

ser, der fra flere ærede Medlemmers Side ere fremsatte, dels i Form af Spørgsmaal, dels som Udtryk for Forbavselse over, at man ikke er kommen med et Projekt om en Tunnel, gøre nogle faa Bemærkninger om dette Spørgsmaal. Det er rigtigt, som de ærede Medlemmer have nævnet, at der har foreligget — jeg kan gerne sige endnu foreligger — en Plan om at anlægge en Tunnel, og det er rigtigt, at den langt fra var saa bekostelig som den Plan, der er omtalt i Bemærkningerne til Forslaget, og som vil medføre en Udgift af 25 Mill. Kr. Projektet, som jeg ogsaa har haft til Undersøgelse under det forberedende Arbejde paa det foreliggende Forslag, lød paa 9,200,000 Kr., altsaa tilnærmelsesvis det samme Beløb, som det Forslag, vi her behandle, lyder paa. Men man fandt det — og jeg mener med god Grund — alt for betænkeligt at lægge det til Grund for Tilvejebringelse af en fast Forbindelse. Jeg skal selvfølgelig ikke komme ind paa Enkelthederne deri, det Udvalg, der, saa vidt jeg forstaar, kommer til at behandle Sagen — det forbavser mig ikke, at man vil have denne Sag i Udvalg —, vil selvfølgelig kunne faa Lejlighed til at sætte sig nærmere ind i Detaillerne. Men jeg skal gerne benytte Lejligheden til at oplyse, at Tunnelen efter dette Projekt, som ærede Medlemmer maaske have haft Lejlighed til at læse lidt om, var tænkt tilvejebragt paa den Maade, at man sønkede godt 100 store støbte Rør ned, selvfølgelig paa det fornødne Fundament, og gennem denne Rørledning, som det jo blev, skulde Togene køre. Man havde tænkt at begynde at gaa ned i Jorden paa selve Masnedø og komme op et Stykke inde i Landet paa Falster, saaledes at Orehoved Station maatte nedlægges. Men ikke desto mindre vilde Stigningen blive 1:100. Stigningen er i øvrigt paa denne Bane 1:150, saa allerede dette, at Tunnelen fik en større Stigning, end ellers er anvendt paa samme Banestrækning, havde sin mindre heldige Side. Men hvad der gjorde Sagen mere betænkelig, var, at begge de to Ender af Tunnelen, som laa nærmest Land, vilde stikke et Stykke op i Vandet, ja, selv paa Midten vilde Overkanten af Tunnelen være omtrent oppe ved Vandet, og selv om det selvfølgelig var forudsat, at der skulde benyttes Sten-Kastning hele Vejen for at beskytte Tunnelen, vilde alligevel det, at den dels ved begge Enderne sad et godt Stykke op i Vandet og dels paa Midten kun var saa at sige i Linie med Havbunden, gøre det for farligt. Man

vilde risikere, at Skibene enten ved Forankring eller paa anden Maade vilde ødelægge Tunnelen. Dertil kommer, at disse store Tunnelrør skulde støbes af Beton med Jern i. Men man har ikke tilstrækkelig Erfaring for, at dette Jern vil kunne holde sig, naar det ligger i Saltvandet. Betonen yder nemlig ikke Beskyttelse mod, at Vandet trænger ind til Jernet.

Man fandt i Henhold til baade den ene og den anden af de Betragtninger, jeg har nævnt, i Forbindelse med, at det var en Tunnelbygning, som man ikke havde prøvet noget andet Sted, at det var for risikabelt her at gøre dette Forsøg, navnlig da det viste sig, at vi kunne bygge en fast Broforbindelse for samme Beløb, som Tunnelen vilde koste. Man maa saa tage de Ulemper med, som bevislig følge med en Bro som den foreslaaede. Hvis man skulde bygge en Tunnel saa langt ind i Landet, at man kunde nøjes med en Stigning paa 1:150, og hvis man skulde sikre sig, at Tunnelen kom saa langt ned, at man ikke løb den Risiko, at den blev ødelagt ved Sejladsen, vilde man komme til at ofre det store Beløb paa omtrent 25 Millioner, som er nævnt i Anmærkningerne.

Der er navnlig af det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) gjort Bemærkning om de i Lovforslagets Anmærkninger gjorte Beregninger. Det ærede Medlem mente, at det maaske var tvivlsomt, om disse Beregninger holde Stik, og at det syntes, at man har stillet Beregningerne op noget for meget i Færvær af Broforbindelsen. Herom skal jeg oplyse, at det er rigtigt, at der er nogen Uoverensstemmelse mellem, hvad der i Bilag 2 angives med Hensyn til Vedligeholdelses- og Driftsomkostningerne ved de 3 Dampfærger, og det Beløb, som der til Vedligeholdelses- og Driftsomkostninger ved de samme 3 Dampfærger findes opført paa den sidste af Statsbanedriftens afgivne Beretning. I Statsbanedriftens Beretning er der, som det ærede Medlem oplyste, til Vedligeholdelses- og Driftsomkostninger for de 3 Dampfærger anslaaet 192,000 Kr. med et rundt Tal, medens der paa det af mig nævnte Bilag er opført 209,000 Kr. Den Forskel fremkommer som Følge af de højere Lønninger, der nu ere traadte i Kraft, men som ikke gjaldt for det Aar, for hvilket Statsbanedriftens Regnskab og Beretning gælde. Som Følge deraf har man ikke kunnet tage disse Udgifter med, men naar man skal regne rigtigt, er man nødt til at regne med den forøgede Ud-