

Indsejlingen til Isefjorden. Jeg vil tillade mig at anbefale dette Andragende til den høje Regering til Trods for de Udtalelser, der fra Finansministerens Side ere fremførte om vor finansielle Tilstand, eller maa-ske rettere netop paa Grund af den Maade, hvorpaa den højtærede Finansminister tog hele dette Spørgsmaal. Han sluttede nemlig sin sidste Tale med at udtale, at han holdt stadig fast paa, at den produktive Virksomhed, som vi paa nogen Maade kunde faa Raad til, Arbejder, som Staten kunde udføre osv., burde iværksættes i denne Tid, og jeg tror, at en Uddybning af Indsejlingen til Isefjord vilde være et i høj Grad produktivt Foretagende.

Oplandet for Isefjordens Havne og Ladepladser beboes vel af saadant noget som en Tyvendedel af Landets Befolkning, naar man ser bort fra København. Egnen er frugtbar, Befolkningen baade livlig og dygtig, men alle de Fordele, som en Befolkning har i økonomisk Henseende ved, at dens Land beskylles af Havet, kan Befolkningen ved Isefjorden ikke komme til at nyde paa Grund af Indsejlingens særlige Forhold. Selve Indsejlingen spærres af en Sandbarre, hvorover der kun staar ca. 12 Fod Vand. Men udenfor denne Barre er der dybt og godt Sejlvand, og indenfor er der atter udmærket dybt Vand paa 18—50 Fods Dybde, og dette dybe Vand skyder sig temmelig nær ind mod de forskellige Havnebyer ved Isefjorden.

Andragendet, hvorpaa man i disse Egne har arbejdet i 4—5 Aar, gaar da ud paa at faa denne Sandbarre, der blot er 3,000 Alen bred, uddybet saaledes, at Indsejlingen, medens den nu kun byder 12 Fods Dybde, kan komme til at byde i alt 18 Fods effektiv Sejldybde. Hvad det betyder for en Egn at have gode Besejlingsforhold og dybt Sejlvand, vil man kunne se, hvis man undersøger de forskellige danske Havnes Dybde og deres Indtægter. Indtægterne staa altid i direkte Forhold til Dybden. Og hvad Uddybningen betyder yderligere for Befolkningen i denne Egn, vil man let kunne skønne blot ved det simple Forhold, at Skibe, der stikke 18 Fod og tage 2,000 Tons Last, ville kunne fragte deres Ladninger adskilligt billigere end Skibe, der kun stikke 12 Fod og kun laste ca. 600 Tons. I Andragendet er der nævnt et karakteristisk Eksempel. Der er nævnt, at Isefjordens Omegns Forbrug af Kul maa antages at være omtrent 700,000 Tønder, men at heraf gaa knap 100,000 over Havne ved Isefjorden, medens Resten kommer over Statsbanerne og andre Baner fra de andre

Havne paa Sjælland. Men dette fordyrer jo Fragten paa hver Tønde med omtrent 25 Øre, og saaledes komme Andragerne til det Resultat, at denne Førsel af Kulfragt ad andre Havne til Isefjordsbyerne i Stedet for direkte ad Søvejen fordyrer Kulforbruget for Befolkningen i disse Egne med 175,000 Kr. aarlig. Ogsaa det øvrige Forbrug, navnlig Forbruget af Foderstoffer, som i disse Egne er overmaade stort, fordyres paa denne Maade, idet Majs og russisk Byg ogsaa maa føres dertil ad andre Veje end den direkte Søvej. Jeg skal blot nævne et enkelt Tal for at vise, hvor stort et Forbrug af Majs og andre Foderstoffer der er i disse Egne. I Isefjordsegnene produceredes der i 1909 over 200,000 Slagtesvin, hvoraf de 116,000 bleve slagtede i Holbæk Andelsslakteri og de 65,000 i Frederikssund Andelsslakteri. Det er da klart, at en billigere Fragtfart for disse Egne vilde have en overordentlig stor Betydning for hele Oplandet, for Landbruget, der har Brug for Foderstoffer og i sin nye Form for øvrigt ogsaa for Kul, Cement og Træ, saavel som for baade Handel og Industri i Byerne. Det er altsaa et Foretagende, som egner sig til at samle alle om sig, idet der overhovedet ikke er nogen paa Stedet, som har modsatte Interesser. Det skulde da være en eller anden, hvem de nuværende Forhold yde særlig gunstige Vilkaar, men det vil dog kun være Enkeltmand overfor hele den store Befolkning.

Foretagendets almene Karakter gør, at man har ment det rigtigt, betimeligt og retfærdigt at bede om, at Staten vil bекoste denne Uddybning. Bekostningen er opgjort til omtrent 174,000 Kr., men det kan maaske gøres for et noget ringere Beløb. Naar man ser, at alene Besparelsen paa Kul i et enkelt Aar er beregnet til at udgøre det samme Beløb, 175,000 Kr., vil man forstaa, i hvor høj en Grad Foretagendet maa siges at være rentabelt. Der kan henvises til, at Limfjordens Uddybning i 1898 blev foretaget af Staten, som dertil anvendte 1,600,000 Kr., altsaa et Beløb af mangedobbelt Størrelse, og hvis man sammenligner Besejlingen paa Isefjorden og paa Limfjorden, tror jeg, man vil komme til det Resultat, at der her for et meget ringe Beløb kan udføres et Foretagende af overmaade stor Betydning. Jeg skal altsaa indtrængende opfordre den høje Regering til, at den, netop ud fra det Princip, at i Tider som de nuværende bør man iværksætte alle de offentlige Arbejder af produktiv Art, man kan faa Raad til, i Aar skrider til at søge