

Søveien gjennem Rattegat og ned forbi Derne saa gunstig for Skibsfarten som mulig, mere gunstig end den hidtil har været gjennem Stagerat Nord som Stagen. Tager vi et Strandingstort for os og se paa Forholdene der, saae vi et Indblik i, hvilken Fare der er ved at omseile Slagen, idet vi se, at der er ikke et eneste Sted i Danmark, hvor der er saa mange Strandinger som ved Slagen. Jeg tror derfor, at naar en Kanal graves fra Røde Hus Syd for Blohus ned til Limfjorden i en Dybde af 24 Fod, saaledes at den store Skibsfart virkelig kan føres derigjennem, vil den have Udseende til at skaffe os den Del af Trafiken den Bei igjennem, altsaa ned forbi Derne om Kjøbenhavn, som ellers mulig kan gaa den anden Wei. Denne Kanal vil kunne komme til at optræde som en stærk Konkurrent til den tydste Kanal; thi det er jo sandsynligt, at Farten gjennem den tydste Kanal paa Grund af dens større Længde vil blive betydelig dyrere, og Indseilingen dertil fra Nordsøen vil vistnok blive fuldt saa farefuld som Indseilingen til den Havn, der vil komme til at ligge i Sammerbugten, hvorfra Kanalen saa skal gaa ned til Limfjorden. Ja, man siger jo ganske vist, at Sammerbugten er et meget farligt Sted for de Søfarende, og at de i Reglen gjøre Alt for at undgaa det, og det er meget sandsynligt, at det hidtil har været saa, og at det har maattet være saa. Thi naar et Skib fra et saadant Hav som Nordsøen kommer ind i en Bugt, hvor det intet Tilflugtssted har, men skal ud igjen, er det sandsynligt, at det er forbundet med stor Fare, men noget Andet er, om der virkelig er en Tilflugtshavn inde i Bugten, hvor det kan søge til, saa byder det snarere et virkelig Tilflugtssted end en Fare at komme ind i Sammerbugten. Derimod er Indseilingen til den holstenste eller tydste Kanal vistnok ikke saa lidt mere farlig, og det bliver forbundet med større Vanskelighed at beseile den. Man kunde jo ogsaa tænke sig, at der kunde indtræde pændte Forhold f. Ex. mellem Tydskland og Rusland, som kunde gjøre, at den almindelige Skibsfart gjennem Kanalen vilde blive hæmmet og maasse helt standset. Da vilde det jo have stor Interesse for os, at Handelen ligesuldt uhindret kunde gaa igjennem Limfjorden og ned igjennem Rattegattet til vore Der, i Stedet for at gaa den farlige Wei omkring Slagen. Det er saaledes ikke alene for os, at et saadant Anlæg kan have den allerstørste Betydning ved Siden af den projekterede Frihavn ved Kjøbenhavn; men den vil ogsaa kunne faae den største Betydning for de Dele af Udlandet, der drive Handel paa Østersøen. I denne Retning

tillægger jeg Spørgsmaalet overordentlig stor Betydning. Hvor megen Trafik, der vil gaa igjennem denne Kanal, er jo ikke let at forudsæ. Der foreligger erede Medlemmer en Plan om Projektet, i denne Plan forudsættes, at der aarlig gaar 60,000 Skibe om Slagen med en Gjennemsnitsdrægtighed af 500 Tons. Deraf beregner man, at en Trediedel, de 20,000, vilde gaa igjennem Kanalen. Det er jo et Regnestykke, hvorom man ikke godt kan sige, om det holder Stik eller ikke holder Stik; men i alt Fald er det dog høist sandsynligt, at en stor Del af Trafiken vil gaa derigjennem, og da navnlig, naar man seiler fra Rattegattet ud efter i de strenge Varsstider; thi da veed man, at det er meget farligt at komme fra Rattegat og seile ud i Nordsøen med vestlige eller nordvestlige Vinde, saa at man tidt maa vende om og søge Havn under Norge eller ned til Frederikshavn. Har man derimod en Havn ved Limfjordens Udlob, saa at man, idet man seiler over Rattegat, kan seile i Lø af Sjælland, seile gjennem Kanalen og lægge sig ud i Havnen, til Veiret bliver gunstigt, saaledes at man kan begive sig ud paa det store Hav, saa er det dog troligt, at netop af Udseilingsstribene fra Østersøen gjennem Rattegattet vil Kanalen blive benyttet meget, og det er heller ikke usandsynligt, at den bliver benyttet meget som Tilflugtshavn for Skibe, der ere i Nordsøen, og at de vælge denne Wei igjennem Kanalen og ind i Østersøen. Efter det Overslag, der foreligger, vil ved den temmelig billige Tægt af 25 Dre pr. Ton, eller, naar Skibene bugseres gjennem Kanalen, 30 Dre pr. Ton, Kanal anlæget give et Overskud af 2 Mill. Kr. forudsat at der passerer de 20,000 Skibe. Men sætter man nu, at der ikke passerer mere end Halvdelen, saa vil jo dette Overskud betydelig indskrænktes, det er en Selvfølge. Men ved 2 Mill. Kr. Overskud er der heller ikke saa Lidt at slaa af paa i Forventning om den Fremdents, der vil blive gjennem Kanalen. Dette kommer jo egentlig heller ikke saa meget i Betragtning for os, hvilket Overskud der vil blive eller med hvilken Sikkerhed man tør forvente, Anlægget forrenter sig. Idet man gaar ud fra, at det er fremmede Penge, det nærmest skal anlægges for, at selve Kanal anlæget ikke gaar paa vor Beføstning, og at man ikke en Gang forlanger Statens Garanti for Anlægget, saa kommer det ikke saa meget paa vor Risiko. Betydningen eller ikke Betydningen, som Gjennemfarten har for os, vil nærmest afhænge af den Betydning, den faar for vor Handelsinteresse paa Østersøen. Naturligvis forlanger Lovforslaget et Tilskud paa 10