

## Bilag VIII.

### Til Regering og Rigsdag.

I Anledning af det under 17. December f. A. i Rigsdagen forelagte Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster tillader undertegnede Bestyrelse for den gensidige Søassuranceforening „Ærø“ sig herved paa nævnte Forenings Vegne at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at der til Hjælp for Sejlskibsfarten gennem det af Anlægget berørte Farvand maa blive opført en Bølgebryder og stationeret 2 Slæbedampere.

Til Begrundelse heraf skal man tillade sig at fremsætte følgende:

At et Anlæg som det foreslaaede vil virke i høj Grad generende for Sejlskibsfarten, navnlig den Del deraf, som foregaar med mindre Skibe, behøver formentlig ingen nærmere Paavisning, idet et Blik paa Kortet over Farvandet viser, at der paa Vestsiden af Broen ikke vil findes noget Sted, hvor mindre Sejlskibe ville kunne finde Læ, naar de med nordvestlig Vind søge Øst efter og nødes til at stoppe op, fordi Broen ikke er aaben. Men selv om Broen er aaben, ville saadanne Skibe være meget ilde stødte, idet den delvise Lukning af Farvandet, som foraarsages af Broen, absolut maa faa meget væsentlig Indflydelse paa Strømforholdene og meget ofte — eller rettere altid — vil have til Følge, at et Sejlskib ikke ved egen Hjælp vil være i Stand til at komme igennem den snævre Passage selv med gunstig Vind; under Krydsning vil det være aldeles umuligt.

Som Forholdene nu ere, er Farvandet passabelt baade ved Dag og ved Nat, da det er vel afmærket og belyst; men heri vil Fuldførelsen af det paatænkte Anlæg foraarsage en fuldstændig Omvæltning. Selv om nu Samfundets Interesse i Trafikforholdenes Forbedring maatte være saa stor, at den berettiger til i nogen Maade at tilsidesætte Hensynet til den private Skibsfarts Tarv, ser man dog ikke rettere, end at det ogsaa maa ligge i Samfundets velforstaede Interesse at lægge Skibsfartens Udøvere de mindst mulige Hindringer i Vejen.

Man maa jo nemlig her lægge Mærke til, at den foreslaaede Bro er beliggende saaledes, at Farvandet Vest for maa betragtes som fuldstændig aaben Sø, og vi kende intet Broanlæg, der er opført under lignende Forhold, idet Farvandene her jo ere fuldstændig aabent Gennemsejlingsfarvand og ved Anlægget helt vil miste Karakter som saadant.

Ad forskellige Veje vil der paaføres Sejlskibsfarten Tab ved det foreslaaede Anlæg. Dels ville nemlig de vanskelige Strømforhold medføre Fare for Sammenstød med Bropillerne og derved for Havarier, som vilde undgaas uden Bro, dels vil Broen foraarsage for Skibene ufrivillige Ophold — atter for Skibsfarten pekuniære Tab. Hvad nu det sidste Tab angaar, maa man tage Sigte paa at gøre dette saa lille som muligt, og dette kan kun ske derved, at Broen til enhver Tid holdes aaben, naar undtages netop i de korte Tidsrum, da Toget føres over. Om nogen anden Brug af Broen end til Jernbanetrafik bør der derfor ikke kunne blive Tale. Men selv da vil der foraarsages Tidstab, idet det vil være næsten umuligt ved Nattetid at gennemsejle Broen, naar Forholdene ikke ere overordentlig gunstige. Skibe ville derfor ofte blive nødsagede til at stoppe op og afvente Dagens Komme. Og dette lader sig ikke gøre, medmindre der skabes kunstigt Læ for mindre Skibe mod Vind og Sø fra Nordvest, f. Eks. i Form af en Bølgebryder, der i en Længde af ca. 1 Sømil strækker sig ud fra Dyrefods Flaks nordlige Side i omtrent nordøstlig Retning. Uden en saadan Dækning ville Smaaskibe ikke kunne ankre, naar de nødes til at stoppe op — enten paa Grund af Mørke, Broens Lukning eller vanskelige Vejrforhold.