

Ulemper af indtrængende Vand og har et saa godt Materiale at arbejde i, som man overhovedet kan ønske. I en saadan fast Lermasse vil Arbejdet med Tunnelens Udgravning jo ikke være synderlig dyrere end hvor som helst i Landet, og hver Meter, man vinder frem igennem saadanne Masser, vil trække ganske betydelige Summer fra den beregnede Overslagssum. Paa den anden Side kan der være Fordyrelser ved Gennembrud af Vand, og dette maa jo tages med i Betragtning.

Men for at vide, hvordan det stiller sig, hvad der taler for en saadan Tunnel, og hvor snart Tiden er kommen, hvor den skal paabegyndes, ere visse ret kostbare Forarbejder nødvendige, navnlig omfattende Boringer. Inden man gaar til et saadant Anlæg, maa man bestemt vide, hvad Materiale man har at arbejde i paa den Dybde, man vælger, og hvilke Vanskeligheder der er Sandsynlighed for at møde. Det er saadanne Forarbejder, jeg vil tillade mig at opfordre den højtærede Trafikminister til at søge at sætte i Gang. Man kan ikke trøste sig med, som Ingeniør Lundbye gør, at man kan vente, thi hvis Ingeniør Ohrt har Ret, ere vi allerede bagefter. Det er altsaa paa høje Tid, at vi faa begyndt. Selv om Ingeniør Lundbye har Ret i sit Prisoverslag, er det ikke stort for tidligt at begynde, thi selv om det varer 15—16 Aar, inden Tunnelen kan forrente sig, ville Forarbejderne jo let kunne tage et Par Aar, og ganske vist mener Ingeniør Ohrt, at selve Arbejdet vil kunne udføres i 4—5 Aar, men det vil være under Forudsætning af, at man arbejder fire Steder paa een Gang og arbejder meget forceret, og man kan jo træffe paa Vanskeligheder, som kunne forsinke Arbejdet meget, saa det er bedre at regne med 6, 8, ja, maaske 10 Aar. Man vil altsaa se, at naar Forarbejderne komme til, vil man komme nær op til den Tid, inden hvilken Tunnelen selv i værste Tilfælde vil kunne betale sig. Jeg tror derfor at gøre Ret i at henlede det høje Tings og særlig den højtærede Trafikministers Opmærksomhed paa, at dette er et Spørgsmaal, hvis Forundersøgelse det ikke er for tidligt at begynde paa.

**Pagh:** Naar man sammenlægger de Pengebeløb, som de i dette Lovforslag indeholdte Baneanlæg ville koste, kommer man ganske vist til en meget høj Sum, en Sum, som jo har vakt adskillige Betænkeligheder hos ærede Medlemmer, der allerede have haft Ordet i denne Sag. Jeg

maa dog for mit Vedkommende tilstaa, at jeg ser lysere paa Forholdene og kan altsaa ikke ganske dele disse Betænkeligheder. Jeg skal da først gøre opmærksom paa, at det Krav, der stilles til Statskassen efter Lovforslaget, er dog ikke saa overdreven stort, forekommer det mig, ikke større, end at vore Finanser vel maa kunne taale det; men dernæst vil jeg sige, at det er jo ikke Penge, som vi saa at sige ikke se mere, der er dog nærmest kun Tale om et Rentetab for Staten i nogle Aar, et Rentetab, der kan være større eller mindre og kan være et større eller mindre Antal Aar, men den Erfaring, vi have ifølge vort Jernbanevæsens Udvikling her i Landet, synes mig dog at pege hen paa, at Penge, der sættes i Jernbaneanlæg, efterhaanden ville komme til at svare en rimelig Rente, og dette gælder ikke blot Statsbaneanlæg, men det gælder ogsaa Privatbaneanlæg. De allerfleste Privatbaner, vi have faaet her i vort Land, ere jo efterhaanden blevne i Stand til, i alt Fald nogenlunde, at kunne bære sig, og der er adskillige af dem, der give endogsaa 5 pCt. i aarligt Udbytte, og som have helt igennem kunnet forrente deres Anlægskapital.

Men hvad jeg ganske særlig vil lægge Vægt paa, og hvad jeg synes, man navnlig ikke maa glemme, er Jernbanernes ganske overordentlig store Betydning i Henseende til hele Landets økonomiske Udvikling, og jeg tror ikke, at jeg paastaar for meget, naar jeg siger, at det vældige Fremskridt, der paa det økonomiske Omraade er sket i vort Land i den sidste Menneskealder, for en meget væsentlig Del skyldes vore Jernbaner, de tidssvarende Befordringsmidler, vi efterhaanden have faaet, thi uden dem vilde vi ikke have kunnet naa det Trin af Udviklingen, som vi nu staa paa. Men vi ere jo ikke færdige. Det er saa langt fra, at vi ere tilstrækkeligt forsynede nu med tidssvarende Befordringsmidler i Danmark, at jeg tror, at vi have et ret langt Stykke tilbage, og jeg tør ogsaa sige, at Betydningen af, at vi faa flere Jernbaner, er efterhaanden trængt dybere og dybere ind i Befolkningen. Jeg skal i saa Henseende oplyse, at da vi paa Fyn for nogle og tyve Aar siden havde Spørgsmaal oppe om at bygge Jernbaner, kunde det knibe med at faa en Sognekommune til at tegne sig for et Beløb af omkring 20,000 Kr., men nu i de senere Aar vil man med Lethed faa Sognekommuner til at gaa med til 100,000, ja, til 150,000 Kr., og der er ved Sammen-skud af private til et projekteret fynsk