

at knytte en anden Indsejling end den paa det saakaldte Projekt IV. angivne, navnlig saaledes, at den nordre Mole kan bevares.

Saaledes foranlediget have vi i forskellige Møder saavel her som paa Aastedet drøftet det os forelagte Spørgsmaal, og skulde vi som Resultat af disse Drøftelser herved tillade os at bemærke følgende:

Ved Udarbejdelsen af de allerede foreliggende Forslag til Udvidelse imod Vest af Esbjerg Trafikhavn er man gaaet ud fra, at man ved Anlæg af Havneværker ud imod Farvandet ikke maatte gribe forstyrrende ind i Strømforholdene og i Størrelsen af den Vandmængde, der til og fra Fanø Dyb strømmer igennem Graadyb, under Hensyn til den Betydning, som disse Forhold have for Bevarelsen af Dybderne i Graadyb og navnlig paa Barren uden for dette Dyb. Denne Betydning bør heller ikke undervurderes, men for at bevare de nævnte Forhold har man hidtil ved Projekteringen af Havneværker Vest for den nuværende Havn holdt sig indenfor den Grænse, som paa den hosfølgende Plan er angivet med en grøn punkteret Linie, der fra den nuværende nordre Moles Hoved omtrent følgende 6-Fods-Kurven gaar i Retning af Nordvest. Herved undgaar man vel at indvirke paa Strømforholdene og paa Størrelsen af den Vandmængde, der strømmer gennem Graadyb, men da det dybe Farvand fjerner sig mere og mere fra Land, jo længere man gaar imod Vest, vil man paa den anden Side under disse Forhold ikke kunne anbringe Indsejlingen til Havnen ret langt fra den nuværende Havns Munding uden tillige at maatte udgrave en Rende over Flakket fra det dybe Farvand ind til Havnemundingen med en Udgravningsdybde af indtil 18 Fod under Flakkets Overflade. Jo længere man gaar Vest paa med Havnemundingen, desto længere bliver denne Rende, som foruden at lide af væsentlige Ulemper ved Besejlingen tillige i høj Grad vil blive udsat for Tilslikning og Tilsanding, da den kommer til at gaa paa skraas af Hovedstrømretningerne. Dertil kommer, at Besejlingen af den langstrakte, forholdsvis smalle Havn vil blive meget vanskelig om ikke umulig, da Munden maa lægges i den mod Farvandet vendende lange Side af Havnen, og der saaledes ved Indsejlingen ikke bliver Plads for Skibene til at løbe Farten af. Endvidere vil et hensigtsmæssigt og nutidssvarende Spor anlæg ikke kunne tilvejebringes, naar Havnens

Begrænsning holdes inden for 6-Fods-Kurven.

De her anførte Grunde bevirke, at en vestlig beliggende Indsejling til en Trafikhavn, der skal anlægges mellem de nuværende Havneanlæg og den vedtagne nye Fiskerihavn, derfor kun vil kunne tilvejebringes, naar den mod Farvandet vendende Side af Havnen rykkes længere ud imod dette, hvilket formentlig ogsaa vil kunne tillades. Den skadelige Indflydelse paa Størrelsen af Vandføringen, som en saadan Udrykning og den med denne forbundne Indsnævring af Farvandet vilde faa, vil nemlig kunne ophæves ved en Uddybning i et saadant Omfang, at Tværprofilen paa ethvert Sted faar samme Areal ved dagligt Højvande, som det vilde have, saafremt man vedblev at holde Havneværkerne inden for den ovenfor nævnte grønne Grænselinie, og bliver Udrykningen holdt indenfor rimelige Grænser, vil den heller ikke kunne faa nogen kendelig Indflydelse paa Strømforholdene, medens den i tilsvarende Maal baade vil formindske Afstanden mellem Havnemundingen og det dybe Farvand, og indenfor Havnemundingen skaffe bedre Plads til Manøvrering for indgaaende Skibe, ligesom der derved i det hele bliver bedre Betingelser for et Havneanlæg af passende Størrelse. Det skal dog her bemærkes, at Havnen, naar Munden lægges i dens imod Farvandet vendende Side, ikke vil blive saa rolig, som naar Munden lægges som i Projekt IV., idet den til Dels vil blive udsat for den Sø, der under Storme fra Vest til Nordvest kan rejse sig over en Vandflade fra 1 til 2 Mils Udstrækning.

Et Forslag til Anlæg af en vestlig Trafikhavn under de ovenfor nævnte Forudsætninger er vist med røde Linier paa den hosfølgende Plan. Idet Havnens Ydermole udgaar fra den nuværende Fiskerihavns nordre Mole, er ikke alene den ældre nordre Mole men ogsaa det nuværende Fiskerihavnebassin med tilhørende Forhavn og Indsejling til denne bevarede. Som det vil ses, er endvidere Trafikhavnens ydre Begrænsning rykket indtil ca. 550 Fod udenfor den som Grænse for Havneværkerne tidligere benyttede grønne Linie, og desuden er det hele Anlæg, dels for at man kan faa saa bekvemme Sporforbindelser som muligt med alle Kajer, dels for at der kan blive en tilstrækkelig stor Havneplads imellem det nye Havnebassin og den nuværende Fiskerihavn, rykket saa langt i nordvestlig Retning, at det kommer til at gribe ind i den vedtagne