

rykkes længere nord paa; men saa frygter jeg for, at den vil komme i Carambolage med nogle af Krigsministerens Forter, navnlig Kalfbrønderisfortet med 2 af de 6 store Kanoner — og maaste med flere andre, som blive byggede der nord paa. Dernæst skal jeg gjøre opmærksom paa, at i Tilfældet af, at Danmark blev indvillet i en Krig, hvilket der jo er en stor Mulighed for, saa længe vi indtage den Stilling, vi gjøre og ikke mere sørge for at faae os tilfikkret en neutral Stilling, vil i Tilfælde af Krig Fyrene blive sluffede og Somærterne blive optagne i Sundet; og da vil Sundet ikke længere være den vigtige Handelsvei, og derved ville ogsaa Fjrlager og Fjrlavn miste en stor Del af deres Betydning. Hvis vi derimod kunde faae et Voldgiftsforbund med vore Naboer paa den anden Side af Sundet og senere et Neutralitetsforbund samt faae dette tilfikkret, saa vil Handelen ogsaa i Krigstid kunne gaa sin rolige Gang forbi Kjøbenhavn eller gennem Kjøbenhavn som Mellemhandelsplads, og det vil være en overordentlig Fordel for den danske Handel, naar samtidig Thydsland fører Krig, og man altsaa ikke kan benytte Nord-Ostersjøkanalen som Handelsvei, da den udelukkende er optaget af Krigsoperationer. Derfor tror jeg, at denne Sag paa sin videre Vej ogsaa vil komme til at støde paa Udenrigsministeren. Maaste jeg maatte gjøre en lille Bemærkning endnu, som ganske vist ser over til Kanalen, men dog er begrundet ved Spørgsmaalet om Kjøbenhavns Befæstning. Var Kjøbenhavns Befæstning ude af Verden, var det vedtaget, at Kjøbenhavn skulde være en fuldstændig aaben By for Fremtiden, saa vilde disse Anlæg have meget større Spillerum at bevæge sig paa, og saa vilde denne store Vanskelighed være ryddet af Veien. Men netop den tydske Østersjøkanals Anlæg gjør, at det strategiske Lyngdepunkt i Danmark vil blive flyttet fra Ost mere over imod Vest, og at Sylland mere end ellers vil blive den sandsynlige Krigsfjueplads. Dette er en Grund mere til ikke at befæste Kjøbenhavn. Jeg er kun kommen med disse Antydninger, som naturligvis burde udvikles meget udførligere for ret at blive forstaaede, for at antyde, at meget maa gaa forud, inden den fulde Nytte kan naas af udividede Fjrlagre og en Fjrlavn ved Kjøbenhavn; men desto mere Grund er der ogsaa til kraftig og hurtigt at arbeide paa Sagens videre Fremme.

**Alberg:** Jeg beder om en Undskyldning for, at jeg ønsker at fremkomme med et Par Bemærkninger i Anledning af denne Forespørgsel, der er reist her, og jeg haaber, man tillader mig at blande mig i en Sag,

som særlig vedrører Kjøbenhavnske Forhold, og som for mig som Provinsboer ligger noget fjernt. — Der faldt imidlertid en enkelt Ytring fra den ærede Forespørger, som jeg tror dog at kunne knytte et Par Bemærkninger til. Jeg tror, at saaledes som Forholdene ere ved at udvikle sig, og navnlig ved hvad der er foregaaet i Thydsland ved Anlægget af den holstenske Kanal, som aabenbart vil medføre en betydelig Indflydelse paa Skibsfartsforholdene her igjennem vore Farvande og særlig forbi Kjøbenhavn, saa tror jeg ogsaa, at man fra dansk Side ikke bør være blind for de Ulemper, der muligvis kunne opstaa deraf. Jeg har set en meget interessant Afhandling i Tidsskrift for Søvesen i den Henseende, hvor et Par af vore dygtigste Søofficerer have søgt at godtgjøre, at naar der anlagdes en Fjrlavn her ved Kjøbenhavn, i Righed med, hvad der sandsynligvis vil blive anlagt i Nærheden af Kiel, vil man derved være i Stand til at modvirke den Indflydelse, som den holstenske Kanal vilde faae paa Skibsfarten herigjennem vore Farvande. Dette tror jeg dog, maa drages Noget i Tvivl. Ganske vist, saaledes som det er ophlyst af disse Officerer, kunde det se ud, som om det ikke vilde faae stor Betydning, men der er visse Årstider, navnlig de mere stormfulde, Vinter, Foraar og Efteraar, da en stor Del af Skibsfarten imellem Nordøen og Østersøen, naar denne Kanal er aaben, sandsynligvis vil gaa igjennem denne for at undgaa den vanskelige Seilads omkring Stagen. Jeg tror da, at det sikreste Middel til at modvirke Betydningen af denne Kanal for vor Skibsfart og navnlig den Betydning, som den store Skibsfart, der nu gaar særlig gennem Øresund, har for Kjøbenhavn, vil være dette, som ogsaa blev berørt af den ærede Forespørger, at man søger at gjøre Limfjorden seilbar. Jeg tør naturligvis ikke komme dybt ind paa dette Spørgsmaal, men jeg kan dog ikke lade være at berøre det i denne Forbindelse, fordi det forekommer mig, at det er en Foranstaltning, der burde sættes i Værk om trent samtidig med Fjrlavnsanlægget, naar man fuldstændig vilde sikre sig imod, at den Skibsfart, der nu gaar gennem vore Farvande, ikke føres ad anden Vej. Den Sum, som den ærede Forespørger anførte, af 7 Millioner, som Limfjordens Kanalisering vil koste stemmer med, hvad der er mig bekendt efter et Forslag, der for 10—12 År siden blev udarbejdet i den Henseende af en dygtig Vandbygningssingeniør, og det er min fulde Overbevisning, at Indtægterne af den Skibsfart, der kan antages at ville komme paa Limfjorden, dels gennemgaaende Skibsfart