

har Limfjorden ogsaa andre Steder været belempret med denne, saaledes at Kanalens Tilstedeværelse allerede af denne Grund har været uden væsentlig Betydning. Men afvigte strenge Vinter gav derhos yderligere Bevis paa, at Kanalen under Isforhold ingen Rolle spiller for Skibsfarten, idet Kanalen — selv til Tider, hvor Farten gennem Renden over Løgstør Grunde kunde foregaa uden synderlige Vanskeligheder — var belagt med Is af en saadan Tykkelse, at det maatte betragtes som ugørligt for en Damper, naar den skulde bryde Vej igennem Isen, at kunne styre i den smalle Kanal, i alle Tilfælde ikke uden at Kanalens Sideskraaninger ved et saadant Forsøg vilde komme til at lide meget under Skruevandets Angreb og selve Skibet udsættes for en ikke ringe Fare. Tidligere har man ment at have Grund til at antage, at de mange Kildevæld, der findes i Kanalen, kunde hjælpe til at bortsmelte Isen paa denne, men dette har altsaa vist sig at være urigtigt.

Kun med en stadig Trafik af Dampere igennem Kanalen kan man mulig gøre Regning paa fra Begyndelsen af at holde den saa meget ren for fast Is, at Passagen kan foregaa uden Ulemper; men af alle de Rutedampere, der nu befare Limfjorden, er der kun een, nemlig „Horsens“ (tilhørende Det forenede Dampskibsselskab Selskab), der har et saa ringe Dybgaaende, at den i lastet Tilstand kan passere Kanalen. Det kan tilføjes, at „Horsens“, der er bygget i 1872 og ombygget i 1882, ikke er saa kraftig, at den vil kunne opretholde Farten paa Limfjorden, naar Isforholdene ere vanskelige. Udviklingen gaar ogsaa ganske sikkert i Retning af større Dybgaaende for Fragtdampere, og da vil det være ganske udelukket, at Kanalen kan benyttes under en Isvinter.

Af de gennem de forløbne Aar saaledes indvundne Erfaringer synes altsaa at fremgaa, at, som Forholdene have udviklet sig, har Kanalen i Virkeligheden i ingen Henseende nogen væsentlig Værdi for Sejladsen paa Limfjorden, og under Hensyn hertil samt til de forholdsvis betydelige Beløb, der aarlig medgaa til Kanalens Vedligeholdelse samt til Lønning til det ved samme ansatte Personale, jfr. ovennævnte Oversigt, nærer Ministeriet derfor ikke længere Betænkkelighed ved at foreslaa, at Kanalen fremtidig opgives som Forbindelsesvej mellem Limfjordens østre og vestre Bassin. Man maa dog i saa Tilfælde anse det for rettest, at der anlægges en Dæmning tværs over Kanalen for at forhindre

Strømmen i at underskære Kanalskraaningerne, hvorved Vejen langs Kanalen til de Staten tilhørende Græsarealer, der give en aarlig Indtægt ved Salg af Hø af ca. 180 Kr., vil blive impassabel. Den omhandlede Dæmning, der er tænkt anlagt paa det Sted, hvor den nuværende Færgforbindelse sker, altsaa omtrent midt paa Kanalens Længde, skal derhos tjene til at vedligeholde den Forbindelse mellem Arealerne nord og syd for Kanalen, som Staten har en Forpligtelse til at opretholde under hvert Aars Høhøst i et Tidsrum af 12 Uger, og til hvilken Forpligtelses Opfyldelse der aarlig har maattet anvendes ca. 500 Kr., nemlig til Vedligeholdelse af den etablerede Trækfærge samt til Lønning af en Færgemand. Opgives Kanalstrækningen som foreslaaet, og undlader man derhos, som nedenfor nærmere vil blive omtalt, at fortsætte de aarlige Opmudringsarbejder i den vestre Kanalhavn, vil endvidere den til Oprensning af Kampen og Kanalhavnene benyttede Dampmuddermaskine Nr. 1 blive overflødiggjort, hvorfor den tænkes bortsolgt, jfr. Rigsdagstidende 1912—13, Tillæg A. Sp. 679—80.

Herved vil yderligere bespares for Statskassen det Beløb af ca. 7,500 Kr., der aarlig medgaa til Lønning af Opmudringsfartøjets Fører og Maskinmester samt til Materiellets Vedligeholdelse; men det maa dog samtidig anføres, at saavel de ovennævnte to Funktionærer som Funktionærerne ved Kanalen, der — for saa vidt de ikke maatte kunne finde anden Anvendelse i Statens Tjeneste — alle tænkes afskedigede undtagen den faste Arbejdsmand ved Kanalen, indtil videre i pensionsmæssig Henseende ville falde Statskassen til Byrde.

At man derhos, som Forholdene foreligge, ikke har foretaget de større Reparationsarbejder ved den paagældende Dampmuddermaskine, hvortil der ved Finansloven for Finansaaret 1912—13 under § 2 D. I. H. 1. b. er bevilget Midler, er en Selvfølge, og det kan derfor paaregnes, at der i Tilfælde af Kanalens Nedlæggelse af det under ovennævnte Konto bevilgede Beløb vil blive bespart ca. 7,300 Kr.

Medens man saaledes mener at kunne anbefale, at Frederik den Syvendes Kanal som ovenfor udviklet spærres for Skibsfarten, vil man dog ikke kunne gaa til en Nedlæggelse af hele Kanal anlæget som saadant, til hvilket Anlæg der foruden den 4,2 km. lange Kanalstrækning endvidere hører de tvende Havne, gennem hvilke Adgangen til Kanalen er foregaaet. Af disse Havne anvendes den østre — foruden som