

6.

København, den 23. Januar 1918.

Til Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om forskellige Statsbaneanlæg.

Det staar selvfølgelig ganske klart for enhver Skibsfører, at en Højbro, hvorunder Skibene kan sejle, i mange Retninger frembyder bedre Betingelser for Sejladsen end en lav Bro, hvor Gennemsejlingen ikke altid er fri, men vi Skibsførere kan og vil dog ikke lægge Skjul paa, at ogsaa en Højbro under visse Forhold vil lægge Hindringer i Vejen for Besejlingen af Storstrømmen, Hindringer, som vel neppe nogen Brokonstruktion kan raade Bod paa, men som kun kan afværges ved Anlægget af en Tunnel.

Kommer saaledes et Skib ned i Farvandet med Storm af VNV og stærk medgaaende Strøm og ikke paa Grund af usigtbart Vejr kan eller tør forsøge at sejle under Broen, da er et Skib under saadanne Forhold meget uheldigt stillet. Krydse tilbage vestefter eller holde gaaende og afvente Opklaring i Vejret kan det ikke, Læmole eller Bugserbaad er der ingen af, og det har saaledes ingen anden Udvej end ankre op i Farvandet, hvilket særlig for et mindre Skib er forbundet med den allerstørste Risiko og i de fleste Tilfælde vil ende med, at Kæderne springer, og Skibet driver ned paa Broen, og Mandskab og Skib vil da være i den største Fare.

Under Krydsning vil Broen ogsaa lægge store Hindringer i Vejen for Sejladsen, da det med Strømmen imod ikke vil kunne lade sig gøre at krydse igennem Gennemsejlingsaabningerne, og selv med Strømmen vil det for de fleste Skibe falde vanskeligt og i begge Tilfælde være forbundet med betydelig Risiko.

Henset til den Risiko, som Broen saaledes vil frembyde for Skib og Liv, vilde jeg finde det betimeligt, ja paakrævet, at der, hvis en Højbro bliver vedtaget, da til Loven herom blev knyttet den samme Bestemmelse angaaende Statsbanernes Erstatningspligt, som indeholdtes i § 4 i det i Rigsdagssamlingen 1909—10 fremsatte Lovforslag Nr. 59.

Jeg tror at turde sige, at der med Anlægget af en Højbro i høj Grad vil blive Brug for en Læmole Vest for Broen og ligeledes for en Bugserbaad til at slæbe Skibene igennem Broen med Modvind.

Angaaende Isforholdene i Storstrømmen har jeg liggende for mig en Udtalelse, der støtter sig til ældre lokalkendte Søfolks Erfaringer og lyder saaledes:

„Som udtalt i Bemærkningen til Lovforslaget fra 1909 angaaende Storstrømsbroen er det især med Vinde fra NNV til NV, at Isgangen kan være stærk.

Isen er oftest meget lidt brudt, den kommer i svære Flager paa Størrelse af til $\frac{1}{4}$ Mil, en Vinter først i Halvfemserne bundsatte den paa 12 Fod Vand og opskruede over 40 Fod høje Isbjerge, ofte har der været Skruringer paa 20—30 Fod. Det maa jo staa klart for alle, at Bropiller og Dæmninger, der yderlig vil indsnævre Farvandet, vil forøge Isskruringen i samme Forhold.