

Søkort, og der kan ikke tillægges det den Nøjagtighed, som maa stilles til de endelige Forarbejder for et saadant Anlæg.

Disse maa udføres af Regeringen og ikke alene omfatte meget detaillerede Dybdeundersøgelser, men ogsaa meget indgaaende og talrige Boringer i Bunden. Det er jo den, man skal igennem, og dens Beskaffenhed spiller en overordentlig væsentlig Rolle ved Detailudarbejdelsen af Projektet og ved Bekostningsoverslaget.

Efter Søkortene har man den største Dybde, 31 Favne (ca. 60 Meter), omtrent midt i Øster Renden.

For at komme under denne, maa man fra den sjællandske Tunnelportal falde nedad med 1:60, eller 16,7 pro mille.

Dette har dog mindre at sige, dels fordi Togdriften gennem Tunnelen selvfølgelig bliver elektrisk, og dels fordi baade denne og langt stejlere Stigninger erfaringsmæssig benyttes og med Lethed overvindes paa Udlandets Baner. Saaledes stiger Sct. Gotthard Banen 1:37½ eller 26,6 pro mille og drives dog med Damplokomotiver. Ved den for nylig aabnede Simplon Bane er Stigningen 1:40 eller 25 pro mille. For øvrigt kan man ved en Forlængelse af Tunnelen med ½ Km. forbedre Stigningen til 1:70 = 14,3 pro mille.

Af Hensyn til Sikkerheden mod Indtrængen af Vand og mod eventuel Ødelæggelse ved Dynamitsprængninger ude fra, har jeg lagt Tunnelbunden ca. 20 Meter under Havbunden. Om dette er for meget eller for lidt, det maa de endelige Undersøgelser afgøre. Nærværende fremkommer ikke og kan paa Grund af Forholdene ikke fremtræde som andet end som et løst Projekt og som en Spore til Eftertanke og til mulig Optagelse af Planen, saa meget mere, som der er Rimelighed for, at der i indeværende Rigsdagssamling vil søges Bemyndigelse for Trafikministeren til at lade de nøjagtige Forarbejder og Projekter udføre.

Det kan og skal altsaa ikke her afgøres om Tunnelen, der selvfølgelig skal være dobbeltsporet, skal have begge sine Spor i eet muret Rør, eller om den skal bygges med 2 Rør, et til hvert Spor. Det første er noget billigere og giver nogen større Højde, hvilket kan have sin Interesse saavel overfor Luftmodstanden og Ventilationen som overfor Gennemførelsen af større Krigsmateriel (Torpedobaade) o. a. l.; men 2. Rør lette selve Bygningen og have andre Fordele.

Tunnelen — hermed menes hele Banestrækningen fra Svenstrup til Nyborg Station — er forudsat drevet elektrisk. Og Elektricitet vil man i alt Fald have Brug for til Tunnelens Belysning, Ventilation, Vandlænsning m. m. Men skulde man, selv kun midlertidigt, ville bruge Dampdrift, saa maa man være forberedt paa at skaffe Ventilation. Vel har man ikke her, saaledes som ved Sct. Gotthard og ved Simplon den store Varme at kæmpe imod, tværtimod, her vil snarere være koldt, idet Temperaturen vist vil holde sig konstant paa ca. 7° Celsius hele Aaret rundt; men Strækningen er dog for lang til, at Luften skulde kunne holde sig tilstrækkelig frisk ved Dampdrift.

I 1905—06 gik alle Færgerne mellem Korsør og Nyborg over med et dagligt Middeltal af 23,2 Enkelture DB*). I 1906—07 med 25,5 Ture. Naar Tunnelen blev bygget, saa vilde Togenes Tal selvfølgelig vokse. Og selv om man forudsætter en Kørehastighed af kun en Km. i Minuttet, saa vilde man dog ofte have 2 Tog samtidig i Tunnelen i hver Retning, altsaa 4 Tog, hvis Damplokomotiver hurtigt vilde forpeste Luften, som derfor alene af den Grund maatte fornyes. En saadan Fornyelse maatte formentlig bedst ske gennem Skakten paa Sprogø. Ved elektrisk Drift kunde Udgiften til Ventilation spares.

Af Hensyn til Tjenestens Sikring og af Hensyn til selve Sprogø maatte der i Tunnelen under Øen lægges Undvigespore for begge Hovedsporene og altsaa ogsaa foretages de fornødne Udvidelser af Tunnelen paa en Strækning af ca. ½ klm.

Om Tunnelen skal befæstes eller ikke, det er et Spørgsmaal, hvis Besvarelse ikke henhører her.

Skulde den befæstes, saa maatte der vel lægges et Batteri ved Højklint (16 Meter høj) paa Sjælland, et større do. paa Sprogø og et paa Fyn ved Tunnelportalen der. I ethvert Fald maatte et Stykke af Tunnelen ved enhver af Portalerne samt under Sprogø være forsynet med flere Sprængsikringer, hvoraf man hvert Sted kunde

*) Ved DB henvises her og senere til Statsbanernes Driftsberetning.