

Der skulde blive 33 m fri Gennemsejling i det midterste Fag, og større Skibe kommer der neppé dér. Det er for øvrigt den samme Højde, som er foreslaaet i Løftebroen.

Overfor dette Spørgsmaal er det gamle Spørgsmaal om Bygning af en Tunnel selvfølgelig blevet rejst. Det kan ikke nægtes, at en Tunnel ogsaa er en udmærket Færdselsvej. Men naar Flertallet ikke er gaaet med til Tunnelbygningen, er det, fordi Statsbanerne med stor Styrke hævder, at de ikke vil finde sig tilfredsstillende ved en enkeltsporet Tunnel, thi sker der Skade paa en saadan Tunnel, vil det antagelig medføre en saa lang Afbrydelse, at Trafikken vil lide mere derved, end tilraadeligt er at udsætte sig for. Derimod kan Statsbanerne til at begynde med finde sig tilfredsstillet ved Bygningen af en enkeltsporet Bro, naar den bygges paa Piller, der er saa store, at de, i Tilfælde af at der bliver Trang for Dobbeltspor over Strømmen, kan give Plads til at bære et saadant. Med Hensyn til Bekostningen stiller Forholdet sig saaledes, at man kan regne med, at en enkeltsporet Tunnel og en enkeltsporet Højbro er omtrent lige dyre. Tunnelen er vel nok den dyreste, men hver for sig er de ikke saa lidt dyrere end den af den højtærede Minister foreslaaede Bro. Forholdet vil stille sig nogenlunde som 14:10. Man maa altsaa regne med, at det vil koste adskilligt mere, enten man gaar til den ene eller den anden af de to Løsninger, hvørom Talen er, end hvis man bliver ved Ministerens Forslag. Men Højbanebroen har til Gengæld den Fordel, at den er næsten fri for Betjening, medens en Løftebro vil medføre adskillige Udgifter til Betjening ved Løftningen af det Led, der skal løftes, naar Skibe skal passere, og Sænkningen af det, naar der skal Tog over, samt til Bugsering af Skibe igennem Aabningen. Ved Tunnelanlægget kan man derimod ikke sige, at man slipper for daglige Driftsudgifter, thi enten maa man gaa til elektrisk Drift af Togene, eller ogsaa maa man have skabt nogle ret betydelige Anlæg til Udsugning af den Røg, der vil strømme ud fra Lokomotivets Skorsten, naar det skal trække Togene gennem Tunnelen.

Men naar vi gaar til at foreslaa at bygge Bro i Stedet for Tunnel, er det dog ikke alene ud fra det Hensyn, at den daglige Drift vil blive dyrere i Tunnel end over Bro, men ogsaa ud fra den Betragtning, som jeg først var inde paa, at Statsbanerne, naar der skal bygges Tunnel,

kræver en dobbeltsporet Tunnel, og naar man skal have en saadan, ophører den Sammenligning, jeg anstillede før, saa vil Tunnelanlægget blive langt dyrere end Broanlægget. Pillerne til den dobbeltsporede Bro er byggede sammen med Anlægget af den enkeltsporede Bro, og at bygge Broderovenpaa vil ikke koste tilnærmelsesvis, hvad Bygningen af en Tunnel vil koste. Vi mener derfor, at det er økonomisk rigtigt at gaa til Bygning af en Bro. Endelig har det den store Fordel, at saa længe vi kun har et enkeltsporet Anlæg, enten det er Tunnel eller Bro, vil den Istandsættelse, som kan blive nødvendig, selv om man anser begge Dele for driftssikre — praktisk talt er de begge udsatte for hændelig Skade, der kan indtræffe en eller anden Katastrofe ved dem —, langt lettere kunne ske ved et Broværk end ved et Tunnelværk, det behøver man ikke at være Ingeniør for at se. Vandbygning paa store Dybder koster mange Penge og er vanskelig at udføre, og der kan være Tider paa Aaret, hvor den overhovedet ikke kan udføres. Er paa et saadant Tidspunkt en Tunnel løbet fuld af Vand, har man en Katastrofe, som er langt større, end hvis der sker Skade paa en Bro, en Skade, der som Regel vil kunne afhjælpes i Løbet af meget kort Tid. Vi anbefaler derfor at gaa til Bygning af en Højbanebro, og vi smigrer os med paa vort Fædrelands Vegne, at hvis vi faar en saadan Bro bygget, vil vi have præsteret et af de ejendommeligste og smukkeste Bygningsværker i Verden.

Ved saadanne Jernbaneanlæg er det Regelen, at man drøfter Spørgsmaalet om, hvor meget de paagældende Egne skal yde i Tilskud til Anlægget. Som ærede Medlemmer vil se, er her ikke i al Almindelighed Tale om at bygge nye Jernbaner. Kun for en enkelt Strækning Vedkommende er der Tale om at forsyne en Landsdel med en Jernbane, hvortil der kan være Tale om at kræve et egentligt Tilskud, nemlig Strækningen mellem Aarhus og Randers. Af de to nævnte Byer, der skaber sig nyt Opland eller faar lettere Forbindelse med deres Opland end hidtil i Forbindelse med de øvrige interesserede Kommuner, mener Udvalget, man bør kræve, at der til det nævnte Jernbaneanlæg ydes et Beløb af 7,000 Kr. pr. Bane-kilometer. Det er et noget større Tilskud, end man tidligere har krævet paa de Egne, men i Betragtning af, at det vil blive dyrere at bygge Jernbaner end hidtil, og at Pengene i det hele har mindre Værdi end