

i Land og bringe det paa Markedet, saa er der ingen Tvivl om, at vore Fiskere vilde udmærke sig fremfor de andre Nationers, thi det er fortrinlige Søfolk og meget modige Folk, det vise de baade i Fiskeridriften og ved Redningsvæsenet. Man skal ikke kintse ad den Indtægt, som derved vilde fremkomme, thi det er jo ganske betydelige Værbier, det dreier sig om, selv under de nuværende ugunstige Forhold. I Hjørring Løldbistrikt blev der f. Ex. i 1878 fisket for 75,000 Kr., det er dog ikke saa ganske Lidt, og Fiske ved Nordvestkysten af Sjælland udmærker sig jo ganske fortrinlig. Den er meget søgt. Hamborgere reise endog op og gjøre Indkjøb af Hummer, Makrel og Helleflynder og lægge Beslag paa al den Fisk, der fanges. Kunde den strax føres til Jernbanen og derfra i 12 Timer til Hamborg, vilde man jo opnaa høiere Priser og affætte næsten uendelige Kvantiteter. Ogsaa i denne Henseende har Anlæg af Havne den største Betydning. Dette har ogsaa forrige Aar motiveret Anlægget af en lille Baadehavn ved Svinsbæls. Svad Fiskerierne have at betyde ogsaa for Jernbanerne, viser den lille Lemvig-Bæmb Bane. Den har i Modsatning til næsten alle andre Baner iaar givet 3 pCt. af Anlægskapitalen, og det skyldes for en stor Del de store Forsendelser af Fisk. Saa snart Banen var anlagt, meldte Fiskerne sig med stort Udbytte. Det viser altsaa, at de kunne fange Fisk selv med daarligere Baade og daarligere Redskaber; de mangle kun Steder, hvor de kunne finde sikker og hurtig Afsetning. Altsaa ogsaa med Hensyn til Fiskerierne anbefaler det sig særdeles, at der anlægges Havne ved den nordvestlige Del af Sjælland.

Der er endnu et Punkt, som jeg skal tillade mig at berøre, som ganske vist ikke har nogen nationaløkonomisk Betydning, men har saa meget mere filantropisk Interesse, og det er hele Redningsvæsenet. Det antages jo, at der aarlig passerer omtrent 50,000 Skibe Skagen rundt, et meget betydeligt Kvantum. Det er vistnok den mest befarede Vandvei i Verden, og det er altsaa ikke saa underligt, at nogle af disse Skibe komme til at hænge fast paa Sjællands Jernkyst. Medens man tidligere, naar man kom ud fra den engelske Kanal, tog Kursen op imod Norge for at undgaa den farlige jydsk Kyst, er Forholdet nu blevet et andet, efter at der er blevet anlagt Fyr ved Havnholm, idet Skibene nu tage Landfærdighed efter Havnholm og søge at slippe dette Punkt forbi; saa komme de ind i den saakaldte Sammerbugt og søge dernæst at komme Skagen ud for at klare den overordentlig farlige Kyst. Men der bliver jo, som sagt, ikke saa Skibe hængende fast, dels paa Grund af Strømmen, dels paa Grund af de herstende vestlige Vinde og Dyrking, og de Fartøier, som strande paa denne haarde Kyst, ere næsten altid retningsløst fortabte; baade Skibe og Mandskab pleie at gaa til Grunde. Hvert Efteraar læse vi om disse sørgelige Katastrofer, som uund-

gaelig indtræffe. Vel have vi Redningsstationer, vi have Baade, men disse slæbes dels fra Sted til andet, dels maa de bringes med Haandkraft ud i Brændingen, altid forbundet med Livsfare. Det er høist tvivlsomt, selv om Redningsbaaden er tilstede, om det lykkes den at faae fat i de Mennekter, der ere paa Braget. Vi have ogsaa Raketapparater, men det viser sig næsten altid, hvor vanskeligt det er at benytte disse mod en haard Storm, og hvor sjældent det er, at Søfolkene i den forkomne Tilstand, hvori de ere, formaa rigtig at benytte dette Apparat. Med Alt, hvad der er udrettet for Redningsvæsenet, er det kun i en primitiv Tilstand endnu. Naar man derimod paa den farlige Kyst fra Agger op til Skagen havde et Par Havne, der vilde kunne tjene dels til Nødhavne og dels som Stationer for Redningsbaade, vilde i den Henseende Meget kunne udrettes. Det er jo bekjendt, at man i England har store Redningsfartøier, næsten slædbundede, som kun stille en 4—5 Fod dybt, men ere meget brede, og stærkt byggede med en særdeles kraftig Dampmaskine, saa at de kunne gaa ud, i hvad Veir det skal være, trodsende alle Vølger. De ere saaledes indrettede, at de kunne gaa i Væ om Braget næsten lige til det og tage Personerne ombord, ja de have endog ogsaa en Dampkran, hvorved de kunne redde Gods. Naar vi havde et Par Havne, hvor flige Redningsbaade kunde være stationerede, vilde mange af de Ulykkestilfælde, som nu uundgaelig indtræffe paa den haarde jydsk Kyst, forebygges. Som sagt, det er ikke Noget, der direkte vilde tjene til at ophjælpe Landet, men det er en international Mennekterfærlighedsagjerning, vi skyldte at yde.

Seg tror saaledes tilfulde at have beløst Vigtigheden af, at der oprettes Havne paa den nordvestlige Kyst af Sjælland. Spørgsmaalet bliver da kun, hvorvidt er det muligt at anlægge saadanne Havne? Ja for 10—20 Aar siden vilde man maaste have anset det for en bestemt Umulighed, men siden den Tid har Tekniken leveret Mennekstene Vaaben i Hænde, der sætte dem istand til at trodse det vældige Hav. Vessels har viist ved Indløbet til Suezkanalen, ved Port Said, at der kan bygges ud i ganske lignende Farvande, hvor der findes et oprørt Hav, og hvor der findes Sand ligesom paa Vestkysten af Sjælland. Der har han bygget Moler ud af 1,000 Fods Længde. Derefter fulgte Frankrig med Bayonne og Barriisanlægget ud imod den voldsomme spanske Sø. Endelig kom Holland og anlagde maaste endnu større Værter end Frankrig ved Amsterdam og Rotterdam lige ud i det aabne Hav, i det samme Hav, som bestyler den jydsk Kyst. Altsaa er det praktisk, Erfaringen har viist at saadanne Havne kunne anlægges; det er da kun et Villispørgsmaal og et Pengespørgsmaal.

Naar det er givet, at flige Havne kunne anlægges, og det er givet, at de, som Forholdene