

Frederikshavn, Hirsholmene og det mellemliggende Farvand,

særlig med Hensyn til Anlægget af en Nødhavn i det nordlige Kattogat,

af J. Paulsen, Kaptajn i Flaaden.

(Hermed Tavle XIV og XV.)

Da i de senere Aar, og især for kort Tid siden, Spørgsmaalet om Anlægget af en tidsvarende Nødhavn i det nordlige Kattogat er blevet bragt paa Omtale, har man fortrinsvis henledet Opmærksomheden paa Frederikshavn og Hirsholmene som de to naturligste Steder til et saadant Anlæg, og jeg har derfor ment, at en samlet, om end kortfattet Beskrivelse over de nævnte tvende Steder med omliggende Farvand ikke vilde være uden Interesse, saa meget mere som denne Fremstilling i hydrografisk Henseende vil kaste et Lys over, hvor forskjellig Naturforholdene indvirke paa Nørre-Jyllands Vestkyst ved Agger (se *J. Chr. Petersen* „om Aggertangen før og nu“ i nærvær. Tidskr. S. 12—14) og Nørre-Jyllands Østkyst ved Frederikshavn. Imedens Vesterhavet paa det førstnævnte Sted har arbejdet sig ind efter og frembragt nye Løb, har paa det sidstnævnte Sted Landet vundet Terræn paa Havets Bekostning og tilintetgjort tidligere brugte Sejlløb.

Frederikshavn, hvis oprindelige Navn er Fladstrand eller rettere Flade-Strand, var tilforn kun et lille Fiskerleje, der efterhaanden voxede til *), „ved det at Fiskeriet lykkedes, og Beboerne bleve bragte til Farten paa Norge og Kjøbenhavn“. Især ved Vice-Admiral Ivar Hoppes Medvirkning, til hvem Indbyggerne havde faaet Adgang under den svenske Krig 1675—79, tilstodes det dem ved kgl. Bevilling af 27de April 1686 at bygge en Kirke, der den 22de Maj 1690 indviedes af Biskoppen i Aalborg Stift Dr. Henrich Bornemann. Allerede under Frederik den tredje, altsaa før 1670, anlagdes Nordre Skanse med 4 Batterier og 1687 Citadellet, hvorfra der *) „blev svaret med Flag og Skud, naar forbiseglende Skibe saluterede“. 1712 anlagdes Hornværket ved Citadellet og Reduten paa Øen Deget. Lodsstationen blev oprettet 1733, og Anledningen hertil var, at Fregatten Pommeren ved Kong Kristian den sjettes Rejse fra Fladstrand til Norge kom paa Grund paa Dvalegrundene ved Sæby *), „men blev afhjulpent ved en Mand fra Vorsø, navnlig Peder Johansen Fugl, som derover blev beskikket til Kongelig Lots for bemelte Grunde og igjennem Belterne“. Fladstrands By og Grund, der tidligere henhørte

*) *Pontoppidan*. Den danske Atlas. Tome V (1769).

under Bangsbo, Lengsholm og Knivholdt, solgtes 1748 af Kancelliraad Arenfeld's Enke, Fru Mette Bilde til „Indvaaner i Fladstrand“ Peder Hansen Høyer for omtrent 4000 Rbd.; P. H. Høyer ejede den endnu 1769. Indbyggerne ernærede sig af Havnen, af Handel, Lodsning, Fiskeri og Søfart, hvortil særlig bidrog Byens heldige Beliggenhed ved den af Naturen dannede, fortrinlig lukkede Red eller, som den den Gang kaldtes, „Havnen“. Hvilken betydelig Rolle denne saakaldte Havn spillede i al Fald før 1769, vil ses af følgende Udtalelse *):

„Fladstrand Havn ligger nordøst for Castellet, og dannes af de Rev eller Sten og Sandbanker i Havet og i Landkanten mod Vesten, hvorved Bølgerne og Vindene tabe deres Heftighed. Af saadanne navngives Brun-Rev, Busse-Rev, Malt-Rev, Simons-Rev, Hjellen, Hjel-Rev, Rend-Rev, Sandhagen. Fra Hirsholmen, som ligger mod nordøst, gaar Renden mod syd-sydvest ind i Fladstrands Havn, og kaldes Løbet, 10 à 12 Fod dyb“. (Herom nærmere neden for). „Der er allevegne god Anker-Grund ved Fladstrand, men det er i Ufreds Tider sikrest i Havnen, som forsvarer af syndre og nordre Skandse og Redouten Deget. I sidste Krig skal nogle 100 Kopfardie-Skibe have ligget trygge i denne Havn og afvartet Convoy. I Orlogs Tid pleier Post-Jagten at gaae og Transporten at skee imellem Fladstrand og Norge. De sidste Konger har og ladet sig oversette fra Fladstrand til Norge. Her ankrer aarligen fra Norge saavelsom fra de Danske Provincer en stor Deel Skibe, som giver Fladstrand nogen Næring. Ligesom her er en god Sommer-Havn, saa kunde her og blive en god Vinter-Havn, synden for Fladstrand, hvor Bangsboe-Aae falder i Havet. 1767 om Vinteren blev Skibet Rigernes Ønske, til Bengalen bestemt, her med megen Møie og Bekostning bjerget.“

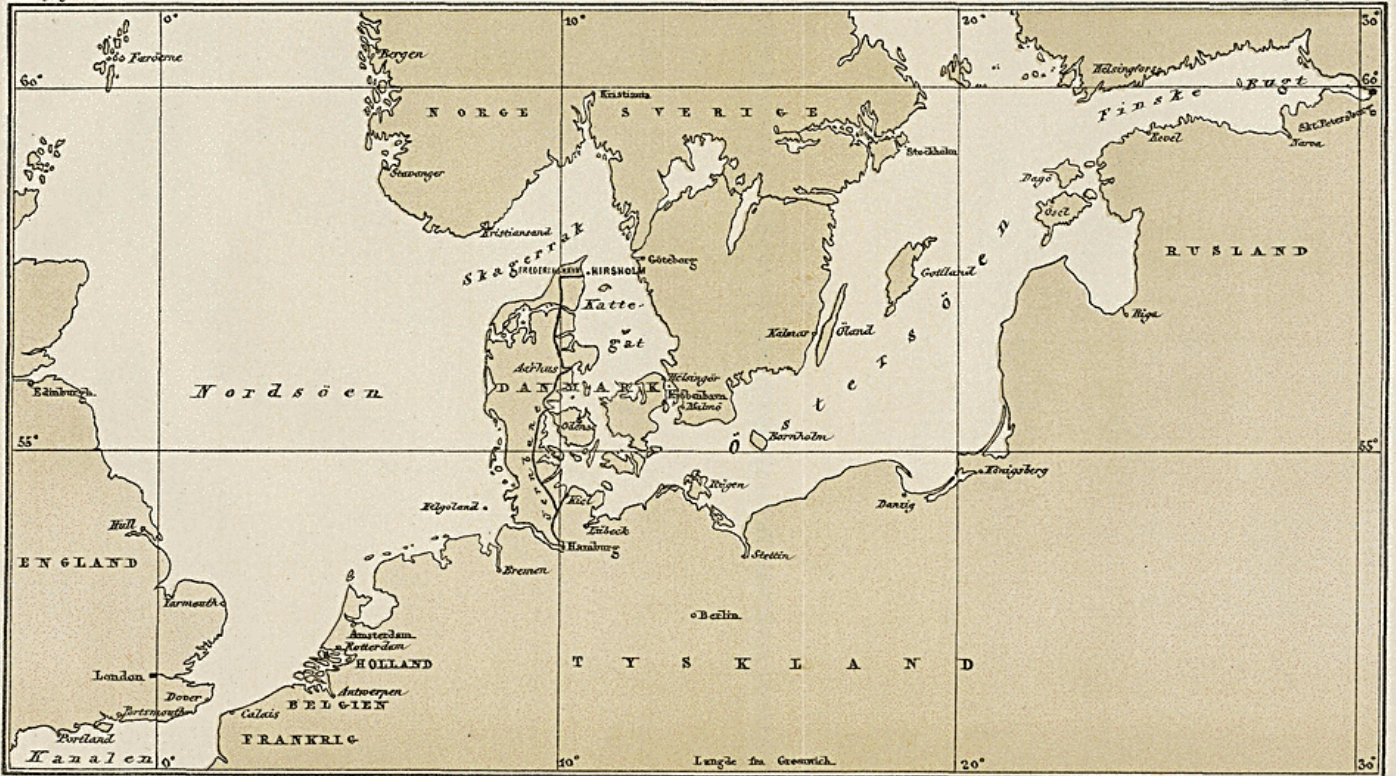
Disse Udtalelsers Troværdighed kan yderligere godtgjøres gennem Hydrografien. Tavle XIV Nr. I, der er en Kopi efter daværende Søkaart-Direktør, *Jens Sørensen* (*Søfrensen*) Opmaaling af dette Farvand (ud for Fladstrand) fra 1694—1695, viser, at der mellem Fladstrands Kysten og Hirsholmene fandtes et lige og rent

*) Den danske Atlas.

KAARTSKISSE OVER SÖVEJEN MELLEM NORDSÖEN OG ÖSTERSÖEN

Dansk geogr. Selskabs Tidsskrift.

Aargang 1877. Tavle XV.



Trykt i Aarh. E. Arnold's Bogtrykkeri i København.

Udgiven af I. Sengeløv.

Sejlløb, der den Gang havde en Dybde af 18 til 24 Fod, med en Ankerplads ud for Fladstrand By, hvor Skibe kunde ligge i Læ af de uden for værende Rev, Jællen, Simens Rev, Bosse-Rev, Brun-Rev o. s. v. Vel maa det indrømmes, at den Tids Opmaalinger vare noget mangelfulde med Hensyn til Grundenes Omrids og Kysternes Kontur; men et saa dybt Sejlløb som det oven for nævnte maa i sine Hovedtræk være rigtig aflagt, saa meget mere, som netop Jens Sørensens Opmaalinger ere de paalideligste fra det 17de Aarhundrede. Kaptajn *H. G. Gardes* „Efterretninger om den danske og norske Sømagt“ stadfæster dette ved at sige: „Dette Aar“ (1694) „blev der ifølge kongelig Ordre af den 28de Marts udrustet en Jagt, commanderet af Lieutenant Boomfeldt, for at anstille de fornødne Opmaalinger til Søe-Korter, hvis Forfærdigelse var overdraget den til Søe-Kort-Directeur udnævnte Jens Søfrensen. (De af ham allerede udarbejdede bleve i en Admiralitets Indstilling af 24de Februar anbefalede som bedre end de forhen brugte franske og hollandske)“. Et andet Sted udtales (1705): „Søe-Kort-Directeuren Jens Søfrensen, hvis Korters Godhed var bleven erkjendt paa Kongens Rejse til Norge Aaret i Forvejen, blev“ o. s. v. Ved Gjennemlæsning af de hollandske Beskrivelser med tilhørende Kaart af *van Keulen* fra Slutningen af det 17de Aarhundrede har jeg ligeledes faaet stadfæstet, at man med indtil 18 Fods Vanddybde gik vesten om Busserevet, der regnedes for et fra Deget udskydende Rev. Sidstnævnte Kaart angiver endog, at der var 6 Favne Vand mellem Jyllands Kyst og Græsholmen. Endvidere udviser Sæbygaard Birks Rets-Protokol, at afhørte Retsvidner den 24de Maj 1704 have udtalt: „Udi En Snes Aar, Hafuer Hirtzholmen, Græsholmen, Tyfusholmen, Kølpen og Deje, Hjelden, Simons Ref, Busse Ref og det brune Ref med alle des derfra skydende Steen Refue og Grunde lagt Tillhobe og Verrit Under et Herschab Nembliq Bangsboe eyere og Siden kongen, og Er alle for² Øer, Skjær og Grunde, fraschilt, og østen for Fladstrands Haufn, Saa der imellem Fladstrands Grund, Er en Rende og fuldkommen Seiglatz, Huori der Seigles“.

Føjes hertil, at flere Batterier forsvarede denne naturlige „Havn“, vil man have en Oversigt over, hvor fortrinlig den har været i Slutningen af det 17de og i Førstningen af det 18de Aarhundrede, ligesom ogsaa Rendens Tilstedeværelse og Beliggenhed tør anses som godtgjort. Naar imidlertid *Pontoppidan* bemærker, at „fra Hirsholmen gaar Renden mod syd-sydvest ind i Fladstrands Havn, og kaldes Løbet, 10 à 12 Fod dyb“, saa maa det huskes, at det nævnte Bind af den danske Atlas udkom 1769, og at det som Følge deraf kun maa forstaaes saa-

ledes, at der den Gang eller i den nærmeste Fortid har været 10 à 12 Fod.

At Udtalelsen er aldeles nøjagtig, kan paavises ved Tavle XIV Nr. II, der er en Kopi af Kaptajnløjtnant *R. Rafns* Opmaalinger 1796, af hvilke det fremgaar, at Sejlløbet paa den Tid kun havde fra 6 til 9 Fods Dybde, eller med andre Ord: Sejlløbet er gradvis sandet til; 1695 var der i Gjennemsnit 20 Fod, 1769 11 Fod og 1796 kun 7½ Fod; 1832 fandtes Løbet ikke mere, hvilket senere vil blive paavist. At Pontoppidan ved „Løbet“ skulde have ment Løbet mellem Deget og Simons Rev, Hjellen o. s. v., kan næppe antages, thi Tavle XIV Nr. II (altsaa 1796 eller 30 Aar senere) viser her en Dybde af 12 à 15 Fod. At den nordre Skanse blev anlagt først (før 1670), dernæst den søndre Skanse 1687 og endelig Reduten paa Deget 1712 tyder ogsaa paa, at Havnen er trukket sydligere og østligere, ligesom Salget 1764 af samtlige Bygninger (det runde Taarn undtaget i det sydlige Kastel), i begge Skanserne synes at stadfæste, at Fladstrands maritim-militære Betydning til Dels var forsvunden. Dette Aar hævedes ogsaa Kommandantposten, og Garnisonen formindskedes til 50 Mand under en Kaptajn.

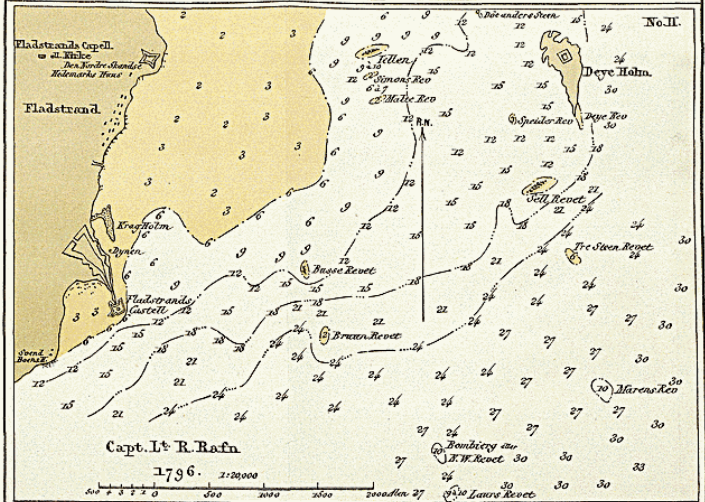
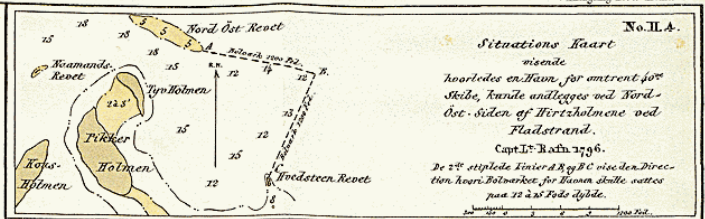
I det hele taget synes Fladstrands Udvikling som Søstad at have staaet stille i den sidste Fjerdedel af det 18de Aarhundrede, og Grunden hertil maa vistnok søges i, at den „naturlige Havn“ ved Tilsanding — sammenlign Tavle XIV Nr. I og Tavle XIV Nr. II — har mistet sin Betydning, i alt Fald for større Skibe. Betegnelsen „Havn“, saaledes som dette Ord har været forstaaet tidligere, ombyttes derfor ogsaa i denne Periode med Ordet „Red“, hvilket vil ses af den Rapport*), som Kaptajnløjtnant *R. Rafn* den 28de Januar 1797 indsendte til Admiralitets og Kommissariats Kollegiet om Opmaalings-Togtet med Konge-Jagterne Helleflynderen og Makrelen i Kattegattet 1796. Rafn skriver heri: „heraf vil man ellers kunne se, at Fladstrands Rhed ey kand andsees eller betragtes som nogen sikker Havn, men allene som een aaben Rhed, der i Nødsfald, naar man har gode Ankre og Touge, kand være et Tilflugts-Sted. Mærkeligt er det ellers, at der paa Jyllands hele Østlige Kyst lige fra Schagen til Ebeltoft ey findes een eneste God Havn for Skibe som stikke dybere end 10 à 11 Fod; for Skibe som ey stikke over 10 Fod er Hals den bedste, og dernæst Asaae-Rende; det var altsaa ønskelig, saavel for Landets Krigs-Skibe (især i Krigs-Tider) som for Fartens sikkerhed igjennem Kattegattet i almindelighed, at her ved Fladstrand eller i nærheden heraf var een

*) Originalen findes paa det Kgl. Søkaart-Arkiv.

FARVANDET MELLEM FREDERIKSHAVN OG HIRSHOLMENE

Dansk geogr. Selskabs Tidsskrift

Aargang 1872. LædeXV.



Figur af Wajerge. Autographier af L. Sørensen.

Dybderne ere angivne i Fod.

Fig. 11. Ant. C. Adams's Hydrograph. Institut.

sikker og God Havn, i det mindste for 10 à 11 Fods dybgaende Skibe; jeg kan i denne Henseende ikke undlade her at andføre nogle Forslage, som deels Indbyggerne i Fladstrand, og deels andre gjorde til een saadan Havns andlæg, jordretning og udarbejdning her paa Kysten; Indbyggerne i Fladstrand meente at Havnen best kunde andlægges i den Bugt som sees at løbe ind bag ved Castell-Taarnet; men dette vilde efter mine Tanker udfordre meget Arbejde og stor Bekostning at opmuddre denne Bugt, som ey er mere end 2 à 3 Fod dyb, og har desuden een haard Sand- og Leer-Grund opfyldt med en mængde store Stene, desuden vilde denne Havn ikkun blive meget liden.“ Rafn omtaler dernæst et Forslag fra Ejeren af Bangsbo Gaard, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil Sonden for Fladstrand, om Anlæg af en Havn ved Bangsboe Aas Udløb i Kattegattet og fortsætter derefter saaledes: „Da jeg aar 1795 var med Konge-Jagten Helleflynderen til Ankers ved Hertzholmene taledes Lodsene der ligeledes meget om een Havn som med ringe Bekostninger kunde andlægges ved Nord-Ost-Siden af Græsholmen og Pikkerholmen; da jeg derfor afvigte Sommer havde Leilighed dertil i den Tid jeg laac ved Fladstrand, saa gik jeg een Dag med Chaluppen over til Hertzholmene, for at undersøge, og ved een Basis maalt paa Pikkerholmen, at optage denne intenderede Havns Situation“ *) (se Tavle XIV Nr. II A). Efter en Beskrivelse over, hvorledes en eventuel Havn burde være o. s. v., ender Rafn med at udtale: „saare ønskelig vilde det være, saavel for den i Uvejr forlegne Søemand, som for Landets Handel i almindelighed, om alle disse 3de her ovenfor foreslaaede Havne kunde blive anlagt; men da dette maa henføres til de Ting som mere er at ønske end at haabe, saa vilde det dog ustridigt frelse mange Ulykkelige, som ofte maa forlise Liv og alt paa disse farlige Kyster, om idet mindste een af disse Havne, enten den ved Bangsboe-Aae, eller den ved Hertzholmene blev andlagt“.

Da der samtidig ogsaa fra andre Sider var fremkommet Klager over flere Havnes slette Tilstand**), blev i Aarene 1796—99 næsten alle danske Havne undersøgte, og Planer lagte til deres Istandsættelse og Udvidelse. Til Rafn's Rapport blev der for saa vidt ikke taget Hensyn, som det ved kgl. Resolution af 3dje April 1805 netop blev fastsat, at der ved Fladstrand bag Kastelspynten skulde anlægges en Baadhavn med 6 Fods Dybde. At denne Bestemmelse toges, bør imidlertid mere til-

*) Nøjagtig paa samme Sted er det, at der ogsaa nu er Forslag til Anlæg af en Nødhavn i stor Maalestok.

**) Danmarks Statistik ved *V. Falbe Hansen* og *W. Scharling*.

skrives de daværende Krigstider og ikke nogen som helst anden Indflydelse eller Beretning; thi Hovedhensigten var den, at faa en Station for Kanonbaade. Fra den Tid synes Fladstrand ligesom at faa nyt Liv. 1803 fik den sit Postkontor, 1811 sin egen Præst, og samme Aar den 5te August udfærdigedes dens Havnereglement. Ved kgl. Resolution af 9de September 1818 blev der tilstaaet Fladstrand Kjøbstadsrettigheder og allernaadigst tilladt*), „at denne By herefter maa føre Navn af Kjøbstaden Frederikshavn“. I Motiverne hertil anføres: „Den forrige Kanal, Havne og Fyrdirection tilmeldte i sin Tid Cancelliet, at den Havn, som efter allerhøieste Befaling er anlagt ved Fladstrand, var da saavidt færdig, at den inden kort Tid vilde blive at aflevere af dem, som havde forestaaet Arbejdets Udførelse, og yttrede derhos, at det saavel med Hensyn til Afleveringen, som Havnens fremtidige Afbenyttelse, vilde blive af stor Vigtighed, at Byen Fladstrand blev bevirket Kjøbstadsrettigheder, da fornævnte Havn, der kan modtage Fartøier af $5\frac{1}{2}$ til 6 Fods Dybde under Vandet, endskjøndt dens oprindelige Hovedbestemmelse, under Krigen at lette Communicationen med Norge og til samme Øjemed afgive en Station for en Roeflotille, nu bortfalder, dog altid efter sin Beliggenhed vilde være en nyttig Redningshavn for Fartøier, som ikke ere over hiin Størrelse, ja endog for større Skibe som ved Udlosning kunde bringes til at flyde paa den Dybde; da den, som sildigere tilfryser, og tidligere er aaben end Liimfjorden ogsaa vil være beqvem for Samfærdselen med Norge og Sverrig“ o. s. v. Efter kortelig at have omtalt Fladstrands Opkomst og deriblandt nævnet, at Indbygger-Tallet 1801 var 446 og 1818 600 etc., fortsætte Motiverne: „I Krigstiden var Overfarten herfra til Norge ikke ubetydelig, ligesom ogsaa Posten afgik herfra, og Stedet var Forsamlingssted for de mindre Kystfartøier, som her søgte Beskjærmelse under Batterierne. I Fredstid ligge her paa Rheden altid endel Skibe for at vente paa gunstig Vind og indtage Forfriskninger . . . Fladstrand udmærker sig, efter Søkyndiges Dom, ved en saadan fortrinlig Beliggenhed, fremfor de fleste andre Steder i Danmark; det kan befares hele Aaret igjennem; i det mindste er Tiden af dets Spærring ulige kortere end noget andet Sted, Vinterens Magt virker sildigere og ophører tidligere; det ligger udenfor Østersøens og Kattegattets vanskelige Passage; fra Rheden kan med aaben Vind Skibe afseile baade Nat og Dag og passere Skagen uden at behøve nogen videre Peiling. Amerikanerne kunne gjøre 2, og Englænderne 3 Reiser om Aaret paa Fladstrand, medens de kun kunne gjøre

*) Kollegial Tidende 1818.

en paa Østersøen. Dette, og at de kunne undgaa Kattégat, Sundet og Østersøens farlige Farvande, lader vel neppe nogen Tvivl om, at de vestlige Nationer jo i mange Tilfælde hellere vilde vælge Fladstrand til Depot for deres Handel end Østersøens Havne“.

Disse Udtalelser give et tydeligt Billede af de Forhaabninger, man den Gang havde om den fremragende Rolle, Frederikshavn formentlig vilde komme til at spille i Fremtiden. At man nærrede disse Forhaabninger, syntes ikke ugrundet, thi man kunde da ikke forudse, at Samfærdselen til Lands eller til Vands vilde tiltage i saa stort Omfang, som senere er sket, lige saa lidt som Dampkraftens Anvendelse i Skibe eller selve disses store Dybgaende. Forholdene ved Frederikshavn vare ogsaa den Gang heldigere end nu, i det Skibe indtil omtrent 12—14 Fod endnu kunde passere gennem Degetløbet (Løbet mellem Jellen, Simons Rev, Malte Rev mod Vest og Øen Deget mod Øst) og sejle Nord efter. At Tilsandingen derimod i Tidernes Løb skulde skade Havnen, faldt ingen ind, og man agtede ikke paa de Forandringer, der vare foregaaede i Farvandet i Tiden imellem Opmaalingerne 1695 og 1796, saa meget mere som Roden nu til Dels blev overflødig ved, at en virkelig Havn var bleven anlagt. Der arbejdedes derfor i de følgende Aar videre paa Havnens Udvidelse og Uddybning, og der blev saaledes *) den 23de Februar 1830, den 31te August 1832 og 4de April 1833 bevilget ikke ubetydelige Pengesummer til dette Øjemed; disse Arbejder tilendebragtes 1841. I Aaret 1832 havde der imidlertid fundet en Opmaaling Sted af Premierløjtnant Meyer (se Tavle XIV Nr. III); af denne fremgaar, at det tidligere Sejlløb, Vest for Simons Rev, helt er forsvundet. Med kun nogle faa Fods Vanddybde strækker Landgrunden sig efter dette Kaart lige ud til Simons Rev og Malte-Rev, altsaa netop der, hvor Sejlløbet tidligere fandtes. Uden for Syd- og Vest-siden af Deget (Dejød) har der dannet sig et Sandrev; saaledes er der imellem Spejder-Revet og Deget, hvor der tidligere var 12—15 Fods Vanddybde, nu kun 5 Fod. Nord- og Østsiderne af denne Holm ere derimod i Sammenligning hermed ikke væsentlig forandrede. De to Kjølpholme ere forenede, og Grundene her omkring ere ligeledes tiltagne i Udstrækning (se Tavle XIV Nr. I og III). Omridsene af den jyske Kyst ved Fladstrand ere ogsaa temmelig uforandrede, hvoraf synes at fremgaa, at det ikke er Udsligning af Kysten, der har frembragt Forandringer i Havbundens Form. Jævnlig Klager over, at Havnen ikke var tidsvarende, førte til, at man fortsatte dens Udvidelse *); i Aarene 1855—61 bevilgedes

*) Danmarks Statistik.

paa ny store Summer; den 23de Januar 1862 igjen et større Beløb, og endelig 1871—72 et yderligere Tilskud. Den samlede Udgift har til 1872 udgjort 628,000 Kroner, foruden de til ordinære Vedligeholdelses Arbejder i Finansaarene 1861—70 bevilgede 199,060 Kroner, tilsammen altsaa over 800,000 Kroner. Imidlertid var Frederikshavn voxet rask frem; Indbyggertallet var 1870 steget til 2133, og Havnen havde i dette Aar været søgt af 1781 Skibe. Den 15de August 1871 blev Jærnbanen i Vendsyssel aabnet, den 16de April 1873 vedtoges Loven om Anlægget af en fast Bro over Limfjorden, og det syntes virkelig en kort Tid, som om de Forhaabninger, der vare knyttede til Byen, skulde gaa i Opfyldelse.

Men da begyndte atter Klagerne over Frederikshavns Havn; den var endnu ikke tidsvarende; særlig var Indløbet for vanskeligt, og der var ikke tilstrækkelig Dybde lige uden for Havnen. At disse Klager vare grundede, viser Tavle XIV Nr. IV, der er en Kopi af Premierløjtnant Oldenburgs Opmaaling fra Aarene 1872—74, ligesom det ogsaa af denne Opmaaling fremgaar, at Naturforholdene have virket paa samme Maade i de sidst foreløbne 40 Aar som tidligere. Inden for Hirsholmene ere Grundene næsten overalt tagne til i Størelse, imedens Dybden er jævnt formindsket. Omridset af Kysten er omtrent uforandret, men Landgrunden strækker sig nu næsten helt ud til Busserevet, som kun ved en smal otte Fods Rende er skilt derfra, imedens der samme Steds 1832 fandtes 10 Fod. Syd efter er Landgrunden tiltaget omtr. 700 Fod. Det fra Landgrunden udskydende Flak med under 12 Fod Vand ompænder nu, gaende ud fra Frederikshavns nordre Havnehoved, hele Deget, medens Deget-Løbet mellem Deget og Hjellen, der 1832 havde en Dybde af omtr. 12 Fod, nu kun ved Ind- og Udgangen har 9 Fods Dybde; ja selv Brune-Revet, der endnu 1832 laa uden for 18 Fods Kurven, er nu ompændt af denne. At der i Aar — 1877 — fra „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“ til Indenrigsministeriet er indgivet et Andragende, underskrevet af 1453 Skibsførere eller forhenværende Skibsførere, og at der heri bedes om, at der maa blive nedsat en Kommission til at tage Spørgsmaalet om Anlægget af en Nødhavn i det nordlige Kattégat under Overvejelse og paa-pege det Sted, hvor en saadan burde anlægges, maa formentlig gjælde som et klart Vidnesbyrd for, at Frederikshavns Havn i sin nuværende Skikkelse er næsten ubrugelig — i alt Fald som Nødhavn — og dette er let forstaaeligt, da Vanddybden i Indsejlingen under ugunstige Forhold, altsaa i Storm og ved Lavvande, er saa ringe, at Skibe, der under saadanne Forhold ville søge Havnen, kun kunne gjøre Regning paa at slippe nogenlunde

uskadte ind, naar de ikke stikke dybere end 10—11 Fod. Efter ikke ringe Penge-Ofre staa vi altsaa nu i Aaret 1877 ved det samme Resultat som 1797, da Kaptajn-løjtnant *R. Rafn* skrev: „Mærkelig nok er det ellers, at der paa Jyllands hele Østlige Kyst lige fra Schagen til Ebeltoft ey findes een eneste God Havn for Skibe, som stikke dybere end 10 à 11 Fod“, og enhver Sømand, saavel dansk som fremmed, gjentager den Dag idag hans Ord: „Saare ønskelig vilde det være for den i Uveyr forlegne Sømand“ hvis en saadan Havn fandtes, thi, „saa vilde det dog ustridigt frelse mange Ulykkelige, som ofte maa forlise Liv og alt paa disse farlige Kyster“.

Hirsholmene er fælles Navn for hele den Øgruppe, der ligger i det nordlige Kattegat ud for Frederikshavn. Den omfatter Øerne Græsholmen, Hirsholmen, Tyvholmen, Kjølpen og Deget med alle dertil hørende Smaaholme og Rev, saa som Simons-Rev, Malte-Rev, Busse-Rev, Brune-Rev o. s. v. Øerne ere ufrugtbare, uden Trævæxt og opfyldte af en stor Mængde Sten; kun Græsholmen afgiver nogen Græsning. Paa Hirsholmen — den eneste Ø, der er beboet — er der henved 30 Huse, og hertil hører et Par smaa nette Haver, blandt hvilke Fyrmesterens maa fremhæves. Det samlede Areal udgjør omtr. 113 Tdr. Land, hvoraf Græsholmen alene har hen imod 74 Tdr.; denne Ø ligger næsten 1 Mil NØ. for Frederikshavn og omtrent 16,000 Fod ØNØ. fra nærmeste Land. Der er rigeligt fersk Vand, saa vel paa Hirsholmen som paa Græsholmen, ja selv Deget har endnu og har ogsaa tidligere haft fersk Vand; thi der læses i Beskrivelsen fra 1769 om Deget*): „Paa Deget er en god Kilde med ferskt Vand“. Indbyggerne, hvis Tal 1876 var 225, leve af Fiskeri, Lodseri og Stenhuggeri. Paa Hirsholmen er Lodsstation, og der findes fremdeles et Fyrtaarn — bygget 1838 — en Kirke og en Skole. Aaret 1634 ejede Otto Skeel til Bangsbo og Hamellose Øerne, og det var ham, der fik Tilladelse af Kong Kristian den fjerde til at lade opføre en Kirke paa Hirsholmen*), „fordi“, som det hedder i den kgl. Resolution af 28de Oktober s. A., „de fattige Indbyggere havde en alt for lang og farlig Kirkevej over Vandet“, og der blev ligeledes beskikket en Præst, „eftersom Præsten udi Elling ikke saa snart haver kunnet komme over Vandet, som det sig burde, og fra den Tid af har Landet været et særskilt Kirke-Sogn og haft sin egen Præst og Degn“. Omtr. 1641 skal Kirken være bleven færdig. Til Bedste for Præstekaldet udsatte Otto Skeels Enke, Fru Birgitte Lindenov i Følge Fundats af 9de Februar 1643 en Kapital af 300 Rigsdaler, hvoraf Præsten skulde have den aarlige Rente. For Resten bestod Præstens Ind-

*) Den danske Atlas.

tægter af Fisk. At det maa have været et særdeles lille Præstekald, vidner Pontoppidans Ord om Forholdene*): „Der findes i alt paa Landet 78 Personer, som svare Extra-Skat. Sædeland og Avling have de saa got som intet af, undtagen nogle Kaal-Haver, saa at Beboerne maa kjøbe fra Fladstrand, Sæbye og det faste Land, Korn og andre fornødne Føde-Varer. Deres eneste og bedste Næring er Fiskeri, men især Flønder-Fiskeriet.“

Øerne have rimeligvis i forrige Tider kun været Stenrev, der efterhaanden ved Aflejring af Blaaler og Sand ere tiltagne i Størrelse. Denne Gisning støtter sig til den Opmaaling, der 1694—1695 blev foretaget af *Jens Sørensen*, thi heraf vil ses (Tavle XIV Nr. I), at Øerne den Gang baade vare meget mindre og havde en anden Form. Græsholmen bestod saaledes af tre Øer, Græsholmen, Pikerholmen og Kousholmen, og, som ovennævnt, Kjølpen af to Smaaøer. At der ogsaa tidligere maa have været noget mere Vand mellem Hirsholmen og Græsholmen, synes at fremgaa af Beskrivelsen fra 1769*): „Ved denne (Hirsholmen) ligger en anden ubeboet liden Øe, kaldet Græsholm, hvor Hirsholms Køer og Qvæg græsses om Sommeren, og omendskjønt der er et stort Dyb imellem disse tvende Øer, saa dog, siden der er Ebbe, kan Vandet ved Udfaldet blive saa lavt, at man kan vade fra Øe til Øe. Og naar Køerne paa Iverne sprænges af Melken, svømme de selv fra Græsholm til Hirsholmen for at lade sig malke, og siden tilbage igjen til deres Græsning.“ — Nu er der derimod kun 2 Fod daglig Vande mellem Øerne. Af Ejere nævnes Chr. Skeel, Holger Bilde og Kongen, der**) den 28de April 1703 tilskjødede sin Part af Øerne til Fru Elisabeth Bilde. 1769 ejedes Hirsholmene af Hans Eifler, og der var den Gang allerede privilegeret Krohold paa Øen.

For Resten er der ikke meget at fortælle om disse Øer. At en Skanse blev anlagt 1712 paa Deget for at dække Fladstrands saakaldte Havn, er allerede omtalt i det foregaaende, ligesom ogsaa at Kaptajn-løjtnant *R. Rafn* 1795 efter Opfordring af Lodserne paa Hirsholmen foretog en Opmaaling paa den nordøstlige Side af Græsholmen til en paatænkt Havn. Tavle XIV Nr. II A vil vise, at Pikerholm og Kousholm endnu ikke den Gang vare landfaste med Græsholmen. Da der ellers ikke fra Rafns Haand foreligger nogen anden Opmaaling fra dette Aar for Vandene omkring Hirsholmen, Græsholmen og Kjølpen, maa jeg nøjes med at henvise til Tavle XIV Nr. II for Øen Deget med dertil hørende Holme og Rev. Det er derimod først Premierløjtnant Meyers Opmaaling fra

*) Den danske Atlas.

**) Sæbygaard Birks-Rets Protokol.

1832, der igjen kaster et fuldstændigt Lys over Forholdene i Farvandet omkring Græsholmen, Hirsholmen og Kjølpn. Af Tavle XIV Nr. III vil ses, at der nu kun med daglig Vande er 1—2 Fod mellem de to førstnævnte Øer, at Pikerholmen, Kousholmen og Smaaskjærene paa SV. Siden ere blevne landfaste med den oprindelige Græsholm, og nu danne ophøjede Punkter paa denne. Paa NØ. Siden af Græsholmen, imellem Tyvholmen, Græsholmen og Hvedstensrevet, er derimod den dybe og rene Bugt eller det Bassin, som Rafn 1797 foreslog at bruge til en Havn (Tavle XIV Nr. II A), blevet meget dybere, thi Vanddybden viser sig nu her at være c. 20—30 Fod, imedens den den Gang kun var 12—15 Fod.

1848 ejedes Hirsholmene af Jomfru Übersax, og samme Aar gjordes det første Forsøg paa ved private Midler at skabe en Havn i den før nævnte Bugt paa Græsholmen, i det en Engelskmand Mr. Maxton henvendte sig til den daværende engelske Udenrigsminister, Lord Palmerston med en Plan om et Havne-Anlæg her, hvilket understøttedes af vægtige Stemmer blandt Lloyds og senere af Trinity House og Admiralitetet. Maxton tilbød at skaffe Halvdelen af Kapitalen i England, men de politiske Forhold her i Landet hindrede Sagens videre Fremme. 1860—61 anlagdes paa SV. Siden af Hirsholmen en Baadhavn, hvortil saa vel Staten, som den daværende Ejer, Kommerceaad Kall i Frederikshavn gav Tilskud. Havnen kostede omtr. 36,000 Kroner. 1862 optoges Planen om at anlægge en stor Nødhavn paa NØ. Siden af Græsholmen igjen af Fyringenør Grove, der var bleven opmuntret dertil af Ejeren, samt af Folke-tingsmand, Grosserer Alfred Hage. Den 3dje Oktober 1863 fik han af Regeringen Tilsagn om Koncession paa Havne-Anlægget i Overensstemmelse med de af ham udarbejdede Planer for en Nødhavn af første Rang. I blandt de Forpligtelser, der samtidig stilledes, var den, at han inden den endelige Koncessions Udstedelse skulde have Ejendomsret til Øerne. Imidlertid udbrød Krigen 1864, og Sagen maatte igjen udsættes. Medens Krigen saaledes havde en ugunstig Indflydelse paa Havnesagens Fremme, gav den Anledning til, at Hirsholmen og Græsholmen kom til at gjøre Nytte i militær Henseende, i det en Del af den i Nørre-Jylland retirerende danske Hær, nemlig 3dje og 5te Dragonregiment og noget Artilleri, søgte Tilflugt her og efter nogle Dages Ophold blev indskibet herfra. I November 1871 kjøbtes Øerne af et Interessentskab med det Formaal at arbejde for Anlægget af en 1ste Klasses Nødhavn, der samtidig skulde tjene som Endepunkt for det europæiske Fastlands Jærnveje mod Nord, i det man vilde forbinde Græsholmen med Jyllands Fastland ved en Jærnbanedæmning. Øjeblikket syntes passende til at be-

gynde Arbejdet, thi Vendsyssels Bane var netop bleven aabnet i Avgust s. A., og alt tydede paa, at ogsaa Omkostningerne ved Limfjordens faste Bro vilde blive bevilgede, som det jo senere har vist sig.

Opmærksomheden var til Dels, takket være de foregaaende Anstrængelser for at faa denne Nødhavn anlagt, henledet paa Hirsholmen; og Sagen var allerede (under 1ste Behandling af Lovforslaget om Forandring i Lov af 24de April 1868 om Udvidelse af det jyske Jærnbane-net), løselig bleven berørt i Rigsdagen, i det Kaptajn J. C. Tuxen havde ytret sig saaledes: . . . „De østjyske Baner ende paa et uheldigt Punkt, nemlig ved Frederikshavn. Frederikshavn har ikke nogen god Havn, det er en Havn, der let sander til, som er vanskelig at holde ren, og som har den Mangel, at der uden for danner sig Sandbarrer, som gjøre, at den undertiden er meget besværlig at besjele. Derimod er det saa heldigt, at der uden for den jyske Østkyst ogsaa ligger et Masnedø, nemlig Hirsholmene, hvor der vil kunne anlægges en Havn, og imellem Hirsholmene og Fastlandet er der ikke noget saadant Iøb, som nede ved Masnedø, tværtimod, der er en Sandbarre, hvor saa vidt jeg ved — den har ikke været opmaalt i lang Tid — der er i det mindste 12 Fod Vand, og Længden er ikke mere end c. 8000 Alen. Altsaa Forlængelsen af Jærnbanen til Hirsholmene er et Spørgsmaal, som jeg kan forsikre de Herrer om, at det ikke vil vare længe, inden det kommer til at træde frem, og da maa det underkastes den nøjeste Overvejelse, om det lader sig udføre. Vil man fremme Trafikken paa Gøteborg og den sydøstlige Del af Norge, maa man skride til det store Arbejde paa dette Sted; det er en ligefrem Konsekvens af det Anlæg, som der en Gang er begyndt paa“. I den af Indenrigsministeriet under 13de April 1871 nedsatte Kommission om Helsingørs Havn, udtaler ogsaa Kaptajn J. C. Tuxen sig i en Suppleringsbetænkning om denne Sag: „men bliver Hirsholmene Endepunkt for den jyske Jærnvej, da er det muligt, at andre Hensyn kunne komme til at gjøre sig gjældende“. — Under alle Omstændigheder syntes det naturligt, at tage fat paa denne vanskelige Opgave saa tidlig, at der var Mulighed for, at den faste Bro over Limfjorden og Havne-Anlægget omtrent samtidig kunde blive færdige.

Premierløjtnant Oldenburgs Opmaaling 1872—74 (se Tavle XIV Nr. IV) styrkede ogsaa i høj Grad Til- liden til det omtalte Havne-Anlæg paa Græsholmen; thi imedens Tilsandingen; som tidligere vist, havde tiltaget ved Frederikshavn, var der paa Østkysten af Græsholmen og Hirsholmen ikke foregaaet nogen væsentlig Forandring. Selve Bassinet mellem Græsholmen, Tyvholmen og Hvedstens- Revet er saa at sige uforandret i Dybde. Hvedstens-Revet

synes derimod at være aftaget i Størrelse, og der gaar nu imellem dette og Græsholmen en Rende med 16 Fod Vand. Tyskerens Rev, der har været urigtig aflagt i Kaartet fra 1832, ligger nu langt nærmere Græsholmen, hvilket er af Vigtighed for Havne-Anlægget. Flakket mellem selve Hirsholmen og Græsholmen er taget til ud imod SV.; Landgrunden og selve Øerne ere ogsaa voxede i samme Retning; saaledes ere f. Ex. den lille Bugt mellem Staalhagen og Olleborrehagen paa Hirsholmens SV. Pynt, hvilken Bugt kan ses paa Tavle XIV Nr. III, nu bleven fuldstændig opfyldt paa Nr. IV. I Begyndelsen syntes det, at Ejerne denne Gang vilde have Held med sig i deres Bestræbelser for Havne-Anlægget, indtil Krigsministeriet i Skrivelse af 8de Oktober 1873 hængte Sagens videre Udvikling ved af strategiske Grunde at modsætte sig et saadant Havne-Anlægs Fremkomst. Jævnlig Drøftelser i Pressen, men fremfor alt de mange Strandinger og det derved fremkaldte Tab af Menneskeliv og Ejendom i det nordlige Kattegat vedligeholdt imidlertid med usvækket Kraft Offentlighedens Interesse, og da endelig den orkanagtige Storm i Førstningen af November 1876 havde raset i flere Dage og krævet saa betydelige Ofre af Skibe og Mennesker, indgav Bestyrelsen for „den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“ den 15de Marts d. A. det allerede tidligere omtalte Andragende om Anlæg af en Nødhavn, „hvis første og vigtigste Bestemmelse er at være en rummelig, sikker, saa vidt mulig isfri og for de største Skibe tilstrækkelig dyb Nødhavn, som Skibe kunne søge ind i, selv under vanskelige Vejrforhold, og atter med Lethed forlade, saa snart Lejlighed dertil frembyder sig.“ Opfordringen blev efterkommen, og allerede den 26de Maj d. A. nedsattes en Kommission om en Tilflugts- og Handelshavn i det nordlige Kattegat. Hirsholmene havde imidlertid i de sidste Aar taget et ikke ringe Opsving; der var af Ejerne anlagt et Stenhuggeri, hvorfra der i de 3 sidste Aar i Gjennemsnit er udført for 50—60,000 Kroner Sten; en Del af den lille Havn paa SV. Siden er bleven uddybet til omtr. 8½ Fod, og en ny Havnemole er bygget vester efter ud i Havet for at værne mod Tilsanding, hvorhos der er opført en Del grundmurede Arbejderboliger. 1876 blev Havnen søgt af 175 Fartøjer, foruden en stor Del Baade mest fra Strandby, som maa ty hertil, naar de paa Grund af Uvejr ikke kunne lande paa Kysten ved Hjemmet.

I den foranstaaende Fremstilling har jeg særlig dvælet ved Tilsandingsforholdene, fordi disse altid spille en fremragende Rolle, naar der er Tale om et Havne-Anlæg. Skibsfarten kræver som et nødvendigt Vilkaar Tilstedeværelsen af sikre Havne paa passende dertil egnede Steder,

og ligesom Skibsfarten under sin Virksomhed maa støtte sig til Hydrografien, saaledes maa man ogsaa ved Havne-Anlæg tage Hensyn til de Erfaringer, som skyldes denne Videnskab. Havbundens Form og de Ændringer, som denne af mange forskellige Grunde jævnlig er underkastet, kunne ikke iagttages med det menneskelige Øje; vort Kjendskab hertil skriver sig udelukkende fra navtiske Opmaalinger og hydrografiske Undersøgelser, og kun ved Sammenligning af disse gennem Aarrækker foretagne Undersøgelser kan man til Nytte for Skibsfarten danne sig et fyldigt og oplysende Billede af de stedlige Forhold. Skibsfarten har i det sidste Aarhundrede gjort store Fremskridt, hvortil især Dampens Indførelse som bevægende Kraft har medvirket. Den Uafhængighed af Vindens Retning, som Dampskibene derved have opnaaet, har tvunget og tvinger fremdeles Sejlskibene til at forcere deres Sejlads, og imedens det saaledes tidligere regnedes for nødvendigt, at de Sejlskibe, der befarede Kattegattet eller Østersøen, standsede deres Virksomhed ved Vinterens Komme, sejles der nu, for saa vidt Isen tillader det, næsten ligesaa meget om Vinteren som om Sommeren. Paa samme Tid som Konkurrencen tvang begge Parter til en forceret Stræben efter at tilbagelægge saa mange og saa hurtige Rejser om Aaret som muligt, maatte helt naturlig Ulykker paa Søen og Strandinger tiltage*), og de tiltage saa meget mere, som Tallet af de Skibe, der passere disse farlige Farvande, Aar for Aar er forøget.

Efterfølgende Tal ville give et Overblik over Skibsfartens Tiltagen:

Aaret 1580	betalte 3828 Skibe Told ved Helsingør.
	Fra 1580 til 1680 var det aarlige Middeltal 3770 Skibe.
Aaret 1680	betalte 3495 Skibe Told ved Helsingør.
	Fra 1680 til 1780 var det aarlige Middeltal 4366 Skibe.
Aaret 1780	betalte 8304 Skibe Told ved Helsingør.
	Fra 1780 til 1830 var det aarlige Middeltal 9201 Skibe.

*) I Tidsrummet fra 1ste April 1863 til 31te Marts 1870 (7 Aar) strandede i alt paa Kongeriget Danmarks Kyster 917 Skibe, hvoraf 217 paa Skagen, Læsø og i Aalbæksbugten. Af disse Skibe vare: 220 tyske, 203 danske, 133 engelske, 127 norske, 81 hollandske, 79 svenske, 24 russiske, 23 franske, 1 nordamerikansk, 1 belgisk, 1 italiensk, 1 spansk. 18 Skibes Nationalitet kjendtes ikke.

I Tidsrummet fra 1ste April 1870 til 31te Marts 1877 (7 Aar) strandede i alt paa Kongeriget Danmarks Kyster 1006 Skibe, hvoraf 225 paa Skagen, Læsø og i Aalbæksbugten. Af disse Skibe vare: 224 danske, 188 tyske, 187 norske, 131 engelske, 111 svenske, 69 hollandske, 28 russiske, 14 franske, 2 nordamerikanske, 1 italiensk. 51 Skibes Nationalitet kjendtes ikke.

Aaret 1830 betalte 13,212 Skibe Told ved Helsingør.

Aaret 1860 passerede 27,938 Skibe Kronborg (samtlige danske Skibe medregnede).

Fra 1860 til 1870 var det aarlige Middeltal 29,047 Skibe.

Aaret 1870 passerede 32,354 Skibe Kronborg.

Naar man hertil føjer, at mange Skibe i Taage og i meget mørke Nætter ikke blive sete, kan man sikkert regne, at der nu passerer omtrent 35,000 Skibe aarlig forbi Kronborg. Men da desuden ikke faa Skibe passere Skagen paa Vejen til Gøteborg og den svenske Kyst, til Jyllands Østkyst og til Østersøen gennem Store Bælt, kan man vistnok gaa ud fra, at imellem 40 og 50,000 Skibe i hvert af de seneste Aar have passeret Skagen, og der er ingen Grund til at antage, at dette Tal skulde formindskes med Aarene. Ogsaa med Hensyn til Skibenes Størrelse er der en Forøgelse: Dampskibenes Drægtighed er saaledes fra 1860 til 1870 stegen 83 pCt.; med de forøgede Dimensioner følger større Dybgaende i Vandet, og hermed stiger Faren for Sejladsen med Hensyn til Grundstødning.

Efterhaanden som Skibsfarten er tiltagen i Kattegattet, ere ogsaa Hjælpemidlerne til Lettelse for Sejladsen forøgede; men der fattes dog endnu en god Nødhavn, hvor alle Nationers Skibe kunne ty ind i Uvejr, og hvor de kunne afvente gunstig Lejlighed til at fortsætte deres Rejse. Der er jo imidlertid al Grund til at haabe, at denne Mangel nu vil blive afhjulpen, hvis det lykkes at finde et Sted til et saadant Anlæg, hvor Naturforholdene tillade det, og som ligger heldig for Skibsfarten. Efter hvad jeg tidligere har udviklet, anser jeg ikke Frederikshavn for det rette Sted; thi mig forekommer det, at Erfaringen tilstrækkelig har vist, at der Nord fra skrider en Sandmasse frem, som om kortere eller længere Tid vil tilintetgjøre enhver Udvidelse af denne Havn. Jeg tænker mig, at en Del af dette Sand med haarde nordvestlige Storme blæser ud i Aalbæks-Bugten fra Fastlandet paa Strækningen fra Skagens By til Aalbæk, og at det med det under saadanne Vejrforhold herskende norden Vande føres sønder paa; jeg er heller ikke utilbøjelig til at tro, hvad jeg har hørt fremsat, at det er Sandet fra Vestkysten, der føres norden om Skagen og aflejrer sig paa Flakket mellem Hirsholmene og Nørre-Jyllands Østkyst. I hvert Fald er jeg overtydet om, at største Delen af Sandet kommer Nord fra; thi at der endnu ikke har vist sig nogen synderlig Tilsanding paa Sydsiden af Frederikshavns Havns søndre Mole, medens derimod samtidig alle Hirsholm-Øerne og Frederikshavns Landgrund jævnt sætter til paa Syd og Sydvest Siden, synes

kun at antyde — i Følge den velkendte Sætning, at Tilsanding altid sker i Læ af en Forhindring — at Tilsandingen paa sin Fremrykning ikke endnu har naaet om paa den søndre Mole, ligesom det tør anses for rimeligt, at Bygningen af flere Moler længer ud i Havet endog vilde paaskynde Tilsandingen. At Tilsandingen netop nu skulde have naaet sin yderste Grænse mod Syd, og at sønden Vande fremtidig vil hindre dens yderlige Fremskridning, er der ingen Grund til at tro. Det kan vel hænde, at Naturkræfterne i deres indbyrdes Kamp efterhaanden naa et Punkt, hvor Kræfterne ophæve hverandre, men noget saadant kan ikke nu være Tilfældet her; thi den Standsning i Kampen, som vistnok altid gaar forud for et saadant Resultat, er endnu ikke indtraadt, og Sandet rykker fremdeles videre imod Syd.

Dog er det ikke alene denne, i og for sig tilstrækkelige Grund, der taler imod Valget af Frederikshavn som det Sted, hvor en Havns Udvidelse eller Anlæg skulde finde Sted; der er en anden ligesaa vigtig Grund, og det er Frederikshavns mindre heldige og tilbagetrukne Beliggenhed fra den „alfare Vej“. At en Havn ligger paa Ruten, bidrager mere end noget andet til, at den bliver søgt ogsaa i bedre Vejr af en Del Skibe, der i længere Tid i Vinterdage have haft Modvind. Jeg tror, at en Havn paa Hirsholmene (Græsholmen), der vil ligge nærmere ved Vejen fra Skagen til Øresund end Frederikshavn, vil blive søgt af en større Del af de Tusender af Skibe, som vester fra komme Skagen rundt med vestlig Vind og faa sydlig Vind i Kattegattet; ligesom det vistnok ogsaa turde ventes, at en stor Del af de Skibe, der komme sønder fra og med vestlig Vind ankre op i Øresund, fordi Førerne vide, at Vinden staar NV. oppe i Kattegattet, hellere vilde fortsætte deres Rejse og ty ind til den nævnte Havn. En Havn ved Frederikshavn vilde derimod næsten kun nyde godt af det ringere Tal Skibe, der benytte Bivejen Læsø-Rende, og selv da maa det ikke kule for haardt af sydlig Vind for de nord fra kommende Sejlere; thi i saa Fald magte, hvis der ogsaa er modgaaende Strøm, kun de færreste af disse at krydse forbi Hirsholmene. Skibsførerne søge ej heller gjerne inden for Hirsholmene, fordi Frederikshavn ikke har nogen heldig Beliggenhed som Stoppeplads, da man ikke altid kan benytte Omstændighederne. Falder Vinden nemlig østlig, altsaa gunstig for et Skib, der skal vester efter, vil det ikke kunne forlade Havnen uden strax at have en farlig Kyst tæt i Læ af sig, hvilket man nødig udsætter sig for, naar det blæser stift. Dertil kommer, at Isforholdene ved Hirsholmene ere saa heldige, som de i det hele kunne være i Kattegattet, i det Isen selvfølgelig ligger i kortere Tid ved en fremskudt Ø, der støder umiddelbart op til

dybt og rent Farvand, end ved den faste Kyst paa et med Stenrev og Grunde opfyldt, udstrakt Flak. Det forekommer mig derfor, at naar Talen er om et Anlæg af en Nød- og Tillflugtshavn, henviser ikke alene de almindelige Naturforhold os til disse Øer, men ogsaa de stedlige Forhold give dette Punkt Fortrinet frem for Frederikshavn. Rigtignok kunde det synes, som om det berettigede Krav, den jyske Stats-Jærnbane uomtvistelig har til at nyde godt af et Havne-Anlæg i det nordlige Kattegat, i saa Fald vilde blive tilsidesat; men jeg nærer den Overtydning, at endog Statsbanen i Længden vil være bedst tjent med, at der ved Valget fortrinvis tages Hensyn til den internationale Skibsfarts Tarv, thi det

bliver jo dog kun et Pengespørgsmaal, om man samtidig eller senere vil føre en Jærnbane-Dæmning ud til Hirschholmene (Græsholmen), imedens det derimod turde regnes for tvivlsomt, om en Udvidelse af Frederikshavns nuværende Havn ved Pengeofre vil kunne sikres imod Tilsanding.

Skulde jeg have brugt for stærke Farver i min Fremstilling, maa det kun tilskrives den varme Interesse, jeg nærer baade for Sømandsstanden og for en Sag, hvis heldige Fuldførelse kan blive et Vidnesbyrd om, at Danmark ved at drage Nytte af sin geografiske Beliggenhed fremdeles formaar at hævde sin Plads i vor paa store Foretagender rige Tidsalder.

En Tur paa Mississippi,

af Th. Fischer, Ingeniør.

Efter i flere Maaneder at have været sysselsat ved et Bjærgværk i Tennessee modtog jeg med Glæde Fabrikens Ordre at rejse til Memphis for at afvente nærmere Underretning om, hvor man derefter vilde anvende mig. Arbejdet havde været strængt, og jeg trængte til nogen Hvile. Jeg var imidlertid næppe traadt ind i det mig betegnede Hotel, før jeg modtog et Brev fra Fabrikken, og som akklimatiseret Amerikaner var jeg strax færdig til at drage af Sted igjen. Heldigvis hastede det just ikke denne Gang saa stærkt; man vilde kun foreløbig underrette mig om, at jeg en bestemt Dag skulde være i New Orleans for derfra med et Dampskib, der medførte Varer fra vor Fabrik, at afgaa til Habana. Mellemtiden kunde jeg bruge, som jeg vilde. — Man maa dog ikke tro, at dette Pusterum var videre stort, men for mig var det allerede stort nok, og jeg bestemte derfor i al Magelighed at gjøre Turen til New Orleans ad *Mississippi*, i Steden for at gjøre den trættende Jærnvvejstur. Jeg havde flere Gange tidligere været i *Mississippi*-Dalen, men kun hist og her. Den friske Luft ved Floden med dens Vellugt og Kølighed havde tit fremkaldt Ønsket om at lære den nærmere at kjende. Nu var Lejligheden der.

Jeg skyndte mig derfor ogsaa med hurtigst mulig at forlade den travle Fabrikby Memphis med dens mange Skibsværfter og gik om Bord paa et af de talrige Floddampskibe, der fare paa „det store Vand“, som det indianske Navn, der staves *Missi-Sipi* (*Miche-Sepe*), skal betyde. Rejselysten var kommen over mig, og om saa

alle de 40,000 Mennesker i Memphis havde bedt mig om at blive lidt længer hos dem, var jeg dog draget ud paa Floden. Jeg vilde glæde mig over dens bevægede Vand, selv om jeg ikke skulde faa mere at se end dette og Tennessees navnkundige Rørskove („cane brags“) langs Flodbredderne. Først da Memphis, som er et vigtigt Knudepunkt for de store Jærnveje, og de bakkede Kyster derved vare komne mig af Syne, og da jeg mærkede, at jeg var ude paa den raske Strøm, fik jeg lidt Ro paa mig.

Det er ikke min Hensigt, at give en Beskrivelse af min Rejse ned ad „det store Vand“. Derimod skulde de følgende Linjer meddele nogle af de Indtryk og Erfaringer, som jeg modtog og nedskrev i min Notisbog. Den vældige Vandmasse var det første, som slog mig, og dette Indtryk forlod mig ikke paa hele Turen. Som man véd, udspringer Floden i *Itasca*-Søen, som er den første af en Række Søer, hvis Vande danne *Mississippi*-Løbet, og dette Løb udgjør i det hele en Strækning af omtrent 650 Mil, der gaar igjennem 20 Breddegrader; *Mississippi* er altsaa 150 Mile længere end *Volga*, Europas største Flod. Man har ikke i synderlig lang Tid vidst Besked om Flodens Udspring, og det vil maaske interessere én og anden at vide, at det først var i Aaret 1832, at *Schoolcraft* og *Allen* paaviste Sammenhængen. Forinden troede man nemlig efter *Beltramis* Opgivelser 1825 at have fundet Kilden til *Mississippi* i Søen *Cass*. I det Floden forlader *Itasca*, er den kun en lille Bæk,