

udvalget at være kommet til den Overbevisning, at man dog maa kunne bygge noget billigere ved Frederikshavn, efter at en ny Plan er bleven fremlagt, og at man fra de foreslaaede 4,600,000 Kr. kan komme ned til 1,822,000 Kr., naar man afvikler de to Spørgsmaal og lægger Export- og Trafikhavnen eet Sted og Lilleslugtshavnen et andet Sted. Jeg tror ikke at tage feil, naar jeg siger dette, thi der foreligger jo et nyt Forslag til Finantsudvalget fra Indenrigsministeren, der gaar ud paa, at Havnen ved Frederikshavn nu kun skulde koste 1,822,000 Kr. Der bliver altsaa tilbage at tage Bestemmelse om en Lilleslugtshavn i det nordlige Kattegat, og det er af den Grund, at jeg for min Part anmoder den høitærede Minister om ogsaa at lade det Spørgsmaal paany undersøge. Jeg tror, at, hvad jeg her har sagt, er saa logisk, at jeg tør opfordre Enhver til at modsig mig, hvis de tro det muligt. Jeg skal anføre en anden Grund, hvorfor jeg yderligere anser det for rettest at lade en ny Undersøgelse foretage, og det er den, der anføres i Slutningen af Kommissionens Betænkning, af hvilken jeg med Formandens Samtykke skal tillade mig at oplæse nogle faa Linier. Kommissionen omtaler den Tanke at stille de omtalte to Havne fra hinanden, og den siger da: „Sluttelig skulle vi endnu betynde en Kombination vedrørende den Kommissionen stillede Opgave, som har været fremdraget offentlig, og som kunde synes at have en Del for sig, nemlig en Udvidelse af Frederikshavns Havn saa vidt, at den paa fyldestgjørende Maade kunde tjene som Handels-, Post- og Reparationshavn, i Forbindelse med Anlaget af en egentlig Lilleslugtshavn ved Græsholmen“. Men efter at have omtalt, at det vil jo blive temmelig dyrt, udtaler den dernæst, at den ikke er gaaet ind paa en Drøftelse deraf: „thi for det Første vilde man, naar man skulde fyldestgjøre de Krav, som Trafikken stiller til en Havn for det nordlige Endepunkt af det jydskke Jernbanenet, ikke i væsentlig Grad kunne reducere Befolkningen for Frederikshavns Havns Vedkommende, da man for at naae ud til tilstrækkelig Dybde i Farvandet, nødfages til at lægge Mundingen ud i en længere Afstand fra Kysten“ osv. Og med Hensyn til Græsholmen eller Hirtsholmene siger den, at ei heller der vil man kunne reducere Udgiften, fordi Vandet er saa dybt udenfor. Nu er det imidlertid et Faktum, at medens Kommissionen har erklæret, at man ikke i væsentlig Grad kunde reducere Udgiften, foreligger her et Forslag, der reducerer den fra 4,600,000 Kr. til 1,822,000 Kr. og det endogsaa af den samme Mand, Ingenieur Mendorf, som har været Medlem af Kommissionen. Jeg tror, at det er et gyldigt Bevis for, at det nok kunde trænge til ny Drøftelse, om man ikke under samme Forudsætninger ogsaa vilde komme til et lignende Resultat med Hensyn til en Havn ved Hirtsholmene. Thi nu

er der ikke Tale om Endepunkt for et Jernbanenet, men kun om en Havn for Skibe, som ere i Havsnød. Den samme Udtalelse gjælder forsaavidt med Hensyn til Skagen; hele Jernbanen er bortfalden, alle de afpolerede fine Moler behøves ikke, saa at ogsaa der kan Undersøgelsen gjenoptages; thi det var ogsaa Kapitalen, der slog Skagen af Marken ved Kommissionens Undersøgelse. Det vil med ligesaa stor Føie kunne siges efter ny Overveielse, at vi ogsaa kunne reducere det til henved  $\frac{1}{3}$ ; thi det er det, som Frederikshavns Havn nu er reduceret til. Jeg skal minde om, at i 1797 skrev en Søfficer Kapitaen Rasm, som var sendt op for at undersøge Havneforholdene ved Frederikshavn, i sin Rapport til Ministeriet: „Saares ønskeligt vilde det være, saavel for den i Uveir forlegne Sømand som for Landets Handel i Almindelighed, om alle disse trende her ovenfor foreslaaede Havne kunde blive anlagte; men da dette maa henføres til de King, som mere er at ønske end at haabe, saa vilde det dog usiridig frelse mange Ulykkelige, som ofte maa forlise Liv og Alt paa disse farlige Kyster. . . .“ Vi ere ikke komne en Smule længere i 1881. Naar nu en Havn kommer frem, er det en Export- og Trafikhavn, men vi bør dog mindes, hvad der blev udtalt allerede i 1797. Der er endnu ingen Lilleslugtshavn, og jeg siger dette saa meget mere, som selv Vandbygningdirektøren i en Skrivelse af 15de Februar 1881 til Ministeriet erkjender, at en Havn til 1,822,000 Kr. vil kun blive af underordnet Betydning som Lilleslugtshavn. Jeg skal endnu anføre en tredje Grund, som ikke for mig stiller Kommissionens Betænkning i noget særlig høit Lys, og som ogsaa er en Grund til, at man kunde tage Sagen under Overveielse og undersøge om igjen, og det er, at i sin Slutningsbemærkning udtaler Kommissionen: „Det maa desuden ogsaa vel erindres, at de Indtægter, der vilde kunne paaregnes af en saadan Havn, som i Narets Løb rimeligvis kun af og til og tilmed kun under særlige Naturforhold, hvor Fartøier vilde have Banstikighed ved at løbe ind til Frederikshavn, vilde blive benyttet, kun kunde blive rent forsvindende overfor de betydelige Pengesoffer, der vilde udtræves. . . . til den aarlige Bedligneholdelse.“ Nu er det ganske sikkert, at en saadan Havn vel egentlig tal, naar den er uden Landforbindelse, ikke kunde bringe sine Indtægter tilveie, men det er jo slet ikke Formaalet for en saadan Havn, Formaalet er jo et helt andet. Jeg skal i saa Henseende tillade mig blot at bemærke, at der i Lidsrummet fra 1ste April 1863—31 Marts 1870 altsaa i 7 Aar strandede paa Skagen, Læs og i Aalborgsbugten 208 danske Skibe — de andre skal jeg slet ikke komme ind paa at nævne —, og i de næste 7 Aar fra 1ste April 1870—31te Marts 1877 alene 224 danske Skibe. Naar der nu er saa