

[Kontakt](#)[English](#)[Deutsch](#) Søg

- [Om museet](#)
- [Byggeplaner](#)
- [Den Historiske Vej](#)
- [Erhvervssamarbejde](#)
- [Videnscenter](#)
- [Fortællinger](#)
 - [- Film](#)
 - [- Lydklip](#)
 - [- Broer og veje i landskabet](#)
 - [- Fra modstand til succes](#)
 - [- Smør gennem muret tunnel under Storebælt](#)
 - [- Limfjordsbroens 75 års jubilæum](#)
 - [- Fra Gedser til Ålbæk](#)
 - [- Danmarks ældste vejfoto?](#)
 - [- "Giv dig tid hjerter"](#)
 - [- Har du en god historie?](#)
- [Aktiviteter](#)
- [Quiz](#)
- [Billedarkiv](#)
- [Links](#)

[Forsiden](#) > [Fortællinger](#) > [Smør gennem muret tunnel under Storebælt](#) > [Print](#)

Smør gennem muret tunnel under Storebælt

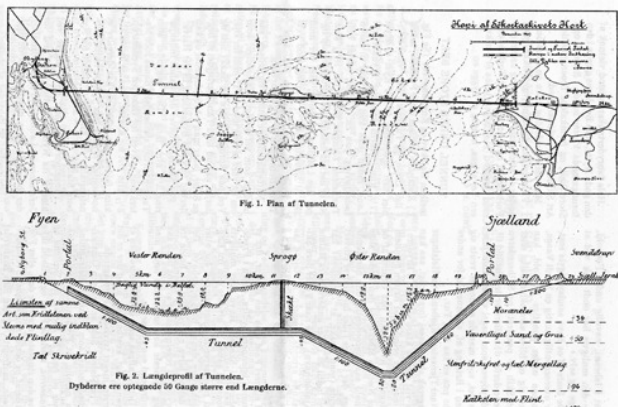
Lørdag d. 14. juni er det ti år siden, at dronningen klippede snoren over til den officielle indvielse af Storebæltsforbindelsen. Dette imponerende bro- og tunnelprojekt indfrie de en over 200 år gammel drøm om en fast forbindelse over Storebælt.

Tunnel til militær og smørekørsport

I 1855 kom krigsminister Tscherning med det første forslag om at bygge tunneler både under Storebælt og Lillebælt. Han ville nemlig sikre at militæret kom frem på alle tider af året, også når bæltet frøs til. I datiden betegnede man projektet som temmelig urealistisk.

Måske var det ikke så mærkeligt at idéen lå i dvale i et halvt århundrede, før landinspektør H. Ohrt tog den op på ny i 1908 i en artikel i "Tidsskrift for Industri". Han talte for et tunnelbyggeri, der kunne sikre Danmarks eller rettere sagt Sjællands landbrugsekspert til England i de kolde isvintre, når de danske farvande frøs helt til. Ohrt var specielt bekymret for smørekørsporten, fordi smøret ikke kunne lagres ret længe, før det blev harskt. Det var muligt at sætte isbrydere ind i Kattegat og Skagerrak for at bane søvejen for skibene til England, men den tanke syntes Ohrt ikke var den rette løsning. For ham var der kun én vej at gå, nemlig at bygge en tunnel under Storebælt. Det var meningen at smøret skulle transporteres med tog gennem tunnelen under Storebælt, videre gennem en tunnel under Lillebælt og udskibes i Esbjerg. I øvrigt ville tunnelen også forkorte folks rejsetid og ikke mindst være til gavn for militærets troppetransporter.

18 ½ km lang murstenstunnel



Men hvordan skulle tunnelen bygges og hvad skulle den bygges af?

Landinspektør Ohrt havde tænkt på det hele i 1908, men der skulle lige et par beregninger til, før man kunne gå videre med projektet. Tunnelbunden skulle bygges 20 meter under havbunden og gå fra Halsskov til Knudshoved med tunnelskakter på Sprogø. Fra kyst til kyst ville dens længde være på 17 ½ km, og

landstykkerne ville være på 1 km – så hele tunnelen blev 18 ½ km lang. Der skulle bygges ét eller to tunnelrør fra fire arbejdssteder; to på Sprogø og ét i Halskov og ét på Knudshoved.

Til at mure tunnelen skulle der bruges 250 millioner hårdt brændte mursten. Det vil svare til 15 gange så mange sten, som der blev brugt til at bygge Københavns rådhus. Murstenene skulle produceres på danske teglværker, så landets betalingsbalance også fik gavn af projektet. Granit eller armeret beton kunne også bruges, men granitten og jernet til betonen skulle købes i udlandet og så ville pengene jo gå ud af landet.

Tunnelarbejdet

Ikke mindre end 1500 arbejdere ville der være brug for til det store tunnelprojekt. De skulle arbejde i treholds skift à 8 timer, så der blev arbejdet i alle døgnet 24 timer. Hr. Ohrt regnede med at det ville tage ca. 4-5 år at bygge tunnelen. Til sammenligning tog det syv år og fire måneder at bore den otte meter lange Storebæltstunnel som vi har i dag. Arbejderne skulle grave de løse jordmasser ud og sætte afstivningstømmer op og mure mursten ind i tunnelen. Der skulle etableres midlertidig maskinkraft til at producere el til lys og luft til ventilation, når de arbejdede inde i tunnelen.

Hurtige elektriske tog gennem tunnelen

Et nyt stort elværk i Åmosen 23 km nord for Slagelse skulle producere elektriciteten til belysning og ventilation i tunnelen samt til de elektriske tog, som skulle køre gennem den. Elværket ville kunne producere el til drift af tunnelen i over 100 år, mens det samtidig forsynede byer som Kalundborg, Holbæk, Slagelse og Nykøbing Sjælland med strøm.

Hvor lang tid ville det så tage at køre med tog gennem tunnelen? Hvis det elektriske tog kørte med en jævn fart på 60 km i timen, ville det kun tage ca. 24 minutter at køre under bæltet. Og det var en besparelse på mindst 1 ¼ time sammenlignet med den tid, det tog at sejle med færge over Storebælt. Der skulle køre tog i hver retning hvert 12. min og hvis de kun kørte i de 12 dagtimer vil det give 60 dobbeltture om dagen. Færgerne sejlede kun ca. 13 daglige dobbeltture.

Hvor meget ville tunnelprojektet koste?

Udover tunnelen skulle der også bygges anlæg på land. Der skulle anlægges en station ved Svenstrup, så folk der rejste til og fra Korsør og de der kom sejlede med Kielerdamperne kunne stige af og på toget. Der skulle bygges i alt 5 ½ km jernbane på Fyn og Sjælland og omlægges spor på Nyborg Station. Derudover skulle der laves en nedgangsskakt på Sprogø og elektriske anlæg. Disse landanlæg ville koste 6 ½ mill. kr. og selve tunnelarbejdet vil løbe op i 18 ½ mill. kr. En færdig tunnel ville altså koste ca. 25 mill. kr., hvis Hr. Ohrts beregninger fra 1908 holdt stik. Ifølge Ohrt's udregninger ville staten spare 550.000 kr. om året, hvis der blev bygget en tunnel til at erstatte færgedriften over Storebælt.

Storebæltforslag efter Ohrt's tunnelprojekt

Ohrt's fantasifulde tunnelprojekt fra 1908 blev aldrig til noget. I 1934 fremsatte baneingeniør R. Hiort-Lorenzen et nyt Storebæltforslag om at bygge en bro over bæltet. Det var nemlig først teknisk muligt at bygge en broforbindelse i 1930'ernes brobygningsæra. I 1936 blev der udarbejdet to nye broforslag; det ene fra Statsbanerne (DSB) og det andet fra tre danske entreprenørfirmaer.

Under Anden Verdenskrig lå brotankerne stille. Først efter krigens afslutning og den hårde isvinter i 1947 kom ønsket om en bro igen på dagsordenen. I 1950-60'erne barslede flere kommissioner med betænkninger om en broforbindelse. I juni 1973 vedtog et flertal i Folketingen en kombineret broløsning. Statsstyrelsen "Statsbroen Store Bælt" blev oprettet og påbegyndte projekteringsarbejdet i 1977. Men allerede i 1978 blev broprojektet udskudt.

I 1986 var der igen politisk flertal for at indgå en ny aftale om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt og året efter blev A/S Storebælt dannet. Trafikminister H. P. Clausen tog det første spadestik i 1988. I juni 1997 åbnede togforbindelsen gennem tunnelen og over Vestbroen, og i samme måned året efter kunne biler køre fra Sjælland til Fyn over Østbroen og Vestbroen.