

Om de sidste Poster er der ikke rejst Spørgsmaal, hvorfor jeg her blot skal anføre, at Havnen staar fuldført og Løbet paabegyndt, men paa Grund af Krigsforholdene har dette Arbejde været stillet i Bero. Ved Havnen var de væsentligste Arbejder allerede fuldførte eller givne i Entreprise — og Arbejdet i Fjordgrundsløbet var gaaet i Staa —, inden de stærke Prisstigninger begyndte. Under Knapheden paa Kul er det i øvrigt bevist, at Sandpumpningen i Løbet meget vel lader sig drive ved Tørvefyring. Der er om disse 2 Afsnit af Løven kun at notere, at Havnen har vist sig hensigtsmæssig, og at saavel den som ogsaa Løbet kan betragtes som planmæssige. Men det maa antages, at Havnen allerede i nær Fremtid vil kræve Bevillinger til videre Udvikling.

Til Spørgsmaalet om Dækmolen skal jeg oplyse følgende om:

1. Arbejdets Gang,
2. Bekostningen og
3. Molens Virkemaade.

1. Arbejdets Gang.

Dækmolen er planlagt som en 700 m lang Forlængelse af den i 1907 opførte ca. 200 m lange Høfde Nr. 72 paa den nordre Limfjordstange og faar saaledes i det hele en Længde af 900 m. Der blev i 1914 bestilt Materialer til Arbejdet og Materiel til Iværksættelsen af Arbejdet, medens selve Arbejdet, der udførtes uden Entreprise, først kunde paabegyndes i Foraaret 1915. I dette første Arbejdsaar blev Høfde Nr. 72 tilpasset til at indgaa som Landende i Dækmolen, og der byggedes 100 m af Molen (samlet Længde 300 m). I 1916 fortsattes Arbejdet, og der var i August bygget ud til Længde 400 m, da en Storm, særlig usædvanlig for denne Aarstid, bortskyllede de yderste 50 m af det rammede Stillads, hyori der endnu ikke var udkastet Søstensfyld, medens den øvrige Del af Molen, 391 m, var tilstrækkeligt forsynet med Fyld om Pælene til at holde sig uskadt.

Da Rambukke og andet Maskineri ligesom nævnte Pæleværk var skyllet bort og drevet ind til Kanalens Fjordgrunde, lykkedes det ikke saa tidligt at faa det bjærget og istandsat, at man kunde fortsætte Byggearbejdet dermed i Efteraaret 1916. Mærkeligt nok var ingen Beskadigelse paa Materiellet af synderlig Betydning, og Pælene var ikke knækkede, saa at hele Skaden i Pengeværdi ikke udgjorde 10 000 Kr.

Der er siden da ikke sket nogen Skade paa de nævnte 391 m Mole, men inden Foraaret 1917, da Arbejdet skulde genoptages, var der indtraadt saa store Forhindringer paa Grund af Krigssituationen, at man opgav at bygge frem. Ikke alene begyndte da den stærke Prisstigning, som man haabede kun skulde blive foreløbig, saa at det kunde betale sig at udsætte Arbejdet, men der indtraadte en fuldstændig Mangel paa Fartøjer til at levere Molens Hovedmateriale, Søsten. Der kunde under disse Omstændigheder i 1917 kun arbejdes paa at erstatte den paaregnede Søstensfyld med Betonstøbning i saa stort Omfang som muligt, trods det, at Betonprisen paa Grund af de stigende Priser paa Cement og Arbejde blev stedse højere. Arbejdet indskrænkedes til at supplere Fyldmassen, hvor det var mest nødvendigt, og kunde af Mangel paa Ral for øvrigt heller ikke forceres yderligere.

En følelig Ulempe bliver det, at Fyld af Betonblokke er langt mere utæt end Søstensfyld, og navnlig de mindre Granitsten, der tilmed stedse har været de billigste, vil blive savnet som Bundfyld. Molen vil derfor synke stærkere ved Underskæring, end det ellers vilde ske.

I 1918 var de samme Hindringer i endnu højere Grad til Stede, men da Prisniveauet syntes uomgængeligt, og Arbejdsløshed i andre Dele af Landet voksede, har der desuagtet i 1918 været arbejdet med saa stor Styrke af Arbejdere, som der kunde samles ved Avertering, indtil det sidst paa Sommeren maatte anses for unyttigt at forcere Arbejdet paa denne Side af Vinteren. Total Mangel af Stenfiskerfartøjer og stor Knaphed paa Brændstof til Motorlokomotiv og alle andre Motorer samt begrænset Lejlighed til at samle Betonral har bevirket, at der atter i 1918 ikke har turdet begyndes paa nogen ny Strækning af Pælestillaads, da der ikke kunde skaffes Beton nok til Sikringsfyld om Pælene. Længden af Molen er derfor endnu 391 m som i August 1916 efter Stormen (er ca. 1 250 l. Fod).