

hvad nok skal passe, naar Renten og Vedligeholdelsen af Færgelejerne medtages, saa staa vi om 24 Aar overfor en aarlig Udgift til Færgevæsenet af 8 Millioner Kroner, medens Tunnelen til den Tid højest vil koste 2 Millioner Kroner aarlig.

Have vi Raad til det?

Og at vi da ville staa over for et „Stop“, er der ingen fornuftig Grund til at tro. Tværtimod. Vi maa, for blot nogenlunde at kunne besørge Trafikken, stadig anskaffe flere Færger (à 1 Million Kroner) og flere Færgelejer (à ca. $\frac{1}{2}$ Million Kroner) med forøgede aarlige Udgifter paa ca. 350,000 Kr. og ville endda stadigt være i Betyk, medens Tunnelen ved intensiv Drift vil kunne besørge Trafikken i en uoverskuelig Fremtid, uden Hensyn til Taage, Storm og Is; og indbefattet den betydelige Udvikling, som Tunnelen selv, i Kraft af sin Karakter, vil fremkalde.

Den Tid maa komme og vil uvægerligen komme, da vi staa overfor en Umulighed med Hensyn til Dampfærgetraffikkens nødvendige Udvidelser med Færger og Færgelejer à la Redekam paa begge Sider af Bæltet; medens Tunnelens Kapacitet saa at sige er ubegrænset.

Jeg har for begge Trafikarters Vedkommende sat Renten til $3\frac{1}{2}$ pCt., fordi Staten let kan skaffe Penge til denne Rente, om ikke i Dag eller i Morgen saa dog ad Aare. Men maatte man nødig ville ud med saa stor en Kapital, saa kan man jo bortgive hele Anlægget i Koncession og garantere Koncessionshaveren enten $3\frac{1}{2}$ pCt. af den anvendte Kapital eller betale ham aarligt det Beløb, som Færgetrafikken nu koster. Her er mange Veje at gaa. Den bedste er selv at lade Anlægget udføre.

Jeg vil nu slutte min Omtale af Store Bælts Trafikken med en oftere gentagen Anmodning: Lad os faa udført nøjagtige, fuldstændige og paalidelige Forarbejder.

For ikke at synes ubeskeden i mine Fordringer til Statskassen — mine Fordringer indskrænke sig dog foreløbig kun til Udførelsen af Forarbejderne — vilde jeg helst have afsluttet min Artikel her.

Men da Dobbeltsporet gennem Fyn nu er under Arbejde, og da Dobbeltsporet gennem Østjylland op til Aarhus er foreslaaet, saa bliver jeg nødt til kort at omtale Trafikken over Lille Bælt. Her sejledes der i 1900—1901 (T) godt 3 Gange saa mange Ture som over Store Bælt, og der befordredes:

	(T)	(T)	(DB)	(DB)
	1883	1901	1905—06	1906—07
Personer	160,000	500,000	570,000	600,000
Tons Gods	92,000	287,000	370,000	400,000

altsaa næsten ligesaa mange Personer og 18,000 Tons mere Gods mere end over Store Bælt. I 1901—01 overførtes her godt 11,000 flere Vogne end over Store Bælt.

At Turens Antal var mere end det tredobbelte forklares ved, at Færgerne her ere meget mindre. Veglængderne ere henholdsvis 2,5 og 26,0 km.

Ogsaa her staa vi snart overfor Umuligheden af yderligere Udvidelser.

At dette Tidspunkt vilde indtræffe, indsaa fhv. Generaldirektør Tegner for mange Aar siden, og han udarbejdede — saa vidt jeg mindes i 1884—86 — en Plan til en Broforbindelse over Bæltet.

Her ligger en Tunnel ikke saa lige for. Thi for det første bygger man hellere en Bro, hvor dette er muligt, hvad det ikke er ved Store Bælt, og for det andet gaaer man med en Jernbane nødigt ned i en Dal og op igjen paa den anden Side, eller op over en Bakke og ned igen, hvor man kan køre horisontalt. Og da Landet paa den jydsk Side af Lille Bælt er højt og ikke lavt paa Fyn, saa førtes Tanken direkte hen imod en Bro. En Tunnel vilde ogsaa, netop paa Grund af Landets Højde og Bæltets store Dybde — over 120 Fod = ca. 40 Meter — blive forholdsvis meget lang.

Generaldirektør Tegnens Plan blev i Halvfemserne omarbejdet af Statsbaneanlægene, men da den findes udførligt beskrevet i „Ingeniøren“ for 1899 Pag. 339 og flg., skal jeg ikke komme nærmere ind paa den her.

En Plan om Baneforbindelserne findes gengiven paa Fig. 3, af Hængebroen paa Plan 4 og af Cantileverbroen paa Fig. 5.

Kun skal jeg i Korthed nævne:

at Broen, af Hensyn til Dybdeforholdene, skulde lægges 3 à 400 Meter vest for Kongebroen paa Fyens Side og Snoghøj Færgegaard paa Jyllands Side,