

fra 1843—1848 — til 63,810 Stk. Ingen af de continentale Dvægracer har imidlertid været mere søgt paa det engelske Dvalitetsmarked end den jydde, og derved svinder Frygten for, at den ikke skulde kunne udholde Concurrancen ved den stigende Tilførsel.

Det er derfor fortrinnsviis paa Udførsel af Fedepvæg til Englands store Forbrugsmarkeder at Dampskibsforbindelser mellem det vestlige Jylland og England skulde baseres, skøndt det ligger i Sagens Natur, at saadanne regelmæssige og hurtige Forbindelser ogsaa i mange andre Retninger ville indvirke paa Udviklingen og Formerelsen af det vestlige Jyllands Production. Der er 3 Steder i det vestlige Jylland, som kunne tjene til Udgangspunkter for denne Forbindelse: Hjerting, Ballum og Aggercanal. Fra det første af disse Punkter er Udførselen af Fedepvæg, ved Regjeringens Foranstaltning, allerede begyndt, og har den end hidtil ikke været af nogen stor Betydning, saa har den dog tjent til at gøre de vestjydske Producenter fortrolige med det nye Markeds Fortrin og til at vække Duffet om flere Udførselspunkter. Af de tvende andre har Aggercanal en særdeles Vigtighed derved, at hele det vestlige Limfjordsbæcken directe vil kunne drages ind i denne Linie, og at den saaledes vil omfatte Jyllands frugtbareste og fortrinligste Dvægegne. Skibet vil her kunne anløbe flere Ladepladser, saavel paa den sydlige som paa den nordlige Side af Limfjordsbækket, og saaledes spare Dvæget en længere Drift. I mange andre Retninger vil Produktudførselen ogsaa her være betydelig, ligesom syv Byer, Thisted, Nykjøbing, Løgstøer, Viborg, Holskebøe, Skive og Lemvig, ville concurrere til Re-tourfragt. Da denne Egn ligger længst fjernet fra ethvert continentalt Marked, saa vil Forbindelsen med England her være af saa meget større Vigtighed.

Men just med Hensyn til dette Punkt har der, som af den høitærede Finantsminister allerede fremhævet, været reist Tvivl, om det paa Grund af Dybden i Agger-Canalens Indløb kunde befæres. Man har indvendt, at en Dampbaad af 6' Dybtgaaende og bestemt til at føre Dækslast ikke kunde holde Søen i strengt Veir; men denne Indvending er ved mange

engelske Skibsbyggeres paa Erfaring grundede og med Ministeriets nautiske Consulents Erklæring overensstemmende Paastand ikke begrundet. Man har meent, at Agger-Indløbet, navnlig efter dets seneste Forandringer, vilde frembyde altfor store Banskfeligheder og Farer for den regelmæssige Fart af en Dampbaad af det betegnede Dybtgaaende, og da disse Indvendinger ere fremsatte af Marineministeren, saa troer jeg at skyldte Thinget Meddelelsen af de Dplysninger, jeg med Hensyn til dette Spørgsmaals Opklaring har indhentet. Saa-vel Ministeriets nautiske Consulent som den sagkyndige Overtoldinspecteur i Nørrejylland, som ogsaa den localkyndige Lodsoldermand ved Aggercanal have erklæret sig til Gunst for en Dampskibsfart gjennem Aggercanal. Efter en Extract af Journalen for Lødvagtskibet ved Aggercanal, har de indgaaende Skibes Antal i Aaret 1846 været: 338
1847 — 573
1848 — 539

de udg. Skibes Antal

i Aaret 1846 — 350
1847 — 571
1848 — 556

og i Aaret 1849 har Antallet været endnu større. Af de indgaaende Skibe havde i 1848 171 haat et Dybtgaaende af 6'—8½'. De forekommende Strandinger have i 1846 været 1, i 1847 5, i 1848 4; men det er ikke oplyst, om disse Tilfælde tildeels hidrøre fra Skibe, som paa Grund af Havarie søgte Aggercanal. R. Westenholz i London oplyser, at han blandt de 100 Skibe fra Aggercanal, som i Løbet af Aaret 1848 have været affendte til hans Adresse, ikke har haat et eneste totalt Forliis, og at det eneste Havarietilfælde, han havde haat, var paa et engelsk Skib, der imod Chartepartiets Betingelser havde ladet til 9' og alisaa maatte støde. Han bemærker, at man i London forsikrer Ladninger fra Aggercanal som oftest til en 25 pCt. lavere Præmie end Ladninger i de bedste Skibe til Aarhus. Hermed stemmer ogsaa et af mange londonfke Skibsmæglere undertegnet Document overens, hvori de erklære, at man altid om Sommeren assurerer lavere til Havnene indenfor Agger-Canal, end til dem paa Jyllands Østkyst, da