

Maaste kunde de nedre Landdannelser blive omgivne med Diger og forlagte ved Udpumpning, paa samme Maade som ved mange Udtørringer i Holland, men denne Fremgangsmaade fører store Udgifter med sig, hvortil Resultaterne maaste ikke svare.

Jeg antager at have tydeliggjort, at man ikke kan vente sig noget Udbytte af stor Betydning i Henseende til Marstbannelse.

IV. Foranstaltninger til Søfartens Fremme.

Foranstaltninger til Bedste for Seil- og Dampskibe ved Kysten af Nordsøen ligeoverfor Skjern Na, synes ifkun at være et finantfielt Spørgsmaal.

Jeg vilde ikke kunne gaa ind paa Hr. Nyholms Havneplan.

Hr. Nyholm siger (Pag. 4):

„En smukkere Plan kan neppe forelægges en Regjering end den, at forskaffe de Søfarende et sikkert Tilflugtssted paa en Kyst, hvor den visse Dødelæggelse venter alle de Skibe, som nærme sig den for tæt under en Storm. Hvor mange Mennekeliv gaa tabt, som kunde være frelst, ifald en god og let tilgængelig Havn kunde tilveiebringes paa den Kyst“.

Jeg samstemmer fuldstændig med Hr. Nyholm i denne Aastand, men jeg spørger frimodig enhver Ingenieur, som kjender Havnene ved Portland, Holyhead, ja selv Gmuiden, om hans Mening om Hr. Nyholms Nødhavn ved Holmslands Klit.

Yderhavnen ved Holmslands Klit maa nødvendigvis være en „Nødhavn“, fordi Indløbet til Kanalen tværs over Fjorden er afsperret ved Sluser, og Skibenes Passage gennem Portene er absolut umulig under Storm eller stærk Blæst.

Den 13de November 1880 under en frisk Kuling af VSB. kom 10 Seilskibe og 3 Dampskibe efter hinanden ind i Havnen ved Gmuiden, Sluserne forbleve lukkede hele Dagen.

Intet Uheld, end ikke det mindste, hændte.

Hvad vilde være fset, hvis det Samme havde fundet Sted — og dette kunde være fset — ved Hr. Nyholms Havn.

Skibene vilde være blevne knuste imod hverandre eller imod Væggene.

Afstanden mellem Indløbet til Havnen og Sluserne ved Gmuiden er ikke mindre end 2500 Meter. — Seilskibe, som vilde seile gennem Indløbet, kunne ikke altid faae deres Seil op i rette Tid og ere ofte tvungne til at standse foran Sluserne ved Hjælp af stærke Bugserbaade eller styre Skibet paa Kanalens Dæmning udenfor Sluserne.

Den nævnte Afstand af 2500 Meter ved Gmuiden, er kun betegnet som 440 Meter (1,400 Fod) paa Hr. Nyholms Plan.

Forsiden af Sluserne skal derfor i intet Tilfælde være mindre end 2000 Meter indvendig fra Kontourlinien af den nødvendige naturlige Dybde i Habet, det er 500 Meter mindre end ved Gmuiden, fordi Hensyn maa tages til, at ved Holmslandsklit er Skibenes Drægtighed mindre, og at de ere lettere at standse.

Breden paa Indløbet til Havnen maa være 100 Meter eller saa omtrent, selve Havnens Bredde idetmindste 300 Meter, for at være istand til at bryde Bølgerne og dele dem.

[Paa dette Sted findes i Originalen en Skitse, som findes gjengiven som Figur 2 paa den i Tillæg B. senere optagne Plan].

Beliggenheden af Havnen ved Holmslands Klit, ligeoverfor Mundingen af Skjern Na, er et vigtigt aabent Spørgsmaal, som kun kan besvares af „det kongelige danske Vandbygningsdirektorat“ af Hensyn til „Horns Rev“. — Jeg fremsætter dette med den yderste Diskretion, da jeg ikke føler mig istand til at give et Svar.

Sluttelig skal jeg bemærke, at den regelmæssige Slusning (Kapitel 1.) og ogsaa Havets Indløben paa tørre Tider (Kapitel 11.) vil leilighedsvis berøre Skibsfartens Interesser. — Denne vil vel ikke helt blive standset, men Tidsspilde vil være den naturlige Følge.

Ved Gmuiden skal et Areal paa omtrent 150000 Hektares udtørres gennem Nordsjøsluserne ved Hjælp af Pumpeværker og nogle Sluser Øst for Amsterdam.

Tidsspildet for Skibe er ikke sjelden saa vigtigt, at den hollandske Regjering overveier Spørgsmaalet om Konstruktionen af en særlig Kanal eller stor Rende med Sluser, bygget med Agerbruget for Øie, og i den Hensigt at forhindre ethvert Sammenstød mellem Agerbrugets og Skibsfartens Interesser.