

ligere Kanalen, saa der slet Ingen kommer. Hvad nu altsaa denne første Post paa Indtægtsiden angaar, de 2,500,000 Kr., mener jeg, naar vi leve os ind i Forslagsstillernes Forestillinger og regne, at der gaar 60,000 Skibe ind og ud om Aaret, og at $\frac{1}{3}$ deraf søger ind i Kanalen, at dette Tal, 2,500,000 saa først maa divideres snarere med 3 end med 2, i Anledning af dette mærkværdige Tal 500 Tons, og Resten kan man dristig regne vil blive sat til paa Bugseringen, idet det vil være umuligt at bugserer et Skib 9 Mil for mindre end 30 D. pr. Ton, i Stedet for, som Forslagsstillerne regne: 5 D. pr. Ton og 25 D. Indtægt til Kanalassen. Altsaa med den anslaaede Trafik og Indtægt komme vi dog til at slaa en Streg over hele den første Post paa Indtægtsiden. Saa have Forslagsstillerne ganske vist en ret pæn Sum som Kr. 2, nemlig Havneafgifter og Fyrpenge m. m., $\frac{1}{2}$ Mill. Nu veed jeg ikke, hvad der skjuler sig under dette „m. m.“, men det kan vel i alt Fald ikke være uventede Afgifter, der paatæntes yderligere afkrævede de Skibe, der gaa gjennem Kanalen: Hovedparten af de halvanden Million maa være Havneafgiften af Vestersøenshavnen, som skal anlægges samtidig med denne Kanal. $\frac{1}{2}$ Million er jo et pænt rundt Tal, som hjælper en Del til Kanalens Balance, men hvorfra dette Tal er kommet, hvorfra man har faaet det Tal $\frac{1}{2}$ Mill. i Havneafgift, det havde jeg nær sagt undbrager sig enhver menneskelig Spekulation. Tænke vi os, at den nye Havn kan faae samme Betydning som Esbjerg Havn, hvad kunne vi saa faae i Havneafgift? Vi kunne jo se efter — man klager over, at Havneafgiften ved Esbjerg er for høi og burde nedsættes — hvor Meget Esbjerg har indbragt i Havneafgift; næstforrige Aar var det 13,000 Kr. i Havneafgift og Bropengene for løsfede og ladede Varer vare 42,000 Kr., tilsammen altsaa 55,000 Kr. Det hjælper altsaa ikke at søge til Esbjerg for at finde Sammenligningspunkter, eller for at se, hvorfra Forslagsstillerne monstro have faaet deres Havneafgiftsindtægter. Vi maa gaa til Kjøbenhavn og se, hvad der kommer ind. I Ministerialtidende findes Havnens Budget for de sidste 4 Aar. Det viser sig der, at Havnepengene og Bolværkspengene variere imellem 500,000 Kr. og 600,000 Kr. og til Tider lidt derover. Lægge vi altsaa Kjøbenhavns og Esbjergs Havneafgifter sammen, have vi endda langt frem, og vi skulle lægge 2—300,000 Kr. til for at naae blot Halvdelen af den projekterede Havns Indtægter! Jeg tror derfor, at selv om vi ikke se mistvivlende eller mistroisk paa For-

slaget, kunne vi vel Allesammen være enige om, at en hel Del af de halvanden Millioner nok maa reduceres, for vi naae det Tal, som der her kan være Tale om. — I Forbigaaende vil jeg tilføje: Naar man ser hen til de Udgifter, som Esbjerg Havn har havt til Vedligeholdelsen, saa have de i de senere Aar bevæget sig mellem 40,000 Kr. og 50,000 Kr. om Aaret. Udgifterne ved Kjøbenhavns Havn have i 1887 været 850,000 Kr., i 1888 869,000 Kr., i 1889 1,100,000 Kr. og i 1890 vil det blive omtrent 1,300,000 Kr. Saadan er Udgiften ved Kjøbenhavns Havn for at kunne staa overfor den Trafik, som der er, medens den Havn, som her er foreslaaet, der menes at faae en saadan Trafik, at der skal komme $1\frac{1}{2}$ Million ind i Havneafgift, sammen med en 9 Mile lang Kanal, Havneanlæg eller Moleanlæg ved Hals o. s. v. menes at kunne vedligeholdes for $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. om Aaret. — Den tredie Part af de Indtægter, Kanalselskabet skulde have, skulde være 200,000 Kr. aarligt Tilskud fra de interesserede Kommuner. Det skal jeg ikke inblade mig paa; det er i ethvert Tilfælde et smukt Haab, at de interesserede Kommuner ville betale et Tilskud af 200,000 Kr. om Aaret stadig væk. Lad det kun blive staaende, da jeg er bange for, at de andre to Summer forsvinde, saa snart de komme udenfor Papiret. Men saa er Spørgsmaalet: Naar Kanalen kommer, vil den saa blive befærdet? Forslagsstillerne har i den Retning et umaadelig lyst Haab; jeg deler det ikke. Der er først Dampskibe — jeg veed ikke, hvad der skulde opfordre Dampskibene under almindelige Forhold til at søge den Kanal. De ville spare en 12 høit regnet 14 Miles Seilads, men til Gængjæld maa de gaa 9 Mile gjennem en Kanal og gjennem det smalle Farvand i Limfjorden, hvor der mhlrer af Skibe — efter den ærede Forslagsstillers Mening — altsaa et Farvand, der er langt ubehageligere, hvor man er langt mere udsat for Paaseilinger, Havari, Grundstødninger o. s. v. end ved at staa Stagen ud. Altsaa Skibet vilde blive opholdt, vilde have at betale Kanalafgiften og vilde løbe Chancer for at paaseile andre Skibe eller selv at blive paaseilet eller løbe paa Grund, og alt dette skulde det gjøre for at undgaa Stagen? Saa er der Seilskibene, naar de komme fra Østersøen, og Vinden falder nordlig, naar de ere i Nærheden af Hals, saa kunde der maatte være Fristelse for dem til at løbe ind. Med en nordostlig Vind vilde de ikke kunne naae op til Stagen, medens Veiligheden ellers vilde være god over Nordøen, og i dette enkelte Tilfælde kunde de maatte tænke paa Kanalen. Men saa