

En Indsejling i det nordvestre Hjørne af den vestlige Trafikhavn kan aldrig blive god. Jo mere „retstrøms“ man vil lægge den, jo mere ligger den aaben ud imod Nordvest, der kan give svær Sø, og jo mere bliver den blokeret af Is, der af vestlige Vinde sættes ind under dens Opbrud og i høj Grad kan besværliggøre Besejlingen. Jo mere Indsejlingen lægges tværs paa Hovedstrømretningerne, jo roligere bliver der i Havnen, men jo vanskeligere bliver det for Skibene at komme ind, navnlig under Flod.

Vil man have den vestlige Trafikhavn aaben i begge Ender, mister man næsten al videre Udviklingsmulighed, idet man da ikke kan lægge en Kaj langs Dækmolen, saaledes som vist paa Forslag III.

## 2. Vedligeholdelsen af Dybden i Indsejlingen.

I den nuværende Indsejling, den yderste Del af Forhavnen og den nærmeste Del af Farvandet udenfor Havnen finder der for Tiden saa godt som ingen Tilslikning eller Tilsanding Sted, hvorfor Udgifterne til Vedligeholdelse af Dybderne her ere meget ringe. Dette har sin væsentligste Aarsag i, at Bunden har jævnt aftagende, henholdsvis tiltagende, Dybder til begge Sider. Naar man nu paa dette Sted indenfor en bestemt Begrænsning uddyber, vil det naturligvis have til Følge, at en Del Slik vil affejre sig langs den østlige Grænse af det uddybede, navnlig ved søndre Moles Hoved, hvor der nu er ringest Dybde; men denne Tilslikning kan ikke paa langt nær sammenlignes med den, der vil finde Sted i en Rende, som man paa skraa eller paa tværs graver fra det dybe Farvand ind til en nordvestlig Munding i en Vesthavn med en Dybde af indtil 18 Fod under Vandets Overflade. En saadan Rende vil utvivlsomt være udsat for en uafbrudt Tilsanding eller Tilslikning; hvor store Omkostningerne ved Vedligeholdelsen af Dybderne der ville blive, kan vanskelig siges paa Forhaand, men en aarlig Tilslikning af mindst 1 à 2 Fod vil være ret sandsynlig; dette vil give 10 à 20,000 Kubikfavn eller en aarlig Udgift af mindst 50 à 100,000 Kr., heri ikke Forrentning af Materiellets Anskaffelsessum.

Oprensningsomkostningerne ville ganske naturligt i alle Tilfælde stige efter en Udvidelse af Havnen, og navnlig vil Renden ind til den ny Fiskerihavn kræve store Udgifter. Ved at benytte den nuværende Indsejling til Trafikhavnen vil man dog kunne holde Oprensningsomkostningerne indenfor rimelige Grænser.

## 3. Havnens Beliggenhed og Udstrækning.

Ved samtlige Forslag kan der blive gode Forbindelsesveje imellem Byen og de ny Havnearealer. Forslagene IV. og V. yde paa det nærmeste det samme i Retning af Havnebassin, Kajlængde og af Areal af Havnepladser (ca. 42 Tdr. Land). (Forslag IV. giver 200 Fod Kajlængde mere end Forslag V., men er til Gengæld ca.  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. dyrere).

Østhavnen har den Fordel, at den ny Havneplads danner en naturlig Fortsættelse af den gamle, hvad bl. a. letter Havnens Betjening betydeligt.

## 4. Sporforbindelsen.

Ved Forslag V. (Østhavnen) vinder man ved den ny Sporforbindelse, at Trafikken paa Havnesporene kan deles straks ved selve Banegaarden, og at man i øvrigt kan føre Vognene til og fra Havnepladsen ad 2 Veje. Der kan desuden blive god Sporforbindelse til Bagpladserne.

Man kan undgaa Rebroussement paa den ny Sporforbindelse, naar man forlænger Havnepladsen ved Opfyldning hen til Punktet G. (se Planen). Selvfølgelig vil en saadan direkte Forbindelse være betydeligt bedre end Forbindelsen med Rebroussement; Merudgiften ved dens Etablering vil andrage ca. 300,000 Kr.

Det skal i øvrigt bemærkes, at der ved Forslag IV. (Vesthavnen) ikke kan komme Sporforbindelse til Bagpladserne uden ved Hjælp af Rebroussement.

Hvad angaar Sporforbindelse i det hele taget ved sidstnævnte Forslag, da skal al Trafikken ske ad de to Spor, der nu findes indenfor nordre Dokkaj, og af disse to