

De fleste af os have sandsynligvis set, hvor overordentlig hurtig en bruddt Vaage, endogsaa under gunstige Forhold, kan lukke sig og blive ufremkommelig, efter at et Skib er passeret; og Skibsrederen nærede derfor den allerstørste Mistillid til, at Isbryderen som Regel vilde kunne præstere det, som man da syntes at vente sig af den i Retning af, at bane Vej for andre Skibe paa en saa lang Tur.

Naar Tjenesten: København—Helsingør—Skagerak skal passes forsvarligt, saa kan man vist neppe klare sig med 3 Brydere; thi man maa erindre, at Rejsen gennem Kattegattet, hvor man paa Grund af de lange Nætters Mørke, og den under slige Forhold saa overordentlig ofte herskende Taage, der i lange Tider forhindrer ethvert Arbejde (man huske, at „Bryderen“ har været indtil 26 Timer under Vejs fra Malmø til København), især naar 2 eller flere Skibe skulle arbejde sammen, at Rejsen saa ikke kan paaregnes gjort i mindre end 3 à 4 Døgn.

I ethvert Fald maa den Bryder, der er kommen igennem syd fra, enten i Frederikshavn, i Skagens Havn eller muligvis endogsaa i aaben Sø afvente den fra England returnerende Smørdamper, for atter at eskortere denne til København. Det vil derfor blive nødvendigt, at holde tre Isbrydere i regelmæssig Fart; og til en saa farlig Tjeneste kan man ikke nøjes med mindre end een i Reserve.

Det vil altsaa ses, at Isbrydersagen er et vanskeligt, kostbart og, hvad der er det værste, meget tvivlsomt Foretagende.

Fra Statens Side er der en Omstændighed endnu, som kommer i Betragtning, den nemlig, at Foranstaltningen udelukkende vil være til Fordel for Sjælland og Smaaøerne, medens Fyen og Jylland ikke have den ringeste Interesse deri, eller Fordel deraf, og derfor nok kunde blive misfornøjede, saafremt Udgiften blev paabyrdet Statskassen uden Særbidrag fra Sjælland.

Hele Isbrydertanken opstod vistnok af den gode Nytte, som Bryderne gjorde i den forudgaaende Vinter baade i Sundet og i Store Bælt, og fremkaldte Troen paa den Art Skibes Uovervindelig.

Men dette turde dog være en Illusion.

Vil man paa Sjælland være sikker paa, under de strengeste Isvintre og under alle Forhold, at have en uhindret Forbindelse med England (via Esbjerg), saa er der kun en Vej at gaa, nemlig at bygge en

### Tunnel under Store Bælt

mellem Halskov og Knudshoved. (Se Fig. 1). Afstanden mellem disse Punkter, maalt i lige Linie, og Tunnelen kan være retliniet helt igennem, er fra Kyst til Kyst  $17\frac{1}{2}$  Km. Hertil komme Stykkerne i Land, inden man kan gaa over til aaben Indskæring, paa ca. 1 Km., saa at hele Tunnelens Længde bliver ca.  $18\frac{1}{2}$  Km. Nu er det saa heldigt, at Sprogø netop ligger lige i Midten af Bæltet, idet der mod Øst til Sjælland er  $7\frac{3}{4}$  Km. og mod Vest til Fyen  $8\frac{1}{2}$  Km., medens Øen selv i Tunnelretningen er  $1\frac{1}{4}$  Km. lang.

Naturforholdene stille sig altsaa saa heldige som vel muligt, saa heldige, som om de vare lavede med en Tunnel for Øje. Ved paa Sprogø at føre en Skakt ned og derfra gaa ud med Tunnelarbejdet til begge Sider, faar man 4 Arbejdssteder og kan derved forkorte Byggetiden til det halve.

Paa Sjælland bliver den aabne Indskæring  $3\frac{1}{2}$  Km. lang. Den begynder som Tangent til den sjællandske Banes 1,600 Meters Bue sydvest for Gaarden Svendstrup,  $3\frac{1}{2}$  Km. Øst for Korsør. Paa de første  $2\frac{3}{4}$  Km. falder den 1,200 og har derefter et horizontalt Stykke paa  $\frac{3}{4}$  Km. indtil Tunnelportalen ved Km.  $20\frac{1}{2}$ , maalt fra Nyborg Station.

Tunnelportalen paa Fyn ligger ved Km. 2 fra Nyborg Station, tæt Vest for Jernbanen og Landevejen til Knudshoved, der begge forblive uberørte, da de ligger ovenover Tunnelen.

Rampen har her en Stigning af 1:100. Denne Stigning fortsættes, indtil man  $\frac{3}{4}$  Km. fra Nyborg Station har dennes Planumshøjde og kan fortsætte horisontalt til denne Station, hvortil man kommer ind gennem en 600 Meters Kurve, den eneste, der findes paa hele den 24 Km. lange Strækning.

Det medfølgende Længdeprofil (se Fig. 2) er optegnet efter de detaillerede