

dringer bleve foretagne, langt overstige den af vedkommende Ingeniør anslaaede Sum.

Til Forskel fra dette Forslag gaar den fra Statsbanerne i Aar foreliggende Løsning vel ogsaa ud paa, at Tunnelen lægges ned i en i Farvandet udgravet Rende, men hviler i øvrigt paa en i Amerika ved Detroit-Floden prøvet Konstruktion og Fremgangsmaade ved Udførelsen. Det Udgiftsbeløb, Statsbanerne komme til, stemmer derhos med et indhentet Overslag fra en amerikansk Ingeniør, som har medvirket ved Udførelsen af Tunnelen under Detroit-Floden, kun at hans Overslag var nogle Hundrede Tusinde Kroner højere.

Der er nu fra anden Side fremført en skarp Kritik af dette Overslag som værende urimelig højt:

Der er regnet med for høje Enhedspriser; Tunnelen kunde blive betydelig kortere, naar man indførte stejlere Stigning; at gøre denne 1 til 40 vilde godt kunne gaa, naar Togene føres over ved elektriske Lokomotiver.

Hertil maa for det første bemærkes, at den i Søen lagte Tunnel, som er langt den kostbareste Del, kan ikke gøres kortere, naar man, som det maa forlanges, skal bevare Strømprofilet og være nogenlunde sikret mod Beskadigelse af Tunnelen ved Paasejling, Ankerfald m. m. Det blev saaledes kun den Del af Tunnelen, der for største Delen kan fremstilles i aaben Grube, som vilde kunne forkortes ved den stærkere Stigning, men intet vilde være finansielt uforsvarligere end at gaa til den Besparelse, som derved kunde naas for Anlægget, eftersom stejle Stigninger i ganske urimelig Grad vilde forøge Udgiften ved den elektriske Drift, og intet vilde i højere Grad forøge Risikoen ved Tunneldriften, der for en undersøisk Tunnel rummer den Fare, som kan opstaa ved, at Dele af et Tog komme i Bevægelse ned mod Tunnelens lavtliggende Del. For at forringe Faren herved vilde man rimeligvis have et elektrisk Lokomotiv baade foran og fremfor alt bagved Toget, men den elektriske Strøms Tilførsel kan glippe og Toget der-

ved tage Fart ned ad den stejle Skraaning. 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. Tanken, at søge Besparelse ved stejlere Stigning, var det, man sidst vilde falde paa, og et Forslag, der grundes herpaa, markerer derfor selv sin Løshed.

Hvad de af Statsbanerne beregnede Enhedspriser angaar, saa har man forelagt dem for Havnebygmester Møller, der for nogle Posters Vedkommende kunde tænke sig en noget lavere, for andre en noget højere Pris, medens han som Helhed snarest finder Overslaget for lavt i Betragtning af den store Risiko, som er forbunden med hele Arbejdet.

Det er os ogsaa bekendt, at Ingeniør Monberg fra det Firma, som har Patent paa denne Bygningsmaade, gennem den amerikanske Ingeniør har været opfordret til at give Tilbud paa Bygningen, men afslaaet dette, fordi han med den Risiko, Arbejdet rummer, fandt de beregnede Priser for lave.

Naar saa endelig den i øvrigt væsentlig udenfor Udvalget fremførte Kritik af Projektet samler sig i, at Tanken om at sænke 80 m lange Rør i Storstrømmen maa kaldes det rene Vanvid, saa har det sin Interessse at vide, at Ingeniør Monberg — der fra en lignende, skønt selvfølgelig langt mindre Rørsænkning for Københavns Kloakvæsen vel er den eneste, der herhjemme har nogen Erfaring paa dette Omraade — støttet paa denne Erfaring, netop vilde gaa til større Rørlængder og ogsaa gik til en saadan ved det nævnte Arbejde, der foregik under Strømforhold, der ingenlunde vare lettere end i Farvandet mellem Masnedø og Falster.

Den fremførte Kritik af Regeringens Tunnelforslag har saaledes ikke kunnet ændre Udvalgsflertallets Syn paa, at Valg af Tunnel maa afvises af finansielle Hensyn og vel ogsaa, med de Former, Tunnelen her maatte faa, vil rumme Fare og