

og det er ikke saa kort Tid, for der farer mange Tog frem og tilbage, og om Sommeren, naar Togene er meget lange, kan det vare indtil et Kvarter eller længere, inden Overkørselen bliver fri, efter at den er blevet spærret. Selvfølgelig vil Forholdene bedres en Del, naar disse nye Perroner bliver anlagte, men alligevel vil Færdselen mellem den østlige og den vestlige Del af Byen blive spærret mange Gange om Dagen. Det er selvfølgelig en Hjælp, Statsbanerne yder ved at bygge en Gangbro, men den har flere Ulemper. Blandt andet den, at Broen er vanskelig for ældre og svagelige Folk at passere. Den er vanskelig nok om Sommeren, naar det blæser og regner, men den er endnu vanskeligere for ældre Folk om Vinteren, naar den er glat. Derfor vilde jeg foretrække, at Staten i Stedet for at bygge en Gangbro byggede en Tunnel. Om det kan blive meget mere bekosteligt, ved jeg ikke, men nogen stor Forskel paa Bekostningen antager jeg ikke, der kan være.

Endvidere foreslaas der, at der skal erhverves forskellige Arealer for senere at føre et Dobbeltspor igennem paa den østjydske Længdebane samt for at lave Viadukter; man eksproprierer i den Anledning betydelige Strækninger inde i Vejle. Man tager saaledes den ene Side af en Gade hele Gaden igennem med Undtagelse af 2 Huse, og man tager Arealerne paa næsten alle Sider af disse Huse, Syd for, Vest for og Øst for, saa der er kun een Side, hvor man ikke tager Arealet, men der ligger en stor Kirkegaard, saa paa den Side kan der ikke være Tale om Udvidelse. Jeg synes, at disse to Bygninger, som for Resten i Forhold til det øvrige er mindst værd, burde være eksproprierede med, og jeg kan ikke tro andet, end at Statsbanerne under alle Omstændigheder vil blive nødt til at give nogen Erstatning til de Ejere, hvis Ejendomme saa væsentligt forringes.

Angaaende den Forbindelse, man vil etablere fra Godsbanegaarden til Hovedbanegaarden, skal jeg ikke paa nærværende Tidspunkt sige noget videre, det er og vil blive en forunderlig Forbindelse, idet man med alle Tog fra Herning-Give Banen skal køre dels over Strækninger af befærdede Gader, dels langs ad Gader, der

bruges i den almindelige Færdsel, uden at man er i Stand til i Øjeblikket at afspærre et saa stort Stykke af Gaden, som er nødvendigt til Anlæg af Sporet. Det kan være, at det er umuligt at ordne Forholdet paa anden Maade, naar man i det hele vil fremme den Plan, som ligger til Grund for den Ordning, man har foreslaaet. Denne Ordning kan vist ikke siges at være ubrugbar, den kan, som der staar i Anmærkningerne, være brugbar „indtil videre“.

Det var disse faa Bemærkninger, jeg fandt mig foranlediget til at gøre angaaende den foreslaaede Plan. Bane-gaardsforholdene i Vejle skal ordnes nu, det er simpelt hen umuligt at udsætte det længere end til Herning-Give Banens Fuldendelse. Jeg kunde have ønsket, at man havde levnet mere Tid og derved skabt Betingelser for, at Vejle By, som den efter Statsbanerne mest interesserede Part, havde faaet Lejlighed til at tage de Ulemper eller Fordele, som muligt kunde blive paavist fra anden Side, med ind under de Overvejelser, man har haft, inden man har fremsat nærværende Forslag. Det kunde maaske ogsaa tænkes, at der kunde være fundet en helt anden Ordning, som vilde have været mere tilfredsstillende baade for Vejle By og i Længden ogsaa for Statsbanerne. For en Del Aar siden, saa vidt jeg husker i Samlingen 1899—1900, fremsatte daværende Indenrigsminister Bramsen et Forslag til en helt anden Ordning af Bane-gaardsforholdene, idet han foreslog, at man skulde flytte Hovedbanegaarden ud Vest for Byen og saa knytte de to Baner, Vejle-Vandel og Vejle-Give Banen, til. Dette Projekt blev anslaaet til at ville koste omkring ved 2 Mill. Kr.; det vilde vist ikke have slaaet til, thi ikke blot jeg, men ogsaa Folk, som efter mit Skøn har meget bedre Forstand paa det end jeg, siger, at denne Sum ikke nær vilde strække til. Jeg tror egentlig ikke, der er ret mange hverken i Vejle By eller her i Rigs-dagen, der fandt, at dette Forslag var værd at realisere. I Samlingen 1907—08 var Sagen igen fremme, da Jernbaneloven blev vedtaget, og da mente daværende Trafikminister Høgsbro, at man kunde nøjes med at bygge en ny Godsbanegaard til 880,000 Kr. og saa i øvrigt rette lidt ved