

ere naaede til et meget smukt Resultat, er vi dog ikke altid i Stand til ved dem at overvinde Ishindringerne, og Driften er kostbarere, langsommere og vanskeligere end ved en fast Forbindelse. Selve det at søge at knytte vore splittede Landsdele sammen, er vel ogsaa i og for sig en Tanke, forekommer det mig, som kun kan anbefale sig. Af de Indvendinger, der kunne fremføres mod en Bro, maa vel først og fremmest nævnes Anlæggets Dyrhed; en Sum, der løber op i saa mange Millioner, er en stor Mundfuld efter vore Midler. Der er ogsaa dem, som have haft Betænkeligheder med Hensyn til en saadan Bros Soliditet, men jeg antager dog, at den moderne Ingeniørkunst vil være i Stand til at yde fuldstændig Betyggelse i denne Retning. Den vigtigste Indvending synes mig at være den, som kan hentes fra Forholdene under Krigstilstand. Det vil kunne hænde, hvis vi komme i Krig, at Fjenden vil kunne bryde denne Bro af, og det vil ogsaa kunne hænde, at vi se os i den Nødvendighed selv at bryde den af for at forhindre Fjenden i at faa en alt for let Adgang til Fyn. Det kan ikke nægtes, at vi ved en fast Forbindelse til en vis Grad give Afkald paa det Værn, der ligger i Vandbæltet. Den Sølvstrib, der, som Shakespeare siger, skærmer England, har ogsaa hidtil for Danmark været et Værn. Saaledes som Tingene stille sig nu, er det dog et Spørgsmaal, om dette Værn ikke allerede nu er saa svækket, at der ikke opgives noget væsentligt ved at gøre Fyn landfast. Bæltet mellem Jylland og Fyn har ingen Betydning undtagen mod en Fjende, over for hvem vi kunne regne at være ubetinget Herrer til Søs, thi kunne vi ikke det, taber Bæltet sin Værdi for Forsvaret. Men hvorledes man nu end vil se paa den Ting, synes det dog, at disse forskellige Betragtninger maa lede til at overveje det Spørgsmaal, om ikke den faste Forbindelse hensigtsmæssigere lod sig tilvejebringe ved en Tunnel under Bæltet. Jeg har forsøgt ved Henvendelse til forskellige teknisk kyndige Mænd at faa nogen Vejledning om, hvad et saadant Anlæg kunde antages at ville koste, men jeg har ikke faaet nogen Oplysning, som der med Tilforlædelighed kan bygges paa. Mit umiddelbare Indtryk er dog det, at en Tunnel vil blive meget dyrere end en Bro. Hvis dette ikke er Tilfældet, hvis det skulde vise sig ved en nærmere Undersøgelse, at Forskellen ikke er alt for stor, vil der være al Grund til at tage under Overvejelse, om

man ikke hellere bør gaa under Bæltet end over Bæltet. Dette er en Sag, som det kommende Udvalg ogsaa bør beskæftige sig med, og hvis Tanken ikke paa Forhaand viser sig finansielt ganske uigennemførlig, kunde der maaske være Grund til at indbyde til Konkurrence om Anlæg af en Tunnel, jævnsides med Konkurrencen om en Bro. — Med Hensyn til selve denne Konkurrence vil jeg dernæst tilføje nogle Bemærkninger. Det er mig ikke ganske klart efter Anmærkningerne til Lovforslaget, hvorledes Regeringen egentlig har tænkt sig Konkurrencen ordnet, hvad den egentlig skal gaa ud paa. Det synes nærmest at være Tanken, at man vil indbyde forskellige Ingeniører til at indgive deres Planer ledsagede af Overslag, og at man derefter vil overlade til Statsbanerne selv at bygge Broen i Overensstemmelse med den Plan, som maatte blive foretrukket. Jeg skønner ikke, at denne Vej vil være fremkommelig. Det drejer sig ikke her om noget saadant, som naar man indbyder til Konkurrence om Planer til en Bygning, en Banegaard eller lignende. Det, man der vil have frem, er Ideen, Tanken, medens selve Udførelsen ikke i og for sig er vanskelig, den er der mange, der kunne paatage sig. Men det, som her er det vanskelige, er ikke Fremskaffelsen af en Ide, en Plan, men netop Udførelsen. Naar man har skaffet sig en Tegning til et Hus, kan saa at sige enhver Murermester paatage sig at mure Huset op. Men der er meget faa Firmaer Verden over, som kunne paatage sig at bygge en Bro som denne. Grunden hertil er ikke blot, at der kræves stor Erfaring, og at det er forholdsvis faa Firmaer, som sidde inde med tilstrækkeligt Kendskab og Øvelse i den Slags Ting — men først og fremmest, at der er saa overordentlig stor Risiko forbundet med et saadant Arbejde. Det nytter ikke, at man til Statsbanernes Ingeniører afleverer Tegninger med Overslag og siger: Værsgo', byg nu væk! Thi hvis det viser sig, at Broen ikke kan bygges for det beregnede, men kommer til at koste en halv eller hel Gang mere, maa Statskassen simpelthen betale det. Det drejer sig om et Arbejde under overordentlig vanskelige Forhold, i en Dybde af 100 Fod, under 3 Atmosfærers Tryk, midt i en rivende Strøm; der er mange Chancer for, at et eller andet kan mislykkes, og Foretagendet kan blive en kostbar Ting at indlade sig paa. Derfor ser jeg ikke rettere, end at Konkurrencens Formaal maa være at fremkalde Tilbud fra virkelig kom-