

Bilag til Bet. o. Lovf. om nye Jernbaneanlæg m. v.

Men allerede dette, at skaffe fast Arbejde til 1500 Mand gennem flere Aar, det er et Moment, som man ikke bør se bort fra i disse arbejdsløse Tider.

Man maa endvidere erindre, at da alt Arbejdet inde i en Tunnel ikke paa-virkes af Dag og Nat, eller af Frost og Tø, saa kan og skal det fortsættes uafbrudt gennem alle Døgnet 24 Timer med 3 Skiftehold à 8 Timer. Og alle disse Dagløns-penge blive ligeledes her i Landet.

Det er en Selvfølge, at der baade ved Halskov, ved Knudshoved og paa Sprogø maa opføres interimistiske Boliger, saavel for Arbejderne som for Formænd Maskinister, Ingeniører og Læger.

Den til Anlægget fornødne interimistiske Maskinkraft skal producere Luft til Ventilationen og Elektricitet til Lys, den skal transportere de løsgravede Jordmasser ud af og Afstivningstømmer samt Mursten ind i Tunnelen. Ogsaa Arbejderne skulle køres ind i og ud af Tunnelen, naar Stollefronterne rykke længere frem. Desuden ville de fornødne Værksteder ogsaa behøve en Del Kraft. Hertil maa paaregnes 500 à 600 HK paa Sjælland, ligesaa mange paa Fyn samt 800 à 1000 HK paa Sprogø.

Ved Simplon-Tunnelen havde man i alt 3000 Hestes Kraft til Disposition; men her skulde man ogsaa drive meget kraftige Ventilatorer samt Stenboremaskinerne.

Alle disse Anlæg kunne dog som sagt være midlertidige.

Overfor en Angivelse af, hvilken Tid der vil medgaa til det hele Anlæg, staa man fuldstændig værgeløs, forinden Forarbejderne foreligge.

Sct. Gotthard-Tunnelen, der var 15 klm. lang, tog $7\frac{1}{2}$ Aar, Simplon-Tunnelen, der var ca. 20 klm. lang, tog 7 Aar; men begge disse Tunneler skulde hugges gennem den faste Klippe og havde hver kun 2 Angrebepunkter, medens Store Belt-Tunnelen skal gennem Jordarter, der formentlig kunne graves ud, og tilmed kan den faa 4 Angrebepunkter. Man burde altsaa kunne komme igennem paa $3\frac{1}{2}$ à 4 Aar, saafremt ingen særlige Vanskeligheder støde til. Men af Hensyn til disse, og af Hensyn til den i et lille Land som Danmark mulige Skorten paa Arbejdskraft og fornødne Materialier, bør der sættes 4 à 5 Aar.

Om den til hele Anlægget fornødne Kapital er det uhyre vanskeligt at udtale sig. Vi have jo intet Precedens her til Lands at støtte os til, og Priserne for de udenlandske Tunneler variere efter de forskellige Forhold og Lande saa overordentlig meget, at man heller ikke her faar nogen Norm for et kalkulatorisk Overslag.

Og tilmed støder man jo igen her paa Mangelen af Forarbejderne. At anlægge Sct. Gotthard og Simplon som Maalestok vilde jo være temmelig urimeligt. Tages Middeltallet af Bekostningen ved Anlægget af 30 tyske Tunneler, der rigtignok ere sprængte gennem Klipper og derefter udmurede, faas 930 Kr. pr. løbende Meter, som for Sikkerheds og for Nemheds Skyld her sættes til 1,000 Kr. pr. løbende Meter. Dette giver 18 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. for selve Tunnelen. I Land bliver der at bygge:

- a) en Station ved Svendstrup, hvor de rejsende til og fra Korsør og Kielerdamperne kunne slutte til eller gaa fra
- b) en $3\frac{1}{2}$ klm. lang Jernbane paa Sjælland,
- c) en 2 klm. lang do. paa Fyen,
- d) Udvidelser og Omlægninger af Spor paa Nyborg Station,
- e) en Nedgangsskakt paa Sprogø og
- f) elektriske Anlæg.

Sættes disse Arbejder, samt Kurstab og den langt vigtigere Post: „uforudsee-lige og tilfældige Udgifter“ til $6\frac{1}{2}$ Mill. Kroner, saa ses den fornødne Kapital at være i alt ca. 25 Mill. Kroner, hvoraf den allervæsentligste Del forbliver her i Landet, hvad ikke for ofte kan fremhæves.

Da vi her i Landet hverken have Ingeniører eller Entreprenører, der ere kendte med Tunnelanlæg, saa maa man, for at faa en paalidelig Dom over Anlægs-udgiften, gaa til Udlandet; dog ikke til England, da man der som Norm vil anlægge engelske Tunnelpriser, og disse ere alle betydeligt højere end de tyske og schweiziske. En paalidelig Dom kan først fældes, efter at Forarbejderne ere foretagne.

Under Forudsætning af, at de 25 Mill. Kr. ville kunne dække samtlige Anlægsudgifter, skal der gøres en Sammenligning mellem de aarlige Udgifter ved den nuværende Færgeforbindelse og ved Tunnelforbindelsen.