

almindelige Damplokomotiver. Rettes Stigningen til 1 : 125, vil Tunnelen blive længere og Overslaget forøget til ca. 16 Millioner Kr., altsaa omtrent den samme Sum som angivet af Statsbanerne.

2. Et fra Ingeniør Hoff i New York i 1909 indsendt Projekt med Tilbud paa en Tunnel af en lignende Konstruktion som den, der er forudsat i Statsbanernes Projekt. Tilbudssummen var 16,500,000 Kr. eksklusive Spor, Tilslutningsstationer, elektriske Installationer og Administrationsudgifter, hvilke tilsammen maa antages at ville andrage henimod 2 Millioner Kr. Projektet har forudsat Stigningsforholdet 1 : 100 paa Ramperne.
3. Et fra Ingeniør Carl Holtermann af København i 1910 modtaget Forslag. Forslaget var meget lidt oplyst, og der var ikke vedføjet noget Overslag.
4. Et af Aktieselskabet Grün og Bilfinger af Mannheim i 1914 indsendt Forslag til en dobbeltsporet Tunnel. Overslaget lyder paa 22 Millioner Mark eller ca. 20 Millioner Kr. Længden af den af Firmaet projekterede Tunnel er kun 2920 m, medens Statsbanernes Forslag har en 4750 m lang Tunnel, men Firmaet har kun opnaaet den korte Tunnel ved at benytte Stigningsforhold af 1 : 40 og 1 : 60 i Tunnelen, hvad der maa anses for utilladeligt, saafremt Togene gennem Tunnelen skal trækkes af Statsbanernes almindelige Lokomotiver. Saafremt Firmaets Forslag havde været baseret paa det fladere Stigningsforhold af 1 : 125, som er forudsat ved Statsbanernes Projekt, havde Overslaget utvivlsomt været paa ca. 30 Millioner Kr. Forslaget er i øvrigt i teknisk Henseende meget lidt oplyst.

Af det anførte vil ses, at den af Statsbanerne udregnede Anlægssum, 16,100,000 Kr., for en Tunnel passer ganske godt med de fra andre Sider opgivne Summer, hvorfor man er gaaet ud fra, at Statsbanernes Overslag er meget nær ved det rigtige. Man er da ved Bømmelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt en Bro eller en Tunnel var at foretrække, gaaet ud fra Statsbanernes Tunnelprojekt med tilhørende Overslag.

Valget mellem en Tunnel og en Bro er afhængigt af

1. Hensynet til Skibsfarten,
2. Anlægsudgifterne,
3. De opnaaelige Stigningsforhold ved Tunnelen eller Broen.

*ad 1.* Den for Skibsfarten mest fordelagtige Løsning er Anlægget af en Tunnel. Dog maa Ulemperne for Skibsfarten ved Bygning af en Bro siges at være formindskede i betydelig Grad, naar det bevægelige Broparti udføres som en Løftebro saaledes som nu forudsat, og naar der træffes de i Lovforslaget af Hensyn til Skibsfarten foreslaaede Foranstaltninger, nemlig Anskaffelse af Bugserbaade, Moleanlæg og Uddybning ved Kalvflakket samt Belysning og Afmærkning af Farvandet. Man har derfor ment, at Hensynet til Skibsfarten kun kan retfærdiggøre Anlægget af en Tunnel, saafremt de dermed forbundne Udgifter ikke i altfor høj Grad overstiger Udgifterne til et Broanlæg.

*ad 2.* Udgifterne til det foreslaaede Broanlæg er i Henhold til Bemærkningerne til Forslag til Lov om forskellige Statsbaneanlæg anslaaede til 10,900,000 Kr., medens en enkeltsporet Tunnel som foran anført er anslaaet at ville koste 16,100,000 Kr. Merudgiften til Tunnelen andrager altsaa 5,200,000 Kr. eller ca. 48 pCt. Alene denne Merudgift er efter Statsbanernes Skøn saa betydelig, at Broprojektet menes at burde foretrækkes. Hertil kommer imidlertid, at Tunnelprojektet og Broprojektet ikke uden videre kan sammenlignes, idet Broens Piller er forudsat byggede saa store, at der faas Plads til Anbringelse af en yderligere Brooverbygning til et fremtidigt 2det Spor; ydermere er Dæmningerne, ved hvilke den egentlige Bro slutter til Land, saavel som Planum for Tilslutningslinierne paa Masnedø og Falster forudsat anlagte med Plads til Dobbeltspor. Tunnelprojektet er derimod helt igennem kun baseret paa en enkeltsporet Bane, og man faar derfor et rigtigere Grundlag for Sammenligningen ved at regne med Udgifterne til Anlæg af en dobbeltsporet Broforbindelse og til en dobbeltsporet Tunnelforbindelse. Denne Regnemaade er saa meget rimeligere, som det neppe kan anses for forsvarligt at bygge en enkeltsporet Tunnel, idet man af Hensyn til Muligheden for Beskadigelse af Tunnelen og Vanskeligheden ved at udføre de i Anlænet af eventuel Beskadigelse nødvendige Reparationer, uden at Trafikken standses, formentlig straks bør gaa til Anlægget af to enkeltsporede Tunneler. For Broens Vedkommende nærer man derimod ingen Betænkelighed ved indtil videre at nøjes