

Bilag 7.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Svendborg, i Januar 1924.

Naar Skibsfarten nu staar overfor Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse over Lille Bælt, da skal det paapeges, at det Standpunkt, som Skibsfarten maa indtage til den Slags Anlæg over Gennemsejlingsfarvande, er, at disse Anlæg bør ske ved en Tunnel, saafremt dette er praktisk muligt, hvis ikke, da ved en Højbro med en Gennemsejling, der tillader alle Skibe, som almindelig afbenytter det paa-gældende Farvand, at passere. Da Storstrømsbroen i sin Tid var paa Tale, maatte man absolut holde paa en Tunnel, og man kunde gøre det, fordi Vanddybde og Bundforhold var noget nær ideelle til Anlæg af en Rørtunnel.

Det kan neppe forundre, at Skibsfarten indtager et saadant Standpunkt; thi enhver Hindring for den, som lægges over vore Gennemsejlingsfarvande i Form af en Bro, er og bliver en Krænkelse af den Ret til den frie Sejlads, som den har haft fra Arilds Tid, og det kan samtidig blive et Baand paa Skibsfartens Udvikling, der kan virke mere snærende i Fremtiden, end man nu er i Stand til at se.

Skibsfarten er det eneste Erhverv i Landet, som føler sine Interesser truet ved Broanlæg over et Farvand, og den har derfor en moralsk Ret til at fordre af Staten, at de Hindringer, som et Broanlæg nu en Gang mere eller mindre vil blive, gøres saa lidt følelige som muligt.

Hvis dette forsømmes for at spare nogle Udgifter, da er det jo klart, at det bliver Skibsfarten, der i det lange Løb ved Tidsspilde og en forøget Risiko, maaske ved længere Sejlads, alene kommer til at betale disse Besparelser.

Dette er ikke retfærdigt eller forsvarligt overfor dette Erhverv.

Desværre maa man antage, ogsaa efter Bemærkningerne til Lovforslaget, at Udsigterne til at faa en Tunnel ikke er lyse, og at det derfor bliver Projektet om en Højbro, man maa vie sin Opmærksomhed.

Højbroen er selvfølgelig det næstbedste for Skibsfarten — og at der fra Statsbanerne skulde blive fremsat Ønske om en lav Bro over Lille Bælt, har man da heller ikke befrygtet, dertil skræmmer Sporene fra Storstrømsbroen sikkert for meget.

I øvrigt er det interessant at bemærke, at de Indvendinger, Dansk Sejlskibsrederi-Forening hævdede mod en lav Bro over Storstrømmen, nu gøres gældende i Bemærkningerne til Lovforslaget overfor en lav Bro over Lille Bælt.

Skønt man selvfølgelig anerkender den gode Mening overfor Skibsfarten, der i og for sig ligger i Forslaget om en Højbro, saa mener Foreningen dog ikke, at en Højbro som den foreslaaede imødekommer de Krav, Sejlskibsfarten med Rette kan stille til den frie Sejlads gennem Lille Bælt.

De Krav, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening derfor yderligere maa stille, er:

1. En større Gennemsejlingshøjde og — om muligt — en større Spændvidde i Gennemsejlingsfaget.
2. Bugserhjælp til Hjælp for Sejlskibene.
3. En Tilføjelse til Loven, som i Lovforslag Nr. 59 (1909—10) angaaende Storstrømsbroen, fremsat i Folketinget den 9. Marts 1910, saalydende:

„Statsbanerne hæfte for Skade paa Skib og Ladning, foraarsaget ved Paasejling af Broen, medmindre det gøres antageligt, at Paasejlingen er foranlediget ved mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken Skibets Reder eller Mandskab bærer Ansvar.“