

som i sin Tid har ligget til Grund for det. Etatsraad Hammerich har paa et andet Omraade gennemført en lignende Plan med et overordentlig gunstigt Resultat — jeg tænker naturligvis paa Københavns Banegaardsforhold —, men jeg tror ikke, der for Aarhus vindes noget ved den Ordning, jeg tror tværtimod, det bliver en meget kostbar Løsning. Det maa ogsaa erindres, at dette foranlediger, at den af Statsbanerne projekterede Dampfærgehavn Syd for Aarhus flyttes over til at ligge Nørd for Aarhus, og at dette medfører, at den paaregnede Udgift gaar op med omtrent 1 Mill. Kr. Hvis man regner Forbindelsessporet til Sydhavnen med, bliver det 680,000 Kr. — vel at mærke med de gamle Fredspriser, i Virkeligheden bliver det en betydelig højere Sum. For dog at komme saa nær som muligt til de Opfattelser, som interesserer Flertallet, har jeg ikke stillet noget særdeles omfattende Ændringsforslag. Jeg har kun henstillet, at man lader den nye dobbeltsporede Bane fra Aarhus til Randers falde. Man vil ganske vist saa ikke opnaa at skaffe Kommunerne Dækning for de 100,000 Kr., de har givet ud til det ulykkelige elektriske Projekt, men det turde ogsaa være noget for kostbart her, hvor det er Tale om Anlæg; som i Virkeligheden alene for denne Forbindelse med Tilslutning vil koste 15—16 Millioner, at tage dette Hensyn. Snarere kunde man sige, at ved at gaa den Vej, jeg foreslaar, afhjælper man ikke Trangen til Lokalforbindelser i Landet mellem Aarhus og Randers. Det er ogsaa rigtigt, naar man begrænser Anlægget til en ny dobbeltsporet Bane fra Hadsten over Strømmen til Randers som Led i Statsbaneforbindelsen. Jeg gaar da ogsaa ud fra, at man før eller senere maa optage Tanken om en Lokalbane fra et Punkt som f. Eks. Hornslet til Randers, hvorved den nye Bane vil komme til at ligge i naturlig Afstand fra de bestaaende Baner. Men jeg maa hævde, at det er en meget kostbar Foranstaltning at lægge en ny dobbeltsporet Bane, som paa lange, lange Strækninger kun løber i en halv eller hel Mils Afstand fra den allerede bestaaende Statsbane, og det vil gælde hele Strækningen fra Aarhus til Hadsten.

Jeg skal derefter fremsætte nogle Bemærkninger om Storstrømsprojektet. Jeg tror ikke, at man skal forkaste Planen om en Tunnel. Det blev nævnt af den ærede Ordfører (J. Andersen), at en Tunnel rummede større Farer for Standsninger af

Trafikken end en Bro. Det indser jeg imidlertid ikke. Jeg er tilbøjelig til at tro, at en Tunnel efter hele sin Konstruktion og hele sin massive Karakter i Virkeligheden vil yde større Betyggelse mod Beskadigelser end en Højbro af Jernbeton. Det kan heller ikke og bør ikke skjules, at de Erfaringer, vi har med Hensyn til Jernbeton, endnu ikke er af saa stor Rækkevidde, at man kan erklære, at en hvilken som helst Risiko med Hensyn til et saadant Bygningværks Levedygtighed er udelukket. Det er for mig en medvirkende Grund til, at jeg kunde ønske, at inden Afgørelsen med Hensyn til et saa omfattende, kostbart og storstilet Anlæg træffes, forelægges hele Spørgsmaalet for en særlig sagkyndig Kommission, til hvilken jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt at tilkalde nogle udenlandske Ingeniører med særligt Kendskab paa de heromhandlede Omraader. Og ikke alene Spørgsmaalet om Broens Konstruktion, men ogsaa Spørgsmaalet om en Tunnel som en anden mulig Løsning mener jeg burde gøres til Genstand for en saadan Overvejelse. Saaledes som Tunnelen er foreslaaet, vil den hele underste Halvdel af den ligge i et meget svært Leje af Beton. Selve Tunnelen vil komme til at bestaa af et Staalrør, indvendig og udvendig beklædt med Beton, og for allerstørste Delen vil det ligge begravet i Havbunden. Jeg tror ikke, at en saadan Tunnel med Rimelighed er udsat for Beskadigelse. Faren for, at der skulde ske en stor Ulykke i selve Tunnelen, anser jeg ikke for at være nærliggende. Der sker vistnok fuldt saa mange Ulykker paa Broer som i Tunneler. Naar et Tog kører ud paa en saadan Højbro og styrter ned fra den og forsvinder i Havet, er det en Ulykke, som i Uhygge i det mindste kan jævnstilles med den Ulykke, som kan ske i en Tunnel.

Den ærede Ordfører fremførte det Argument, at en saadan Tunnel krævede en noget dyrere Drift, fordi den daglig maatte ventileres. Jeg er ikke helt sikker paa, at den ærede Ordfører har Ret heri. Der er vel i denne Sal mange, som har rejst paa europæiske Baner, hvor man kører gennem den ene lange Tunnel efter den anden, og de vil have lagt Mærke til, at disse Tunneler som Regel ikke har nogen kunstig Ventilation. Med den forholdsvis ringe Trafik, hvad Togenes Antal angaar, som der her vil blive Tale om, er jeg heller ikke tilbøjelig til at tro, at kunstig Ventilation skulde vise sig nødvendig