

de saa affinde sig med Byen paa den Maade, som man kunde komme ud af det paa.

Jeg kan tilføje for at fuldstændiggøre Billedet, at lige saa uforsvarligt Statsbanernes oprindelige Forslag var med Hensyn til Stigningsforholdene, lige saa uforsvarligt var det med Hensyn til Breddeforholdene. Her er Tale om en By, som, set i denne Forbindelse, har et Par og tyve Tusind Mennesker, og for at faa Forhold, der var blot taalelige, maatte der fra Byens Side kræves, at Vejbredden paa noget nær blev dobbelt saa stor som oprindeligt foreslaaet af Statsbanerne. Og for at ærede Medlemmer kan faa et Indblik i, hvad det virkelig her drejer sig om for denne By, skal jeg endelig oplyse, at der i Regnskabsaaret 1923—24 befordredes 250 000 t Gods fra Havnen og Godspakhuset op til Byen og 130 000 t Gods fra Byen til Havnen og Godspakhuset. Saa, ikke sandt, det er med andre Ord en ganske stærkt trafikeret Landevej, der her er Tale om.

Det er ikke den eneste Lemlæstelse, Kolding er udsat for — det maa jeg have Lov at nævne i samme Forbindelse. Der er virkelig i fuldt Alvor af Statsbanerne udarbejdet et Projekt, hvorefter Byens eneste Forbindelsesvej med sit sydlige Opland skal lukkes. Man foreslaar at spærre Søndergade, gennem hvilken den allerstørste Tilkørsel til Byen foregaar; Vejen skal saa lægges udenom i en stor besværlig Bue, grimt og ækelt bliver det, foruden at de to Stykker af Søndergade paa hver sin Side af Banelegemet, som vil blive Blindgader ved denne Foranstaltning, netop er den Del af Gaden, hvor Forretningslivet trives. Med andre Ord, her er Tale om en fuldkommen Forrykkelse af Grundværdierne i Byen og en total Odelæggelse af et stort Antal Forretningsmænd. Det forekommer mig, at en Tanke som denne overhovedet ikke burde kunne tænkes, men der er altsaa udarbejdet et Projekt i saa Henseende, og saaledes er Statsbanernes Maade at forhandle paa, at de saa sandelig ogsaa har faaet Kolding Byraad til i Hovedtrækkene at acceptere dette Projekt. Men jeg føler mig overbevist om, at hvis et saadant Projekt var blevet gennemført før det nu forestaaende Byraadsvalg, vilde ikke en eneste af de ærede Byraadsmedlemmer have set Dagens Lys den 1. April.

Disse Eksempler paa Statsbanernes Hensynsløshed, kan jeg kalde det, har jeg nævnt, dels fordi jeg kender Forholdene i Kolding bedst, dels ogsaa fordi det er saa usædvanlig grelle Eksempler. Jeg kunde

saamænd nævne Masser af lignende Tilfælde; jeg tør driste mig til at sige, at der snart sagt ikke i hele Landet, hverken i Købstæder, Stationsbyer eller paa det rene Land, er Tale om en eneste Vejforlægning, hvor ikke Statsbanerne har ladet ganske haant om de stedlige Interesser, og hvor det har kostet Kommunernes befuldmægtigede og Kommunernes Beboere uhyre Anstregelser at opnaa blot nogenlunde taalelige Forhold. Men jeg skal ikke trætte de ærede Medlemmer med at nævne flere specielle Tilfælde. Jeg kunde maaske tilraade den højtærede Minister, som jeg tror ser sundt og godt paa disse Forhold, hvis han ikke allerede har aflagt Hedensted et Besøg, da saa snart som muligt at tage en Tur derover, for naar han ser det Misfoster af en Vejforlægning, der er lavet dér, føler jeg mig overbevist om, at jeg vil have en meget varm Forbundsfælle i den højtærede Minister med Hensyn til det Krav, jeg mener bør stilles som et aldeles ufravigeligt Krav i Forhold som disse, nemlig at Statsbanernes Terrænuudvidelser skal ske for Statens Regning alene. Det maa paahvile Statsbanerne at erstatte nedlagte Vejforbindelser med andre, der er mindst lige saa gode, og uden at dette skal medføre en eneste Øres Udgift for de paagældende Kommuner.

I § 3 tales der om, at Ledelsen af den egentlige Jernbanedrift samt af Bygningsarbejdet i et af Ministeren nærmere bestemt Omfang skal ordnes saaledes, at Statsbanerne deles i højst 3 Distrikter. Dette aabner Mulighed til to Sider. Det aabner Mulighed for at bibeholde de to store, meget højt lønnede Embeder som Overingeniør og som Overarkitekt. Men det aabner paa den anden Side ogsaa Muligheden for, at saavel Nyanlæg som Nybygningsarbejder helt kan overlades til Distrikterne, og det glædede mig i høj Grad gennem Ministerens Tale at erfare, at Ministeren er en Tilhænger af, at saa meget som muligt lægges ud til Distrikterne. Jeg vilde nu mene, at Skridtet blev taget bedst, naar vi ganske nedlagde baade Embedet som Overingeniør og Embedet som Overarkitekt. Hvad Nyanlæg angaar, er Forholdet dette, at disse Arbejder hidtil er udført af Overingeniøren uden Bistand af Distrikterne — saaledes er det i hvert Fald oplyst for mig af talrige Jernbanemænd, med hvem jeg har talt om dette Spørgsmaal. Navnlig for Stationsanlæggenes Vedkommende forekommer dette Forhold mig imidlertid fuldkommen urimeligt, fordi disse Anlæg jo skal bruges af Distrikterne, og det dog derfor maa være