

og det kunde da synes, at Uddybning af Partiet mellem Gjøl- og Løgstør-Bredning vilde blive overflødig. Hertil maatte imidlertid bemærkes, saavel at Egneene ved det sidstnævnte Parti af Fjorden, hvor foruden andre Havnesteder er beliggende Løgstør, som er Endepunktet for en Jærnbane, med betydeligt Opland, ikke burde udelukkes fra at faa Del i de Goder, som forbedrede Besejlingsforhold paa Fjorden vilde hidføre, samt at det for den vestlige Del af Fjorden ogsaa vilde komme an paa Forbedring af Besejlingen. Ost paa af Hensyn til Forbindelserne med Indlandet og med Sverige.

Et dybt Indløb ved Thyborøn vilde, snarere end at overflødiggøre Uddybningen i Fjordens østlige Halvdel, bevirke, at der blev rejst Krav paa, at Dybden her blev forøget ud over, hvad den lokale Trafik netop maatte fordrø; thi man vilde da tillige komme ind paa Spørgsmaalet om en gennemgaaende Sejlads i Limfjorden med større Skibe. En saadan vilde nemlig blive af Betydning ikke alene for Trafikken paa hele Limfjordsegnen, men ogsaa paa flere andre Dele af Landet, og desuden vilde for Dampskibe i anden Fart Limfjorden undertiden falde betvem at benytte som Vej mellem Kattegattet og Nordsøen.

I Spørgsmaalet om, til hvilken Dybde den indre Del af Limfjorden bør gøres sejlsbar, kan derfor Udviklingen af Forholdene ved Thyborøn faa særlig Betydning. Men da det efter de indbundne Erfaringer ved de hidtil udførte Arbejder ikke synes, at der ved Thyborøn kan ventes opnaaet en Dybde, som overskrider, hvad der svarer til Minimum for Skibe egnede til direkte Eksporthaft paa Limfjorden, ere Dybder udover, hvad der maatte kræves for saadan Fart ikke komne i Betragtning ved de foretagne Beregninger vedrørende Forbedring af Besejlingsforholdene i det indre Parti af Limfjordens østlige Halvdel.

Ved den nærmere Bestemmelse af Dybden, som vil kræves under Hensyn til, at hensigtsmæssige Trafikskibe skulde kunne befare Limfjorden, maa ses hen til, hvorledes Forholdene ere i flere af Landets Provinshavne, der have maattet indrette sig særlig med en regelmæssig Eksporthaft paa England for Dje. Der har efterhaanden til saadan Fart udviklet sig Dampskibstyper, som med forholdsvis ringe Dybgaaende forbinde fornøden Sødygtighed og god Lasteevne. For adskillige af disse Skibe er der særlig blevet lagt Vægt paa at holde Dybgaaendet lavt, for at et større Antal af Landets Provinshavne kunne anløbes; men paa den anden Side have Havnene ogsaa maattet indrette sig efter det Dybgaaende, som det er fundet nødvendigt at give Skibene, for at de kunne blive hensigtsmæssige til Farten.

Saa længe Vanddybden paa Hals Barre kun var 10  $\frac{1}{2}$  Fod med daglig Vandstand, havde Aalborg vel direkte Dampskibsforbindelse paa England, men der maatte ofte tages Hjælp af Letterfartøjer for at komme over Barren, og naar Skibene vendte hjem lastede med Kul, maatte de som Regel først søge Frederikshavn for der at løsse en Del af Lasten, som da forsendtes ad Jærnbanen. — Paa Randers har i en længere Aarrække en betydelig Eksporthaft været holdt i Gang paa ret tilfredsstillende Maade, uagtet Dybden dersteds kun var ca. 12 Fod; i de senere Aar er Dybden bleven forøget til 13, og den agtes nu yderligere forøget til 15 Fod. — Naffstov, hvor Vanddybden inden 1875 var knap 12 Fod, har senere ladet Sejlløbet ind til Byn udgrave til 14 Fods Dybde. — Odense havde indtil 1883 kun 11 Fod, senere er der foretaget en Uddybning, som først var bestemt til 13, men er bleven forøget til 14  $\frac{1}{2}$  Fod. — I Esbjerg er Vanddybden ved daglig Højvande nu 15 Fod.

Skal en direkte Trafik paa Limfjorden kunne trives, maa Fjorden gøres tilgængelig for Skibe som de mindre blandt de for Tiden i Eksporthaften anvendte. Hertil vilde som Minimum kræves en Dybde af 12 Fod.