

det med en endnu langt større Risiko at holde paa Havnen, thi hvis Fartøjet da i Mørket kommer ud af Kommando, vil det være temmelig afgjort, at total Forlis er uundgaaeligt, og hvis dette sker paa en af Havnens Stemmoler, vil Mandstabet være selvskrevet til, under Forsøg paa at redde sig i Land paa en Tid, hvor ingen er til Stede og kan hjælpe, at drukne, lemlæstes eller maaske knuses under Braget eller mod Stenene. Fiskernes Bevidsthed om disse Farer har til Følge, at under en virkelig Paalandsstorm tør kun saa, saa længe der haves Driverum i Søen, holde paa Havnen, selv om det er Dag, men om Natten bliver ingen et saa dumdriftigt og skæbnesvangert Foretagende, og mangen en drøj Efteraarssnat og Vinternat er tagen i Søen ud for Grenaa Havn og Fornæs for at afvente Dagen og bedre Vejr, og mangen en god Slump Fisk er til Dels ødelagt ved disse Lejligheder. Paa mindre Havarier nær er vel Skib og Mandstaf hidtil, takket være gode Fartøjer og gode Besætninger, gaaede nogenlunde uskadede fra en saadan Løn, men naar Vadningen har mistet sin Værdi, er dog Sønnen for det mæssommelige Arbejde tabt. Efterhaanden som Havneforholdene forværres, ville disse Tab og disse Strabadser blive endnu hyppigere og Livsfaren større. Af Hensyn til Salg af Fisken bør imidlertid en saa stærkt søgt Fiskerihavn, som Grenaa Havn bevislig er, altid være i en saadan Forsatning, at Fiskerifartøjerne til enhver Tid og uanset Wind og Vejr kunne anløbe Havnen med deres indehavende Fangst, for at denne snarest mulig kan bringes i Markedet, medens den endnu har den størst mulige Værdi.

Som praktiske Brugere af Grenaa Havn fremhæve Andragerne, at det er Havnemundningens højest uheldige Placering og Konstruktion, der er den væsentligste Årsag baade til de vanskelige og farlige Besejlingsforhold og til Sejlløbets Foranderlighed som Følge af Tilslandingen.

For det første er Havnemundningen anbragt saa at sige paa Siden af Havnen, nemlig mod N. N. O., og har paa Grund af Molernes Knæet en saa skæbndannet Form, at Fiskerifartøjerne, naar de skulle anløbe Havnen under en Paalandskuling, for at saa Mundningen tilstrækkelig aaben absolut skulle ned i Væstiden af Sejlløbet og derved komme ind i en uforvarlig Nærhed af Vælandet, tæt til de derved liggende grundede Sandrevler med det paa disse staaende Grundbraad, og da den østre Mole er saa kort, at den ikke afgiver nogen som helst Dækning eller Læ, for man er inde i Havnen, skulle Fartøjerne ydermere med disse farlige Omgivelser tæt i Læ passere Varren med hele Kattegattets vældige Sø og Braad tværs paa sig og brydende over Fartøjet — Omstændigheder, der gøre Styring og Manøvrering i højeste Grad usikker. Paa Grund af disse Revler og dette Braad klos i Læ samt Havnemundningens uheldige Form haves dertil ikke den mindste Plads til Raadighed for en tilfældig maaske nødtvungen Manøvre, uden at man, som tidligere Forlis og andre Tilfælde have godtgjort, deraf kan vente sig de allerværste Følger. Dernæst synes Tilslandingen navnlig at foregaa Nordost for Havnen, muligvis nok begunstiget af Ydermolens Form, og det er derfor et særligt Uheld, at Havnemundningen og Sejlløbet netop ere anbragte her, hvor Sandaflejringen er stærkest. Endelig er Havnen, foranlediget af Molernes Knæet, i høj Grad urolig med al Paalandskuling, da Dønningerne ledes ind og fortsætte rundt i Væstet. I Tidernes Løb, specielt i de senere Aar, er der ofret betydelige Summer paa Opudring i Sejlløbet til Grenaa Havn. For to Aar siden, da Fiskerne havde klaget til Ministeriet over den daarlige Tilstand af Besejlingsforholdene, bevilgede Rigsdagen velvillig 20,000 Kr. til Uddybningsarbejde ved Grenaa Havn, og dette Arbejde udførtes i Sommeren 1895 med Statens Materiel. Fiskerne, som i Haab om en varig Forbedring vare glade ved Bevillingen, forebragte deres Paaskønnelse i en Takskrivelse til Ministeriet, men desværre viste samme Efteraars Paalandsstorme, at Forbedringen kun var en Galgenfrist. Sporene af det store Arbejde samt af det Arbejde, der senere er udført af Havnens egen Muddermaskine, ere efterhaanden saa godt som udjævnedes, og den Tid er næppe fjern, da man igen staar over for de samme fortvivlede Forhold som før Opudringen i 1895. Andragerne tro da heller ikke paa, at de store og kostbare Uddybningsarbejder sammen med Bibeholdelsen af Havnens nuværende Form ere den rette Vej. En delvis Ombygning af Havnens Yderende samt Tilbygning af en Dækmole er derimod en Forudsætning for at opnaa og i Fremtiden at holde stabile og virkelig betryggende Besejlingsforhold ved Grenaa Havn. Selv om nu Staten ikke er Ejer af Havnen, har den dog et vist Ansvar med Hensyn til Brugeligheden af denne vigtige og uundværlige Fiskerihavn, og naar Kommunen, som Tilfældet alt i flere Aar har været, ikke længer magter for sin Regning at holde Havnen i den Stand, hvori den bør være, da maa formentlig dette Statens Ansvar være forbundet med en Forpligtelse til at skride ind og endelig