

skete, idet Trafik- og Finansminister Hage stillede sig velvillig til Tanken og i Sommeren 1902 rejste ud i Spidsen for et Udvalg fra begge Rigsdagens Ting. Vi begyndte vor Rejse ved Ribe, og foretog en møjsommelig, men belørende Studierejse langs hele Kysten, hvor vi paa hvert Sted saa paa Forholdene og hørte Foredrag af de teknisk sagskyndige, Vandbygningsdirektøren og forskellige Ingeniører, drøftede de Forslag, der havde været fremme i Tidens Løb, med de stedlige Folk og hørte deres Mening. Saa fik vi om Vinteren et nyt Regeringsforlag, hvorefter der ikke alene skulde lægges en Havn ved Skagen, men ogsaa to Dækmoler til Støtte for Kystfiskeriet, en ved Vorupør og en ved Hanstholm, og endelig en Række Høfder paa Sydspidsen af Tangen Nord for Kanalen, en Strækning paa en fem Kvartmil, som hidtil havde ligget ubeskyttet af Høfder, men som det havde vist sig ganske nødvendigt at faa beskyttet ved Høfder, hvis vi i nogen Maade skulde beskytte de indre Partier omkring Limfjorden mod stærke Oversvømmelser, Bortskylning og Landtab. Dette Lovforslag, der var en Frugt af den praktiske Rejse, der var foretaget, fik en lang Behandling i den følgende Vinter, Samlingen 1902—03. Men ogsaa da kom der mange forskellige Synspunkter frem, bl. a. fordi det som bekendt er saa, at naar den Slags Forslag kommer frem til Behandling, ønsker enhver de store Foretagender udenfor sin egen Dør. Det store Principspørgsmaal var, hvorvidt man skulde videre udvikle Stabiliseringen af Thyborøn Kanal, om man skulde opretholde Limfjordens Forbindelse med Vesterhavet gennem Thyborøn Kanal eller fremskynde en Lukning. Det var det store Spørgsmaal, der den Gang blev taget Stilling til, og som vistnok fik sin Hovedafgørelse allerede den Gang. Det resulterede nemlig, efter at vi havde drøftet det Samlingen igennem, i, at vi indstillede Lovforslaget til Vedtagelse, og det blev vedtaget baade i Folketinget og i Landstinget.

Men dermed var der ingenlunde skabt Ro om Sagen, og det kunde heller ikke være Meningen, som udtalt fra anden Side, at der nu var gjort noget for Fiskeriet, som kunde bringe Ro om Sagen i en længere Fremtid. Det var en Begyndelse, der var gjort, men Anlægget af de to Moler var egentlig kun til Støtte for Kystfiskeriet, Fiskeriet med de smaa Baade. Derimod kunde det ikke være nogen Støtte for det da allerede paabegyndte

Kutterfiskeri med store Baade og Motor-kraft, idet den Slags Fiskeri maa have Støttepunkter i Havne, Skibene er for store til at kunne trækkes paa Land. Siden er vi ikke komne videre med Havneanlæg paa Vestkysten fra Esbjerg og videre op til Frederikshavn. Det maa dog bemærkes, at Fiskerihavnen i Esbjerg flere Gange er blevet betydelig udvidet, og at der allerede nu er en ganske udmærket Havn, som vi kan have megen Glæde af. Det har ogsaa vist sig, at hver Gang der er sket Udvidelser, er disse straks blevet optaget. Dette viser tilfulde, at der i højeste Grad er Brug for mere Plads for Kuttere. Det er derfor ret naturligt, at Spørgsmaalet om Anlæg af en Havn ikke uden videre kan falde til Ro, men stadig føres frem fra de interesserede Parters Side. Efter at vi havde gennemført Loven af 1903 om Anlæg af Skagens Havn og Moler og Høfder paa Jyllands Vestkyst, og efter Generaldebatten i Rigsdagen om, hvilken Skade Aabningen ud mod Vest formentlig foraarsagede paa Limfjordens østlige Egne, var der stadig Uro om Sagen. Der blev stadig fremført Krav om Lukning oppe ved Kanalen som det eneste Middel, der kunde beskytte de østlige Egne. Dette førte til, at vedkommende Trafikminister, Høgsbro, i 1908 nedsatte den saakaldte Limfjordskommission, som baade tidligere tidt og ofte og i Dag gentagne Gange er blevet nævnt her i Tinget under den foreliggende Sags Behandling. Denne Kommission, hvoraf jeg havde den Ære at blive Medlem, gjorde, tør jeg nok sige, et grundigt Arbejde. Vi rejste rundt i Limfjordsegnene og saa paa Forholdene alle Vegne og indsamlede de Oplysninger, der kunde indsamles, for at faa Spørgsmaalet saa klart oplyst, som det overhovedet var muligt. Der var stillet os den Opgave at undersøge, hvad der kunde gøres for at sikre Limfjordens Kyster mod Oversvømmelser og Bortskæring, derunder eventuelt Anlæg af en Dæmning ved Oddesund. Det burde jo staa klart for alle, at det mest rationelle Middel maatte være at bringe Tilstandene før det første Gennembrud ved Agger i 1825 tilbage, og disse maatte kunne bringes tilbage igen, naar vi fik en Dæmning, der lukkede af mod Vest. Men efter at have indsamlet alt det Materiale, der kunde tjene til Sagens Oplysning, og efter selv at have set paa Forholdene kom Kommissionen til det Resultat, at det var yderst tvivlsomt, om det overhovedet kunde paavises, at Statens Arbejder ved Thyborøn-Kanalen havde virket