

en Betænkning fra 1867—68, hvori Regeringens daværende Vandbygningsdirektør, Konferentsraad Carlsen, har udarbejdet et Projekt over et Havneanlæg — ganske vist i Forbindelse med en Kanal ind til Limfjorden — netop paa dette Sted, hvor der nu er projekteret en Havn. Dette Projekt blev endvidere bedømt af tre hollandske Ingeniører, som man ønskede at raadsføre sig med, da de havde større Erfaring med Hensyn til Havnebygning paa en aaben Kyst. Dette Firma, som jeg har formaaet til at entre i denne Sag, har altsaa haft et godt Grundlag at arbejde paa, og dette Grundlag har været af en saadan Natur, at de saa hurtigt have turdet give et Tilbud. De have kun foretaget en Undersøgelseovre paa Stedet paa en 8 Dage, og derefter udarbejdet det foreliggende Forslag, som er meget nøje i Overensstemmelse med den Plan, som jeg før berørte var udarbejdet af Regeringens daværende Vandbygningsdirektør. Havnen er projekteret paa samme Sted, har samme Omfang ganske nær, og ogsaa noget nær samme Bredde og Dybde. De have, som sagt, haft alle disse Udtalelser fra den Tid at støtte sig til, og idet jeg henviser til denne Betænkning, skal jeg ganske kort oplæse nogle Citater, som bevise, at Risikoen ved at vælge dette Sted er meget ringe, og at Tilbliden til en Havn paa dette Sted altsaa kan siges at være stor. Der siges saaledes Pagina 12, at naar Havnen „lægges paa en Dybde, hvor Bølgeslaget ikke mere i nogen væsentlig Grad angriber Grunden, vil Sandaffættningen blive uden væsentlig Betydning og i ethvert Fald ikke længer farlig for Havnens Bestaaen. Men det kan ikke antages, at denne Grænse naas uden for den aabne jyhste Kyst før ved 22—24 Fods Dybde.“ Denne Havnemunding er netop projekteret paa denne Dybde, 24 Fod. Med Hensyn til Besejlingen af Havnen foreligger der ogsaa Udtalelser fra Skibsførere af Handelsmarinen, som bleve raadsfulgte den Gang, og det er meget gunstige Udtalelser. De ere baserede dels paa, at Bragen giver et godt Lø for Havnen mod de mest fremherskende Vinde paa Bestykket, nemlig vestlige og nordvestlige, saaledes at Søen bliver medgørlig, og dels paa, at Strømmen paa dette Sted er meget svag, saaledes at Muligheden for at komme ind i en Havn altsaa er meget god paa dette Sted. Der staar saaledes Pag. 23: „Jo mere man fjerner sig i Ø. for Hanstholm, jo mere finder man Havbunden jævnt skraanende og som Følge deraf i haardt Vejr mindre Sø i Nærheden af Kysten end paa den mere stejlt opadgaaende og ujævne Bund

i Nærheden af og uden for Hanstholm.“ Endvidere staar der Pag 25: „De af os raadsfulgte Skibsførere have været af den enstemmige Formening, at den Fare, som Bragerne kunde medføre for Sejladsen, kan fjernes ved 2 Fyr og 2 Dagssignaler. . . . Selv om de omhandlede Grunde — have Skibsførerne udtalt — af nogle skulde blive betragtede som en Vanskelighed, saa frembyder Havnen ved Sandnæshage dog saa mange Fordele fremfor en Havn ved Vigso-Bugten, eller Syd for Hanstholm ved Ørhage, at den i nautisk Henseende bør foretrækkes for de sidste.“ De have altsaa et Grundlag for deres Projekt i det foreliggende. Med Hensyn til Beføstningen ved Havnen er der ogsaa den Gang opstillet Beregning, hvorefter Havnen ved Skagerak, her altsaa den omtalte Yderhavn, skulde koste 2,161,278 Rdlr. plus 12 pCt. som Entreprenørabance. Det maa altsaa anses for at være et meget fordelagtigt Tilbud som foreligger fra dette engelske Firma, idet det vil ses, at det Beløb, der fordres som Garanti, kun kan kaldes en Rentegaranti, og det endda en meget beskedne Rentegaranti, og man maa vel huske paa, at en Entreprenør dog løber en meget stor Risiko, idet hans Tilskud jo vil bortfalde, hvis Anlægget ikke bliver noget Anlæg, og det er jo utrykkelig fastsat i det foreliggende Lovforslag. Jeg tror derfor, at man fra denne Side set ikke behøver at nære nogen Betænkning ved at indlade sig med disse Entreprenører. Deres Risiko maa, som jeg har omtalt, jo falde særlig paa Anlægget. Med Hensyn til Vedligeholdelse er der ikke i den Betænkning, der foreligger fra 1867—68, udtalt nogen Betænkning for, at Tilstanden kunde have nogen væsentlig Indflydelse paa Havnens Bestaaen. Det engelske Firma har dog taget en Forholdsregel for at modvirke en eventuel Sandtilsætning, idet det ved aabne Viadukter søger at modvirke Sandets skadelige Indflydelse paa Havnens Bestaaen. Meningen er, at den Kyststrøm, som er observeret altid gaende i østlig Retning, naar den er materialførende, vil medtage de Sandpartikler, som Bølgeslaget ved at komme i Berøring med den opgaaende Grund sætter i Bevægelse, og det tør antages, at den vil føre Hovedparten ind gennem Bunden i Havnen, ind over de lave Vanddybder, hvor der alligevel ikke vil blive nogen Trafik. Dette anser jeg for en stor Fordel ved dette Havneprojekt fremfor det, der var udarbejdet i 1867—68. Det vil altsaa ses, at man ikke kan kalde det engelske Firmas Forordringer for ubestemte efter Havnens Dimensioner, og alt stemmer saa nøje med det, der foreligger kalkuleret af Regeringen den Gang, — og