

medstaa i Forbindelse, og uforudsete Udgifter, regner han, at det hele kan gøres for 25 Mill. Kr.

Se vi paa, hvorledes Forholdet finansielt stiller sig, maa det bemærkes, at vor nuværende Dampfærgedrift koster omtrent 2 Mill. Kr. Den er saa meget dyrere end Tunneldriften, at der allerede nu vilde være en Besparelse i Forrentning og Amortisation og Udgifter ved Tunneldriften i Sammenligning med Udgifterne til Dampfærgedriften. Med andre Ord: hvis Ingeniør Ohrt har fuldt ud Ret og hans Pris kan lægges til Grund, ere vi allerede komne bag efter, Tunnelen burde staa færdig den Dag i Dag.

Vi kunne nu tænke os, at han har været for sangvinsk. Til Belysning heraf vil jeg fremdrage en Kritik, den eneste saglige Kritik af hans Forslag, som er kommen mig for Øje. Den er fremkommen i Fagskriftet „Ingeniøren“ og skyldes Ingeniør Lundbye. Han bemærker, at naar Ingeniør Ohrt væsentlig har holdt sig til Priserne paa udførte Tunneler, har det været Tunneler paa Landjorden, Søtunneler have i Anlæg været betydeligt dyrere. Ingeniør Lundbye kommer til en Gennemsnitspris af 5,000 Kr. pr. løbende Meter, hvad der jo fordyrer Sagen ganske betydeligt. Men naar han deraf slutter, at vi ganske roligt kunne vente en længere Aarrække endnu, idet Tunnelen paa den Maade vil komme op paa et Beløb af 100 Mill. Kr., tror jeg, at han gør sig skyldig i en Fejlslutning, idet han ikke har været rigtig opmærksom paa, hvorledes virkelig Udgifterne til den nuværende Færdsel vokse. Jeg skal ganske kort bemærke med Hensyn til dette Beløb, at hvad der taler for, at det vistnok er et fuldstændigt Maksimumsbeløb og endda med noget lagt til, er, at det Udgangspunkt, som Ingeniør Lundbye tager — foruden at han nævner nogle andre Punkter, men det mest paalidelige er dette —, er Prisen for en Tunnel, som er anlagt her under Havnen i Kalk, der var fuldt af Vandaarer, som medførte store Udgifter til Boring gennem Klipper og Lænsning af Vand. Denne Tunnel kostede 300 Kr. pr. løbende Meter. Ingeniør Lundbye anslaaer, at en Store Bælt-Tunnel skulde have det 10-dobbelte Tværnsnit, og at den derfor vilde koste 10 Gange saa meget. Allerede dette Udgangspunkt kan ikke være fuldstændig rigtigt, thi enhver, som har haft med Minearbejde at gøre, vil i rigt Maal have gjort den Erfaring, at Arbejdet i Minegangene netop fordyres saa uhyre meget paa Grund af den begrænsede Plads,

saaledes at jo større Arealet bliver, desto billigere er forholdsvis Arbejdet, desto billigere er Fjernelsen af den samme Mængde Materialier i en saadan Minegang eller Tunnel. Men selv med denne Beregning kommer han blot op til 3,000 Kr. pr. løbende Meter, afrunder saa glat væk med 2,000 Kr. og sætter det saaledes op til 5,000 Kr. Man tør altsaa vistnok sige, at det er et meget højt Maksimumsbeløb. Ser man nu imidlertid lidt paa disse 100 Mill. Kr., der jo ganske vist er et kolossalt Beløb, som skræmmer ved første Øjekast, forekommer det mig, at de ved en nærmere Kritik blive noget mindre skræmmende. Lægge vi nemlig Mærke til, hvorledes Færdselen er vokset — jeg støtter mig her til Statsbanernes Beretning og andre Undersøgelser fra den senere Tid —, viser det sig, at Udgiften til Dampfærgetrafikken i Løbet af 12 Aar er fordoblet. Tænke vi os dette fortsat, ville de 2 Mill. Kr., som Dampfærgeforbindelsen koster om Aaret, om 12 Aar være voksende til 4 Mill. Kr. Men dette vil altsaa svare til Renten af et Tunnelanlæg til 100 Mill. Kr. Selv under disse Forhold vil det altsaa temmelig sikkert, i alt Fald efter 15—16 Aars Forløb, være en given Sag, at en saadan Tunnel vil kunne betale og forrente sig. Dette er naturligvis kun ganske løse Overslag. Jeg har udtrykkelig bemærket, at der ganske mangler de Forarbejder, der skulle til for at staa paa en solid finansiel Basis. Jeg vil dog tilføje til yderligere Belysning af dette Synspunkt, at i dette Overslag er aldeles ikke medregnet den uhyre Vinding, der kan indtræde, idet der jo nu indtræffer Vintre, hvor Dampfærgeforbindelsen absolut afskæres ved Skruois. Vi have nu ganske vist haft en Række Vintre, hvor det ikke har været Tilfældet, men vi mindes jo dog Vintre, hvor ingen menneskelig Magt har kunnet overvinde Isskrningen i Bæltet. I saadanne Aar tilføjes der herigennem Landbefolkningen saa kolossale Tab, at et eneste saadant Aar vil kunne trække et ganske betydeligt Beløb fra den Sum, der vil medgaa til Anlæget af en Tunnel.

Der er endnu et enkelt teknisk Punkt, jeg kortelig vil berøre. Man har som Udgangspunkt for sine Beregninger taget, at Tunnelen skal bores gennem Kalksten. Men man vil dog med nogenlunde Sikkerhed kunne gaa ud fra, at en større eller mindre Del af Tunnelen under Store Bælt vil kunne bores igennem tætskifret Mergel eller tæt Ler, altsaa gennem vandstandsende Masser, hvor man er fri for alle