

for Tilsagnet om at ville afhjælpe de for Vejle By værste Ulemper ved Forslaget, som det er forelagt. Naar Vejle By maa blive fri for de store Rampeanlæg og Viadukter, som det ærede Medlem fra Søndervinge (Rasmus Hansen) allerede har omtalt, vil en betydelig Del af den Uvillie, Byen nu nærer mod den foreslaaede Ordning, blive fjernet; og da baade den højtærede Trafikminister og Statsbanernes Embedsmænd ikke har stillet sig uvenligt overfor Tanken om disse Ændringer, haaber jeg, at dette Spørgsmaal let vil kunne ordnes paa en for Vejle By tilfredsstillende Maade, og det saa meget mere, som Statsbanerne derved vil spare flere hundrede Tusinde Kroner. Det plejer jo ikke at være saadan, at naar Finansudvalget rejser ud til en By for at se paa nogle Forhold, der skal ændres, kan det komme tilbage og sige: Byen ønskede, at vi skulde spare nogle hundrede Tusinde Kroner paa Anlægget. Men saadan er Forholdet her; Vejle ønsker, at en Del af de store Summer, der tænkes anvendte til Rampeanlæg og Viadukter, skal spares. Jeg er endvidere meget tilfreds med, at der er Stemning for at give Beboerne en anden Adgang til Varehuset end den foreslaaede. Det kan kun ske paa tilfredsstillende Maade ved, at der bygges en Bro over Aaen mellem Personbanegaarden og Varehuset. Det er et saa rimeligt Krav, at jeg ikke har været stærkt i Tvivl om, at dets Opfyldelse maatte blive det endelige Resultat af Overvejelserne. Ganske vist ved jeg ikke, om man er fuldt færdig med Overvejelserne ej heller paa dette Punkt, men saa vidt jeg har forstaaet den højtærede Ordførers Udtalelser, var der nogen Stemning for at imødekomme dette Ønske, og af den højtærede Trafikministers Udtalelser, da han og Finansudvalget var i Vejle, fik jeg det Indtryk, at han paa dette Omraade saa paa lignende Maade som den ærede Ordfører. Jeg skal ikke yderligere udtale mig om Viadukten og Broen over Aaen. Jeg vil gentage, at naar Staten paa disse Punkter imødekommer Beboerne, tror jeg, man i Vejle vil se mere velvilligt paa hele Projektet.

Endnu et Par Smaating er der, som jeg gerne vilde have bragt til Udførelse med det samme. Vi vilde gerne have Hovedperronen overdækket i hele dens Længde. Jeg gaar ud fra, at den ikke senere skal flyttes, selv om der en Gang i Tiden kommer Dobbeltspor gennem Jylland. Men jeg indrømmer i øvrigt, at denne Overdækning kan udføres senere,

hvis man ikke ønsker at udføre den nu. Endelig vilde jeg gerne have en Tunnel for Fodgængere i Stedet for den foreslaaede Gangbro over Sporene ved Havnegade. Men jeg indrømmer, at ogsaa paa dette Punkt bliver den egentlige Ulempe væsentlig afhjulpet ved den foreslaaede Gangbro. Jeg rejste dette Spørgsmaal ved Finanslovforslagets første Behandling, idet jeg antog, at den forøgede Udgift ved at bygge en Tunnel i Stedet for en Gangbro ikke tilnærmelsesvis vilde blive saa stor, som det nu viser sig. Man har anslaaet Bekostningen ved Gangbroen til 18,000 Kr. og ved Tunnelen til 70,000 Kr., saa at Forskellen bliver 52,000 Kr., og Generaldirektør Amt udtalte ovre i Vejle, at Overslaget over Tunnelbygningen snarere var for lavt end for højt. Jeg tør naturligvis ikke hævde, at Overslaget er for rigeligt, men jeg skal ikke nægte, at det gør et noget underligt Indtryk, at den Tunnel, man for nogle Aar siden byggede ved Københavns nye Banegaard, og som var 120 m lang, 2 $\frac{1}{2}$ m bred, og som skulde beklædes med Fliser paa Siderne og have 8 Opgange, kunde bygges for 85,000 Kr., medens det skulde koste 70,000 Kr. at bygge en lignende Tunnel i Vejle af kun 40—50 m's Længde — altsaa en Trediedel af den københavnske Tunnels Længde —, af kun et Par Meters Bredde og med kun to Opgange, og som rimeligvis af Statsbaneadministrationen ikke tænkes udstyret saa meget flottere end Tunnelen herovre, at dette skulde forøge Udgifterne væsentligt. Jeg forstaaer ikke rigtig de Beregninger, der ligger til Grund for, at den ønskede Tunnel skal koste saa meget, at den omtrent koster lige saa meget som den københavnske. Statsbaneadministrationen maa virkelig undskylde, men jeg finder, at de Beregninger, der ligger til Grund for Overslaget, ikke er lette at blive klog paa. Paa den anden Side indrømmer jeg, at der er Trang til en Forbindelsesaare paa det Punkt, og at Mangelen for en Del afhjælpes ved den foreslaaede Gangbro; og naar Statsbanernes Ledelse ikke ønsker at gaa med til det andet, faar vi nøjes med det foreslaaede, selv om jeg vedblivende mener, at en Tunnel havde været bedre og behageligere end en Gangbro.

Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) har omtalt Projektet om at flytte Personbanegaarden ned ved Havnen, hvorved der vilde kunne skabes en Ordning, der var tilfredsstillende for en lang Aarrække. Jeg vil dertil sige, at baade jeg og det Udvalg,