

man, siger jeg, ellers skal anlægge en Havn, saa er man paa det rene med, at det er vedkommende Vys egen Sag, hvorledes Havnen skal bruges, hvorledes den skal vedligeholdes, hvorledes Trafikken skal foregaa osv. Jeg tager næppe fejl, naar jeg siger, at naar Odense har faaet det storartede Anlæg af Kanalen ind til Byen, har Byen væsentlig bragt det Offer selv — jeg husker det for Resten ikke bestemt — og der gives i hvert Fald ikke en Dre i Understøttelse til de Skibe, som sejle fra Odense til England. Noget anderledes forholder det sig, saa snart der er Tale om Vestkysten. Der er først Esbjerg Havn, som hidtil har medført en aarlig Udgift af 195,000 Kroner, som gives i Subvention, for at Skibene kunne sejle med Eksporthavere. Dernæst have vi Udgifterne ved Limfjordens Udløb. Der gives der ikke nogen direkte Understøttelse, men der bringes ret betydelige Ofre. Der holdes et Sandpumpeskib, hvis aarlige Drift kan anslaaes til 62,000 Kr., og vi have faaet et lille Skib, „Vestkysten“, i Gang, som skal koste 23,000 Kroner, det bliver altsaa tilfammen en aarlig Udgift af 85,000 Kroner foruden Renter, Amortisation osv. Ogsaa der er der altsaa nogle Statsudgifter. Saa vi nu en ny Havn paa Vestkysten, skal der naturligvis ogsaa der en Statsafgift i Gang. Trafikken skal selvfølgelig have Statssubvention, uden det kan den ikke gaa; man kan jo endnu daarligere saa Retourfragter til Nordjylland, end man kan saa det til Esbjerg. (Jeg glemt for Resten at sige, at Subventionen til Esbjerg jo nu, hvis Folketingets Afstemning respekteres, vil stige fra 195,000 til 500,000 Kroner om Aaret). Oven i Købet kan maasse Subventionen til Havnen paa Nordvestkysten indirekte saa en uheldig Virkning paa Subventionen til den alt bestaaende Havn paa Sydvestkysten derved, at Havnen paa Sandnæshage drager en Del af Trafikken til sig, thi naar Smør og Klæst ogsaa kan gaa denne Vej, vil jo Driften af Esbjergtrafikken give et daarligere Udbytte, og saa komme vi til at betale endnu mere end de 500,000 Kroner. Fra hvilken Side man derfor end betragter Sagen, kunde det nok være, at man kommer til at give noget mere end disse 8—10,000 Lfr., og at det ny Foretagende efterhaanden kunde komme til at involvere ganske alvorlige Udgifter.

Det næste Spørgsmaal bliver, hvad Havnen vil komme til at due til. Ja, ogsaa her staa vi jo over for lutter Spørgsmaalstegn. Grunden hertil har den højtærede Minister for offentlige Arbejder jo forklaret os; det er meget naturligt, at da han har været forpligtet til at

jage med Sagen, har den ikke kunnet foreligge saa grundig oplyst, som ellers de Sager pleje at gøre, der komme fra dette Ministerium.

Naar vi nu altsaa spørge, hvad Havnen vil due til, skal jeg for mit Vedkommende vel vogte mig for at komme med nogen som helst egen Mening. Jeg skal være lige saa forsigtig her, som det cerede Medlem for Randers Amts 4de Valgkreds (Neergaard) var forleden Dag, da han skulde tale om store og smaa Panferstibe. Han sagde: Gud bevares, jeg skal naturligvis ikke paa nogen Maade give det ud for noget stort, som jeg selv har at sige, jeg skal holde mig til, hvad de sagkyndige sige. Ganste det samme skal jeg gøre. Jeg skal holde mig til to ret væsentlige Dokumenter, det ene er Betænkningen fra den store Havnekommission, som blev afgiven i 1887, og det andet selve Lovforslagets Motiver. Jeg tror, at begge disse Riber maa siges at være lige saa rene og gode som de, man fra anden Side har anført. Naar vi nu først spørge, om Stedet er heldigt dels for en Trafikhavn, dels for en Tilflugtshavn, kunne vi søge, jeg vil ikke sige det absolut rigtige Svar, men i hvert Fald et særlig sagkyndigt Svar i Kommissionsbetænkningen. I denne Kommission sad der blandt andre en Søofficer, nuværende Admiral Bruun, og en forhenværende Skibsfører, den daværende Vandbygningsdirektør osv. osv. I Kommissionens Betænkning findes der altsaa Pag. 34 en Udtalelse om, hvad Havnen ved Sandnæshage skønnes at være værd som Trafikhavn. Det hedder der: „Besejlingsforholdene ere dog ikke videre gode, især for Sandnæshagehavnen's Vedkommende; man er allerede et Stykke inde i den store Bugt, der strækker sig fra Hirtshals til Hanstholm, og „Bragerne“ vil være en farlig Grund nær uden for Havnen, samt vanskelig at belyse.“ Det var det ene. Naar vi saa se hen til, hvorledes det forholder sig med Havnen som Tilflugtshavn, finde vi paa Pag. 36 en lignende bedrøvelig Udtalelse: „Sandnæshage ligger allerede en Del tilbage trukket ind imodammerbugten; Besejlingen vil ikke blive helt fri, og den vanskelige gøres yderligere ved den farlige Grund „Bragerne“, der vil genere Indløbningen i meget betydelig Grad.“ Det er altsaa som Tilflugtshavn, at den bliver bedømt saaledes. Se vi nu paa den højtærede Ministers Motiver, ja, saa kan man ikke sige, at dette Forslag bliver ført ind med Pavter og Trompeter; tvært-