

Der er en Forskel i de to Projekter, Tunnelen over Store Bælt og Tunnelen over Lille Bælt. Hvad jeg foreslaar, er en Rørtunnel, der bliver bygget paa den Maade, at det udvendige bestaar af svære Jernplader i Lighed med Dampkedelplader, som sammennittes paa samme Maade som i Dampkedler, fuldstændig vandtæt, og indenfor dette bliver i 3—4 Fods Tykkelse armeret Beton, som efter de forskellige Anvendelser, armeret Beton faar, er af overordentlig stor Styrke og Varighed.

Jeg skal bemærke, at en Bro er et meget farefuldt Byggeforetagende, navnlig fordi der skal arbejdes i meget stor Højde, en Højde af mellem 2 og 300 Fod, og det har vist sig ved Anlægget af Broen ved Edinburgh over Firth of Forth, at mange Arbejdere ere omkomne ved dette Arbejde. Saaledes forholder det sig ikke med en Tunnel. Der opstaar ikke Vanskeligheder ved dens Bygning. Det er et ganske almindeligt Arbejde, der foregaar paa Landjorden, hvorefter det, efterhaanden som det bygges, fires paa Ruller ud i Vandet, ned ad Skraaplaner og samles midt i Bæltet eller hvor Tunnelen nu vil komme til at hvile, først udvendig af Dykkere og, efter at dette er sket, ogsaa mere solidt indvendig. Det er en Selvfølge, at Tunnelen maa være lukket i den Ende, der gaar ud i Vandet, fordi Vandet skal bære den. En Tunnel har det fremfor en Bro, at den ikke som en Bro i meget lang Afstand vil kunne nedskydes eller fuldstændig demoleres. I Krigstilfælde ville Tropper i sidste Øjeblik kunne beforders gennem Tunnelen, og saa kan man lukke af for de fjendtlige Tropper, ved at lade Vand løbe ind i Tunnelen. Dette kan man bagefter udpumpe, uden at der vil være sket nogen Ødelæggelse, der medfører ny og store Bekostninger, som derimod ville blive Følgen af, at en Bro skydes ned. En Tunnel vil kun koste Halvdelen, ja, vist endda mindre end Halvdelen af, hvad en Bro koster. Den Bro, der omtales, er nemlig ikke tilstrækkelig høj. Gennem Lille Bælt gaar Skibe, der have en Højde af indtil halvdet Hundrede Fod, og da det er Meningen, at Skibene skulle passere under Broen, maa denne op i en Højde af halvdet Hundrede Fod. Det er det, der vil gøre, at det bliver et farefuldt Arbejde at udføre. Jeg beder Dem betænke, at det skal udføres i en Højde af henimod 300 Fod, medens Højden af Rundetaarn kun er 111 Fod, og Stilladserne maa næsten svæve i Luften.

Ogsaa Vedligeholdelsen anser jeg for at blive betydelig billigere ved en Tunnel end ved en Bro. En Bro maa nødvendigvis skrubes og males hvert Aar. Det sker ved Broen over Firth of Forth, og det samme maa vist blive Tilfældet her. En Tunnel lægger ingen Hindringer i Vejen for Skibsfarten — ja, det er maaske for meget sagt, men den generer i alt Fald ikke som en Bro. Ved denne er der nemlig Piller ude i Søen, som ville genere Skibene, naar de skulle krydse igennem Bæltet.

Til Slutning skal jeg oplyse, at i konstruktiv Henseende bygges der efter samme Princip nogle Tunneler under Seinen i Paris. Jeg føler mig derfor bestyrket i, at det Forslag, jeg har stillet, vil vise sig at være brugbart. Det vil jo i enhver Henseende kunne undersøges. Der maa f. Eks. kunne indhentes Oplysninger om de Tunneler, der bygges i Paris, der, saa vidt jeg kan skønne, som sagt, i konstruktiv Henseende ere akkurat af samme Slags som den, jeg har foreslaaet. Jeg vil derfor slutte med at henstille til den højtærede Minister, at der maa blive foretaget en saadan Undersøgelse, og at denne ikke maa udsættes alt for længe. Jeg skal gøre opmærksom paa, at en Undersøgelse meget let vil kunne foretages for en saadan Tunnels Vedkommende. Der skal nemlig ikke store Dybdeboringer til for at lægge en Rørtunnel, og jeg mener, at en af de overliggende Færger ved Lille Bælts Overfarten vil kunne benyttes til denne Undersøgelse. Jeg haaber, at den højtærede Minister vil bidrage til, at en saadan Undersøgelse maa blive iværksat.

H. J. Nielsen: Man har jo paa Fornemmelsen, at Forhandlingen er ved at ebbe ud, og jeg skal heller ikke forlænge den ret meget. Jeg hører til dem, der nærmest ere tilbøjelige til at give den Betragtning Ret, at det kan have sine Betæneligheder med de meget store Udgifter, som de mange Jernbaneanlæg ville kræve. Det kan jo ikke undgaas, at den Tanke melder sig, da det er meget usikkert, om Tiderne ville vedblive at være saa gode, som de have været i de sidste Aar. Dette tør vi jo ikke gaa ud fra. Jeg er heller ikke blind for, at de Forpligtelser, Staten paatager sig, ere Aar for Aar stigende og blive ret store. Men paa den anden Side kan jeg ikke andet end anerkende det fuldstændig rigtige i den Betragtning, at Jernbaneanlæg have en saa stor Betydning for Næringslivet i det hele,