

39.

Tunnel under Store Bælt og Bæltforbindelserne.

Af H. Ohrt.

Den strænge Vinter i 1892—93 medførte ved sine Ishindringer i Kattegattet og i Bælterne saa store Tab baade for de Handlende og for Producenterne, navnlig af saadanne Varer, der ikke kunne taale lang Lagring (Smør f. Eks.), at der i den Anledning blev sammenkaldt til et Møde her i Byen af Landets og Byens mest fremragende Mænd.

Paa dette Møde udtaltes Ønsket om, at Regeringen, for at hindre en Gentagelse af det passerede, skulde anskaffe kraftige Isbrydere, som kunde assistere Dampskibe op gennem Sundet og gennem Kattegattet til aabent Vand i Skagerak, saaledes at der derved kunde vedligeholdes en regelmæssig Trafik paa England under alle Isforhold.

Da en saadan Isbrydertanke endnu spøger i enkelte Hjerner og derved muligvis kunde skade Anlægget af en Tunnel under Store Bælt, som jeg ved nærværende Artikel gør mig til Talsmand for, saa vil jeg tillade mig at fremsætte nogle Indvendinger mod Isbryderne.

Disse Indvendinger ere dog ikke alle af mig selv, men de fleste bleve i 1893 — efter oven omtalte Møde — fremsatte af en af vore største, dygtigste og mest berejste Skibsredere. Se, „En Henstilling til Overvejelse“, Marts 1893.

Han sagde:

„Issejlads er Chancesejlads, dette turde være almindelig bekendt og indrømmet; men lige saa ubestrideligt er det, at Skibets Form, Styrke og Hestekraft samt Førerens Mod og Dygtighed spiller en overvejende Rolle, og lige saa ubestrideligt er det endvidere, at der gives Isforhold, som menneskelig Magt ikke er i Stand til at besejre.

Man udsætter sig altsaa for, at, naar man har anskaffet 3—4 Isbrydere til flere Millioner Kroner og muligvis haft dem liggende ørkesløse i 4—5 Aar, fordi der ikke har været Brug for dem, men med store daglige Udgifter til Rentetab, Pasning og Vedligeholdelse, saa kommer der i det 5te eller 6te Aar saadanne Isforhold, at de Intet kunne udrette i det tilsigtede Øjemed, fordi Isen enten er saa stærk i Kattegattet, at de ikke selv kunne komme frem, eller den skruer saa stærkt, at de dem med meget kostbare Ladninger følgende Dampere af almindelig Konstruktion ikke kunne taale Trykket, men gaa til Bunds.

Kommer en saadan Skruning paa om Natten — og man vil i de fleste Tilfælde være mindst 2 Nætter i Isen — saa nytter det kun lidt, at der er en Isbryder i Følge med Lastdamperen, især dersom Isbryderen samtidig skal betjene flere Lastdampere. Der hører ikke mange Øjeblikke til, for at Isen skal skrue en Damper i Sænk.

Overhovedet har man saa godt som ingen Erfaring for, hvad en Isbryder formaar med Hensyn til at hjælpe en Kammerat i Isbesæt, navnlig under Forhold, hvor ned muligvis har ondt nok ved at bjærge sig selv.“