

## Bilag X.

Kaptajn i Marinen F. Cold.

Kadetskolen, den 5. Januar 1909.

Hermed 5 Bilag.

Til Marineministeriet.

Med Skrivelse af 30. forrige Maaned Nr. 4279 har Marineministeriet tilstillet mig Skrivelse af 22. samme Maaned C. 1514 b fra Ministeriet for offentlige Arbejder, hvori der ønskes en Udtalelse om Besejlings-, Strøm-, Læ- og Isskruningsforholdene ved Fremtidshavnen i Esbjerg, alt eftersom Havneudvidelsen foretages efter den af Regeringen henholdsvis i Aar eller i Fjor foreslaaede Plan, og idet Hensyn tages saavel til Besejling af større som mindre Skibe — forudsat at Vanddybden er den samme i begge Havne. Saaledes foranlediget skal jeg fremsætte følgende:

Ministeriet for offentlige Arbejder har altsaa kun ønsket min Udtalelse om det i Oktober 1907 fremsatte Forslag, fremstillet paa Planen Bilag 3, og det i indeværende Rigsdagssamling forelagte Forslag Nr. IX., fremstillet paa den i Forslaget indhæftede Plan. Jeg skal i det følgende for Kortheds Skyld tillade mig at betegne de to Forslag som henholdsvis Øst- og Vestprojektet.

Ser man først paa de to Trafikhavne uden Hensyn til Fiskerihavnene, ses det formentlig straks, at man for Østprojektets Vedkommende bygger videre paa de bestaaende Forhold, og derfor kan man om dette Forslag udtale sig med størst Sikkerhed. Man kan da ikke være i Tvivl om, at den nye Østhavn, hvad Besejlingsforholdene angaar, betyder et stort Fremskridt fra den gamle Havn paa Grund af den større Indsejlingsaabning, og fordi man, saa snart denne er passeret, faar større Manørefrihed end tidligere, idet Søndre Mole flyttes Syd i, hvorved man ogsaa forøger Svajerummet i Forhavnen, som nu er ganske utilstrækkeligt for større Skibe, der maa søge med For- eller Agterenden ind i Slusegab eller østre Forhavn for at komme rundt, hvilket er upraktisk og medfører Forhalinger og Forsinkelser. Strømmen vil, efter at søndre Mole er flyttet og ved dennes forandrede Retning i Forbindelse med det i Forhold til Indsejlingsaabningen større Tværprofil, i selve Havnen blive svagere, men sikkert stærk nok til at modvirke Dannelsen af Fastis og til at føre inddrevne Isflager ud igen. Derved, at den fremtidige Søndre Mole gøres højere, vil den yde bedre Læ, og den fremtidige Havn, hvis Indsejling ligesom den nuværende dækkes mod Sø fra Vest og NV ved det langt udskydende nordre Molehoved, og som har sin Indsejlingsaabning i en Retning, hvorfra der paa Grund af den korte Afstand til Flakket paa Næs Søjord kun kan sætte ringe Sø, maa anses for saa rolig, som det kan opnaas i disse Farvande.

Betragter man dernæst Vestprojektets Trafikhavn, maa det straks indrømmes, at man bevæger sig paa mere ukendt Grund, og man kan ikke med samme Sikkerhed om dette som om det foregaaende Forslag sige, at man med Hensyn til Besejling, Læ, Strøm og Isskruning gaar bedre Forhold end dem, man kender fra den nuværende Trafikhavn, i Møde. Hvad først Besejlingsforholdene angaar, ser jeg ikke rettere, end at de maa blive vanskeligere ved dette Projekt end ved det foregaaende, idet man ved Indsejlingen her skal „skære Strømmen over“; og for lange Skibe vil det altid være et vanskeligt Øjeblik, naar Agterenden er ude i Strømmen, medens Forenden er inde i den praktisk talt strømfri Havn. Til denne „Overskæring“ kræves forholdsvis betydelig Fart, og det vil da være forbundet med Vanskelighed for store, tungt lastede Skibe at faa Farten stoppet igen inde i Havnen.

Dette Forhold kendes naturligvis ogsaa fra den nuværende Trafikhavn, og Skibene maa anlægge deres Manøvre forskelligt, eftersom de søge Havnen med Flod eller mod Ebbestrømmen, men da Strømmen i den nuværende Trafikhavn og i Øst-