

Hr. Berg taler ogsaa om denne Vanskelighed Pag. 11 i sin Bjece:

„Det er naturligtvis en Hindring for Seiladsen, at Slusen til visse Aarstider forbliver lukket i Halvdelen af de 24 Timer med Mellemrum af omtrent 6 Timer, men Trafikken vil sandsynligvis ikke blive saa stor, ei heller vil den lide saa meget derved, at det vil lønne sig at bygge Slusen saaledes, at Skibe kunne gaa igjennem til enhver Tid“.

Jeg maa bemærke, at det, at Skibe skulle kunne gaa igjennem en Sluse til enhver Tid, ikke vil kunne lade sig udføre. Hr. Bergs Plan med et enkelt Par Porte eller Inarere en Spingbro med Dobbeltporte underneden, vil ikke svare til Hensigten undtagen i den korte Tid, i hvilken disse Dobbeltporte ere aabne, og Vandstanden indenfor og udenfor er omtrent den samme.

En regelmæssig Seilads kan finde Sted gjennem en Kammerfluse med et stort Kammer. Sluser ere ikke stikede til Gjennemseiling for Skibe, undtagen i de nævnte korte Tidsrum.

V. Hr. Bergs Projekt.

Den ærede Forfatter af Planen nævner dens Hovedtræet saaledes (S. 5):

1. At grave en Kanal gjennem „Holmslands Klit“ i Forlængelse af en Kanal over Grundene ved Ringkjøbing Fjord, og at bygge en formaalstjenslig Sluse i denne Kanal.

2. At regulere i Retning af den nævnte Kanal samt den midterste Jernbanebro Strømløbet gjennem „Skjernaadalen“ og Fjordens Grunde.

Han opregner de Fordele, der ere at opnaa ved denne Plans Realisation:

a. Den bedst mulige Afbanding.

b. Den bedste Sikkerhed mod Oversvømmelser fra Havet af Engdragene, som ligge rundt om Ringkjøbing Fjord.

c. En betydelig Arealindvinding i Ringkjøbing Fjord og en delvis Omdannelse af disse Arealer til frugtbar Markeng.

d. Et dybt Vand nær ved Kysten, hvis Konsekvens er, at store Udgifter til Bygning af en Mole i Havet undgaaes.

e. En seilbar Kanal mellem Havet og Jernbanen, som vil forblive stabil og altid være isfri.

f. Et bedre, dybere og kortere Indløb til Ringkjøbing.

g. En meget betydelig Vandkraft i den umiddelbare Nærhed af Jernbanen.

Det glæder mig, at jeg fuldstændig stemmer overens med Planen under 1 og 2. Læseren vil have bemærket, at jeg i de to første Kapitler af denne Fremstilling forsøgte at fremsætte mine Argumenter gradvis, Skridt for Skridt.

Fordelen, omtalt under a., er notorisk og kræver ingen ny Forhandling.

Sikkerheden mod Stormflod fra Havet (se under b.) blev omtalt i Kapitel I., hvor jeg underfregede følgende Ord, at Floden bestandig udelukkes fra Fjorden undtagen i Tørveirs Tider etc. — Engstrækningerne, der laa rundt om Fjorden, bleve omtalte i Kapitel III.

Erhvervelsen af tørlagt Grund i Midten af Fjorden blev ogsaa omtalt i Kapitel III. Min Mening er mindre gunstig. Jeg sagde: Og uden at tilfødsætte de i de første Kapitler berørte Interesser, vil ingen hurtig Marksdannelse synes mulig.

Hvad angaar Fordelen, nævnt under d., maa jeg bemærke, at dybt Vand nær ved Kysten er nyttigt, saavel for Tørlægningen af Fjorden som for Bygningen af en Havn.

Jeg maa dog bede om Tillabelse til at fremsætte, at Bygningen af „Moler“ kun er nødvendig, naar en Søhavn eller Anlæg for større Skibe maatte blive realiseret. I modsat Fald, hvis Hensigten med Renden med Sluser ikkun er Fjordens Tørlægning, ville simple Dæmninger (Groins) være tilstrækkelige. I Holland findes en stor Kanal med Sluser, med det Formaal alene at udtørre ved Katwijk; en Havn ved Omuiden, begge paa Kysten af Nordsøen. — Naar Arbejderne paa begge Steder sammenlignes, vil Forskjellen i Udstrækning (og ogsaa med Hensyn til Befolkningen) staa enhver Besøgende.

Om den seilbare Kanal altid kan blive stabil og isfri, maa Erfaringen vise.

Det synes mig, som om Kanalen aarlig maa behøve nogen Opvuddring for medelst de Afstrækninger, som forårsages af Aaen og af Mudderet i den nedre Del, som hidrører fra Søvandets Indløb i de tørre Aarstider.