

nævnlige Seilskibe, hyppigst ere udsatte for Strandinger. For at stifte fuld Nytte, maatte Havnen imidlertid være en Dobbelthavn eller en Havn med to Indløb, et mod Skagerak og et mod Kattegat. En Havn alene paa den østlige Side, hvad de Fleste, der have taget Ordet for dette Anlæg, næstmest have haft for Die, vilde kun tilbøielig opfylde Hensigten, idet den ikke vil kunne være til ynderlig Havn for de Best fra kommende Skibe, som paa Grund af Vind og Strøm ikke kunne komme op forbi Revet, og vestgaaende Skibe, som under haardt Veir have stoppet i Havnen, vilde have Vanskelighed ved at komme tilshøjs derfra netop ved de Vindretninger, som ere de gunstigste for Reifens Fortsættelse, nemlig de østlige. Vanskelighederne ved Anlægget af en Havn ved Stagen vilde derhos være særdeles betydelige om end paa Teknikens nuværende Standpunkt ikke uoovervindelige, men de dermed forbundne Omkostninger vilde være meget store. Ifølge en i den foreliggende Kommissionsbetænkning meddelt Oversigt vil en Havn paa den østre Side, der kan optage dybtgaaende Skibe, anlagt overensstemmende med et ligeledes meddelt Udkast, koste $11\frac{1}{2}$ til 13 Mill. Kroner. Skal der tilveiebringes en Dobbelthavn, maa mindst den dobbelte Udgift paaregnes. Til selve Havneanlægene maatte derhos endnu komme Jernbanens Forlængelse op til Stagen, hvad der yderligere vilde forøge Udgifterne betydelig. Endelig vilde Vedligeholdelsen af Banen, der for en stor Del vilde komme til at gaa gennem bevægelige Sandflugtsstrækninger, være forbunden med ikke ringe Vanskelighed. Kommissionen har derfor ikke turdet tilraade at vælge dette Punkt for Anlægget af den ommeldte Havn.

Indenfor Stagen og Læsø ligge Sirtsholmene. Ved den nordligste af disse, Græsholmen, er et Havneanlæg foreslaaet ved privat Initiativ, og til dette Udseende har der i sin Tid været søgt om Koncession hos Regjeringen. I den udarbejdede Plan for dette Anlæg, der vil findes nærmere fremstillet i Kommissionsbetænkningen Side 22, er indbefattet en Dæmning fra Holmen til Fasklandet. Med denne Tilsporing vilde en Havn paa dette Sted af passende Udstrækning og hensigtsmæssig Form ogsaa være brugbar, men den projekterede opfylder kun tilbøielig disse Betingelser. Indseilingen vil nemlig blive vanskelig ved de Vinde, hvormed Havnen fortrinsvis vil blive søgt, og i haardt Veir forbunden med Fare. Efter Planen vilde derhos Omkostningerne blive meget betydelige, ca. 14,000,000 Kroner. Med Tillæg af Udgifterne ved den fornødne Landopfyldning ved Havnen samt ved Jernbanens Forlængelse ud til Holmen vil denne Sum, som oplyst af Kommissionen, stige til ca. $15\frac{1}{2}$ Millioner Kroner. Planens Omdannelse saaledes, at der opnaas et bekvemt Indløb, samt forskellige Forstærkninger, som maa anses nødvendige, vilde medføre en yderligere ikke ubetydelig Forøgelse af Udgifterne dertil, der ikke nærmere kan opgjøres. Som Følge heraf er dette Anlæg ligeledes blevet fraraadet af Kommissionen.

Tilbage bliver saaledes Frederikshavn. Saaledes som Frederikshavns Havn nu er beskaffen, er den kun tilgængelig for Skibe af mindre Dybgaende, ligesom Indseilingen er vanskelig. Ved en Omdannelse og Forandring kan der efter Kommissionens Formening ikke raades Bød herpaa. Manglen af tilstrækkelig Dybde foran Havnen er til Hinder derfor, ligesom ogsaa Havnens Størrelse ikke vil være fyldestgjørende for det forhaandenværende Behov. Derimod formener Kommissionen, at der ved en større Frembygning hvorved Mundingen af Havnen kommer udenfor Skallet, hvorpaa Havnen er beliggende, kan tilveiebringes en Havn, der maa anses for tilfredsstillende med Hensyn saavel til Størrelse og Dybde som ogsaa til Indseilingens Bekvemhed.

Kommissionen indstiller derfor, at et saadant Anlæg bringes i Udseelse. Overensstemmende med en paa Foranledning af Indenrigsministeriet af den kongelige Havnekommission i Frederikshavn udarbejdet Plan med nogle mindre af Kommissionen anbefalede Ændringer, angaaende hvis Detail man skal henvisse til Kommissionsbetænkningen Side 24 ff., tænkes Anlægget udført saaledes, at to Moler føres ud til 24 Fods Vanddybde. Det derved omsluttede Areal deles ved en Løvmole af 1,200 Fods Længde i en Forhavn, der bliver den større Afdeling, og en Indrehavn, i hvilken den nuværende Havn indgaar. Mundingen, hvis Bidde bliver 400 Fod, kommer til at vende mod Sydøst. Forhavnen, hvis Areal bliver $60\frac{1}{2}$ Edr. Land geometrisk Maal, skal paa 12 Edr. heraf have mellem 24 og 22 Fod Vand, paa $31\frac{1}{4}$ Edr. 22 Fod og iøvrigt fra 22 til 13 Fod. I Indrehavnen skal uddybes paa et Areal af $24\frac{3}{4}$ Edr. Land geometrisk Maal. Dybden bliver fra 22 til 16 Fod. Forbindelsen mellem den nordre (østre) af de to endte ovennævnte nye Moler og Kysten vil blive iværksat ved en 1,800 Fod lang Dæmning over det lave Vand fra „Kragholmen“, som saaledes vil blive Udgangspunktet for de Bærter, der danne den nordlige og østlige Begrændsning for Havneanlægget. Det nord for den paataente Indrehavn liggende Parti, som begrændses af denne, samt Kyststrækningen fra Kastellet til Kragholmen og den ovennævnte derfra udgaaende Dæmning, bliver at fylde, hvorved der indvindes store Arealer, der vilde faa betydelig Værdi til Dplagspladser, Skibs-