

projektets Fremtidshavn delvis løber med gennem Havnen, er Overskæringen ikke saa brat, ligesom ogsaa den Maade, hvorpaa Molehovederne her ere forskudte for hinanden ved den langt udskydende nordre Mole, giver større Manøvrerfrihed.

Jeg mener saaledes at kunne udtale, at Besejlingen af Vestprojektets Havn bliver vanskeligere end Besejlingen af den foreslaaede Østhavn, men da der lige indenfor førstnævnte Havnemunding er god Svajepads, ligesom selve Indsejlingsaabningens Størrelse er tilfredsstillende, anser jeg ikke Forholdene i den nye Vesthavn for ufor-svarlige i den Retning.

Med Hensyn til Læ er Vestprojektet uheldigt, idet Indsejlingsaabningen vil tillade Sø fra Vest og NV at sætte ind i Havnen, og da Søen navnlig fra NV kan faa betydelig Stræk, tror jeg, man paa Grund af de hyppige Storme fra denne Kant maa befrygte, at det ikke saa ganske faa Dage om Aaret vil blive vanskeligt for Skibene at losse og lade ved de mest udsatte Kajer.

Hvad angaar Svajeplassen og Manøvreringen inde i selve den nye Vesthavn, vil det maaske kunne anføres som en Fordel, at Havnen er strømfri, men for den erfarne, lokalkendte Skibsfører er den Omstændighed, at der løber en moderat Strøm gennem en Havn, ikke altid nogen ubetinget Gene, idet han under Omsvajning og Manøvrering til og fra Bolværk ofte kan drage Fordel af dette Forhold.

Hvad endelig Isforholdene angaar, er Vestprojektet efter min Mening ogsaa uheldigere end Østprojektet, idet det antagelig ikke vil kunne undgaas, at Havnen med vestlige Vinde fyldes med Drivis, som det, da man ikke har Strøm i Havnen, vil blive vanskeligt at blive fri for, hvilket ogsaa vil være Tilfældet med den i selve Havnen under streng Frost dannede Is.

Som en Følge af det i det foregaaende udviklede, maa jeg fra Sømandens Standpunkt for Trafikhavnens Vedkommende foretrække Østprojektet for Vestprojektet.

I den foregaaende Udvikling har jeg, hvad Besejlingsforholdene angaa, nærmest tænkt paa større Dampskibe; de samme Vanskeligheder ville naturligvis være til Stede for mindre Dampskibe, men i saa langt ringere Grad, at begge Havne for denne Art Skibe blive omtrent lige lette at besejle.

Større Sejlskibe ville uden Bugserhjælp ikke kunne søge nogen af de fore-slaaede Havne undtagen ved „stille Vande“; og under Bugsering vil, hvad der er nævnt under det foregaaende, ogsaa kunne overføres paa Sejlskibene, der i øvrigt altid ville kunne afvente Bugserhjælp paa gode Anker- og Stoppepladser i Graadyb og ud for begge Havne.

Hvad dernæst Fiskerihavnene angaar, der jo i Hovedtrækkene ere projekterede ganske ens, kun med den forskellige Beliggenhed, der sætter Østprojektets Fiskerihavn i Forbindelse med det nu bestaaende Anlæg, skal jeg udtale, at begge Havne synes at kunne komme til at svare godt til deres Formaal, hvad Besejlingen angaar, idet den ikke med de gode Pladsforhold vil volde Fiskerfartøjer af de nu brugelige Typer nogen Vanskelighed; men det kan dog nævnes som en Fordel ved Vestprojek-tets Fiskerihavn, at Indsejlingen dertil ligger omtrent $\frac{3}{4}$ Sømil nærmere Graadyb-barren, regnet i Farvandets Retning, hvad der kan betyde noget for Fiskefartøjer, naar de skulle krydse det sidste Stykke op mod Strøm og Vind, men Betydningen forringes naturligvis derigennem, at vore Fiskefartøjer efterhaanden alle forsynes med ret kraftige Motorer, der kunne anvendes saavel til Indhivning af Vaad som til Fremdrivning.

Strøm-, Læ- og Isskruningsforhold ville omtrent blive ens i de to Fiskerihavne, dog vil Østprojektets Havn paa Grund af den mere sydlige Beliggenhed blive roligere under nordvestlige Storme.

Jeg anser det, ogsaa af Hensyn til Isforholdene, for en Fordel for Fiskerihavnene, at man ved Aabningen ud mod Vaddet har opnaaet, at Vandet under Flodskiftet kan strømme gennem Bassinet, et Forhold, der naturligvis først og fremmest faar Betydning af Hensyn til den nødvendige Friskning af Vandet for at holde Liv i Fiskene i Damme og Hyttefade.

Bilagene tilbagesendes vedlagt.

Fr. Cold.