

af den mangelfulde Persontransport. Den Jernbanekommission af 1904, der før er nævnt, gjorde jo op, at det, der kan være Tale om af Godstransport mellem Aarhus og Kalundborg, bliver saa lidt efter al Sandsynlighed, at det aldrig vil kunne bære en saa uhyre kostbar Udvikling med Dampfærger, men det Antal Personer, som ønsker Befordring ad denne Rute, er stadig voksende og har i højeste Grad Trang til en bedre Befordring. Derfor gaar mine Ønsker — og i den Henseende er jeg enig med mange af Udvalgets Medlemmer — ud paa en Udvikling med hurtige, store Dampskibe, og saaledes, at man, saa snart Forholdene gør det muligt, kommer til i alt Fald en daglig Overfart mellem Aarhus og Kalundborg, men helst en Overfart 2 Gange i Døgnet i hver Retning.

Endelig er der den faste Forbindelse mellem Sjælland og Falster, hvor vi ogsaa ganske kan slutte os til den ærede Ordfører, men der er ogsaa der en lille Smule, jeg gerne vilde tilføje. Spørgsmaalet er her, hvorvidt en Tunnel eller en Bro er at foretrække. Der er flere, hvortil jeg hører, som allerede paa et tidligt Tidspunkt har været klare over, at en Tunnelforbindelse var det absolut paakrævede, og jo mere vi har fordybet os i de Vanskeligheder, som selv den bedste Broforbindelse, en Højbro, vilde lægge i Vejen for Skibsfarten, og i, hvor stor Skibsfarten er der, des stærkere er vi kommet til at staa paa det Standpunkt, at Løsningen bliver utilfredsstillende, hvis ikke det bliver en Tunnel. Denne Anskuelse har ogsaa i Løbet af Tiden vundet mere og mere Tilslutning i Udvalget, saaledes at der, hvis det ikke netop var, fordi man ønskede enkelte Spørgsmaal nærmere belyst, neppe er Tvivl om, at der vilde være et ret stort Flertal i Udvalget, som i alt Fald i sit stille Sind vilde hælde til Tunnelen. Det er jo gaaet saaledes med dette, som det gaar med flere Spørgsmaal, at det er overmaade vanskeligt at belyse de tekniske Fordele og de tekniske Mangler ved de forskellige Løsninger af et saa stort og vanskeligt Problem. Det er blevet fremstillet for os, som om Tunnelforbindelsen baade havde større Mangler og tillige blev betydelig dyrere end en Bro, men denne Synsmaade hviler nærmest paa, at man har opstillet det som en Nødvendighed, en absolut Nødvendighed, for en Tunnelforbindelse, at den skulde være dobbeltsporet, eller der skulde være to forskellige Tunneler, hvorimod man ved en Broforbindelse har fremstillet det som tilstrækkeligt for et Aaremaal at have Enkeltspor —

man vilde jo forberede Dobbeltsporet ved Underbygningens Form. Denne Betragtning har vi ikke kunnet se tilstrækkelig bekræftet af det, som er oplyst. Det forekom os tværtimod, at Erfaringerne fra Udlandet, hvor man jo har Hundreder af Tunneler, gaar i Retning af, at Færdselen gennem Tunnelen foregaar med endda større Sikkerhed end Færdselen over Broen. Naar det har været nævnt, at Færdselen gennem en Tunnel bliver langsommere og dyrere, har vi ikke set nogen Begrundelse fremført derfor, som har været tilstrækkelig overbevisende. Man nævner, at Tunnelen skal drives elektrisk; men der findes jo mange Tunneler, ogsaa større Tunneler, hvor Dampdrift gaar ganske uhindret, saa hvorfor elektrisk Drift skulde være særlig nødvendig ved denne Tunnel, kan vi ikke indse. Vi er naturligvis fuldstændig enige med Statsbanerne i, at den endelige Løsning og den ideelle Løsning bliver 2 forskellige Tunneler, men at det skulde være nødvendigt at tilvejebringe dem lige straks, kan vi ikke indse, naar vi betragter den Omstændighed, at Færdselen paa denne Bane hidtil har været besørget i hele Banens Længde med et enkelt Spor. Naar nu Banen bliver dobbeltsporet helt igennem, er det dog givet, at Trafikken maa vokse ganske enormt, inden et lille Stykke Enkeltspor paa 4—5 km vil kunne lægge Hindringer i Vejen, saa man ikke kan faa tilstrækkeligt med Krydsninger, uden at de netop skal foregaa paa dette lille Stykke. Anderledes kan vi ikke se paa det, og vi mener derfor, at man i en længere, Aarække kunde hjælpe sig med en enkeltsporet Tunnel, indtil Forholdene har udviklet sig en Del mere, og saa vil man ogsaa have faaet Raad til at bygge en ny Tunnel, saa Forbindelsen bliver dobbeltsporet. Endelig er dette, at Færdselen skulde være langsommere, os ganske ufatteligt, thi det er dog det mest ideelle, naar Længdeprofilen for en Bane fra en Station til en anden er saadant, at Toget kan køre nedad Bakke, naar det begynder og skal have Fart paa, og opad Bakke, naar det nærmer sig den næste Station; den Fart, Toget vinder, naar det kører ned i Tunnelen, vil komme det ganske betydeligt til Nytte, naar det skal opad mod den modsatte Ende. Saa taler man om de Farer, som truer Tunnelen: at der kan tænkes Afbrydelser. Men efter hvad man kan se fra Udlandet, hvor der er adskillige enkeltsporede Tunneler, er denne Fare ganske lille, det er et meget usandsynligt Tilfælde, og vi mener derfor ogsaa, at det i den Henseende er