

steren for offentlige Arbejder indsendt et Andragende; det indsendtes af de 3 Amtsraad i Ringkøbing, Viborg og Thisted Amter samt af Byraadene i Struer, Løgstør, Thisted, Nibe, Skive, Holstebro, Lemvig, Nykøbing, Handelsforeningerne i 7 af disse Byer, 11 Landboforeninger lige fra det thylandske landøkonomiske Selskab og helt ned til Landboforeningen for Haderup-Feldborg og Omegn og ovre fra Vesthimmerland o. s. v., kort sagt alle de Egne deroppe i Nordvestjylland, der har nogen som helst Tilknytning til Trafikforholdene paa Limfjorden. Andragendet gik ud paa at faa Limfjorden uddybet til 15 Fod i Fjorddybet mod Vest og i Sejløbet ind til Havnene i alle de vestlige Limfjordsbyer, og det motiveredes bl. a. med, at Loven af 29. Maj 1914 om Besejlingsforholdene ved Thyborøn allerede har overtruffet de Forventninger, man nærede, idet det viser sig, at der er 15 1/2 Fod Vand paa Havrevlen og 26 Fod Vand i Kanalen, hvilket jeg ogsaa har faaet konstateret igennem skriftlige Udtalelser fra Havnekontoret i Thyborøn. Naar dette Andragende var i Stand til at samle saa mange interesserede om sig og faa saa mange Landboforeninger og Husmandsforeninger foruden alle de vestlige Limfjordsbyer til at deltage i Anmodningen til Ministeriet, saa hænger det jo sammen med, at Limfjorden ikke alene har megen Betydning for Trafikforholdene heroppe omkring, men ogsaa i, at Thyborøn-Kanalen i meget høj Grad vil kunne blive og bør blive en Udfalds- og Indfaldsport for vore Forbindelser søværts Vest fra. Limfjorden og Thyborøn-Kanal har en betydelig Interesse for vor Fiskeriekseport, for Landbrugets Eksport og Import og for Byerhvervene i alle de vestlige Limfjordsbyer, der alle er lige interesserede i denne Sag.

For Fiskeriet spiller den vestlige Del af Limfjorden og Ud- og Indsejlingen ved Thyborøn en meget betydelig Rolle, siden det er blevet nødvendigt for de vestjydske Fiskere i meget væsentlig Grad at søge deres Fangst afsat i England og Holland, og eftersom det ligger saaledes, at de Fiskebanker, hvortil Fiskerne i lange Perioder er henvist, har gjort det nødvendigt, at Besejlingsforholdene deroppe er saa gode som muligt, maa denne Sag jo paa kalde en meget betydelig Interesse navnlig for alle de Erhverv, der ligger deroppe i Nordvestjylland. Det viser sig for Fiskeriets Vedkommende, at de eneste Steder, hvor Fiskerne nu kan faa den Del af

Fangsten afsat, som de ikke kan faa afsat herhjemme, er England og til Dels Holland, idet Tyskland næsten ingen Rolle spiller mere. Thyborøn-Kanalen er, som jeg sagde, et ganske ideelt Udgangspunkt for vort vestjydske Fiskeri. Det har vist sig, at Thyborøn næsten er vor eneste isfri Havn i lange Tider om Vinteren. Men foruden for Fiskeriet har Besejlingsforholdene i Limfjorden ogsaa en meget betydelig Interesse for hele vor Landbrugseksport og -import, og det er jo ganske meningsløst, at vor Eksport af Landbrugsprodukter og vor Import af alle de Raastoffer og Kul, som skal bruges bl. a. ogsaa til Fremstilling af vore Landbrugsprodukter, skal belægges med en saadan ekstra Skat, som de dyre Fragter fra Esbjerg, Aarhus, Aalborg o. s. v. fører med sig for at faa Raavarerne, som vi faar udefra, transporteret dertil og for at faa Landbrugsartiklerne, som vi skal udføre, transporteret fra Nordvest- og Vestjylland henholdsvis til Esbjerg, Aarhus og Aalborg. Det har vist sig, at det er meget betydelige Udgifter i ekstra Fragt, der lægges paa, ca. 10 Kr. pr. Ton. En af Købmændene i Nykøbing paa Mors skrev en Gang i Fjor en Artikel i et Morsøblad om hele dette Forhold. Han pegede dér paa, at det alene for Mors betyder flere Hundrede Tusinde Kroner om Aaret i ekstra Fragt, fordi Nykøbing Mors' Havn ikke kan anløbes af Skibe med Dybgaaende af over 13 Fod. De vestlige Limfjordshavne kan jo kun tage Baade ind med en Drægtighed af omkring ved 400 Tons, medens der f. Eks. til Esbjerg kan gaa Baade ind paa 2 000 Tons Drægtighed. Følgen deraf bliver for de nordvestjydske og midtjydske Egne en Fordyrelse af Fragterne med indtil en halv Snes Kroner pr. Ton.

Jeg er ikke i Stand til at konstatere, hvorvidt Grosserer Just Pedersen af Nykøbing Mors har Ret, naar han anslaaer Merfrigten for de Eksport- og Importvarer, der gaar fra eller kommer til Mors, til en halv Snes Kroner pr. Ton; men naar han paa staar, at det for Morsø Vedkommende drejer sig om flere Hundrede Tusind Kroner om Aaret, saa maa han vel have noget at bygge paa. Og naar det for en saa afsluttet Landsdel som Morsø drejer sig om flere Hundrede Tusind Kroner aarlig, saa synes jeg, det maa være ganske indlysende, at et Andragende som det deroppefra om en Uddybning af Limfjorden, der, saa vidt jeg kan tænke mig, vil dreje sig om ca. 1 1/2 Mill. Kr., kan man ikke undlade at imødekomme.