

fra Holstebro til Fredericia med ca. 11 Mil. Der er vist intet andet Sted i Landet, hvor der for en saa stor Trafik som Trafikken fra Egnene bag ved Holstebro til Øerne kan paavises en saa stor Vejforkortelse. Den foreslaaede Bane har tillige den Fordel for de andre Baner, at den er neutral, at den ikke træder hindrende i Vejen for andre Baneanlæg. Det var vel ogsaa den væsentligste Grund til, at der var Enstemmighed i Kommissionen. Vi vide nok, hvordan det ellers gaar, naar der skal bygges Baner, enhver vil selvfølgelig holde paa sin. Om denne Bane kunde imidlertid ingen sige: Den forhindrer min Bane. Den er fuldstændig neutral. Kommissionen har sat den som Nr. 1 i sin Indstilling, men Kommissionen har ganske overladt det til Regeringen og Lovgivningsmagten at bestemme, hvilken af Banerne der skal komme først til Udførelse, det bestemmes ikke ved Nummerordenen. Men naar Regeringen har optaget den som den første, tænker jeg, det er nærmest af de Grunde, jeg her har paapeget, at den for det første ikke griber forstyrrende ind i Udviklingen af de andre Jærnbaner, som der er Tale om i det jærnbanelomme Rum i Jylland, og dernæst, at den som gennemgaaende Trafikbane forkorter Vejen mellem de to af mig nævnte Punkter med et saa stort Antal Mil.

Da dette Jærnbanelovforslag sidst var til Behandling her i Tinget, var det maaske ikke saa nødvendigt, som det er nu, fordi de Statsbaner, ad hvilke Trafikken nu føres, enten det er over Lunderskov eller over Aarhus, da godt kunde tilfredsstille Kravene, men senere er der kommet Spørgsmaal op om Nødvendigheden af at bygge Dobbeltspor paa en Del af disse Linier. Naar man imidlertid gennemfører det her foreliggende Forslag, vil det lette de stærkest bebyrdede Banelinier, saa at man altsaa i det mindste en Tid kan udsætte Bygningen af Dobbeltspor paa disse Strækninger. Naar Sagen ikke blev udført, da den sidst var til Forhandling her i Salen, men kun en Del af den blev gennemført, nemlig Strækningen Vejle—Give, skyldes det væsentlig den Omstændighed, at det er en fattig Egn, Banen skal gaa igennem, nemlig Jyllands Hedeegne. Strækningen til Give er en mere frugtbar Egn, og som Følge deraf blev Vejle—Give Banen bygget som Privatbane. Noget saadant kunde man ikke overkomme ude i Hedesognene. Jeg gaar nu ud fra, at Tinget vil være velvilligt over for disse Hedesogne, som igennem mange Aar have været med til at bære

Byrderne ved de Statsbaner, vi have. Da disse ikke forrente sig, kræve de jo, at Skatteyderne give et Tilskud, som disse Hedesognes Beboere, der køre meget lidt paa Jærnbane og derfor ikke nyde godt af de nuværende billige Takster, ogsaa bidrage til. Det er da en simpel Retfærdighedshandling mod disse Egne, at vi ogsaa tænke paa at imødekomme dem med Baner. Jeg skal derfor paa det bedste anbefale det forelagte Lovforslag.

Naar jeg derefter kommer til Banaagaardsforholdene i Vejle, ville ærede Medlemmer sagtens tænke: Ja, her vil Repræsentanten for Vejle ogsaa anbefale at yde de henved 2 Mill. Kr., som det er foreslaaet at ofre paa Vejle Banaagaards Udvidelse. Det kan jeg dog ikke gøre; jeg mener, at det er alt for meget at ofre paa Banaagaardsforholdene i Vejle, og jeg frygter for, at det vil blive en Klods om Benet paa selve Banens Gennemførelse. Men selv om der ikke var det, kunde jeg ikke tiltræde den Tanke at ofre et saa stort Beløb paa den nævnte Udvidelse. Der tales i Motiverne om, at naar Banen skal holdes i Niveau, vil det være meget til Hinder for Færdselslinien, navnlig for Færdselen i Havnegaden. Ja, det er rigtigt, men jeg tror, at denne Mangel kunde afhjælpes paa en meget billigere og bekvemmere Maade. Medens det fra Statsbanernes eller Regeringens Side er foreslaaet at lægge Personbanaagaarden Vest for Byen og at beholde Godsbanegaarden paa den nuværende Banaagaards Terrain, forekommer det mig, at det er netop Regeringen med Godsvognene og Godstogene, der forvolder de største Afbrydelser af Færdselen i Havnegaden. Jeg vil da meget anbefale, at vi bibeholde den nuværende Personbanaagaard i Vejle, som vi for kort Tid siden have ofret en Del Penge paa at bygge, saavel som Posthuset, men flytte Godsbanegaarden ud i Skyttehusbugten. Der kan den Plads, som Udvidelsen fordrer, faas saare billig, idet der kan fyldes op i Fjorden. De Herrer, som have kørt med Banen derovre, vide jo, at vi køre langs med Vejle Fjord. Ved blot at opfylde der ude i Fjorden kunde der skaffes en meget billig Plads til Udvidelse af Godsbanegaarden, og der kunde blive en fortrinlig Forbindelse med Havnen, naar der blev fyldt op, og Godsbanegaarden blev flyttet ud i Fjorden. Denne er nemlig der af den Beskaffenhed, at den under lav Vandstand ligger tør. Naar vi da fra Svajebassinets i den nordre Side af Havnen ved Vejle uddybe en Rende ud til den Plads, som vil