

staaeligt som det er mig, at den Del af Sagen ikke har faaet en anden Løsning, ligesaa uforstaaeligt er det mig, at den nuværende Minister har taget sig Ansvaret for den tekniske Udførelse af disse Minister Høgsbros Planer saa let, som han har; thi hvad har han gjort? Jeg maa gaa ud fra, at han har modtaget Indberetningen fra sine Ingeniører, fra sine sagkyndige, og at han har faaet deres Maalinger, Vejninger og Vragninger og deres Betænkninger. Jeg maa gaa ud fra og vil helst gaa ud fra, at han har sat sig ind i Tingene og har fulgt med i, hvad der er sket; men saa er det mig ganske ubegribeligt, at der har kunnet ske det, som er sket, uden at den højtærede Trafikminister lagde sin Haand imellem og sagde: Hertil og ikke længere.

Løbet aabnedes den 11. Marts 1910, og det havde da en Bredde i Vandlinien af 26 m og en Dybde af 3 m. Det skulde egentlig kun have haft en Dybde af 2,5 m, det havde altsaa under selve Arbejdet fordybet sig  $\frac{1}{2}$  m. I Løbet af Aaret udvider Løbet sig saaledes, at dets Bredde paa det smalleste Sted i December Maaned er 50 m og dets Dybde 3,3 m. I Marts 1911, altsaa lige et Aar efter Aabningen, var Bredden forøget til 160 m og den største Dybde til 5 m. I September samme Aar var Bredden omtrent uforandret, men Dybden var naaet til  $9\frac{1}{2}$  m. Efter Stormen den 5.—6. November var Bredden paa det smalleste Sted i Vandlinien 230 m. Kanalens vandførende Profil var ved Aabningen ca. 50 m<sup>2</sup>, i Sept. 1911 var den 600 m<sup>2</sup> og efter Stormen den 5.—6. November 1 000 m<sup>2</sup>. Det er ikke kommet til Rigsdagens Kundskab, at den højtærede Trafikminister har grebet ind i disse Forhold paa noget som helst Tidspunkt. Alt, hvad vi vide her, er, at Vandbygningsdirektøren sikkert nok paa eget Initiativ i September 1911, altsaa da vi havde overstaaet Stormen i Februar 1911, men før Novemberstormen 1911, paa Grundlag af Resultaterne af Stormen i Februar 1911 nedsatte en Kommission af Vandbygningsvæsenets 5 ældste Ingeniører, tror jeg, i alle Tilfælde nok de dygtigste, nemlig de Herrer: Barner, Bech, Hummel, Ishøj og Poulsen. Han kunde sikkert ikke gøre noget bedre. Det er de 5 Herrer, der have haft Tilsynet i Ringkøbing Fjord i Aaringer, som altsaa kendte Forholdene bedst, og som med størst Sikkerhed kunde udtale sig om, hvad der var at gøre ved disse rent ud abnorme Forhold, der ere indtraadte, Forhold, der vare uventet ræd-

selsfulde. Da var nemlig 5.—6. Novemberstormen kommen og havde gjort sine Ulykker. Hvilket Resultat kom nu disse 5 kyndige Vandbygningsingeniører til? Det staaer her i Lovforslaget. De afgav en Betænkning, hvis Koncentration lyder saaledes: „Vil man under de nuværende Forhold tilvejebringe et sikkert Udløb fra Ringkøbing Fjord, vil det, hvor det end lægges, være rigtigt at afdæmme Kanalen ved Hvide Sande og gøre dette snarest muligt, for at der ikke ved den skal forvoldes yderligere Skade, idet da Nymindegab for Afvandingens Skyld ved Hjælp af Sandpumpning opretholdes i saa god Stand som muligt. Naar man da tilvejebringer det nye Udløb paa et andet Sted, vil man kunne udføre største Delen af Arbejdet ved selve Kanalen under Tørlægning eller i alt Fald uden at være generet af Strøm. Af Hensyn til den stærke Strøm, der vil fremkomme i en Kanal fra Ringkøbing Fjord til Havet, vil det være nødvendigt at sikre ikke alene dens Sider, men ogsaa Bunden,“ og navnlig ud mod Havet. Altsaa, der er her en aldeles aaben og omfattende Udtalelse, der gaar ud paa, at man var nødt til straks at lukke Kanalen og aabne ved Nymindegab for saa at kunne tænke sig om, hvis man skulde ville aabne et sikkert Udløb et andet Sted. Vandbygningsvæsenets Ingeniører have været under Indtryk af to Ting: At man ved Hvide Sande vanskeligst af alt kunde skaffe et sikkert Løb, og at man havde lovet at kaste Løbet til, hvis det skulde vise sig, at det var uforsigtigt gravet, der, hvor det var gravet. Det, at Hvide Sande er det vanskeligste Sted, ligger i, at det er ud for det dybeste Sted i Ringkøbing Fjord. Saaledes er det udtalt i den store Havnekommissions Betænkning, som jeg staaer med i Haanden. Den udtaler aldeles aabent, at man maa sikre alle de Udløb, som kunne paatænkes gravede gennem Holmslands Klit, og at man særlig maa sikre det ved Hvide Sande. Hvad gør saa Trafikministeren, da han faar denne Betænkning fra Ingeniørkommissionen i Januar Maaned? Saa vidt jeg kan forstaa, gør han ingenting. Han afgav i alt Fald ikke denne Betænkning til Rigsdagen. Der kendte man den ikke paa den Tid, da Folketinget havde anden Behandling af Finanslovsforslaget for, hvor Spørgsmaalet blev rejst, jeg tror fra Socialdemokraternes Side. Det blev ivrigt debatteret, og det vilde have været en ren Velsignelse, om denne Betænkning var kommen til Stede. Saa