Kunstnernes Skyld — foruden naturligvis hin gamle Bonde, Skarpæ, og hans Hyrde Trond, der i Hedenold opfandt selve Fiskeriet og byggede det første Hus paa Skagen!

En tilsvarende Opblomstring af en Turisttrafik paa Kunstens direkte Foranledning kan ikke paavises noget andet Sted i Danmark. Til Gengæld er der vist heller næppe noget Sted, hvor det Forhold træder saa grelt i Øjnene som paa Skagen, at Kommunikationsmidler og Forplejningsforanstaltninger, som man dog stedvis kunde vente var de initiativrige Forløbere, holdt sig saa diskret tilbage, at først tvingende Nødvendighed og fastslaaet Succes kunde ændre Tilstandene.

En diametral Modsætning til dette danner *Fanø Vesterhavsbad*, der iøvrigt hvad Natur og Tilstrømning angaar kan sammenlignes med Skagen. Dets Oprindelse har ganske vist ikke noget med Kunsten at gøre (det er ikke Exners Billeder, der har gjort Fanø populær, men snarere omvendt) og med Videnskaben kun ret periferisk gennem nogle ansete Lægers Anbefaling af Placeringen, men da Badets Tilblivelse til Gengæld har saa meget mere med »Dansk Turistforening«s Initiativ at gøre, er der alligevel god Mening i at omtale den her.

Det var den i Europa omsiggribende Diskussion om Havets »helsebringende Indflydelse«, der i Slutningen af 1880erne gav Stødet til de hjemlige Overvejelser over Oprettelsen af et saakaldt »internationalt Badested« i Danmark. Rundt omkring i Europa byggede de store Lande saadanne Badesteder ved Hav-



*Carl Locher: Vinterdag ved Hornbæk Strand.*

kysterne, og de smaa Lande vilde ogsaa gerne være med. Ostendes formidable Succes med sit Nordsøbad foresvævede utvivlsomt mange andre Pladser ved Océankysten som et efterlignelsesværdigt Eksempel paa en Guldgrube. Herhjemme nøjedes vi dog med mere beskedne Forbilleder som Sild, Føhr og Norderney, til hvilke der direkte blev henvist i en »Indbydelse til Aktietegning i Badeetablisementet »Fanø Vesterhavsbad«, dateret 22de December 1889.

Forud for denne Indbydelse var der gaaet et veritabelt Opraab, om ikke just »til det danske Folk« saa dog saa livligt kommenteret i den danske Presse, at det kunde gælde for det. Heri paavistes meget ligefremt og uden større agitatoriske Fagter den Kendsgerning, at »uagtet Fanø hidtil kun havde kunnet byde Sommergæster højst tarvelige Bekvemmeligheder, havde de fortrinlige Vesterhavsbade og de sjældne Naturforhold dog hvert Aar draget fler og fler Badegæster til Øen«. Fordelene ved Fanøs ualmindelig brede Forstrand, »det udmærkede Bølgeslag«, Vandets Saltholdighed og Temperatur, Klitternes Skønhed o. s. v. blev fremhævet og det hævdedes, at ingen af de andre Vesterhavsoer, der hidtil »havde tjent som Badesteder«, i saa høj Grad som Fanø besad alle de Fortrin, som man kræver af et Badested. Paa denne herlige Ø vilde man nu anlægge et Badeetablisement, til hvis Anlæggelse man ansaa en Kapital

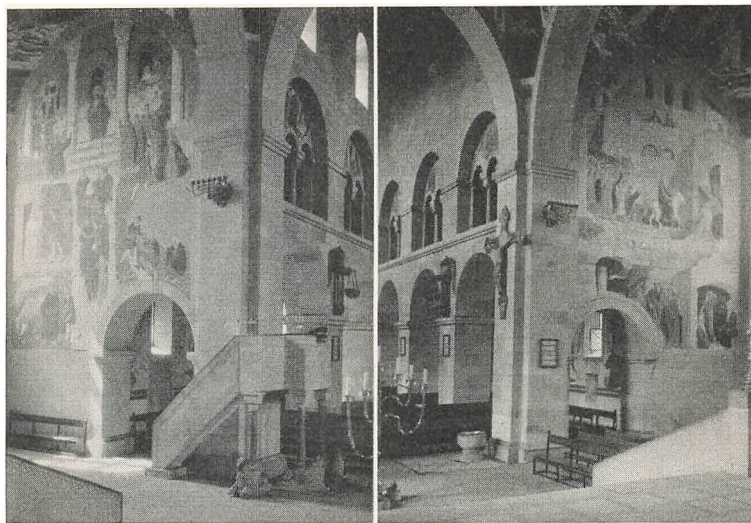


paa 200,000 Kroner for at være tilstrækkelig. Opraabet meddelte endvidere, at en Komité allerede var dannet og havde tegnet de første 52,000 Kroner med de bedste Udsigter til at tegne endnu 13,000. Ved Aftaler med Lodsejerne var der sikret Foretagendet Eneret til »den Strækning af  $\frac{3}{4}$  Mil, som egnede sig bedst til Badning«. Desuden havde man et Areal paa 104 Tønder Land paa Haanden til en Pris af — 3080 Kr. (!) og Eneret til Badevejen fra Nordby til Vesterhavet. Til et nyt Hotel med 50 fuldt monterede Værelser vilde der medgaa ca. 120,000 Kr., til Plantning m. m. ca. 12,000 Kr. Foruden det alt tegnede krævedes der altsaa ca. 135,000 Kr., som herved udbødes til offentlig Tegning i Aktier à 500 Kroner.

Opraabet var bl. a. underskrevet af Turistforeningens første Formand, Lensgreve, Hofjægermester *F. Raben-Levetzau* til Aalholm, og to af Turistforeningens Bestyrelsesmedlemmer, Overretssagfører *V. M. Amdrup* og Møbelfabrikant, Borgerrepræsentant *Severin Jensen*.

Kapitalen blev forholdsvis hurtigt tegnet, og »*Aktieselskabet Fanø Nordsøbad*« var en Kendsgerning med Grev Raben-Levetzau som Bestyrelsens første Formand. Etablisementets Regulativ med en Mængde detaillerede Bestemmelser for fremtidige Parceller og deres Bebyggelse indenfor Aktieselskabets Omraade, praktisk talt hele Fanøs Vesterstrand, blev tinglæst ved Fanø Birks Ret den 12. Januar 1893, men havde allerede da været gældende siden 1891. Hvad dette Regulativ sikrede Efterverdenen af Naturværdier, var i Virkeligheden ikke saa lidt. Stranden og hele det prægtige Klitlandskab blev faktisk »naturfredet« om ikke for al Fremtid, saa dog ifl. tinglæst Deklaration i 200 Aar! Det var en Foranstaltning, som vist de færreste den Gang kunde se Rækkevidden og Betydningen af, men som vi til Gengæld nok i Dag forstaar at vurdere efter Fortjeneste. Direkte opsigtsvækkende for sin Tid var derimod den Bestemmelse i Regulativet, som forpligtede enhver Bygherre til at anlægge »lugtfrie Klosetter med Vandudskylning« i et Antal af midst 1 for hver 10. Værelse i Bygningen.

Hvad Oprettelsen af Fanø Vesterhavsbad (som det senere kom til at hedde) har betydet saavel for Fanø og Esbjerg som for hele Turisttrafiken i Danmark, behøver antagelig ikke nærmere at paavises. I alt væsentligt gennemført paa Grev Raben-Levetzaus Initiativ og med hans virksomme økonomiske Støtte



*Joakim Skovgaards Dekorationer i Viborg Domkirke.*

skal det antegnes som en Bedrift for sin Tid og som en af de betydeligste Begivenheder i dansk Turismes foreløbige Historie.

Men tilbage til Kunsten som Pioner. Mage til Resultat af dens banebrydende Arbejde som paa Skagen findes som sagt ikke andre Steder i Danmark. Det skulde da lige være Hornbæk, hvor det forøvrigt var Krøyer, der først slog sig ned, før han drog til Skagen, og — som Sigurd Müller sagde — »blev de danske Fiskeres første og bedste Maler«. Senere kom ogsaa baade Carl Locher og Holger Drachmann til Hornbæk, saaledes at det i mangt og meget er den samme Historie om igen. Hornbæk er da ogsaa med nogen Ret blevet kaldt Sjællands Skagen.

Men der er mange andre lokale Pladser, der skylder Malerkunsten Tak for den Propaganda, Billederne har gjort dels for den Egn, hvorfra Motivet er hentet, dels som Attraktion for den By, i hvis Samlinger eller Museer de er blevet indlemmet. »De fynske Malere« med *Fritz Syberg, Johs. Larsen, Peter Hansen* o. fl. i Spidsen har gjort Egnen omkring Kerteminde og Faaborg vidt og bredt bekendt i Landet, og selve Byen Faaborg fik en afgjort Tiltrækning mere med Museet, der hovedsagelig indeholder denne Malergruppes Arbejder tillige med en Del af



Fritz Syberg: Vinterlandskab ved Kerteminde.

den moderne Tids største danske Billedhugger, Svendborgense-  
ren *Kaj Nielsens* Værker. Med *Joakim Skovgaards* Dekorationer  
i Viborg Domkirke fik den gamle jyske Kongestad ogsaa en  
stærkt forøget Tilstrømning af Turister, hvem end ikke den  
oprindelige Kryptkirkes næsten 800-aarige Arkitektur alene  
vilde have kunnet fængsle. Folk vil nu éngang have noget at se  
paa, hvor de kommer hen, noget, de kan fortælle om. Lutter  
Naturindtryk er ikke tilstrækkeligt for en Beretning fra en  
Rejse. Og berette maa man for alle dem, der maatte blive hjem-  
me, det er ligefrem en Pligt. Og saa er det rart at have noget  
at holde sig til. Lad gaa med, at man har *spaseret* paa Champs  
Elyssée eller en anden Boulevard i Paris f. Eks., men paa Al-  
gade i en dansk Provinsby, nej, det gaar ikke. Man maa have  
været inde nogen Steder, paa Slotte, Herregaarde eller i Mu-  
seer, og set Kunst, Malerier, Billeder og Sager!

Ligesom der findes Digtere, som næsten udelukkende har be-  
skrevet og lovsunget ganske bestemte Lokaliteter, saaledes er  
der ogsaa Malere, for hvem særlige Egne eller Landsdele har af-  
givet Hovedparten af Motiverne i hele deres Produktion, hvad  
enten det gælder Landskaber eller Folketyper. Derfor kan vi tale  
om en »Hedens Maler« som *Hans Smidth*, »Det jyske Bonde-



Hans Smidth: Paa Vej over Heden. 1913.

livs Maler« *Christen Dalsgaard*; »De fynske Malere« og »Skagens Malere«, som nævnt. »Skovens Maler« par excellence, *P. C. Skovgaard*, der som ingen anden forstod at give os »dansk Naturs største Klenodie« den danske Bøgeskov, saa man ligefrem kom til at længes efter at gaa i den. Og »Sjællands Maler«, *J. Th. Lundbye*, der saa godt som udelukkende har malet sjællandske Motiver — Refsnæs og Tisvilde med Stranden og Kæmpehøjene, Bakkerne ved Frederiksværk, Vallekilde og Eggen ved Dragsholm og Vognerup, hvor Markerne strækker sig vidt med græssende Kvæg. Ja, Lundbye! — »den i dybeste Forstand nationale, den folkeligste af alle danske Kunstnere«, hvad har han ikke fremkaldt af Længsel og Rejselyst, som ogsaa er bleven fulgt, om ikke til hans Motivers Egne, saa til Museerne, hvor hans Billeder hænger og lyser som selve den klare Dag i den fri Natur.

Saadan har hver Egn og hver særpræget Lokalitet sin Maler, og har haft det saalænge dansk Kunst har bestaaet, hvert Landskab sin forelskede Kender, der aflurer det nye Ejendommeligheder, nye Skønheder, som han giver Beskueren Andel i. *Værløse-Eggen* har sin *Hans Knudsen*; *Bornholm* har sin *Olaf Rude*; *Himmelbjergsøerne* og *de jyske Fjorde* har deres Hær-



L. A. Ring: Landsbygade paa Roskildeegnen.

skare af Forevigere med nogle af dansk Landskabskunsts bedste Navne i Spidsen: *Vilh. Kyhn*, *Godfred Christensen*, *J. la Cour* o. fl. *Dyrehaven* har sin egen Malergruppe, der ligefrem har gjort denne Danmarks Nationalpark til sin Specialitet, omtrent paa samme Maade som vi har specielle *Marinemalere* lige fra »den danske Malerkunsts Fader«, *C. V. Eckersberg* til *C. F. Sørensen*, *Chr. Blache*, *Mølsted*, *Vilh. Arnesen* og *Benjamin Olsen* for ikke at glemme *Niels Hansen* og hans blaandede Sunde med hvide Sejl. Tænk paa *L. A. Rings* Landsbybilleder fra *Roskildeegnen*, *N. P. Mols'* og *M. Therkildsens* store jyske Landskaber med Køer og Heste i begivenhedsrige Scener og Optog, alle disse kendte og afholdte Billeder, der i Litografi og anden Reproduktion er spredt Landet over. Endelig *Byernes Malere* ligefra *Købke*, *Kr. Kongstad* og *Tom Petersen* til *Rostrup-Boyesen* og *Axel Bentzen*. Selv en saa isoleret Plet som Saltholmen har haft sin store Maler, uden at det dog vides, om *Th. Philipsens* vejrfriske Billeder nogensinde har lokket nogen Turist over til Øen. Til Gengæld er der taget saa mange flere til *Dragør*, hvorfra baade *Philipsen*, *Viggo Johansen* og mange andre Malere har hentet talrige Motiver.

Hele denne Rubricering har naturligvis iøvrigt intet med



*P. C. Skovgaard: Parti fra Dyrehaven ved Klampenborg.*

kunstnerisk Vurdering at gøre. (Det ser man forhaabentlig alene af Sammenstillingen af Malernavne). Den skal blot tjene til antydningssvis Paavisning af Kunstens Betydning som »Egn-Skildring«. Billederne forbliver jo endelig ikke paa Stedet, men gaar fra Kunstnerens Haand i Original eller Reproduktion ud omkring og virker uvilkaarligt som Propaganda, hvad enten de hænger paa Udstillinger, Museer eller i private Hjem. For den populære Opfattelse er det stadigvæk »Motivet«, den reale Virkelighed, der er det vigtigste, og navnlig det, der betyder noget i denne Forbindelse. Den naturtro Gengivelse, der ofte spontant udløser Udbrud som »Hvor er der dejligt!« »Hvor maa der være kønt!« eller »Dér kunde jeg godt lide at komme hen engang!«

At den bildende Kunst ikke alene virker folkeopdragende i al Almindelighed, men ogsaa ligefrem geografisk og topografisk orienterende, turde nemlig være en Kendsgerning, selvom nogen maaske vil mene, at her har Fotografiet forlængst overtaget det naturalistiske Maleris Mission.

Det skal indrømmes, at slet saa stor Betydning for denne Orientering har Kunsten ikke mere, efter at den fotografiske Teknik har udviklet sig til den høje Standard, som Fotografier



J. Th. Lundbye: Sjællandsk Kyst. 1842—43.

kan udvise nu. Men for det første er det desværre de færreste Landskabsfotografier herhjemme, der holder Maal med denne Standard, og for det andet er det ikke Tekniken, der gør et Fotografi til et Kunstværk, men tværtimod udelukkende *det kunstneriske Syn paa Motivet* — og det kan nu éngang ikke indpiskes i enhver Fotograf. Uden Kunstnerøje heller ingen kunstnerisk Optagelse. Karakteristisk nok finder Folk i Almindelighed heller aldrig paa at kritisere et Fotografis Nøjagtighed, hvorimod de gransker det lokalkendte Motiv i et Maleri med al Bedreviden paa Vagt. Man har heller aldrig hørt noget om, at et Fotografi har lukket Øjnene op for nye Skønheder eller Ejendommeligheder ved et i Forvejen kendt Motiv, hvorimod det mange Gange er Tilfældet med et godt Maleri. Men det er naturligvis et Kapitel om Kunstens *Opgave*, som ikke hører herhen. Her har det kun været Hensigten at slaa fast, at Kunsten som saadan vedblivende vil være af afgørende Betydning for den værdifulde Gengivelse af »Danmark i Billeder«.

Ligesom Landskabsmaleriet har sin opdragende og orienterende Betydning for Kendskabet til Landets Topografi, saaledes har Historiemaleriet en tilsvarende Betydning som Støtte for den almene Forstaaelse, Tilegnelse og Erindring, af Historie-



Viggo Johansen: Dragørgæs.

skrivningen og Fædrelandets fremtrædende Skikkelser, Folkets aandelige og politiske Førere. At komme nærmere ind paa dette vilde her føre altfor vidt. Kun saa meget skal siges i Tilknytning til det, der senere bliver fremført i Afsnittet om Herodrykelse og Turisme, at saa godt som alle de Steder i Landet, hvor historiske Malerier er tilgængelige for Publikum, det være sig som permanent Udsmykning eller periodisk Udstilling, i offentlige Bygninger, Kirker, Raadhuse, Skoler, Slotte og Herregaarde saavel som Museer, samler de et meget stort Antal Skuelystne mellem Aar og Dag. Det gælder saavel Gobelinerne i Københavns Raadhus efter *Frølich's* Tegninger af Sagnfigurerne *Kong Skjold*, *Uffe hin Spage* osv. som de historiske Scenebilleder af *Marstand*, *Carl Bloch* etc. i Universitetets Festsal og først og sidst naturligvis *Nationalhistorisk Museums* store Billedgalleri paa Frederiksborg Slot, hvor næsten alle Nationens Berømtheder er samlet paa et Sted.

Det maa iøvrigt anses for givet, at de kunstinteresserede Turister fortrinsvis søger Museerne og Udstillingerne fremfor de mere spredt forekommende Fremvisningssteder med enkelte Kunstværker. Statistiken over Besøg paa forskellige Museer og Udstillinger bekræfter da ogsaa dette.

*Statens Museum for Kunst* var saaledes i Femaaret 1932/36 besøgt af ialt 377.000 Mennesker eller gennemsnitligt 75.400 aarligt. *Thorvaldsens Museum* ligger overraskende nok noget højere med 380.000 i samme Tidsrum, skønt det her kun drejer

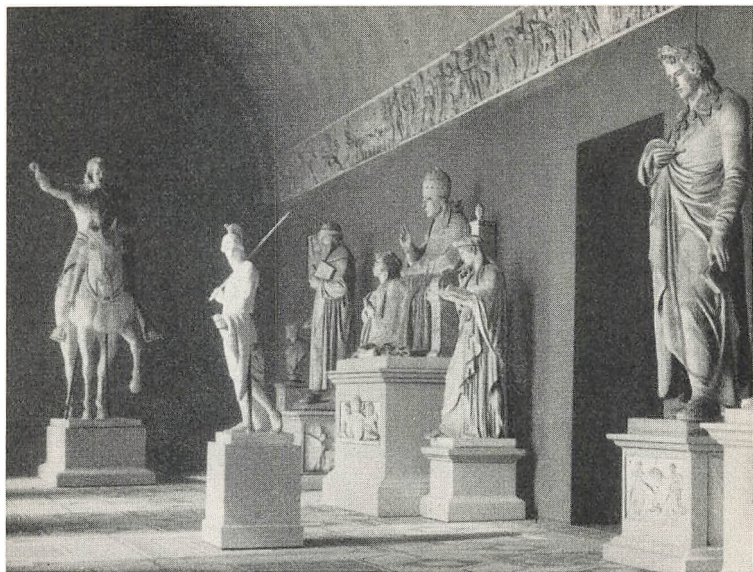




Constantin Hansen: Ægirs Gæstebud. Thor driver Loke ud.

sig om en enkelt Kunstners Arbejder. Dette viser bedre end noget andet, hvor stort et turistmæssigt Aktiv Thorvaldsen stadig er. Interessant er det iøvrigt at konstatere, at af de 380.000 er ikke mindre end de 328.000 gaaet ind paa de to Gratis-Dage om Ugen! *Ny Carlsberg Glyptotek* viser et lignende Antal, nemlig godt 377.000, hvoraf endog hele 92 % har været Gratister. *Hirschprungs Samling* havde 72.840 Besøgende. *Charlottenborgs Foraarsudstillinger* havde 88.300 og *Den fri Udstilling* 30.200. Hertil kommer saa yderligere de mange Separatudstillinger baade i Hovedstaden og Provinsen, og endelig Provinsernes egne Museer som i Aalborg, Aarhus, Herning, Randers o. fl. Steder. Regner vi saa fremdeles Privatsamlinger som Johan Hansens, Nivaagaards, Moltke-Bregentveds og Tetzen-Lunds, hvilke to sidste først blev ophævet for et Par Aar siden, saa kommer vi op paa saa betydelige Tal, at Beviset for Kunstens Indflydelse paa Turisttrafikken vistnok kan siges at være ført.

Langt over de rene Kunstmuseers Besøgantall ligger bemærkelsesværdigt nok *Nationalmuseets*, der i ovennævnte fem Aar udviser 444.126, hvoraf endda de 297.688 falder paa de to sidste Aar, altsaa umiddelbart efter Ombygningen og endnu medens Museet p. Gr. af den ikke tilendebrogede Omordning kun har været delvis tilgængelig.



*Forhallen i Thorvaldsens Museum.*

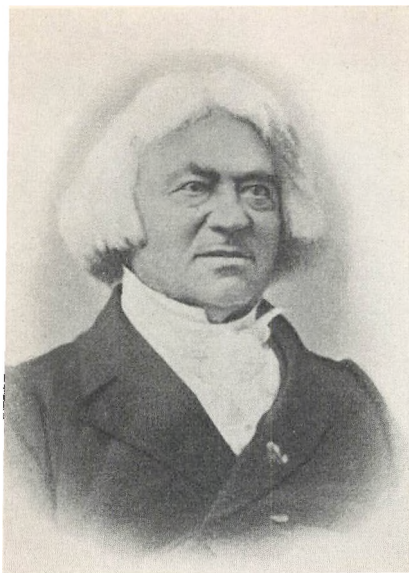
Denne Publikumssucces fortjener saa meget mere at fremhæves, som den har givet den Kritik Ret, der gennem mange Aar paastod, at Museerne holdt sig altfor fornemt tilbagetrukket i deres videnskabelige Fjernhed, og at Publikum nok skulde komme, naar der blev lukket virkelig op for det, med andre Ord, naar der blev *gjort* noget for det. Hvad kunde det nytte, hævdede Kritiken, at have alle de fuldt anerkendte Kulturskatte liggende, naar ingen i den store Offentlighed anede, at de laa der? Hvilken Realitet var der i at paastaa, at ingen brød sig om at se dem, naar man ikke indbød nogen? Og omvendt, hvad der med god Grund blev fremsat fra modsat Side: hvad skulde det føre til at indbyde Kreti og Pleti, naar man ikke havde Plads til at fremvise sine Herligheder for dem paa? Nej, men alt det er nu forbi. Alt det er overflødigt at diskutere nu, for nu er Sagen ordnet, og begge Parter har faaet Ret! Publikum kommer, Publikum faar noget at se, Interessen yngler, og Museet kan være stolt. Det er en Sejr for moderne Synspunkter til Fordel for Oplysningen og Videnskaben.

Thi Nationalmuseet, der ikke mindst i Fagkrese over den halve Verden er kendt og anerkendt som en betydelig Samling,



*Wilh. Marstrand: Christian IV paa »Trefoldighedens« i Slaget ved Femern d. 1. Juli 1644. (Roskilde Domkirke.)*

er jo, til Trods for hvad det rummer af Kunstskatte, først og fremmest et Produkt af videnskabeligt Arbejde og Forskning. Det blev grundlagt 1807 af Professor *Rasmus Nyerup* med en lille Samling, som overgaves til »Den kgl. Kommission for Oldsagers Opbevaring«, og som i Løbet af ti Aar voksede til at omfatte ca. 1000 Numre. Under Arkæologen Prof. *C. J. Thomsens* energiske og geniale Ledelse (1816—65) voksede den til det betydelige og blev først flyttet fra Trinitatis Kirkeloft til Charlottenborg, senere (1853) til Prinsens Palæ, hvor Thomsen samtidig grundlagde Etnografisk Museum og Antiksamlingen. Paa Grundlag af det af Prof. Thomsen skabte System for den forhistoriske Arkæologi: Inddelingen i Sten-, Bronze- og Jernalderen, gennemførte hans Efterfølger Arkæologen *J. J. A. Worsaae* en videnskabelig begrundet Ordning og Inddeling af Samlingen, som under hans Ledelse (1865—85) voksede til internationalt Ry. Siden er »Oldnordisk Museum«, som det den Gang hed, vokset og vokset i Omfang og Betydning, hovedsagelig ved Museets egne Udgravninger, og flere Gange omordnet i Overensstemmelse med Videnskabens Fremskridt, indtil det nu virkelig kan siges at have naaet Worsaaes Fremtidsdrøm, der gik ud paa at skabe »et kulturhistorisk National-



Arkæologen C. J. Thomsen.

museum, der til den rette Forstaaelse af Nutiden skulde oplyse *alle* forudgaaende Tidsrum«.

Som saadan indtager Nationalmuseet med sin nu vundne Popularitet imidlertid en ret enestaaende Plads blandt de fleste andre Resultater af dansk Videnskabs Indsats, som har haft mere eller mindre iøjnefaldende Indflydelse paa Rejselivet i Danmark.

Det ligger i selve Sagens Natur, at *Videnskabens* Arbejde virker mere i det skjulte og overførte end Kunstens, med hvilket det dog trods alt i første In-

stans maa siges at være blodbeslægtet. Og dog tør det paastaas, at der næppe findes noget Kulturarbejde eller noget kulturelt Fremskridt paa noget Omraade i det moderne Samfund, som ikke har Videnskaben at takke for Udviklingen.

»Alt, hvad der er skabt af stort og stærkt i det nittende Aarhundrede, er skabt af Videnskaben«, skriver en Forfatter ved nævnte Sekels Udgang, og hvad der er kommet til siden har jo i hvert Fald ikke afsvækket hans Paastand. Set i Forhold til hele den øvrige Verdens videnskabelige Resultater er Danmarks Indsats maaske ikke saa overvældende stor, men der kan dog paavises adskillige Tilfælde, hvor danske Videnskabsmænd og danske videnskabelige Institutioner har frembragt Arbejder af revolutionerende international Betydning og gjort epokegørende Opdagelser, der har kastet Glans over Landet og Nationen og derved baade direkte og indirekte har influeret paa Fremmedtrafikken.

Blandt disse er H. C. Ørsteds Navn og Adkomst til Verdensberømmelsen saa almindelig kendt, at det blot lige skal nævnes for en Ordens Skyld. Men han grundlagde jo desuden ogsaa Polyteknisk Lærestalt, der under senere Ledere har hævdet

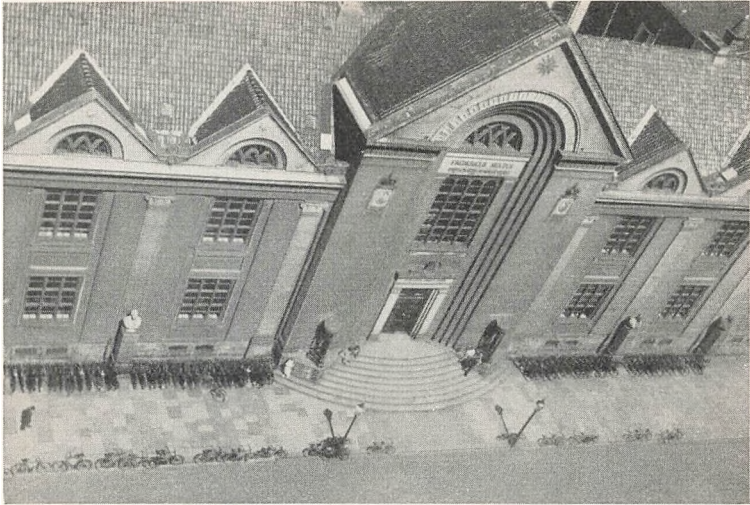


P. S. Krøyer: Et Møde i Videnskabernes Selskab. 1897.

Traditionerne og befæstet Berømmelsen som en af de fineste Ingeniør-Højskoler i Verden.

Selv naar vi ser bort fra aarhundredgamle Berømtheder som *Tycho Brahe*, *Ole Rømer*, Anatomen *Thomas Bartholin* og hans endnu mere berømte Elev *Niels Steensen* (Steno), over hvem der 200 Aar efter hans Død blev rejst et anseeligt Æresmonument i Florens, mens der herhjemme saavidt vides kun er opkaldt en Gade efter ham; selv naar vi ser bort fra disse og flere andre danske Stormænd, hvis Arbejder engang skabte Epoke, medens deres videnskabelige Standpunkter maaske nu enten er forladt eller videreført ad helt andre Veje, saa møder vi endda ikke saa faa danske Navne af Verdensformat helt op imod og ind i vor egen Tid. At opregne og mindes dem alle er ikke engang muligt her. Vi maa nøjes med et skønsomt Udvalg, som vist endda desværre i nogen Grad faar Tilfældighedens Præg.

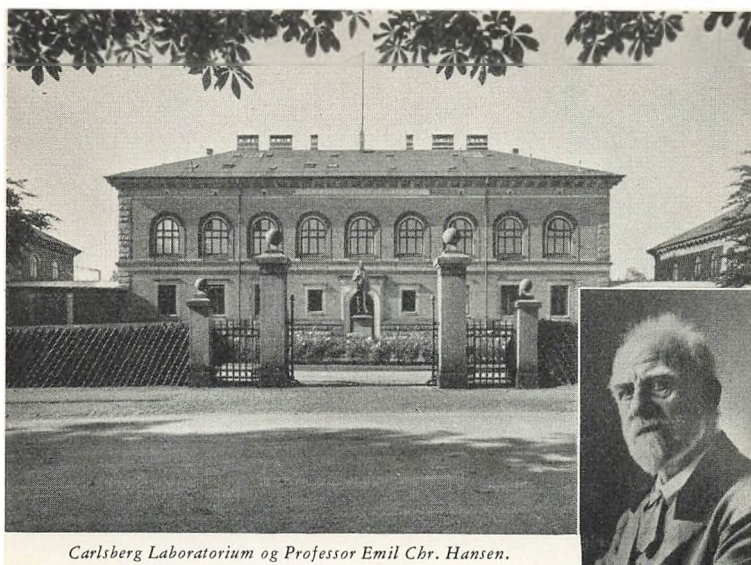
Der er et meget stort Omraade, hvor det kunde være fristende at slaa ned og hente nogle Eksempler frem. Det er Danmarks vigtigste Erhverv, Landbrug og Mejeridrift, der i lige høj Grad skylder den anvendte teoretiske og experimentelle Videnskab sit høje Udviklingstrin som sin Verdensberømmelse og de mange Tilrejsende i Studiejemed fra Alverdens Lande. Men det er saa stort et Omraade, at det ikke kan afgøres med nogle Linier. Lad det da være nok at konstatere, at det moderne danske Landbrugs høje Standard og velfortjente Renommé i alt væsentligt skyldes *Tesdorffs* Initiativ, *Segelckes* Lærervirksomhed og *N. J. Fjords* frugtbare Eksperimenter — foruden selve Andelsbe-



*Københavns Universitet.*

vægelsens praktiske Mænd — og saa gaa ud fra, at hele dette interessante Omraade vil blive indgaaende belyst og kommenteret andetsteds i Anledning af Landboreformens 150-Aars Jubilæum, som indtræffer i Aar.

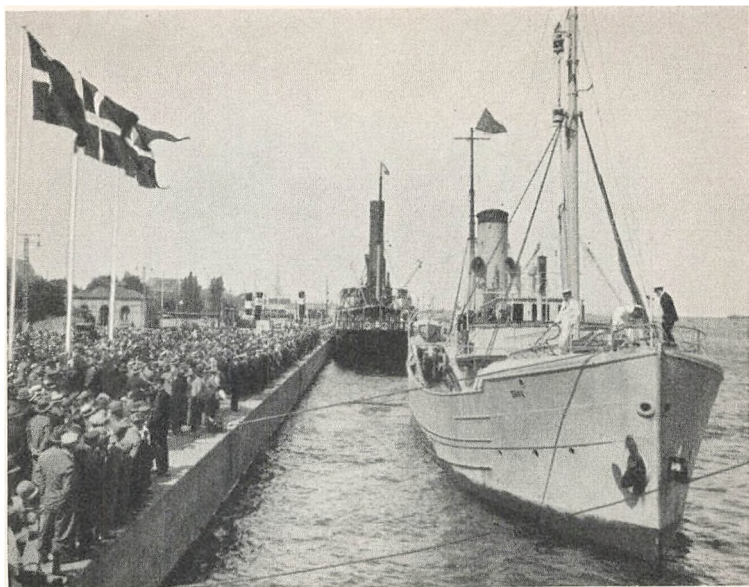
Indenfor en anden Gren af dansk Næringsmiddelindustri, der hviler paa videnskabeligt Grundlag, lyser der derimod et Verdensnavn, som maa omtales nærmere. Det er Gæringsfysiologen Professor *Emil Chr. Hansen*. 1883 opfandt han den for Ølbryggeriet saa vigtige Renkultur af Gærsvampe, hvorved han naaede endnu videre end selve Pasteur — der forøvrigt personlig offentlig udtalte sin Anerkendelse af H's banebrydende Arbejde. Emil Chr. Hansens videnskabelige Indsats havde allerede da bragt hans Navn langt ud over Landets Grænser. Han var Forfatter til flere videnskabelige Afhandlinger, og hans Doktordisputats »Organismer i Øl og Ølurt« fastslog ham som en international Autoritet. Da han i 1879, samme Aar som denne Afhandling offentliggjordes, blev knyttet til Carlsberg Laboratoriet, søgte talrige Disciple fra Udlandet hertil for at nyde godt af hans Førstehaandsviden. Denne Anseelse har Laboratoriet, hvor han gjorde sin epokegørende Opfindelse, vedblivende kunnet hævde, og styrkede den yderligere derigennem, at det ikke hemmeligholdt Opfindelsen, men gjorde ethvert Ølbryggeri i hele Ver-



*Carlsberg Laboratorium og Professor Emil Chr. Hansen.*

den, der ønskede det, saavel som al anden Gæringsindustri delagtig deri, det danske Landbrug og Mejerivæsen naturligvis ikke undtaget.

Men ikke nok med, at Carlsberg Laboratoriet vedblivende efter Emil Chr. Hansens Død frekventeres af en Mængde fremmede Videnskabsmænd og Studerende, ogsaa selve Virksomhederne, de danske Ølbryggerier, er Genstand for stadig stigende Besøg af Fremmede. I saa Henseende taler baade Carlsbergs og Tuborgs »Gyldne Bøger« deres tydelige Sprog — foruden mange forskellige Tungemaal. Der er Dage i Sommersæsonen, hvor disse Besøg kan komme helt op paa 2000 Mennesker. Saaledes anslaaer Carlsberg sine Fremmedbesøg i 1936 til rundt regnet 80.000, hvoraf de 20—25 % formodes at være Udlændinge. Carlsbergs Fremmedbog viser en Mængde prominente Navne lige fra Prinsen af Wales, Charles Lindberg og Jan Kiepura til det siamesiske Kongepar og Rekordsvømmersken Willy van Ouden foruden adskillige rejsende Haandværkssvende. Noget lignende er Tilfældet paa Tuborg, hvor Besøget samme Aar er nøjagtig opgjort til 60.000, bl. hvilke over 15.000 tydeligt identificeres som Udlændinge. Ogsaa her vilde den store Foliant være en hel Guldgrube for en Autografsamler. Den vrimler med ver-



*Havundersøgelsesskibet »Dana« lægger til ved Langelinie efter endt Ekspedition.*

denskendte Navne som Professorerne Carrell og Piccard, Dr. Charcot (Grønlandsforskeren) og Lord Furness (Safarierne), Flyveren Jim Mollison, Films- og Scenehelte lige fra Harald Lloyd og May Wong til Carl Brisson og Gösta Ekman. Side op og Side ned staar de mellem ganske almindelige Mennesker og hele Grupper af engelske Parlamentarikere og tyrkiske, franske, belgiske, czekiske o. fl. andre udenlandske Ministre. Undtagelsesvis har dog Lord Mayor of Manchester en hel Side for sig! Dog, hvad der i al Fald faglig set maa have endnu større Betydning end alle disse Notabiliteter, som her er gjort Udpluk af, er det Faktum, som bl. a. fremgaar af Tuborgs Fremmedbog, at et overvejende Antal af Udlændingene er fremmede Bryggere, for hvem Hensigten med Besøget først og fremmest har været at studere Bryggeriets moderne Installationer og Metoder.

Sammenlignet med de førnævnte Besøgsantal fra vore Museer og Kunstsamlinger er disse Folkevandringer til bare to af vore nationale Industrivirksomheder ganske tankevækkende. Flere Eksempler eller tydeligere Beviser paa, hvor stor turistmæssig Reklameværdi vore videnskabeligt forædlede *Produkter* har, be-



høves vist næppe, og navnlig ikke naar man ogsaa har Landbrugsprodukterne, de danske Sølvarbejder og det danske Porcelæn in mente, uden at glemme saa fremragende Resultater af dansk teknisk Videnskab og Industri som Dieselmotoren og Cementen.

Men der er endnu mange andre videnskabelige Omraader, hvor Danmark i Udlandet nyder Anseelse som *det oprindelige og centrale Sted* for specielle Studier. Det gælder saaledes *Fiskeri- og Havundersøgelser*, hvor *Dansk Biologisk Station*, som blev oprettet 1889, og *Marinbiologisk Laboratorium* indtager bemærkelsesværdige Stillinger.\*) Et af Havforskningens største Resultater overhovedet har været Opklaringen af Ferskvandsaalens Ynglebiologi — og det er en dansk Mand i dansk Forsknings Tjeneste, der har bragt det. Efter 18 Aars ihærdigt Arbejde lykkedes det i 1922 Professor *Johs. Schmidt* med Havundersøgelsesskibet »Dana« at fastslaa, at alle europæiske Ferskvandsaal vandrer ud til Sargassohavet NØ. for Vestindien for at gyde deres Rogn, og at dette Havomraade er det eneste Sted, hvor man kan finde de spæde Aalelarver. Det er den Slags videnskabelige Bedrifter, der sætter blivende Spor ogsaa i det praktiske Liv, og som gør Danmark kendt og søgt af mange fremmede Forskere og Rejsende. Det var ligeledes en »Dana«-Ekspedition, der i 1934 i Farvandet mellem Færøerne og Island havde Held med at finde Helleflynderens Æg, som Havforskningsekspeditioner af andre Nationaliteter forgæves havde søgt i Aarevis. I den egentlige Dybhavsforskning har Danmarks hidtil største Indsats imidlertid været den »Oceanografiske Expedition omkring Jordan 1928—30«, som ligeledes foretoges med »Dana« under Professor Schmidts Ledelse og paa Carlsbergfondets Bekostning. Ekspeditionen hjembragte store Samlinger, som siden har været under videnskabelig Bearbejdelse paa »Marinbiologisk Laboratorium«; Resultaterne udgives som »Dana-Reports«, der imødeses med store Forventninger i alle havbiologiske Kredse Verden over.

Blandt flere andre danske Videnskabsmænd af international Betydning skal endnu kortelig omtales Professor *Julius Thomsen*

---

\*) Begge er installeret i Charlottenlund Slot, ved hvilket to meget store Nybygninger er under Opførelse til Brug for Europas næststørste Akvarium, der er planlagt færdig i 1938.

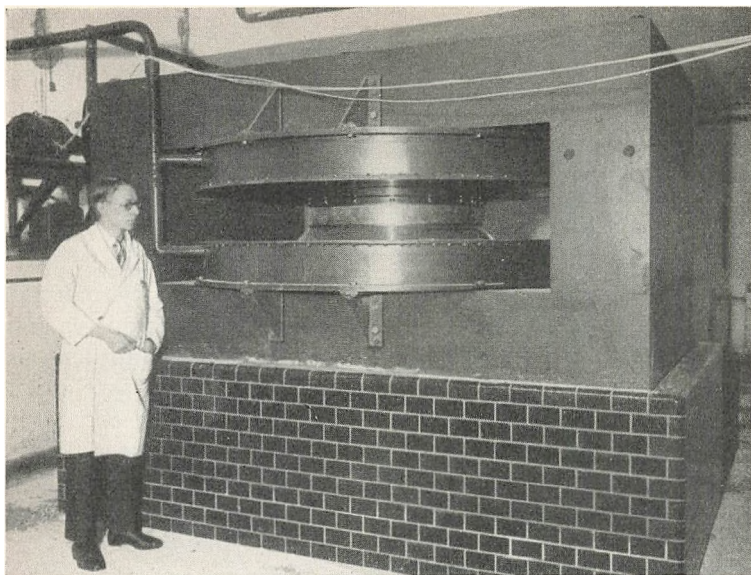


Professor Niels Bohr.

og hans termo-kemiske Teori, der fuldstændig omkalfatrede de hidtil gældende Synspunkter paa et af de vigtigste Omraader indenfor den kemiske Videnskab. Han var Professor i Kemi ved Københavns Universitet og Leder af dettes kemiske Laboratorium 1866—1901. Resultaterne af hans experimentelt udarbejdede Termokemi, til hvilken der efter de Lærdes Mening kun findes faa Sidestykker i Naturvidenskabens Historie, blev offentliggjort i hans meget omfattende

tende Værk »Thermochemiske Untersuchungen«, der anses for et af den kemiske Litteraturs klassiske Værker og sidestiller Julius Thomsens Navn med H. C. Ørsteds i den danske Naturforsknings Annaler.

Enhver Dansker med nogenlunde Dannelse, der paa staaende Fod skulde nævne en verdensberømt Landsmand *af i Dag*, vilde utvivlsomt komme i Tanke om *Niels Bohr*. Trods Manglen af enhver Antydning af Popularitet i vulgær Betydning er alle klar over hans Verdensberømmelse uden maaske at kende noget videre til Aarsagen. I naturvidenskabelige Kredse hele Jorden over sidestilles Professor Niels Bohr med saa berømte Naturforskere som Einstein, Lord Rutherford og Mme. Curie. Han fik i 1922 Nobelprisen i Fysik for sine Arbejder om Atomerne, der blev et ligefrem Arbejdsprogram for alle Naturvidenskabsmænd og Faculteter Verden over. Antallet af saavel teoretiske som experimentelle Undersøgelser, baseret paa Bohrs Tanker, løb i de nærmest følgende Aar op i Tusinder, og alle videnskabelige Øjne rettedes mod Københavns Universitet, hvor Niels Bohr var Professor i teoretisk Fysik. Og da »Institut for teoretisk Fysik« i 1920 blev oprettet med Professor Bohr som Leder, blev det yderligere Maal for en sand Valfart af Elever og be-



*Instituttet for teoretisk Fysik. — 42-Tons Magnet til Atomsprængningsforsøg. Atomkærnerne kan her løbe med en Hastighed svarende til 5—10 Millioner Volt. Magneten er skænket Instituttet af Thomas B. Thriges Fond.*

gejstrede Disciple fra alle Egne af Jordkloden. Alt dette er vist imidlertid ret kendt af den store Offentlighed. Niels Bohrs Navn er uløseligt og næsten udelukkende knyttet til Atomforskningen. At han ogsaa foranledigede Opdagelsen af det nye Grundstof »Hafnium«, som fik Navn efter Bohrs Fødeby, København, der paa Latin hedder Hafnia, staar vist mindre present for de fleste. Opdagelsen af et nyt Grundstof er som bekendt altid af meget stor Betydning for Tekniken og bliver før eller senere af betydelige Værdi i det praktiske Liv. Bohrs Forudsigelse af »Hafnium«s Forekomst i Naturen, er et af de største Beviser paa hans enestaaende teoretiske Begavelse. Det var nemlig ad rent teoretisk Vej, han sporede det og ganske nøje angav, i hvilket Mineral det skulde søges — hvor man da ogsaa fandt det! Om Offentliggørelsen af denne epokegørende Begivenhed har en af Professor Niels Bohrs daværende Elever og nærmeste Medarbejdere, nuværende Prof. Sven Werner, fortalt et lille Træk, der paa éngang er saa oplysende og fuld af indre Spænding, at det ikke skal forholdes nærværende Bogs Læsere.

Bohr havde fremsat sin Teori om det nye Grundstof nogen Tid, før han fik Meddelelse om, at han havde faaet Nobelprisen. Teorien var just under praktisk Prøvelse, da Bohr opholdt sig i Stockholm for at modtage og takke for Hædersgaven, og han var naturligvis meget optaget af Experimenterne, der fandt Sted under Ledelse af den ungarske Professor Hevesy og den hollandske Professor Coster; og han stod derfor stadig i telefonisk Forbindelse med sit Institut i København. Et Par Timer før han skulde op og holde sin Tale, fik han Meddelelsen og de nøjagtige Oplysninger om, at Experimenterne var lykkedes til fuldkommen Bekræftelse af hans Teorier, og han kunde da som Afslutning paa sit Foredrag oplyse det kyndige Auditorium om, hvorledes man saa at sige i dette Øjeblik havde opdaget et nyt og hidtil ukendt Grundstof ved Hjælp af hans teoretiske Betragtninger! At Forsamlingen brød ud i et spontant Bifald, hvis Karakter og Styrke en vittig Stockholmer-Korrespondent kun kunde sammenligne med Atomsprængninger, er jo let at forstaa.

Den sidste af vore verdensberømte Videnskabsmænd, som her skal omtales, Lægen *Niels R. Finsen*, var med Hensyn til Arbejdsmetode Niels Bohrs diametrale Modsætning, men derfor ikke mindre betydelig. Finsen var en udpræget Praktiker, langt fra uden Intuition naturligvis, men altid ihærdigt eksperimenterende sig frem til sine Maal. Det er da ogsaa netop i Henseende til praktiske Resultater, at Finsens Arbejde har sat saa dybe Spor. Trods megen Modstand fra forskellig Side i Begyndelsen er der dog kun faa videnskabelige Studier og Experimenter, der er fulgt med saa stor Interesse og udnyttet saa hurtigt og effektivt i den praktiske Medicins Tjeneste, som Finsens Forskninger af Lyset. Hans Iagttagelser, Opdagelser og Opfindelser havde da ogsaa den inderligste Forbindelse med Livet og Naturen, gjort som de var paa hans daglige Spadsere-ture og under de mest primitive Forhold. Med intuitiv Kraft sporede han sig ad experimentel Vej til Fænomenernes videnskabelige Begrundelse. Hans Opfindelser og Opdagelser var saa geniale i al deres Enkelhed, at de maatte sejre. Fra alle Jordens Egne har Finsens Lysinstitut i København haft Patienter, og hans Metode og Apparater (som naturligvis er væsentlig forbedrede, udviklede og suppleret med nyere Opfindelser sideløbende med Teknikens Udvikling efter hans Død) anvendes



*Finsens første Lysinstitut i en Barak paa Kommunehospitalet. 1896.  
Patienter under Behandling i fri Luft.*

nu overalt paa de store Hospitaller i hele den civiliserede Verden.

Allerede i 1895 behandlede Finsen sit første Lupustilfælde. Og i 1896 grundlagde han ved Velynderes Hjælp sit medicinske Lysinstitut, der fra en beskedne Begyndelse i en primitiv Pavillon paa Kommunehospitalets Grund hurtigt voksede og overførtes til Rosenvængets Allé, hvor det nu verdenskendte Institut ligger med sin mønstergyldige Indretning, som Finsen ikke skulde opleve at se i saa fuldkommen Tilstand.

De vidunderlige Følger af den nye Behandling, Finsens mirakuløse Lys, rygtedes viden om, og Patienter, rige og fattige, strømmede til fra nær og fjern. En af Finsens Kongstanker var, at alle ubemidlede skulde kunne behandles gratis, og hans menneskekærlige Appel til den offentlige Velgørenhed blev heller ikke forgæves. Da han selv kom til Penge ved Nobelprisen, anvendte han dem paa den mest uegennyttige Maade til Fordel for Instituttet.

Da Finsen i 1903 fik tildelt Nobelprisen var han og hans Gerning næppe nok anerkendt indenfor den officielle Videnskab, endsigende kendt af den store Offentlighed. Og dog havde Finsen



*Professor Finsen modtager Kejserrinde Dagmar af Rusland, Dronning Alexandra af England og Kong Frederik VIII i det nye Institut i Rosenvængets Allé. — Indsat Finsens Portræt.*

allerede paa det Tidspunkt vundet en Række videnskabelige Sejre og bevislig udført sit Livs Storbedrift, som efter hans Død, der indtraf knap et Aar efter!, skulde gøre hans Navn helligt for en stor Del af den lidende Menneskehed og hans Metoder tiljubede som ufejlbarlige af den sundhedstørstende Menneskeslægt allevegne i Verden. Den nyere Tids Lys- og Soltilbedelse har faktisk Niels Finsen til Ophavsmand — uden at han derfor skal have Skylden og Ansvar for dens talrige Misforstaaelser. Hans Afhandlinger om »Lysen som Incitament«, om »De kemiske Straalers Indvirken paa Organismen« og især hans videnskabeligt begrundede Formodning om, at Blodfarvestoffet formeredes under Solens Paavirkning, gav, da de blev kendt, Stødet til en Verdensbevægelse, der ikke blot omstyrtede den bestaaende Opfattelse om Lysets kemiske Sammensætning, men ogsaa forandrede hele den hvide Races hævdevundne Skønhedsbegreb. »Solbadene« og den brune Hud kom i Kurs. Og naar der først gaar Mode i en Sag, gaar det stærkt. Overalt saa man nøgne Mennesker bade sig i Solen, i Skovbryn, langs Flodbredderne ned gennem hele Europa, langs Kysterne, hvor som helst det var muligt, paa Kuranstaltens Taganlæg, paa Badebroer og i Sandgryder. Det var pludselig ikke mere Vandet, der var Sundhedskilde og Helsebringer, det var Solen, Solen!



P. S. Krøyer: Georg Brandes 1901.

V.

## OM HERODYRKELSE OG TURISME

*Danske Stormænds ubevidste Indflydelse paa Turisttrafikken.*

**D**ET kunde være morsomt at vide, hvormange Mennesker Danmarks relativt talrige Stormænd og positivt faa Verdensberømtheder havde draget til Landet alene i Kraft af deres Person og den Nimbus, der staar eller har staaet om deres Navn og Gerning, Privatlivet naturligvis ikke at forglemme. Men saadan en Statistik lader sig jo næppe fremskaffe, naar det ikke ligefrem gælder Thorvaldsen, H. C. Andersen og andre Museumskoryfæer og deres Efterladenskaber bag Afspærring med Tælleapparater. Og det er hovedsagelig *ikke* den Slags Attraktioner, her tages Sigte paa.

Heller ikke den store Kategori af Publikumshelte: Sportsmænd, Filmstjerner og Skuespillere skal omtales særligt, skønt de jo unægtelig hører til i Galleriet. Men om dem ved vi jo nok, at de kan samle Opløb paa en hvilkenksomhelst Banegaard eller Havnekaj, hvor i Verden de saa ankommer. Man behøver til den Ende blot at tage en tilfældig Aargang Aviser fra de allerseneste

Aar og endda nøjes med at se Forsiderne for at konstatere Tilstrømningen til Fodboldkampe, Seksdages Løb, Rekordsvømmninger, Flyvermodtagelser og andre Stjerneskud. Det svimler for Æn allerede ved Synet af de fem- og sekschifrede Tal, skønt de fleste af dem jo er Nuller. Men desuden er det jo slet ikke nogen ny Foreteelse. Tværtimod er den saa gammel som Cæsar og Nero, for blot at nævne to af Fortidens største Iscenesættere af den Slags Festarrangementer. Vi kan ogsaa rykke os selv lidt nærmere i Tid og Rum og mindes Bryderkongen Bech-Olsen og Cyklerytteren Ellegaard, der henholdsvis i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede flere Gange fik Trafiken til at bryde eller brænde sammen i Ordrup og Omegn. Især Bech-Olsen, der havde en lille Beværtning foran paa Vesterbro, fik megen Glæde af sin Sejr over »den frygtelige Græker«, fordi Folk endnu i aarevis, efter at hans Stjerne paa Sportshimlen var dalet, kom i hans Forretning bare for at se ham. Hvorvidt Jenny Kammersgaard vilde faa det samme Held med sig, hvis hun oprettede et Badehotel, skal være usagt, men hun har jo i hvert Fald været en udmærket Reklame for Kattégat som Svømmebassin.

Men det er som sagt ikke disse direkte og øjeblikkelige Publikums-Magneter, vi skal beskæftige os med i denne Forbindelse. Det er de mere bortgemte Storheder, »de stille i Landet«, hvis man kan bruge et saadant Paradoks om Folk, der dog vitterligt har pirret Nysgerrigheden i vide Kredse og naaet virkelig Berømmelse inden for deres snevrere Fag.

Jeg mødte en Dag for nogle Aar siden paa Gaden en ung Mand af min Bekendtskabskreds, som spurgte mig, om jeg nogensinde havde truffet eller talt med *Georg Brandes*. Spørgsmaalet kom mig overraskende, da jeg ikke vidste noget om, at den unge Mand skulde være særlig litteraturinteresseret. Samtidig forekom det mig at være fremsat paa en temmelig inkvisitorisk Maade, saa jeg ransagede uvilkaarligt et Øjeblik min Samvittighed, om jeg maaske havde gjort noget galt, for saa havde jeg jo endnu Chancen for at lyve mig fra det. Men min Sanddruhed sejrede, og jeg svarede Ja — dog med den forsigtige Tilføjelse, at det kun var en enkelt Gang. Hans Ansigt lyste straks op, og lokket heraf gik jeg videre og betroede ham, at jeg endog havde flere Breve fra G. B., der en Gang havde vist sig meget venlig og hjælpsom overfor mig. Da blev den unge



Mand Fyr og Flamme. Personlig steg jeg afgjort flere Record-meter i hans Agtelse, foruden at Georg Brandes næsten blev nærværende mellem os paa Cyklestien, hvor vi stod. Jeg troede et Øjeblik, at min unge Ven vilde bede mig om at se de nævnte Breve, at han maaske var bleven autograftosset eller saadan noget. Det er der jo ogsaa saa meget af, der paa sin Vis virker til Turisttrafikens Fremme. Men nej, det var ikke det. Til min Overraskelse spurgte han bare: »Bor han ikke paa Strandboulevarden?« Det maatte jeg lidt betuttet indrømme, for det var dér, jeg havde besøgt ham. Om jeg kunde huske Nummeret? Ja, det kunde jeg ogsaa, og fortalte ham det. Saa stod han et Øjeblik grundende og saa' ned i Cyklestiens hullede Tjærebelægning, som om han overvejede noget meget vigtigt, løftede derpaa Hovedet og kastede et orienterende Blik rundt i Gaden, sagde brat Farvel og Tak, sprang paa Cyklen og jollede bort.

Der stod jeg og maabede. Indtil jeg, adskilligt mindre adræt end han, ligeledes svang mig paa Cyklen og kørte besindigt hjemad. O, Ungdom! Dit Navn er Fart og Forrykthed. Tosset, men storartet, og ganske tankevækkende for os andre.

Først længe efter fik jeg at vide, at han havde været ude paa Strandboulevarden og gaaet og kigget op til Georg Brandes Vinduer for at faa ham at se. Da det ikke lykkedes, var han gaaet ind i Gadedøren og omsider helt op ad Trappen til Entredøren, hvis Navneplade han havde suget dybt ind i sin Erindring. Derefter igen en Tur ned paa Gaden for endnu en rum Tid at staa og stirre op til Vinduerne, der nu havde faaet et helt andet Liv for ham. Hans vedholdende Stirren paa Huset, der var en ganske almindelig Etageejendom, vakte lidt efter lidt Opmærksomhed. En Mand gik hen til ham og spurgte, hvad han stod og gloede efter. For at dække over sin brændende Passion, som han vel pludselig indsaa var lidt til en Side, svarede den unge Brandes-Tilbeder — uden mindste Ironi eller Satire, forsikrede han siden, bare efter et Indfald —: »En Papegøje!« En Papegøje? Ja, den er sluppet løs og sidder deroppe udenfor Vinduet. Det endte med et helt Opløb paa Strandboulevarden, inden Anstifteren luskede af. Og der var efter Sigende Folk imellem, som for ramme Alvor forsikrede, at de *havde* set Papegøjen!

Saa grotesk et Efterspil faar naturligvis ikke alle den Slags Valfarter eller Valfartssteder; men det er en Kendsgerning, at

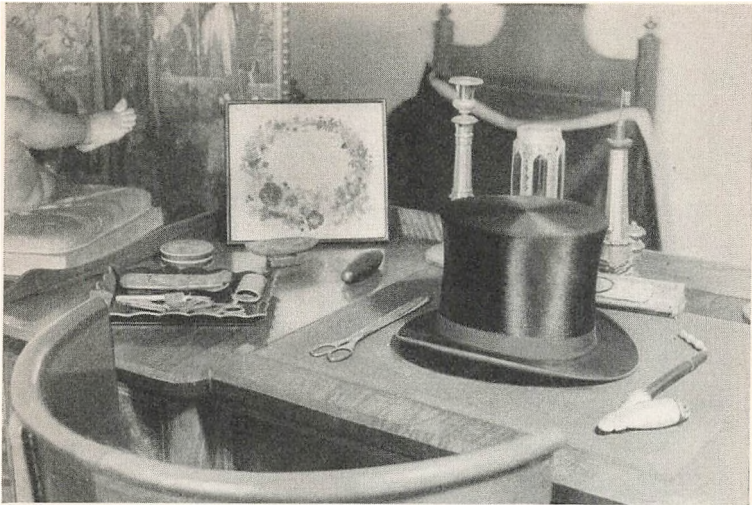
bare en enkelt Person ved sin intense Iagttagelse af et eller andet paa offentlig Vej eller Gade meget let samler Opløb. Ligesom det ogsaa er et uomtvisteligt Faktum, at Nysgerrighed er en Førsterangs Tilskyndelse til Folkevandring og Rejseliv. Ejendommen med det gule Taarn i Drottninggatan i Stockholm, hvor Strindberg boede mange Aar og til sin Død, har paa lignende Maade samlet talrige Tilskuere nedenfor, baade mens Digteren levede og arbejdede deroppe helt afsondret fra Mennesker, og længe efter den Tid endnu.

Naar først Manden og Stedet *er* berømt, er det jo imidlertid ingen Sag. Saa tager Turistreklamen fat og paaviser Stedet og Berømmelsen i Rejsehaandbøger, »Førere« og Pjecer, og Rundfartsmanden brøler det ud gennem Raaber. Paa den Maade er det jo nemt nok at holde Seværdigheden vedlige. Vanskeligere er det aabenbart at skabe den. Derfor skulde man ogsaa synes, det var klogere, om »Profeterne« blev anerkendt noget tidligere, end Tilfældet som Regel er i deres respektive »Fædreland«, saa de kunde gøres til effektiv Reklame, allerede mens de levede.

Forresten er det ikke altid Berømthedernes *tilrettelagte* Seværdigheder, Folk gaar efter. Saaledes kom et Andersen-interesseret engelsk Ægtepar rejsende hertil fra Norge udelukkende for at besøge H. C. Andersens Grav paa Assistens Kirkegaard — og dén kunde man ikke, i hvert Fald ikke paa det Tidspunkt, kalde synderlig godt »tilrettelagt«. Jeg mødte Parret derude og var dem behjælpelig med at finde den. Da jeg benyttede Lejligheden til at oplyse dem om Museet i Odense, svarede de, at alt det vidste de godt, men dér kom jo enhver! For dem var det hans *Grav*, det drejede sig om — og den fik de da øjensynlige Beviser for at være temmelig alene om at opsoge.

At de fleste store afdøde har betydet mere for Turisttrafikken, end de selv har kunnet drømme om, er naturligvis en given Ting. Men de har ogsaa i de fleste Tilfælde betydet mere for den, end den offentlige Statistik kender til, ja, endog end selve Turistreklamen er vidende om. Dette skal iøvrigt ikke bebrejdes den, da det som oftest drejer sig om specifikke Emner og Personer, der trods deres Berømmelse langt ud over Landets Grænser ikke er videre kendte udenfor de særligt interesserede Kredse og slet ikke i den store Offentlighed selv i deres Hjemland.

Til saadanne danske Stormænd hører bl. a. Sprogforskerne *Rasmus Rask*, *Arne Magnussen* og *Vilh. Thomsen*, Lægen *Niels*



H. C. Andersen-Minder i Museet i Odense.

*Finsen*, Gæringsfysiologen *Emil Chr. Hansen*, Arkæologerne *J. J. A. Worsaae* og *C. J. Thomsen* og flere andre med Verdensnavn, men da disse Mænds indirekte Betydning for Turisttrafikken næsten udelukkende beror paa deres Efterladenskaber i Form af Samlinger eller videnskabelige Anstalter, som de har grundlagt, er de vigtigste af dem behandlet i Kapitlet om Kunst og Videnskab.

A propos noget saa specifikt som Sprogvidenskab skal dog her fortælles et lille Træk, som vidner om, hvilken Betydning blot en enkelt Mands epokegørende Indsats paa et forholdsvis snevert Omraade kan have for Danmark som Rejsemaal.

Fra det sydøstlige Europa kom der en Dag en Forespørgsel hertil med Anmodning om at faa Adressen paa »den verdenskendte danske Orientalist Fonsboek«, hvis han levede endnu. Navnet var tydeligt stavet som her, men der var ingen, der kendte ham, før en skarpsindig Mand fik regnet ud, at det kunde være *Fausbøll*. Det viste sig ogsaa at være ham. Hans Bøger om Palisproget og Afhandlinger om Sanskrit var naaet Jorden rundt. Og han levede selv beskedent, men i bedste Velgaaende paa en af Frederiksbergs Sideveje og nød Æren af at være betragtet som en »Original« eller »Aand« af Kvarterets Ungdom. Han var Professor og Medlem af Videnskabernes Sel-



*Faarevejle Kirke, hvor Jarlen af Bothwell  
ligger begravet. (X. R. fot.)*

skab. Paa Grundlag af disse Oplysninger foranstaltede Forespørgeren en hel lille Selskabsrejse med Sprogmand til Danmark.

Paa lignende Maade tilskyndes talrige Turister fra Alverdens Lande mellem Aar og Dag. I afsides historiske Skrifter og exclusive videnskabelige Afhandlinger finder de Oplysninger om Personer, Egne og Steder i Danmark, som den lokale Vejledning saa godt som ingen Forhaandsviden har om. Selv om det nu i mange Tilfælde kan være ret specielle Omraader, vore berømte Mænd har virket paa, saa har de dog i lige

høj Grad været med til at bygge dansk Kultur op og gjort Danmarks Navn kendt. Som det nærmere fremgaar af Kapitlet om »Kunst og Videnskab« er det slet ikke saa lille en Række Navne, der kan komme i Betragtning, og saa er der endda mange videnskabelige Felter, som ikke er berørt, ganske simpelt fordi det er uoverkommeligt. Paa saa godt som alle Omraader, naturvidenskabelige, historiske, arkæologiske, tekniske, hygiejniske, lægevidenskabelige og andre kulturskabende Felter har Danmark fostret Mænd, der har gjort sig gældende blandt Verdens største, og saadanne Skikkelser finder nu éngang allevegne lidenskabelige Tilhængere og Dyrkere, som, hvad enten de nu er mere eller mindre videnskabeligt indstillede eller blot drevet af ren og skær Nysgerrighed og Oplevelsestrang, rejser baade kort og langt for at tilfredsstille deres Trang til om ikke andet saa dog at træde paa deres Afguders Hjemlands Jord og indaande dets Luft.

Nu skal der jo nok findes dem, der anser dette for en ren og skær Hypotese, Tvivlere, der ikke vil tro paa, at saadanne

halvt forrykte Ideer eller absurde Interesser kan være *Formaal* for en Rejse. Men for det første behøver disse Ideer hverken at være helt eller halvt forrykte og for det andet kan Formaalet, netop for at undgaa Spot og Ringeagt, være kamoufleret paa talrige opportune Maader. Hypotesen forvandles derved af sig selv til en Sandsynlighed, men tør i øvrigt fastslaaes som en Kendsgerning. *Lyst og Lyster* — og dertil hører dog ogsaa og ikke mindst aandelige Interesser og Passioner, der dyrkes »for Lyst« — er *uimodsigeligt Turisttrafikens virksomste Opretholder og inderste Drivkraft*. Der er Beviser nok — lige fra Napoleons Grav til Shakespeares Fødested, fra Palæstinas hel-



*Absalons Ligsten i Sorø Kirke.*

lige Jord til Hitlers Udsigt i Berchtesgaden og fra Pavens Tøfler i Vatikanet til H. C. Andersens Støvlelæster i Odense. *Alt* kan blive til en Passion, en Besættelse — i Rejselivets Favør. Der er noget hemmeligt menneskeligt ved det som ved en Last, alle kender, men ingen taler om. Derfor er det saa betydningsfuldt at betone Lystmomentet i al Turistpropaganda. Saasnt det bliver en aabenlys Forretningssag, svækkes Virkningen.

Helt i en Klasse for sig staar de internationale Berømtheder, der *ikke* er født her i Landet, men hvis Liv eller Arbejde og Skæbne paa en eller anden Maade delvis knytter sig til danske Egne eller dansk Historie. Af dem er der ganske vist ikke mange, men til Gengæld er ikke alene de Minder om dem, der findes her, men ogsaa deres jordiske Rester, der ligger begravet her,

ved flere Lejligheder blevet os misundt, netop som Turistattraktion. Der er først og fremmest *Jarlen af Bothwells* mumificerede Lig i Faarevejle Kirke, der nu i over en Menneskealder har draget en hel Mængde Englændere til sig. Efter Forlydende skal der flere Gange have været talt om at udlevere Mumien til Skotland. Men med den Popularitet, Jarlen har naaet, bliver dette Forehavende næppe til noget. Desuden har de skotsk-engelske Turister i Aarenes Løb, indtil der blev sat Glas over Kisten, bortført flere Smaaerindringer om deres før saa forhadte Landsmand. En gammel Kone paa Egnen fortalte mig engang, at hun tydelig fra sin Ungdomstid, da hun saa Jarlen første Gang, erindrede, at han havde baade Silkehandsker og -Sokker paa. De er forlængst bortført i Smaabidder ligesom Haartotterne, uden at nogen har ført Forhandlinger om det. Nu ordnes der vist et rigtigt Kapel til den navnkundige Jarl og sættes en Afspærring om ham i fornuftig Afstand. Saa kan Turisterne komme. Noget andet er, om de gør det; det er jo muligt, at noget af Glansen gaar af St. James ved de mange Foranstaltninger. Den førnævnte Kone, som nu er død, vilde sikkert have korset sig, om hun havde hørt om Nyordningen. Allerede den Gang der blev sat Glas for Kisten, tog hun sig til Hovedet og udbød: »Hvaffor skal der være saa møj' Stohej med ham da; før i Ti'en ble' der da'tte passet vi'ere paa ham; jeg husker da grangivelig endno den Dav, Kristine Bødgers hade Bryllup, da sad der en Dreng ude paa Kirk'gaarden og leged' med Jarlens — Kramium, (som) de kalder (det). Det var føst, da denne Amatør, Hansen hed han vist, hade set paa ham og maalt ham op, som de sae, at alt det Postyr begyndt«. (Hun havde hørt noget om den berømte *Anatom*, Professor F. C. C. Hansen, der ganske rigtig i sin Tid undersøgte den historiske Mumie og kom til det Resultat, at det var James Hepburn, Jarl af Bothwells Lig, man havde for sig).

Selv om der ikke er nogen Lighedspunkter iøvrigt, bringer Historierne med Bothwells eventuelle Flytning dog lignende Forlydender i Erindring om *Tordenskjold*. Han regnes imidlertid af alle for en god dansk Nationalhelt, og saavel hans Hus i Frederikshavn som hans Gaard i Strandgade paa Christianshavn og hans Sarkofag i Holmens Kirke hører til de obligate Seværdigheder i dansk Turistreklame.

Genealogisk set kunde *Ludvig Holberg* ogsaa høre til denne



*Krypten med Knud den Helliges Skrin i Sct. Knuds Kirke i Odense.*

Kategori af omtvistelige danske Heroer, fordi han er født i Bergen, men ved hans Marmorsarkofag i Sorø Kirke staar sikkert ingen af de mange Besøgende i Tvivl om hans Nationalitet. Omgivelserne bidrager naturligvis ogsaa i høj Grad til at forjage den.

Maaske taler Historien intet andet Sted i Danmark saa stærkt til danske Sind som netop i Sorø Kirke, hvor *Absalons Grav* findes bag Alteret og hele den heroiske *Skjalm Hvides-Slægts* Vaabenskjolde er malet paa Væggene, og paa hvis Kirkegaard *B. S. Ingemann*, der ikke har saa lille en Andel i hele denne Herodyrkelse, ligger begravet.

Men her er vi ved »vore egne Mandariner«, der kun har Betydning for den indenlandske Turisttrafik. Trods alt tør man jo ikke paastaa, at det er Udlændingenes Besøg, der præger Rejselivet i Danmark hverken paa den ene eller den anden Aarstid. Langt den overvejende Del maa man jo nok sige, eftersom det drejer sig om ikke mindre end de 98 % af Rejsende paa Jernbane, bestaar af Landets egne Indbyggere. Og for dem kommer naturligvis rent uvilkaarligt de nationale Skønhedsværdier saavel som de nationale Mindesmærker og Kulturfrembringelser til at spille en helt anden og større Rolle end for de

Fremmede. Her stiger Antallet af de historiske Tiltræknings-Emner næsten til det uoverkommelige, ikke mindst da de fædrelandshistoriske yderligere suppleres med de lokalhistoriske baade i Byerne og i Sognene.

Umuligheden af at efterforske og paavise de særlige Rejsemaal for de mange Tusinde danske Turister i Feriemaanederne er indlysende. Jernbanestatistiken tæller dem i Millioner. (Se S. 139.) Og selv om det er en Oversigt over et helt Aar, ved vi jo, at Størstedelen rejser om Sommeren. Det er Mennesker, der er paa Ferie, ude for at opleve, se og lære deres eget Land at kende.

Man kan da spørge: Hvor rejser de hen, hvad rejser de efter, og hvordan svarer Oplevelserne til deres Forventninger m. H. t. baade det ene og det andet —: Befordringen, Hotelterne, Opholdet, Naturen, Kunsten, Arkitekturen, de tekniske Fremskridt, som de har hørt og læst om i Aviserne, de historiske Mindesmærker, som de gerne vilde se, kort sagt alt det, der er den virkelige Basis for Oplevelsen og den inderste Aarsag til det myldrende Rejseliv med saa mange forskellige Rejsemaal.

Det er Spørgsmaal, som man unægteligt godt kunde ønske at faa Svar paa. Tænk, hvad der kunde bygges paa dem! Men det faar man jo ikke, højst da i meget faa Tilfælde, og det har ingen synderlig Betydning for en Bedømmelse. Nej, man maa nøjes med at gætte, efterføle Spørgsmaalet og prøve at give Svaret ud fra sine egne Erfaringer og Rejseoplevelser. Ét er i hvert Fald givet, at Mennesker rejser af Lyst til at rejse, de fleste for den rene Forfrisknings Skyld, Fornøjelsen, Ferien; Undtagelserne ogsaa for at udvide deres aandelige Horisont. Mængden rejser paa maa og faa, »ud i det Blaa«, som det hedder med en ganske tidstypisk Betegnelse for det uforberedte, de fleste af dem endda uden nævneværdige Forudsætninger for at tilegne sig det sete. Men de rejser, rejser alligevel — og skaber Turisttrafikken! Man kan endda rolig gaa ud fra, at det er uden den mindste Tanke paa dén. Tværtimod, enhver vil helst have saa god Plads som muligt til sig og sine, i Toget, paa Skibet, i Bilen og paa Landevejene.

Lad os da lige se lidt paa, hvad det *kan* være, de rejser efter, naar vi ikke kan faa direkte at vide, hvad det *er*, de turer om for at se og lære at kende i deres eget Land. Naturskønhederne undtaget her, da de omtales andetsteds.





*Amlet Stenen ved Randers.*

Af Fædrelandshistorien, eventuelt den mere specielle Kulturhistorie, som den gennemgaas i Folkeskolen, bundfælder der sig Erindringer om særlige Begivenheder og fremragende Personligheder eller Skikkelser, hvis Karakteregenskaber og Handlinger vi omfatter ikke alene med særlig Interesse, men ogsaa med særlig Sympati hele Resten af vort Liv. De udøver en uvilkaarlig Tiltrækning paa os, uden at vi maaske ved det eller formaar at sige, hvori den bestaar. Men den er der. Heri bunder vor Nationalfølelse. Det er Historien, der lægger Spiren til den, og hvadenten denne udvikles eller ikke bevares altid visse Kim selv hos den mest uvidende. Naar som helst vi senere i Livet træffer paa Hentydninger til disse historiske Skikkelser eller Begivenheder, der gjorde det dybeste Indtryk paa os i Barndommen og Ungdommen, føler vi det, bevidst eller ubevidst, som noget særlig kendt. Den omfattende historiske Viden er naturligvis ikke Allemands Sag, men Følelsen for det enkelte historiske Træk er det, selv om det ogsaa er helt løsrevet fra sin Sammenhæng. Derfor kan vi drages alene af *Navne*. Baade Personnavne og Stednavne kan have en besynderlig Indflydelse paa Rejsebeslutninger, ja Stednavne kan endog ofte rumme en hel Forestillingskreds for En, saa man synes, at netop det Sted maa gemme en Mængde Oplevelser af individuel Art, og det

maa man da se engang! Dette gælder dog naturligvis ikke for Danmarks Vedkommende alene, men hele den kortlagte Verden, hvor Fantasien kan rejse hvorhen den vil og oven i Købet ganske gratis.

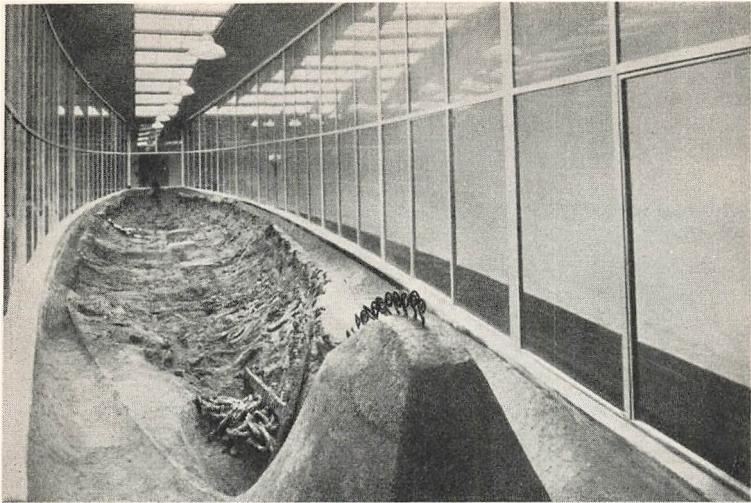
Desværre ligger der som Regel større Skuffelser ved at op-søge saadanne Steder i Virkeligheden, fordi Tiden ikke sjældent har udvisket alt det, som muligvis berettigede Navnet engang.

Anderledes stiller det sig med Personnavne, Sagnfigurerne og de historiske Helteskikkelser, som trods alt ikke har haft nogen egentlig Virkelighed, der kunde forvanskes eller forvandles af Tiden, men tværtimod har været godt konserveret i Fantasien Verden.

Blandt dem indtager *Hamlet* en meget fremtrædende Plads. Det er ikke bare Shakespeares Landsmænd, der rejser efter ham. Danskerne gør det ogsaa selv. Og der er det saa heldigt, at *Hamlet* kan knyttes til mindst tre eller fire Steder i Danmark. Og han bliver det ogsaa! Lad Englænderne bare beholde ham i Helsingør, Jyderne har deres egen. Man kan rejse fra Krogen Pynt ved Øresund til Hjertet af Jylland — en dejlig Tur iøvrigt! — og finde *Hamlet* lige godt begravet i begge Ender af Ruten! Bedre kan den Ting næppe ordnes — set fra et Turisttrafiksynspunkt. Intimere Kendere af Danmarks Topografi kan ogsaa finde hans Gravhøj, en noget forstyrret Langdysse, i Grevinge Skov i Odsherred — og dér er man næsten altid alene med ham. *Hamlet* er alle danskes, mere eller mindre aabenlyst erklærede Helt. Og ikke alene i Shakespeares sympatiserede Fremstilling som Aandsmenneske, men ogsaa i Saxos mere primitive Fremtoning. Han er saa at sige selve den danske Folkesjæls Personificering og Symbol. Og man forstaar saa inderlig godt den private Andagt, en Dansker kan holde ved en af hans mange Grave, hvad enten den saa er »ægte« eller ej. Historisk Følelse hænger som sagt mindre sammen med Virkeligheden end med Fantasien.

Maaske er det derfor, at »Grave« i det hele taget virker saa tiltrækkende, som de gør. Mens vi er ved dem, skal her nævnes nogle Stykker, som har vist sig at have særlig Tiltrækningskraft, hvad der dog rimeligvis hænger mindst lige saa meget sammen med deres smukke Beliggenhed som med deres historiske Oprindelse.

Det gælder *Grundtvigs Grav* ved Gammel Køgegaard, *Grev-*



*Ladby Skibet i Skibsmuseet ved Kerteminde.*

*inde Danners* i Jægerspris Slotspark, *Holger Drachmanns Gravhøj* paa Skagen. *Willemoes Grav* paa Odden Kirkegaard og mange andre, der er autentiske nok, men ogsaa en hel Del tvivlsomme som f. Eks. *Palnatokes Grav* ved Tokkekøb Hegn og *Kong Humbles Grav* paa Langeland, der dog ikke desto mindre besøges af talrige Turister hver eneste Sommer.

Hvad Grundtvig angaar, har denne folkekære Kirkehøvdings Indsats i Højskolesagen selvsagt haft langt større Indflydelse paa Rejselivet end hans Grav. Og ikke nok med den i forrige Aarhundrede stadig stigende Trafik af Højskoleelever, men ogsaa Dyrkelsen af hans Minde har været stigende. Talrige af Højskolernes Elever og Lærere har valfartet til hans Fødested, Udby Præstegaard i Sydsjælland, hvor hans Værelse forevises endnu, og hvor, foruden en Marmorplade i Stuehusets Mur, ogsaa en Mindesten paa Kirkegaarden, hvor han altsaa ikke ligger begravet, erindrer Eftertiden om hans store Gerninger. Yderligere hædres hans Moders Minde ved en Sten ved Landevejen udfor Egebjerg Kirke og Præstegaard i Odsherred, hvor hun var født, og endelig knejser den mægtige Grundtvigs Kirke paa Toppen af Bispebjerg, synlig i vid Omkreds af København og i de sytten Aar, den har været under Opførelse, Genstand for Tusinder og atter Tusinder Grundtvigianeres og Ikke-



Sorø Sø med Ingemanns Ø.

Grundtvigianeres Besøg — en Turistattraktion, som København først i de senere Aar er begyndt at regne med.

Saadan gaar Aarsag og Virkning bestandig Haand i Haand og arbejder støt og vedholdende videre paa Turisttrafikens endeløse Transportbaand. Men det vilde som sagt være urimeligt at fortsætte denne Oprensning af danske Stormænd, der paa et eller andet kulturelt Omraade har gjort sig fortjent til deres Berømmelse og sig selv uafvidende derved bidraget til den fortsatte Rejsestrøm i Landet. De fremførte Eksempler yngler sikkert ogsaa af sig selv i Læserens Bevidsthed og suppleres uvilkaarligt med talrige andre. Hvem undgaar yderligere at komme til at tænke paa Sagnkongen *Gorm den Gamle* og hans *Dronning Thyra*, hvis mægtige Gravhøje ved Jelling bestandig er Maalet for en Turiststrøm, der snarere er tiltagende end aftagende i de senere Aar? Eller *Harald Blaatand*, der satte den store Runesten, Verdens mærkeligste Runeminde, over dem — »den Harald« — som Indskriften lyder — »der vandt sig hele Danmark og Norge og gjorde Danerne kristne«. I det hele taget bliver vore Oldtids- og Middelaldermindesmærker mere og mere besøgt. De ret hyppige Fund og Udgravninger, der nu som Regel publiceres i store, illustrerede Artikler i Dagspressen og



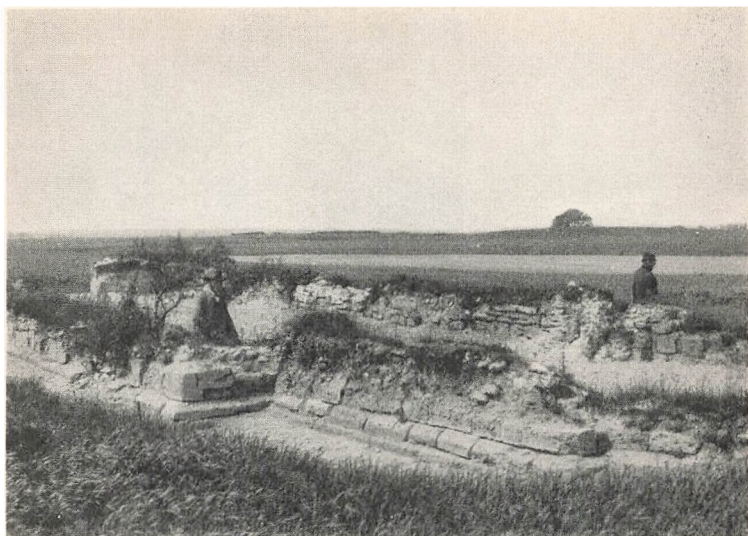
← *Henner Frisers Hus i Middelfart.*

↑  
*Willemoes Gaard i Assens.*

← *Tordenskjolds Hus i Frederiksbavn.*

Ugebladene, stimulerer i høj Grad Besøget baade paa Findestedet og i Nationalmuseet, hvor de betydeligste Dele af Fundene finder Anbringelse. Naar det gælder et saa sjældent Fund som »Ladbyskibet« ved Kerteminde Fjord, hvor der nu er bygget et helt Skibsmuseum inden i Højen, hvor Vikingskibet fandtes gravsat, faar det en Tiltrækningsradius langt ud over Landets Grænser. At man venter Besøg dér, kan man bedst se paa de store Foranstaltninger, der er truffet m. H. t. Parkeringsplads og Tilkørselsveje — alt sammen udført paa én Mands Initiativ og Bekostning. Hvis Apoteker Helweg-Mikkelsen ikke herefter regnes for en af Turisttrafikens Heroer, er der ingen Retfærdighed til.

Til Nationalheltene fra Middelalderens Slutning hører som før nævnt Skjalm Hvides Æt, først og fremmest Absalon og Valdemarerne. Mere end nogen Skoleundervisning har Læsningen af Ingemanns Romaner bidraget til at lægge Helteglorien



*Ruiner af Knud Lavards Kapel ved Haraldsted. Sorø Amt.*

om hele denne dramatiske Tids Rollehavende, og det lige fra Kongerne og deres Førstemænd til saa djærvtfolkelige Skikkelser som Marsvinsjægeren Henner Friser, hvis Hus — omend med tvivlsom Ret — paavises endnu den Dag i Dag i Middelfart. Sorø og Ringsted er de største Centre for de romantiske Minder, der vækkes ved Navne som Valdemar den Store, Valdemar Sejr og -Atterdag; Dronning Dagmar, den sagnomvundne Folkeviseheltinde, og den »onde« Dronning Bengerd eller Berengaria. Ogsaa Erik Menved hviler her ligesom Helgenen Knud Lavard og endnu mange flere fyrstelige Personer, der levede i de bevægede Aarhundreder, hvorfra Ingemann hentede sit Stof. Men ogsaa uden for disse koncentrerede Mindepladser — Roskilde Domkirke naturligvis ikke at forglemme — findes der rundt om i Landet meget søgte Steder med Tilknytning til Middelalderens gloriøse Periode. Eksempelvis *Knud den Helliges Skrin* i St. Knuds Kirke i Odense, og frem for alt den smukt beliggende *Lyø, Valdemar Sejrs Skæbneø*, hvor han og hans Søn blev taget til Fange af den træske Grev Henrik af Schwerin hin gudsforgaaende og dog saa bedaarende Nat, der jo dog ogsaa den Gang maa have været den første eller anden af Sommerens lyse Nætter, nemlig 7. Maj 1223. Her forevises »Konge-

kilden«, hvor han vædede »sine hede Læber« for sidste Gang i Frihed, og »Kong Valdemars Bord« — der desværre er mindst 200 Aar yngre end Begivenheden. Men hvad betyder det. Turister er ikke smaalige, bare der i det hele taget er noget at se. Det værste man kan byde dem er, at der ikke er noget. Og paa Lyø er der jo desuden flere Oldtidsgrave, som til Gengæld er meget ældre end baade Bordet og Valdemar Sejlr.



*Carl Bloch: Kristian II i Fængslet paa Søndersborg Slot.*

Skuffelser tager danske Turister i øvrigt som Regel

med godt Humør, naar de er ude paa Tur, bare Vejret er godt og der ellers er kønt, hvor de kommer hen. Men trods udpræget Naturskønhed ved Søndersborg, har Folkets kaarne Helt Kristian den Anden alligevel efterladt nogen Fortrydelse i mange Tilbederes Sind, naar de kom og saa' hans »Fængsel« paa Søndersborg Slot. Det svarer desværre ikke i nogen Henseende til de flestes Forventninger, som vist nærmest knytter sig til Carl Blochs Maleri, der i Reproduktion hænger i talrige danske Hjem endnu. Jeg har hørt mange Turister sige, naar de kom inde fra Slottet: »Jamen, hvor var Bordet med Mærkerne efter hans Tommelfinger?« Selv Fantasien kræver nu og da fast Føde.

Naa, i Søndersborg har den da i hvert Fald Murene at støtte sig til. Værre er det, naar der kun er Luft, selv den klareste blaa Sommerluft kan ikke erstatte *Synet*, man havde ventet sig.

Jeg har sjældent set Skuffelsen over slet intet at finde male sig saa aabenlyst i hele seks Menneskers Ansigter paa éngang som en Sommerdag Anno Domini 1937, da en Mand med et Kort i Haanden traadte ud af en holdende Bil paa en af Odsherreds Landeveje og spurgte mig, om jeg kunde sige ham Vej til »Lindedals Kro«. Et Øjeblik troede jeg, han mente »Lindensborg«, som jo ligger langt derfra. Men det blev hur-



Hansen-Jacobsen: »Modersmaalet i Skibelund Krat med Portrætbuster af Digteren Edv. Lembeke og Historikeren A. D. Jørgensen.

tigt opklaret, at det ikke var den, han mente. Saa foreslog jeg »Pindals Kroen«, og den var det, ja, ja! Inde i Vognen slog en Kvindestemme det yderligere fast, hun havde fundet det paa *sit* Kort. »Jamen, den er jo brændt«, sagde jeg. — »Er den brændt?« raabte to Mandstemmer, to Kvindestemmer og en Barnestemme i Kor, og det lød, som om de troede, det var en Brand, de kunde have naaet at se, hvis de bare var kørt hjemmefra noget tidligere paa Dagen. Jeg oplyste dem om, at

det var nøjagtig seksten Aar siden! Men da var jeg lige ved at forskertse enhver Chance for fortsat Behandling som hæderligt Menneske og normalt Individ (vi var jo ikke saa langt fra Nykøbing Sindssygeanstalt!) De troede mig slet ikke. Kroen stod jo paa Kortet, jeg kunde jo selv se! Og jeg saa' — men ogsaa Aarstallet forneden. Det var et gammelt Generalstabskort fra 1915. Langsomt trængte det ind gennem Skuffelsen til deres Bevidsthed, at jeg vel saa nok havde Ret. Om der da slet ingenting var at se? Nej, ikke Spor, andet end Rejsestalden, der var lavet om til Beboelse. Men hvad havde de da i det hele taget ventet sig af den Kro? Ogsaa da den laa der, var det jo en ganske almindelig Kro ved en Landevej. Nænæ, nænæ, dér var det rigtignok mig, der var paa Vildspor. Om jeg troede, at de, der var helt oppe fra Hornbæk-Egnen, kørte denne Vej og betalte de dyre Overfartspenge for Bilen fra Hundested til Rørvig bare for at se en »almindelig Kro«. Næ, det var en »Røverkro«, hvor man slog Folk ihjel og smed Ligene ud i Mosen ved Siden af — havde de læst. Og nu var der slet ingenting tilbage af den!? De saa paa hinanden, raadløse, tvivlraadige, slaet ud. »Ikke



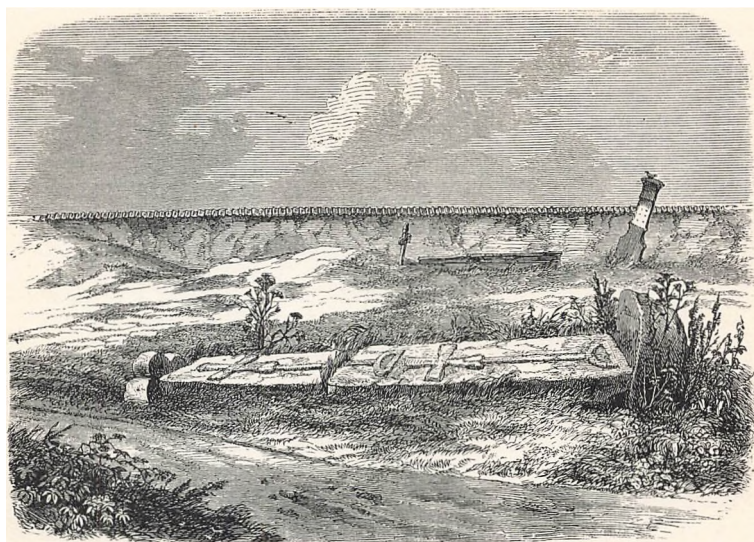
engang Mosen?» siger saa den lille Pige inde i Vognen — med dette henrivende Instinkt, der altid finder Udveje og Trøstemidler. Jo, Mosen var der, Mosen, naturligvis, at jeg havde kunnet glemme den! Og saa viste jeg dem Vej til Pindals Mose. Hvad de fik ud af det, ved jeg ikke. Der er som bekendt fundet mange Oldtidslevn i Moserne i Odsherred, men efter denne Historie skal man vist være varsom med at tidfæste eventuelle nye Fund i Pindals Mose.



*Stenen ved Gallehus, hvor det første af de 10 Guldhorn fandtes.*

Iøvrigt ledte den lille Oplevelse min Tanke hen paa Overtro og anden Trolddom, som utvivlsomt ogsaa i mange Tilfælde spiller en vis Rolle for Turisters Strejftog i Landet. Beretninger om Spøgeri paa Herregaarde og den Slags er slet ikke uden Indflydelse paa Turistlivet. Et lille Gys af Uhygge er som bekendt ikke af Vejen i nogen Fornøjelse. Men disse Attraktioner maatte vel nærmest komme ind under en Rubrik, der passende kunde hedde »Gamle og nye Valfartssteder«, og hører derfor ikke til her.

Derimod hører Historiens tragiske Skæbner og Kvindeskikkelser, om hvilke Sagn og Folkeviser har bragt Bud fra Slægt til Slægt, i høj Grad med her, uden at vi dog desværre kan tillade os at gaa nøjere ind paa Emnet. Vi maa nøjes med at nævne nogle faa af de berømteste som »Liden Kirsten«, hvis højst interessante Fællesgrav med Prins Buris paavises ved Vestervig Kirke i Thy, og Kong Volmers Tove, der — mest gennem Drachmanns Lyrik — har gjort Gurre Slotsruin til en særlig søgt Seværdighed, og Dronning Dagmar, uden hvem Ribe maaske aldrig var bleven nogen Turistby, saa lidt som Randers var blevet det uden Niels Ebbesen, før han i moderne Tid maatte erstattes af hele tretten Landeveje. Ogsaa



»Liden Kirstens Grava« ved Vestervig Kirke. Efter et Træsnit fra 1860.

Dyveke og Leonore Christine har deres Dyrkere blandt Turister, selvom man kun kan finde Spor efter dem henholdsvis paa Amager (respektive Amagertorv) og i Blaataarns Ruin under Christiansborg Slot. Chronologisk Orden og historisk Sammenhæng spiller en underordnet Rolle, ligesom *Autentica* som Regel lades ganske ude af Betragtning hos den store Befolkning. Ellers vilde en Sagnfigur som Holger Danske i Kronborgs Kasematter ikke kunne samle saa mange andægtige Tilskuere Aaret rundt, som han gør. Hver Tid har sine Helte, men Turisterne har baade hele Fortiden og Nutiden at rejse rundt i, og opsøge hvem de vil — lige fra Ragnar Lodbrog over Skipper Clement og Griffenfeldt til Kristen Kold, I. C. Christensen, og mange andre tiljublede Folkeførere og Partihøvdinge.

Historien taler stærkt i alle Egne af Landet. Ikke for ingenting er Danmark det ældste eksisterende Kongerige i Verden. Dets Førere og Helte er utallige og forekommer i alle Grader og Afskygninger indenfor den politiske Historie og de forskellige Kulturomraader. De store Afdøde hviler næsten alle sammen i Fædrelandets Jord med en Indskrift paa en Sten over deres Grave. Men deres Liv og Gerning lever videre i Folkets Bevidsthed, genskabt af Digternes Fantasi og den historiske Forsk-

ning, der kaster sit Søge-lys ud over det ganske Land og snart her, snart der fastholder Skikkelser og Begivenheder, som derved faar blivende Form og Anskuelighed. Om Aktualitet og Nytte lader denne Litteratur ganske haant; thi det er ikke mindst deri, den har sin Værdi. Heller ikke Størsteparten af Turister, der rejser for at se deres Lands Mindesmærker og opleve deres Lands Historie, hvorom de maa-ke kun har brudstykkevis Erindring eller Viden, interesserer sig for Aktualiteten eller Placeringen i Tiden overhovedet.



*Griffenfeldts Kapel i Vær Kirke.*

Paa dette fik jeg engang et meget overraskende Bevis. Paa Vejen mellem Meldrup og Vær i Nærheden af Horsens mødte jeg en ældre Kone. Hun kom fra en af Gaardene ved Vejen og var stadsklædt, skønt det var Hverdag. Jeg havde nær paa-kørt hende, da hun skørteraslende svingede ud paa Cyklestien bag et stort Træ, som havde skjult hende for mig. Det gav Anledning til, at jeg sprang af og kom i Snak med hende. Hun var lige kommet til Egnen, fortalte hun, og nu havde hun taget sig fri i Dag for at komme ud og orientere sig lidt. Foreløbig skulde hun nu op til Vær Kirke for at se denne her Griffenfeldt og hans Kones og Datters Kister, der nok stod i Taarnrummet. Hendes egen Datter havde læst en Bog om ham og hans »Kærlighed«, og det sku' nok være saa meget en stor og pæn Mand. Ku' man ikke faa andet at se af ham, saa ku' man da se hans Gravsted, naar det ikke var længer væk. Og saa sluttede hun smilende sin Forklaring med denne for mig højst overraskende Bemærkning: »Man maa jo se og følle me' i, hvad her fore-gaar!«

Til Slut blot en lille Oplevelse, som jeg synes paa særlig



*Gratbe Hede med »Kongsnapdiget« = Svend Gratbes Dige.*

indtrængende Maade belyser meget af det, som jeg her har søgt at vise med Hensyn til den almene Befolknings Rejsemaal inden for nationale Grænser.

Det var i Udkanten af Kompedals Plantage paa Landevejen en halv Snes Kilometer Syd for Viborg, at jeg blev raabt an af to cyklende, unge Landboer, idet jeg kørte forbi dem. De kom helt nede fra Uldum Højskole, hvor de var Elever, og var taget en Tur her op over Gratbe Hede for at se, hvor det berømte Slag havde staaet i 1157. Der skulde være et Kapel eller saadan noget lignende paa det Sted, hvor Kong Svend var blevet slaaget ihjel. Bagefter vilde de videre op til Vium og Aunsbjerg og se Blicher-Minder. Det var nu nogle Hundrede Aar, siden det omtalte Kapel var forsvunden, men jeg kunde fortælle dem, at der var rejst et Kors i Stedet for, og at det var bekostet opstillet af Digteren Thor Lange. Det var de godt nok tilfreds med — og saa kørte vi alle tre videre ud over den store, tungsindige Hedeflade til det angivne Punkt, hver for sig opfyldt af Stedets mærkelige Stemning, denne forunderlige Følelse, som ikke kan defineres og som der ikke kan tales om. Den kommer lige saa meget indefra som udefra, naar man

færdes i en historisk Egn i sit Fædreland og blot har den mindste Forestilling om, hvad der er foregaaet gennem Tiderne.

Noget tilsvarende kan ingen vente at fornemme i et fremmed Land, saa lidt som nogen kan forvente, at en Fremmed skal kunne opleve det i Danmark. Selv med det fineste Kendskab til Stedets Historie vil der i begge Tilfælde mangle noget, det vigtigste, det afgørende: Blodets Røst.

Det er ikke blot Folkets Sjæl, der lever og rører sig i Nationens Historie — det er ogsaa omvendt.

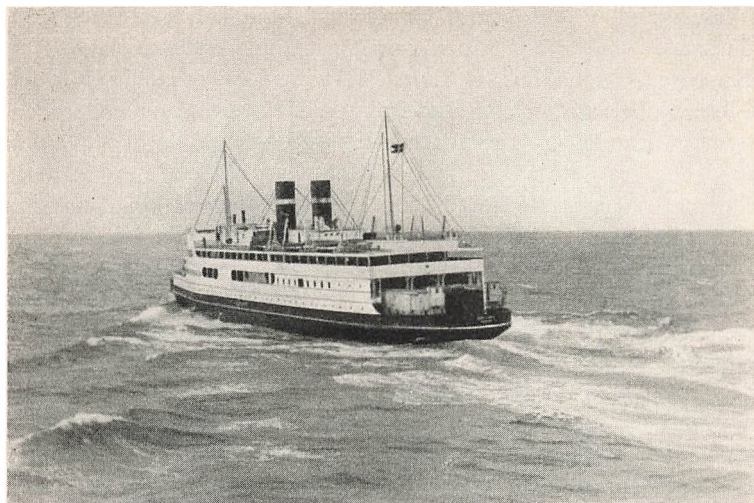
---

## MUNDTLIG TILSKYNDELSE TIL REJSER I DANMARK

### *1. Tysk Længsel mod Havet.*

**F**ØR Verdenskrigen vilde man meget naturligt kunne inddele Danmarks fremmede Turister i to ulige store Grupper: Tyskerne — og de andre. Der var saa overvejende mange flere tyske Turister, at man overhovedet ikke havde nogen særlig stærk Forestilling om, hvilke andre Nationaliteter der kunde komme i Betragtning, hvis de skulde nævnes uden Hjælp af den officielle Statistik.

Det var ikke blot København og det obligate Nordsjælland med de berømte Turiststeder, Frederiksborg og Kronborg, der havde Andel i dette store Besøg af Danmarks sydlige Naboer. Ogsaa de fleste andre Egne i Landet kendte den tyske Turist, de tyske Rejseselskaber og de tyske Feriegæster af Selvsyn. Overalt var de at træffe i Højsæsonen — paa de store Hoteller saavel som paa de mindre og i Pensionaterne, flest maaske endda i de sidste. Tyskerne har altid haft Ord for at være sparsommelige og fornuftige Rejsende, der vilde have det mest mulige ud af deres Penge. Deres Rejser var altid tilrettelagt med klog Økonomi og gav derfor som Regel et virkelig udbytte-rikt Resultat. Ingen uhildet, kyndig Iagttager i Danmark har nogensinde nægtet Tyskeren sin Beundring for hans »Reisefähigkeit«, og han var velset overalt, hvor han kom. Der var noget smigrende for Stedets Beboere ved den Grundighed, hvormed den tyske Turist tog en Egn i Besiddelse — og det var efterhaanden ikke saa faa Egne, han virkelig fik Kendskab til ud over Hovedstaden og Øresundskysten til Helsingør.



*Dampfærge i rum Sø.*

Saa at sige i alle Landsdele af Danmark opholdt der sig Tyskere i Ferietiden — ved Hornbæk og Hellebæk og Marienlyst. Kunstnere, Forfattere og prominente Industri- og Handelsmagnater med Familie; ved Faxeladeplads og Stevns »Doktorer« og mindre bemidlede Skolefolk; paa Møen alle mulige Klasser og Kategorier, der alle fandt, at Møens vidunderlige Kridtklinter overgik Rygens i Skønhed; paa Fyn ved Svendborg Sund og Lillebælt, i Odense, hvor de gik Timevis i H. C. Andersens Hus og mumlede: »Unser Andersen! Ist er Däne!« Ja, overalt kunde man træffe dem: ved Østjyllands skovomkransede Fjorde og Vestkystens Badesteder fra Fanø til Skagen. For slet ikke at tale om Granitøen Bornholm, »Nordens Capri«, der om Sommeren var befolket af flere Tyskere end danske. Om det saa var Langeland, saa havde de fundet den. I Lohals laa der et helt stort *tysk* Hotel, der altid var optaget. Dampskibsrueten Kiel—Korsør, der blev drevet hovedsagelig ved tysk Kapital, kunde opretholdes næsten udelukkende af denne Trafik, og endda gik der to Gange ugentlig tysk Damper fra Kiel til det lille Fiskerleje Bagenkop paa Langelands Sydspids, hvorfra der var Bane op til Rudkøbing.

*Hvor* mange tyske Gæster, der havde fundet Behag i Sommerophold paa den smalle, smukke og venlige Ø, blev man i

Virkeligheden først rigtig klar over i hine Julidage i 1914, da de saa at sige alle sammen paa een Gang maatte forlade Øen. Kajerne i Bagenkops og Lohals' Havne blev formelig stormet. Flere Skibe i hinandens Køl vand styrede sydud over Østersøen, hvorfra Langelænderne allerede i flere Uger havde hørt Kanontordenen fra den tyske Flaades Manøvrer uden at ane, at disse Drøn, der fik Ruderne til at klirre og Billederne paa Væggen til at glide skævt i deres Snor, saa snart efter skulde detonere for ramme Alvor i Aarevis. Flindts Hotel lukkede Skodderne for de talløse Vinduer — og først da blev det rigtig iøjnefaldende, hvor tæt de sad. Alle disse Værelser havde været beboet af Tyskere.

Hvor de tyske Gæster siden blev af er en kendt Sag. Krigen og Efterkrigen tog dem hver paa sin Vis.

Hvad de søgte og hvad de fandt i dansk Natur og Folk i hine, nu saa mærkeligt fjerne og tilsyneladende fredelige Aar, er dog næppe blevet glemt eller gaaet sporeløst hen over den næste Generation. Erindringerne og Beretningerne om de danske Sommerdages dolce far niente lever endnu i mange tyske Familier, oven i Købet forstærket paa Baggrund af de senere Begivenheder; og Mindet om de stemningsfulde lyse Nætter med Udsigten over Havet under »heimische Plaudereien« paa Molerne, i Strandkanten eller paa en aaben Terrasse rører sikkert endnu ved en Streng i mange tyske Hjerter med Udvé. Naar en Dansker i Tyskland træffer Mennesker, der blot een Gang har været i Danmark, saa hører han altid Lovord om sit Fædreland hvad enten det nu gælder Maden, Naturen eller Befolkningen eller alt i Forening. »Rødgrød med Fløde«, udtalt paa den kendte pudsige Maade, kappes i Berømmelse med Øresundskysten og »Tivoli«, og Mindet om den danske »Snaps« skaber Idéassociationer med bølgende Kornmarker og den højstammede, svale danske Bøgeskov ved Sund og Belt.

Et nyt Slægtled er vokset op siden den Gang — en Generation af unge Kvinder og Mænd, der var smaa eller slet ikke født endnu i 1914—18. Eftersom Tyskland af mange forskellige indre og ydre Aarsager i saa lange Tider var afskaaret fra Omverdenen, har langt den største Del af denne Generation aldrig set Danmark, men saa meget desto mere har den hørt om dette Land, at den næsten synes at kende det. For den tyske Ungdom er Danmark blevet deres Mødres og Fædres Ferieland. Bevidst eller ubevidst nærer de en Længsel efter selv at se det en Gang.



En søger maaske af nedarvet eller erhvervet Interesse for Geologi til det imponerende Bulbjerg ved Jyllands Vestkyst, hvor Havet med vældigt Pres har nedbrudt Klinten og ladet den mægtige Limstenskegle, Skarreklit, staa 100 Meter fra Land som et Mindesmærke over Fortidens Kyst. Eller han søger, tilskyndet af litterære eller mundtlige Meddelelser, til Stevns Klint, hvor Landets Tilblivelseshistorie saa at sige er anskueliggjort i et eneste vældigt Snit gennem de ganske vandretliggende Lag. Eller til Bornholm, Granitøen, der udgør Danmarks allerældste Grund og paa een Gang rummer Eksempler paa hele Skandinaviens typiske Naturformationer og Vegetation.

En anden har maaske arvet Faderens Malerøje og Naturfølelse og vil gerne besøge de Egne i Jylland, som Faderen har beskrevet eller hentet sine Motiver fra — Hedelandskaberne med de rustrøde Lyngflader og de brune Høje, der kupler sig under en vid Horisont, og hvor ikke saa sjældent endda Luftspejlinger viser sig som over en Ørken! Vestlandets storslaaede Klitformationer, de betagende Solnedgange over Vesterhavet, og Skagen, Jyllands nordligste Spids, der som en Skibsstævn skyder sig ud i Havet, hvor Kattegat og Skagerak mødes og skruer sammen i vældige Sprøjt. Ja, Skagen vil han se med egne Øjne — det Sted, der er gjort berømt først og fremmest gennem dansk Malerkunst, som tilmed befinder sig der endnu!

Men Special-Studier er naturligvis i øvrigt altid en særlig Rejsetilskyndelse. De senere Aars tekniske Frembringelser herhjemme, Dieselmotorerne, Ørsted-Værket, Broerne over Lillebælt og Storstrømmen o. s. v., har ogsaa uden Paavirkning fra Fædre eller Lærere tiltrukket mange fremmede Ingeniører og Fagfolk. Og de unge og yngre udenlandske Læger, Arkæologer, Filologer og andre Videnskabsmænd vilde vel ogsaa uden faderlig Anvisning have fundet Vej henholdsvis til Finsens Lysinstitut, Vikingskibet ved Kerteminde og Runestenene ved Jelling, saavel som til Carlsberg Laboratoriet, Rockefeller-Instituttet og Institut for teoretisk Fysik, hvor de nyeste Undersøgelser er foretaget under den verdensberømte Professor Niels Bohr, eller til Nationalmuseet i København, hvor nogle af de ældste Fund i Norden opbevares.

Men ogsaa uden noget Special-Studium til Formaal for en Rejse og uden anden Tilskyndelse end den gennem Beretninger vakte almindelige Rejselyst føler mange unge i Tyskland sig til-

trukket af Danmark. Alene selve Rejsen til og i dette »Havets Land« staar som en attraaværdig Oplevelse for Ungdommen navnlig i Central-Tyskland. Man hører meget ofte i tyske Familier en saadan Længsel komme til Orde, at der ikke kan være mindste Tvivl om, at Havet øver en langt stærkere Tiltrækningskraft paa Fastlandsbeboere, end de fleste Øboere overhovedet er i Stand til at fatte.

Dette gik tydeligere end nogensinde før op for mig engang paa en Rejse sydfra og hjem. Fra Berlin var vi kun tre i Kuppet — de to i Selskab, jeg alene. Det var en distingueret Herre paa et Halvthundrede Aar med en ganske ung Dame — som det senere viste sig: en Forretningsmand fra München paa Vej til København, hvortil han havde taget sin Datter med for sin egen og hendes Fornøjelses Skyld. Den unge Pige kunde vel være en Snes Aar, og hun glædede sig øjensynligt meget over Rejsen.

Af Samtalen, som jeg ikke kunde undgaa at høre, fremgik det, at Faderen havde været i Danmark før, engang for hened femten Aar siden. Han lod meget velorienteret i danske Forhold og besvarede Datterens mange smaa, interesserede Spørgsmaal om de mærkeligste Ting med stor Overlegenhed og glad Viden. At hun ikke alene troede ham, men ogsaa beundrede ham for hans Kendskab til alt muligt, lyste ud af hende. Hun var usædvanlig sød og usædvanlig datterlig. At de ogsaa begge to spillede en lille Smule Komædie med mig som Tilhører, formindskede ikke min Sympati for dem.

Selv om den Besked, han gav hende, hverken var særlig indgaaende eller synderlig overensstemmende med de faktiske Forhold paa det Tidspunkt i Danmark, saa var han dog for mig et levende Bevis paa den føromtalte Overleverer af Rejseviden og Rejsestimulans fra den ene Generation til den anden.

De skulde være tre Dage i København, og medens han var til Forretningsmøder og Forhandlinger, skulde hun se Byen, Museer og Samlinger og det ene og det andet, som han dels selv havde set i sin Tid, dels læst og hørt om. Saa vidt han kunde, skulde han ogsaa nok selv vise hende lidt omkring. Hun skulde se Thorvaldsens Museum og Rosenborg med alle de kostbare Juveler. Og de skulde i Teatret, nu var det jo Sæson, Det kongelige Teater. Den kongelige danske Ballet, skulde de se, den var saa berømt. Og han skulde vise hende den mægtige Ruin af Christiansborg Slot, som var brændt engang (og bygget op igen,

uden at han vidste det!). Endnu sagde jeg ikke noget. Ind imellem læste han i »Berliner Tageblatt«, som han havde købt paa Perronen i Berlin. Saa drøftede de deres Hjemrejse — den skulde blive noget aldeles storartet, en Tur tværs igennem Danmark og ned gennem Jylland og Schleswig-Holstein. Eller ad Søvejen fra Korsør til Kiel (Ruten var indstillet for flere Aar siden!). Maaske hellere fra København til Lübeck? Datteren holdt paa det sidste, hun elskede at sejle!

I det samme læser Faderen højt af sin Avis: En Snestorm har de sidste to Dage raset over Nordvestjylland ... Togstandsninger og afbrudte Telegrafforbindelser ... Snestormen er gaaet videre over Kattegat (»Was ist das?« fra Datteren) og de danske Øer, igaar naaede den København ... »Frosten og Sneen rykker for hver Time Berlin nærmere!«

Han blev noget betænkelig, antagelig over det, han lige havde stillet hende i Udsigt om Sørejsen. Ved at se ud ad Vinduet fik vi alle tre bekræftet Sandheden af Vejrmedlingen, ogsaa det bogstavelige, at »Sneen for hver Time rykkede nærmere«. Vi kørte den tilmed imøde med 80 Kilometers Fart. Ved Neustrelitz tørnede vi lige ind i den. Den laa knæhøjt over Landskabet og føg i en tæt, piskende Taage imod Ruderne. Nordens hvide Vejr var over os.

»Maaske maa vi hellere tager over Land hjem igen«, sagde den bekymrede Far forsigtigt. »Nej, nej!« ivrede Datteren ganske opskræmt. »Med Skib, med Dampner — jeg *elsker* at sejle. Jeg har glædet mig saadan til at se Havet, se det rigtigt en Gang!« Og saa forstod jeg, at hun aldrig havde set det før, bare hørt om det, læst om det — men hun elskede alligevel at sejle!

Faderens overleverede, eller rettere afleverede Forestillinger om Passenger-Dampskibsforbindelser mellem Danmark og Tyskland — skønt han jo ikke selv kunde have oplevet noget syndeligt komfortabelt i sin Tid — var imidlertid saa fjernt fra Virkeligheden, at jeg nu følte mig foranlediget til at skride ind med nogle nøjagtigere Oplysninger. At der ikke fandtes mere end én Linie med regelmæssig Forbindelse til Lübeck to Gange om Ugen lod ikke til at afstedkomme nogen Forstyrrelse i deres Planer. Bare der i det hele taget var nogen. Og min Skildring af Sejladsen over Østersøen med en af denne Linies smaa Dampere i en forrygende Vinterstorm gjorde bare Datterens Begejstring for Søen endnu større. Saa bestyrkede jeg hende naturligtvis i

at vove Forsøget — der skulde utvivlsomt være uforglemmelige Oplevelser nok at hente sig paa saadan en Tur. Hun havde længtes saa umaadeligt efter Havet — og nu *skulde* hun se det, om det saa skulde koste hende hendes Indvolde.

Vejret klarede noget op, og vi kom til Warnemünde i Vintersol.

Da Wagonen førtes ud paa Færgen, fik hun sin første Overraskelse: hun havde troet, at den skulde staa oppe paa det øverste Dæk! Dernæst forbavsede det dette tyveaarige Fastlandsbarn, at Færgen ikke sank en eneste synlig Smule, da de tunge Vogne kom ud paa den. Hvilket imponerende Skib!

Men Havet skuffede hende aabenbart lige straks. Mellem Færgens Davider og lodrette Jernbjælker kunde vi se en lille Bue af Kysten, hvor Bølgerne gik dvaske op i Snesjappet langs Strandkanten. Var det det hele, var det Havet ...?!

Vent bare — nu sejler vi.

Og lidt efter, da vi var kommen fri af Færgeljet og Havnen, traf jeg dem begge igen oppe paa Promenadedækket, men hver for sig. Han promenerede ganske langsomt og nød sin Cigar. Men hun — hun stod saa langt forude, som man kan komme, og saa' ud over Østersøen. Hendes Øjne var vidt opspærrede, hendes Mund stod halvt aaben, hun tog hele Uendeligheden ind til sig i dette betagende Nu —: Havet, milevidt, Havet, der rullede sig op fra Kimmingen med svagt glitrende Sol over den gynnende Flade og dette Vinterhimmels forunderlige Skær, der er at se som matgylden Vin gennem Krystal, hele Verdensrummet i en skinnende Hvælving. Et tyveaarigt Menneskebarn med et opladt Sind stod tydeligt nok her for første Gang Ansigt til Ansigt med Evigheden ... Faderens Beretning om Havet havde ingenlunde været overdreven, dette var Havet, dette var at sejle — mod Danmark!

Jeg gik ned og spiste — den berømte danske Mad, som jeg virkelig nu lige med ét følte, at jeg havde savnet i lang Tid. Man lærer først rigtig at forstaa Aarsagen til den Berømmelse, dansk Mad nyder ude omkring, naar man i lang Tid har maattet undvære den. Naar man lægger Mærke til, hvormeget der i det hele taget *tales* om Mad mellem Mennesker, hvordan »Bordet« var her og der, baade i private Selskaber, paa Hoteller og Restauranter, i forskellige Lande, paa Rejser, overalt — ja, saa bliver det pludseligt indlysende, at *dansk* Mad maa gøre et be-

tydeligt Indtryk paa Fremmede og alene ved sit Samtalestof maa være en storartet Turistreklaame.

Det skal vi dog huske, tænkte jeg, og sad længe og funderede over dette Emne bagefter oppe i Rygesalonen.

Da opdager jeg min Münchnermand ved et Bord i Nærheden — alene. »Men Deres Datter?« — »Hun har lagt sig lidt, kunde ikke andet — kedeligt nok.« Han ærgrede sig øjensynligt en Smule over den dyre Bøf, som han fortalte, at hun lige akkurat havde faaet serveret dernede, men ikke kunnet faa en Bid ned af.

Udenfor var Solen druknet i en ny Snebyge fra Nordvest. Færgen duvede brummende frem over Østersøens blygraa Bølger. Danmark var pludselig bleven et fjernt, sneomhyllt Land langt borte mod Nord ...

Jeg tænkte paa den skuffede Fremmede. Vilde hendes Begejstring nu kølnes og maaske slaa over i sin Modsætning? Omtale er saa meget værd i det Kapitel, som i andre. Men jeg trøstede mig, uden at tænke paa, at hun maaske aldrig kom til at opleve dét, jeg trøstede mig med. Jeg tænkte paa Havet en Sommerdag; jeg mindedes de danske Fjorde og Øresund en lys Sommernat, og gik forhaabningsfuldt ud fra, at det maatte hun da ogsaa kunne opnaa at opleve en Gang, saa ung hun var, til Udslettelse af det bitre Minde fra dette første Møde med danske Farvande ved Vintertid. For saa vilde alt være godt. Den, der blot én Gang har oplevet en lys Sommernat ved Havet i Danmark, glemmer det aldrig. Og det søgte jeg i min Iver at indprente Faderen, for at han kunde lade det gaa videre — ogsaa til Afstivning af sit eget Renommé! Jeg maatte jo holde fast ved det, hun endnu ikke havde prøvet; Maden, den danske Bøf, havde hun antagelig faaet en uudryddelig Aversion imod. Derfor holdt jeg mig til den danske Sommer og alle dens fortryllende Stemninger, som han maatte være forvissat om vilde kunne fortrænge alle Erindringer om selv de haardeste Strabadser paa en Vinterrejse som denne, ja, og mange andre Besværligheder i Livet. Med alt det in mente, som jeg havde hørt ham referere, betvivlede jeg ikke, at han vilde lade mine Ord gaa videre og genrejse hendes noget skuffede Forventninger til mit Fædreland.

»Den stille lyse Nat er Sommerens Trolddom i Danmark!«

## 2. *Filantropi og Velgørenhed som Turistreklame.*

En tilsvarende Paavirkning til Gunst for Danmark, som den, der her er skildret et Eksempel paa fra en Far til en Datter, finder ogsaa Sted i omvendt Orden, nemlig fra Børnene til Forældrene. Denne ligesaa virkningsfulde som upaafaldende Propaganda kan der anføres talrige Beviser paa, ikke mindst som Følge af de saakaldte »Wienerbørns« Ophold i Danmark i den tysk-østrigske Inflationsperiode. Hvorvidt disse Børns Beretninger og Lovtaler om Danmark og deres Plejeforældre har medført, at et blot nævneværdigt Antal tyske Forældre er rejst herop, er vel tvivlsomt alene paa Grund af Fattigdom, men ét er hævet over enhver Tvivl, og det er, at Danmarks Gæstfrihed overfor disse henved 50.000 Børn, hvoraf de fleste opholdt sig her i mange Maaneder ad Gangen og ikke saa faa i Aarevis, foruden de mange, der fik Indfødsret, skabte en Sympati for det danske Folk som Helhed, der ikke saa let vejres hen.

Ogsaa de berømte »Liebesgaben«-Forsendelser fra talrige danske Familier i en lang Aarrække efter Krigen helt op til Dato har betydet meget for Danmarks Popularitet i vide Kredse i Tyskland. Denne sympatiske Bedømmelse af vort Folk og vort Land indenfor tyske Hjem virker langt videre ud, end man umiddelbart er tilbøjelig til at tro.

Ved et hundredtalligt Hold af københavnske Skolebørns Ankomst til Berlin i Oktober 1925 i Anledning af den dér afholdte H. C. Andersen-Udstilling fik man et meget stærkt Indtryk af den Taknemmelighed, mange tyske Forældre endnu — syv-otte Aar efter — nærrede mod deres Børns tidligere eller endnu værende danske Værtsfolk. Bare dette, at Berlins smaa Gæster i dette Tilfælde var fra Danmark, var nok til, at de blev modtaget med den største Varme og Hjertelighed selv af Mennesker, der slet ikke havde noget med Besøget at gøre og heller ikke havde nydt godt af den danske Gæstfrihed. De var ganske simpelt mødt op i store Skarer for at hilse paa Landsmænd af deres Venner og Bekendtes Børns Plejeforældre — og for muligvis i sidste Øjeblik at kunne faa en lille dansk Gæst at yde Gengæld imod. Der udspilledes helt gribende Scener paa Stettiner Bahnhof i den Anledning. Komitéen blev formelig tryglet om Børn. Men da var det jo for sent, thi Indkvarteringssspørgsmaalet var selvfølgelig ordnet

i alle Enkeltheder længe i Forvejen. »Aber doch!«, udbød en skuffet Fader, »wir haben ein Kind in Dänemark gehabt ...!«

I den Tro, at jeg var en almægtig Mand i Sagen, trængte en Dame sig ind paa mig og bad mig skaffe hende et Plejebarn — fra Esbjerg! Saa præcis var deres Taknemmeligheds Adresse, at de vilde have et Barn fra samme Sted, hvor deres egne havde tilbragt saa lykkelige Maaneder af deres Liv. Desværre var det mig jo ganske umuligt at opfylde hendes Bøn, men den blev uudslettelig indskrevet i mit Hjærte.

Talrige tyske og danske Familier staar stadig i Brevveksling med hinanden fra den Tid. Der er ganske sikkert knyttet mange varige Venskabsbaand, som ingen politiske Begivenheder har haft nogen Indflydelse paa. Paa tysk Side er det som Regel »Barnet«, der fører Korrespondancen og fører den paa dansk! Ingen lærer saa hurtigt som Børn et fremmed Sprog, og den aarelange Korrespondance befæster Sprogkundskaberne og udvider samtidig Forstaaelsen af det fremmede Folk.

Af alle Bevægelser for at knytte Folkene nærmere til hinanden i Forstaaelse og Fordragelighed vilde uden Tvivl ingen bære større eller skønnere Frugter end »Børnerejser« og »Skolerejser«. Det er afgjort langt den bedste »Turistpropaganda«, der kan drives. At den i nogen Grad maa virke paa langt Sigt, skulde ikke svække Initiativet. Paa dette Punkt burde der gøres en langt større Indsats end hidtil er sket fra turisttrafik-interesserede Kredses Side.

I Skandinavien er »Skolerejser« ganske vist sat i System, og der finder hver Sommer gensidige Besøg Sted mellem Danmark, Norge og Sverige, væsentligst paa Foranledning af Foreningen »Norden« i de tre nævnte Lande, men dels er Deltagerantallet ret begrænset af økonomiske Grunde, dels sker Udvekslingen i H. t. disse Foreningers Arbejdsomraade kun mellem Skandinaver, der vel maa antages i Forvejen at have større Kendskab til vore nordiske Forhold, Historie, Topografi, Kultur og geografiske Beliggenhed end samtlige andre Nationer paa Jordkloden. En naturlig Opgave var det vel ogsaa at drage f. Eks. Nordtyskland, Holland og Belgien med ind i en lignende Skole-Rejsering, og der skal da ogsaa være Planer fremme om at løse den.

Mere effektiv, omend sekundær Turistpropaganda kan næppe tænkes. Iøvrigt henvises til Omtalen af *Vandrebevægelsen* og *Skolerejsehjemmene* i Bogens sidste Afsnit.

## TURISTTRAFIKENS VILKAAR VED FORENINGENS JUBILÆUMSAAR

I det foregaaende er der paa forskellig Maade søgt at kaste Strejflys over noget af det, man kunde betegne som de primære Faktorer for en Turisttrafik — det, Folk rejser efter. Der kunde ganske vist tilføjes endnu meget mere — f. Eks. Udstillinger af enhver Art, Kongresser (som, fra de begyndte at tage Form og Fart i Slutningen af forrige Aarhundrede, i dette har udviklet sig til at blive af stor turistmæssig Betydning), Opvisninger, Fester og andre lignende, periodiske iscenesatte Begivenheder, der altid trækker Folk — men dels er en af de største Udstillingsbegivenheder, der har haft Indflydelse paa Fremmedtrafiken i det omhandlede Tidsrum, udførligt omtalt, dels maa de mange andre medvirkende Faktorer synes indlysende og endelig er en total Udtømmning af Emnerne alligevel uoverkommelig.

Naar saaledes i det store og hele det, som Folk rejser efter, er givet, kommer Befordringsmidlerne og Opholdsbetingelserne i Betragtning. Efter Terminologien: først Maalet, saa Midlerne. bliver det altsaa det sekundære, der her skal omtales. Trods Placeringen er det ikke desto mindre noget meget vigtigt.

Hvis der en tilfældig Dag staar en tilfældig Samling Mennesker ved en tilfældig Bred og partout vil over til en Ø eller et andet Sted paa den modsatte Side af Farvandet, et Sted, som de allesammen paa éngang af en eller anden uforudset Grund har faaet i Sinde at besøge, saa bliver det *den* smarte Mand, der i det psykologiske Øjeblik kommer med en Baad, som gør Transportforretningen og gør den uden synderligt Ansvar for de rejsendes Bekvemmelighed eller Turens Udbytte.





*Storstrømsbroen.*

Hvis han derimod uopfordret finder paa at ville drive Passagerfart paa en tilsvarende ukendt Rute, selv om det er til et nok saa skønt Punkt paa Kysten, saa kommer han sikkert til at staa med tom Baad, med mindre han i Forvejen har gjort Reklame for sine Planer. Han maa med andre Ord lokke og overbevise Folk om Turens turistmæssige Værdi — og det lægger et Ansvar paa ham, som forpligter.

Forskellen er iøjnefaldende — og Konsekvenserne indlysende.

I Turistforeningens første Aar saa vi Konsekvenserne af at agitere for at faa engelske Turister til Danmark. Forsøget lykkedes for saa vidt, som der virkelig var nogen, der fulgte Opfordringen, men Følgerne udeblev heller ikke. Transportmidlerne var ikke i Orden, Esbjerg-Ruten baade tillands og tilvands var saa primitiv, og Hotelforholdene i Danmark mildest talt saa umulige i Forhold til europæisk Maalestok, at de hidlokkede fremmede irriteredes og gjorde Vrøvl og lovede sig selv og deres Rejsebureau aldrig at ville komme her mere. Det var lige saa menneskeligt og forstaaeligt, som det maatte have været let at forudse. Naar man indbyder Folk — og de tilmed selv skal betale Spøgen — saa maa man for det første have noget at

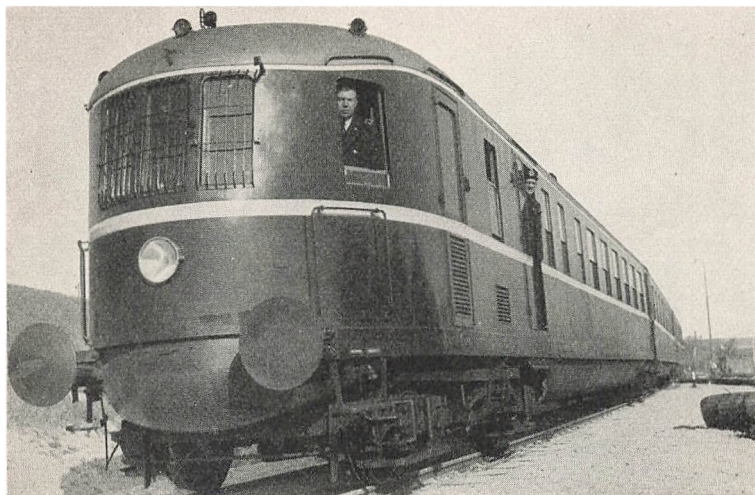


*Lillebæltsbroen.*

byde paa og for det andet kunne betjene dem ordentligt i deres egen Opfattelse af Ordet. Den Regel har gældet alle Dage og er stadig lige ufravigelig.

Det er i Virkeligheden først i de allerseneste Aar, at Danmarks Trafikmidler er bragt paa Højde med den europæiske Udvikling. (Den amerikanske Udvikling ses her ganske bort fra, da den aldrig vil blive hverken naaet eller tilstræbt nogetsteds i Europa af den simple Grund, at der saa at sige ikke er Plads for den).

Persontransporten paa danske *Jernbaner* kan praktisk talt ikke blive stort bedre end den forefindes nu. Den er fuldt paa Højde med den tekniske Udvikling og alle rimelige Krav til Bekvemmelighed. De Rejsebesværligheder, der er forbunden med Jernbanerejser i Danmark, og som hovedsagelig skyldes Overfarterne, er blevet betydelig mindre efter Bygningen af de to store Broer over Lillebælt og Storstrømmen, som allerede efterlystes i 1898—1900, og flere mindre Broforbindelser andre Steder i Landet. Saa længe er Virkeligheden om at indhente Drømmen. Vore Færger er samtidig i Aarenes Løb blevet saa velindrettede og hurtigsejlende, at intet andet Land notorisk har bedre Færgeteknik. Hvad kan man saa forlange mere paa det



*Lyntog.*

Punkt, naar Vandet nu éngang er der og tilmed som Regel fremhæves som en Tilløkkelse og Ejendommelighed mere ved Landet? Nej, Kritik og Utilfredshed kan jo ogsaa udarte til den rene Misfornøjelse, og det er der naturligvis ingen alvorlige Mennesker, der behøver at tage sig af.

Hvad Banenet og Køreplan, indbefattet Toghyppigheden, angaar kunde der maaske nok endnu indvendes et og andet, men i det store og hele kan det vistnok siges, at de danske Baner, specielt Statsbanerne, er paa Højde med Trafikkravene.

Nogle Tal vil her bedre end Ord illustrere Udviklingen i de senere Aar og bevise, at ogsaa Materiel og Nyanlæg følger Trop med det forøgede Rejseliv.

I 1890 havde vi ca. 2000 km Jernbaner, hvoraf de 500 var private. I 1918 var Statens Jernbanestrækninger steget til 2100 km og de private til 2163 km. Samme Aar transporterede D.S.B. 29 Millioner rejsende, Privatbanerne 13 Millioner eller samme Antal som Statsbanerne i 1898. I 1936 maalte Danmarks Jernbaner tilsammen 5.156 km og transporterede 55 Millioner Passagerer. Til denne Transport stod der i Driftsaaret 1935—36 følgende Materiel til Raadighed: 4 Lyntog, 866 Damplokomotiver, 340 Motorlokomotiver og -vogne, samt 2495 Personvogne



*Limfjordsbroen ved Aalborg.*

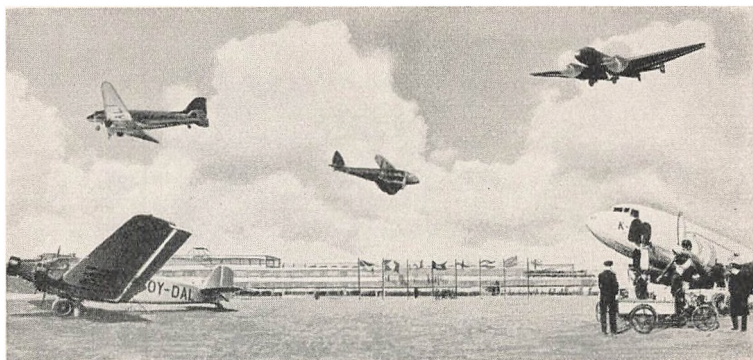
med tilsammen 141.509 Pladser. Hertil kommer saa 863 Post- og Bagagevogne og 25 Færger og Skibe. Sammenlignet med Tallene ved Aarhundredskiftet er det en Forøgelse af Banernes Kapacitet paa flere hundrede Procent, medens Befolkningstilvæksten kun har været 50 %. Naar man samtidig bemærker, at Antallet af Passagerer (Rejser) er steget fra 13 Millioner i 1898 til 55 Millioner i 1936, maa man antage, at det skyldes de forbedrede Rejsebetingelser, der her som allevegne har stimuleret Rejselysten.

Saa er der *Landevejene*. Her vilde en Sammenligning mellem før og nu være ganske urimelig. Moderne Landeveje ligner slet ikke de gamle, hverken i Beskaffenhed, Profil eller Linjeføring. De er skabt af Motortrafiken og er saaledes af temmelig ny Dato. De Hovedlandeveje, vi har, anses af alle Sagkyndige for nogle af de bedste i Verden. Og vi har slet ikke saa faa af dem, som det mange Gange hedder sig. Den samlede Længde af Landeveje og Landevejsgader udgjorde i 1936 7.784 km, hvoraf ganske vist kun knapt 10 % er Cementbeton, altsaa rigtige moderne Bilveje, men Resten dog i god Stand og af udmærket Materiale, nemlig 3.396 km overfladebehandlet Makadamisering, 2.559 km Toplagsfyldning, 775 km Brolægning osv. Hertil kommer Bivejene, der ved sidste samlede Opmaaling i 1928

viste 43.940 km eller over 1 løbende Kilometer for hver Kvadratkilometer af hele Landets Areal. I Forhold til Antallet af Danmarks indregistrerede Motorkøretøjer, der tæller 95.318 Personvogne og Omnibusser, kan det maaske synes lidt smaat med Bilvejene, men de tilfredsstillter dog udmærket den gennemsnitlige Motortrafiks Behov, uden at *alle* Landets landskabelige Idyller endnu er decimeret af Vejkryds og Cementbaand. Naar man faar at vide, at der findes 829 Person-Bilruter i Danmark med en samlet Længde af 21.000 km, der daglig befares af næsten 1200 Vogne med gennemsnitlig 19 Pladser i hver (22.565 Pladser ialt), saa forstaar man jo ogsaa nok, at Vejene maa afgive Betingelser for denne Trafik. De to Ting maa man vist have Lov til at antage regulerer sig selv.

Det samme gør sig i nogen Grad gældende for de indenlandske *Flyveruter*. De udbygges stadig omend langsomt og med skyldigt Hensyn til baade Økonomien og Trafiken indenfor de forholdsvis korte Afstande, der kan blive Tale om. Vi havde ved Udgangen af 1937 ganske vist kun 6 Rutemaskiner, men Antallet af Passagerer fra København til Provinsen eller omvendt var heller ikke mere end 772. Til eller fra Udlandet befordredes derimod 45.076 Personer via Københavns Lufthavn med ca. 14.000 ind- og udgaende Maskiner. Naar den nye Lufthavns Bygningsanlæg om et Aars Tid staar færdigt som vist paa vedføjede Billede, der er konstrueret efter Arkitektens Tegninger med autentiske Maskiner indfotograferet, staar vi tidssvarende rustet som Led i den internationale Ruteflyvning, selv med en hurtigere Udvikling af Lufttrafiken i de kommende Aar end den, der er gaet forud.

Endelig er der den indenrigske *Skibsfart*, indbefattet Passagerfarten paa vore Nabolande. Som saakaldt søfarende Nation har vi naturligvis altid haft store Traditioner at hævde paa dette Omraade, hvad vi da ogsaa i fuldt Maal og efter Omstændighederne har gjort. Men det har nu aldrig været saa meget hvad angaar Passagerfart som rent sømandsmæssigt eller søteknisk. Traditioner med Hensyn til Passagerkomfort og Betjening er af temmelig ny Dato. Det er slet ikke saa mange Aar siden, at ansvarlige Ledere indenfor vort største Dampskibsselskab rent ud erklærede, at Passagertrafik overhovedet ikke interesserede dem. Men set i Relation til den Kursændring og den Udvikling, der senere fandt Sted, skal det indrømmes, at den



*Københavns Lufthavn, som den vil se ud i 1939.*

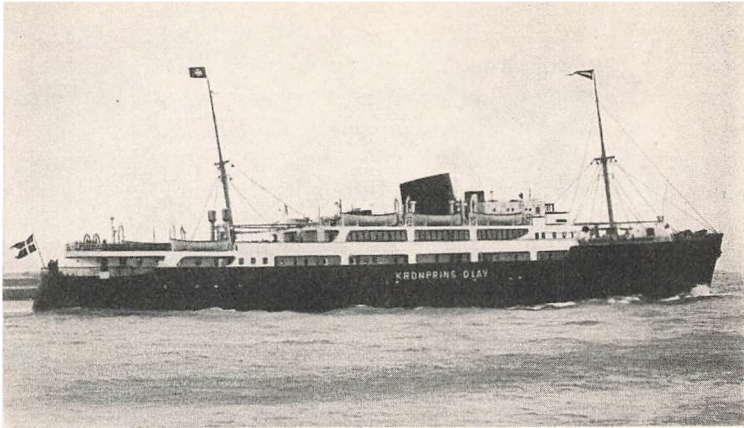
nævnte reserverede Betragtning synes meget gammel og i Virkeligheden er fuldkommen forladt. Den indenrigske Skibsfart raader i Dag over store, komfortable Passagerbaade, der især i Sommertiden søges af et meget stort Publikum, som foretrækker Sejladsen fremfor Jernbanerejsen — rent bortset fra Trafiken paa Bornholm, der jo ikke kan naas paa anden Maade end ad Søvejen. Antallet af Passagerbaade i indenrigs (skandinavisk) Fart var i 1936 67 Motorskibe og 66 Dampskibe. Der foreligger ingen samlet Statistik over, hvormange Rejsende disse Skibe har befordret, heller ikke over Baadenes Alder og Udstyrelse, men det kan siges som almindelig Regel, at Hovedruterne besejles af store tidssvarende Baade, flere af helt moderne Type med Dieselmotorkraft, og at de mindre Ruter betjenes hæderligt.

Naturligvis kan man ikke allevegne i Danmark finde Teknikens sidste Vidundere paa Transportvæsenets Omraade staaende parat til at betjene en enlig Turist. Der er mange morsomme og interessante Steder paa vore talrige Smaaøer, som mange mellem Aar og Dag gør sig den Ulejlighed at besøge, hvor man ikke finder videre Komfort hverken hvad Befordringsmidler eller Hoteller angaar — og heller ikke med Rimelighed kan vente at finde den. Men det er jo Tilfældet i ethvert Land, selv de største Turistlande. Det regnes oven i Købet ofte for en Charme og Tiltrækning mere.

Dog kan det ikke skjules, at der ogsaa findes adskillige *store* Pladser i Danmark, hvor man, efter den Reklame, der gøres

for disse Steder, havde Grund til at vente bedre Forhold, end der findes — og saa stiller Sagen sig jo straks helt anderledes. Det mest primitive finder man sig daarligt i at møde paa et Sted, der i Forvejen har lokket med Bekvemmelighed. Der maa være en vis Norm for Betydningen af Ordene. Rejsende er nu éngang ikke slet saa taalmodige som Papiret. Den primitive Plads opsøger man selv efter Forgodtbefindende og tager da Forholdene, som de er. Men Stedet maa saa ogsaa nøjes med disse Entusiaster, der kommer frivilligt. Det er med andre Ord et Spørgsmaal om Reklamens Takt og Maadehold. Enhver, der har ladet sig lokke af overdreven Turistreklaime og gjort Turen til den ene eller den anden af vore i høj Grad naturskønne Øer i det sydlige Danmark, kan tale med om iøjnefaldende Mangler mange Steder baade hvad angaar Befordring, Skibsindretninger og Hoteller. Naar det slæber af alligevel, er det først og fremmest, fordi det er Sommerdage, og fordi Danskere paa Ferie og i Flok er et fredsommeligt og gemytligt Folkefærd. Enkeltvis skumler de og ærgrer de sig over deres delvis paatagede og delvis paatvungne Ligegladhed. Det er heller ikke Enkeltmandsværk at forandre de bestaaende Forhold, og den ensomme, der har faaet Indignationen Naadegave og udtrykker sig i Fællesskabets Interesse, risikerer let at faa heftet Betegnelsen Kværlant paa sig og bliver klemt mellem de humørfyldtes Skjolde, som ikke vil have deres Ferie ødelagt ved at se Sandheden i Øjnene! Lad saa være, at de *indenlandske* Turister maaske kan have betinget Ret i at vise Tolerance overfor de mange større og mindre Kalamiteter under Rejse og Ophold i forholdsvis af-sides Egne af Danmark (det gælder bl. a. flere af de mindre Limfjordsbyer, visse Steder paa Als og andre fra Naturens Haand rigt udstyrede Landsdele, der trækker mange Turister til sig). Noget andet er, at man ikke kan forlange den samme Overbærenhed af de *fremmede*, og at man aldrig burde lokke dem til at gøre de triste Erfaringer. Saadan set er Landet stort nok til, at vi kunde beholde lidt for os selv. Man tvinger dog heller ikke sin Gæst til at se ethvert Rum i sit Hus eller sin Lejlighed lige til Pulterkammeret, om der saa er aldrig saa smuk en Udsigt fra Tagvinduet.

Med den relativt høje Boligstandard, som Danmark har faaet navnlig i de sidste 20—25 Aar, er der selvfølgelig ogsaa stillet forøgede Krav til den almindelige Hotelkomfort her i Landet.



*M/S. Kronprins Olav. 1938. København—Oslo Ruten.*

Disse to Ting plejer naturligt at følges nogenlunde ad. Det er jo indlysende, at jo højere den almindelige Boligkultur staar, jo større bliver Kravet til Hotellerne. Man rejser ikke ud paa en Lystrejse for at faa det ringere end hjemme. Det er forøvrigt ogsaa et kendt Paradoks, at jo daarligere Folk er vant til daglig hjemme, jo større Fordringer stiller de ude.

I Modsætning til 90-ernes Danmark, hvor Badeværelser og Centralvarme var en saa godt som ukendt Luksus, elektrisk Lys en Sjældenhed og W. C. en Sensation, er de to sidst nævnte Installationer nu gennemført i Hjemmene over store Dele af Danmark. Af samtlige danske Kommuner noget over 608,000 Lejligheder har næsten 27 % Badeindretninger, 120,000 har varmt Vand, 134,000 har Centralvarme og ikke mindre end henved 68 % af dem alle har W. C. Efter dette vil man altsaa kunne forstaa, at Indehaverne af mere eller mindre moderniserede Lejligheder maa savne deres daglige Bekvemmeligheder, naar de paa Rejse kommer ind paa et Hotel, der ikke raader over noget tilsvarende i den Udstrækning, det er nødvendigt for at tilfredsstille Gæsterne.

Ser man bort fra de nye og moderniserede Hoteller i København og i Provinsen, bliver der dog Hoteller tilbage, som endnu ikke svarer til den almindelige Boligstandard i Landet. Naar Hotelforholdene f. Eks. i Sverige er væsentlig og iøjnefaldende



bedre end her, skyldes det utvivlsomt, at den almindelige Boligstandard dér ogsaa ligger højere end her.

Men Hotelspørgsmaalet er som Helhed en vanskelig Sag, men tillige et meget vigtigt Emne indenfor den danske Turistbevægelse.

Skønt Forholdene naturligvis har ændret sig betydeligt i den rigtige Retning siden Foreningens Start, er der vedblivende et godt Stykke Vej fra den usminkede Virkelighed til det forønskede Maal, saa for den Sags Skyld kan Spørgsmaalet godt blive staaende paa Dagsordenen. Det er stadig ikke tilfredsstillende løst. Der har været Forslag fremme til en rationel Løsning, bl. a. lettere Adgang til Kredit, Hotelbanker, kollektiv Drift o. s. v., men ingen af dem er endnu gennemført paa tilfredsstillende Maade. Særligt ved mange Badesteder maa det vistnok erkendes, at Hotelforholdene endnu lider under adskillig Brist, men ogsaa her er der dog i de senere Aar gennemført adskillige Forbedringer i saa stor Udstrækning, som Rentabiliteten tillader, men det maa jo ogsaa erindres, at den korte Turistsæson i høj Grad vanskeliggør en rationel Løsning af Spørgsmaalet paa disse Steder.

Indenfor dansk Rejse- og Turistliv er der — foruden Udviklingen af de store Motor-Organisationers omfattende Medlems-Service Landet over — i de senere Aar skabt en Del, som især tager Sigte paa den ferierende Ungdoms Opholdsbetingelser.

»Skolerejsehjemmene« er allerede en forholdsvis gammel Institution, idet den begyndte sin Virksomhed for henved 15 Aar siden. I disse Aar har vandrende eller cyklende Skoleelever med deres Lærere kunnet farte gennem Danmark i deres Ferier og indenfor overkommelige Afstande og Dagsmarcher finde Husly for Natten i Skolerejsehjemmene. Det er en idealistisk Bevægelse, som Offentligheden ikke faar stort at vide om, men som ikke desto mindre støt og sikkert vokser fra Aar til Aar, hovedsagelig baaret frem af Skolefolkernes uegennyttige Bestræbelser og den fordelagtige Omtale, der gaar fra Mund til Mund og fra Hjem til Hjem. I 1937 udsendtes der 80 Hold med ialt 1600 Deltagere i disse Rejser.

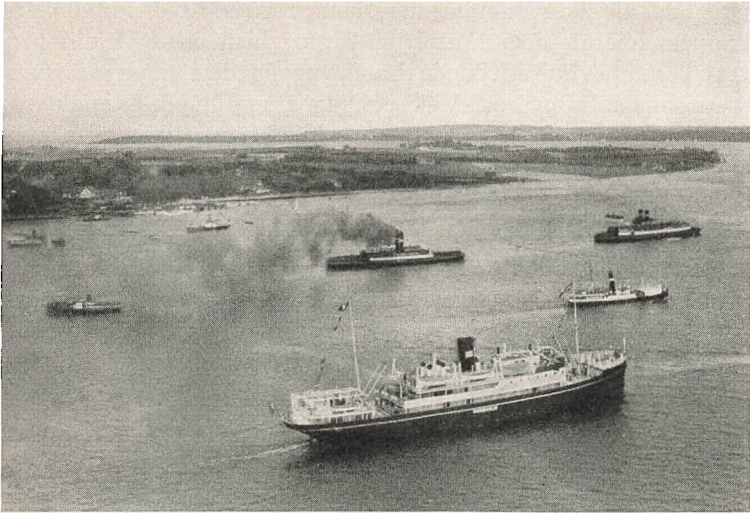
Af andre Nydannelser skal nævnes »Vandrebevægelsen«, der udgik fra Tyskland, hvor den startedes i 1909, og fik Fodfæste i Danmark i »Dansk Vandrelaug«, som blev stiftet i 1930. Denne Forening, der allerede tæller henved 40.000 Medlemmer,



*Aarhus Havn.*

har i Samarbejde med »Herbergsringen« virket for Oprettelsen af de saakaldte Vandrehjem, som allerede nu findes i et Antal af 190 fordelt over hele Landet, flere af vore Smaaøer endda ikke undtaget. Ethvert Medlem af »Dansk Vandrelaug« kan her mod Forevisning af Medlemskort faa Nattelegi for 50 Øre. Det er naturligvis et Natteleje uden synderlig Komfort, men »Hjemmene«, der dels er indrettede i Skoler og Forsamlingshuse, dels bestaar af selvstændige Hytter, Træhuse og Smaavillaer, er overalt nette og velholdte. Og da det for det meste drejer sig om unge Mennesker paa Tur, tilfods eller paa Cykle, saa spiller Udstyret ikke større Rolle.

Ogsaa i Forbindelse med Udlandet har Vandrebvægelsen stor Betydning. Der bestaar et livligt Samarbejde mellem »Dansk Vandrelaug« og de tilsvarende Foreninger i Udlandet. Ikke alene arrangeres der gensidige billige Fællesrejser, men de enkelte Medlemmer af forskellig Nationalitet har ogsaa gensidig Adgang til Vandrehjemmene i de forskellige Lande. I Tyskland findes der 2400 saadanne Hjem, hvortil det danske Medlemskort er Legitimation, i England 200 osv., i Skotland, Belgien, Holland, Frankrig, Schweiz, Østrig, Letland, Norge og Sverige; i Danmark, som nævnt, foreløbig 190. Gennem et særligt Udenlandsudvalg agiteres der energisk for Fællesrejser til Danmark, til Gengæld for de mange, der allerede har fundet Sted af dan-



*Rutebaade i Øresund.*

ske Vandrehold i fremmede Lande. Der er saaledes allerede udgaaet Indbydelse til to 14-Dagesture i Danmark for Englændere i Sommeren 1938, der siges at være fuldtegnede. Betydningen af saadanne Rejser kan næppe overvurdes, da det er en almindelig anerkendt Iagttagelse, at ingen Aldersklasse af Turister er saa modtagelig for blivende Indtryk som Ungdommen. Af de danske Vandrehjems næsten 200.000 registrerede Natgæster i 1937 var de 22.047 Udlændinge. Det er Tal, der taler for sig selv.

Saaledes staar altsaa i store Træk Danmark rustet til at modtage, befordre og forpleje sine Turister, fremmede saavel som hjemlige —: med udmærkede Baner og Togforbindelser, med moderne Biler og Landeveje, med Førsteklasses Færger og komfortable Skibe paa Hovedruterne og med jævntgode Hoteller plus enkelte første Rangs samt et livligt voksende Vandrehjemssystem for den fordringsløse, men rejselystne Ungdom. Nærmere Fuldkommenheden er der visse Tegn paa, at vi ikke foreløbig kan komme.

Hvad Attraktionerne, de primære Forudsætninger for et Fremmedbesøg, angaar, saa er det nu som før Havet og Landets blide Natur, dets sunde Klima og den skønne, men korte Som-

mer med de lyse Nætter, der danner Grundlaget. Fremdeles Landets Kultur, dets Fortidsminder og historiske Traditioner, dets berømte, højtudviklede Landbrug og dets moderne industrielle Frembringelser. Videre Danmarks ret enestaaende sociale Forhold, dets mønsterværdige Skole- og Biblioteksvæsen, dets Kunst og sidst men ikke mindst dets Videnskab.

Paa alle de kulturelle Omraader staar Danmark højere og paa et mere rationelt udviklet Niveau end for 50 Aar siden. Undtages maa maaske lige Kunsten, der i de sidste Decennier ikke har frembragt videre af blot europæisk Format eller Interesse udover Kaj Niensens Værker, der i hvert Fald nyder europæisk Berømmelse. Til Gengæld har dansk Videnskab fejret Verdens triumfer, og dansk Kunstindustri har, som en Slags Erstatning for den rene Kunsts manglende Ydelser, erobret sig en Plads i Udlandets Bevidsthed, som den af gode Grunde, som før paa vist, ikke kunde indtage for et halvt Aarhundrede siden.

Det er dog ikke mere Porcelænet alene, der saa effektivt repræsenterer dansk Kunstindustri ude i Verden. Det har faaet Konkurrenter, eller Forbundsfæller om man vil, i flere andre kunstindustrielle Frembringelser, først og fremmest i Sølv. Det er bemærkelsesværdigt, at den Anseelse dansk, kunstforarbejdet Sølv nyder i Verden, hovedsagelig skyldes en enkelt Kunstner, nemlig Sølvsmeden *Georg Jensen*. Fra han i 1905 startede sin beskedne Virksomhed, der voksede saa hurtigt, og til han døde i 1935, grundlagde han Verdensberømmelsen for sig og sit Firma. I Dag er hans Navn saavel som de af ham skabte Arbejder, der endnu fremstilles efter hans Tegninger og Modeller, kendt paa begge Sider af Atlanterhavet, og hans originale Stykker findes paa Verdensmuseerne Side om Side med Den kongelige Porcelainsfabriks og Bing & Grøndahls historiske og moderne Piecer i Porcelain eller Stentøj, der er signerede med saa gode, danske Kunstnernavne som Jais Nielsen, Knud Kyhn, Jean Gauguin, Gerhard Henning og flere.

Saaledes har den danske Kunstindustri hævdet sin Plads i Spidsen for den mere iøjnefaldende og populære Propaganda for Danmark i det fremmede, nu som den Gang den indirekte Turistreklames Alfa og Omega.

Og saaledes sluttet Ringen i dette Forsøg paa at indkredse et Tidsomraade indenfor den danske Turistbevægelse.

DANSKE TURISTORGANISATIONER  
1888 — 1938

---

# DANSKE TURISTORGANISATIONER

1888—1938.

Den 25. Oktober 1888 nedsattes en Komité til Stiftelse af en Turistforening for Danmark. Komiteens Formand var Lensgreve *Mogens-Krag-Juel-Vind-Frijs*.

Efter et Par Maaneders Forløb konstitueredes Foreningen under Navnet »Den danske Turistforening«.

1888—95: Formand: Lensgreve *F. Raben-Levetzau*.

I 1895 var Medlemstallet over hele Landet ca. 1400.

I denne Periode oprettedes en lokal Turistforening i Vejle (1893).

1895—1906:

Formand: Kammerherre *C. C. v. Krogh*.

I denne Periode oprettedes Filialforeninger i:

Faaborg (1895), Rønne (1895), Kolding (1895), Skanderborg (1895), Korsør (1897), Skelskør (1904),

og selvstændige lokale Foreninger i:

Aarhus (1897), Hobro (1897), Mariager (1897), Nyborg (1899), Silkeborg (1899), Ribe (1899), Svendborg (1900), Fredericia (1902), Sæby (1902), Assens (1903), Randers (1905).

I 1905 sammensluttes de lokale jyske Foreninger i »Samvirkende jyske Turistforeninger«.

I 1906 havde Organisationen godt 2500 Medlemmer.

1906—1912:

I Oktober skabtes en ny Ordning i Organisationernes Forhold, hvorved Foreningen deltes i 3 Afdelinger med en fælles Præsident.

Præsident: Admiral *Victor Hansen*.

1) Sjællandske Afdeling. Formand: Direktør *Jul. Schiøtt* (1906—10), Etatsraad *Henningsen* (1910—12).

2) Fynske Afdeling. Formand: Lensgreve *A. Berner-Schilden-Holsten* (1906—16), Redaktør *Jul. Eilersgaard* (1916—22).

3) Samvirkende jyske Turistforeninger. Fmd.: Læge *A. H. Winge*.

I Tidsrummet 1906—12 oprettedes lokale Foreninger i:

Frederiksværk (1906), Ebeltoft-Mols (1906), Frederikshavn (1906), Holstebro (1906), Odense (1906), Skagen (1906), Thisted (1906), Viborg (1906), Gudhjem (1907), Horsens (1907), Ry (1907), Møn (1908), Middelfart (1908), Kerteminde (1908), Nykøbing F. (1908), Hillerød (1909), Køge (1909), Roskilde (1909), Tisvilde (1910), Gilleleje (1911), Helsingør (1911), Skelskør (1911), Langeland (1911), Aalborg (1912), Ringkøbing (1912).

1912—1913:

Præsident: Etatsraad *Henningsen*.

1912 stiftedes »Foreningen til Fremme af Turistbesøget i København«.

Formand: ORS. *Axel Olsen*.

1913 udvidedes denne Forening under Navnet »Landsforeningen til Fremme af Turistbesøget i Danmark«.

1913 oprettedes indenfor »Den danske Turistforening« en Afdeling for København med Professor *Karl Larsen* som Formand.

#### 1913—1922:

Den danske Turistforening fortsatte, med Professor *Karl Larsen* som Formand.

I den sjællandske Afdeling blev Boghandler *Jens Møller*, Helsingør, Formand (1913—20) og derefter Borgmester *Zahlmann*, Hillerød, (1920—24).

I denne Periode oprettedes lokale Foreninger i:

Faxe Ladeplads (1913), Næstved (1914), Vordingborg (1914), Bornholm (1914), Grenaa (1915), Nykøbing S. (1916), Hjørring (1919), Aabenraa (1920), Sønderborg (1920), Tønder (1921), Haderslev (1921), Esbjerg—Fanø (1922), Lemvig (1922).

1922 konstituerede den fynske Afdeling sig som en Organisation i Lighed med den jyske under Navnet »De samvirkende Turistforeninger i Fyns Stift«, senere ændret til »Samvirkende fynske Turistforeninger«.

#### 1923—1935:

Den 30. Januar oprettedes »Turistforeningen for Danmark« ved en Sammenslutning af »Den danske Turistforening« og »Landsforeningen til Fremme af Turistbesøget i Danmark«. Den nye Organisation kom til at bestaa af 4 Afdelinger som hidtil og lededes af et Præsidium og en Hovedbestyrelse.

Medlemstallet i 1923 var for hele Landet ca. 4000.

*Præsidenter i »Turistforeningen for Danmark«:*

Kammerherre *M. J. C. T. Clan* (1923—32).

Stiftamtmand, Kammerherre *V. Haarløv* (1923—31).

Landstingsmand *J. Stensballe* (1923—27).

Afdelingschef *Im. Nansen* (1932—34).

Læge *A. H. Winge* (1931—35).

Konsul *Valdemar Hansen* (1928—32).

*Medlemmer af Hovedbestyrelsen:*

Greve *Ahlefeldt-Laurvig*, Formand for den kbh. Afd. (1923—24)

Afdelingschef *Im. Nansen*, valgt af den kbh. Afd. (1923—24).

Direktør *P. Wunsch*, valgt af den kbh. Afd. (1923—35).

Konsul *Erik Andersen*, Formand for den kbh. Afd. (1924—35)

ORS. *Axel Olsen*, valgt af den kbh. Afd. (1924—35).

*Formændene for den sjællandske Afdeling:*

Borgmester *Zahlmann*, Hillerød (1923—24).

Driftsbestyrer *Schwensen*, Helsingør (1924—25).

Overlærer *T. Bang*, Nykøbing F. (1925—27).

Amtmand *O. Koefoed*, Rønne (1927—29).

Grosserer *E. L. Demuth*, Næstved (1929—32).

Godsekspeditør *L. Engelstoft*, Køge (1932—35).  
samt  
Arkitekt *M. J. Erlangsen*, Korsør (1933—37).\*

Formanden for den fynske Afdeling:  
Redaktør *A. Nordahl-Petersen* (1923—35).

Formændene for Samv. jyske Turistforeninger:  
Seminarieforstander *Skat Rørdam* (1923—25).  
Kantor *Chr. Hansen Larsen* (1926—35).  
samt  
Redaktør *Sophus Sørensen* (1929—35).\*\*)

I denne Periode oprettedes lokale Foreninger i:

Rønne (1923), Ærøskøbing (1923), Rødding—Gram (1923), Sønderborg (1923), Flensborg Fjord (1924), Morsø (1924), Hundested (1925), Rødby (1925), Sorø (1925), Vestfyn (1925), Nordborg (1925 — senere ophævet), Amager (1926 — tidl. Dragør), Frederikssund (1926), Præstø (1926), Odsherrød (1926), Stevns (1926), Læsø (1926 — senere ophævet), Tønder (1926), Nysted (1927), Bogense (1927), Marstal (1927), Jels (1927), Hadsund (1927), Løkken (1927), Samsø (1927), Struer (1927), Varde (1927), Herning (1928), Kalundborg (1929), Rødvig (1929 — tidl. Stevns), Stubbekøbing (1929), Holbæk (1930), Måribo (1930), Nakskov (1930), Ringsted (1930), Slagelse (1930), Løgstør (1930), Skive (1930), Christiansfeld (1931), Jyderup (1932), Saksø (1932), Hirtshals (1932), Haslev (1933), Farum (1933), Tølløse (1933), Broager (1933), Taasinge (1933), Odder (1933), Strib (1934), Graasten (1934), Hammel (1934).

1930 antager Sjællandske Afdeling Navnet »De samvirkende sjællandske Turistforeninger«, senere ændret til »Samvirkende Turistforeninger i Provinserne Øst for Storebælt«.

1935 var Medlemstallet for hele Landet ca. 17000.

1935—1938:

Den 31. Maj 1934 nedsatte Udenrigsministeriet et Udvalg med Kontorchef *A. J. Poulsen* som Formand til Overvejelse af Danmarks Turistpropaganda i Udlandet.

Udvalget afgav Betænkning den 11. December s. A., og i Henhold til denne vedtoges det i Foraaret 1935 at reorganisere Turistforeningen for Danmark, hvorefter den fik sin nuværende Form.

Fra 1935 er oprettet lokale Foreninger i:

Fjerritslev (1935), Hadsten (1935), Højer (1935), Nørresundby (1935), Skjern (1935), Tikøb Kommune (1936), Juelsminde (1936), Kalvehave (1937), Aars (1937), Nibe (1937), Rømmø (1937).

Det samlede Medlemstal for hele Landet var ved Begyndelsen af 1938 ca. 24.000.

---

\*) og \*\*) indvalgte i Hovedbestyrelsen i Henhold til Lovændring af 21/5 1929.



BILLEDER FRA  
DANSKE BYER OG EGNE

---

*Med den Række Billeder, som her bringes, er det ikke Meningen at give en Oversigt over de danske Seværdigheder, som mest søges af Turister. Det er derimod et Forsøg paa at gengive karakteristiske Træk af dansk Natur og Bebyggelse i vore Dage.*

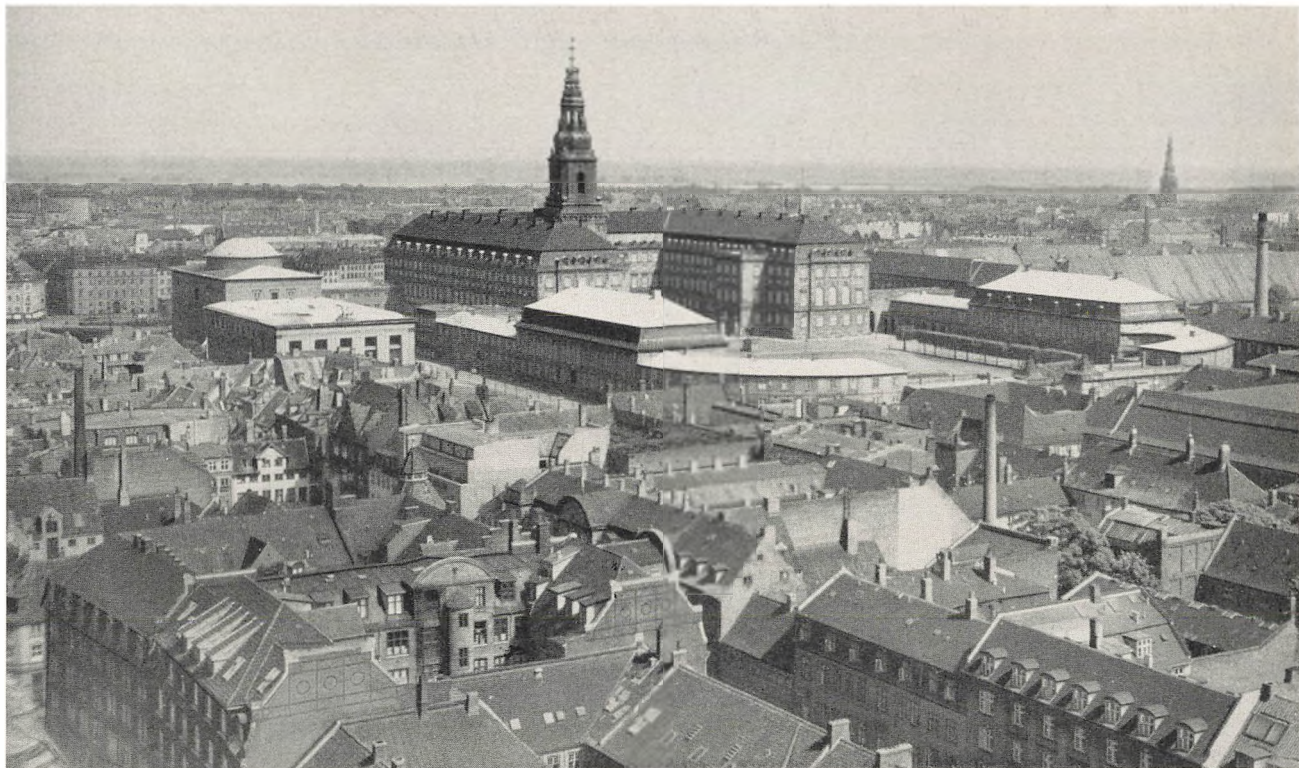
*Det er Billeder — for en stor Del ikke tidligere offentliggjorte — fra Jylland og fra Øerne, fra By og Land, gennem hvilke Læserne skulde faa et Indtryk af Danmarks mangeartede Natur og Kultur, for at de derigennem kunde faa Lyst til at lære ogsaa nye Egne af vort Land at kende.*

---



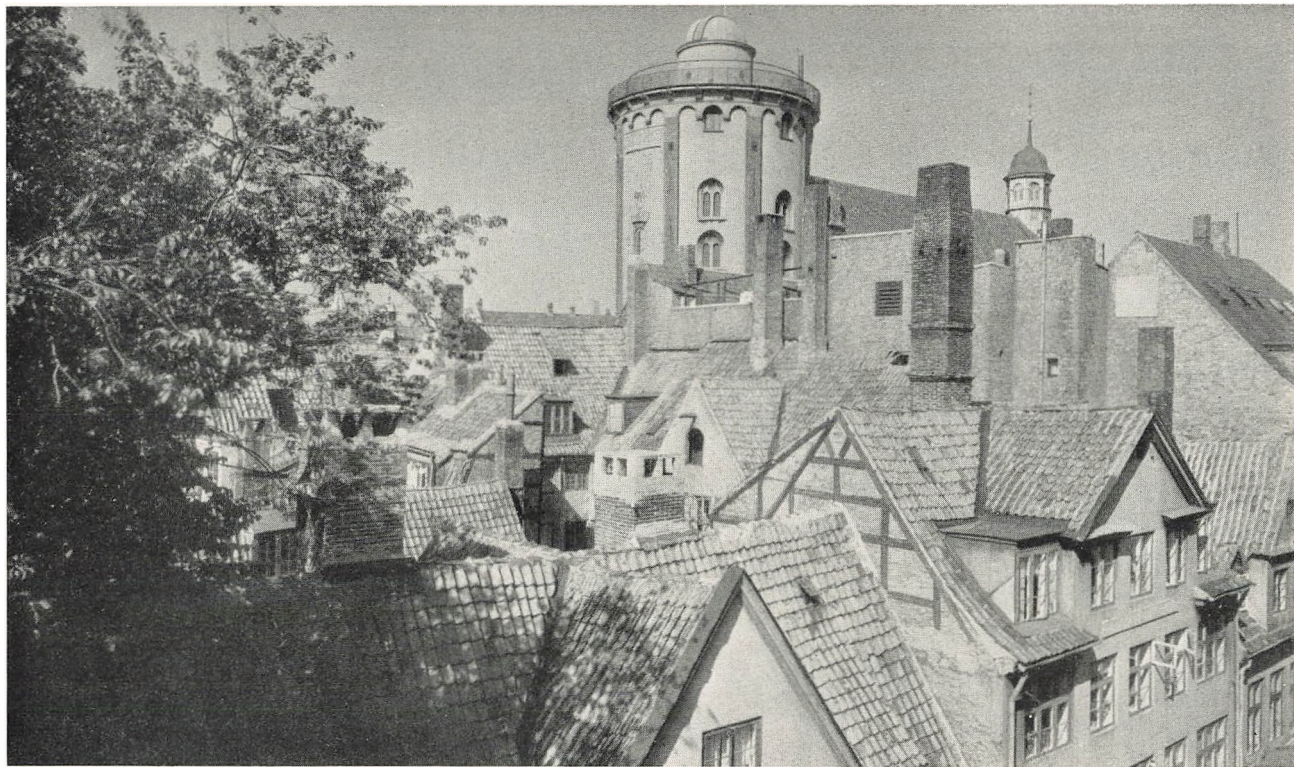
*Indsejlingen til København med Lystbaadehavnen ved Langelinie.*

*Wenck fot.*



*Udsigt over en Del af København med Christiansborg i Midterpartiet.*

*Københavns Foto-Service.*



*København. — Udsigt over en Del af det gamle Kræfter omkring Rundetaarn.*

*Jonals Co. fot.*



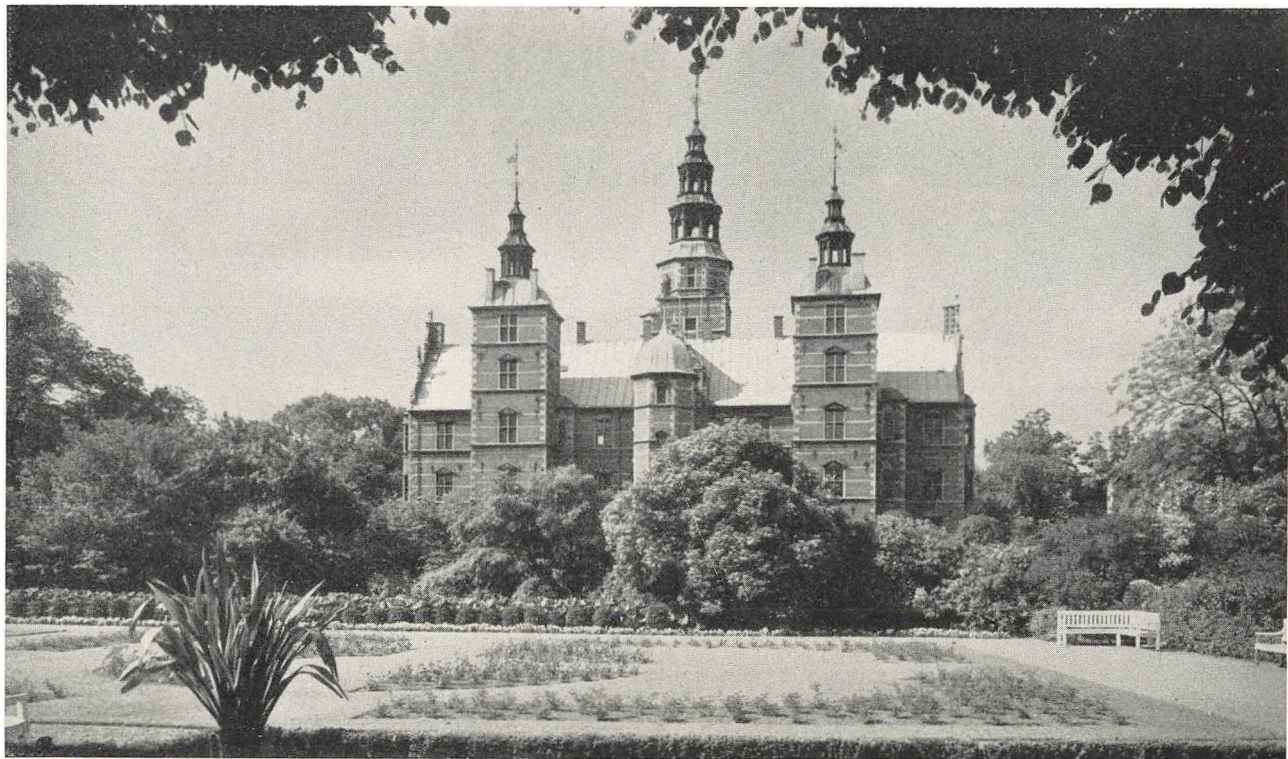
*København. — Frederiksbolms Kanal med Thorvaldsens Museum i Forgrunden.*

*Wenck for.*



*København. — Nye Bygninger i Torvegade paa Christianshavn.*

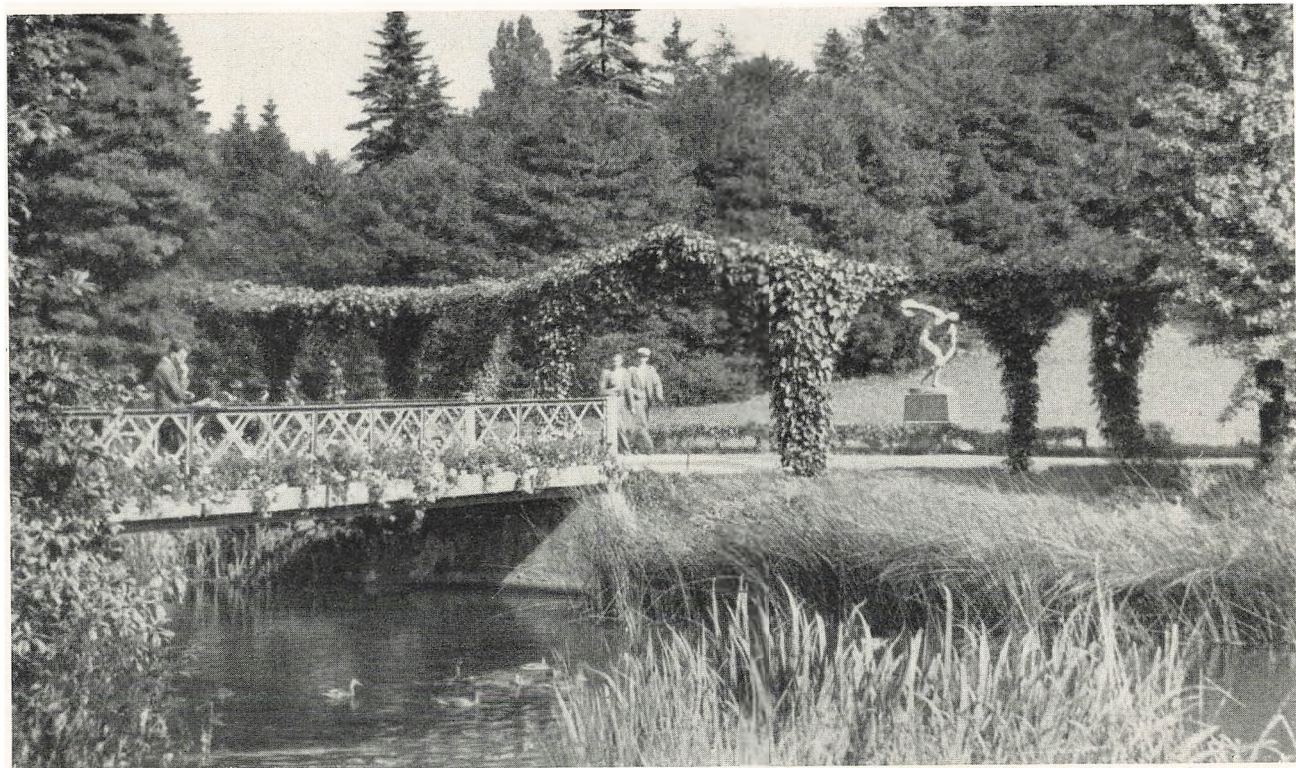
*Wenck. fot.*



*København. — Rosenborg Slot. Opført af Christian IV 1606—1634.*

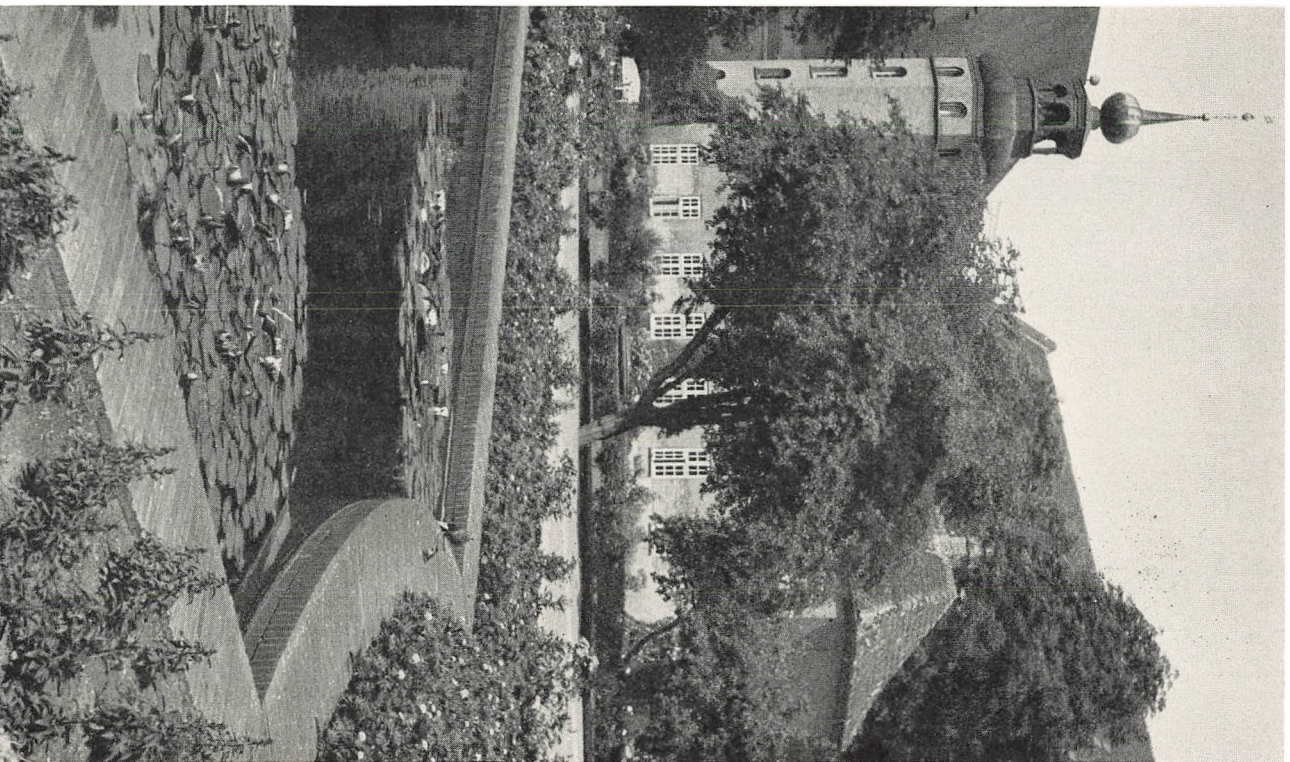
*Guldbrandsen fot.*





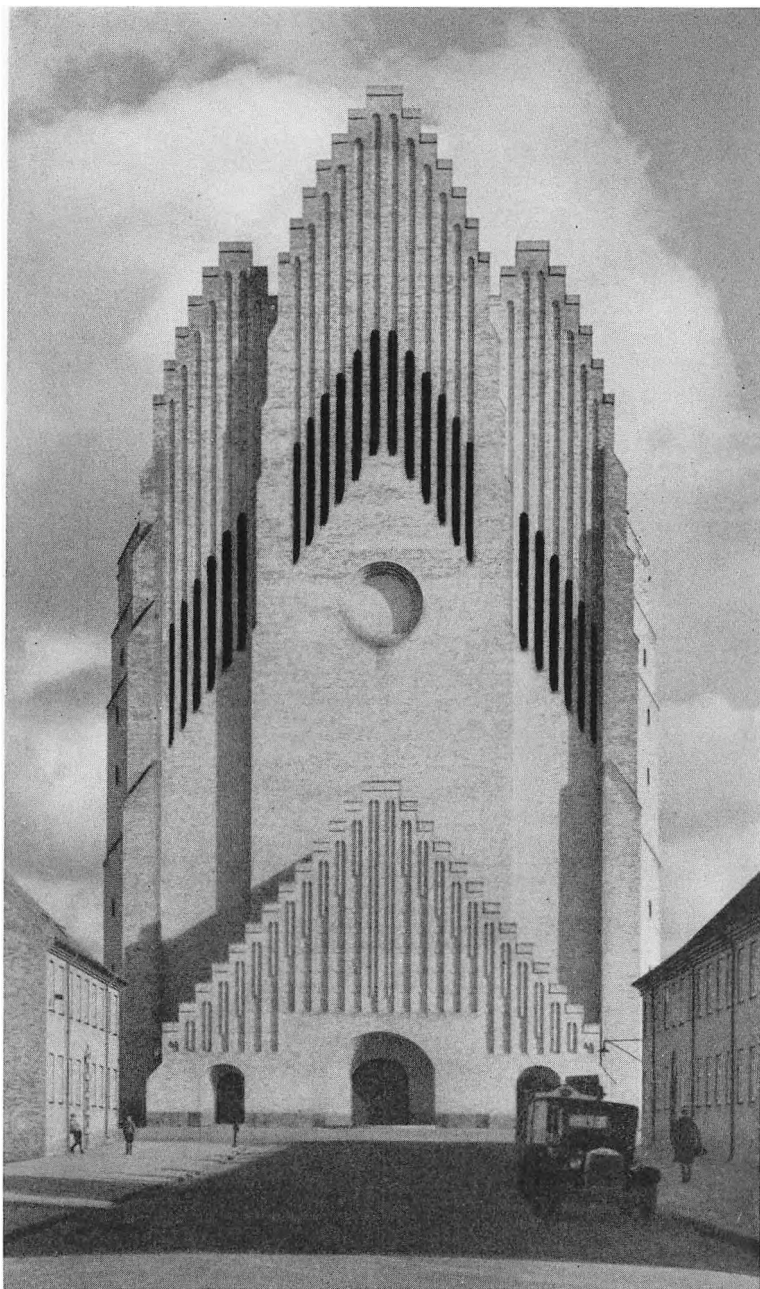
*København. — Parti fra Botanisk Have.*

*Wenck fot.*

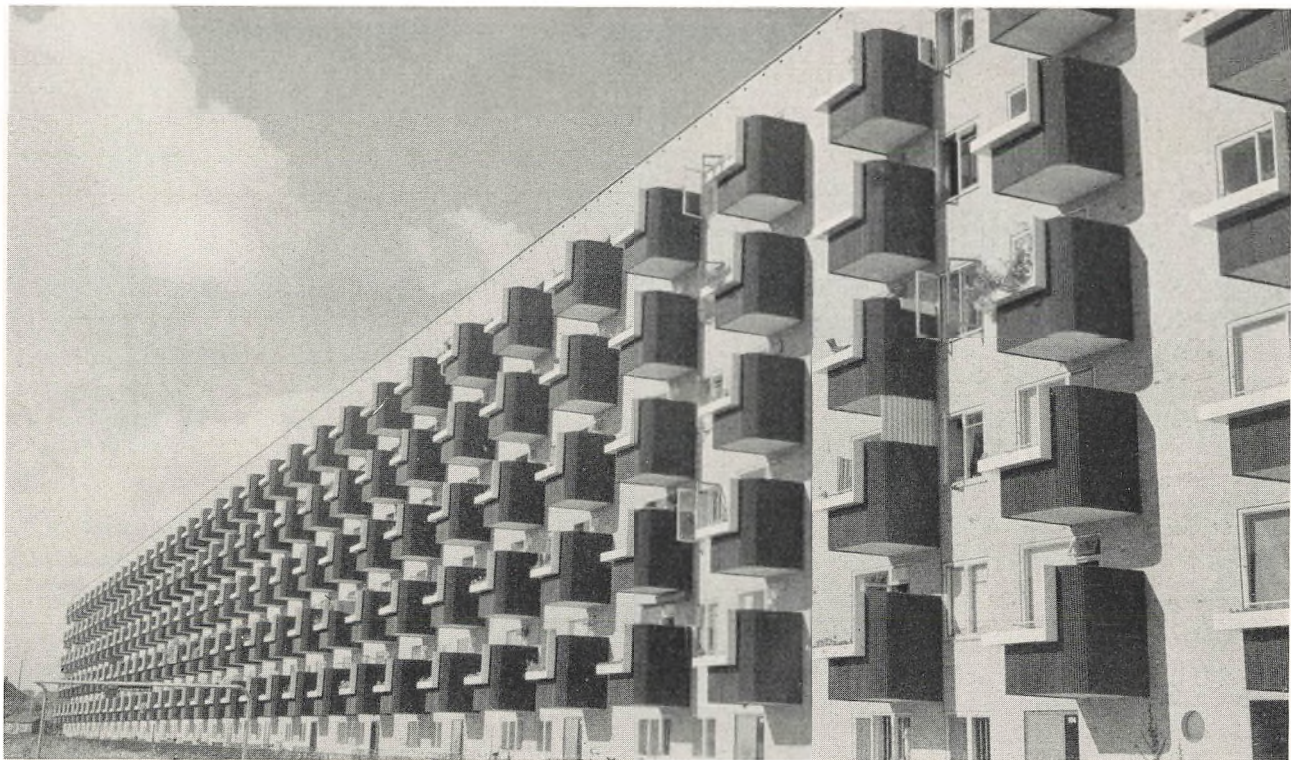


*København. — Anlægget ved Det kgl. Bibliotek.*

*Jonck Co.-for.*

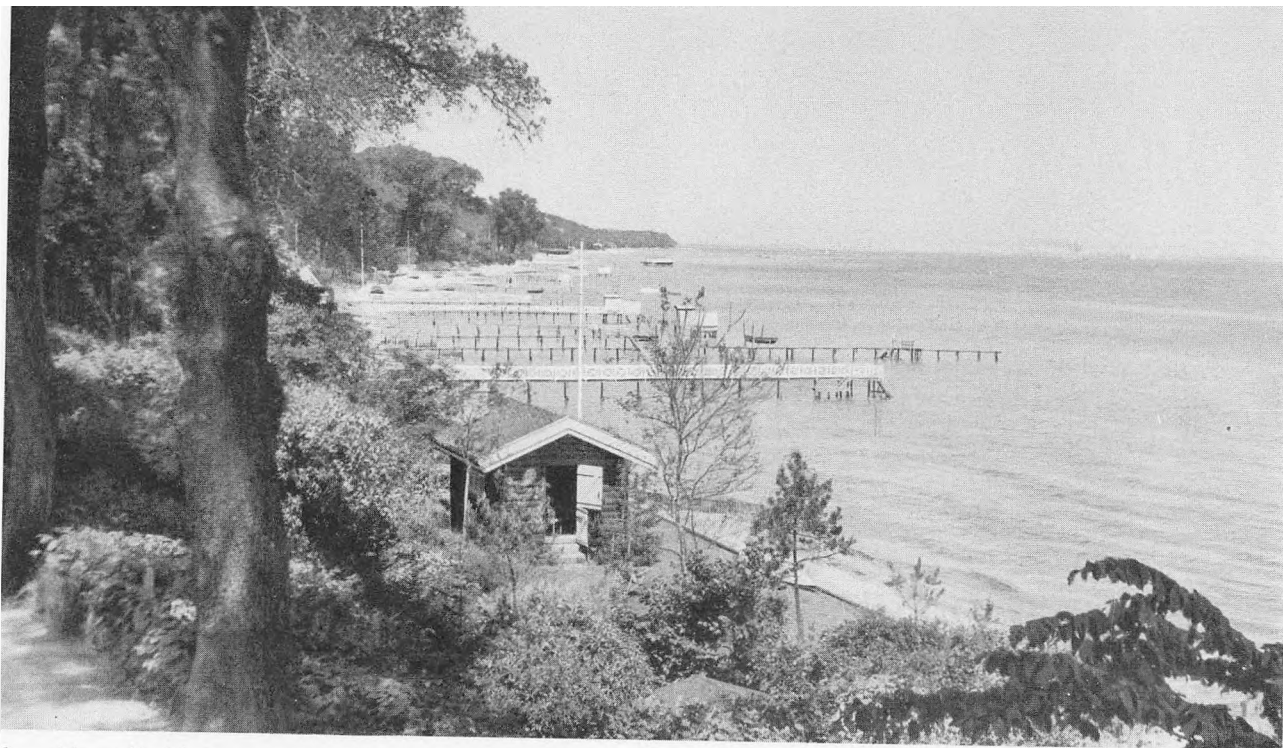


København. — Grundtvigskirken paa Bispebjerg.  
Endnu ikke fuldført.



*København. — Storgaarden, Bispebjerg, opført 1935.  
Længste Beboelsesbygning i Danmark.*

*Københavns Foto-Service.*



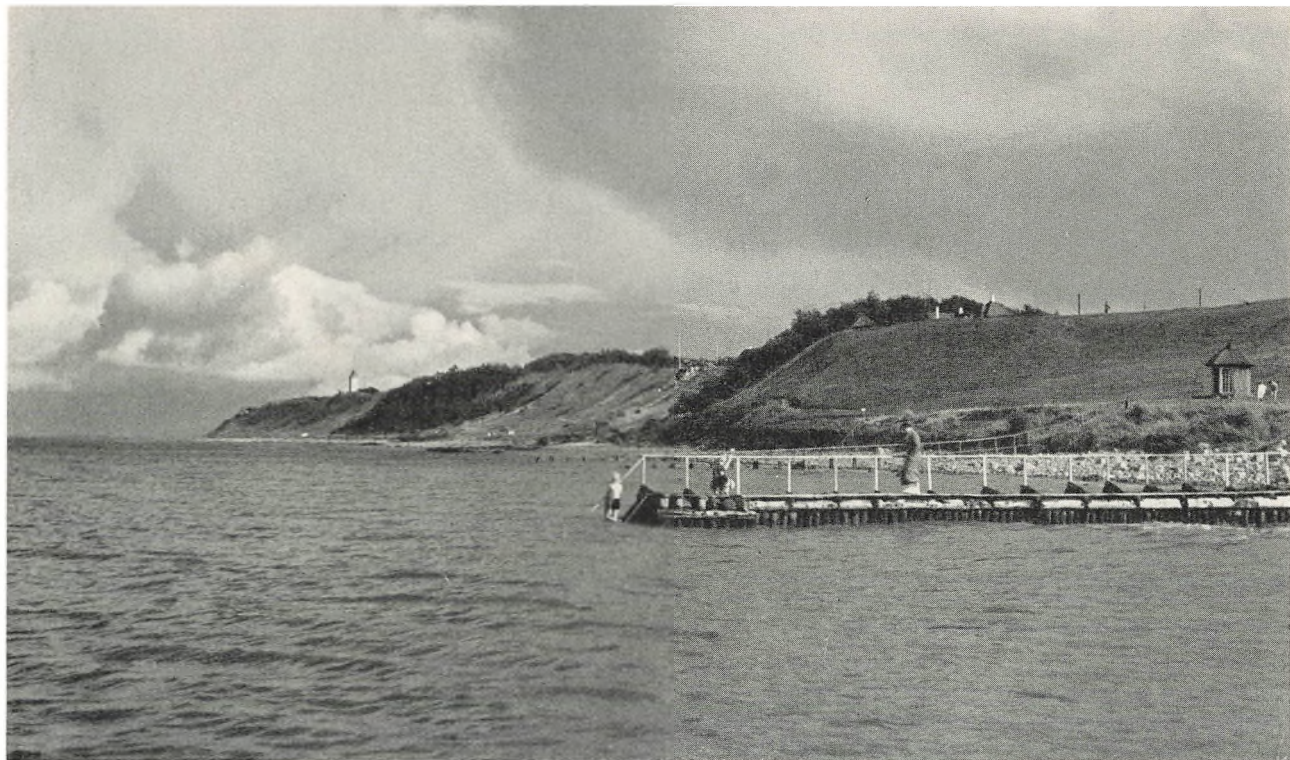
*Øresundskysten Nord for Klampenborg.*

*S. Türck fot.*



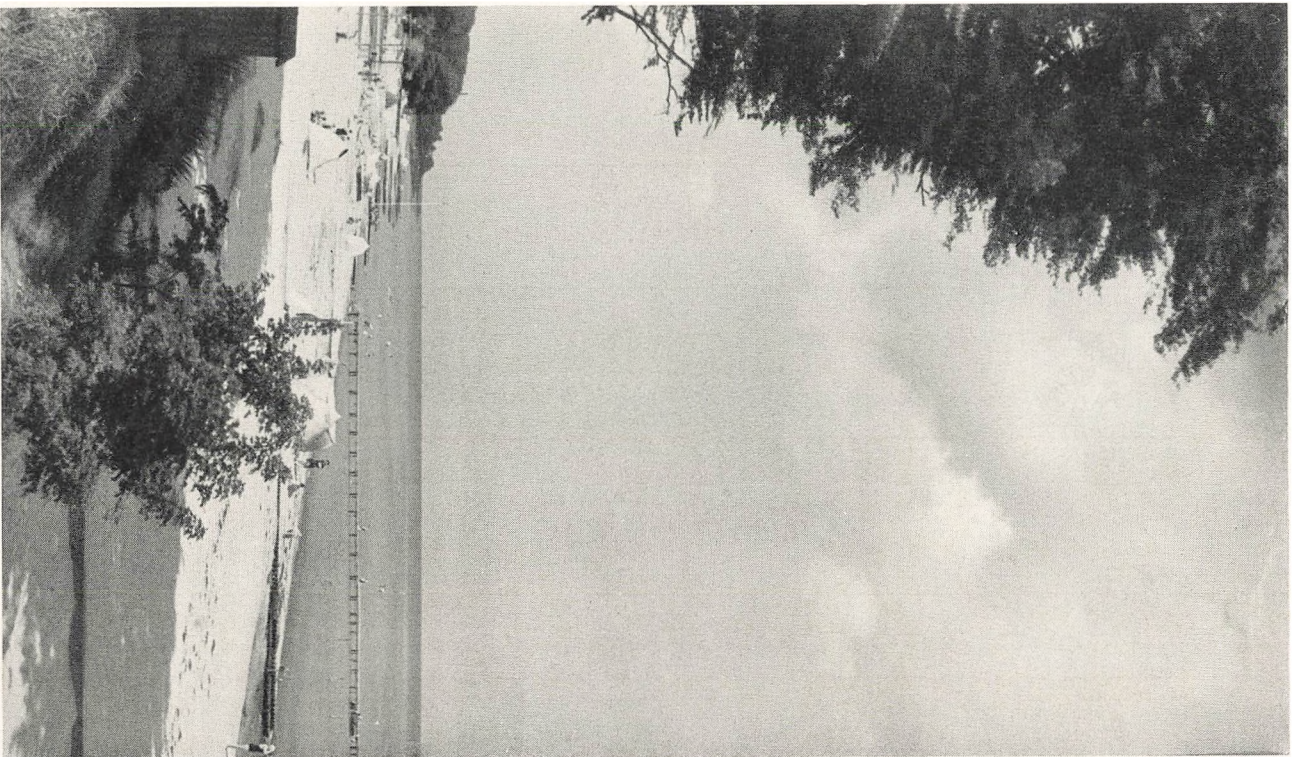
*Kronborg Slot, opført i det 16. Aarhundrede.*

*S. Türck fot.*



*Strandbakkerne ved Gilleleje. I Baggrunden Gilleleje Fyr.*

*Jonals Co. fot.*



*Badermanden ved Julebælt.*

*Jonahs Co.-foto.*





*Den gamle Allé ved Hillerød.*



*Landerejen ved Frederiksdal.*

*S. Türk fot.*



*Mølleaaen ved Kilden.*

*S. Thürk fot.*

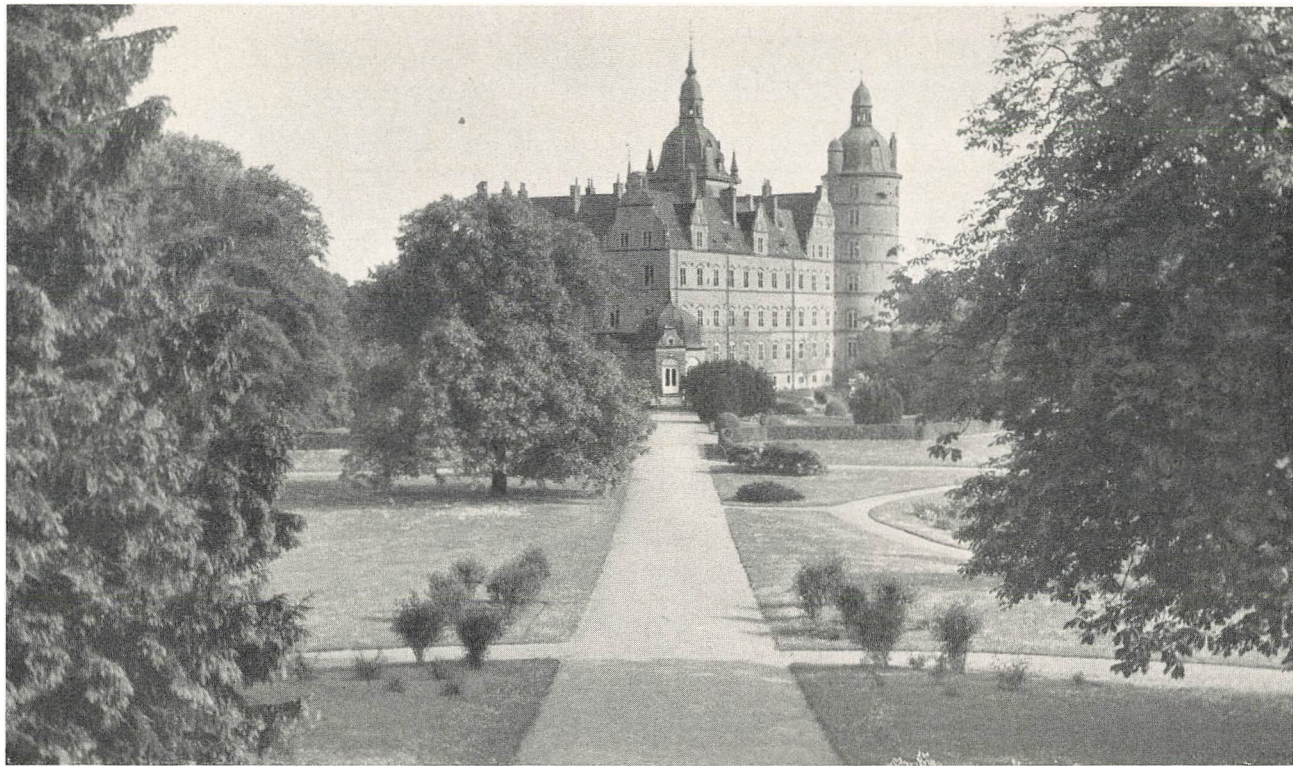


*Gammel Gade i Dragør, Fiskerbyen på Amagers Østkyst.*

*Jonals Co. fot.*



*Kirkestræde i Køge.*



*Vallø Slot ved Køge. Genopbygget efter Brand i 1893.*

*S. Türck fot.*



*Den gamle Mølle ved Fedgaarden ved Fakse.*

*Jonas Co. fot.*



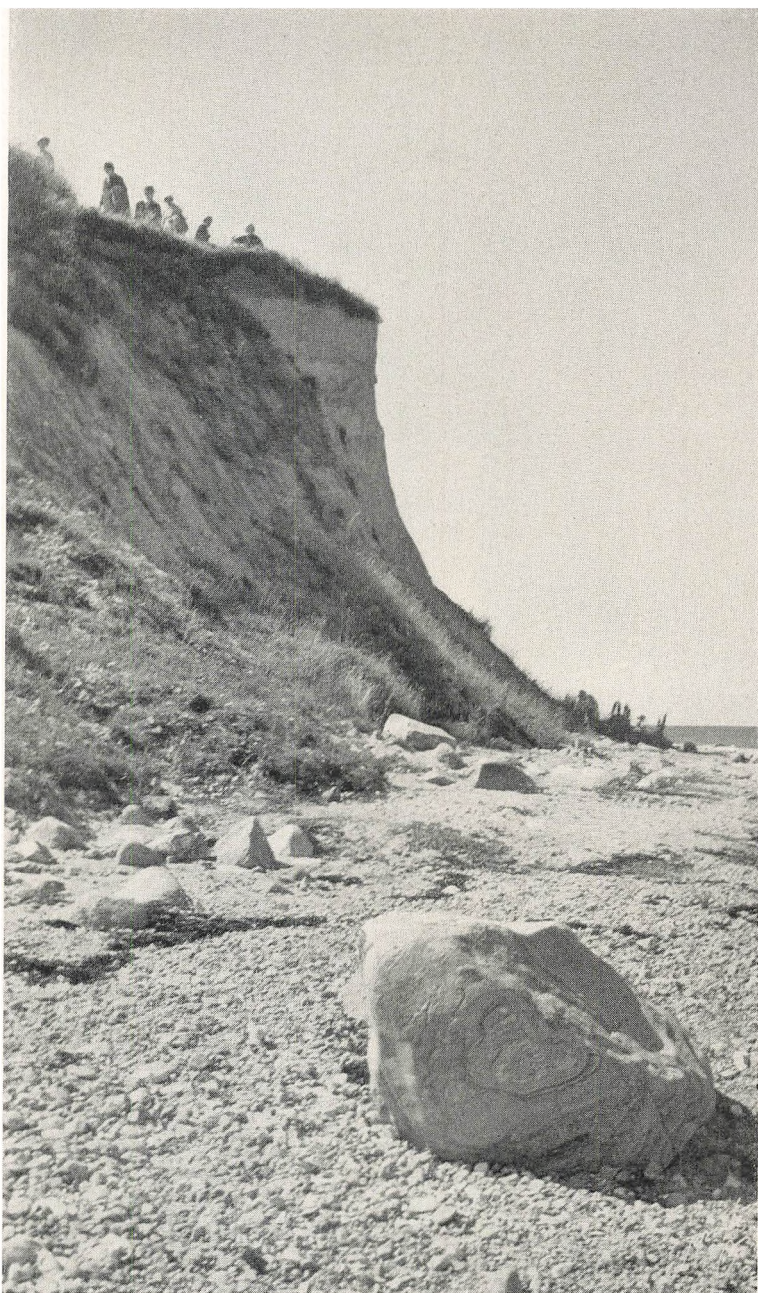
*Høstlandskab fra Egnen mellem Roskilde og Holbæk.*





*Dragsholm Slot set fra Parken. Stammer fra Middelalderen. Flere Gange ombygget.*

*Jonals Co. fot.*

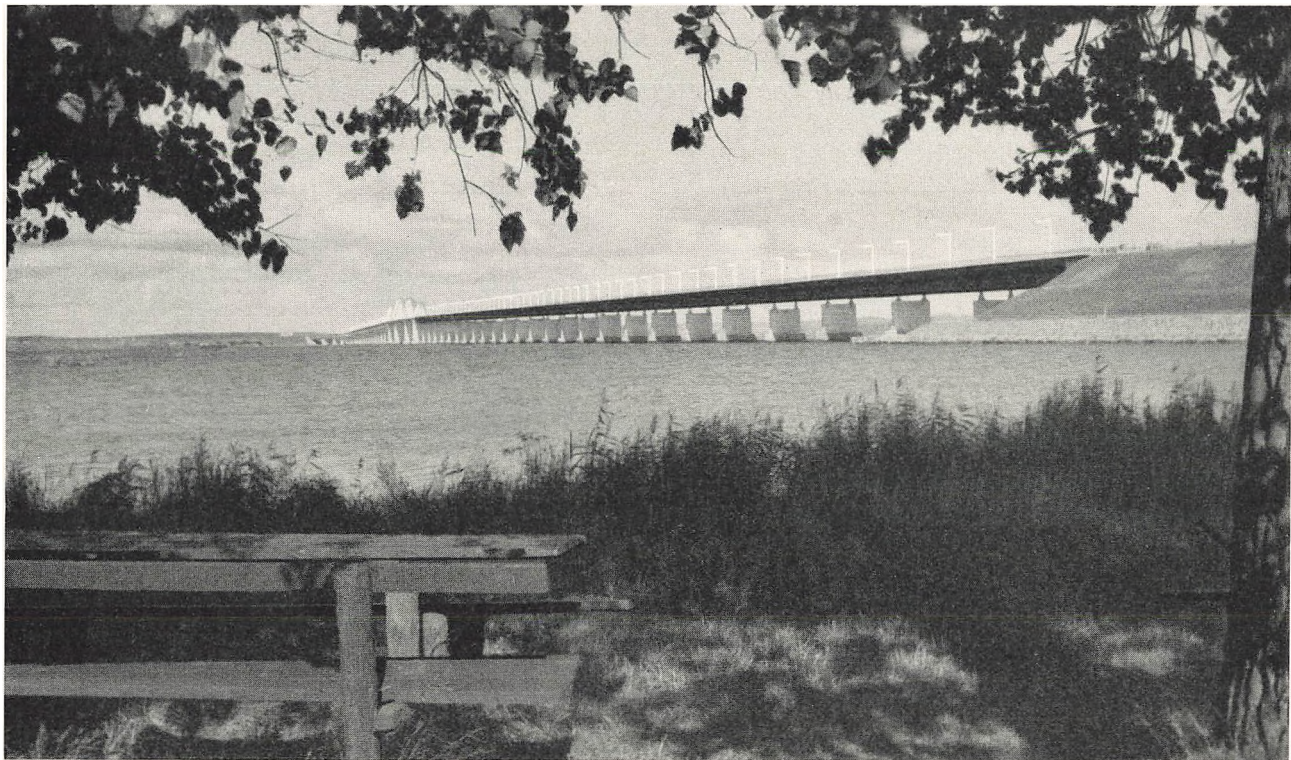


*Gniben. Det yderste Punkt af Sjællands Odde set nordfra.*



*Udby Præstegaard. — Her sødtes N. F. S. Grundtvig 1783.*

*Jonal's Co. fot.*



*Storstrømsbroen. Europas længste Bro, 3.2 km.*



*Vestlollandsk Landskab. — Arbejdere i Roemarken.*

*V. Paulli fot.*



*Hardenberg Slot ved Sakskøbing, opført i det 16. og 17. Aarhundrede.*

*J. F. Jessen fot.*



*Berridsgaard paa Lolland, opført 1586.*

*Jonals Co. fot.*



*Høstlandskab ved Næsgaard paa Falster. I Baggrunden Møn.*

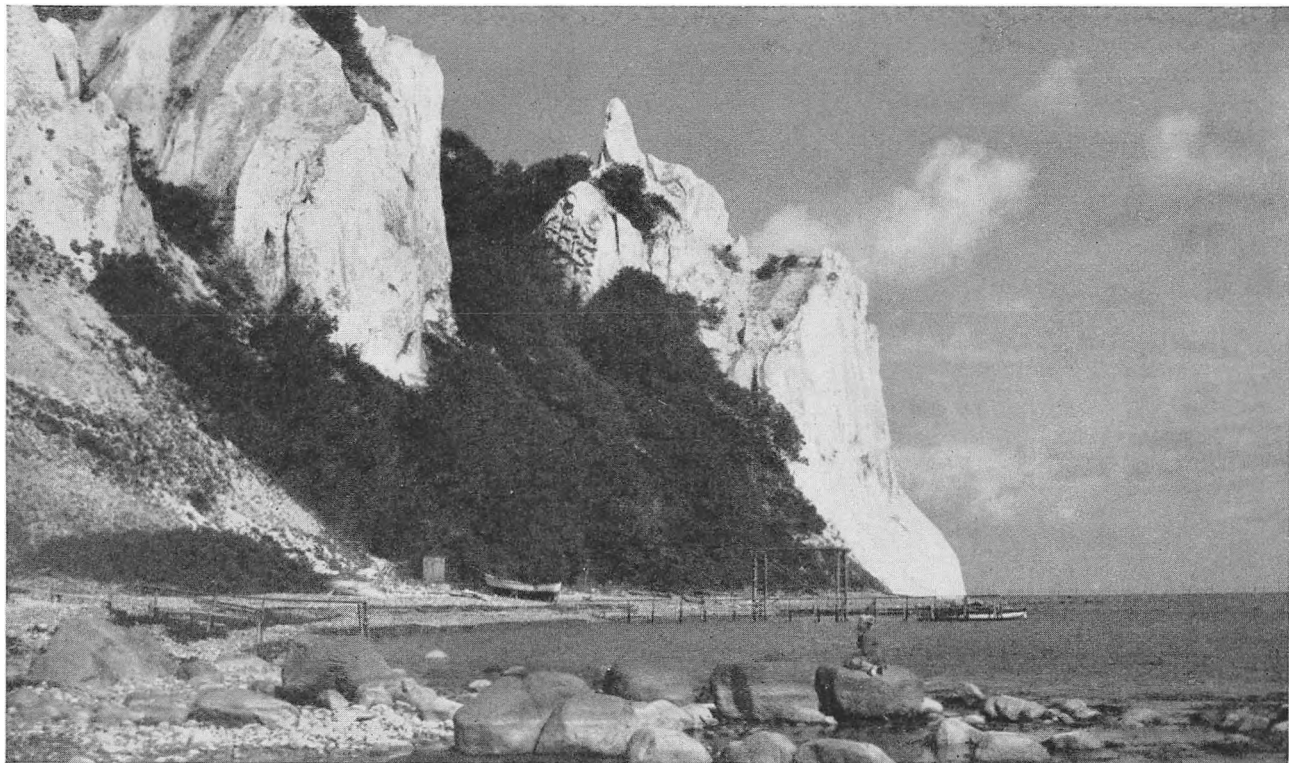
*Activ-Foto.*





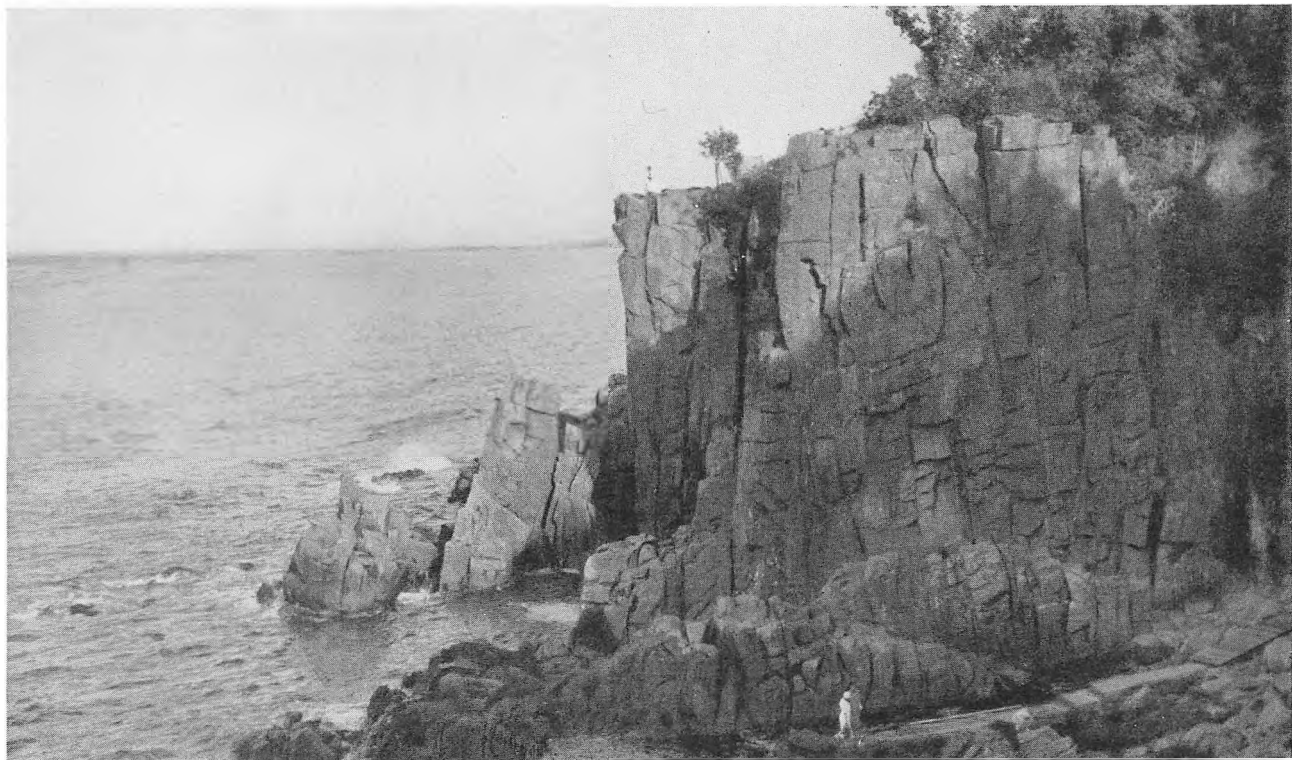
*Pomle Nakke paa Falsters Østkyst.*

*J. F. Jessen fot.*



*Møns Klint. — Store Stejlebjerg med Sommerspiret i Baggrunden.*

*Jonals Co. fot.*



*Klipperne ved Rø paa Bornholms Østkyst.*

*S. Türcck fot.*



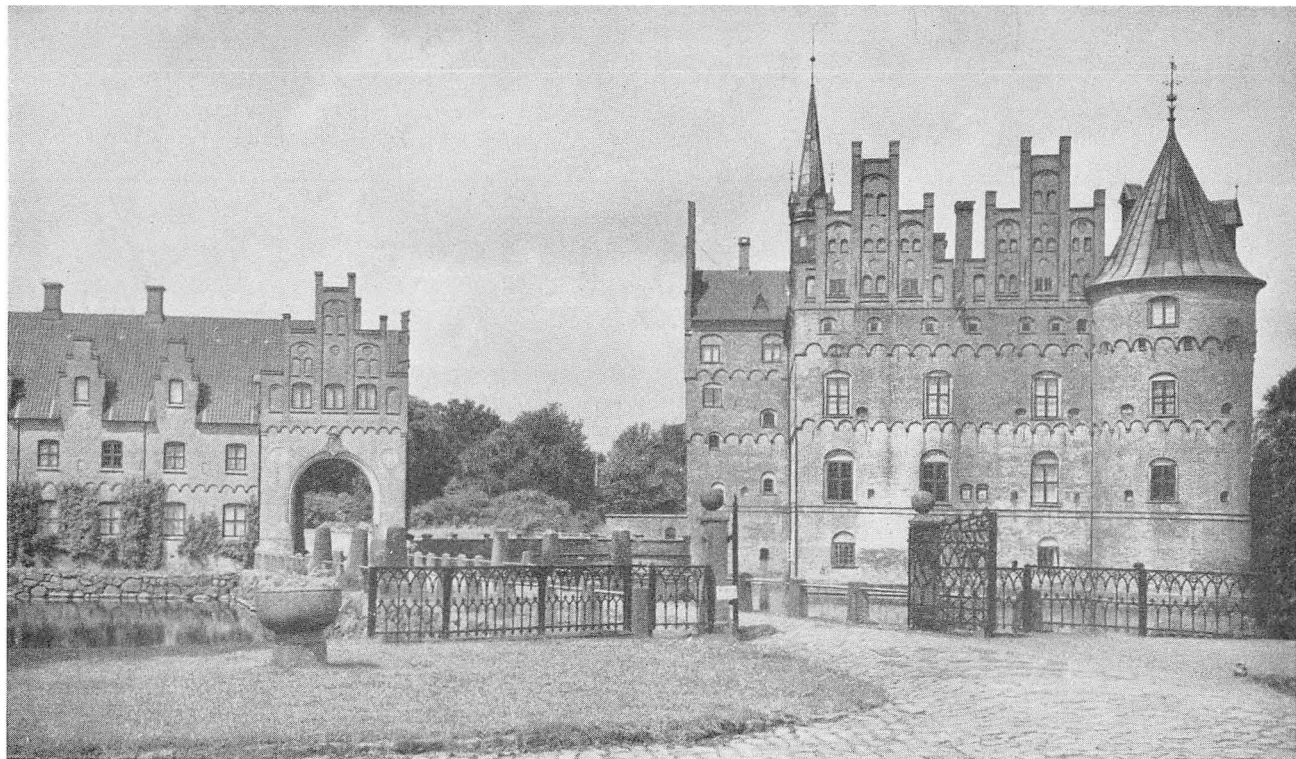
*Indgangen til Ladby-Museet med det i 1936 fundne Vikingskib.*

*Nørmark fot.*



*Typisk gammelt Bondehus med Stokroser fra Aarslev mellem Odense og Svendborg.*

*Jonals Co. fot.*



*Egeskov Slot paa Fyn, opført omkring 1555.*

*S. Türck fot.*



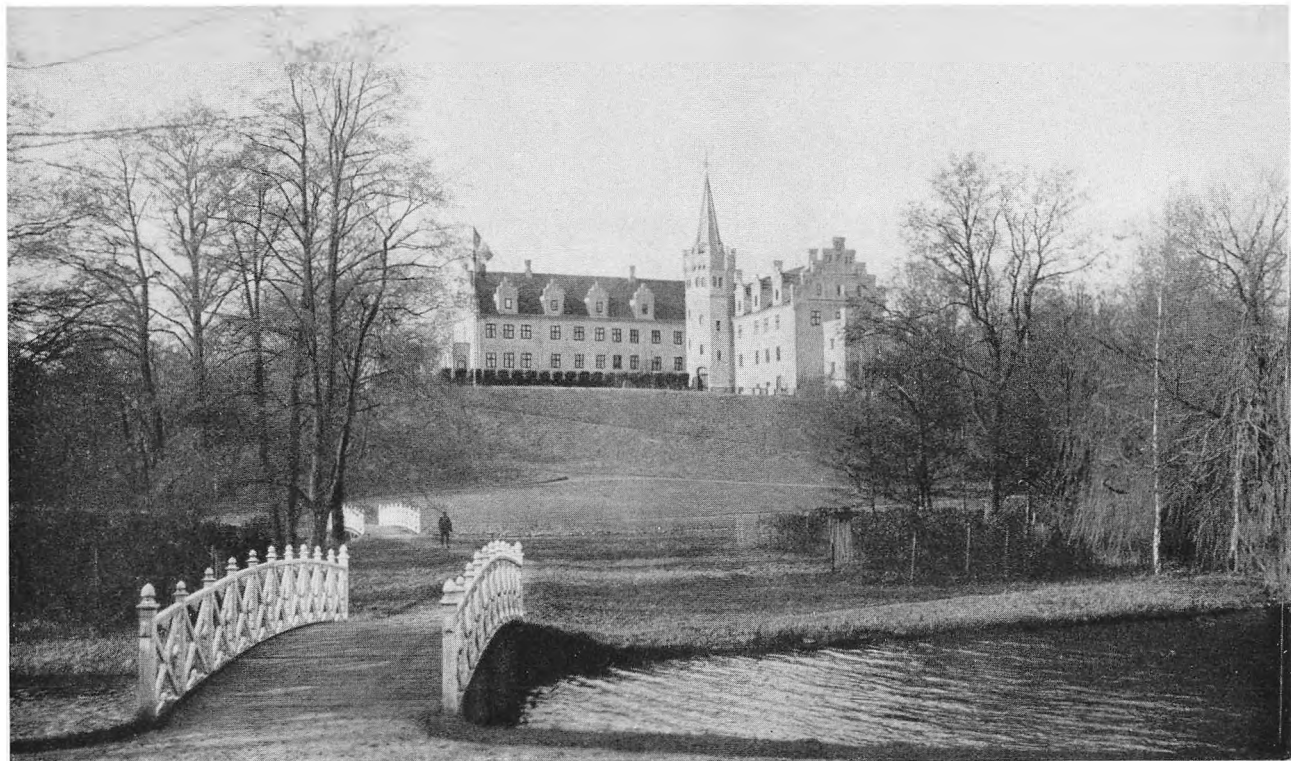
*Brahetrolleborg Slot paa Fyn, opført i det 12. Aarhundrede.*

*S. Türck fot.*



*Srenborg Sund. — Landgangbro ved Christiansminde.*





*Traekær Slot paa Langeland. Nævnt i det 13. Aarb., ombygget i det 19. Aarb.*



*Gade i Ærøskøbing. — Det gamle Hus med Flagstangen er indrettet til Museum.*

*Jonals Co. fot.*



*Landsbygade i Gummerup, Vestfyn. T. v. »Landmaalergaardens»,  
nu indviet til Hjemstavnsmuseum.*



*Lillebæltsbroen.*

*Københavns Foto-Service.*



*Raabjerg Mile ved Kandestederne Syd for Skagen.*

*Jonals Co. fot.*



*Gammel Gaard paa Læsø. Læsøkvinde i Øens Folkedragt.*



*Børglum Kloster i Vendsyssel, opført i det 12. Aarhundrede, flere Gange ombygget.*

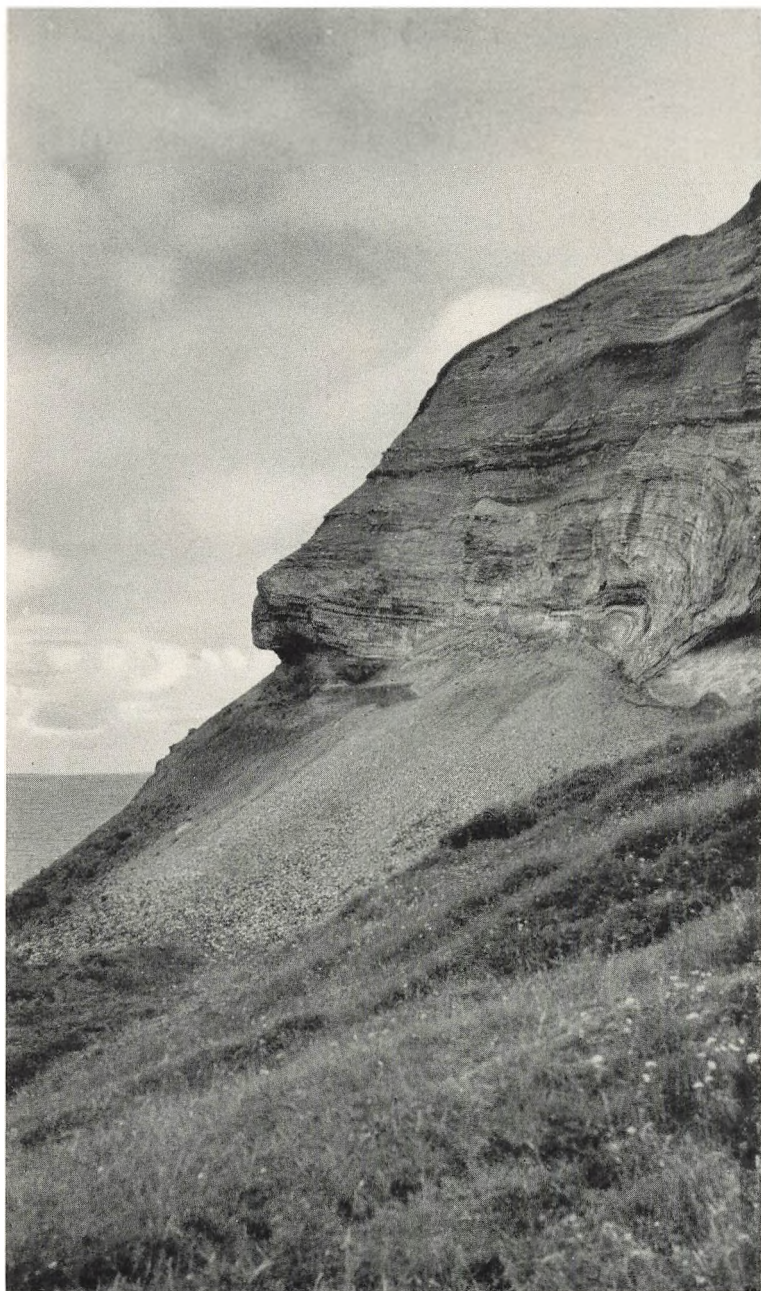
*Jonals Co. fot.*



*Det ny Vesterbro i Aalborg.*

*J. A. Kirkegaard fot.*





*Hanklit paa Mors med interessante geologiske  
Lag af Moler og vulkansk Aske.*



*Fæggekliit paa Mors, kendt fra Hamletsagnet.*

*Jonals Co. fot.*



*Søndby Kirke paa Mors, opført i romansk Tid af hugne Granitsten.*

*Jonals Co. fot.*



*Kæmpehøje ved Herregaarden Kaas i Salling.*

*Jonals Co. fot.*



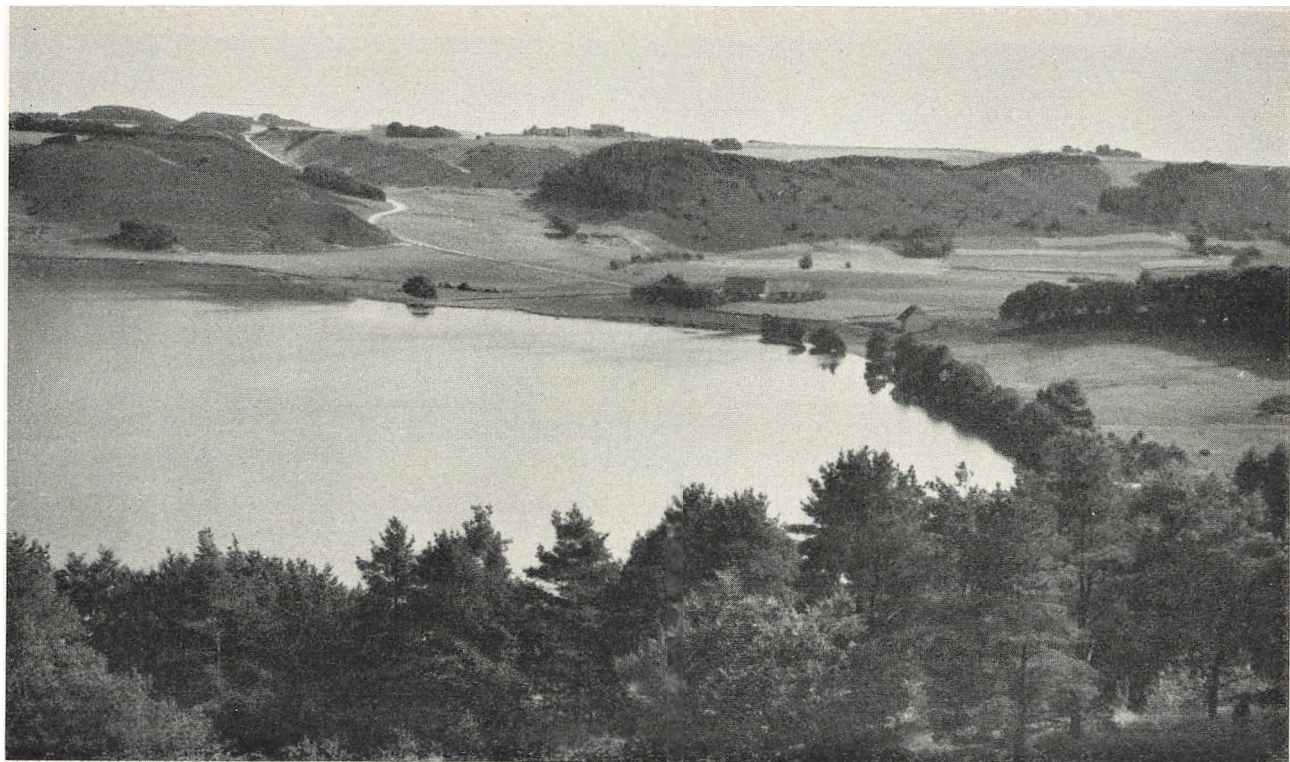
*Rønbjerg Hede ved Viborg, i Baggrunden Flyndersø.*

*Jonals Co. fot.*



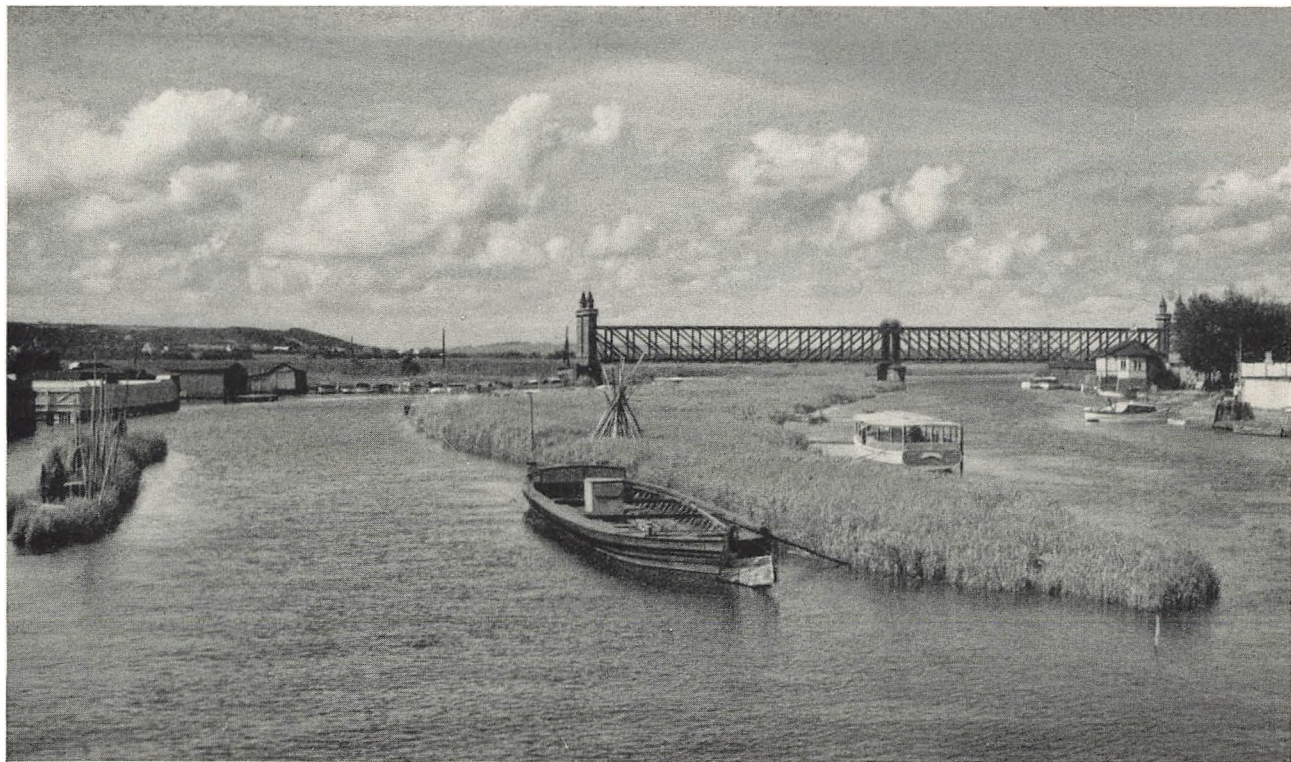
*Dangbjerg Daas mellem Viborg og Skive. Nu brugt som Stævneplads.*

*S. Türck fot.*



*Dallerup Bakker ved Viborg. — I Forgrunden Hald Sø.*

*Jonals Co. fot.*



*Ved Randers. — Jernbanebroen over Gudenaen.*

*Jonals Co. fot.*



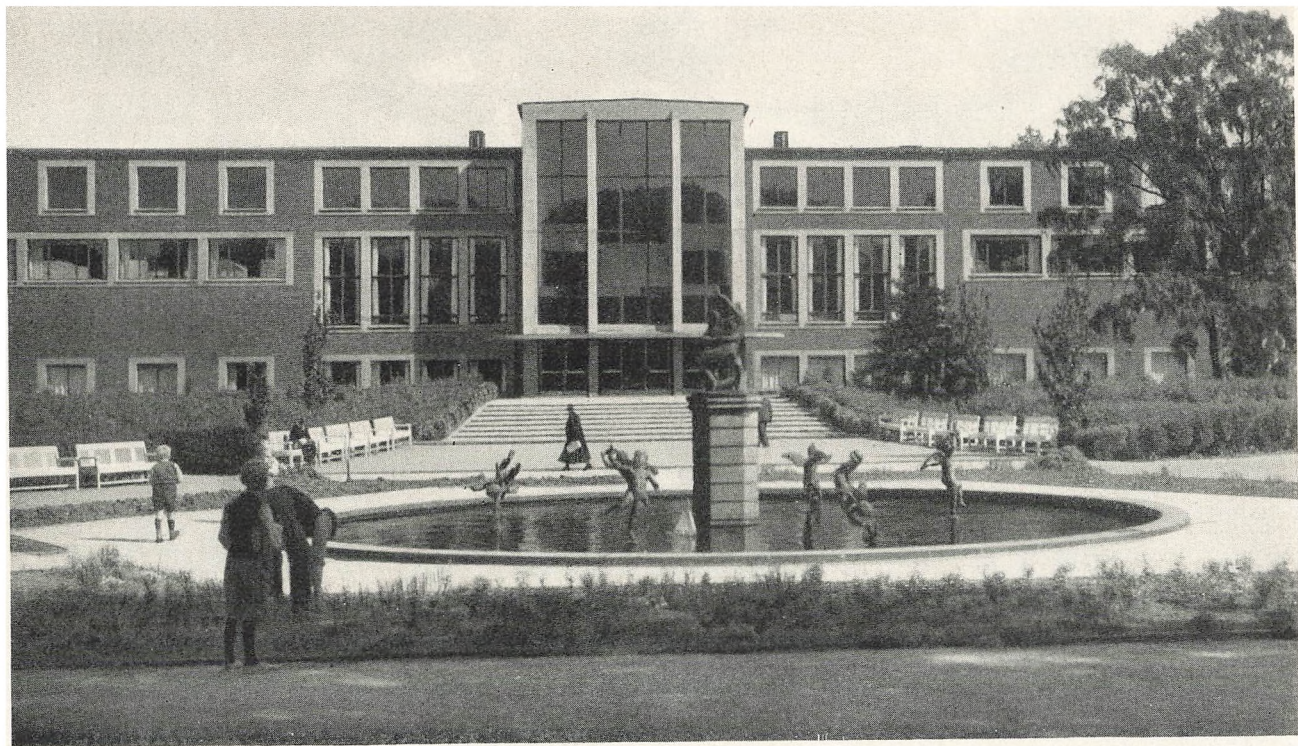


*Fra Mols. — Ejendommeligt bakket Landskab Nord for Fehmøller.*



*Samsø. — Øens nordligste Bakkeknude vissebovæd.*

*Jonals Co. fot.*



*Aarhus. — Det ny Folkebibliotek ved Mølleengen.*

*Københavns Foto-Service.*



*Himmelbjerget ved Juulsp.*

*Malling fot.*



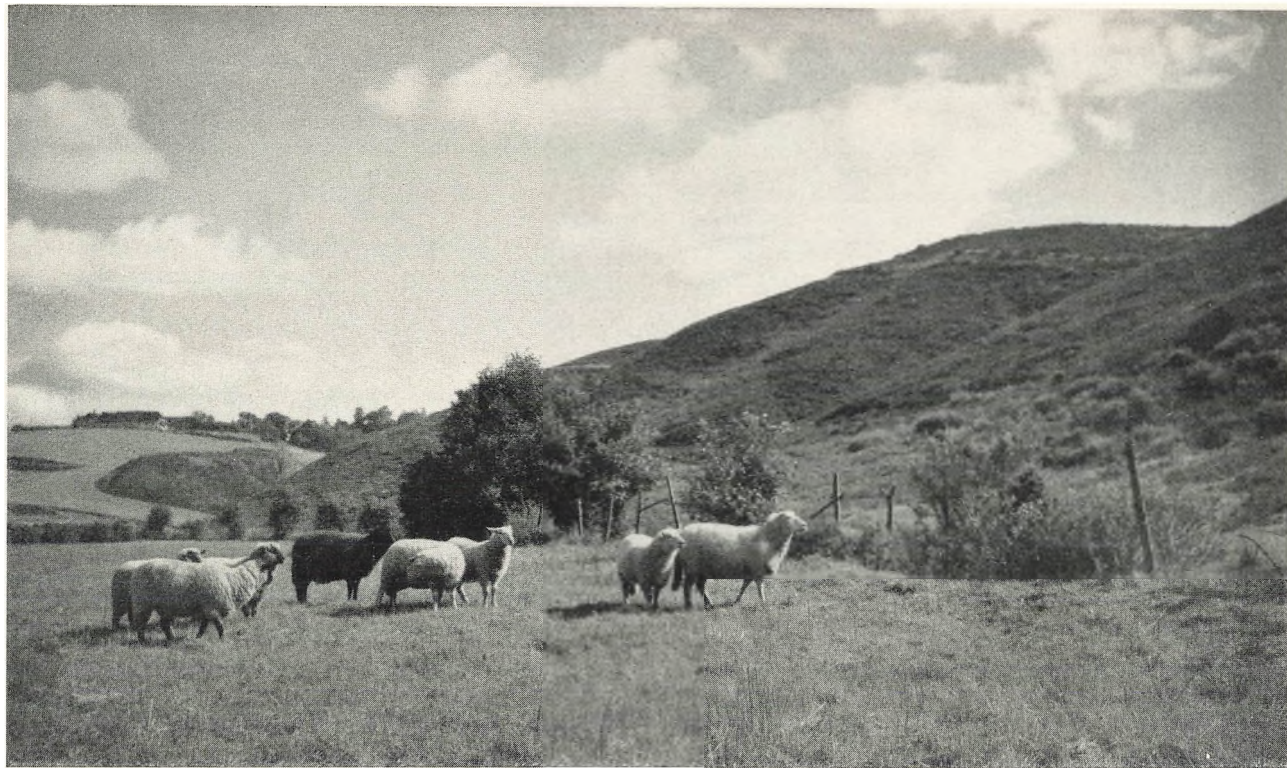
*Parti fra Hvinningdal, Vest for Silkeborg.*

*Jonals Co. fot.*



*Skern Å i dens Løb gennem Enge i Nærbeden af Brande.*

*Jonals Co. Jor.*



*Lyngbakker ved Nybjerg Vandmølle, nær ved Landsbyen Egtved.*

*Wm. Bertelsen fot.*



*Den fredede Del af Grejsdalen ved Vejle.*

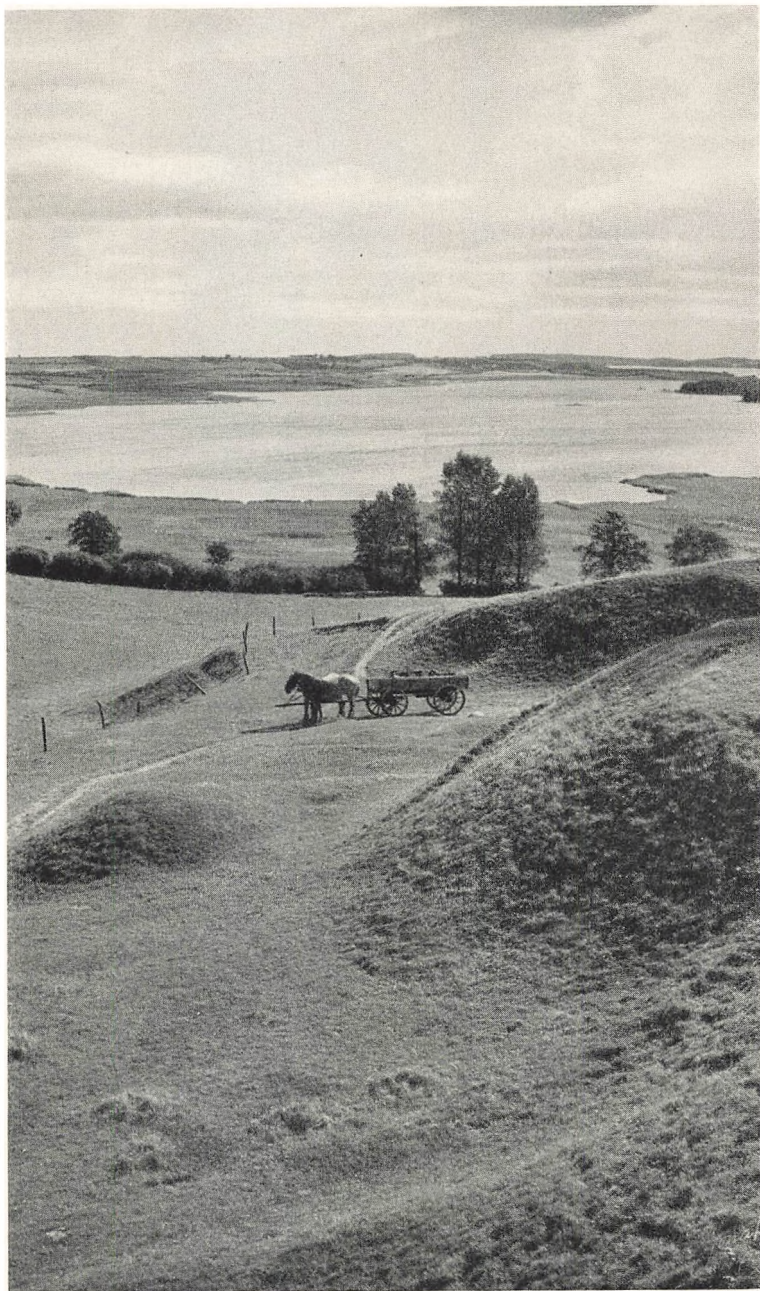
*S. Türck fot.*





*Ved Sydsiden af Vejle Fjord.*

*Malling fot.*



*Gudsøvig ved Kolding Fjord.*



*Aabenraa Fjord, set fra Laksmøllevejen.*

*Malling fot.*



*Fra de gamle Skansenlæg ved Dybbøl.*

*S. Türck fot.*



*Brede Aa i det sønderjyske Marskland Syd for Skærbæk.*

*Jonal's Co. fot.*



*Det gamle St. Katharinæ Kloster i Ribe.*

*Københavns Foto-Service.*



*Fanø Vesterbadsbad. Til højre Kurhotellet.*

*Jonals Co. fot.*



*Hvide Sande. — Fiskeribarnen ved Sluseanlægget.*

*S. Türck fot.*