

ningen for, at der bliver Tale om nogen Erstatning. Man vil derved blot genere Skipperne, der ofte ville forsinkes ved af Assurandørerne at tvinges til at benytte Bugserbaad, og man vil samtidig give Bugserbaadene mere at bestille, end der overhovedet er Rimelighed for. Det vil altsaa være en Klods om Benene paa Skibsfarten og en forøget Byrde for Bugseringen, som der ingen Mening er i. Jeg skal altsaa fraraade at stemme for disse Ændringsforslag.

Af hvad der ellers er fremført er der nogle enkelte Ting, jeg finder mig opfordret til at omtale. For det første blev der af det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) sagt, at Undersøgelsen ikke har været objektiv, at man ikke har taget paa Sagen saaledes, at intet foregrebes, og at man ikke har søgt Tilbud paa Tunnel saavel som paa Bro; havde man gjort det, vilde man rimeligvis have haft et Forslag om Tunnel paa et billigere Grundlag. Jeg tror, at Sagen i Virkeligheden er behandlet ganske ens overfor Tunnel og Bro. Det, vi i Fjor vedtog skulde ske, er sket. Regeringen har meddelt i fremmede Fagblade, at der vilde blive foretaget Undersøgelse af disse Forhold, opfordret Folk, der ønskede at indgive Tilbud, til at følge Undersøgelserne, og paa Grundlag af dem møde med Forslag og Tilbud. Dette har en Del Brobygningsfirmaer gjort, og derved have vi faaet forelagt Tilbud om Bygning af Broen. Derimod har kun eet Firma, et amerikansk, haft en Ingeniør herovre for at undersøge Mulighederne for Bygning af en Tunnel, og det er paa Grundlag af hans Undersøgelser og det med hans Forslag følgende Overslag, at de 16 Mill. Kr. ere angivne som Udgift til en Tunnel, hans, paa Erfaring fra lignende Tunnelanlæg lydende Overslag, lød endda paa 16½ Mill. Kr. Det er da ganske naturligt, at Statsbanerne overfor en Bekostning af, i det ene Tilfælde 16—17 Millioner og i det andet Tilfælde ved Bygning af en Bro 7—8 Mill. Kr. have sagt: Vi ere nødsagede til at blive staaende ved det, som er finansielt gennemførligt.

Jeg kunde vel have Lyst til lidt nærmere at begrunde, hvorfor ogsaa jeg efter at have set paa de Tunnelforslag, der have ligget for, er bleven enig i den Betragtning, som Regeringen og Statsbanerne ere blevene staaende ved. Men jeg vil ikke forlænge Debatten dermed. Kun maa jeg protestere mod det ærede Medlem fra Vordingborg (Carl Hansen) naar han ud-

taler, at jeg havde lidt for megen Fantasi ved min Kritik af Tunnelanlægget, og naar han vil belyse det ved at læse op af Betænkningen følgende Udtalelse af mig: „Der skal ikke megen Fantasi for at danne sig et Billede af, hvilken Ulykke der da kan ske, naar et saadant nedrullende Tog hoppede af Sporet og bunkedes sammen med Udsigt til at sprænge Tunnelvæggen“. Det ærede Medlem har jo ikke siddet i Udvalget, men hvis han har læst Betænkningen, maa han for Resten kunne forstaa hvad jeg der hentyder til, i alt Fald vilde han, hvis han havde siddet i Udvalget, have vidst, at Tanken om, at der var taget meget forkert paa Tunnelsspørgsmaalet, at Tunnelenkunde bygges meget billigere, og at det var et meget urimeligt Forslag, der var fremsat af Regeringen, støttede sig til en Artikel derom, som gjorde et ret stærkt Indtryk paa Udvalget. I den der givne Fremstilling af, hvad forkert der var ved disse Statsbanernes Tunnelbedømmelser, Tunnelen maatte kunne bygges langt billigere, var det gjort gældende, at det at bygge en Tunnel med en Stigning af 1:40 kunde godt lade sig gøre, naar man gik over til elektrisk Drift — alt det vilde det ærede Medlem have kunnet finde, hvis han havde læst Betænkningen sindigt igennem. Og det var overfor en saadan Betragtning, at jeg sagde, at hvis man gik til en Stigning af 1:40 og indførte elektrisk Drift, saa var der en meget nærliggende Fare for, at den elektriske Strøm kunde svigte, naar et Tog befandt sig paa denne stærke Stigning, og saa vilde der kunne ske det, som ikke er en løs Fantasi, men noget, der meget let kunde hænde, at et Tog i Fart nedad denne Stigning vilde blive sprængt af Sporet, og der er det da, jeg siger, at der skal ikke megen Fantasi til at tænke sig, hvilke Ulykker deraf kunde følge.

Der er i det hele taget den Forskel paa undersøiske og Land-Tunneler, at de fleste, ja, vel nærmest alle Land-Tunneler bygges saaledes, at der enten er en jævn Stigning fra den ene til den anden Ende af Tunnelen — der kan altsaa ikke der ske andet, hvis en Kobling springer eller den elektriske Strøm svigter, eller et Tog paa anden Maade bliver frit, end at saa glider det ned tilbage ad den Vej, det er kommet ad, ud af Tunnelen og over i Bane paa frit Land —, eller ogsaa gaar man op til et Højdepunkt i Tunnelen og derfra ned igen, altsaa ogsaa med Fald til begge Sider mod frit Land. Men det, der ved de undersøiske Tunneler altid vil være en Fare, er, at et fritsluppet Tog vil løbe