

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

169

627.2 X.

697.2.3 L gl.

Damm. Fyll. (holl.) 1881.

169

627.2

169.
regningsdirektøren

for Forfatteren.

Dyke Havnespørgsmaal.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Særtryk af en Række Artikler,

som have været optagne i „Sjællandsposten“

under Mærket XYZ.

s. Breinkolk.

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

Aarhus.

„Sjællandsposten“s Bogtrykkeri.

1881.

I.

(„Jyllandsposten“ Nr. 95 for Søndagen den 17. April 1881.)

Skulle ere disse Havnespørgsmaal? Spørges der maasse. Angaa de Havne, der have en særlig jyst Betydning? Der kan svares baade Ja og Nej; thi de have en særlig Betydning ikke alene for Jylland, men for hele Danmark og, hvad mere er, for en stor Del af Nordeuropa. Nogle ville strax vide, hvortil der sigtes, men Jaa ville have tænkt nøjere over Sagen, Færre vil den staa klar, og Ingen vil vide fuld og tilstrækkelig Betsed om den i sin Helhed. Ogsaa vi, der ønske at bringe Spørgsmaalet frem til almindelig Overvejelse og mulig Drøftelse, falde ind under en af hine Kategorier, og er det end en noget ydmygende Tilstaaelse i det Øjeblik, hvor man agter at behandle Emnet offentligt, har den paa den anden Side den Fordel, at vi paa Forhaand sætte os selv paa et holdbart Standpunkt, lade vore Udtalelser fremtræde for Læseren under den rette Synsvinkel, og baade han og vi beholde fast Grund under Fødderne; thi Tilstaaelsen er alvorlig ment, og maa ikke opfattes som en af hine beskedne Floskler, der kun skulle tjene til Folie for Ens Biden. Dværtimod, vi lide ikke af overdreven Betsedenhed, snarere ere vi tilbøjelige til at hylde det Goethe'ske: „Nur die Dampen sind bescheiden“, og vi undse os ikke for at hævde for os et saa stort Kjendsteb til Spørgsmaalet i sin Helhed, som de Færreste, og et saadant Overblik og Herredømme over Stoffet, at vi anse os for fuldt berettigede til at tage det under Behandling.

Vende vi os nu til selve Sagen, ville vi til en Begyndelse tage den i store, klare Træk. Spørgsmaalet er et dobbelt i dobbelt Forstand: „en Kattegats-“ og „en Nordshavn“, og om begge gjælder, at de i sig forene Spørgsmaalet om „en Rød- eller Tilflugtshavn“ og „en Handels- eller Trafik-

havn“, en Kombination, som bevirker megen Forvirring og stor Uklarhed. Vi skulle derfor forsøge at stille Spørgsmaalene ud fra hinanden, først behandle hvert for sig, for tilsidst, naar de forskjellige Formaal staa klare, at lade dem falde sammen, som de naturlig maa.

Sige saa enig, som man er om, at det er paa høje Tid at saa den længe og dybt-følte Trang til Rød- eller vel rettere Tilflugtshavne afhjulpen paa de af vore Kyster, der ganske savne saadanne, uagtet de passeres af et meget stort Antal Skibe og ere Vidner til det aldeles overvejende Antal Soulykker, som foregaa i vore Farvande, omtrent lige saa uenig er man om, hvor disse Havne helst bør lægges, vel at mærke, saa snart der bliver Tale om bestemte Punkter; thi der er selvfølgelig ingen Tvivl med Hensyn til, at den ene Tilflugtshavn maa være beliggende i „det nordlige Kattegat“ og den anden ved „Nordsøen“, men inden for disse Grænser er der mange Steder, der konkurrere om Vren og Fordelen af at være det ene rette Sted.

Lad os nu først tage „det nordlige Kattegat“ for os, hvor, som bekendt, Regeringen har haft nedsat en Kommission til at undersøge Forholdene og afgive Betænkning i Sagen. Her er ikke mindre end 3*) Steder, der konkurrere: Frederikshavn, Hirtsholmene og Skagen; hvert Sted har sine Fordele, og vi ville forsøge at tegne dem i korte Træk. Frederiks-

*) I den seneste Tid er Konkurrencen endog bleven forøget med et fjerde Sted — „Hirtshals“; men dets Beliggenhed ved Nordsøen synes dog at gjøre al alvorlig Tale om denne Plads som en „Kattegats-Nødhavn“ temmelig overflødig, og vi tro saa meget roligere at kunne forbigaa den her, som vi skulle lade Stedets dristige Aspirationer finde al fornøden Paaagtning under Behandlingen af Spørgsmaalet om en „Nordsøhavn“.

h a v n har alt en Havn, hvor Skibe i lang Tid og i stort Omfang have søgt Tilflugt, den har saaledes Traditionens og det Bestaaendes stærke Ret for sig, medens den tillige har andre og væsentlige Fortrin, som de andre Steder ganske savne, deriblandt fornemlig dens Beliggenhed ved en Hovedjernbane, ligesom der heller ikke kan bortses fra, at Frederikshavn som en ret blomstrende By frembyder mange af de for en Nødhavn nødvendige Etablissementer, saasom: Pakhuse, Skibsværft, Hoteller, Skibsekviperingsforretninger osv., der paa de andre Steder først maa skabes. Hirtsholmene kunne imidlertid til Gjengjæld byde andre Fordele, som det første Sted mangler. Holmene ligge ikke alene nærmere ved dybt Vand, men de ligge ogsaa nærmere og bekvemmere for Sejlruten, to Ting, som maa spille en meget afgjørende Rolle ved Valget af en Tilflugtshavn. Ogsaa i en anden Henseende have de et stort Fortrin i den Omstændighed, at en Havn her vil holde sig længere isfri, hvilket maa have en saa meget større Betydning, som det navnlig er under Isforhold, at der trænges aller haardest til et Tilflugtssted for de Skibe, der ikke igjennem Kattegaten kunne naa ned til Sundet og Belterne. Kaste vi nu et Blik paa Skagen, for at se paa hvilke Grunde dette Sted støtter sit Krav paa at komme i Betragtning, viser det sig strax, at det fremfor sine Konkurrenter har det uægtelige Fortrin, at være beliggende netop paa det Punkt, hvor Trangen til en Tilflugtshavn saavel under almindelige som ekstraordinære Forhold gjennemgaaende ret føles, og en Havn her vilde danne det naturlige Overgangsled imellem tvende Have, hvor et Skib med de færreste Ulemper og det mindste Tidsophold vilde kunne søge ind, for at afvente Indsejlingen i det andet Hav under gunstige Vejr- og Vindforhold. Men hvad der fremfor Alt maa lægges Vægt paa er, at Skagenshavnen vil være lettere og til enhver Tid sikrere tilgængelig end de to andre Havne, ganske særlig gjælder dette dog under Isforhold; thi efter de Oplysninger, der foreligge, vil Indsejlingen af de 3 her omtalte Havne stille sig omtrent saaledes: 1 Dag ved Skagen for hver 4 Dage ved Hirtsholmene og for hver 5 Dage ved Frederikshavn. Muligvis blive Holmene ved denne Opgivelse noget forurettede overfor Frederikshavn, i alt Fald har der rejst sig stærke Indsigelser imod at lade dette sidste Sted være saa nær ligefillet med Holmene i

denne Henseende, hvorefter Alle erkjende Skagens ubetingede Overlegenhed med Hensyn til Isfrihed, og blandt de søfarende Sagkyndige er der saa godt som kun een Mening om, at Skagen, naar ellers de øvrige Omstændigheder tillade det, vilde være det onsteligste Sted for en Nødhavn i det nordlige Kattegat.

Efter denne korte Sammenstilling af de Fordele, enhver af de 3 Havne vilde kunne frembyde, skulle vi et Øjeblik og i samme Rækkefølge dvæle ved de særlige Ulemper, som vilde klæbe ved hver enkelt af dem. Frederikshavns noget tilbagetrukne Beliggenhed, dens (dels paa Grund heraf, dels paa Grund af dens urenere Farvand) vanskeligere Besejling, og særlig dens større og hyppigere Isbelemring ere Mangler, som ikke maa undervurderes, da de netop paa Tider, hvor Nødhavnen skulde gjøre sin største Nytte, kunne gjøre den utilgængelig. Hirtsholmene mangle en landfast Forbindelse, og Savnet heraf vil til sine Tider og navnlig for Proviantering kunne berede alvorlige Forlegenheder. At alle de fornødne private Etablissementer mangle her, er ganske vist heller ikke uden Betydning, medens det dog kan forudsættes, at denne Mangel nogenlunde hurtigt vil blive afhjælpet igjennem den private Spekulationsaand. Betænkeligere er det, at Isforholdene ogsaa her, om end i noget mindre Omfang, kunne gjøre Havnen utilgængelig, ligesom dens Besejling paa Grund af Indløbets Retning, der omtrent er givet af Naturforholdene, ved visse Vinde ikke vil være uden Fare. Skagen er vel landfast, men dens Forbindelse med Omverdenen er dog yderst mangelfuld, idet den ikke alene savner Jernbane, men endog ordentlig Besjorbindelse. Foruden denne Ulempe har man haft visse Betænkeligheder overfor en mulig Fare for Tilsejling, men man har dog i saa Henseende troet at kunne berolige sig ved, at en saadan sjælden forekommer i saa dybt Vand (her 24 Fod) og at den under saadanne Omstændigheder endnu sjældnere antager store Dimensioner.

Efter denne fuldstændig objektive Sammenstilling af de 3 Steders særlige Fortrin og Mangler vil Enhver, der med nogen Opmærksomhed har fulgt os, let se, paa hvilket Sted Anlægget af en Nødhavn i det nordlige Kattegat vilde være onsteligst, og hvor en saadan i fuldeste Maal og under alle Forhold vilde stifte den tilføjede Nytte, d. v. s. naar Nødhavns-

Spørgsmaalet holdes ude og ikke blandes med Handelshavnsbetragtninger. Havde man ikke Andet end Nodhavnens mest ideale Beliggenhed at tage Hensyn til, vilde der næppe være nogen Væksen i Balget, men der er, som man veed, andre Faktorer, som maa tages med i Beregningen; der er saaledes Hensynet til det naturlige Onske om at forene en Nodhavns mere negative Formaal med en Handels- og Trafikhavns positive Fordele, og ikke mindst Hensynet til Beføsteligheden, Momenter, der derfor maa tages under Overvejelse, og vi skulde, forinden vi drage nogen endelig Konklusion, gaa over hertil.

Tage vi først Beføstelighedsmomentet, da stiller Pengespørgsmaalet, i Følge de Oplysninger og Overslag, der, os bekendt, foreligge, ved de omhandlede Havne sig saaledes:

1. Frederikshavn:

Havns Omdannelse og Udvikelse, hvorefter der bliver en Indrehamn paa ca. 33 Tdr. Ld., og Anlægget af en Forhavn, der bringes ud til 24 Fods Dybde, med et Vandareal paa ca. 60 Tdr. Land. Vanddybden i selve Havnen varierer fra 13 til 24 Fod, og Overslagssummen er 4,600,000 Kr.

2. Hirtsholmene:

Anlæg af en Indrehamn med et Vandareal af 17 Tdr. Ld. og en Dybde af fra 15 til 22 Fod, samt en Forhavn paa 43 Tdr. Ld. med 24 til 30 Fods Vanddybde, anslaaet til 5,200,000 Kr.

3. Sagen:

Anlæg af en Indrehamn med et Vandareal af ca. 72 Tdr. Ld. og af en Forhavn paa ca. 70 Tdr. Ld., der bringes ud til en Dybde af 24 Fod, anslaaet til 11,500,000 a 13,000,000 Kr.

Som det vil ses, stiller Beføstelighedshensynet sig affurcat ombendt til Nyttehensynet, og det ligger saa nær, at den af Regeringen i denne Sag nedsatte Kommission kunde finde sig saa trykket heraf, at den lod det sidste Hensyn vige for det første. Om den har gjort vel deri, er noget Andet. Vi tillade os i alt Fald at være af en anden Mening, vi maa fastholde, at det Afgjørende, naar Talsen er om en Tilflugtshavn, først og fremmest maa være, at saa en Havn, hvor Skibe virkelig (og saa godt som til enhver

Tid) kunne søge Tilflugt, og ikke en Havn, der, netop naar Skibe ere stødte i den haardeste Nød, ofte vil være utilgængelig. Beføstelighedshensynet, som vi sandelig i sin Almindelighed skulde være de Sidste til at underbyrde, bør af det ovenfor nævnte Hovedhensyn derfor her vistnok staa i anden Række, selvfølgelig dog med den Begrænsning, som dels maa sættes efter Landets Evne, dels efter de Goder, der kunne tænkes opnaaede; thi vi glemme ikke, at ogsaa Guld kan kjøbes for dyrt. Et nærliggende Spørgsmaal er det dog: om ikke den høje Overslagssum for Stagenshavnen turde være noget højt grebet? Om ikke Summen — det være sagt uden nogen fornærmelig Bagtanke — er fremkommen mere til Sammenligning end til Brug under en virkelig Udførelse? Thi man kan vistnok gaa ud fra, at Kommissionen alt paa et temmelig tidligt Stadium havde truffet sit Valg. Maaſke have vi Uret i hele denne Antagelse, men det vil da være vor Undskyldning, at selve Overslagssummen er holdt saa elastisk, at dens Størrelse baade kan være $11\frac{1}{2}$ og $13\frac{1}{2}$ Million Kr., og derigennem vækker Formodning om, at dens Fremkomst mangler nogle af de omhyggelige Overvejelser og grundige Forarbejder, som man i andet Fald ikke vilde have undladt. Hvorledes dette nu end forholder sig, er der næppe Noget til Ginder for, at man, hvis Stagenshavns Udførelse virkelig kom til at ligge for, efter nøjere Overvejelser kunde komme til at vælge andre og langt billigere Mole-Konstruktioner, samt indskrænke dens betydelige Vandareal, der er fra ca. 50 til 80 Tdr. Land, større end de andre Havnes, hvorved Anlægsomkostningerne maaſke vilde reduceres med $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$, og saaledes bringes ned til 8 a 9 Millioner Kr.

Den Stilling vi indtage til Sagen, nemlig den: „at Blikket maa fæstnes skarpt paa Havns i alle Maader formaalstjelligste Beliggenhed end paa det ganske vist vigtige Pengespørgsmaal“, finder mærkelig nok en Støtte (om end kun en indirekte) fra en Side, hvorfra man maaſke mindst vilde vente den, idet Folketingets Finansudvalg, hvor Sagen for Tiden behandles, efter Forlydende har taget under alvorlig Overvejelse, om man ikke skulde foretrække at fravige Kombinationen af Nodhavn og Handelshavn, for at holde hver Ting for sig, saaledes: at der ved Hirtsholmene anlagdes en ren Nød- og Tilflugtshavn, medens den foreslaaede store Udvidelse af Havnen

ved Frederikshavn indskrænkedes til det, som kunde antages at opfylde alle billige Forbringere til en Handels- og Trafikhavn for Vendsyssel. Ja — hvis vi ere velunderrettede — tro vi endog at vide, at Tanken herom er taget saa alvorligt, at Indenrigsministeriet har, foranlediget heraf, ladet sine Vandbygningssteknikere udarbejde et modificeret Havneprojekt for Frederikshavn i den angivne Retning, og vi have hørt den ny Overslagssum angivet til 2 Millioner. Valgte man nu denne Vej, vilde man jo, ved at lægge det sidstnævnte Beløb til den foran angivne Overslagssum for Hirtsholmshavnen, naa op til henimod den samme Bekostning, som en noget formindsket, men tilstrækkelig stor Havn ved Skagen vilde kunne anlægges for, og hvilken Forskjel vilde der ikke være mellem det Maal, som i Nodhavnshenseende naaedes? Thi der vil sikkert ligesom i indeværende Vinter ofte indtræde Forhold, hvor de to Havnes Tilstedeværelse vil være temmelig illusorisk, da Ijsen i lange Tider spærrer al Udgang til dem, og under saadanne Omstændigheder kan den ellers ubegribelige Tanke til Nød fortaas, at man har villet lade Hirtshals til Trods for dets Veligheden ved Skagerak og Nordsøen agere Kattegatsnødhavn, idet denne dog var aaben, naar de paatænkte virkelige Kattegatshavne vare tilfrosne; men der kan næppe findes en bedre Illustration til Projektet: „en Trafikhavn ved Frederikshavn og en Nødhavn ved Hirtsholmene“ end den, som ligger i, at saa vilde en tredje Havn (ved Hirtshals) endnu være en Nødvendighed, medens en eneste Havn (ved Skagen) langt fyldestgørende vilde tilfredsstille alle de Forbringere, som med Rette kunne stilles til en Tilflugtshavn i det nordlige Kattegat.

Vi have nu betragtet Sagen fra et rent Nødhavns-Standpunkt, men det vilde blive et ensidigt Billede, vi vilde give af den, hvis vi ikke ogsaa tog Hensyn til de vigtige Interesser, som knytte sig til Opnaaelsen af en god Handels- og Trafikhavn; thi det vilde jo ubestridelig være en stor Binding, om en Havn kunde tjene begge Formaal. Ved en Betragtning af Sagen fra denne Side vil Forholdet mellem de nævnte havnekonkurrerende Steder for en Del blive et andet end hidtil paaapeget, idet Frederikshavn her (som før Skagen) vil tage Tøten. Som nordligste Udmundingspunkt for det store jyske Jernbanenet og som en ikke ubetydelig Handelsby med et større Opland og en allerede livlig Export

frembyder Frederikshavn uægtelig Betingelser for en Handels- og Trafikhavn, som hverken Hirtsholmene eller Skagen kunne tilnærmelsesvis opvise, og Spørgsmaalet, set fra denne Side, vilde allerede med disse saa Ord havde fundet sin Besvarelse, der som det ikke var muligt ved Kunst at bringe en større Ligevægt i Betingelserne til Stede. En saadan Mulighed foreligger imidlertid, men den kræver Penge, og vi ville strax undersøge: hvormange.

Der foreligger et Projekt til ved en Dæmning at forbinde Hirtsholmshavnen med Fastlandet og ad denne forlænge Jernbanen fra Frederikshavn, hvorved Udmundingspunktet af de jyske Vaner forlagdes til selve Havnen. Overslagssummen hertil er beregnet til 9 Millioner, og lægges dette Beløb til Havnens Overslagssum: $5\frac{1}{2}$ Million, bliver hele Udgiften 14,200,000 Kroner.

Oversfor Skagen foreligger der derimod (os bekendt) intet saadant Projekt til at bringe dens eventuelle Havn i let Forbindelse med Omverdenen. Vel er der ofte fremkommet Ønsker om af andre Grunde (særlig for Jernbanets Skyld) at drage Skagen ind i Jernbanenettet, men der er næppe foretaget saadanne Undersøgelser, at der foreligger nogen holdbar Overslagssum over Omkostningerne, og vi ere derfor nødte til selv at substituere en saadan. Vi tro at gribe højt, naar vi anslaa en Bane til Skagen til 3 Millioner, men gjøre det dog med al fornøden Reservation, saa vel overfor Summens for høje som mulig for lave Ansættelse.

Lægges man nu dette Beløb til den officielle Overslagssum for Havnen, bliver hele Udgiften henholdsvis 14 $\frac{1}{2}$ og 16 Millioner. Gaar man imidlertid ud fra, at Skagenshavnen bringes ned til et lignende Vandareal som de andre Havne, og at der foretages nogle og forsvarelige Modifikationer i Mole-Konstruktionerne, vil hele Udgiften formentlig ikke overstige en Sum af 12,000,000 Kr.

Det vil være overflødig nærmere at paavise, at med en saadan Tilvejebringelse af Jernbaneforbindelse vilde de tre Havne i det Væsentlige frembyde tilstrækkelige Betingelser for en Handels- og Trafikhavn. Spørgsmaalet maa nu hovedsagelig dreje sig om, hvorvidt man skal vælge den billigste Havn, eller om denne har saadanne Ufuldstommenheder, at en af de omtrent tre Gange dybere burde foretrækkes. For os stiller Besvarelsen sig ikke tvivlsom, vel at

mærke naar vi udelukkende holde os paa Handelshavns-Standpunktet. Vi vilde vælge Frederikshavn; thi vel erkjende vi Stagens store Overlegenhed i Hensende til Færdighed, men i ikke faa andre Retninger forekommer Frederikshavn os at have ikke saa Fortrin, og den Omstændighed, at Havnen her undertiden i en længere Frostperiode kan blive spærret, kan som ren Handelshavn for os ikke være aldeles afgjørende, da baade Handelen og Sejladsen dog til saadanne Tider indskrænker sig til et Minimum, som aldeles ikke kan veje op imod den store Forskjel i Anlægsomkostningerne.

Lad os nu i en Hast afslutte „Katte-gatshavne-Spørgsmaal“ med en kort Rescapitulation. Vi have undersøgt Sagen fra 3 Sider — fra Nødhavns- fra Handelshavns- og fra Udgifts-Siden —, vi have fundet, at fra Udgiftssiden maatte man med Regeringskommissionen overalt foretrække Frederikshavn, at fra et rent Nødhavnsstandpunkt maatte man ubetinget give Stagen Fortrinet, og at fra et udelukkende Handelshavnsstandpunkt vilde man, særlig af Hensyn til den meget mindre Udgift, vælge Frederikshavn. Det vilde maaske ikke være saa ganske forfæstligt, om vi hermed afsluttede Artiklens første Del overladende til Læseren selv at drage sine Konklusioner, det vilde i alt Fald have sine Fordele, idet Slutningen vilde optræde med den samme Objektivitet som hele Fremstillingen; men paa den anden Side turde det maaske være at stille altfor store Forbringer til den almindelige og jævne Læser, saa meget mere, som Spørgsmaalet, taget i sin Helhed — alle tre Sider kombinerede — ikke har været taget under Behandling, og vi skulle derfor ikke undslaa os for at fremsætte nogle orienterende Bemærkninger. Saaledes som Sagen stiller sig for os, er det Væsentlige: „Nødhavnen“, det Duse-lige: „Handelshavnen“, og det Banstelige: „Pengeudgiften“. „Det Væsentlige“ sætte

vi altsaa i første Række, og der er ingen- somhelst Tvivl om, at Stagen i fuldeste Maaal opfylder Forbringerne. „Det Duse-lige“, som sættes i anden Række, kan tilnærmelsesvis komme til sin Ret alle tre Steder. „Det Banstelige“, som vi lade staa jævnsides med de to andre Momenter, er i og for sig et ejendommeligt Begreb; en stor Pengeudgift kan relativt taget være lille, og omvendt en lille være en stor. Om Noget er dyrt eller billigt beror jo egentlig ikke saa meget paa den betalte Sum's Størrelse, som paa selve den Værdi, som det Kjøbt maa antages at have for den Kjøbende. Hvorledes stiller Forholdet sig nu her? Læseren har set, at vi staa over for en Pengeudgift af henholdsvis 4,600,000 *M.*, 5,200,000 *M.* og 11,500,000 à 13,000,000 *M.*, naar vi lægge Kommissionens Betænkning til Grund for vore Beregninger, hvorimod vi, hvis vi tage Hensyn til Finansudvalgets Overvejelser, muligvis kunne komme til at regne med følgende Summer: Frederikshavn med en modificeret Handels- og Trafikhavn ca. 2,000,000 *M.*, Hirtsholmene med en udelukkende Tilflugtshavn 5,200,000 *M.*, til hvilke Beløb maa have in mente nogle Millioner til den i Horisonten opdukkende Hirtshalshavn.

Tage vi Havnens Inddragning i Jernbanenettet med, bliver Sammenstillingen følgende: Frederikshavn 4,000,000 *M.*, Hirtsholmene 14,200,000 *M.* og Stagen 14,500,000 à 16,000,000 *M.*, eller, som vi have troet at kunne paaregne ved den praktiske Udførelse under de af os paapegede Modifikation, til 12,000,000 *M.*

Her skulle vi holde inde, og lade Publikum selv danne sig en Anskuelse, og blot bede det have Taalmodighed til at følge os paa vor videre Gang under Behandlingen af det ikke mindre brændende Spørgsmaal om en „Nordsøhavn“.

II.

(„Jyllandsposten“ Nr. 108 for Onsdagen den 4. Maj 1881.)

Vi vilde haabe, at vi ikke ved vor foregaaende Fremstilling (i Tillæg af 17. April) af Havneforholdene i det nordlige Kattegat*) skulde have stræmmet Baserne fra at følge os paa en videre Undersøgelse af den store jytske Havnesag, hvis andet Afsnit vil bestæftige sig med Spørgsmaalet om „en Nordsøhavn“.

Ogsaa dette Spørgsmaal er et lige saa paatrængende som vigtigt; mange ere derfor ogsaa de Forslag, der Tid efter anden ere fremkomne til dets Løsning. Vi skulde nu ligesom i det foregaaende Afsnit drage disse Forslag frem, underkaste dem en kort, upartist Undersøgelse, sammenholde og sammenligne dem, for derigennem at naa Klarhed over, hvilket Projekt der i sig forener de fleste Betingelser for de tilsigtede Formaalets fulde Opnaaelse; thi det gjælder her i endnu højere Grad om at forene Formaalene for en Nod- og Tilflugtshavn med dem, der med Rette maa stilles til en Handels- og Trafikhavn, efter som vi ved Nordsøen kun have en eneste saadan, medens vi ved Kattegat ere forsynede med en hel Række paa hele Kysten regelmæssig fordelte Havne. Da tilmed vor eneste Nordsøhavn (Esbjerg), foruden at lide af væsentlige Mangler, som ringe Dybde, vanstelig Besejling osv., er beliggende helt nede i Jyllands sydvestlige Hjørne, er Trangen til en Udførselshavn paa et nordligere og mere centralt beliggende Punkt saa stor, at Handelshavns-

hensynet her vistnok bliver mere end fideordnet med de Hensyn, som vilde være at tage fra et udelukkende Nodhavnsstandpunkt.

Blandt de mange Nordsøhavneprojekter indtage nogle et saa tilbagelagt Stadium, at vi blot skulde nævne dem, idet vi for øvrigt holde dem udenfor vore Betragtninger; dette gjælder om: 1) Listerdyb—Ballum, 2) Knudedyb—Ribe, 3) Graadby—Esbjerg, 4) Graadby—Skallingen og 5) Graadby—Hjerting. Af disse Projekter ligger det første og mest lovende desværre nu udenfor vort Lands Omraade, og det tredje er jo, som Alle vide, kommet til Udførelse, hvorved de andre tre kunne anses bortfaldne. Vi skulde derfor alene bestæftige os med følgende mer eller mindre udarbejdede og delvis undersøgte Projekter: 1) Aargab—Ringkjøbing Fjord, 2) Thyborøn—Limfjorden, 3) Ørhage—Thisted, 4) Vigso—Højerhavn, 5) Sandnæs—Vigsholmsvejle og 6) Hirtshals. Tage vi dem — ikke i denne geografiske Rækkefølge, men — efter Alderen, bliver først at behandle:

1. Aargab—Ringkjøbingsfjord. Projektet, der fremkom i Begyndelsen af Treerne, og som gaar ud paa at grave en Kanal gennem Holmslands Altit, for derved at tilvejebringe en sejlbar Forbindelse mellem Havet og Ringkjøbing Fjord i Stedet for dens ubrugelige Udløb: Nymindegab, der samtidig skulde afdæmnes. Kanalen skulde forsynes med en Sluse, hvis Bund skulde ligge 12 Fod under Havets Niveau, og umiddelbart udenfor denne skulde i Altiten udgraves et Basin — 1000 Fod langt og 400 Fod bredt —, som skulde danne den egentlige Nodhavn. Kanalmundingen med en Brede af 240 Fod skulde mod Havet forsynes med en paa hver Side udgaaende Mole paa 400 Fods Længde, og Fjordmundingen med et

*) Efter at vor Fremstilling var skrevet og indsendt, fremkom os uafvidende en Artikel i „Berlingske Tidende“ for 8. April, hvori Dr. Victorful Fabricius paa en overbevisende Maade tager Ordet for Skagen-Havnen. Det har glædet os at se en saa udelst Tilslutning til vort Standpunkt, og vi tillade os at henvise Enhver, der interesserer sig for Sagen, til det velskrevede og tyndige Indlæg.

Var lettere Møler paa 100 Fod. Hele Projektet var efter et foreløbigt, men for øvrigt meget detailleret Overflag beregnet til 1 Million Rigsdaler.

Hvilke Fordele tilbyder nu dette Projekt? I første Række en sejlbar Forbindelse med Havet fra en Fjord, der forud er saa godt som uden Skibsfart, og hvor der kun findes en mindre By med et stort, men i det Hele lidet frugtbart Opland. Dernæst en Rødhavn med et saa forsvindende Vandareal som ca. 7 Tdr. Land, altsaa kun en ringe Brotdel af det, som ellers anses for nødvendigt, og med en Vanddybde af højst 18 Fod. Værre turde dog selve Stedets forhydlige Beliggenhed være, som er for langt fjernet fra den ordinære Sejrute, da Skibene her ud for, frygtende det farlige, langtudgaaende Hornsrev, holde sig langt ude i Søen, og først nordligere nærme sig Kysten for at tage Landfjending af Bovbjerg. Som Rødhavn betragtet vilde en Mølgab-Ringkjøbing Havn være lidet formaalsjænklig, og som Trafikhavn vilde den sikkert have en endnu ringere almen Betydning, da den næppe vilde faa nogen anden end den, at danne en Forhavn for en By med en saa ubetydelig Trafik som Ringkjøbing, idet Havnens hyperlige Egenkab af Isfrihed paa Grund af Stedets isolerede Beliggenhed vilde gaa sporløs tabt derved, at Forbindelsen med den ad Fjorden jo vilde være spærret af Is, saa snart hin Egenkab skulde virke, og en Jernvejsforbindelse vilde — om overhovedet praktiskabel — være forbunden med aldeles enorme Betsøjninger. Maa vi saaledes end frastjende dette Projekt al virkelig Betydning overfor de to store Formaal, vi her have for Øje, vilde vi være lidet retfærdige mod det, hvis vi ikke vilde anerkjende dets Fortjenester i andre Retninger, og vi sigte herved til den saa haardt tiltrængte Afvanding af de store og frugtbare Engarealer omkring Ringkjøbing Fjord, der utvivlsomt vilde opnaas ved Projektets Udførelse, da Fjordens Vandstand ved Kanalens og Slusens forenede Hjælp vil kunne sænkes et Par Fod, hvorved ikke alene Tabet af en uendelig Masse Hø vilde undgaa, men ogsaa nye, store Engarealer i selve Fjorden vilde indvindes — de beregnes endog 10 til 20,000 Tdr. Land. Ligeledes vilde en sejlbar Kanal igennem Holmslands Klit være en for den derboende talrige Kystbefolkning uunderværdig Belsjænkning; thi kun herved vilde det blive muligt for det i disse Egne fordums stærkt drevne og ind-

bringende Fiskeri at tage et virkeligt og sundt Opsving, medens det nu, begrundet i Nymindegabs Usejlbarehed, henlygner mere og mere. Disse Formaal ligge imidlertid udenfor den Opgave, vi her have stillet os, og kun et vist Retfærdighedshenlysn har ledet os til at omtale dem, ligesom det ogsaa bringer os til at antyde, at der senere er fremkommen flere Projekter med disse snævrere Formaal for Øje, hvoriblandt et fra Hr. Engbåndingsmester P. B. P. Berg synes at være et ligesaa genialt som vel gjenomtænkt Forsøg paa en grundig Ordning af de beklagelige Forhold ved og i Ringkjøbing Fjord.

2. Vigso—Højerhavn Projektet er kun lidt yngre end det forudgaaende, og tilsigter at tilvejebringe en sejlbar Forbindelse mellem Skagerak og Limfjorden ved en Kanal uden Sluse, der skulde graves i den naturlige Lavning imellem Høstholm og Østholm, føres ud igennem Dønnerup Fjord, forbi Højerhavn til en Dybde af Limfjordens 14 Fods Kurve, hvor den ender med et mindre Havneanlæg. Kanalens Vanddybde var beregnet til højst 15 Fod, dens Bundbrede til 60 Fod, dens Brede i Vandspejlet til 120 Fod og dens Længde til 44,600 Fod. Kanalens Havmunding skulde beskyttes ved et Par store Møler, der førtes ud til 24 Fods Kurven, hvor de parallelt med Kystlinien bøjedes mod hinanden, hvorved der vilde dannes en Havn med et Vandareal af ca. 70 Td. Land og med en Vanddybde af fra 15 til 21 Fod. Overslaget til dette Projekt er følgende:

a. Kanalen	1,675,163 Rdl.
b. Havnen i Skagerak	4,259,113 —
c. Havnen i Limfjorden	62,454 —
d. 12 % til Administration og uforudsete Udgifter	719,270 —

Tilsammen 6,716,000 Rdl.

3. Ørhage—Thisted Projektet, der atter er lidt yngre end ovenstaaende, tilsigter ogsaa at tilvejebringe en sejlbar Forbindelse mellem Havet og Limfjorden, men — foruden at den lægges paa et andet Sted — er der den væsentlige Forskjel, at Kanalen her, ved at føres gennem Vestervandet Sø, der ligger 39 Fod over Havets Niveau, bliver en Ferskvandskanal med koblede Sluser ved hver Mundning, hvoraf den ene bliver Thisted Havn, den anden ved Vesterhavet i en Havn af omtrent samme Art og samme Dimensioner

som ovenfor bestrebet. Kanalens Længde vilde dog her blive noget større, nemlig 52,800 Fod. Overslaget lyder saaledes:

- | | |
|-------------------------|----------------|
| a. Kanalen med Sluser | 6,311,018 Rdl. |
| b. Havnen ved Bester- | |
| havet | 4,558,000 — |
| c. Forandringer ved | |
| Thisted Havn | 30,000 — |
| d. 12 % til Admini- | |
| stration og til uforud- | |
| seelige Udgifter . . . | 1,307,982 — |

Tilsammen 12,207,000 Rdl.

4. Sandnæshage — Bygholmsvejle Projektet, der er omtrent samtidigt med det sidstnævnte, er, med Undtagelse af, at Stedet er et andet, omtrent ganske det samme som bestrebet under Nr. 2, kun at Kanalen er betydelig længere — den længste af dem alle —, nemlig ca. 53,000 Fod, af hvilke dog kun de første 16,000 Fod, nærmest Havet, medføre betydelige Gjenemføringer. Terrænets største Højde over Havet er her 50 Fod og Gjennemsnitshøjden omtrent 30 Fod. Resten af Kanalen føres for en stor Del gennem Bygholmsvejle og frembyder gunstige Betingelser. Overslaget er her:

- | | |
|------------------------|----------------|
| a. Kanalen | 2,353,906 Rdl. |
| b. Havnen ved Skagerak | 2,161,278 — |
| c. Limfjordshavnen . . | 148,591 — |
| d. Et Fyr paa „Bra- | |
| gerne“ | 80,000 — |
| e. 12 % til Admini- | |
| stration osv. | 569,225 — |

Tilsammen 5,313,000 Rdl.

Vi have med Villie undladt at knytte Bemærkninger til hver især af de 3 sidstnævnte Projekter, da de ligge hinanden saa nær og frembyde saa mange Ligheder, at vi vilde være blevne tvungne ind paa en Mængde Gjentagelser, som kunne undgaaes, naar de lages under Et, hvad der desuden er saa megen større Grund til, som disse Projekter i Forening have været Gjenstand for en Undersøgelse af en ganske særlig Natur, nemlig af 3 indfaldte, fremragende hollandske Vandbygningsteknikere: d'Hr. Conrad, J. F. W. Conrad og W. van de Poll, hvis afgivne Betænkning vi have liggende for os.

Forinden vi beskæftige os med denne, være det os tilladt, at forudstille nogle korte Bemærkninger om disse Projekter i deres Almindelighed. Tanken for dem alle 3 er ganske den samme: at aabne den store

Indlandsvandvej Limfjorden en sikker og god Forbindelse med Nordsoen samtidig med Anlægget af en større Havn paa den aabne Havthyt, der paa een Gang kunde tjene som Tilflugtshavn og som Trafikhavn. Alle tre Formaal ere lige prisværdige og omtrent lige nødvendige, ligesom de ogsaa staa i et højt naturligt Forhold til hverandre indbyrdes, da en Kanal alene for Sikkerhedens, Tilsandens og Bejlingsens Skyld kræver saa store og kraftige Møler foran Mundingen, at det allervæsentligste Grundlag for en Havn alt der ved er stoffet tilstede, medens omvendt, hvis Havnen betragtes som det Principale, dennes Værker netop giver den fornødne Beskyttelse for Kanalsens mest truede Punkt, dens Havmunding, og ikke mindre nær ligger det, at give denne Havn en Forbindelse, hvorved den erobrer et stort Opland og fra en blot og bar Tilflugtshavn udvides til en virkelig Trafikhavn. Den sættes og rigtige Tanke, som saaledes ligger til Grund for de 3 Projekter, vinder derfor vor fulde Samstemning, og det synes os ikke underligt, at den i sin Tid vakte en saa levende Interesse i hele Nordjylland og fandt en saa almindelig Tilslutning. Naar desuagtet intet af Projekterne har kunnet trænge igennem i en saa gylden og foretagsom Periode, som de sidst forløbne 15—16 Aar, maa man fristes til at tro, at de enten ere chimæriske og praktisk udførlige, eller i alt Fald behæftede med saadanne Fejl, at de maatte blive dødsfødte Fostre. Hvorledes det forholder sig med den sidste Antagelse, skulle vi senere undersøge, men at den første ikke er begrundet, derfor foreligger der talende Vidnesbyrd i de førnævnte hollandske Ingeniørers Betænkning, hvori der vel udtales store Betænkneligheder overfor Ørhage—Thisted Projektet, men det bestemt fremhæves, at de to andre Projekter fra et teknisk Synspunkt ingen Vanskeligheder frembyde. Det vilde føre for vidt her nærmere at komme ind paa Betænkningens udførlige Behandling af de herhen hørende Forhold, og vi indskrænke os til at gengive dens Konklusion, der ordret lyder: „Projektet Ørhage—Thisted frembyder saa mange Vanskeligheder saavel i nautisk og hydroteknisk som i økonomisk Henseende, at vi ikke kunne tilraade dets Udførelse. Projektet Sandnæshage—Bygholmsvejle har Fortrinet for Projektet Vigso—Hoyerhavn, for det første i nautisk og hydroteknisk, samt dernæst i økonomisk Henseende. Bort

Valg er derfor faldet paa Projektet Sandnæshage—Bygholmsvejle (Øsløs)."

Efter en saa betryggende Udtalelse om Projektets Udsjorlighed kan det ikke henregnes til de chimariske, og vi maa nu søge at finde de andre Fejl, som muligvis flæbe ved det, og som maa antages at have forhindret dets Gjennemførelse. I saa Henseende har den første Anstødssten vistnok været den enorme Udgift; thi selv om denne er forholdsvis lav i Sammenligning med de fideordnede Projekters Overslagssummer paa henholdsvis over 13 Millioner og over 24 Millioner, maatte en Udgift af mere end $10\frac{1}{2}$ Million *N.* dog vække Betænkeligheder, og Resultatet af disse er rimeligvis blevet, at man ogsaa kunde købe Guld for dyrt. Maaske er det heller ikke ganske med Urette, naar man har ræsonneret saaledes; thi hvorvel Projektet tilbyder store og utvivlsomme Fordele, formindsses de dog betydelig ved det valgte Steds for nordlige Veliggenhed og det ligemeget for Havnens og Kanalens Bedkommende. Et flygtigt Blik paa Kortet vil nemlig strax vise, at i en Nordvest- eller Væstenvind ville Skibe, som befinde sig paa den lange farlige Strækning mellem Bøghjerg og Høstholm, ikke kunne naa en Havn ved Sandnæshage, medens Skibe, der under samme Vejrforhold ere naaede saa langt op i Skagerak, at de befinde sig udfor Sandnæshage, i Reglen ville have lettere ved med gunstig Vær at passere Stagen og søge Tilflugt i en af de i Læ liggende Kattegatshavne, end med Baalandsstorm at vove Indsejlingen i en Havn ved Skagerak. Ganske paa lignende Maade forholdes det sig med Hensyn til Kanalens Benyttelse til en Gjennemsejling af Limfjorden, for derved at bespare den baade tids-spildende og farlige Sejlads gennem Skagerak og om Stagen; thi naar Kanalen befinder sig paa et saa nordligt Punkt som Sandnæshage, vilde det være en meningsløs Omvej for Skibe at gaa igjennem Limfjorden, naar deres Bestemmelsessted ligger udenfor denne. Paa Grund af denne Stedets for nordlige Veliggenhed taber hele Foretagendet en stor Del af sin Betydning, og heri maa vistnok, næst Penge-spørgsmaalet, den væsentligste Grund søges til, at Projektet ikke er kommet til Udførelse.

5. *Sir tshals* Projektet er vel ældre end de 3 ved Vigso-Bugten, da det gjen-tagne Gange er blevet ført frem under forskjellige Former. Vi skulle dog ikke her

indlade os paa de tidligere, forlængst frinlagte Projekter, men kun beskæftige os med det, der fremkom omtrent samtidig med Vigso-Bugt-Projekterne og blev medinddraget under den Undersøgelse af omtrent hollandske Sagtyndige, som foretoges i September 1868. Dette Projekt er i alle Henseender langt mindre omfattende, end de foregaaende, idet der for det første ikke tilsigtes at tilvejebringe nogen sejlbar Forbindelse mellem Limfjorden og Havet, og dernæst er Havnen, hvortil Forslaget har indskrænket sig, givet meget bestemte Dimensioner. Vi beskæftige os ikke med nogen særdeles indgaaende Beskrivelse af dette Havneprojekt eller ledsage det med mange og bestemte Talstørrelser; thi vi kjende det desværre kun indirekte gennem de hollandske Ingeniørers Betænkning og den med samme følgende Plan over Havnen. Herefter indholder Projektet to Forslag: et til en mindre Havn, som først skulde anlægges, og et til en senere, dog ikke meget betydelig, Udvidelse af samme. I Følge det første Forslag skulde der ved Hjælp af det tilstedeværende rige Stenmateriale føres et Par stærke Moler ud i Havet til en Dybde af 18 Fod, hvorved der vilde dannes en Havn med et Vand-Areal af omtrent 10 Tdr. Ld. og med en Dybde af højst 16—17 Fod. Efter det andet Forslag skulde Molerne fortsættes ud til 24 Fods Kurven, hvorved Havnen vilde forøges med 4—5 Tdr. Ld., Vandareal og Dybde selvfølgelig i samme Forhold. Nogen Overslagssum over det Hele have vi ikke kunnet finde, muligvis har der aldrig foreligget nogen; end ikke for det første indskrænkede Forslag formaa vi med fuldkommen Sikkerhed at angive den oprindelig beregnede Udgift; men der nævnes — og det uimodsiget — fra saa mange Sider en rund Sum paa 3 Millioner, at vi ikke tvivle om, at Overslagssummen i det originale Forslag maa have bevæget sig deromkring. Gaa vi ud fra det nævnte Beløb som det rigtige, maa hertil først lægges Udvidelsesbekostningen; thi kun ved at Havnen føres ud til samme Dybde, som de andre projekterede, kan der i det Hele blive Tale om nogen Sammenligning. Hvor stor denne Beføstning vilde blive, driste vi os ikke til at angive, derimod kunne vi nok sige, at naar vi opmaale de paa Planen antydede forlængede Moler, saa vi henimod den samme Længde, som Molerne have for den mindre Havn, og da de skulle bygges paa en meget større

Vanddybde ville de altsaa koste meget mere, og vi gribe derfor sikkert ikke fejl, naar vi gaa ud fra, at Tilslægsbeføstningen ikke kan blive mindre end 2 Millioner. Da en Havn ved Hirtshals gaanske savner en Indlandsvandforbindelse, maa den, for blot at faa Præg af en Trafikhavn, nødvendigvis ved et Jernbaneanlæg sættes i Forbindelse med Statsbanenøret, hvortil vel vil medgaa $1\frac{1}{2}$ a 2 Millioner, Lægge vi den saaledes blot tilnærmelsesvis udfundne Udgift sammen, synes Projektets Udførelse mindst at ville koste $6\frac{1}{2}$ a 7 Millioner Kr.

I Stedet for vor egen Bedømmelse af Projektet, der paa Grund af de mangelfulde Data, som offentlig foreligge, let kunde blive uretfærdig, foretrakke vi at hidsætte de hollandske Ingeniørers, der in extenso lyder saaledes:

„Bemærkninger

ved Forslagene til en Havn ved Hirtshals

Vi have endnu ikke omtalt Udløstet til en Havn ved Hirtshals uden indre Kanal, efter som dette Forslag ikke staar i Forbindelse med de tre andre. For at undersøge dette Projekt have vi besøgt Kysten ved Hirtshals, førte af d'Hr. Carlsen og Reimers og ledsagede af Hr. Konsul Nielsen i Hjørring.

Det er her, Ingeniørkaptajn Nyholm har projekteret den i § 2*) omtalte Havn ved Skagerat, om hvilken vi have sagt nogle Ord fra et nautisk Synspunkt i Slutningen af § 7**).

Ved Undersøgelsen af dette Projekt fra det hydrotekniske Standpunkt tage vi Hensyn til de skrevne Meddelelser fra Kaptajn Nyholm, som ere bleve os tilstillede af Hr. Carlsen.

Der findes paa de Planer, vedrørende Havneprojektet ved Hirtshals, som ere os meddelte, to Forslag, som naa henholdsvis til 18 Fods og 24 Fods Dybdelinien.

I Følge vor Formening er den største Havns Form ubensigtsmæssig. Tværdæmningen, som danner Forhavnen, er farlig for Skibsfarten; thi for at kunne løbe ind igjennem den snævre Havnemunding — af 190 Fods Brede — maa Skibene, efter at være komne indenfor den vestlige Dæmning, strax forandre Kurs. De udsættes derved for den Fare at strandes paa Tværdæmningen.

Den mindre Havns Form er vel for saa vidt hensigtsmæssigere, men Mundingen har kun en Vidde af 120 Fod, og Havnens Pladefindhold er for ringe til, at der kan blive tilstrækkelig Ro, og til, at Havnen kan afgive et sikkert Liggested for Skibene.

*) Hele Omtalen her er: „4. En Havn ved Hirtshals“.

**) Det hedder her: „Hvad angaar en Havn ved Hirtshals, da vil denne med Hensyn til Besejlingen temmelig nær befinde sig under samme Betingelser som Havnen ved Sandnæsøhage“.

Udløstet vil efter vor Formening ikke svare til Djemedet, og det er for indskrænket for den større Skibsfart. I Betragtning af den store Beføstning, som er forbunden med Anlægget af den store Havn, anbefaler Kaptajn Nyholm for det Første kun at udføre den mindre; man kunde da senere anlægge den større, og man vilde ikke have gjort noget unyttigt Arbejde. Vi dele ikke denne Ansigtelse. Naar den lille Havn er anlagt, og man derefter vil bygge den større, maa de Partier af Havnedæmningerne, som omtrent ere parallelle med Kysten, borttages, efter som man ellers kun med Fare vilde kunne løbe ind i Havnen. Denne Borttagelse vil være meget befordeligg.

Vi anerkjende Fortjenesten af de for Dæmningerne foreslaaede Profiler saa vel som Kaptajn Nyholms Bemærkninger om Dæmningernes Konstruktion med Hensyn til Theorien for Bølgebevægelsen.

Dersom det skulde blive besluttet at anlægge en Havn ved Hirtshals, ere vi enige med Kaptajn Nyholm deri, at man vil kunne drage stor Nytte af den store Mængde Granitblokke, som findes paa Kysten paa dette Sted.

Fra et vandbygningskundigt Synspunkt kunne vi dog ikke anbefale nogen af de af Kaptajn Nyholm til en Havn paa dette Sted foresatte Planer*).

Vi haabe hermed at have opfyldt det os anbeføede Hverv, og vi udtale det Ønske, at vore Slutninger maa bidrage til Opnaaelsen af de tilsigtede Djemed.

Haag, 31. Januar 1869.

Conrad. J. F. W. Conrad.
W. van de Poll.

Hertil have vi Intet at tilføje. Kun maa vi gjøre den Bemærkning, at det er dette Projekt, der har fundet en sliq Bedømmelse af de mest kompetente Sagskundige, som nu synes at være vakt til Live igjen og som gjennem en omfattende Agitation forceres frem, thi os bekjendt foreligger der til Dato intet andet Projekt til en Havn ved Hirtshals. Det er saaledes dette Projekt, der er Grundlaget for den Havn, der synes at ville gjøre Fordring paa at kunne agere Nødhavn baade for Nordsøen og Kattegattet, uagtet det strængt taget ikke ligger ved nogen af dem, men ved Skagerat, og som tillige fremstilles som en fortrinlig Handels- og Trafikhavn, uagtet den vil komme til at ligge i en Spids af Landet med en gammel Exporthavn ved Siden af sig, og uagtet den savner al Forbindelse med et større Opland ad en Indlandsvandvej. Vi ville lade disse Kjendsgjerninger tale deres eget Sprog. Det er saa tydeligt, at vi kunne fritage os for alle Kommentarer.

*) Udhævet af os.

III.

(„Jyllandsposten“ Nr. 121 for Fredagen den 20. Maj 1881.)

6. ^{*}Thyborøn-Projektet er det yngste af alle, ja det er saa ungt, at det næppe har antaget Form af Projekt, taget i engere Betydning, det er endnu mere en Tanke, der lidt efter lidt har arbejdet sig selv frem, har maattet paatrænge sig dem, der hysle med Sagen, og som upaatvivlelig ved sine egne Egenskaber vil bryde sig en Vane selv, hvad der ogsaa er nødvendigt, hvis det skal gjøre sig gjældende, da det ingen formaaende Patroner har. Et kort Omrids af Tankens Historie og Fremkomst vil vistnok være en ikke overflødig Orientering for mange Læsere.

Omtrent midt paa den smalle 4 Mil lange Landtange, som skiller Limfjorden fra Vesterhavet, ligger omtrent lige i Skjellet mellem Ringkjøbing og Thisted Amt den lille Fisterby Thyborøn, som giver Projektet sit Navn. Vi skulle ikke forbyde os i Byens eller dens mange i Havet forsvundne Søstendes Historie, kun antyde, at den i Slutningen af Trefserne og i Begyndelsen af Halvfjerdserne var paa bedste Vej til ligesom hine at opsluges af Havet, hvilken Skjæbne i 1868 overgik dens nærmeste Naboby, Nørrelanger, og i 1874 dens anden Naboby Sønderlanger. Vi indskrænke os til at fremhæve, hvad alt vil fremlyse af det Antydede, at en stor Del af Limfjordslangen var udsat for Odelæggelse og Tilintetgjørelse. Paa lange Strækninger var det skjærmende Skibbælte raseret, og i en Stormflod stod Hav og Fjord her i Et. Mange Steder var Tangen gennembrudt af mere eller mindre mægtige Kanaler, der oprev den i Dør og frembragte Strømforhold, som bortskar Rysterne i et tidligere udfjendt Omfang. Ikke alene truedes selve Tangen og dens talrige Beboere paa denne Maade med fuldstændig Undergang og Ruin, men ogsaa hele Limfjordsbasinet, der tidligere værnedes af Tangen, udsattes for de fæleligste

Ulemper i Form af Oversvømmelser, Landtab ved Breddernes stærke Bortskylning, Fiskeriernes Forringelse osv., og Regeringen fandt det derfor paa høje Tid at gribe til kraftige Forholdsregler mod Faren. I Begyndelsen af 1874 nedsattes en Kommission til at undersøge Forholdene og fremkomme med Forslag til Foranstaltninger, der kunde sikre Limfjordslangen saaledes, som haade Beboernes Interesser krævede og som Tangens uberegnelige Bigtighed for de til Limfjordsbasinet stødende Egne fordrede. Denne Kommission har siden den Tid været — og er endnu — i Virksomhed, og under dens Vegide er der allerede udført omfattende Rystfirkingsarbejder, der vel snart ville løbe op til et Par Millioner. Disse Foranstaltninger have alt baaret den Frugt, at Ingen længer er i Tvivl om, at den vigtige Tange kan sikres, saafremt de fornødne Midler fremdeles bevilges. Den tilbagestaaende Del er imidlertid ikke ringe, thi, hvis vi ere rigtig underrettede, er der af Kommissionen udarbejdet to forskellige Planer til en fuld Gjennemførelse af Tangens Sikring, imellem hvilke der vel ikke er truffet noget endeligt Valg, men de ere omtrent lige overfor Beslutningsmomentet, idet de begge — foruden de alt anvendte Beløb — nok kræve ca. 4 Millioner. Heraf vil — i alt Fald for den ene Plans Vedkommende — den aller største Del medgaa til den aldeles nødvendige Ordning af Forholdene ved Thyborøn-Kanal, som næppe kan bringes til Veje paa anden Maade end ved Gravningen af et nyt Gjennemløb, der indskrænkes til saadanne Dimensioner, at Limfjorden ikke udsættes for Oversvømmelsesulemper, og samtidig store nok til, at Vandets Salttholdighed ikke bringes længere ned end netop foreneligt med den bedste Trivsel af Fjordens rige Dyreliv, og at den nuværende ikke ubetydelige Skibsfart Best over ingen nye

* Burde måske rettere nu kaldes „Karlsbæver-Projektet“, da det skede tilbagende Selskunding indenfor Thyborønkanalen vil nødvendigvis give en Forlæggelse af

Hindringer lægges i Vejen. Disse Former, som i Forbindelse med Bevarelsen af selve Landtangen maa være Kommissiøns nærmeste Opgave, ere i Grunden af af en mere negativ Art, idet de strengt taget kun tilfigte delvis at bevare den nuværende Tilstand, delvis at bringe tilbage den Tilstand, som tidligere var til Stede. Der udfordres imidlertid allerede hertil Foranstaltninger af den Natur, at de kun behøve en videre Udvikling for at fremkalde ganske nye og forbedrede Tilstande, og Tanken om at tage fat paa disse mere positive Former der, hvor Rystfikringen i Følge sin hele Karakter og sin Opgave naturlig maa standse, laa saa smublende nær, at den næsten maatte paastrænge sig Enhver, der havde Øje og Interesse for den Slags Sager, og det er den Rod, hvorfra Thyborøn-Projektet vel egentlig kan siges at være udsprunget.

Vi ville nu efter denne historiske Indledning vende os til Projektet selv og se, hvad det i sin Fuldstændighed gaar ud paa:

- 1) En Gjennemgravning af Tangen lidt syd for Thyborøn, hvorved tilvejebringes et konstant Sejløb af ca. 15 Fods Dybde med en Brede i Vandlinien af 1800 Fod og en Bundbrede af 1600 Fod. Kanalen vil gennem selve Tangen faa en Længde af 3,400 Fod og gennem Fjordgrunden ca. 5000 Fod.
- 2) Anlægget af en Havn udenfor Kanalmundingen ud i Vesterhavet, der føres ud til en Dybde af 24 Fod, indeslutende et Vandareal af mindst 300 Td. Ld., og som ved sin Størrelse, sin helde Beliggenhed, sin Dybde og sin ubetingede Fsfrihed vil frembyde alle Betingelser for en Rod- og Tilflugts-havn.
- 3) Anlægget af en mindre Indrehavn, i hvilken Kanalen umiddelbart udmunder, tjenende Handel og Trafik.
- 4) Anlægget af en Limfjordshavn ved Kanalens Fjordmunding, væsentligt beregnet paa Overtvintning af de i Limfjorden hjemmehørende Skibe og til Ophold, medens Skibene afvente gunstige Vejrforhold til at passere Kanalen.
- 5) Anlægget af en Jernbane fra Kanalen til et Punkt paa Bemb—Lembvig Banen og eventuelt af en lignende til et Punkt paa Thybanen.
- 6) Kanalisering af hele Limfjorden saaledes, at den tillader Gjennemsejling af Skibe paa mindst 14 Fods Dybgaende.

Det vil let ses, at Projektet i denne sin fulde Udstrækning er overordentlig omfattende og maa blive meget kostbart; vi ville derfor allerførst undersøge, om ikke en betydelig Del af Foranstaltningerne — ganske bortset fra Projektet — ere nødvendige i andre Hjemed, d. v. s. hvor vidt Projektet falder sammen med Rystfikringsforetagendet, og hvor stor en Del af Pengendgiften der alene af Genhyn heril vil falde paa denne Konto, og som saaledes maa godskrives Projektets Konto.

Nr. 1 (Gravningen af et nyt Løb gennem Tangen) er et nødvendigt Led af Rystfikringsforanstaltningerne, da den nuværende Thyborøn-Kanals uheldsvangre Virkninger kun ad den Vej kunne hæves, og saafremt dette ikke sker, vil hele Rystfikringsforetagendet være illusorisk overfor Limfjordsbasinet og delvis ogsaa for selve Tangens Vedkommende. Nr. 2 (Anlægget af den store Rod- og Tilflugts-havn) vil ligeledes for en meget væsentlig Del være at henhøre til de uundgaaelige Rystfikringsarbejder, da Bygningen af to store Moler ud i Havet til 24 Fods Kurven vil være nødvendig for at sikre det nye Løb, navnlig for derved at blive Herre over Tilslutningsforholdene, der kun paa den Maade lade sig overvinde. Vil man altsaa danne et nyt konstant Løb, maa man ogsaa bygge Molerne. Men disse skulle desuden ogsaa tjene andre og meget vigtige Rystfikringsinteresser. Man har nemlig paa den smalleste, mest ødelagte og stærkest exponeerede Del af Tangen (i hvis Midtpunkt den nye Kanal omtrent vil faa sin Plads) søgt at sikre Rysten mod Vortstyling ved Anbringelse af lettere Bærker (saakaldte Betonkassins-Høfder), medens man paa de mindre ødelagte Dele af Tangen, baade mod Syd og Nord, har bygget meget svære Bærker (permanente, granitbeklædte Høfder), de første beregnede til c. 10,000, de sidste til c. 50,000 Mk. pr. Højd. Et i Forhold til Faren saa omvendt Styrkeforhold vilde selvfølgelig være meningsløst, naar ikke Forudsætningen om at skaffe de lettere Bærker en kraftig Støtte var tilstede. Denne Forudsætning ligger i de to store Moler, som ved at føres en halv Fjerdingvej ud i Havet maa antages at kunne vise Strømmen bort fra Rysten paa en længere Strækning, hvorved en storartet Sandaflejring vil bewirkes paa hver af Molernes Øverflader, der paa en Gang vil styrke og forøge Tangens svageste og smalleste Partier. Disse Moler, der saaledes ere et

uundværligt Supplement til Kanalen og en nødvendig Beshyttelse for de lettere Kystværker, maa imidlertid, for at danne den store Havn, forlænges med imod hinanden bøjede Arme, og Beføstningen ved disse Forlængelser vil udelukkende falde Projektet til Last, da Kystsikringen i og for sig ikke er afhængig heraf. Nr. 3 (Anlægget af en indre Handels- og Trafikhavn) staar ikke i nogen direkte Forbindelse med Kystsikringen, og Udgiften herved maa alene bæres af Projektet. Nr. 4 (en Havn ved Kanalens Fjordmunding), og Nr. 5 (Jernbaneanlæg) har derimod en meget betydelig indirekte Interesse for Kystsikringen, idet Arbejdernes lette og billige Udførelse for en stor Del betinges af de meget tunge Byggematerialiers bekvemme og til enhver Tid sikre Transport; men da disse Anlæg næppe kunne beregnes saa tidlig fuldførte, at Kystsikringsarbejdet i fuldt Omfang kan høste Nytte af dem, bør noget Tilskud til dem dog næppe føres over paa Kystsikringskontoen, og endnu mindre kan der selvfølgelig være Tale om Sigt overfor Nr. 6 (Limfjordens Kanalisering).

Efter disse forklarende Bemærkninger, som det var nødvendigt at forudskifte, forend Projektets Overslagssum kunde angives, bringe vi Resultatet af de foreløbige Beregninger:

a. Forlængelse af Kystsikringsmolerne parallelt med Kystlinien	2,500,000 <i>Nkr.</i>
b. Anlægget af den indre Handels- og Trafikhavn	800,000 —
c. Anlægget af en Vinter- og Bentehavn i Limfjorden	200,000 —
d. Limfjordens Kanalisering *)	5,500,000 —
e. Anlæg af en Jernbane fra Vemb-Lemvig Banen til Thyborøn **)	1,500,000 —
f. 10 pCt. heraf til Administration og uforudsete Udgifter	1,050,000 —
Tilsammen...	11,550,000 <i>Nkr.</i>

*) Kanaliseringsudgifterne falde i følgende 3 Hovedposter:

1) Regulering af Indløbet til Hals	1,250,000 <i>Nkr.</i>
2) Regulering af Løbet fra Aalborg til Løgstør	3,300,000 —
3) Kanalen ved Løgstør ...	720,600 —
Talt ...	5,270,600 <i>Nkr.</i>

**) Forbindelsen med Thybanen have vi intet Hensyn taget til, da det hertil nødvendige Jernbaneanlæg kun er en Eventualitet, som Projektet antyder, og som i hvert Fald har større Interesse for Statsbanen end for Havnen, medens Anlægget overhovedet kun vil have en mere lokal Betydning.

Til Thyborøn-Projektets Udførelse i sit fulde Omfang vilde der saaledes udfordres det meget betydelige Beløb 11,550,000 *Nkr.*, og hertil kan paa en Maade, naar man ganske ser bort fra Kystsikringsopgaven, lægges den Sum, som i dette Njemed kræves til en Ordning af de ødelæggende Kanalsforhold, nemlig ca. 3 1/3 Million, saa hele Udgiften, regnet alene paa Projektets Konto, vilde blive henved 15 Millioner. (Vi regne ikke alene med runde Summer, men med stærkt opadafrundede Beløb).

Det vil nu have sin Interesse at se, først — om der er nogen rimelig Sandsynlighed for, at dette efter vore Forhold kolossale Foretagende praktisk lader sig udføre, dernæst — om de Fordele, det vilde hvide, kunne antages, at ville staa i et rigtigt Forhold til de enorme Beføstninger, som dets Udførelse vilde kræve. Hvad det første Punkt angaar, kan det selvfølgelig ikke falde os ind, her at give en paa tekniske Details bygget Udvikling, tværtimod skulle vi indskrænke os til at fremdrage et Par Exempler af en slaaende Sigthed, efter at vi først henvise til den ikke ringe Betryggelse, som ligger i, at de førnævnte fremragende hollandske Vandbygningssteknikere i deres Betænkning over Havneanlægene i og ved Vigso Bugten, der skulde føres ud i der aabne Hav fra en ganske lignende Kyst og til samme Vanddybde som ved Thyborøn, ikke udtalte en eneste Betænkning overfor Udførelsens Mulighed eller Værkernes Holdbarhed lige saa lidt som overfor de tvende af de derværende Kanal anlæg, der vare saa uendelig vanskelige og længere end den korte Tangejennemstikning ved Thyborøn. Hvorvel Vigso-Projekterne ikke indeholdt nogen som helst Anhydning af en eventuel Kanalisering af selve Limfjorden, og der saaledes ikke forelaa nogen Anledning til at komme ind paa denne Tanke, er Betydningen heraf dog ikke undgaet disse Mænds skarpe og praktiske Blik, hvorefter følgende Udtalelse i deres afgivne Betænkning noksom vidner:

„Det er vel sandt, at Havnene ved Byerne i den vestre Del af Limfjorden ikke for Tiden ere tilgængelige for Skibe med et Dybgaende af 10—12 Fod, men disse Havne kunne med ringe Udgifter uddybes til 15 Fod*). Vi kunne (derfor*) ikke tilraade at give Sandnashage—Øsløs Kanalen en mindre Dybde eller at formindske dens Bundbrede til 50 Fod, som ved Løgstør Kanal.

Vi tro, at den projekterede Kanal vil give

*) Udhævelserne og det i Parenthes indstuede Ord ere af os.

et stort Opsving til Limfjordens Kjøbstæders Handel, og at deres Havne ville blive søgte af Skibe med større Drægtighed. Mindre Dimensioner i Profilet (Kanalens*) ville kun bevirke forholdsvis ubetydelige Besparelser."

hvad der ikke frembyder ringe Interesse, er en hertil af den danske Vandbygningsdirektør, Hr. Etatsraad Carlsen, knyttet Bemærkning, saalydende:

"At Limfjordshavnene med ringe Udgifter*) kunne uddybes til 15 Fod, er ikke ganske rigtigt. Men Havnene ved Fjordens vestlige Del kunne føres ud til en saadan Dybde, og de dermed forbundne Omkostninger ville, i Sammenligning med Udgifterne ved Tilvejebringelsen af Forbindelsen med Havet, blive mindre betydelige."

*) Udhevelserne og det i Parenthes indskudte Ord ere af os.

Som man vil se, gaa begge de sagkyndige Udtalelser ud paa, at Limfjordshavnene kunne uddybes til 15 Fod, den første forudsætter endog, at en saadan Uddybning vil finde Sted, hvilket den sidste ved sin Tavshed indirekte bekræfter. Meningsforskjellen drejer sig blot om, hvor vidt Uddybningen kan ske med ringe Udgifter eller ikke, og selv paa dette Punkt afvige Anskuelserne ikke i nogen høj Grad fra hinanden. Forudsætningen og hele Talen om Havnenes Uddybning vilde imidlertid være en Meningsløshed uden Limfjordens samtidige Uddybning til samme Dybde, d. v. s. dens Kanalisering, og de kompetente Autoriteter synes saaledes forud at have godkjendt ogsaa denne Del af Tillykøns Projektet.

IV.

(Tillæg til „Jyllandsposten“ Nr. 123 for Søndagen den 22. Maj 1881.)

Er det end et ikke ringe Held, at Thyborøn-Projektet kan støtte sig til slige Udtalelser, turde det dog have endnu større Betydning, at der kan henvises til, at lignende — kun endnu mere storartede og kostbarere — Foretagender faktisk ere udførte, udførte i Nutiden, i Nordsøen, fra en lignende Klitkyst, paa lignende Sandbund og med lignende Forbindelse med indenfor liggende Vandveje. Vi sigte herved til de to nye, store Nordsøhavne i Holland ved Wijk aan Zee og ved Hook van Holland, Havne med endnu større Molelængder end projekteret ved Thyborøn, og derfor lige som denne omfattende meget store Vandarealer, hvad der er en uafviselig Nødvendighed, naar slige Havne skulle være praktisk brugbare; thi de maa, for at kunne besjæles fra det aabne, urolige Hav, have et meget bredt Indløb, og kun ved at frembyde et betydeligt Vandareal kan den igjennem det store Indløb indtrængende Bølgebevægelse faa fornøden Plads til at forløbe sig, saa der tilvejebringes tilstrækkelig Ro i Havnen.

Havnen ved Wijk aan Zee er ved en igjennem Klitterne paa „Holland up zijn smallst“ gravet Kanal sat i sejlbar Forbindelse med Het-V, der samtidig delvis er udtørret, delvis kanaliseret lige til Amsterdam.

Fra Havnen ved Hook van Holland er der ligeledes ført en Kanal gennem Klitterne til Maasslobens Vande, hvis tidligere Afløb ere afdæmmede, og som nu under Navn af „Rotterdamsche Nieuwe Waterweg“ giver Skibe direkte fra Nordsøen Udgang til Rotterdams Kajer.

I alle store Træk er Thyborønprojektet et tro Spejlbillede af de to nævnte hollandske Havneanlæg; her som der: en stor Havn paa den frie, aabne Havkyst, dannet ved at føre meget store, indtil en Fjer-

dingvej lange, Moler ud i Havet; her som der: Tilvejebringelsen af en sejlbar Forbindelse med en Indlandsvandvej ved en gennem den mellemliggende Klitrække gravet Kanal; og endelig her som der: en Kanalisering af denne Vandvej.

Dette maa være tilstrækkeligt for at overbevise selv den største Tvivler om Projektets praktiske Udførlighed; men nu dets Forbelagtighed? Ja — her vil det strag springe i Øjene, at Limfjorden ikke som Het-V har noget Amsterdam, ej heller som „Maas“ noget Rotterdam, og at der derfor her maa anlægges en bestednere Maalestof. Limfjorden har dog paa Grund af dens stærkt bugtede Form en Kyststrækning af henved 200 Mil, der begrænses af gennemgaaende frugtbart og velbefolket Land med ikke faa, men rigtignok smaa Byer. Alene dette Dpland, der kan anslaaes til mindst 50,000 Tdr. Hartkorn, vil kunne give det projekterede Anlæg en ret anseelig Trafik, særlig i Betragtning af, at hele dette Dplands Overfludsproduktion, Kreaturer, Smør og Korn, finder sin letteste og bedste Afsetningsvej over Nordsøen, som nu maa søges ad mer eller mindre store Omveje. Ej heller vil det for Trafiken være uden Betydning, at det samme Dplands mest voluminøse og tungeste Importartikler: Kul, Jern, Tømmer o. m. a., ogsaa vilde søge den nye Vej. Betænker man derhos, at hele Jylland nu kun har en eneste Nordsøhavn (Esbjerg), der tilmed ligger i dets sydvestlige Hjørne, kan der næppe være Tvivl om, at de nye Anlæg vilde faa en stærk Trafiktilløbning, ogsaa fra Egne, som ligge udenfor Limfjordens naturlige Dpland, men dog ere knyttede til den ved Jernbaner baade fra Syd og Nord. Alligevel vilde vi ikke kunne gaa rolig med til saa store Udgifter, som Projektet kræver, dersom det alene skulde bæres op af Hensynet til den nord-

lyste Trafik, men dette er saa langt fra, at denne inavere maa beregnes som en af de mere underordnede Faktorer.

Ved Limfjordens Kanalisering til en Dybde af 15 Fod vil der nemlig blive givet den allerførste Del af de ca. 50,000 Skibe, som nu aarlig passere Skagen, Lejlighed til at bespare den baade tids-spildende og farefulde Omvej ad Skagen, og den Kanalgift, som de Skibe, der kunde vælge den gennem Limfjorden aabne Gjenvej, vilde have at erlægge, kan efter anstillede Beregninger sættes til en saa moderat Størrelse, at den for Skibene vilde kunne indvindes alene i den formindskede Assurancepræmie, og dog være tilstrækkelig til at forrente og afdrage alle Udgifterne til Kanaliseringen og de dermed forbundne Havneanlæg.

Ad den Vej vilde Foretagendet i Lighed med de for nævnte hollandske Anlæg og saa endda sit Amsterdam og Rotterdam, idet det vilde aabne den direkte og korteste Udgang fra Nordøen til København, og det vil næppe være overflødig her at minde om, hvilken indgribende Betydning Projektets Udførelse vilde have for denne By. Det er nemlig saa langt fra, at Projektet alene har vest- og nordlyste Interesser for Næ, at tværtimod de specifikke Københavnske maa anses for maaske endnu stærkere lobbagne i det, al den Stund det er bitterligt, at der fra en vis Side i Tyssland med aldrig svigtende Iver arbejdes hen til Virkeliggjørelsen af det langt mer end hundreedaarige Projekt: „at forbinde Nordøen og Østersøen ved en storartet Kanal igennem Heringdommerne“, et Projekt, der er nær ved at antage Karakteren af en tysk-national Opgave, og med Forbilleder som Suez- og Panama-Kanalerne tør man næppe henføre den til Chimærenes Verden.

Det sidste til en saadan Kanal udarbejdet Projekt (det Dahlstrømske) har vundet megen Tilslutning og foreligger netop nu de tykke nautiske Foreninger til Betænkning. Da Kanalen herefter vilde faa en Dybde af 21 Fod med den samme Brede i Vandlinien som Snezkanalen (172 Fod), vil man ikke ret vel kunne være i Tvivl om, at en overvejende Del af den østersøiske Trafik, der nu gaar over eller dog forbi København, vilde søge en anden Vej, og det turde være et ligefremt Livsspørgsmaal for den danske Hovedstad som Handelsby og for dens Fremtidsudsigter som Østersøens Stapelstad, at man forekom dette Projekts Udførelse ved energisk at

tage fat paa Limfjordens Kanalisering. Thi med en sikker Udsigt til en Deling af Trafiken vil der næppe rejsses de fornødne Kapitaler til det langt kolossalere Foretagende: en tyk Nordøkanal, da dens finansielle Resultater derved vilde blive højt problematiske; men med den gjenvalte Spekulation og Tidens Lyst til at kaste sig over kæmpemæssige Foretagender i Forbindelse med Europas Overflod paa ledig Kapital er en Vished for en Deling af den forventede Trafik vistnok den eneste Vej, ad hvilken det kan forhindres, at Københavns Livsaare som Handelsstad underbindes om ikke overføres.

Vi vente os imidlertid ikke store Ting af Hovedstadens Initiativ i dette Tilfælde; her er desværre intet æsthetisk Moment, som kan tillade Nordens Uthenere, intet storpolitisk, intet iøjensaldende dansk-nationalt Spørgsmaal, som kan vække Interesse, ikke engang det Siberisk-Ubfjendte findes her som Pirringmiddel, og hvor Lidet, man fra denne Side kan vente sig, hvor det, som her, drejer sig om næsten udelukkende økonomiske, merkantile og nautiske Interesser, derom giver det Underjens-Murrayske Projekts sørgelige Skjæbne vel et mer end tilstrækkeligt Vidnesbyrd. Da vi altsaa ikke kunne gjøre Regning paa nogenjomhelst Støtte eller Tilslutning fra København, stynde vi os med at opstille et andet Alternativ, hvis bestednere Maal ikke udsætter Thyboron-Projektet for at omkomme i sin egen hjælpeløse Storartethed, medens det dog altid er stort nok til at kunne tage Kampen op med de andre foreliggende Havneprojekter, thi selv i denne indskrænkede og ufuldkomne Skikkelse hyder det Fordele, som ingen af de andre kunne opvise. Vi udfyde nemlig: Limfjordens Kanalisering og Jernbaneanlægget, hvorefter Overslagssummen vil blive:

a. Forlængelse af Rysfikringsmølene parallelt med Rysk-linien	2,500,000	<i>Rkr</i>
b. Anlæg af en indre Havn til Handel og Trafik	800,000	—
c. Anlæg af en Vinter- og Bentehavn i Limfjorden	200,000	—
d. 10 % heraf til Administration og usorudsete Udgifter	350,000	—
Tilsammen		3,850,000 <i>Rkr</i>

Man vil lægge Mærke til, at intet af de bibeholdte Anlæg er anset til en lavere Udgift, naagtet særlig de under b og c kunde have været indskrænkede i Forhold til den formindskede Trafik, som maa paaregnes, naar Limfjordens Kanalisering opgives; men

for Intet at foregribe, har man foretrukket at fastholde Anlægernes oprindelige Grundlag i deres fulde Omfang, for at de kunne passe ind i Systemet for det fuldstændige Projekt i det Tilfælde, at fremtidige, gunstige Omstændigheder skulde gøre dets Gjennemførelse mulig.

Vi have nu udførlig gennemgaaet de hidtil fremkomne Projekter til en ny dansk Nordbohav, ikke mindre end 6 i Tallet, og vi agte nu paa Basis af de givne Oplysninger, som vi have maattet søge paa mange Steder, og som vi have meddelt saa omhyggelig fuldstændige, som os overhovedet muligt, at sammenholde Projekterne, for at komme til Klarhed over de to Hovedspørgsmaal: Hvilket af disse Projekter opfylder i videste Omfang Formaaene? og: Hvilket tilbyder med den mindste Bekostning de fleste Fordele?

Bedommelsen af Aargab—Ringkjøbing Projektet kan gives i saa Ord. En Havn her vil ligge for sydligt, for nær Hornsrev og derfor for langt ude af Sejlruten til at kunne stifte synderlig Nytte som Tilflugtshavn. Dens Kanalforbindelse med et saa dødt Vand som Ringkjøbing Fjord og dens næsten upraktikable Jernbaneforbindelse gjør den omtrent lige saa utjenlig til Handels- og Trafikhavn. Projektet har dog et Fortrin for alle de andre: den billigste Anlægskapital.

Af de 3 Havneprojekter i og ved Vigssø Bugten kunne vi forbigaa det til over 24 Millioner anslaaede Ørhage—Thisted Projekt, der bestemt er fraraadet af de hollandske Ingeniører, og paa Vigssø-Høyerhavn Projektet skulle vi heller ikke spille mange Ord, da det, foruden at være dyrere, ikke tilbyder en eneste Fordel, som ikke ogsaa vil findes ved Søsterprojektet, som vi strax komme til, hvorimod en Havn inde i Bugten ved sin tilbagetrukne Beliggenhed vilde frembyde adskillige nautiske Ulemper.

Sandnæshage—Bygholmsvejle (eller Øslø) Projektet er det, som de omtalte hollandske Sagmænd af de af dem undersøgte 4 Projekter ubetinget have givet Fortrinet, og vi skulle derfor ofre det en større Opmærksomhed. En Havn her vilde ved sin Kanalforbindelse med en saa udstrakt Indlandsvej som Limfjorden kunne gøre ret god Tjeneste som Handels- og Trafikhavn for Nordjylland, idet den paa den Maade til Trods for dens affides Beliggenhed vilde blive nogenlunde let tilgængelig for hele

Limfjordens Opland, hvorvel den meget lange (ca. 2 $\frac{1}{4}$ Mil) og forholdsvis meget snævre Kanal ikke vilde afgive nogen let Forbindelse, navnlig ikke for Sejlskibe. Som Tilflugtshavn vilde den ogsaa kunne yde ikke saa Fordele, og Nytten af en saadan paa dette Sted skulle vi ingenlunde bestride, medens vi dog bestemt maa hævde, at der paa andre Steder af Kysten er en ganske anden Trang til en Tilflugtshavn, al den Stund Sandnæshage ligger saa langt oppe i Skagerak, at nødstedte Skibe, som befinde sig i dette Farvand, ofte ligesaa godt og ikke sjældent lettere og sikrere ville kunne søge norske Havne eller en Kattegatshavn. Som Havn i det Hele, men dog ganske særlig som Tilflugtshavn, vil Sandnæshage altid have en væsentlig Mangel, idet dens Besejling under vanskelige Vejrforhold vil være forbunden med ikke ringe Fare paa Grund af det farlige Rev „Bragerne“, som ligger lige udenfor Havnen. I Projektet er denne Fare heller ikke overset, og for at formindste den, indeholder det Forslag til Opførelsen af et Fyr paa Revet. Herved vilde vel de Skibe, der søgte Havnen, saa al fornøden Advarsel, men Forhindringen for at klare Havneindløbet vilde jo, særlig for stadelidte, mindre manøvredygtige Fartøjer, ikke dermed forsvinde.

Girtshals-Projektet, der saa vel i sin udvidede som i sin indskrænkede Form i hydro-teknisk Henseende er befundet saa aldeles utilfredsstillende af saa kompetente Autoriteter som de indskafte fremmede Ingeniører, behøve vi ikke at beskæftige os længe med, i alt Fald ikke med det nu foreliggende Projekt; men der er en Side af Sagen, som vi maa dvæle et Øjeblik ved, da der i de hollandske Ingeniørers Betænkning, som vi i en foregaaende Artikel gjengav in extenso, intet Hensyn er taget til denne, og det er selve Stedets Beliggenhed; thi er denne i og for sig særlig heldig i nautisk, geografisk og merkantil Henseende, kan det jo ikke være afgjørende, om ogsaa det Projekt, som foreligger, er nok saa slet, da der jo saa let kan fremkomme et nyt og bedre.

Med Hensyn til Beliggenheden som Nødhavn, maa det, for at undgaa fjedelige Gjensigelser, være os tilladt at henviser til, hvad vi kort forud have udtalt om Sandnæshage, kun at dette her gjælder i en forstærket Grad, saasandt som de norske Havne og Kattegatshavnene ligge Girtshals endnu saameget nærmere, at Farvandet herudfor maa

figes at ligge indenfor disses Rækkevidde, saa vi formelig maatte spække vore Kyster med Nodhavne, før Rækken kunde komme til Hirtshals, saafremt da Trangen til saadanne skulde være det afgjørende Moment.

Betragte vi dernæst Veligheden fra et Handelshavns=Standpunkt, kan denne næppe tænkes ret meget uheldigere, hvad vi tro følgende flaaende Fakta vilde godtgjøre: for det Første mangler Hirtshals den i saa Henseende saa vigtige sejlbare Forbindelse med en stor Indlandsvandvej, som paa andre Puncter vil kunne tilvejebringes; for det Andet ligger Hirtshals paa Kysten af den smalt udløbende Del af den iysse Halvø, der kun levner den et direkte Opland paa en mindre Trekant, hvoraaf endda en ikke ringe Del er bedækket af Flyvesandsstrækninger, der naa fra Hav til Hav; og for det Tredie er den samme lille Trekant alt forsynet med en ret god Handels- og Trafikhavn (Frederikshavn), til hvis hyderligere Udvikling og Forbedring

der endog i Aar har været forelagt Rigsdagen Forslag. Da vi, som sagt, kun vilde holde os til rene Fakta, vilde vi ikke opholde os ved den Eventualitet, at Skagen valgtes til det paatænkte Kattegats=Havneanlæg, hvilket selvfølgelig vilde reducere Tanken om en stor Havn ved Hirtshals in absurdum. Vi sige udtrykkelig en stor Havn; thi det forekommer os, at Stedet i flere Henseender kunde være vel egnet til Anlæg af en Hifferihavn, der tilige kunde tjene som lokal Eksporthavn for den Smule norsk Trafik, som den omliggende Egn kunde fremskaffe, og naar man ser hen til de overmaade smaa Dimensioner, som det foreliggende Projekt giver Hirtshalshavnen, fristes man ogsaa til at tro, at det er en saadan Tanke, der oprindelig ligger til Grund for Forslaget, og saafremt man atter vilde gaa tilbage til denne med de tilstedeværende Forhold naturligt stemmende Tanke, vil den finde fuld Tilslutning fra vor Side.

V.

(„Jyllandsposten“ Nr. 132 for Fredagen den 3. Juni 1881.)

Tilbage staar nu kun Thyborøn-Projektet, og vi skulle nu se, om dette frembyder Fordele, som savnes hos de foran skildrede, samt om de Betingelser, det tilbyder, i det Hele ere af den Art, at de kunne tilfredsstille de Fordringer, som med Rimelighed kunne stilles til en dansk Nordsøhavn. Blandt disse Fordringer er Havnens Tjenlighed til Nodhavn fra et humant Synspunkt en af dem, som træder frem i forreste Række, og Ingen vil nægte, at det, som i saa Henseende udgjør en af de væsentligste Forudsætninger, er Havnens Beliggenhed, nemlig om den ligger paa det Punkt af en Kyst og ud for et Farvand, hvor der er den største og den hyppigste Trang til et Tilflugtssted for i Nod og Forlegenhed stedte Skibe. Lad os en Gang tænke os, hvilket Punkt, man rent theoretisk vilde vælge som det ideale paa de jydske Nordsøkyster. Vilde det ikke blive et Punkt, der laa omtrent midt imellem det nærmeste Tilflugtssted mod Syd og det nærmeste mod Nord? Hvilke ere nu disse Tilflugtssteder? Mod Syd: Listerdyb; mod Nord: de norske Havne og Kattegathavnene, og man vil let finde, at det theoretisk-ideale Punkt midt imellem disse ikke vil falde langt udenfor Thyborøn. Men nu i praktisk Henseende — er Thyborøns Beliggenhed da en saadan, at det ligger i tilstrækkelig Nærhed af den store Sejlroute mellem Østersøen og den engelske Kanal samt de belgiske, hollandske, tyske, østengelske og skotske Havne? Hertil maa svares et ubetinget Ja; det ligger endog saa middelbart ved denne Havets store Landevej, at den ofte ligger indenfor Synsvide, idet Skibene, der komme

fra alle de nævnte Havne, næsten alle ønske at korrigere deres Bestil ved at tage Landstigning af Bobbjerg, forinden de søge Skagerak og Kattegat. Intetsteds vil der saaledes paa alle Nordsøens Kyster (de fremmede Landes indbefattede) findes et eneste Punkt, hvor der — samtidig med at det passerer af en saadan Masse Skibe — er saa langt til en Tilflugtshavn. Hermed er Sagen imidlertid langt fra klaret; thi det kommer an paa, om denne i geografisk Henseende heldige Beliggenhed ikke fra et naturligt Synspunkt er ubrugelig. En Havn, og ganske særlig en Tilflugtshavn, maa være saaledes, at den uden alt for stor Fare kan anløbes selv i haardt Vejr og med Baalandsvind. Hertil ere 3 Ting nødvendige: 1) Havnen maa have en saa fri Beliggenhed, at et Skib, som forsejler sin Hensigt, at forcere Indløbet, ikke skal tvinges i Strand, men være i Stand til at klare Landet fra sig; 2) Farvandet ud for Havnen maa være frit for Grunde og Skjær, saa det den søgende Skib kan have fuld Manøvrerfrihed, og blot tænke paa at klare Indløbet — ikke tillige paa at undgaa andre farlige Forhindringer; 3) Havnens Indløb maa være meget rummeligt, for at et Skib — selv med høj Sø og stærk Strømsætning — kan holde sig fri af Molehovederne. Alle 3 Betingelser vil en eventuel Thyborøn-Havn i fuldt Maal opfylde; thi den frie Beliggenhed paa en fri Kyst med langt ud i det aabne Hav udskudte Moler er jo netop selve Forudsætningen for Havnens Tilblivelse, og Farvandet udenfor er i mange Miles Afstand frit for Grunde, Skjær og udgaaende

Rev. Om den tredje Betingelse: Havnemundingen's Størrelse, have vi imidlertid hidtil ingen Oplysninger givet, og vi nødes derfor til herom at tilføje nogle forklarende Bemærkninger, saa meget mere som man let kunde fristes til at tro, at et meget bredt Havneindløb vil fremkalde en saadanølgebevægelse og Uro i Havnen, at den ikke kan yde Skibene nogen Sikkerhed. Denne Antagelse er ogsaa for saa vidt rigtig, som Indløbet's Brede nøje maa afpasses efter Havnens Størrelse og staa i et vist passende Forhold til denne, som ikke ustraffet kan overskrides. Jo større en Havns Vandareal er, desto større kan Indløbet være; thi i samme Forhold faar den indtrængendeølgebevægelse Plads til at forløbe sig. Medens man derfor har smaa Havne, hvis Indløb ikke er større end en god Skibsbrede, har man anerkjendt fortrinlige Havne, der have meget brede Indløb; vi skulle saaledes blot nævne nogle Havnemundinger's Brede: Hartlepool 621 Fod, Neapel 678 Fod, Holyhead 800 Fod og Wijs aan Zee 828 Fod, og hvis man nærer nogen Frygt for, at det for Thyborønhavnen paatænkte meget brede Indløb skulde være farligt for Havnens Ro, skulle vi særlig henvise til den sidstnævnte Havn, der i det Hele har saa mange Berøringspunkter med Thyborøn-Projektet; thi naar Wijs aan Zee's Vandareal er rigelig $\frac{1}{3}$ mindre end Thyborøns, og dog uden Ulempe taaler et Indløb af 828 Fods Brede, vil det snart skjønnes, at man holder sig indenfor de af Praxis afstukne Grænser, naar man giver Thyborønhavnens Mundning en Brede af omtrent 1000 Fod, en saa stor Brede, at den under næsten alle Forhold vil tillade et Skib at forcere Indløbet, og af hvilken overordentlig Bigtighed dette Moment er, vil enhver Sagkyndig vide, selv Ikke-Sagkyndige ville kunne begribe, hvor uendelig meget vanskeliggere det vil være under Storm og stærk Strøm at klare et Indløb af 400 Fods Brede, som er det højeste, hvortil Sandnæshagehavnen er projekteret, ikke at tale om det hartad Umulige i at løbe ind i Hirtshalsshavnen under andre Forhold end de allergunstigste, da dennes Havneindløb efter Tegningen kun vil faa en Brede af 60 a 70 Fod, og det maa vel mærkes, at dette ikke er en Tilfældighed, som kan ændres, men at ingen af disse to Havne paa Grund af deres Vandareal taaler en større Indløbsaabning end angivet.

Vi tør maasse nok antage, at det nu

vil staa nogenlunde klart, hvad der maa fordres af en Nodhavn, naar den skal kunne stifte virkelig Nytte som Nodhavn, og vi tør tro, at det vil staa ikke mindre klart, at med Undtagelse af Thyborøn-Projektet, vil intet af alle de andre hidtil fremkomne Projekter blot tilnærmelsesvis tilfredsstille hine Fordringer.

Lægges Vægten derimod fortrinsvis paa de Formaal, som en Nordsøhavn i Egenstab af Handels- og Trafikhavn skal tjene, da behøves der næppe nogen lang Udvikling for ogsaa i den Retning at godtgjøre Thyborøn-Projektets ubetingede Overlegenhed. De Mangler, vi have paapeget hos de andre Projekter, findes ikke hos dette. En yderst kort Resumé af disse Mangler vil være nødvendig: Hirtshals's Veligheden paa den yderste, nordlige Trekant af den sydlige Halvø er ikke alene i og for sig uheldig for Trafikken ved de lange Omveje, som den derved maa underkaste sig, men endnu uheldigere bliver dens Veligheden derved, at disse Omveje blive haade dyre og hæmmende, da den umuliggjør en sejlbar Forbindelse med en større Indlands Vandvej. Noget som er i den Grad vigtigt, at alle de andre Projekter med et aabent Øje herfor have været baserede paa en saadan, Trafikken lettende Forbindelse, og i saa Henseende staa disse derfor lige. Men denne tilsigtede Indlands Vandforbindelse er rigtignok af høist ulige Værd. En Forbindelse med den saa godt som skibsartsløse Ringkjøbing-Fjord vil saaledes let skjønnes at være af liden Betydning. Derimod vil den Forbindelse, som de 3 Vigso-Projekter tilsigte, være af en saadan Bigtighed, at den maa sammenlignes med den som Thyborøn-Projektet vil tilvejebringe, og til en Sammenligning tage vi da det bedste af hine Projekter (det af de hollandske Sagkyndige anbefalede Sandnæshage). Uigheden er, at det er det samme Indlands Vand (Limfjorden) som aabnes for Sejlskibenes restover. Uigheden er Forbindelsens Bestaendighed, og nogle Talstørrelser ville bedst angive den. Kanalen fra Sandnæshage til Limfjorden, som føres igjennem Bygholms Vejle og Tangerne mellem denne og Havet og Livø Bredning, vil blive 53,000 Fod eller omtrent $2\frac{1}{4}$ Mil lang, medens Kanalen fra Thyborøn, der gjennem Limfjordsstangen (3400 Fod) og Vandgrunden i Fjorden (5000 Fod) føres til Nisum Bredning, kun faar en Længde af i det Hele 8,400 Fod, eller lidt over $\frac{1}{3}$ Mil. Uigheden er her fremtrædende nok, og naar man

veed, hvor vanskelig og tidsspildende en længere Kanalsejlsads er (især for Sejlskibe), behøver man kun at sammenholde de to Kanalers saa højt forskellige Længde, for at vide, hvilken man skal vælge. Men Uligheden er i en anden og for en Kanals Besejling ikke mindre væsentlig Henseende om muligt endnu større, idet Sandnæshagekanalen er projekteret til 60 Fods Bundbrede, medens den ny Thyborøn-Kanal agtes givet en Bundbrede af 1600 Fod, altsaa mere end 25 Gange saa bred, og hvilken Indflydelse det vil have, er det overflødigt at spilde et eneste Ord paa.

Som Handels- og Trafikhavn vil Thyborøn, foruden sin udmærkede, umiddelbare Forbindelse med Halvøens største og bedste Jndlandsvandvej, ved sin centrale Beliggenhed tilbyde Fordele, som intet af de nordenfjords Projekter kan opvise, idet disse, som liggende høit mod Nord og afstaarne fra det øvrige Jylland ved Limfjorden, kun ville saa en lokal Betydning, medens hint tilbyder Eguene Syd og Nord for Limfjorden samme lette Afgang, og Thyborøn-Projektet træder derfor i ren trafikal Henseende ikke mindre stærkt i Forgrunden end i de humane Nødhavnsøjemed.

Endnu er det nødvendigt, at vi kaste et Tilbageblik paa de Pengeofre, som ville være forbundne med Projekterne, da ogsaa dette Moment maa tages i Betragtning, førend man drager nogen endelig Konklusion. Som i foregaaende Artikler udførligere og mere detailleret paavist, stiller det vigtige Pengepørgsmaal sig saaledes for hver af de 6 projekterede Nordsøhavne:

- | | | |
|---|------------|-----------|
| 1. Aargab—Ringkj. Fjord | 2,000,000 | <i>M.</i> |
| 2. Vigø—Højerhavn . . | 13,432,000 | — |
| 3. Ørhage—Thisted . . . | 24,414,000 | — |
| 4. Sandnæshage—Bygholmsvejle | 10,626,000 | — |
| 5. Hirtshals (med Jernbane og udvidet) . . . | 6,500,000 | — |
| 6. Thyborøn (uden Limfjordens Kanalisering helt igjennem) | 3,850,000 | — |

Tallene i denne Liste kunne formentlig undvære enhver Kommentar, de ville tale tilstrækkeligt for sig alene. Kun een Indvending kunne vi tænke os, og det er den: at ovenstaaende Opgjørelse ikke er fuldstændig loyal, idet man med et vist Skin af Ret vil kunne sige, at den oprindelige Overslagssum for Hirtshalsprojektet er blevet vilkaarlig forhøjet, og at den for Thyborønprojektet beregnede Udgift lige saa

vilkaarlig nedsat med de Beløb, som ere kastede over paa Kystsikringskontoen. Denne Indvending maa imødegaaes. Hvad først Hirtshals-Forhøjelsen angaar, da vil Enhver finde det i sin Orden, at vi ikke kunne holde os til en Overslagssum, der kun var beregnet paa at føre Havnen ud til en Dybde af 18 Fod, medens vi, for at lade den konkurrere med de andre, lade den optræde med samme Dybde, nemlig 24 Fod, og lige saa lidt kunne vi lade den optage Rampen med andre Havne, der alle havde en sejlbart Forbindelse med et større Op-land, uden ogsaa at give Hirtshals et Uækvivalent herfor i en Jernbaneforbindelse. Vi tør tro, at netop Hirtshals-Bemærkerne ville frem for Alle være os taknemlige for at vi — saa vidt det stod til os — have gjort Betingelserne saa lige som mulig, og vi ere forvisse om, at de af os i dette Øjemed kalkulerede Tillægs-summer ikke overstride det bestedneste Laemaal. Hvad dernæst den anden Side af Indvendingen angaar, nemlig: en for lav Ansættelse af Udgifterne ved Thyborønprojektet, da have vi i en foregaaende Artikel givet en udførlig Forklaring af, hvorledes det i Grunden kun er en naturlig og videre Udvikling af de Kystsikringsarbejder, som — aldeles uafhængig af Projektet — i og for sig ere nødvendige til Ordningen af de uheldsvangre Thyborøn-Kanalforhold, der atter ere et nødvendigt Led i de Foranstaltninger til Limfjordstangens Bevarelse, som maa og skulle træffes, saafremt den i saa Henseende af Regeringen stillede Opgave skal løses. Lad os imidlertid tænke os det sørgelige Tilfælde, at Kystsikringsforanstaltningerne pludselig afbrødes, at man af en eller anden os ubekendt og ufattelig Grund opgav at give Foretagendet den Afslutning, der er ligesaa uundværlig som Slutstenen i en Hvelving, og uden hvilken det kun vilde blive en interesse-sant Ruin — lad os i Guds Navn, sige vi, anstille dette utrolige Tankeexperiment. Hvad vilde saa Følgen blive? Kun den — at de manglende og her paaregnede Kystsikringsforanstaltninger maatte føres over paa Thyborønprojektets Konto, hvorved denne vilde blive forhøjet med 3,278,000 *M.* eller til henimod det Dobbelte; men selv i dette temmelig utænkelige Tilfælde vilde Udgiften — tilsammenlagt 7,128,000 *M.* — dog ikke blive saa forfærdelig afstrækkende, navnlig ikke, naar man sammenligner den med de mange Millioner større Overslagssummer for Vigøprojekterne, af

hvilke dog et for Alvor paatænkes gennemført, og det til Trods for, at det end ikke tilnærmelsesvis frembød lignende Fordelse, naaget disse dog maa siges at være de eneste, der nærme sig Thyborønprojektets. Ej heller behøver den under den tænkte Forudsætning saaledes fordoblede Udgift at frygte en Sammenligning med Udgiften ved Hirtshalsprojektet; thi vel fremtræder denne som rigelig $\frac{1}{2}$ Million mindre, men vi have med velberaad nu holdt vor rent kalkulatoriske Angivelse af Bekostningen ved Hirtshalsprojektet saa lav for ikke at paadrage os Bestyrelsen for uærlig Partisthed, at vi intet Øjeblik ere i Tvivl om, at den virkelige Udgift ved praktisk Udførelse vil sluge langt Mere end den halve Million, hvormed Hirtshals nu figurer lavere end Thyborøn, og vi gaa dog herved ud fra, at Hirtshalshavnen kun gives den efter det uvidede Projekt ringe Størrelse — et for en Nordø-Tilflugtshavn saa aldeles utilstrækkeligt Vandareal som ca. 15 Tdr. Ld.

Holder vi os saaledes alene Penge-spørgsmaalet for Øje, vil Thyborønprojektet næst Aargab-Ringkjøbingsfjords være langt det billigste, naar dets naturlige Forudsætning (en nødvendig Fortsættelse og Afslutning af Rystfikringen paa Limfjords-

tangen) holder Stik, medens det — selv om det skal belastes med Arbejderne til Limfjordstangens Bevarelse — bliver omtrent lige saa billigt som Hirtshalsprojektet og uendelig meget billigere end noget af Vigfjordsprojekterne. Saaledes vil — ganske bortset fra Fordelene*) — end ikke det rene og skjære Pengehensyn kunne gøre Valget mellem de mange foreliggende Projekter til en Nordøshavn tvivlsomt.

Hvis vi turde tro, at vor Behandling af disse for vort Land saa vigtige Havnespørgsmaal og i dets hele nationaløkonomiske Tilværelse saa indgribende Faktorer havde vakt nogen Interesse, vilde vi endnu gjerne forbeholde os Ret til i et nyt Afsnit i en mere overstuelig og sammentrængt Form at uddrage og fastslaa Resultaterne af vore forudgaaede Betragtninger, der paa Grund af deres Detailler og deres Stofmængde næsten nødvendigvis maatte blive langtrukne — forvirrende for Mange — trættende for de Fleste.

*) Strængt taget danner, som ovenfor antydet, Aargab-Ringkjøbingsfjord Projektet en Undtagelse; men det vil næppe for Alvor falde Noget ind at vælge dette Projekt, der egentlig mere er et Afvandings- og Landvindings- end et Havneprojekt.

VI.

(„Jyllandsposten“ Nr. 184, 185, 186 og 187 for Onsdagen den 3., Torsdagen den 4., Fredagen den 5. og Lørdagen den 6. August 1881.)

Støttende os til de udførlige og detaljerede Udviklinger, som vi i vore foregaaende Artikler have ladet hvert enkelt herhenhørende Havnespørgsmaal blive til Del, ville vi nu som Afslutning betragte Sagen fra et mere almindeligt Synspunkt, fremhæve dens store Betydning for hele Landet, sammenligne dens Stilling her med andre Landes, og deraf tage Anledning til at paavise den Gjerning, der utvivlsomt paaligger os.

Hvad der først maa slaa En, naar man anstiller en alvorlig Betragtning over vort Lands Havnevesen og Vandveje, er den Jagttagelse, at uagtet meget saa Lande have et i Forhold til deres Landareal saa udstrakt Kystomraade, har vort Lands Skibsfart og dets Fisteri dog langt fra naaet en tilsvarende Udvikling, og den nærmeste Grund hertil maa vistnok søges i, at en stor Del af vore Kyster ere yderst hauesfattige, hvad der ganske særlig gjælder den Kyst, der er nærmest Verdenshandelen og de store Fiskepladser, nemlig Vesterhavskysten, ja — denne var endog indtil for ganske nylig i hele sin Udstrækning aldeles blottet for Havne, og endnu den Dag i Dag har den kun en eneste (Esbjerg), der ligger ved dens sydligste Grænse, medens hele den øvrige indtil 60 Mil lange Kyststrækning langs Vesterhavet, Skagerrak og Kattegat lige til Frederikshavn endnu er ligesaa luffet, som i Aarhundreder forud*).

Mon Nogen vel har gjort sig det klart, hvad det vil sige, at være stængt ude fra sit naturlige Farvand, især naar dette er et saa stort og fortrinligt som Nordsøen; thi denne spiller i vor Verdensøpøke en lignende Rolle som Middelhavet i den klassiske Oldtid, hin er nu som dette den Gang omrammet af Verdens største Kulstater, der ere befolkede af de rigeste, daadkræftigste og intelligenteste Menneskeracer. Vi behøve blot, for at frigjøre os for enhver Bestyrlighed for Overdrivelse, at nævne de paagjældende Kystlandes Navne: Skotland, England, Frankrig, Belgien, Holland, Tyskland, Danmark og Norge; dermed ere vi gaaede Cirklens rundt og have Rammen om Nordsøen. Tag disse Lande bort, og hvilket Gul vilde det ikke give i denne Tids Kultur? Vi ville ikke spørge om, hvorledes det saa vilde staa sig med Kunst, Videnskab, Industri og Handel, men vi ville alene holde os til Skibsfarten som det, der ligger vort Æmne nærmest. Tænker man sig Nordsøstaterne borte, vilde Skibsfarten med et Slag reduceres med mindst ni Tiendele; thi Englands Handelsflaade beregnes alene at have de fire Femtedele af Jordens

Fyrvasnets Amaler, for at finde den helliggende i det komplette Mørke, alene med Undtagelse af det tarvelige Rys, som et gammelt, primitivt Fyr paa Skagen fastede over Farvandet der. Heri er der i vor Tid slet en glædelig Forandring, men der er noget Trykkende i, at den hele Række af nye Fyr kun tjener til at advare og sjerne Stibene fra de farlige, ugjæstfrie Kyster, i Stedet for at vejlede og indbyde dem til vore Havne.

*) Som ret betegnende for denne fuldstændige Lufning og for hele Kystens Abandonnering, skulle vi minde om, at man ikke behøver at gaa ret mange Aar tilbage i

Skibsfart i Hænderne, og den udvider sig bestandig efter en storartet Maalestok. I det sidste Aaar er den engelske Handelsflaade saaledes forøget med 1,300,000 Tons, medens den amerikanske i samme Tidrum er gaaet 127,000 Tons ned*). Intet vil maasse dog bedre belyse Nordens Overlegenhed i denne Retning end den faktiske Omstændighed, at den fattigste og mindst befolkede af alle Nordøstaterne har en større Handelsflaade end Stormagterne Italien, Østerrig og Rusland, og de mægtige nordamerikanske Fristater, der ligge imellem to Verdenshave, havde i 1880 kun 1,353,000 Tons i udenrigsk Fart imod Norges 1,527,000 Tons**).

Hvor forunderligt er det nu ikke, at man langs Nordsoen — denne Nutids Skibsfartens Bugge — kan finde en fortløbende Kyststrækning paa et halvt Hundrede Mil, der er uden Spor af Havne, og hvor nedtrykkende er det ikke, at netop denne Strækning er dansk? Forgjæves vil man andre Steder langs Nordsoen søge efter en havneløs Kyst af lignende Udstrækning. Hvad kan vel være Grunden hertil? Er det, fordi den paagjældende Kyst ligger saa affides, saa langt udenfor den almindelige Sejlroute, at den er uden Betydning, eller er det fordi de givne Naturforhold ligesom forbyde Havneanlæg paa denne Kyst?

Uf den første Grund kan det selvfølgelig ikke være, al den Stund hele den Skibsfart, som foregaar mellem Østersøen og Kattegattet paa den ene Side og Nordsoen samt de øvrige Verdenshave paa den anden Side, med en forsvindende Undtagelse passerer i saa umiddelbar Nærhed af denne Kyststrækning, at endog en stor Del af den er i Sigte under Forbifarten. Men nu den anden Grund? Ja — vor Nationalfølelse vilde uægtelig føle sig lettet ved at styde sig ind under den. Kan det nu ogsaa med Sandhed gøres?

Her ere vi ved et Spørgsmaal, som vi maa dvæle lidt ved, da det hele beror paa dets Besvarelse, og vi fremfor Alt maa ønske, at denne kommer til at fremtræde

med en saadan Klarhed for Læseren, at han vil kunne danne sig en fast Overbevisning om Sagforholdet. For at være fuldt retfærdige og meget maadeholdne, skulle vi til ovennævnte Spørgsmaal strax svare: „Til en vis Grad“. Det kan nemlig ikke nægtes, at den paagjældende Kyst har en for Havneanlæg mindre indbydende Form; den er ikke som de norske og skotske Kyster udtunget i dybe Fjorde, Bugter og Sunde, hvis foranliggende Der tjene som naturlige »Breakwaters«, ej heller har den som England og Thykland de store Flodrevier, der danne naturlige Udgange til og fra Havet, hvorimod dens exponerede Beliggenhed mod den værste Vindretning, den deraf resulterende stærke Brænding og den sig langt udstrækkende Landgrund ere lutter Ting, som ikke ere særdeles opmuntrende. Vi tro hermed i al Korthed, men samvittighedsfuldt at have anført de Banfælgeligheder, som Havneanlæg paa denne Kyst møde fremfor paa mange andre Steder, og til en vis Grad forklæres derved dens storartede Mangel paa Havne, men til at retfærdiggøre dem: er der visse et langt Spring, mindst et lige saa langt, som fra Banfælgeligheder til Umuligheder. Banfælgeligheder ere jo kun til for at overvindes. For et kraftigt Folk ere de kun en Spore; men har den virket som saadan, har man forsogt at binde an med Banfælgeligheder og har forsoget vist Umuligheden af at overvinde dem? Ikke et eneste Forsøg har man anstillet*). Og saa længe maa man helst tie stille med det Umulige i Havneanlæg. Thyssen siger: „Probiere geht über Studiren“, og vi tro med fuld Ret. Hvorfor har man da ikke villet prøve? Man har jo dog ikke været bange for det paa andre Omraader, man har med Opoffrelse af Millioner prøvet og atter prøvet Anskaffelsen og Bygningen af Panzerstibe, og man holdt ikke inde, fordi Prøverne just ikke altid svarede til Forventningerne. Vi nævne blot dette som et Exempel, men paa

*) Af de c. 560 Dampstibe, som ere i Fart mellem Europa og de nordamerikanske Fristater, tilhøre kun 14 disse, medens ikke mindre end 447 ere engelske, Resten andre europæiske Staters, blandt hvilke en anden Nordøststat (Thyssland) atter har et stort Forspring.

**) Tallet er for Aaret 1878, da vi savne en senere Angivelse, som sikkert endnu vilde være mere i Norges Favør.

*) Man vil dog maasse henvise til Esbjerg, men denne Henvisning maa vi afvise, dels fordi vi her kun tale om Kysten mellem Esbjerg og Frederikshavn, dels fordi Forholdene ved Esbjerg ere lige de modsatte af de, vi saa bestemt have fremhævet, idet Esbjerg ligger ved et Indhav, der er beskyttet ved en udenfor liggende Ø (Rang) og ved en Landtange (Skallingen), saa i Virkeligheden foreligger der her end ikke det fjerneste Forsøg paa at overvinde de Banfælgeligheder, som Kystens Naturforhold forøvrigt frembyde.

ingen Maade for derved at ville betegne disse Prøver som uforlignelige, tværtimod — vi finde dem rigtige og hensigtsmæssige, hvad ogsaa deres sidste Resultat (Helsingør) turde have vist, og Exemplet vilde jo ogsaa tjene bort Formaal daarlige, hvis det ikke var følgeverbigt; thi det er jo netop Prøver og Forsøg vi forlange — Forsøg, der gaa ud paa at skabe Folket nye Velstandskilder, at styrke Landets Livsnerv, at udvikle Foretagelsesaaften, og derigjennem give Landet Kraft og Evne til at bære de nødvendige Ofre til sit Forsvar og Hævdelsen af sin Selvstændighed.

Vi tro nemlig, at Udviklingen af vort Forsvar og af vore materielle Hjælpemidler bør gaa Haand i Haand; thi det er dog de sidste, der til Syvende og Sidst maa bære det første, og det er næppe nogen Paradox, naar vi hævde, at jo flere produktive Udgifter et Land paatager sig, desto flere og større uproduktive vil det kunne afholde. Det vilde sikkert derfor være en fuldstændig Misforståelse af alle naturlige Principer, om man vilde modsætte sig Udgifter til materielle Former Fremme af Hensyn til Udgifter, som mere ideelle Opgaver med Nødvendighed krævede; thi den nærmeste Følge vilde let blive, at hverken det ene eller det andet naaedes. Nej, Sagen er ganske simpelt den: jo bedre et Folk er stillet, desto bedre kan det bringe Ofre for sit Forsvar, desto hellere vil og desto nødvendiggøre maa det gøre Alt, for at bevare sin gode Stilling og Selvstændighed.

Vi have fremsat disse Bemærkninger, fordi der er sat en saa stærk Agitation i Gang for Befæstningsagen, og fordi vi haabe, at der vil rejse sig en lignende i Havnesagen, og vi vilde da nødig se de to store Sager bekæmpe hinanden af den Grund, at de begge fordrede store Ofre, og at derfor den ene maatte slaas ihjel, for at den anden kunde florere, i Stedet for at de, ret beset, udmærket kunne forliges, og derfor snarere bør hjælpes ad end se skjævt til hinanden.

Efter denne Digression vende vi os atter til vort specielle Emne. Blandt de Løstestænger, som i første Række bidrage til at fremme et Lands Opkomst, maa ubetinget regnes gode Forbindelsesmidler; thi hvad er vel et Land, set i materiel Forstand, uden Beje, uden Jernbaner og uden Havne? Det vilde være ubilligt at nægte, at de to førstnævnte Forbindelsesmidler hos os befinde sig i en god og

jævn Fremgang, men anderledes stiller det sig for Havnenes og fremfor Alt for Vandsvejenes Vedkommende; thi lige saa Meget som Staten har anvendt paa de første, lige saa Lidt har den ofret paa de sidste. Skulde denne Forsømmelse monstro ikke ogsaa være en af de væsentligste Grunde til, at vort havomflydte Lands Skibsfart staar saa uhyggelig langt tilbage for andre Landes, navnlig sammenlignet med vort Naboland Norge? Vi have alt angivet, at dette Lands Handelsflaade i 1878 havde en Drægtighed af 1,527,000 Tons; lad os se Størrelsen af Danmarks i det samme Aar: den var da — 251,209 Tons*), altsaa knapt en Sjettedel af Norges. Man maa vide, at Aarsagen til denne Underlegenhed hverken kan søges i en ugunstigere Beliggenhed, i manglende Kapital, i ufrugtbare Jordbund eller i et færre Indbyggertal; thi i alle disse Henseender kan Danmark vissefuld fuldtud maale sig med Norge, og man kan derfor, da der dog maa være bestemte Grunde til det sørgelige Misforhold, hvori de to Landes Skibsfart staa til hinanden, vistnok være berettiget til at søge en af de væsentligste i vor store Mangel paa Havne ved vor bedste Vandvej — Nordsøen. At dette er rigtigt, derpaa synes ogsaa den Kjendsgjerning at tyde, at netop den Provins, som paa Grund af sin Beliggenhed just ved denne fortrinligste Vandvej burde have den største Skibsfart, staar uendelig langt tilbage for de andre, med Havne bedre forsynede Provinser, idet Jyllands Handelsflaade i 1878 kun havde en Drægtighed af 51,099 Tons modernes 200,110 Tons, altsaa omtrent kun en Fjerdedel, og sammenholder man alene Dampskibene, bliver Forholdet endnu gressere, idet Jyllands Dampskibsflaades Drægtighed kun udgjør en Fjortendedel af hele Landets.

Vi ville i disse vore almindelige Betragtninger nødig gjøre for dristige Slutninger, nødig sigte saa højt, at vi skyde over Maalet; vi nægte derfor slet ikke, at der kan være andre, og maaske endog meget betydnende, Grunde end Manglen paa Nordsøhavne, der medvirke til, at vor Skibsfart staar paa et forholdsvis saa lavt Trin,

*) Ved Udgangen af 1880 var Drægtigheden endog sunket ned til 249,465 Tons, og til Sammenligning skulle vi anføre, at den engelske Handelsflaade i et eneste Aar (1879/80) alene ved totalt forliste Skibe mistede ikke saa lidt Mere, nemlig 298,975 Tons.

men vi tro, at de af os her ansøgte, og med Tal belagte Kjendsgjerninger med ikke ringe Styrke pegte hen paa, at vil man hæve og fremme en af Landets fortrinligste Indtægtskilder, maa man bane den nye og bekvemme Vej til det Farvand, der er Verdenshandelen og Verdenssejladsen nærmest, og som tillige har det store Fortrin for vore andre Farvande, altid at være aabent.

Det vil maaske nok skurre lidt i vore Agerbrugeres Øren, at vi henregne Skibsfarten til en af vort Lands fortrinligste Indtægtskilder, men vi kunne ikke derfor tage vore Ord tilbage; thi Skibsfarten bringer ikke alene direkte Landet fremmede Penge, indsamlede i ofte fjerne Egne, men den hyder tillige indirekte vor Handel, vort Haandværk og Industri de største Fordele, og atter derigjennem vort Agerbrug ubrudelige Goder, ikke at tale om, at denne vort Lands Hovedernæringsgren vilde tage et umaadeligt Opsving, naar en livlig Sejladse bestoer, tværsigjennem Thyland, aabnedes til de store Forbrugslande. Giv os Bejlighed til, at vore Landboprodukter kunne forsendes til Verdensmarkedet daglig, ad den korteste Vej og paa den billigste Maade, og vi ville skaffe dem frem i Mæsse; thi det vil da lønne sig.

Vi antage, at Alle ville være enige med os i Skibsfartens store Betydning, at man ogsaa vil forstaa, at Betingelsen for dens Fremgang er en rask og energisk Udvikling af vort Havnevesen og vore naturlige Vandveje. Derimod turde Samstemningen maaske være mindre stærk med Hensyn til Gjennemførelsens Mulighed, og det ikke alene overfor de vanskelige Naturforhold, men ogsaa overfor de mange Penge, som udfordres, og vi tro det derfor rigtigst at vende os til denne Side af Sagen. Hvad dens første Del angaar, have vi alt i det Foregaaende indrømmet, at vore Nordfjokyster frembyde større Vanskeligheder for Havneanlæg end mange andre Landes, men dermed er ikke sagt alle Landes; thi der er virkelig Nordfjokyster, der til Trods for deres endnu daarligere Betingelser ere forsynede med første Rangs Havne. Det vil derfor være naturligt at rette Blikket derhen, og vi skulle derfor tillade os at give nogle faktiske Oplysninger derfra, stammende dels fra egne Jagttagelser paa Stedet, dels fra tekniske og statistiske Værker.

Man vil let gjette, at vi sigte til Holland som det Land, hvis Kyster have

en paafaldende Lighed med vore, om end muligvis En og Anden vil studie lidt ved Paastanden om, at en saadan Lighed skulde være til Stede, idet deres Tanke vil fæste sig paa den Omstændighed, at en ikke ringe Del af Kontinentets større Floder have deres Udløb netop i Holland, og de ville, da dette ikke er Tilfældet hos os, maaske spørge: „Hvor bliver da Ligheden af?“ I Hovedsagen er denne Ulighed mere tilskyndende end virkelig; thi man maa vide, at Floderne dele sig i saa mange Arme i det hollandske Fladland, at de i deres naturlige Tilstand kun i ringe Grad tjene den søgaaende Skibsfart, ja — den største af Floderne (Rhinen) forsvinder endog under Delingen i den Grad, at der kan strides om, hvor den egentlig udmunder i Havet — om som Øsel i Zuiderzøen eller om som Leek, som Oude-Maas, som Scheur i Noordzøen. I Virkeligheden har Holland, trods sit udstrakte Flodnet, kun to naturlige Afgange til Havet. Den ene mod Nord — gennem Zuiderzøen — den anden mod Syd — gennem det Zeelandste Archipelag — inden for hvilke Landets to mægtige Handelsbyer have rejst sig, Amsterdam ved den nordlige og Rotterdam ved den sydlige, medens hele den mellemliggende Kyst oprindelig var en lige saa luffet, som den vestlyste er det den Dag i Dag. Det vilde imidlertid være en Vildfarelse, hvis man gik ud fra, at de to nævnte Afgange til Havet vare gode og bekvemme i deres naturlige Tilstand, tværtimod — kun ved Anvendelsen af mange Arbejder, megen Kunst og store Pengeofre kunde de nogensinde tilfredsstille Skibsfartens Krav.

Zuiderzøens af Grunde opfyldte Vand blev alt tidlig i Aarhundrebet Hollænderne en for daarlig Vandvej, og et for Datiden storartet Kanal anlæg (den nordhollandske Kanal) blev derfor besluttet og udført i de 6 Aar fra 1819 til 1825. Den store Skibsfart fra Amsterdam forlagdes derved udenom Zuiderzøen, idet Kanalen udmundede umiddelbart ved dennes Udløb i Noordzøen (Nieuwediep), til hvis Sikring kolossale Arbejder foretoges.

Med den sydlige Afgang til Havet var noget lignende Tilfældet. Her gik Sejladsen fra Rotterdam fra først af gennem Oude-Maas, Dordtsche-Kil, Hollandsche-Diep og Haringvliet ud i Noordzøen, senere forkortedes Vejen ved Reguleringen af Spui-Floden, der med Forbigaaelse af Dordtsche-Kil og Hollandsche-Diep førte Skibene umiddelbart fra Oude-Maas til Haringvliet.

bliet; men alt efter som Skibene tiltog i Størrelse, blev denne ny Vandvej udfyldt-gjørende, og man skred i Aarene 1827 til 1829 til Anlægget af Boorne-Kanalen (med c. 18 Fods Vanddybde), og herved opnaaedes, at ogsaa Sejladsen gjennem Oude-Maas kunde undgaas, idet denne nu direkte kunde gaa fra Nieuwe-Maas til Haring-Bluet.

Man vil af disse flygtige Træk kunne se, hvor magtpaaliggende Hollænderne lode sig det være, at bevare og forbedre Udgangene til Havet, og det paa en Tid, da man vel her i Danmark end ikke osrede saadanne Ting en Tanke. Men det var saa langt fra, at Holland mente at kunne slaa sig til Ro med det Opnaaede, at det tværtimod stadig havde Øjet rettet mod nye Forbedringer og Lettelser i Forbindelsen med Havet, og med spændt Opmærksomhed fulgte de Projekter, som i dette Øjemed fremkom. Blandt saadanne fandtes særlig tre, der i lige høj Grad maatte forbaase ved deres forvovne Genialitet og ved de storartede Resultater, som deres Udførelse vilde tilvejebringe.

Det ene af disse Projekter gik ud paa at afdæmme Zuiderzøen fra Het-V, at kanalisere og delvis tørlægge denne, at gennemgrave Klitrækken paa „Holland up zijn smalst“, og foran Mundingen af denne Kanal at anlægge en Havn paa den aabne Nordøstøst, hvorved der vilde aabnes Sejladsen paa Amsterdam en kort, dyb og lige Vej til og fra Havet.

Det andet Projekt tilsigtede en Regulering og Afdæmning af Nieuwe-Maas og Scheut, en Gennemgravning af Klitrækken ved „Hoof van Holland“ og Anlægget af en Nordøsthavn udenfor, hvorved der vilde opnaas de samme Goder for Rotterdam, som oven for nævnt for Amsterdam.

Det tredje Projekt, hvortil vi sigte, havde til Formaal at udvide Havnen ved Vlissingen og sætte denne i Forbindelse med et stort og rigt Opiland ved et Jernbane-anlæg, hvis ejendommelige Vanskeligheder og enorme Bekostelighed vi ikke her skulle udvikle. Vi indskrænke os til at sige, at Hensigten med dette Projekt var, ganske i Lighed med de to andre, at aabne en Del af Holland en bekvem Vej til Havet.

Hvert enkelt af disse Projekter var saa storlaaet og saa bekosteligt, at det laa nær at antage, at Betænkkelighederne ved blot at forsøge et af dem udført vilde have været saa overvejende, at man havde studt Sagen ud i en ubestemmelig Fremtid, me-

nende, at man foreløbig burde nøjes med de tilstedevarende Vandveje, for hvis Udvikling der jo alt var gjort saa Meget. Men nej — det lille Holland tænkte anderledes. Man indskrænkede sig ikke engang til at vælge et af Projekterne til en Prøve, men man skred omtrent samtidig trostigt til Udførelsen af dem alle tre, og i Løbet af det sidste Aar ere de alle traadte fuldbaarne ud i Livet.

Man vil let fristes til at tro, at vor Betegnelse af disse Projekter som storartede, enormt bekostelige osv. ere overdrevne; thi hvorledes kan man ellers forklare sig deres samtidige Udførelse i et saa lille Land? Vi skulle imidlertid, da Tal undertiden kunne være overordentlig betalende, belægge vore Ord med Talstørrelser og lade Læseren selv dømme.

Det af os først nævnte Projekt: „Amsterdammer-Nordøstkanal“ med tilhørende Nordøsthavn „Wijf aan Zee“ har med en rund Sum kostet 64 Millioner Francs, hvortil endnu rettelig maa lægges Bekostningerne ved den nye Havnebane og Havnebanegaard, 25 Millioner Francs, saa det fuldbaarne Projekt i Virkeligheden har medtaget omtrent 89 Millioner Francs.

Det andet Projekt: „Rotterdamse Nieuwe-Waterweg“ med tilhørende Nordøstkanal ved „Hoof van Holland“ havde i 1873 alt medtaget 17 Millioner Francs., og man beregnede da, at hele Projektet vilde være gennemført i 1879, og at Omkostningerne ikke vilde overstige 30 Mill. Francs., naar de samtidige Anlæg af Døkhavne og Kajer paa „Fijenoord“ og Forbindelsesbanen med Broer og Banegaard ikke medregnedes. Alene Havnebanen med Tilbehør har kostet 27 Millioner Francs., og uagtet vi beklage, ikke at have nye og mere detaljerede Oplysninger om samtlige Udgifter ved Projektets Udførelse end her angivet, frygte vi dog ikke for at gribe for højt, naar vi her opføre dem til 57 Millioner Francs.

Endelig have vi det tredje Projekt: Vlissingen Havnens storartede Udvidelse og dens Inddragning i det kontinentale Jernbaneanet, hvor vi ere heldigere stillede med Hensyn til en nøjagtig Angivelse af de med Udførelsen forbundne Omkostninger; de have nemlig været: 1) Arbejderne ved Havnens Udvidelse: 10½ Million Francs.; 2) Spærringen af og Dæmninger over „Sloe“: 2,100,000 Francs.; 3) Afspærring af og Dæmninger over „Doster-Schelde“: 3,200,000 Francs.; 4) Havnens Jernbane-forbindelse over Øerne „Walcheren“ og

„Süd-Beveland“ med Hovedlinien mellem Amsterdam, Rotterdam og Brüssel ved Stationen „Rosenbaal“: 41,200,000 Frcs.; tilsammen 57 Millioner Frcs., og strængt taget burde hertil endnu lægges en betydelig Del af Udgifterne ved de næsten enestaaende Rystsikringsarbejder ved „West-Rappel“, hvorved Den, hvorpaa Blislingen befinder sig, alene bliver bevaret, idet der finder et noget lignende Forhold Sted mellem denne Havn og Rystsikringen som ved Thyborøn-Havnen.

For Oversigtens og Forstaaelighedens Skyld gjengive vi Hovedsummerne med runde Tal i danske Penge:

- 1) Amsterdams nye Udgang til Havet med alt Tilbehør c. 64 Mill. *Nr.*
- 2) Rotterdams do. do. . c. 41 — —
- 3) Blislingen = Havnens Udvikelse og Forbindelse med Vandet . . c. 41 — —

Tilsammen 146 Mill. *Nr.*

Man vil formentlig villig indrømme os, at det er en ret kjon Sum, Holland i de yngste Tider har ofret paa en lettere og forbedret Udgang til Havet, uanset at der forud var gaaet Ofre, der i Forhold til Tiden vare ikke ringere, og bortset fra, at Forbindelsen med Havet alt forud var en saadan, at vi her vilde have fundet den fuldstaendig tilfredsstillende; men vi frygte derimod meget for, at man ikke vil indrømme os nogen Berettigelse til deraf at slutte, at vi bør følge Hollands Exempel. Vi frygte for, at man vil sige: Holland er et rigt Land, Danmark et fattigt, hvorledes skal det kunne tjene os til Efterligning? Vort Svar skal blive kort: Ja, Holland er ganske vist et rigt Land; men hvorved er det blevet rigt? Fremfor Alt ved sin Skibsfart, sine Kolonier, sin Handel og sit Storskifteri, kort og godt — ved Havet. Holland er ganske simpelt blevet det rige Land, fordi det har forstaaet at benytte Havet, og derfor er intet Offer det for stort, naar det gjælder om hurtigt og bekvemlest at naa til denne uudsømmelige Rigdomskilde.

Hvad have nu vi gjort for en let og direkte Udgang til Nordsøen? Vi ville ikke svare: Intet, thi Sagen er ikke tjent med Overdrivelser; men Enhver vil indrømme, at der er gjort overmaade lidt. Vi have i et Hjørne af Jylland anlagt en eneste Nordsøhavn; den (Esbjerg) er af de bedste Dimentioner, den kan formedelst en foran liggende Barre ikke søges af større

Skibe, den er farlig at besejle, fordi man mod Syd har Manøflak og mod Nord det farlige Hornsrev, der strækker sig milelangt ud i Søen, og den er endelig ikke, hvad en Nordsøhavn bør være, fuldstændig isfri. Det er, saavidt vi vide, Resultatet af alle vore Tillob til at aabne os Nordsøen. Vi ville paa ingen Maade underkjennde dette Resultat, tværtimod ere vi taknemlige for denne lille Begyndelse, erkjende Betydningen af den og skulle endog villig tilstaa, at med alle Stedets Mangler var Esbjerg et ret naturligt Punkt til at begynde med, dels fordi Banstuelighederne her vare forsvindende og Befolkningen derfor ikke afstrækkende, dels fordi man kunde være sikker paa, at dette første Forsøg ikke let vilde kunne mislykkes. Alt dette var af Bigtighed, og man maatte af Hensyn hertil finde sig i, at man ikke samtidig kunde opnaa store Resultater; men „Appetiten kommer under Maaltidet“ siger et fransk Ordsprog, saaledes ogsaa her: den lille Mundsmag paa en Nordsøhavn vækker Øysten til Mere, navnlig til en, der virkelig kunde tilfredsstille Nutidens Fordringer, og vi have i tidligere Artikler i det Enkelte paavist, hvor og hvorledes og med hvilken Befolkning en saadan kan anlægges.

Hvorfor stride vi da ikke til Værket? Hvorfor ville vi ikke søge Trangen afhjulpen? Thi ville vi blot, vilke for Alvor, saa vi ogsaa Thyborøn-Havnen med tilhørende Kanalisering af Limfjorden. Er det, fordi Sagen kræver for store Ofre? Tilbels vel. Man strømmes af de mange Millioner, lægger Hænderne i Skjødets, og giver ræd og feig det Hele, i Stedet for at komme til Erkjendelse af, at denne Holdens fast paa nogle Millioner er en dyr Sparommelighed, saa dyr, at vi ikke have Raad dertil. Andre Lande have forlængst indset denne Sandhed, og de, der først og ihærdigst have handlet derefter (England, Holland, Frankrig), ere derfor rige. Hvorfor maa vort Land ikke ogsaa blive det?

Vi have dvælet saa længe ved Hollændernes rastløse Virksomhed for Udviklingen af deres Vandveje, fordi der her findes saa mange Tilknytningspunkter, fordi de hollandske Nordsøfjhytter i saa mange Henseender ligne vore, fordi Holland ligesom Danmark er et lille Land; men vi ville derover ikke glemme, at der over hele den civiliserede Verden er en omfattende Bevægelse i Gang for at bringe Udviklingen af Vandvejene i Højde med Jernbanernes, idet den Erkjendelse vinder mer og mer

Raaderum, at man altfor ofte har forsoemt de første til Gunst for de sidste, og da vi herhjemme næppe kunne være kjente med at stænge os ude fra denne Bevægelse, maa det være os tilladt at hidsette nogle Træk af dens Livsyttringer hos andre Nationer. Uagtet de store internationale Tangejennemstæringer, som den fuldførte Suez-Kanal, den paabegyndte Panama-Kanal og den projekterede Kanal gennem Landtangen ved Korinth, ere Udslag i stor Stil af den samme Bevægelse, skulle vi naturligtvis ikke opholde os ved disse koloßale Foretagender, men stille Læseren nogle andre for Øje, der — om de end ere altfor storartede til at kunne direkte gives Anvendelse paa vore Forhold — dog ville tjene til at aabne vor Tanke for, at ogsaa vi maa med. Vi hente først et lille Træk fra en anden Verdensdel, for at vise, hvor udstrakt Bevægelsen er. I Amerika fandtes der i 1837 en lille By med 4000 Indbyggere, dens Navn var Chikago, 30 Aar senere (i 1867) talte den 225,000 og 13 Aar derefter (i 1880) tæller den 500,000 Mennesker; men — vil man udbryde — Chikago ligger jo midt inde i Landet, dens enorme Opsving skyldes jo Jernbanerne, hvortil da dette Exempel her? Ja, visseelig spille Jernbanerne her en stor Rolle, thi Byen har ikke mindre end 15 Banegaarde, og netop derfor lægge vi saa stor Vægt paa Exemplet, just derfor have vi valgt det; thi skulde nogen By kunne synes at være uafhængig af Vandveje, maatte det dog vel være en, der er saa forshynet med Jernbaner, og dog er det saa langt fra, at man her har vist Digegyldighed for at komme i direkte Sejlsforbindelse med Omverdenen og med Havet, at saa Byer have gjort større Anstrængelser i denne Retning, og de ere lykkedes saa godt, at man nu over Michigan—Hudson—Erie og Ontario-Søerne, ad St. Lorenzfloden og over Atlanterhavet kan sende Korn, Kjød og Klæst lige fra Chikago direkte til England i Skibe, der laste 1000 Tons, uden at nogen Omladning behøves. Men hermed var man end ikke tilfredsstillet paa dette Omraade; til Trods for Jernbanernes Mangfoldighed solgte man Trang til endnu en Vandvej, og ved en Kanal bragte man Chikago i sejlbar Forbindelse med Mississipp, hvorved man aabnede sig Udgang ikke alene til Nebraska's, Colorado's, Kansas' og Texas' store Distrikter, men ogsaa til den mexikanske Havbugt, og Indlandsbyen har saaledes nu to Vandveje,

der føre direkte til selve Oceanet. Der er ikke mindste Tvivl om, at Chikagos overraskende Fremblomsring for en ikke ringe Del skyldes disse Vandveje, og uden dem vilde den sandsynligvis have maattet nøjes med een Banegaard i Stedet for sine nuværende femten.

Vende vi os nu til et andet Land, der ligger i vor nærmeste Nærhed, lad os da se om den Bevægelse, vi have omtalt, ikke har efterladt sig Spor der. Mange gaa omkring med uklare Ideer om, men med en uroffelig Tro paa, at Preussen kun tænker paa Militarismen, ofrer Alt paa denne Molots Alter og Intet har tilovers for produktive Formaal; men følgende Kjendsgjerninger ville formodentlig vise, at Danmark i alt Fald paa det Omraade, hvorpaa vi her bevæge os, ikke har Ret til at lade Preussen Noget høre. Ved Lov af 12. Marts 1879 bevilgedes alene til Forbedringen af Vandvejene i Mark-Brandenburg 5,227,000 Reichsmark. Til Reguleringen af de 5 Floder: Weichsel, Oder, Elben, Weser og Rhinen bevilgedes paa Budgettet for 18^{80/81} 5,333,000 Mk. og for 18^{81/82} er opført 5,408,000 Mk., og det er Hensigten aarlig at bevilge en lignende Sum, indtil de nævnte Floder i hele deres Længde og ved laveste Vandstand ere aabnede for Skibsfarten. Da hertil vil medgaa henimod en Snes Aar, bliver — uden Renteberegning — alene disse Arbejder at beregne til ca. 100 Millioner Mark. Der er desuden i Sessjonen 18^{80/81} af Regeringen forelagt et Memorandum om Reguleringen af Spree, Havel, Mosel, Pregel m. fl. Floder, hvortil der paa Budgettet for samme Aar forlangtes 2,482,000 Mk., og da disse Arbejder ville være at fortsætte i Løbet af en halv Snes Aar, bliver den samlede Udgift hertil alene 25 Millioner. Lægges man hertil Kanaliseringen af Brahe, der lige er fuldført med en Bekostning af 1,200,000 Mk., af Meße, der med en Udgift af 3,500,000 Mark vil være færdig næste Aar, og Reguleringen af Floderne Rahn og Saar, der alt er fuldført, samt Udgifterne til den forestaaende af Warthe, Saale og Ems, vil man i Et og Alt naa op til en rund Sum af omtrent 150 Millioner Mark.

Men hermed have vi kun omtalt Forbedringerne af de alt tilstedeværende, naturlige Vandveje. Tilbage staar de projekterede nye Kanal anlæg, af hvilke vi skulle fremhæve nogle af de vigtigste, som: 1) en Kanal mellem Rhinen og Maas, an-

flaaet til 14 Millioner Mark; 2) en Kanal mellem Elben og Spree, anslaaet til 37 Millioner Mark; 3) en Kanal mellem Oder og Spree, anslaaet til $17\frac{1}{2}$ Millioner Mark; 4) en Sidekanal fra sidstnævnte til Schvedt-Kanalen, anslaaet til $12\frac{1}{2}$ Millioner Mark; 5) en Kanal mellem Donau og Oder med tilhørende Sidekanaler anslaaet til i Alt 70 Millioner Mark; 6) en Kanal gennem Holsten fra Nordsoen til Østersøen, der, alt efter den valgte Linie og Dybde, har meget afvigende Overslagssummer, af hvilke vi vælge den, som hører til det Projekt, der synes at have vundet mest Anklang, nemlig det Dalsstrømske, anslaaet til 90 Millioner Mark.

Hvorvel de ovenstaaende 6 Kanalprojekter, der alene ville kræve en Udgift af 241 Millioner Mark, endnu lige saa fuldt som Vimsfjordens Kanalisering høre til Projekternes Verden, maa vi dog gøre opmærksom paa en meget væsentlig Forskjel, idet det officielle tyske Regeringsblad „Reichsanzeiger“ i den forløbne Maaned under en udførlig Behandling af Emnet har udtalt, at der i næste Session vil blive forelagt Bevillingsmagten et Memorandum over alle de her nævnte (og endnu nogle flere) Anlæg, hvoraf det vil fremgaa, hvor nødvendigt det er at give Vandvejene en Jernbanerne tilsvarende Udvikling, og Bladet slutter med en Forsikring om, at Regeringen af al Magt vil søge at fremme Kanalhyttemets tidsvarende Udvikling. Hvor langt borte staa vi ikke fra en lignende officiel Udtalelse fra vor Regering?

I Betragtning af den gamle Læresætning om „Exemplis Magi“ haabe vi, at Læseren vil høre over med, at vi endnu hente et Par Exempler fra andre Lande, og da de, vi nu ville fremdrage, stamme fra en Nation, der i en særlig Grad er os sympatetisk, og hvis geniale Digtighed og udprægede økonomiske Sans vi ere vant til at beundre, var det dog ikke ganske utænkeligt, at her kunde ligge et Frø, der kunde falde i god Jordbund. I Frankrig er det ligesom i Tyskland gaaet op for Regeringen, at man over Jernbanerne altså længe har glemt Vandvejene og at de ikke længer bør behandles som Stedborn, hvorfor det er Hensigten at anvende en stor Del af den Milliard, som nylig laantes, til Gavn for disse. Vandets offentlige Mening gaar ganske i samme Retning, og denne er i Tiden stærkt optaget af to store Kanalprojekter, der begge tilfigte

tværs igennem Frankrig at tilvejebringe en sejlbar Forbindelse mellem Atlanterhavet og Middelhavet.

Det ene Projekt vil ad Seine, Yonne, Bourgognekanalen, Saone og Rhone sætte Havre og Marseille i indre sejlbar Forbindelse. Da Dybden mellem Havre og Paris beregnes til 10 Fod og mellem Paris og Marseille kun til 7 Fod, vil det let ses, at det bliver en ren Indlandsvandvej og ikke nogen Gjennemfartskanal for større søgaaende Skibe; men alligevel bliver det et betydeligt Foretagende paa Grund af denne Vandvejs store Længde (henimod 200 danske Mil), og allerbedst vil Bekosteligheden skjønnes deraf, at det vil blive nødvendigt her at bygge ikke mindre end 250 kostbare Sluser.

Det andet Projekt gaar ud paa at skabe en virkelig Gjennemfartskanal mellem de to store Have, hvorved Omvejen igennem Gibraltar-Strædet og omkring hele Spanien spares. Med Benyttelse af Garonneflodens Bæde agter man at føre en Kanal fra Bordeaux til Narbonne ved Middelhavet. I Følge Forarbejderne, der ere udførte under Ledelse af „Société d'Etudes“, vil Kanalen faa en Længde af over 50 danske Mil, en Dybde af ca. 27 Fod og en Brede af fra 200 til 250 Fod. De 62 Sluser, der ville blive nødvendige, skulle konstrueres som Dobbeltsluser, hvis ene Kammer, der bliver 80 Fod bredt, er beregnet paa Passagen af Panzerskibe og store Hjuldamperne. Omkostningerne ere anslaaede til 550 Millioner Francs, eller med et rundt Tal i vore Penge til 400 Millioner Kroner.

Vi kunde fortsætte med Exemplerne i det Uendelige, men det vilde føre alt for vidt, om vi ogsaa her vilde fremstille nogle af Ruslands gigantiske Planer i lignende Retning, saasom Sejlbargjørelsen af Amu-Darja, Tilvejebringelsen af en sejlbar Forbindelse mellem Sortehavet, det asovske og det kaspiske Hav osv., eller om vi indløde os paa at stildre Østerrigs ihærdige Arbejde paa Donaureguleringen og dets Agt, ved Hjælp af denne og store Kanal anlæg at sætte Sortehavet i umiddelbar Forbindelse med det adriatiske Hav. Det maa være nok med de anførte Exempler. Ere de ikke tilstrækkelige, ville flere heller ikke være det. De maa imidlertid være tilstrækkelige til at vise, at der er en stor almindelig Bevægelse i Retning af Vandvejenes Udvikling, en Bevægelse, hvortil vi her i Landet kun have mærket hjerst

lidt; men om de ville være tilstrækkelige til, at denne Bevægelse her kan rejse en Dønning, der vilde vække os, det turde være tvivlsomt. Vi gjør os i saa Henseende ingen Illusioner. Vi maa være belavede paa, at vor Stemme bliver en Røst i Ørkenen, og trøste os med, at selv en saadan uanset Røst undertiden kan være Forløberen for og Bebuderen af en stærkere, der vil formaa at trænge igjennem.

Underligt vilde det dog være, om ikke vore Fremstillinger skulde falde En og Anden i Hænderne, som vilde føle sig grebet af den Tanke, at det umuligt gaar an for Danmark, at holde sig udenfor den almindelige Bevægelse for at udvikle de Betingelser, hvorfra et Lands Skibsfart og derigjennem atter dets Handel, dets Industri og dets Agerbrug for en stor Del beror, nemlig: lette Afgange til Havet. Og kunde denne Tanke først vinde fuld Tilslutning hos Enkelte, maatte den med Nødvendighed udbrede sig til Flere, og der vilde snart blive Mange, for hvem det endelig vilde gaa op, at det her ikke længer gjælder om Stillestaen eller Fremgang, men ret egentlig om Ruin eller en kraftig Hævedelse af vor Stilling, vor Belfærd.

Vi kjende imidlertid altfor vel den Indvending, der vil møde Tanken paa enhver Kant, og der vil gjøre selv de Seende vankelmødige, til at vi skulle lade denne ligge i Fred og brede sig. Det er saa nemt at sige, vi have endog en Digters Ord derfor, og det vil blive sagt: „Danmark er et lidet, fattigt Land“ — det har ikke Raad til, som de store og rige Lande at ofre Hundreder af Millioner paa Projekter. Det er maaske sandt, maaske dog ikke ganste, men lad os antage det, og lad os indrømme, at vi ikke magte at rejse saa store Summer; men det er der jo heller slet ikke Tale om. Vi ville ved at kaste et kort Tilbageblik over de Fordringer, vi i det Hele have stillet til Udviklingen af vort Havnevesen og vore Vandveje, se, at det drejer sig om langt beskednere Beløb.

Som man vil erindre, have vi hele Tiden holdt os til Rhytstrækningen imellem Frederikshavn og Esbjerg, og det ganste naturligt og, som vi tro, med fuld Føje, efter som baade Øerne og Nijylland i det Hele og Store ere vel forsynede med Havne, hvorimod der paa den anden henimod 60 Mil lange Strækning, der dog fremfor nogen ligger ved det aabne Hav, ikke findes saa meget som en eneste Havn, og vi have

troet at følgende Arbejder her vare nødvendige:

1) Frederikshavns Havn egner sig efter vor tidligere givne udsørlige Begrundelse ikke til en Tilflugtshavn for den store Skibsfart, men som en Trafikhavn for Bendshøjsel og som en supplerende Tilflugtshavn for den mindre Skibsfart, trænger den vistnok til en Forbedring og Udvidelse, hvortil vi beregne en Million *M.*

2) Anlægget af en Rød- og Tilflugtshavn for det nordlige Kattegat og Stagesraa have vi søgt at paa vise vilde finde sin heldigste Plads ved Stagen*), og vi beregne hertil 8 Millioner *M.*, som forhøjes med 2 Millioner**), saafremt Havnen ved et Jernbaneanlæg indlemmes i Jernvejsnættet.

3) Imellem Stagen og Thyborøn vilde vi finde det højest ønskeligt, om der anlagdes et Par mindre Havne, tjenende Fiskeformaal og den lokale Trafik paa Norge. Som Punkter, hvorimellem der kunde vælges, skulle vi nævne: Hirtshals, Lønstrup, Blokhus, Sandnæsø, Vigø og Klitmøller, og til 2 saadanne Havne, der kun behøve et mindre Vandareal og en Dybde af 10—12 Fod, beregne vi 2 Millioner *M.*

4) Ved Thyborøn vil der være at anlægge en første Klasse Havn, tjenlig til saa vel Tilflugts- som Trafikhavn, tilgængelig for selv større Skibe paa denne Rute, og i Forbindelse hermed en Kanalisering af Limfjorden, hvilke Arbejder efter de foreliggende Beregninger vil koste omtrent 11½ Million, der — under den lidet sandsynlige Forudsætning, at de tilbagestaaende Rhytstrækningsarbejder ikke tilendebringes — maa forhøjes med endnu 3½ Million, saa hele Udgiften eventuelt kunde stige til 15 Millioner *M.*

5) Ringkjøbing Fjord vil være at give et nyt Udløb, i hvilket der samtidig dannes en mindre Havn, særlig beregnet paa Fiskefartøjer, men ogsaa tilgængelig for norste Slupper, der besørge den lokale Trælasttrafik, og for hollandske Evertter. I Forbindelse hermed udføres en delvis Kanalisering af Fjorden og Skjern Åa, saa der

*) Skulde nøjere Undersøggelser mod Formodning vise Uoverkommeligheden af et Havneanlæg ved Stagen, da vælges vi ubetinget Hirtsholmene og overføre de 10 Millioner hertil.

**) Skagboerne synes, uafhængig af Havneanlægget, at have et ligesaa billigt Krav paa at faa en Jernbane, som andre af Landets Indbyggere, og vi regne derfor Udgifterne hertil kun pro rata for Havnen.

bliver en for mindre Fartøjer sejlbare Forbindelse med den inde i Landet liggende Jernbanestation Skjern. Der foreligger alt hertil et fuldt udarbejdet Projekt, der er under Overvejelse hos vedkommende Autoriteter, og hvis Overslagssum er 1,200,000 *M.*; men vi foretrække at beregne 1½ Million.

Alle de her kortelig angivne Projekter, ved hvis Gjennemførelse den havneløse Kyststrækning til stor Betsignelse for de Søfarende og for de paagjældende Egne vilde komme til sin Ret, vilde medføre en Bekostning af omtrent 24 Millioner, beregnet alene for sig, medens der vil kræves endnu 5 a 6 Millioner mere, saafremt Udførelsen skal belastes med en Del af Udgifterne til Jernbaneanlæg og Kystsikringsarbejder. Lad os imidlertid regne med det højeste Beløb, afrundet op ad til 30 Millioner *M.*

Mange vilde vistnok mene, at det er en uhyre Sum, at alene dens Størrelse er nok til at banke enhver Tanke om Gjennemførelsen af slige Projekter, og selv de, der indse disses indgribende Betydning, vilde maasse ænsteligt spørge: Hvorledes skulde vel vort lille Land faa Raad til at udføre saa kostbare Arbejder? Vi skulde ikke nægte, at 30 Millioner er en stor Sum, men uoverkommelig stor synes den os rigtignok paa ingen Maade at være. Man maa nemlig for det Første erindre, at Projekternes Udførelse mindst vil medtage et Tidsrum af 10 Aar, og, fordelt paa disse, vilde det kun blive en aarlig Udgift af ca. 3 Millioner, eller med andre Ord omtrent et lignende Beløb, som vort aarlige Overskud. Nu vide vi meget vel, at der ingen positiv Sikkerhed haves for, at dette Overskud fremtidig vil blive saa stort, og vi vide ogsaa, at selv om saa var, ja selv om det skulde blive større, saa vilde der dog fra andre Sider blive stillet saadanne Krav til dette Overskud, at det sikkert ikke vil nytte vore Planer synderligt; men vi have kun henvist til dette Faktum for ret tydelig at betegne den Lethed, hvormed vore Finanser, naar bare Villien var tilstede, kunde bære Udgiften. Gaa vi nu ud fra, at vort aarlige Overskud vil faa en ganske anden Anvendelse, og vi holde nu en Gang mest af at have fast Grund under Fødderne, saa maa man ikke glemme, at der er andre Maader, hvorpaa Pengene kunne staves til Beje. Vi vilde end ikke opholde os ved den meget nærliggende, at vi simpelthen søgte til vort store Reservesond og vore urimelig store andre Beholdninger; thi ogsaa

disse kunne med stor Sandsynlighed forudsættes at være ophobede til ganske andre Bjemed. Nej, der er en anden og meget ligesrem og af Alle vel kjendt Vej, ad hvilken man faar de Penge, man virkelig har Brug for, nemlig ved Laan. Og der er vel ikke en Eneste, der tvivler om, at vor Kredit er saa god, eller om, at det oversfyldte Pengemarked er saa rigeligt, at Laanet let kan faas og til billige Betingelser. Men nu er det vel saa, at Mange ikke vilde synes godt om denne Vej; de vilde finde det letfindigt at stifte Gjæld uden den mest tvingende Nødsendighed. Andre vilde finde det lidet ærefuldt at udføre store Foretagender for laante Penge, og atter Andre vilde være betænkelige ved at paabyrde Efterkommerne en Del af Udgifterne ved de Arbejder, vi udføre, men som disse rigtignok ogsaa komme til at høste den fulde Nytte af. Alle disse Betæneligheder, og vistnok mange flere til, vide vi saa godt vilde rejse sig fra alle Kanter, men vi have nu en Gang en ubetvingelig Tro paa Exemples Magt, og vi haabe med et Slag at kunne rydde dem alle bort, ved atter at henvise til Frankrigs Exempel. Dette Land, hvis Rigdom, hvis umaadelige Hjælpekilder er i Alles Mund, er Gjenstand for en aldrig endende Beundring, om hvis i en utrolig Grad stigende Statsindtægter og om hvis storartede Skatteletteiser vore Blade Dag ud og Dag ind have saa travlt med at fortælle os — hvad har dette Land gjort, og gjort i den allerfjæreste Tid? Det har uden Betæneligheder stiftet et Laan i sidste Vinter paa 1 Milliard, der skal anvendes til offentlige Arbejder og for en væsentlig Del til Forbedring af Havne og Udvikling af Vandveje.

Naar det rige, det mægtige Frankrig finder Regning ved til offentlige Arbejder at laane 1000 Millioner, skulde der mon da være noget saa Forfærdeligt i, om det lille Danmark laante 30 Millioner i lignende Bjemed?

Vi antage ikke, at Nogen vil vove en saadan Paastand, og Indvendingerne vilde for saa vidt være magtesløse, men de ere blot stude til Side, de ville snart rejse sig under en anden Form. Helt vilde de naturligtvis antage den saa meget yndede, at udkaste Tvivl om Muligheden af Projekternes praktiske Gjennemførlighed; da denne Vej imidlertid er lige saa grundig spærret ved vore tidligere anførte og udsørlig begrundede Exempler fra andre Lande, sær-

lig fra Holland, nødes Indvendingerne til at søge et andet Maal, — hvilket? kunne vi ikke vide; thi ogsaa den Indvending, at de af os foreslaaede Foretagender ikke skulde have en saadan Betydning, at de vare de fornødne Ofre værd, synes vore foregaaende Udviklinger at have gjort temmelig usandsynlig, men, som sagt, vi tvivle aldeles ikke om, at man vil finde en Form for sine Indvendinger, og denne vare nu, hvilken den vare vil, saa ville vi paa Forhaand søge at bryde Braadden af den.

Vi tro at kunne gjøre dette, ved at dele de foreslaaede Foretagender i to Hovedgrupper, hvorved hele Sagforholdet tilige i ikke ringe Grad vil simplificeres og langt fra gjøre et saa overvældende Indtryk paa Læseren, som naar de tages blandede og i Samling. Til Grund for Delingen lægge vi særlig Foretagendernes grundforskjellige Natur og Betydning, ligesom ogsaa nogle mere underordnede Momenter have øvet en vis Indflydelse paa Delingen.

Hver af de to Hovedgrupper ville om trent blive lige dyre. Til den første henregne vi Projekterne Nr. 1—2—3 og 5, der atter maa deles i Afdelinger, idet en Tilflugtshavn for det nordlige Kattegat, hvilket Sted der maatte blive valgt til dens Anlæg, indtager en Særstilling; dens Tilvejebringelse er en Pligt, som vi dels af internationale, dels af humane Hensyn ikke ret vel eller ret længe kunne unddrage os, og da det tilmed er en Pligt, der er anerkendt af Regeringen og Rigsdagen, behøve vi ikke at føre nogen lang Tale om de 10 Millioner, som vi have beregnet til dette Djiemed. Gj heller agte vi at opholde os længe ved de resterende 5 Millioner i denne Gruppe; thi de Projekter, der falde her ind under, ere alle mer eller mindre gamle Bekjendte, der ofte have været bragte frem af Andre, og som have saa gode Patroner og Talsmænd, at vi godt kunne overlade dem Besvarelsen om de 5 Millioners henfigtsmæssige Anbringelse i disse Projekter.

Tilbage staar den anden Hovedgruppe: Thyborøn-havnen og Vimsjorden's Kanaliserings, hvilken Gruppe ikke alene stiller sig fra den foregaaende ved sin Nyhed, men ogsaa og særlig derved, at hvorvel den ligesom de andre Havneprojekter ingenlunde savner stor lokal Interesse, saa har den en for hele Landet indgribende Betydning — en Betydning, overfor hvilken en Udgift af 15 Millioner sikkerlig vejer lidt, i alt Fald staar det fuldstændig klart for os, og vi ville — med Fare for at gjentage os selv — for-

søge at vise Andre det samme, vise, hvilken uendelig underordnet Rolle Pengehensynet her spiller, eller rettere sagt — bør spille.

Denne Projektgruppes Betydning strækker sig over et stort Felt, og det vilde blive lige saa uoverkommeligt som trættende her at komme ind paa hele Udstrækningen. Vi indskrænke os derfor til at drage dens 3 Hovedsider frem, nemlig dens Betydning som Nød- og Tilflugtshavn for Nordsøen, dens Betydning som jyst Trafik- og Exporthavn og fremfor Alt dens Betydning for hele Landet.

Om den første Side kunne vi heldigvis fatte os kort, thi den omfatter i fuldeste Maal de samme nationale, internationale og humane Interesser som en Tilflugtshavn for det nordlige Kattegat, hvis Nødvendighed jo fra alle Sider er anerkendt, og dels derfor, dels fordi slige Interesser ikke lade sig regne ud i Kroner og Ore, anse vi det for overflødig at begrunde denne Sides finansielle Bigtighed, hvilken jo desuden er iøjensaldende nok; thi hvor store Værdier vilde der ikke mellem Aar og Dag reddes fra Undergang ved en saadan Tilflugtshavns Tilstedeværelse, og vi tvivle i Grunden ikke om, at disse Værdier let vilde kunne forrente de 15 Millioner; men da de kun for en ringe Del ville være os tilhørende Værdier, har en saadan Beregning ikke nogen pekuniær Særinteresse for os, og vi maa være tilfredse med Bevidstheden om at have opfyldt en Pligt mod vore søførende Medmennesker, som vor Samvittighed og vor nationale Ære i lige høj Grad forbyder os længere at styde til Side, med mindre vi vise os selv og Andre enten Umuligheden af selve Anlægget eller Umuligheden af at tilvejebringe de fornødne Pengemidler.

Projektets anden Side (dets Betydning for de lokale Interesser) vilde det uægteligt være fristende at komme dybere ind paa, men af mange Hensyn, hvoriblandt ikke mindst Hensynet til den opofrende Gjæstfrihed, „Thyllandsposten“ har vist ved at aabne sine Spalter for os, skulle vi forsøge saa vidt gjørligt at modstaa Fristelsen, og holde os til et Par enkelte Hovedpunkter, hvoraf det første, og det, som ikke stærkt nok kan fremhæves, turde være: at Udtrykket „lokale Interesser“ her maa tages i en ganske anden Forstand, end naar det f. E. bruges om Girtshals eller andre af os omtalte Projekter; thi paa Grund af Thyborøn-havnens jyst-centrale Beliggen-

hed, paa Grund af dens inderlige Forbindelse med den kanaliserede Limfjord, der bugter sig tværs igjennem Jylland, og paa Grund af de mange Jernbanelinier, der baade fra Syd og Nord give endog fjærent liggende Egne en let Afgang til snart en, snart en anden Limfjordshavn, er det ikke en mer eller mindre indskrænket Egn's lokale Interesser, der ere særlig lodtagne i Foretagendet, men en meget stor Del af hele Jylland. Et andet Hovedpunkt, hvorpaa der ogsaa maa lægges en særlig Vægt, er: om disse lokale Interesser virkelig ere store, eller om de, hvorvel de omfatte mange Egne, dog ikke kunne siges at være betydelige. Vi tør af Grunde, vi før have nævnt, ikke underkaste Spørgsmaalet en altfor indgaaende Drøftelse, men nogle ikke ganske korte Antydninger ville vistnok dog være nødvendige.

Ingen, der har et større Overblik over Forholdene, vil betvivle, at der efter al Rimelighed forestaar Agerbruget svære Tider; den amerikanske Konkurrence rykker os med hvert Aar nærmere paa Livet, i et er ikke blot den næsten uberegnelige Tiltagen i den amerikanske Produktion af Landboprodukter, vi have at frygte, men de lige saa utrolige Forbedringer og Lettelser i Transporten af denne Masseproduktion maa vi ængstes endnu mere over; thi hvad der hidtil har reddet os, er den lange, den farlige og den kostbare Transport, som de amerikanske Produkter maatte bære fremfor vore, der frembragtes saa meget nærmere Verdensmarkedet, og vi kunde en rum Tid og med Rette troste os med, at Partiet stod saa omtrent lige; thi havde Amerikanerne end kun en liden Jordrente at svare imod vor forholdsvis meget høje, saa opvejedes denne Fordel fuldtud ved den høje Arbejds løn og de store Transportomkostninger. Begge Trøstegrunde ere imidlertid i Færd med at forsvinde, ja den første er maasse alt fuldstændig forsvundet ved den stærkt tiltagende Indvandring og ved en udstrakt Anvendelse af alle mulige Slags Agerbrugs-Maskiner. Transporten af de amerikanske Landboprodukter til de europæiske Markeder er vel endnu dyrere og vanskeligere end den, vore Produkter ere underkastede, men Forfjællens bliver med hvert Aar mindre. Vandvejene udvikles og forøges, nye Jernbanelinier opstaa, Konkurrencen mellem disse Transportveje drives i selve Amerika til den yderste Spidse. Store og hensigtsmæssigt indrettede Dampere, hele Flaader, bygges,

for paa den billigste, bedste og hurtigste Maade at føre den amerikanske Overflod*) over Atlanterhavet. Her er det Felt, hvor vi maa optage Kampen, hvis vi ikke skulle ligge under. Ogsaa vi maa søge at forminde vore Transportomkostninger; men have vi gjort det, og i saa Fald med hvilket Udbytte? Vi ville ganske rolig overlade den praktiske Landmand at besvare Spørgsmaalet, og ærlig sige os, hvormed vi færre Omkostninger kan nu har paa en Stud, en Drittel Smør osv., som han affender til England, end han havde for 10 Aar siden. Vi ville vistnok komme til at vente længe paa Svar. Men — kan man sige — hvad gjør det, om ogsaa vore Transportomkostninger ere lidt høje, bort Landbrug befinder sig jo dog i en blomstrende Tilstand, man har saa længe brugt denne amerikanske Konkurrence til at male Fanden paa Bæggen, at man saa smaat begynder at behandle den med et overlegent Smil, naar den bringes paa Tale. Dette Smil vil desværre ikke saa Lov til at forstjønne vore Landmænds Ansigt ret længe, hvis man vedblivende lægger Hænderne i Skjød og lader Forholdene rolig udvikle sig. Det er ikke nogen Spaadom, hvormed vi — i en eller anden god Hensigt — ville indjage Folk en gavnlig og usarlig Skrak, men det er desværre en sorgelig Sandhed, der maa komme, med Logist Konsekvens vil komme. Eller er der maasse Nogen, der tør vove at tro, at de Virkninger af den amerikanske Konkurrence, hvorunder vore Nabostater mod Syd og Vest lide saa haardt, ikke

*) At her er Tale om virkelig Overflod og tilmed om en for os i en forfærdende Grad stigende Overflod, derom ville nogle saa tørre Tal maasse give det bedste Begreb. Alene et eneste amerikansk Marked havde i 1880 en ugentlig Gjennemsnits tilførsel af: 26,584 Stkr. Hornkvæg, 135,753 Stkr. Svin og 6,473 Stkr. Faar, medens Udførslen i det Hele i 1879 kun var 135,720 levende Kreaturer; det vil deraf ses, hvorledes denne kan voge i det næsten Uendelige, ligesom den i de foregaaende 10 Aar er forøget med over 300 pCt., idet Udførslen i 1870 indskrænkede sig til 31,593 levende Kreaturer. En lignende Tilvæxt i de næste 10 Aar vilde i 1888 give en Udførsel af over $\frac{1}{2}$ Million. Vi ville springe Udførslen af Kornvarer, Flæst, saltet og ferst Kjød og Ost over, for blot at nævne, at alene Udførslen af Smør til England i de sidste Aar er steget fra 2 Millioner til 39 Millioner Pund, altsaa fordoblet 19 Gange, og da den nuværende Produktion alt beregnes til 1500 Millioner Pund, vil Udførslen endnu let kunne fordobles mange Gange.

— selv med et meget betydeligt Afslag — ikke længer kunne udrede Forpagtningsafgifterne. Har man glemt, at Algerbruget i Thykland har følt sig saa lamslaaet, og at Klagerne bleve saa stærke, at Regeringen maatte træde til og dels indføre en Bestyttelsestold for Vandbruget, dels love en Nedsættelse i de direkte Skatter, som der som her og overalt hviler tungest paa Jorden? Maaske vil det heller ikke ganske være undgaaet Opmærksomheden, at man i de allersejeste Dage i den belgiske lovgivende Forsamling i to hele Dage har forhandlet om Vandbrugets trykkelige Stilling, at der fremkom mange Opfordringer til Regeringen om at gribe til energiske Forholdsregler for at afhjælpe Ondet. Nogle raabte paa Bestyttelsestold, Andre paa Undervisnings- og Forsøgsanstalter, atter Andre paa Godstagerernes Nedsættelse paa Statsbanerne og paa Vandvejenes Udvikling osv. Kun derom vare Alle enige, at Noget maatte der gøres.

Naar Tilstanden nu er saaledes i Lande, hvor Algerbruget staar saa høit som i England, Thykland og Belgien, hvorledes skulde det saa være tænkeligt, at vort Algerbrug skulde blive uberørt, at ikke de samme Narsager ogsaa hos os skulde have de samme Virkninger? Man berolige sig endelig ikke med, at vi jo hidtil ikke have mærket synnerligt til dem; thi ligesom Fremskridtet er kommet senere til os, saaledes vil ogsaa Tilbagegangen komme lidt senere; men komme maa den, al den Stund vi have Marked tilfælles med de tre Lande.

Vi behøve næppe at drage Konklusionerne af disse Præmisser. Enhver tænkende Læser vil vide, at vi, for at kunne optage Kampen med Amerika, at vi, for at redde os fra de Kalamiteter, der have ramt andre agerdyrkende Lande, maa anspænde al vor Kraft paa at formindske vore Transportomkostninger; thi derigennem vil vor Produktion blive lønnende, og er denne Betingelse tilstede, da vil atter selve Produktionen tiltage — tiltage i samme Grad, som den er lønnende.

Hvorledes kunne vi imidlertid paa en rationel Maade formindste Transportomkostningerne? Sikkest nok kun paa een Maade: ved at benytte de korteste og billigste Veje. Men for at kunne benytte disse maa de være i en brugbar Stand. Ingen vil være i Tvivl om, at den Vej, ad hvilken en meget stor Del af Thykland hurtigst og billigst kunde sende sine Produkter til Verdensmarkedet, vilde være ad Limfjorden,

naar denne ved Kanalisering var bragt til en for Dampskibsfarten paa England passende Dybde, og naar Udløbet mod Vest var sikret ved formaalstjenlige Foranstaltninger, og det har derfor en ganske betydelig Interesse for hele Limfjords-Oplandet, at denne Vej blev aabnet.

Dette vil vistnok ogsaa i al sin Almindelighed blive indrømmet, men man vil ligesaa sikkert tvivle om, at Interesserne ere saa store, at det for deres Skyld skulde kunne lønne sig at gjøre et Udlæg paa 15 Millioner. En saadan Tvivl kunne vi ikke lade staa urokket; et lille Regnestykke — der forøvrigt langtfra tager Alt med — vil maaske snarest kunne give den fornødne Orientering. Vi have i tidligere Artikler angivet Størrelsen af Limfjordens Opland til ca. 50,000 Tdr. Hartkorn. Tænker man sig nu dette Opland bragt i en direkte og hyppig Dampskibsforbindelse med Verdensmarkedet, hvorved disse Egenes betydelige Overfludsproduktion ikke alene vilde belastes med mindre Fragtudgifter, men en stor Deel af den endog indirekte vilde vinde Mere end den direkte Fragtbesparelse, nemlig alle de Produkter, der baade i Bægt og Godhed tabe betydeligt ved at være længere under Vejs end høist nødvendigt, saasom: Fedeovæg, Smør, Æg og Fisk, og tænker man sig, at alle disse Ting, der høre til vore vigtigste Udførselsartikler, kunne, ved at føres ad den ny Vandvej, bespare en Trediedel af den Tid, de nu maa være under Vejs, vil man let se, at det saaledes besparede Svind, sammenlagt med den besparede Fragt, i høj Grad vilde forøge Nettoudbyttet. Hvor Meget, er vanskeligt at sige, men vi regne vistnok meget ædrueligt, naar vi antage, at Værdien — under disse Forudsætninger — af de nævnte 50,000 Tdr. Hartkorn mindst vilde stige med 1000 Mk. pr. Td., hvad der vilde repræsentere den smukke Sum af 50 Mill., som jo vilde balancere godt med de 15 Millioners Udgift til Vandvejens Istandsættelse.

Vi holde ikke af, at vor Ansættelse af den forudsatte Værdiforøgelse skal blive anset for løs og letsinde og derfor blive modtaget med et medlidende, tvivlende Skuldertræk. Man vil derfor undskyldte, at vi tilføje en ganske kort Begrundelse af vor Beregning. Den nuværende gennemsnitlige Værdi af de nævnte 50,000 Tdr. Hartkorn er sikkert ikke over 6000 Mk. pr. Td. Hartkorn i Handel og Wandel, medens det er ikke mindre sikkert, at Prisen pr.

Td. Hartkorn i Egne, der ere bedre beliggende for Af sætningen af deres Produkter, gennemsnitlig er mindst 8000 *M*. Det vil derfor næppe kunne anses for nogen sangvinist Beregning, naar vi — under Forudsætning af, at Af sætningsforholdene for de ovennævnte 50,000 Tdr. Hartkorn forbedredes saaledes, at de omtrent bleve de bedste i hele Landet — have ansat hver Td. Hartkorn til en Mellempris af 7000 *M*.

Af de 3 Hovedsider, hvorfra Thyborønprojektets Betydning maatte betragtes, have vi nu draget de 2 frem og paavist, at set fra disse Standpunkter vilde Projektets Udførelse medføre saadanne Goder, at det betydelige Pengendlag, som hertil vilde kræves, maatte anses for vel anvendt; men endnu staar en Omtale af den tredie Hovedside tilbage, nemlig: Foretagendets Betydning for hele Landet. Man vil forhaabentlig ikke misforstaa os, som om vi mente, at de foran nævnte Goder ikke ogsaa skulde have deres — endog meget store — Betydning for hele Landet; thi det har naturligvis aldrig kunnet falde os ind. Vor Mening har kun været, at Foretagendets Formaal vare trende: et af mere ideel, et andet af mere lokal og et tredie af mere almindelig Natur, men at de alle faldt sammen i et eneste stort, det: at fremme vort Lands Opkomst. Idet vi nu gaa over til en Betragtning af de for Landet i sin Almindelighed indgribende Virkninger, som Projektets Gjennemførelse vilde udøve, kan det ikke være skjult for os, at vi begibe os ind paa et Omraade, der er altfor stort til her at kunne blive Gjenstand for en udtømmende Behandling, og vi forudstikke derfor den Bemærkning, at det mere er Antydninger, vi agte at give, og allerede disse ville til vor Beklæggelse blive vidtloftige nok, da selve disses Natur fordrer en vis Argumentation, uden hvilken de let vilde tage sig ud som løse Paastande.

Som Læseren vil mindes, have vi i Indledningen til disse afsluttende Artikler temmelig udførlig udtalt os om vor Skibsfart, om dens Stilling i Forhold til andre Nordøstater, om de sandsynlige Aarsager til dens Underlegenhed og om Vigtigheden af en blomstrende Skibsfart. Støttende os paa disse med statistiske Data begrundede Udviklinger tro vi, under Henvisning til dem, her strax at turde gaa ud fra som noget Givet, at en af vor Tids og vort Lands store Opgaver i materiel Retning

maa være vor Skibsfarts Fremme. Heri ville vi formentlig heller ikke møde hynderlig Modsigelse, thi de Fleste have dog mere end en Aelse om Skibsfartens uhyre Indflydelse paa næsten alle Næringsveje, hvad der ogsaa i den seneste Tid har givet sig et tydeligt Vidnesbyrd i den Bevægelse, der i mange Kredse har rejst sig for ad Lovgivningsvejen at komme vor Skibsfart til Hjælp. Derimod frygte vi meget for, at Enigheden brister, saa snart der bliver Tale om, ved hvilke positive Midler vor Skibsfart da bedst kan hæves op til den Rang, som den i Følge vort Lands Beliggenhed, Indbyggerantal, Produktionssevne og Kapital burde indtage.

Vi tro nemlig — og det med Overbevisningens fulde Styrke — at vor Skibsfarts forholtsvise Ringhed for en væsentlig Del skyldes den storartede Mangel paa Havne netop ved de Kyster, der ligge nærmest og bekvemst ved vore største og bedste Farvande, og vi have alt tidligere søgt at begrunde denne vor Tro, idet vi som et af Beviserne herfor med Statistikkens Hjælp have paavist, hvorledes den paa-gjældende Provins' (Jylland) Mangel paa Havne stod i det nøjeste Forhold til dens sørgelige Mangel paa ligelig Delagtighed i vor Skibsfart. At Bevisets Rigtighed vil blive antastet, anse vi for en Selvfølge, og vi have alt paa Forhaand indrømmet, at der ved Siden af den fremhævede Havnemangel ogsaa kunde være og var andre medvirkende Grunde; men med denne Indrømmelse fastholde vi Bevisets principielle Rigtighed, og vi ere beredte til, ligesom ved et Regnestykke, at gjøre en Prøve paa det ved at vende det om. Vor Paastand gik ud paa, at hvor der manglede en let og rigelig Afgang til Havet, der manglede den vigtigste Betingelse for en livlig Skibsfart, og vi beviste med Tal, at dette var Tilfældet for Jyllands Bedkommende. Nu gjælder det om at bevise, at hvor der er en let Afgang til Havet, der er der ogsaa en livlig Skibsfart. Kunne vi det, vil man ikke saa ganske let kunne rokke vor Paastand, og vi tro at være i Stand dertil ved blot flygtig at nævne nogle Exempler. Blandt disse skulle vi end ikke anføre det mest fremtrædende (Kjøbenhavn), fordi der her er saa mange andre Momenter til Stede, men Enhver vil vide, at Fremkomsten af de store Rhederier i Helsingør, i Svendborg, paa Værø, i Aarhus og paa Færø staar i den uløseligste Forbindelse med disse Steders enten gode

Havne eller naturlige lette Afgang til Søen, og særlig er Fanø skiftet til paa uomtvistelig Maade at støtte vor Paa-stand; thi hvorfor skulde netop dette Sted danne en storartet Undtagelse fra hele den øvrige Vesterhavskyst, og hvorfor skulde der just fra denne magre Ø have udviklet sig en saa omfattende Skibsfart, dersom det ikke laa i den Omstændighed, at Fanø omtrent var det eneste Sted paa denne Kyst, hvor der var en nogenlunde tilgængelig Afgang til Havet.

Alle Kjendsgjerninger — saavel negative som positive — synes saaledes paa det Bestemteste at støtte vor Antagelse og vor Forudsætning om, at det simpleste og naturligste Middel*) til at hæve vor Skibsfart vil være: Tilvejebringelsen af nye og gode Afgange til Havet.

Hvis dette nu er saa, og vi tro, det vanskelig lader sig benægte, vil det være paa høje Tid, at Målet bringes til Anvendelse, og vi tør dristlig paasta, at med en eneste Undtagelse**) findes der i hele Landet intet andet Sted, hvor en ny Afgang til Havet blot tilnærmelsesvis vilde bringe saadanne Resultater som ved Thyborøn; thi ved Limfjordens Kanalisering og dens sikrede sejlbare Forbindelse med Vesterhavet vilde der for det Første med eet Slag aabnes en hel Række af Byer alle fornødne Betingelser for en livlig og lønnende Skibsfart, medens der for det Andet med det Samme vilde aabnes den aldeles overvejende Del af Sejladsen fra Hovedstaden, Øerne og Østjylland en betydelig kortere og sikrere Vej til Nordøen end den nuværende omkring Skagen, og man vil vanskelig kunne nægte — selv om man er nok saa usympathetisk stemt mod Thyborønprojektet — at alene disse to Momenter give Projektet en Betydning for den danske Skibsfart, som intet andet.

Vi vide vel, at der fra anden Side

er foreslaaet ganske andre Midler til Op-hjælpning af vor Skibsfart, og vi vilde finde det urigtigt i Tavshed at forbigaa dem. Disse Midler have vistnok fundet deres prægnanteste Udtryk i Børskomiteens Betænkning. I dette Værk, der er udkommet for nogle Maaneder siden, foreslaas følgende Midler: Ophævelse af Skibsaagisten, af Konsulatsafgifter og af Told paa Skibe. At de her nævnte 3 Midler vilde berede Skibsfarten i sin Helhed ikke saa Vættelser, skulle vi ingenlunde benægte, men vi kunne derimod ikke indrømme, at de særlig ville komme den danske Skibsfart til Gode, hvad man dog vel med nogen Villighed kunde forlange, eftersom Ørene skulle udrædes af den danske Statskasse. Kun om det andet af de foreslaaede Midler gjælder dette ikke, men til Gjengæld vil det heller ikke saa nogen indgribende Betydning. Derimod turde det tredie Middel, Ophævelsen af Told paa Skibe, der ere byggede i Udlandet, saa meget vidtgaaende Følger, og saa sandt som et Lands Skibshyggeri og et Lands Skibsfart staa i en nær og naturlig Forbindelse og Betydning med hinanden, saa sandt er det her foreslaaede Middel af en højst betænkkelig Art; thi ved det vil det indenlandske Skibshyggeri blive udsat for en Konkurrence, som det vistnok umuligt kan udholde, og en Hensygnen og Forsvinden af vore Skibsværfter tro vi er et Resultat, som vor Skibsfart vil være grumme ildetjent med. Vi overse ikke, at Midlets her paapegede slemme Følger kunne neutraliseres ved en samtidig Ophævelse af Tolden paa Skibshygningsmaterialier, men saa vil Målet saa en Indflydelse paa hele vor Toldlovgivning og en finansiell Rækkevidde, som er umulig at overflue, og som vistnok kun lidet svarer til Størrelsen af det Gode, som tilsigtes.

Vende vi os nu til det Middel, som er sat i Spidsen, og som er det, hvorpaa man sikkerlig har lagt størst Vægt, da skulle vi forsøge at godtgjøre, at ogsaa dette er af en højst tvivlsom Bestaendighed, og man vil tilgive os en Smule Ridseløstighed, eftersom dette Forslag ved at være bleven knæsat af Folketinget har faaet en Aktuelitet, som det — ret beset — næppe fortjener. Forslaget er som bekendt: „Ophævelsen af Skibsfartsaagisten“, d. v. s. af den tilbagestaaende; thi det maa ikke glemmes, at den indenlandske Skibsfartsaagist alt for flere Aar tilbage er hævet, og her foreligger allerede en Erfaring, som vel er værd at lægge Mærke til, nemlig den: at

*) Ved Siden heraf gives der ganske vist et andet Middel, om hvilket det Samme kan siges, nemlig: en energisk Udtrængning af vor Handelsflaades Sejlskibe og disses Erstatning af Dampskibe; men dette Middel ligger uden for vor Opgave, og dets Anvendelse forhindres desuden ikke ved vort Middel, lige tværtimod —.

**) Der sigtes herved til det desværre skrinlagte Kallebødderprojekt, for hvis Gennemførelse — selv med store Øre fra Statens Side — vi med samme Varme vilde tage Ordet som for Thyborønprojektet, dersom det endnu stod paa Dagsordenen.

uagtet denne Afgift særlig trykkede den danske Skibsfart, saa har man næppe mærket, at dens Ophævelse her har bevirket noget synligt Opbving, ligesom Sagkyndige paastaar, at ej heller Fragten af Varer paa Grund af denne Lettelse er bleven billigere*). Selv om nu Erfaringerne fra den indenlandske Skibsfartsafgifts Ophævelse skulde være lidt glædeligere end af os antaget, er saa Meget dog vist, at de ikke berettiger til at vente Vidundere af en lignende Ophævelse af den udenlandske Skibsfartsafgift, i alt Fald ikke særlig for den danske Skibsfart; thi den Lettelse, som herved vilde opnaaes, vil mindst i lige Maal komme den konkurrerende udenlandske Skibsfart til Gode. Det vil ikke alene i denne, men ogsaa i andre Henseender have sin Interesse at undersøge, i hvilket Forhold Besørgelsen af vor egen udenlandske søværts Trafik med egne Skibe staar til, hvad der af samme besørges ved fremmede Skibe, og vi have derfor efter officielle Angivelser fra Statistisk Bureau uddraget Resultaterne for Jemaaret 1874/75**), hvilke ere følgende:

Til Danmark er indgaaet i de 5 Aar i Skibe under dansk Flag
en Bestuvning af 2,370,009 Tons
og fra Danmark i samme
Tidsrum er udgaaet i
Skibe under dansk Flag
en Bestuvning af 1,280,863 —

Sagt 3,650,872 Tons.

Til Danmark er i samme Tidsrum indgaaet i Skibe under fremmed Flag
en Bestuvning af 3,126,337 Tons
og fra Danmark udgaaet
i Skibe under fremmed
Flag en Bestuvning af 754,449 —

Sagt 3,880,786 Tons.

*) Der siges endog, at det forenede Dampskibsselskabs Fragttaxer i alt Væsentligt ere de samme efter som forud for Ophævelsen af den indenlandske Skibsfartsafgift, og at et af dens mest iøjensfaldende Resultater derfor er en snuvt Forøring til dette Selskab, der, som bekendt, omtrent har monopoliseret den indenlandske Dampskibsfart. Dette Udsagn stammer maaske dog kun fra onde Tungen, hvis Ord vi ikke gjøre til vore, da vi ikke selv have undersøgt Forholdet, og vi bringe dem kun frem, for at de kunne blive imødegaaede.

**) At vi have maattet holde os til dette Jemaar, skyldes ikke et forsettligt Valg fra vor Side, men er alene begrundet i, at de seneste Oplysninger, der staa til vor Raadighed, indeholdes i det i 1880 udgivne Hæfte Nr. 8, hvor Angivelserne ikke ere førte længere frem.

Al hele den samlede Bestuvning, nemlig, 7,531,658 Reg. Tons, som i de 5 Aar ere indgaaede til og udgaaede fra Danmark, falder altsaa mere end Halvdelen paa fremmede Skibe. Denne Kjendsgjerning, der i og for sig turde give Anledning til mangen en alvorlig Tanke over vor Skibsfarts Tilstand, viser alene i det foreliggende Sporgmaal, at af det Offer, som Statskassen maatte bringe ved at give Afkald paa Skibsfartsafgiften, vilde mere end Halvdelen være en Forøring til den udenlandske Skibsfart; men om en saadan aarlig Præmie af henved $\frac{1}{2}$ Million til en os overlegen Konkurrent vilde være et Middel, der var egnet til at hæve vor egen Skibsfart, forekommer os mere end tvivlsomt.

Efter vor Opfattelse, og vi haabe at have givet gode Grunde for den, ere de tvende af de af Børskomiteen foreslaaede Midler meget betænkkelige og kunde maaske endog virke i en ganske modsat Retning af den tilsigtede, og det tredje, Frigivelsen for Konsulatafgift, vil næppe Nogen tillægge nogen Betydning. Have vi saaledes yderst liden Tro paa de foreslaaede Midlers Virksomhed og paa deres Evne til at fremkalde en opblomsrende dansk Skibsfart, have vi en desto fastere Overbevisning om disse Midlers Kostbarhed, Noget, som vistnok er langt fra at staa Alle tilstrækkeligt klart. Mange, der ville forse sig over de Udgifter, som de af os foreslaaede Havneanlæg medføre, have vistnok kun saa Betænklichkeiten ved Ophævelsen af de nævnte Afgifter, og dog ere de finansielle Følger heraf meget store, idet Skibsfartsafgiften beløber sig til over 800,000 Mk., Konsulatafgiften til ca. 130,000 Mk. og Tolden paa Skibe til knap 30,000 Mk. om Aaret. Lægges disse Beløb sammen, udkommer ca. 960,000 Mk.; men det vil let ses, at det sidstnævnte Beløb er rent nominelt, idet en Ophævelse af Told paa i Udlandet byggede Skibe vil bevirke, at mange saadanne indlemmes i vor Handelsflaade, hvorefter følger færre Nybygninger her hjemme og deraf atter en meget betydelig Formindskelse af Toldindtægterne af Skibsbygningsmateriale. Naar vi derfor i det Hele anslaa Statskassens aarlige Tab ved disse Afgifters Bortfalden til 1 Million, ere vi overbeviste om at have nævnt et Minimum; thi valgte man ogsaa at ophæve Tolden paa Skibsbygningsmaterialier, vilde den angivne Sum langt fra være stor nok. Holde vi os imidlertid, for at undgaa al Overdrivelse, til

det nævnte Minimum af 1 Million *Kr.* om Aaret, da bliver det, kapitaliseret efter den almindelige Rentefod af 4 pCt., et saa respektabelt Udgiftsbælsb som 25 Millioner *Kr.*

Balget af den Form, hvorunder noget i sig selv mindre Behageligt fremtræder, spiller ofte en stor Rolle, og vi haabe, at det derfor ikke vil fortryde Læseren altfor meget, at vi have brugt lidt Tid til at pille Forghybningen af den Pille, som fra saa mange Sider velvilligt er budt os, og som det lod til, at man var ret villig til at sluges. Pillens indre, bitre Kjerne have vi blottet, og man vil forhaabentlig skjønne, at de 25 Millioner, der skjule sig i den, ikke have en mindre ubehagelig Smag end de 15 Millioner, som aabentlyst følger med vort Forslag til Limfjordens Kanalisering og en Havn af første Rang ved Thyborøn, ligesom vi ogsaa haabe, at man ikke vil være i Tvivl om, hvilket Middel der bedst og sikrest vil tjene den danske Skibsfart — enten det af os foreslaaede eller Forslaget om Ophævelsen af adskillige Afgifter paa Skibe, der, som uimodsigelig paavist, for en stor Del vil komme vore Konkurrenter i fremmede Lande (saa vel i Skibsfart som i Skibsbyggeri) til Gode*).

Endnu staar der en Side af Thyborøn-Projektets almindelige Betydning tilbage, som maasse er den allervigtigste, men hvis Fremdragning — oprigtigt talt — sætter os i en vis Forlegenhed, ikke fordi vi mangle et godt Grundlag, tværtimod — men fordi vi ikke kunne undgaa Gjentagelser, imod hvilke vi nære en personlig Aversion, fordi vi have en instinktiv Følelse af, hvor uanskeligt det vil være at vinde de ærede Medborgeres Øre, som det her næstopt gjaelder om at vinde, og endelig fordi vi have Hensyn at tage baade til Læserens Taalmodighed og til det ærede Blad, der alt har ofret os saa megen Plads. Der er imidlertid et andet og større Hensyn — Hensynet til den store Sag, for hvilken vi føre Ordet — der tvinger os til at bryde med alle mindre, og forpligter os til ogsaa at gjøre Forsøg paa at faa den her antydede Side af Sagen bragt frem.

*) Ubegribeligt har det altid været os, at man ikke har indskrænket Forslaget om Skibsfartsaavgiftens Ophævelse til alene at gjælde for danske Skibe, eller i det Mindste dog forlangt en Kompensation, saaledes at kun de fremmede Skibe, der vare hjemmehørende i Stater, som yde os Reciprocitet, fritages.

I vor tidligere Artikelrække saa vel som i Begyndelsen af disse Slutningsartikler have vi henledet Opmærksomheden paa det tykke Projekt til en storartet Kanalsforbindelse mellem Nordsøen og Østersøen; vi have vist, med hvilken Interesse denne Tanke omfattes baade fra Folkets, Teknikeres, nautiske Foreningers og fra selve Regeringens Side, og vi have deraf konkluderet, at man ikke maatte føle sig altfor sikker paa, at ikke dette Projekt til Trods for de store Vanskeligheder og de enorme Bekostninger, som uægtelig vilde være forbundne med dets Gjennemførelse, en Skjøn Dag bliver til Virkelighed. Men — hvilke Følger vilde dette drage efter sig?

Vi rette dette Spørgsmaal til Alle, der have Indsigt i og Interesse for den Slags Ting, men ganske særlig til Hovedstadens ledende Mænd, fordi Følgerne efter vor Mening især vilde blive skjæbnesvangre for denne By. Maasse vilde de give et andet Svar end det, der forekommer os at være det ene rigtige, og som vi senere skulle komme tilbage til; thi tænkeligt var det jo, at man saae paa Sagen med ganske andre Øjne end vi, tænkeligt, at man stillede sig indifferent til Foretagendet, menende, at Projektets Skjæbne kan være os temmelig ligegyldig, og saa meget tænkeligt kunde en saadan Opfattelse være, som vi ofte i Bladene have set korte Meddelelser om de nye Former, hvorunder Projektet Tid efter anden er traadt op, men aldrig have bemærket nogen dertil knyttet Udtalelse om dets Betydning for os. Mindre tænkeligt, men dog maasse alligevel ikke aldeles umuligt kunde vel endog det Standpunkt være, at man betragtede den paatænkte sejlbare Forbindelse mellem de to Have som en Fordel for os, da vor Sejlads paa England, Frankrig, Belgien og Holland, for ikke at tale om Vest- og Østjylland, derved i høj Grad vilde lettes og forkortes. Vi antyde blot disse Muligheder, fordi vi i vort Svar paa Forhaand maa tage et vist Hensyn til dem.

For vor Betragtning stiller Sagen sig omtrent saaledes: Vort Lands handels-maritime Betydning skyldes for en overvejende Del dets helbige Beliggenhed imellem Nordsøen og Østersøen, hvorved det danner ligesom Røglen til det sidstnævnte Hav, idet al Skibstrafiken mellem Besevropa og saa udstrakte Stater som det egentlige Preussien, Rusland og en stor Del af Sverige maa passere vore Sunde og Bælter, altsaa i snævrere Forstand danske Farvande. Og

hvad det vil sige for Handel og al anden Virksomhed, at ligge ved alfar Vej eller i en stille Aftrog, det behøver ingen nærmere Udvikling. Men hvad vil der blive af vor saa gunstige Beliggenhed, naar der gennem Holsten — fra Kielerfjord til Elbens Munding — føres en Kanal, mindst af samme Dybde som Øresund og Store Bælt, og mindst af samme Brede som Suezkanalen? Tror man ikke, at saa godt som hele Østersø-Trafikken da vil søge den korte og fareløse Vej gennem Holsten i Stedet for den længere og farligere*) gennem vore Farvande? Men hvad bliver der saa af de stolte Drømme, som især den seneste Tid har fostret, om Kjøbenhavn som Østersøens Stapelstad? Have disse Drømme ikke særlig haft deres Rod (og vi tilføje gjerne — en sund Rod) i Kjøbenhavns fortrinlige Beliggenhed ved den nærmeste og bedste Vandvej mellem to Have? Men naar nu denne heldige Beliggenhed med eet Slag forandres, hvad saa? Tror man, at Handel og Skibsfart, naar der er aabnet dem en lige Vej mod Vest til Verdensmarkederne, lader sig tvinge om ad en Omvej, og en ikke ringe Omvej bliver det, hvis de da skulle søge Kjøbenhavn? Fra vort Standpunkt finde vi det ufornødent at opholde os ved en Besvarelse af alle disse Spørgsmaal, thi vi finde Spørgsmaalene og Besvarelsen lige nærliggende.

Den Forvandling af Kjøbenhavns Beliggenhed fra en fortrinlig til en temmelig uheldig, som Gjennemførelsen af det tyvende Projekt vilde bevirke, og som vi hidtil nærmest have holdt os til, vil imidlertid langt fra blive den eneste Forandring, som vilde indtræde i de østersøiske Forhold; blandt Andet vilde den Deltagelse i den russiske Fragtfart, som navnlig i den sidste Tid er saa vel begyndt fra vor Side, blive udsat for stor Fare. Man tænke sig blot, hvilken Konkurrence der vil blive, naar de store og energiske hamburgske og bremenske Rhederier ved en næsten umiddelbar Forbindelse med Østersøen kunne sende deres Dampskibsflaader derind i de for dem belejlige Øjeblikke, og vi tilføje, hvilken knusende Konkurrence kunde den ikke let blive alene ved den Omstændighed, at den nye og korte Forbindelsesvej er udelukkende tysk; thi den Egentlighed ligger jo ikke fjern, at Kanalagigten blev større for

udenlandske Skibe end for indenlandske, og den danske Skibsfart vilde da kun have Valget mellem enten at sejle med en mindre Fortjeneste end de tyske Konkurrenter eller at blive ved den gamle Søvej om ad Skagen, hvad der vel endnu vilde blive mere ødelæggende.

Man vil se, at efter vor Opfattelse af Forholdene trues vor Handel og vor Skibsfart i det Hele og ganske særlig Kjøbenhavns Fremtid som Handelsstad af store Farer, saafremt det omtalte tyvende Kanalprojekt kommer til Udførelse. Spørgsmaalet er nu: Staa vi aldeles magtesløse overfor disse Farer, eller kunne vi gøre Noget for at afvende dem? Vi formene, at der ikke alene kan gøres Noget, men endog Meget; thi hvis vi ville, kunne de maaske ganske afvendes, i værste Tilfælde mildnes og neutraliseres, idet vi hertil have et lige saa simpelt som naturligt Middel lige ved Haanden, nemlig: ved en tysk Kanal at komme en holstenisk Forkjøbet.

Intet synes rimeligere, end at det holsteniske Kanalprojekts Gjennemførelse derved atter vilde blive stød ud i en ubestemmelig og sen Fremtid; thi man maa ikke glemme, hvilken lang Fortid det har, og at det til Trods herfor ingen Sinde har været muligt at rejse de fornødne Kapitaler til Projektets Realisation. Men har dette hidtil været en vanskelig Sag, saa er det indlysende, at den vil blive endnu vanskeligere, naar der foreligger ikke blot en Udsigt til, men fuld Sikkerhed for, at den Trafik, der skal bære Omkostningerne, vil blive delt med en konkurrerende Kanal. Vi opstille ingenlunde dette som en Visshed, men vi henstille til ærede Medborgeres (og fornemlig til indsigtsfulde Kjøbenhavneres) alvorlige Overvejelse, om der ikke er saa megen Sandsynlighed for vor Formodnings Rigtighed, at Forsøget med en tysk Kanal alene af den Grund hurtig og energisk burde gøres.

Lad os antage, at Overvejelserne give et andet Resultat, at man betvivler paa den Maade at kunne afvende Faren, og at man i det Hele overfor det tyvende Kanalprojekt hylder den fatalistiske Løsesætning: „Kommer Kanalen, saa kommer den — kommer den ikke, saa kommer den ikke“; lige meget hvad vi gøre, saa spørge vi: Hvis nu virkelig den tyvende Nordøstkanal bliver en Virkelighed, vil man da ikke søge, saa godt det overhovedet lader sig gøre, at neutralisere dens for os skadelige Virkninger? At man vil svare: Jo, tvivle vi

*) Vi sigte ved dette Udtryk kun til de virkelig farlige Farvande: det nordlige Kattegat og Stageraf.

ikke om; men vi spørge da atter: Hvorledes tænker man sig at kunne gøre det uden netop gennem en dansk Nordøkanal? Det er den eneste Nødvægt, vi kunne bringe til Veje, og den haarde Nødvendighed vil snart lære os at gribe til dette sidste Middel. Men hvorfor dog vente med det saa længe, indtil dets bedste Chancer ere uigenkaldelig tabte?

Der kunde maaske endnu komme til at foreligge et tredje Resultat af Overvejelserne, der gik i Retning af, at en dansk Nordøkanal, der kun kan føres gennem Limfjorden (altsaa er identisk med Thyborønprojektet) i Forhold til den tykke savner al Betydning, og man vil da begrunde denne Paastand med, at Limfjordens Veliggenhed er altfor nordlig, og at den Dybde, hvortil den er foreslaaet kanaliseret, er utilstrækkelig. Det er to vægtige Indvendinger, og vi ere ærlige nok til fuldt ud at indrømme Rigtigheden af dem. Den første Ulempe — den nordlige Veliggenhed — er det tiilmed ikke muligt at ændre, medens den anden — den ringe Dybde *) — dog er remediable og indskrænker sig til et Pengepørgsmaal.

Vi høre os imidlertid for begge Indvendingerne og tage Sagen ganste, som den faktisk foreligger, ikke læggende Skjul paa, at den danske Nordøkanal i to meget væsentlige Henseender (Veliggenhed og Dybde) vil staa tilbage for den tyske; men samtidig hævde vi, at i andre heller ikke uvæsentlige Henseender er Forholdet lige omvendt, og vi skulle strax nævne i hvilke. Blandt de Fortrin for Sejladsen, som den kanaliserede Limfjord vil yde fremfor den holstenske Kanal, hører det, at Sejladsen ikke her vil blive belempet og opholdt af Sluseindretninger, der hist ere uundgaalige paa Grund af de stærke Tidevande i Elbmundingen, og de praktiske Sagtyndige ville vide at vurdere Fordelene ved en fri, af Sluser uhindret Gjennemfart. Et andet Fortrin, som til Dels ogsaa skyldes Limfjordens Slusefrihed, vil være langt heldigere Forhold. Det ligger saa nær, at Limfjordens salte og frit strømmende Bælte ville holde sig fuldstændig isfri

længe efter, at det næsten ferske og stillestaaende Vand i en Kanal er aldeles tilfrosen, og det er overhovedet en af den tyske Kanals største Skyggesider, at den er udsat for at blive inpassabel en meget stor Del af Vinteren, idet blot nogle faa Dages streng Frost vil være tilstrækkelig til at frembringe et tykt Isdække paa den, hvorefter det slet ikke er nogen hel Sjældenhed, at Limfjorden er aaben hele Vintre igjennem, og det lader sig næsten med Sikkerhed antage, at den med en livlig gennemgaaende Dampskibstrafik og ved Hjælp af en velkonstrueret Isbryder vil kunne holdes sejlbar lige saa længe som Øresund og Store Bælt. Som et Fortrin, der vel hører til de mindre, men dog ikke savner al Betydning, bør nævnes, at Limfjordens store Brede tillader Sejlskibe at frygte sig igjennem ved ugunstig Vind, i alt Fald gjælder det for mindre dybtstikkende Skibe, hvorefter den holstenske Vandvej trods sin for en Kanal betydelige Brede ikke tillader Sligt, saa Sejlskibe ofte der maa tage deres Tilflugt til den dyre Bugsering. Det største Fortrin, som Limfjorden efter vor Formening frembyder, er imidlertid det, at denne Vandvej staaer lige saa udelukkende under dansk Højhed som den holstenske Kanal under tysk. Fordelene herved for vor egen Skibsfart ville jo være indlysende nok; thi selv om man ikke vil forudsætte, at denne gave fri for enhver Kanalafgift, saa vil den dog altid være sikret for, ikke at blive stillet ugunstigere end andre Lænder. Over for andre Stater er denne Fordel vel ikke slet saa haandgribelig, men man behøver dog ikke at tvivle om, at ogsaa de ville vide at sætte Pris paa, at der gives to Vandveje mellem to Have med forskjellig Højhedsret, hvorved de selv under almindelige Forhold stilles langt friere, medens Betydningen under politiske Forviklinger og i Krigstilfælde ret vil træde frem.

Vi tro, at de af os her fremdragne Fortrin ville stille de to Vandveje nogenlunde lige, og vil man end ikke finde, at de veje op mod de to store Fortrin, som den tyske Vandvej uægtelig vil have, ville de dog altid være store nok til, at den danske Forbindelse mellem Kattegattet og Nordsøen kan hævde sin Plads ved Siden af den tyske mellem Østersøen og Nordsøen, og for den danske Skibsfarts Uafhængighed af et andet Lands Stemninger og uberegnelige Handelspolitik vil en dansk Vandvej være en ligefrem Livs-

*) Det er overhovedet et af de Spørgsmaal i Thyborønprojektets Detailler, som forinden Udførelsen træver den nøjeste Undersøgelse af saavel tekniske som søfarende Sagtyndige, om den Dybde, som deri foreslaas for Limfjorden, er den hensigtsmæssigste, naar alle Forhold — ogsaa finansielle — tages i Betragtning.

betingelse, saa den, naar den tyfte engang kommer, a lene af den Grund maa staffles til Veje.

De forskjellige Hovedsider af Thyborøn-projektets Betydning have vi nu forsøgt at drage frem, og vi gjøre os en Smule Haab om, at med alle de Mangler, der flæbe ved vor Fremstilling, vil den dog maaſte have givet Læseren et vist Indtryk af, at det her drejer sig om et Foretagende, der paa mange Maader vil kunne øve en heldig Indflydelse paa vor hele Udvikling; men da vi ingenlunde tør smigre os med, at vi have formaaet at bibringe ham den samme sikre Tro, som vi nære, om denne Indflydelses overordentlige Omfang, maa vi stadig frygte for, at han vil lægge vore Artikler bort med den Tanke: „Ja — det kunde vist være rigtigt, om Thyborønprojektet kunde blive gennemført, men det lader sig næppe gjøre; hvorledes skulde man vel saa de mange Millioner, som dertil behøves?“ Og da dette Spørgsmaal vist nok vil være det, hvortil man stadig vil vende tilbage, ville vi ikke trættes af ligesaa stadig at vise Udveje til Pengene, Udveje, der ikke falde enten Statskassen eller Skatheyderne hvære. Vi have tidligere givet Anvisninger paa vort store Reservecfond, paa vore uforholdsmæssige Kassebeholdninger, paa vort aarlige finansielle Overskud og endelig paa Laan (efter Frankrigs Exempel). Vi skulde nu til Slutning vise endnu en femte Udvej, der — om vi end af Princip ikke personlig synes bedst om den — er saa lidet byrdefuld, at selv de Forsigtigste maa kunne berolige sig for Pengenes Tilvejebringelse. Den Udvej, vi her sigte til, er benyttet af det rige Holland, saa vor Fattigmandsøre vel heller ikke vilde fræntes altfor stærkt, om vi gjorde Brug af den, især da Anledningen var ganske den samme, som den vil være her, nemlig: Anlægget af en Nordfjohavn, med Gjennemgravning af Klitten og Kanalisering af det tilstødende Indvand. Udførelsen af Amsterdammers Projektet, som vi foran udførlig have beskrevet, og hvortil direkte medgik et Beløb af 64 Millioner Francs, var et privat Aktieforetagende, der støttedes af Staten med en 4 pCt. Rentegaranti af de paa Foretagendet anvendte Kapitaler, og med en lignende Støtte fra den danske Statskasses Side kan der ikke være fjerneste Tvivl om, at den private Spekulation ivrig vil kaste sig over Thyborønprojektet, hvor Anlægskapitalen forholdsvis er saa besteden, at den med Pengemarkedets nu-

værende Tilstand let er tilvejebragt, og hvor Udsigterne til en glimrende Forrentning — selv med forud fastsatte billige Taxter for Kanalafgiften — ere saa nærliggende. Benyttedes denne Udvej, vilde hele Foretagendet efter al Rimelighed ikke koste Landet en eneste Dros direkte Udgift, og selv om denne sandsynlige Forudsætning skulde brikte ved, at Benyttelsen af Thyborøn-Havnen og den kanaliserede Limfjord blev langt mindre end paaregnet, saa Statens Rente-garanti fik praktiske Følger, vil man vel finde, at det skulde gaa forunderligt til, om der af de garanterede 4 pCt. kom til at mangle Halvdelen, og hvad var saa det? Den betegnede Anlægssum er — exkl. Rydfikringsarbejder — $11\frac{1}{2}$ Million, 2 pCt. heraf er 230,000 R., eller med andre Ord ikke engang en Treiedel af den Skibsfartsafgift, som man har saa liden Betænkelighed ved at give Afkald paa til Fordel for Skibsfarten i det Hele, og næsten kun Halvdelen af den Del deraf, som alene vilde komme den udenlandske Skibsfart tilgode.

I det vi nu tro at have sagt, hvad vi efter vor Overbevisning og vort Kjendskab til Sagen kunne sige, skulde vi blot tillade os et Par afsluttende Bemærkninger af mere personlig Natur. Vi føle nemlig Trang til at sige de Læsere, der have haft Udholdenhed nok til at følge os, at vore Artikler om de tyfte Havnespørgsmaal ret egentlig kun have haft det Hovedformaal for Øje, at lade Tanken om og Muligheden af, at der her var Noget — ja uendelig Meget at gjøre, trænge ind i Befolkningen. Vi have i dette Hjemmed fremhævet Skibsfartens store Betydning for et Land og alle dets Erhvervsgrene, fremstillet, hvorledes en let og rigelig Afgang til Havet var en Betingelse for Skibsfartens Blomstring, paavist, hvor langtfra Betingelserne her ere tilstede, og søgt at aabne Læserens Øje for Nødvendigheden af en Forandring i saa Henseende. For at godtgjøre disse Sætninger, have vi fremdraget en Række Exempler fra andre Lande, anstillet Sammenligninger mellem Forholdene der og her, sammenstillet vor Skibsfart med vore Nabolandes, anført Kjendsgjerninger for dens Tilstands sørgelige Overensstemmelse med vore Nordfjohyfters Mangel paa Havne, og paa Grundlag heraf fremhævet det Uforsvarlige i længere at lade denne Tilstand bestaa. Hvorvidt det nu er lykkedes herigjennem at give den almindelige Mand et levende

Indtryk af, hvor Meget der er forsømt, og hvor Meget vi derfor maa og skulle indhente for at naa en tidssvarende Udvikling af vore Vandveje og vort Havnevæsen, maa vistnok betragtes som højest tvivlsomt. Vi kunne have forsejlet vort Maal; vor Ben har maaske ikke mægtet Opgaven, og vort Opraab lyder kanske derfor for døve Øren. Hensigten har været god og rigtig, men det er rimeligt nok, at Evnen ikke har svaret til Villien. Dette maa imidlertid ikke falde Sagen selv, men alene Forsatteren til Last, og vi haabe, at om det direkte Udbytte af vore Artikler end skulde

blive nok saa lidet, de dog maa kunne stifte saa megen Nytte, at de, ved at ægge til Modsigelse, kunne vække en Diskussion, der vistnok atter vil kalde dygtigere Kræfter frem, og kunde vi blot være forvissede herom, vilde vi heri se vort ikke ganske ringe personlige Arbejde fuldt belønnet; thi er først Stødet til en virkelig Bevægelse givet, da er selve Sagen god og sand og stor nok til sejrrig at kæmpe sig frem — det er kun Dvælgtheden, Dødsgheden og fremfor Alt Uvidenhedens døde Tavshed, som holder den nede, strænger den inde og lader den dø, næsten inden den fødes.



