

Narrække været det, at arbejde for Anlægget af en tilstrækkelig stor Trafikhavn ved Hirtshals, og denne Opgave har i sin Tid haft sit Udspring af den Anerkjendelse, at Hirtshals var det Punkt paa Vestkysten, hvor alle Betingelserne for et større Havneanlæg i størst Omfang vare tilstede, og det saa vel hvad angaar Havbundsforholdene og Tilstedeværelsen af Materialier, som dette Punkts umiddelbare Beliggenhed ved Seilruten og dets lette Andvunings- og Besæilingsforhold, og at det for nordvestlige Vinde har nogen Læ af Norge, samt endelig, at det ved sin Beliggenhed ikke er for langt fjernet fra det Punkt, hvor Omseilingen af Stagen, med forandret, næsten modsat Kurs foregaar. Denne vor Antagelse om, at Hirtshals er Stedet, hvor en Vestkysthavn bør ligge, er ei heller blevet forandret ved Kommissionsbetænkningen. Af de forskjellige Steder, som der i Tidernes Løb har været Tale om med Hensyn til Anlæg af en Vestkysthavn, har Kommissionen kun fastholdt tvende Punkter, nemlig Harbøre (Havn med lukket Kanal) og Hirtshals, der hver især efter Kommissionens Fremstilling har sine mer eller mindre heldige Egenstaber. Naar Udvalget nu ikke kan være enig med Kommissionen i Betydningen af en Del af de Egenstaber, der ere fremhævede som heldige for Harbøres Vedkommende, og antager, at det i flere Henseender vil være farligt at anlægge en større Havn paa dette Sted, da tør vi forudsætte den Bemærkning, at ligesom det var i Erkjendelse af, at Hirtshals var det heldigste Sted paa hele Vestkysten for Anlæggelsen af en Havn, at Udvalget blev til, saaledes er det ikke lokale Hensyn eller Ønsker, der lader Udvalget fremdeles fastholde denne sin Ansættelse, men en fordomsfri Betragtning af Forholdene paa de omhandlede tvende Punkter, hvad vi ogsaa antage vil fremgaa af Plausibiliteten af de Grunde og Bemærkninger vi neden for skulle fremsføre med Hensyn hertil. Kommissionsbetænkningen anfører kun til Fordel for Anlægget af Havnen ved Harbøre, navnlig, hvad der jo staa i første Række, i dens Egenstaber som Trafikhavn, som Hoved-Argument, dette Punkts mere centrale Beliggenhed. Hertil skulle vi bemærke, at den sydlige Del af Sjælland i de fleste Tilfælde vil være henvisst til Afbenyttelsen af den allerede eksisterende Havn ved Esbjerg, og det bliver derfor, foruden det øvrige Land, kun den tilbageværende Del af Sjælland, der i Almindelighed vil benytte den nye Vestkysthavn, men der vil da med Hensyn til nogen central Beliggenhed, for saa vidt Landtransporten angaar, ikke være nogen synderlig Forskjel paa Harbøre og Hirtshals. Drager man nemlig en Linie f. Ex. fra Randers — der jo, naar Benyttelse fradrages, omtrent vil danne Midtpunktet i den Del af Sjællands frugtbare Vestkyst vil danne Havnens Opland — til Harbøre, vil Afstanden findes at være 16 Mil, medens den til Hirtshals kun er 17½ Mil, og denne Difference vil endog udjævnes ved de Svingninger, Banen til Harbøre gjør fremfor Banen til Hirtshals. Derimod skal det indrømmes, at Søveien fra Hirtshals til Newcastle vil blive omtrent 18 Mil længere end fra Harbøre, hvilket dog formentlig, kun kan tillægges ringere Betydning lige over for hele Seilængden. Naar Kommissionsbetænkningen fremhæver, at en Havn ved Hirtshals ved den nære Beliggenhed ved Havnene i Frederikshavn og Aalborg vil erholde et for lille Opland, da maa vi dertil bemærke, at lige overfor en Udførselshavn paa Vestkysten med Trafik paa Udlandet, spiller det nærmeste Opland jo kun en ringere Rolle, efter som den jo skal tjene som Trafikhavn for største Deelen af Landet, og Fordelen ved en saadan Havn er jo netop den, at den er beliggende paa Vestkysten, hvorved den især for Seilskibe saa farlige Seilads om Stagen undgaas. Endvidere anføres for Harbøres Vedkommende det Heldige i, at en Havn sammesteds vil komme til at staa i umiddelbar Forbindelse med Limfjorden. Vi tro imidlertid, at man vel maa vogte sig for at overvurdere denne Fordel, dels paa Grund af, at Limfjorden meget let tillægges med Is, hvilket er Tilfældet de allerfleste Vintre, dels fordi en Omladning af Skibene i Almindelighed maa finde Sted ved Harbøre ved Benyttelse af Limfjordsstrafikken. Endelig har Kommissionen fremhævet, at Havnen ved Harbøre vil være heldigere beliggende med Hensyn til Strandingsforhold. Dette er imidlertid et Punkt, hvorom der meget vanskeligt kan siges noget bestemt. At støtte denne Antagelse paa de mange ved Limfjords-tangerne stedfindende Strandinger, afgiver ikke nogen sikker Maalestof, da der ikke haves nogen Oplysning om Størrelsen af de strandede Skibe, og det er ikke uantageligt, at en Del af disse kun ere Smaaskuder, der befare Thyborønkanalen. Harbøre ligger ikke saa lidt tilbagetrukket fra Seilruten, medens Hirtshals ligger umiddelbart ved samme, og dette taler for, at en Havn ved Hirtshals vil kunne gjøre mere Nytte som Nød- og Tilflugts-havn end en Havn ved Harbøre, og i det Hele taget synes man at være berettiget til at slutte, at en saadan Havn vil kunne gjøre større Nytte, jo nærmere den ligger baade ved Seilruten og ved Omseilingspunktet Stagen, ligesom det ikke synes uantageligt, at den store Mængde af Strandinger paa Stagens Nordside tildels ville kunne afværges ved en