

Naar Molen er fuldført, vil Havrevlens Ryg, maalt fra Molens Yderende til Høfde Nr. 59, have en Længde af ca. $1\frac{1}{4}$ km, men til Datø er dette Maal fra Moleenden endnu ca. $1\frac{3}{4}$ km. Der er ikke Grund til at vente, at denne ringe Forkortelse fra 2 til $1\frac{3}{4}$ km skulde vise stor Virkning.

Hvad angaar Dybde for Sejlads over Havrevlen, har der i de senere Aar ikke været stillet store Fordringer fra Trafikkens Side, da Krigen saa godt som fuldstændig har stoppet al anden Trafik gennem Tyborøn Kanal end Fiskerkutternes samt en Del hollandske mindre Skuder med Trælaster udgaende til Vesterhavet. Der har saaledes i disse Aar ikke været Anledning for Lodseriet til særlig at søge efter alledybeste Rende over Havrevlen, selv om Renden, som Tilfældet ofte er under en Vestenstorm, havde flyttet sig, idet den paafølgende Udstrøm fra det Højvande, som Vestenstormen har sat ind i Nissum Bredning, i Regelen har fjernet den eventuelle Tilsanding, forinden nogen efter Stormen fik Brug for at sejle ud, og de nævnte Fartøjer kræver overhovedet kun ringe Vanddybde.

Sammenholder man de sidste herfra udførte Opmaalinger af Kanalen, 1914 og 1917, saa finder man, at bedste Passagedsted i begge Tilfælde havde samme Dybde, $4\frac{1}{2}$ m. I 1914 var den øvrige Del af Revlen imidlertid gennemgaaende mindre dyb end i 1917. Dette sidste kunde udtydes som et gunstigt Resultat af, at Kanalstrømmen ved Molens Frembygning holdes mere samlet og derfor bedre bortskyller Sandet paa Revlen, men det vil være nok saa rimeligt at betragte Forholdet som en Tilfældighed og kun notere, at der i alle Tilfælde ikke haves ugunstig Erfaring om Dybden paa Havrevlen, efter at Molebygningen er begyndt.

Hvad angaar Læ, er det selvfølgelig, at en Frembygning af Høfde Nr. 72 har afskaaret en Del af den Søgang, som ellers kunde løbe ind over Havrevlens nordre Del, navnlig Søgang under nordvestlig Vind.

Det skal anføres, at der, førend Dækmolen blev begyndt, havde Bevilling til at udføre en Kystsikring Syd for Høfde Nr. 72, bestaaende af 4 Høfder — Nr. 71 til 68 —, af hvilke de to sydligste, Nr. 69 og 68 paa Tangespidsen, ret overfor de inderste Høfder paa søndre Tange (Nr. 62 og 63), var særlig nødvendige for at konsolidere Kanalmundingen. Men da Frembygningen af Nr. 72 som Dækmole maatte antages at gøre de to Høfder Nr. 71 og 70 overflødige, er kun Nr. 69 og 68 opførte, og efter alt, hvad der hidtil har kunnet skønnes, efter at Dækmolen er paabegyndt, maa det fremdeles antages, at Nr. 71 og 70 vil kunne undværes, saa at det til deres Opførelse beregnede Beløb vil blive sparet, nemlig 150 000 Kr. (med Priser 1918, altsaa 360 000 Kr.).

Dækmolen har udviklet sig saa planmæssig som muligt under de af Verdenskrigen skabte ekstraordinære Forhold, der bl. a. har tvunget til udelukkende at anvende Betonfyld. Der er ikke sket Havari af Betydning, og der er kun Anledning til at betragte Værkets Placering og Konstruktion som rigtig.

A. Poulsen.

L. Den kongelige Mønt.

38) *II. e. Værdien af de til Udmøntning m. m. anvendte Metaller.* Ved Samraad er forhandlet om forøget Udmøntning af Skillemønt.