

Det ærede 1ste Medlem for 7ende Kreds (Madsen-Mygdal) har allerede draget dette frem og berørt, at man kunde imødesee det Tidspunkt, hvor det hele vilde gaa i Staa, hvor man ikke længere kunde magte med de nuværende Midler at gennemføre denne Trafik tilfredsstillende. Ganske vist ere vore Dampfærgeforbindelser jo udviklede paa en aldeles fortrinlig Maade, men Dampfærgeforbindelser ere nu en Gang Søforbindelser og underkastede de Vanskeligheder og den Usikkerhed, som enhver Søforbindelse nødvendigvis medfører. Ganske særlig er der i disse Farvande en Vanskelighed, som i mange Aar kan være mindre betydelig, men som i visse Aar kan være saa alvorlig, at den afbryder al Færdsel og fremkalder uuaadelige Tab. Jeg tænker her paa Afbrydelser ved Ishindringer, der paa Tider, hvor det falder ind med Isskruninger, kunne være saa kolossale, at ingen menneskelig Magt kan overvinde dem.

Det har derfor i allerede ikke saa kort Tid været en Ting, som vistnok har staaet klart for de fleste Teknikere, som have beskæftiget sig med disse Spørgsmaal og have været noget fremskuende, saavel som for de fleste Jernbanemænd, om hvilke noget lignende gælder, at Færdselen paa denne gennemgaaende Route ikke naar at blive fuldt tilfredsstillende for Fremtiden, før man faar en fast Bro over Lille Bælt og en Tunnelforbindelse under Store Bælt. Men medens det første af disse Projekter: en fast Bro over Lille Bælt, allerede for en Aarrække siden har været Genstand for omhyggelige Undersøgelser og Forarbejder som noget, der kunde tænkes optaget i en ret nær Fremtid, har den anden Tanke: en Tunnelforbindelse under Store Bælt, hidtil nærmest været anset for noget, som laa ude i en fjern, blaa Fremtid, og som der aldeles ikke kunde være Tale om at sysselsætte sig med med de Midler, som staa til vor Raadighed.

Der er imidlertid for ikke ret mange Dage siden fremkommet et Forslag fra kyndig Haand — et Forslag, der, saa vidt jeg ved, er omdelt til adskillige af dette høje Tings Medlemmer —, som, saa vidt jeg kan skønne, paa een Gang rykker denne Tanke fra Drømmenes Rige lige midt ind i Virkelighedens Verden. Det er det Forslag til en Store Bælt-Tunnel, som er udarbejdet af Ingeniør Ohrt. Det er vel værd at lægge Mærke til, at det er ikke den første den bedste Projektmager, der kommer med dette Forslag, men en er-

faren og prøvet Ingeniør, som gennem mangfoldige Arbejder har vundet sig et vist Navn.

Selvfølgelig er dette Forslag ikke fuldstændigt. Det er ikke andet end noget ganske foreløbigt og summarisk, idet der til den private Mands Raadighed ikke kan staa saadanne Forundersøgelser og Foroplysninger, som nødvendigvis maa til, for at man skal kunne udarbejde et velbegrundet, detailleret og rigtigt Overslag. Men paa den anden Side indeholder det saadanne Momenter, at jeg tror, at det har sin fulde Betydning at tage dem frem til Overvejelse, og at det har fuldt Krav paa at fremkalde, hvad det har været bestemt til at fremkalde, en virkelig Forundersøgelse af Spørgsmaalet.

Jeg skal da ganske kortelig nævne, at Ingeniør Ohrt gaar ud fra, at en saadan Tunnel kan bygges for gennemsnitlig 1,000 Kr. pr. løbende Meter, en Gennemsnitspris, han er kommen til ved at tage Gennemsnitsprisen for et stort Antal Tunneler, som vides at være udførte. Jeg skal senere komme ind paa, hvad der er fremført til Kritik af denne Pris. Med Prisen staa og falder i det væsentlige Projektet, thi med Nutidens tekniske Hjælpemidler er det en given Ting, at der ikke for et saadant Anlæg er tekniske Vanskeligheder, der kunne betragtes som uovervindelige, ja, at det endog maaske kan siges, at det slet ikke frembyder særlig betydelige tekniske Vanskeligheder at tilvejebringe en saadan Tunnel. Det, som det hele kommer an paa, Hovedspørgsmaalet, det, som kan skabe Vanskeligheder, er det finansielle Spørgsmaal: Naar kommer det Punkt, hvor en saadan Tunnel kan betale sig?

Til Belysning af dette Spørgsmaal har det sin store Betydning at lægge Mærke til, at selve de Dampfærgeforbindelser, som vi nu have, ere saa overordentlig kostbare, at ikke alene deres Udvidelser Aar for Aar kræve Udgifter, meget betydelige Beløb til jævnlige Anskaffelser af ny Dampfærger — det er vistnok saadan noget som 1 Mill. Kr. Stykket — og til jævnlige Anlæg af ny Dampfærgelejer til omkring $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Stykket, men at ogsaa selve Driften er saa kostbar, at der der er betydelige Udgifter at indvinde.

Følge vi Ingeniør Ohrt i hans Beregning af 1,000 Kr. pr. løbende Meter, faar man ud, at selve Tunnelen kan anlægges for et Beløb af $18\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og med en hel Del Udgifter til, om jeg saa maa sige, Biomstændigheder: Andre Anlæg, som der-