

Bidrag til de danske Jernbaners Historie\*)  
i Tidsrummet fra 1840—48.

Af

R. Berg,

Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

I.

De Planer om Jernbaneforbindelser mellem Nord- og Østersøen, der kom frem i Slutningen af Trediverne og Begyndelsen af Fyrreerne havde herhjemme vakt Sansen for det nye Befordringsmiddels Fortrin fremfor de hidtil benyttede.

Man havde med Forbavselse set den rivende Udvikling, Jernbanespørgsmaalet havde taget i andre Lande, og begyndt at faa Øjnene op for, hvilke Fordele Landet vilde kunne drage af dette nye Samfærdselsmiddel. Man saa, at Jernbanerne kunde blive et Redskab til Landets Selvstændiggørelse og økonomiske Fremgang, og der begyndte at dæmre et Haab om, at Tiden nu var kommen til atter at gøre Danmark til hvad det tidligere havde været, at det igen kunde blive muligt at skaffe Landet en fremskudt Stilling i Verdenshandelen.

\*) Kilderne til denne Afhandling ere de originale Aktstykker i Rigsarkivet, Industriforeningens Arkiv og Generaldirektoratet for Statsbanedriftens Arkiv samt den samtidige Presse, navnlig »Fædrelandet».

Bidrag til de danske Jernbaners Historie\*)  
i Tidsrummet fra 1840—48.

Af

R. Berg,

Assistent i Statsbanernes Generaldirektorat.

I.

De Planer om Jernbaneforbindelser mellem Nord- og Østersøen, der kom frem i Slutningen af Trediverne og Begyndelsen af Fyrreerne havde herhjemme vakt Sansen for det nye Befordringsmiddels Fortrin fremfor de hidtil benyttede.

Man havde med Forbavselse set den rivende Udvikling, Jernbanespørgsmaalet havde taget i andre Lande, og begyndt at faa Øjnene op for, hvilke Fordele Landet vilde kunne drage af dette nye Samfærdselsmiddel. Man saa, at Jernbanerne kunde blive et Redskab til Landets Selvstændiggørelse og økonomiske Fremgang, og der begyndte at dæmre et Haab om, at Tiden nu var kommen til atter at gøre Danmark til hvad det tidligere havde været, at det igen kunde blive muligt at skaffe Landet en fremskudt Stilling i Verdenshandelen.

\*) Kilderne til denne Afhandling ere de originale Aktstykker i Rigsarkivet, Industriforeningens Arkiv og Generaldirektoratet for Statsbanedriftens Arkiv samt den samtidige Presse, navnlig »Fædrelandet».

Den Grundtanke, der var gaaet igennem Regeringens Politik\*) overfor Jernbaneanlægene i Holsten og Nordtyskland: at bevare og forøge den gennemgaaende Trafik fra England og det vestlige Fastland til Østersøhavnene for Danmark bliver ogsaa den ledende Ide i den Jernbanepolitik, der føres i Tidsrummet fra 1840—48 herhjemme.

Men medens Regeringens Politik overfor Nord-Østersøbanerne var temmelig passiv og nærmest indskrænkede sig til det, der var absolut nødvendigt for at værne om den Handel, Danmark alt besad, saa synes den Politik, der kommer til Orde overfor de nye Jernbanespørgsmaal at ville gaa anderledes kraftigt og energisk til Værks.

Den bæres af det frejdige Haab, der betog hele Folket ved Christian den 8's Thronbestigelse om, at nu skulde der begynde en ny Tid for Landet i folkelig og politisk Henseende. De samme Stemninger, der var de raadende i det offentlige Liv herhjemme i det omhandlede Tidsrum, præger ogsaa fuldtud Jernbaneplanerne. Som Ønskerne om en fri og national Udvikling af Landet fyldte alles Sind, saaledes raader ogsaa overfor Jernbanerne det Haab, at man ved Hjælp af dem vilde kunne skabe Danmark en uafhængig Stilling i de handelsførende Staters Række og komme løs fra det økonomiske Overherredømme, som Hamborg havde ført over vor Handel i omtrent hele den foregaaende Menneskealder. Det er en Genoplivelse af de Stemninger og

\*) Se min Afhandling »Dansk Jernbanepolitik i Tredive- og Fyrreerne« i dette Tidsskrifts 1. og 2. Hefte for 1896.

den Politik, der har været raadende overfor Hansestæderne og deres Handelsherredømme ligefra Middelalderen til vore Dage, stærkest og kraftigst ført paa de Tider, da Landet har følt sig som en national og folkelig Enhed med Evner til at hævde sin Selvstændighed og Frihed overfor fremmed Vælde.

Alle de Planer, der kommer frem i dette Tidsrum ere da saa godt som alle møntede paa at komme uden om Hamborg. Hertil hørte først og fremmest Flensborg—Husum Banen, ved hvis Hjælp man haabede at drage hele den Handel fra de vestlige Lande, der nu gik gennem Hamborg som Mellemed, over paa Flensborg, hvilken By drømte om at tiltvinge sig Magten over Handelen paa Østersøen og svinge sig op til Lübecks Lige.

Det var derfor en alvorlig Skuffelse ikke blot for den egentlige slesvigske Lokalpatriotisme, men ogsaa for de nationale Partier i Kongeriget, at Regeringen ikke havde villet føje dem i Ønsket om at give Flensborg—Husum Banen Eneret og nægte sin Tilladelse til Altona—Kiel Banens Bygning, »denne Bane i Landets yderste Grænse, der oven i Købet vilde komme til at løbe i en Landsdel, hvis Besiddelse Kronen end ikke var sikker paa.« Det var efter de nationale Partiers Mening baade en upatriotisk og uklog Politik, der kun vilde føre til yderligere at befæste Hamborgs Herredømme.

Altona—Kiel Banen »vil blive en Jernbøjle om Københavns Hals, eller en Jernkæde, vi blive smedede til Hamborg med«, siger en samtidig Forfatter i »Fædrelandet«.

»Og nu skulle vi oven i Købet frivilligen give

vore Penge til at befordre Handel og Velstand ud af Landet? Gøre vi det, da skal jeg ikke fortænke Hamborg i, om de le over de »dumme Dänen«.

Forfatteren fremhæver endvidere, hvor upatriotisk det er af enkelte københavnske Købmænd at falbyde Aktier i Altona—Kiel Banen, der kun yderligere vilde befordre den Nedgang i Københavns Handel, der havde været Særkendet for Bevægelsen i den sidste Menneskealder.

Alligevel vakte Flensborg—Husum Banen ikke ublandet Begejstring. Navnlig var man i uhildede københavnske Handelskrese ikke blind for, at Spørgsmaalet om denne Bane til syvende og sidst bundede i en egenkærlig slesvigsk Lokalpatriotisme, der snildt havde vidst at benytte sig af det frembrydende Modsætningsforhold mellem dansk og tysk til at gøre Reklame for dette særlig slesvigske Foretagende. Man indsaa fuldt vel, at der kunde ligge en Fare for Københavns Handel i, at Flensborg—Husum Banen kom i Stand, hvorved Flensborg vilde blive i Stand til at optræde som Københavns Medbejler til Østersøhandelen. Det har sikkert ogsaa været denne Stemning, der førte til, at Østifternes Stænderforsamling i 1840 navnlig paa L. N. Hvidts Foranstaltning ikke gik med til at anbefale det til Forsamlingen stillede Andragende, om at den vilde gaa i Forbøn for, at Flensborg—Husum Banen fik Fortrin fremfor Altona—Kiel Banen\*).

\*) Karakteristisk nok benytter A. S. Ørsted bl. a. dette Resultat til at bevise, at der egentlig slet ikke existerede saa nøje Fællesinteresser mellem Danmark og Slesvig, at man kunde gaa med til at forene Slesvig med Danmark. Se »Af mit Livs og min Tids Historie«, 2det Bind, S. 470 ff.

Man maa imidlertid heller ikke tro, at den københavnske Handelsstand følte sig særlig tiltalt af Altona—Kiel Banen — tværtimod, den tog til Holstenernes store Fortrydelse kun liden Del i Aktie-tegningen, ja det synes endog som om man i København ikke uden en vis Skadefryd betragtede de pekuniære Vanskeligheder, der i Begyndelsen syntes at true hele denne Plan.

Der var derimod et andet Forslag fremme, som syntes at kunne blive til langt større Fordel for Hovedstaden og Danmarks Handel og som efter hele sin Retning heldede til, ligesom Flensborg—Husum Banen, at omgaa Hamborg og dets »Annex«, som Altona kaldtes. Det var Planen om Anlæg af en Bane fra Glückstadt ved Elbens Munding til Kiel eller Neustadt, hvorved hele den gennemgaaende Trafik vilde blive unddraget Hamborg.

Der var saa meget mere Grund til at haabe, at dette kunde ske, som Glückstadt var i Besiddelse af ypperlige Havneanlæg, og man desuden ved at lede den gennemgaaende Trafik over dette Punkt vilde omgaa den saakaldte Schwinger- eller Stadetold, der opkrævedes af Hannover, trods de Protester, der afgaves fra de søfarende Magter og de Beviser der førtes for, at den var en Krænkelse af de i Wienerakten indeholdte Bestemmelser.

Allerede i Slutningen af Trediverne var der i Glückstadt bleven nedsat en Komité, der skulde arbejde paa at faa en Glückstadt—Kiel Bane virkeliggjort. Man forsikrede sig om Christian den 8des Gunst for Sagen og hvad vigtigere var, at Foretag-

endet kunde regne paa virksom Hjælp fra engelske Kapitalisters Side.

Det man imidlertid ikke havde sikret sig og ikke kunde sikre sig var Hamborg—Altonas Opgivelse af Planen om Altona—Kiel Banen og hos Regeringen skulde man heller ikke komme ret langt. Den var altfor forsigtig og ængstelig for at støde de altonaiske Interesser for Hovedet. En anden vigtig Forudsætning for at Planen kunde lykkes var, at det nordtyske Jernbanenet fik en hel anden Retning, nemlig blev ledet henimod Elbens Munding i Steden for til Hamborg og Harburg. Paa dette Punkt havde man imidlertid det dygtige og foretagsomme hamburgske Diplomati at kæmpe med, saa Resultatet af hele Planen i Længden ikke kunde blive tvivlsom. Det hele løb da ogsaa kun ud i, at man opnaaede at komme i Forbindelse med Altona—Kiel Linjen ved Hjælp af en Sidebane.

Der rettedes bitre Bebrejdelser mod Regeringen, fordi den havde forsømt den rette Tid og slaaet ind paa en Vej, der, hedder det i en Artikel i »Fædrelandet«, »direkte befæster de sørgelige, fanatiske Anskuelser og Stemninger, hvis Arm har bemægtiget sig Jernbanesagen«. Glückstadt Planen hedder det videre »vilde have modvirket de adskillende Bestræbelser og havde dannet et nyt Moment, hvorved Regeringen kunde slaa Rødder i Landet, og Stammen, som man paa enkelte Steder tragter efter at løsne, erholde Støtte og Fasthed paa andre. Den indeholdt Realiseringen af det, der har foresvævet de hensøvede Konger, der i Glückstadt og Neustadt etablerede Støttepunkter for Landets og Statens tilkommende Storhed«.

Imidlertid, der var nu intet andet at gøre end at finde sig i Altona--Kiel Banen som en fastslaaet Kendsgerning og om muligt optage Vædekampen med den.

Den Plan, der foreløbig laa først for, var at faa Flensborg--Husum Banen gennemført.

Den 26. Januar 1841 var der i Henhold til Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 om Anlæg af Baner mellem Nord- og Østersøen bleven meddelt Komitéen for denne Bane foreløbig Bevilling til Anlægget paa Betingelse af, at det inden 1½ Aar fra 1. Maj 1841 at regne godtgjordes, at den fastsatte Aktiekapital 1 Million Rdlr. var tegnet.

I den Indbydelse, der kort derpaa udgik til Aktietegning anslaaes Indtægten saaledes:

Varetransport 112,010 Rd. 36 sk. cour.

Persontransport 21,333 — 16 —

---

133,344 — 4 —

og Udgifterne til 55,613 Rd. 36 sk. cour.,  
saaledes at Driftsudbyttet kunde sættes til 9½ pCt.

Denne Bane havde som anført fra først af det nationale Partis Forkærlighed. I en ledende Artikel opfordrer »Fædrelandet« alle Patrioter til at deltage i Aktietegningen.

»Til denne Jernbane«, hedder det i Artiklen, »knytter en stor Del af Slesvig og navnlig det rige og vindskibelige Flensborg de største Forhaabninger, og ligesom paa den ene Side den anmassende og egenmægtige Maade, hvorpaa Holstenerne ikke blot i Holsten, men selv i Slesvig, i det Hele taget have



behandlet denne Sag, væsentlig har bidraget til at aabne Slesvigernes Øjne for det underordnede og blot tjenende Forhold, hvori Holstens Hegemoni har bragt og fremdeles vil bringe dem til Holsten, saaledes kan det ikke omtvivles, at den broderlige og velvillige Optagelse, denne Sag overalt har fundet i Danmark, ikke lidet har medvirket til den gunstige Stemning mod os, der mere og mere gør sig gældende i Slesvig«.

Fra første Færd var Flensborg—Husum Banens Fremme gjort til et politisk Spørgsmaal. Støttet af det danske nationale Parti og efter hele sin Retning og Plan anlagt paa at fremme de slesvigske og modarbejde de hamborgske og holstenske Handelsinteresser, er det naturligt, at Flensborg—Husum Banen maatte stemme det slesvig-holstenske Parti fjendtligt mod sig. Det gjorde da ogsaa alt for at modarbejde den, fremhævede, at den vilde adsplitte den slesvig-holstenske Statsenhed og at den umuligt kunde betale sig. Det er klart, at Aktietegningen under disse Forhold kun gik meget langsomt. Man kunde vel gøre Regning paa, at Regeringen i Henhold til Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 vilde tegne sig for  $\frac{1}{4}$  Del af Aktiebeløbet, men endda var der langt tilbage. Selv i Flensborg, den By, der var mest interesseret i Anlægget af Banen, gik det kun meget langsomt med Aktietegningen. Et halvt Aar efter at Indbydelsen var udgaaet, var der i Flensborg kun afsat 300 Aktier. »Patriotisme — ja Patriotisme synes hos os kun en Chimære« udbrøder en samtidig Brevskriver til »Fædrelandet« ved Beretningen om dette sørgelige Udfald.

Paa denne Maade blev Sagen trukket i Langdrag, Aarene 1842 og 1843 gik uden at det nødvendige Aktieantal naaedes, ja i 1844 vare endnu 3000 Aktier af 6,500 uafsatte.

Hertil kom, at det slesvig-holstenske Parti modarbejdede Flensborg—Husum Banen til Fordel for en Længdebane fra Rendsborg til Flensborg, med Tilslutning til den nylig aabnede Neumünster—Rendsborg Bane samt Altona—Kiel Banen. Denne Bane havde den Fordel, at den tjente de slesvig-holstenske Interesser ved at forene de to »up ewig ungedelte« Landsdele. Desuden vilde den komme til at tjene Landbrugets Interesser bedre end en Flensborg—Husum Bane, da den paa en let Maade vilde bringe Landbruget i Forbindelse med sit Hovedmarked Hamborg, og der knyttede sig endvidere det Fortrin til den, at den bekvemt lod sig forlænge imod Nord op igennem Slesvig og Nørrejylland.

I 1844 havde Komitéen for en Rendsborg—Flensborg Bane erholdt kongelig Tilladelse til at lade den paagældende Strækning nivellere; den nødvendige Aktiekapital var sikret underhaanden, og der syntes saaledes lyse Udsigter til at faa Overtaget over Flensborg—Husum Banen.

Imidlertid havde man dog denne Gang gjort Regning uden Vært. Efter den Forretningsgang, som da fulgtes at Regeringen med Hensyn til Jernbaneanlæg betød den Omstændighed, at man havde faaet Tilladelse til at nivellere en Strækning aldeles intet. Den endelige Koncession blev først meddelt, naar det foretagne Nivellement var prøvet af den kongl. Jernbanekommission, og naar det var godt-

gjort, at den nødvendige Aktiekapital var sikret. Saasnart Nivellementet var fuldført og indsendt til Regeringen blev der i Almindelighed givet Tilladelse til at samle Aktier. I dette Tilfælde udeblev imidlertid denne Tilladelse, og i Stedet for paalagdes det Komitéen at skaffe et nyt specielt Nivellement, der gik i en noget anden Retning end oprindeligt foretaget. Grunden til denne Forsinkelse af Sagen blev af det slesvig-holstenske Parti udlagt som om Regeringen vilde begunstige Flensborg—Husum Banen og skaffe den Tid til at faa sin Aktietegning i Gang.

At dette har været Tilfældet, er ogsaa ret sandsynligt. En Rendsborg—Flensborg Bane vilde jo ved den Forbindelse, den skabte med Hamburg, blive til Fordel for denne By, hvad der stred i højeste Grad mod de Følelser, der den Gang vare de raadende i dansk Handelspolitik. Det er derfor rimeligt, at Regeringen har næret Betænkeligheder ved at bevilge en Bane, der var de danske Interesser og den danske Nationalfølelse saa stærkt imod. Et Paaskud mere til at udsætte Sagen har Regeringen ogsaa fundet deri, at der netop paa samme Tid fremkom Planer om en Glückstadt—Heide—Husum Bane. Kunde en saadan komme i Stand vilde en Rendsborg—Flensborg Bane blive overflødig, hvad der sikkert vilde være den heldigste Løsning af Spørgsmaalet.

Samme Tid foregik ogsaa det store Omslag i Regeringens Holdning overfor Slesvig-Holstenerne, der fandt sit Udslag i den nye Regerings Indsættelse paa Gottorp og Udstedelsen af det kongl. aabne

Brev af 8. Juli 1846 angaaende Arvefølgen i det danske Monarki.

Det er derfor ikke underligt, at Komitéen for Rendsborg—Flensborg Banen har følt sig temmelig usikker med Hensyn til de Udsigter, der var til Stede for Gennemførelsen af dens Plan og ment, at der burde gøres noget.

I den slesvigske Stænderforsamling, der traadte sammen den 21. Oktober 1846, fik man derfor indbragt Forslag til en Petition til Kongen om at »Stænderforsamlingen vilde indstændigt gaa i Forbøn hos Hs. Maj. Kongen om, at den kongl. Tilladelse til Anlæg af en Jernbane fra Rendsborg til Flensborg snarligt maatte meddeles, og derved at tage i alvorlig Overvejelse, om det ikke kunde være hensigtsmæssigt at fraraade Hs. Maj. Finansernes Deltagelse i Flensborg—Husum Banens Anlæg«.

Forslaget kom til Forhandling den 10. November 1846, efter at man de foregaaende Dage levende havde forhandlet om forskellige Forslag til Slesvigs og Holstens nærmere Sammenslutning. I den Drøftelse, Forslaget gav Anledning til, mærker man da ogsaa den stærke lidenskabelige Sindsstemning fra de foregaaende Dage som en Efterdønning i de udvexlede Repliker. Men ved Siden heraf kom ogsaa det da herskende Modsætningsforhold mellem Landbruget og Købstæderne stærkt til Orde. Der hævdedes saaledes fra det førstes Side, at en Længdebane, der bragte Landbruget i Forbindelse med Verdensmarkedet i Hamburg var den eneste, der havde Udsigt til at lykkes, dels ved det bedre Op-land, den kom til at gennemskære, og dels ved det

større Antal Stationer, den vilde faa. En Flensborg—Husum Bane vilde intet faa at bestille om Vinteren, naar Havnene vare utilgængelige, og i Virkeligheden var der ikke 10 Mennesker, der havde Tiltro til den.

Fra Købstædernes Side fremhævedes det med Styrke, at en Længdebane vilde ødelægge Købstædernes Handel og drage deres Opland bort fra dem, særlig naar en saa stor By som Hamborg blev Banens Endepunkt. Disse Anskuelse kom særligt til Orde i et Foredrag af Senator Nielsen, der var en af det dansksindede Partis bedste Støtter og desuden Medlem af Komitéen for Flensborg—Husum Banen. »En Længdebane«, siger han, »er tærende, en Tværbane nærende. Kiel har tabt den største Del af sin vigtigste Handel siden Altona—Kiel Banens Aabning og faar den aldrig igen, saa at  $\frac{2}{3}$  af Indvaanerne ville forbande Jernbanerne, hvilket ikke er at undres over, thi Kiel er blot bleven Hamborgs Forstad. De samme Klageviser høre vi fra Rendsborg. Lokomotivet ankommer to Gange daglig og fylder alle Reoler og Skuffer med et Kvantum saa stort, at det kan lægges ned i Sovekammeret, nok indtil Lokomotivet kommer igen. Pakhuse behøve de ikke mere. Lokomotivet kommer og gaar stedse, tager strax Ladninger af stedlige Produkter fra Skibene i Havnen, uden Kielernes Hjælp. Ja selv Rejsende gaa igennem, uden at besøge Gæstgivergaardene. De vigtigste Landmænd søge til Hamborg og lade sig give for deres Produkter Markedsprisen. Kielerne kan se derpaa, men have tabt den bedste Del af Detailhandelen. Mere havde Kiel ikke at tabe.« ... »Men man betænke

dog, naar der hver Dag ankom en saadan Dampvogn-Transport til Flensborg og fyldte alle Reoler og Skuffer, læssede af ved hver By som Vognmanden ved hver Mands Dør; man betænke dog, hvordan vilde Flensborg og hele Landet befinde sig derved, naar en Vestindiefarer kom hjem for at afsætte sin Returladning. Købmanden vilde sige: Jeg faar hver Dag det fornødne fra Hamborg. Naar det ikke har været muligt at afsætte Returladningen, kan Skibet heller ikke gaa ud igen med Landets Produkter. Hvor mange Arbejdere, Haandværkere og Fabrikanter ville tabe deres Brød, f. Ex. mange Lysestøbere o. fl. Selv Skibene ville være overflødige, medens Hamborgerne bygge Skibe, for at udføre vore Produkter. Paa denne Maade ville vi plyndres til sidste Hvid. Lokomotiverne køre fort indtil Skagen og vender om. Fiskeren raaber: Tag Skraatobak med til mig, en anden: The, Kaffe o. s. v. Paa sin Tilbagerejse tager Lokomotivet f. Ex. Smør i Fjerdinger og Krukker med, alting smaat og stort. Landmanden, der ved, at de indenlandske Købstæder ikke kunne købe noget, maa altid staa parat med Sækken for at overgive den til Lokomotivet for Betaling efter Godtbefindende. Alle danske Indbyggere ville blive et Legat til Hamborg. Det betaler sig meget bedre at udføre vore Varer til England, hvor de bliver langt bedre betalte.

Til nærmere at drøfte Forslaget blev der valgt en Komité, men inden den fik afgivet sin Betænkning, var Stænderforsamlingen faktisk opløst, idet 32 Deputerede med Hertugen af Augustenborg i Spidsen den 4. December forlod Salen som Følge af

den kongl. Kommissarius' Vægring ved at modtage de vedtagne private Forslag i slesvig-holstensk Retning.

Var end saaledes dette Slag mod Flensborg—Husum Banen bleven afvendt, saa gik det dog paa ingen Maade fremad med Aktietegningen. Flere Gange maatte Bevillingen fornyes, uden at det dog lykkedes at komme videre fremad. Den slesvig-holstenske Agitation har naturligvis gjort sit hertil, men den Omstændighed, der virkede mest til det ugunstige Resultat, var Pengeknapheden paa det daværende Marked, hvor det overalt trak op med Kriser. En uhyre stor Kapital var i Løbet af de sidste 7—8 Aar bleven sat fast i Jernbaneanlæg, saa at man begyndte at føle Mangel paa Penge i Handels og Industriens Verden. Diskontoen steg til 7—8 pCt.\*). Samtidig blev en Mængde rent umulige Jernbaneplaner kastet paa Markedet, saa at Mistilliden i høj Grad begyndte at voxe til det nye Befordringsmiddel. Den preussiske Regering forbød Salget af udenlandske Jernbanepapirer for ikke at forøge Krisen. Det var nu vel en stiltiende Overenskomst mellem Regeringen og Handelsverdenen, at man ikke behøvede at tage Hensyn til Loven, men for Flensborg—Husum Banen havde den dog den uheldige Følge, at en Del tyske Aktiehavere nu nægtede at indbetale de resterende Bidrag paa de udleverede Interimsbeviser. Herved blev der en meget stor Del Aktier ledige, ialt 5423, som Komitéen søgte at faa Regeringen til at overtage. Herpaa vilde denne dog ikke

\*) Wm. Rasmussen: Historiske Meddelelser om Hamborgs Handel. Kbhvn. 1859 p. 105.

gaa ind, men forhøjede derimod det Antal Aktier, den vilde tage i Banen fra 1325 til 1625, hvilket Tal næste Aar steg til 2250. Alligevel kunde Komitéen ikke faa Aktieantallet fuldt, saa at man tilsidst maatte bekvemme sig til at lade en Slags Indsamling udgaa over hele Landet. I samtlige Blade blev der indrykket et Opraab fra en Del ansete Mænd, der under Henvisning til Foretagendets nationale Karakter indstændigt opfordrede Folk til at tegne sig for Aktier. Trods disse Anstrængelser og trods det, at en saa bekendt og indflydelsesrig Mand som Laurids Skau kastede sig i Ilden for »denne Folkesag«, opnaaedes der dog intet, inden den længe gærende slesvig-holstenske Bevægelse brød ud i Krigen 1848—50, og hermed var Sagen foreløbig skrinlagt til bedre Tider.

(Fortsættes.)

---

•