

dog, at de ere noget stærkere, end Meningen egentlig kan have været, idet jeg maa gaa ud fra som selvfølgeligt, at den Bane, Kommissionen her foreslaar, foreslaas i Egnens Interesse og ikke særlig i Kolding Bys Interesse. Men altsaa, siger Kommissionen, „til Fordel for det i Kolding Bys Interesse anbefalede Baneanlæg fra Lunderskov over Vorbasse skal man derhos tilføje, at det vil bidrage til at afhjælpe Jernbanetrangen i det jernbanetomme Rum mellem Lunderskov om Brørup mod Syd og Egtved og den foreslaaede ny Statsbane mod Nord“.

Hvad nu altsaa det første af Jernbanekommissionens Argumenter angaar, Forbindelsen med Kolding som Ind- og Udførselshavn, er det jo ikke blot som Havn, at disse Sogne have Interesse af, og hvorfor det er nødvendigt for dem at komme i Forbindelse med Kolding. Som jeg nævnte før, er det deres Tingsted; de skulle møde der ikke blot i Retsager, men ved enhver Forretning med deres Herredskontor; der skulle de møde ved Andelsslagteriet, hvoraf de derude i disse Egne ere Medlemmer, med deres Svin; der skulle de møde med deres Kreaturer, og dette er jo en væsentlig Indtægtskilde for Landmændene netop i disse Egne; til Eksportmarkedet, til Havnen, for at de derfra kunne forsendes til de tyske Karantæner, eller paa det derværende Eksportslagteri, saafremt Kreaturerne skulle udføres i slagtet Tilstand. Nu er det dog aabenbart, at det vil være en Ulempe for disse Beboere, der rejse derind, at Rejsen, saa vel som Godstrafikken skal foretages først med privat Bane og for det sidste Stykkes Vedkommende med Statsbane. Vejen forlænges derved paa det nærmeste med en Mil, efter Landinspektørens Opmaaling af Kortet korrekt 22,700 Fod; de faa altsaa ved at gaa over Lunderskov paa det nærmeste en Mil længere til Byen; for hver Gang en Mand der ude fra Grindsted, Vorbasse, Heinsvig o. s. v. skal rejse med Banen til sin Købstad, skal han tilbagelægge 2 Mil ganske ekstra og unødvendigt, hvilket jo ogsaa vil sige, at han skal betale saa meget mere for sin Billet, saaledes at hver Rejse bliver ham for 2 Mil dyrere, end det var nødvendigt. Dernæst er der jo ogsaa adskillige Ulemper forbundne med, at en saadan privat Bane skal have Tilknytning til en Mellemstation paa Statsbanen; en privat Bane kan lægge sin Køreplan efter Egnens Behov, saaledes at der vælges de mest passende Tidspunkter for vedkommende Beboere til at kunne

opholde sig i Byen. Skal Privatbanens Køreplan derimod være afhængig af Statsbanernes Køreplan og maa lægges derefter, kan den aldrig blive saa bekvem, for Beboerne, som naar der alene kan tages Hensyn til det af Privatbanen betjente Opland. Det er altsaa uomtvisteligt, at for Beboerne vil det ikke blot blive en billigere Route, at Privatbanen gaar direkte til Kolding, men ogsaa i andre Henseender vil det blive bekvemmere.

Hvad dernæst det andet af Kommissionen fremdragne Moment angaar, at denne Bane foruden at skaffe Jernbaneforbindelse med de langt bortliggende vestlige Sogne, yderligere vil opfylde det jernbanetomme Rum mellem Brørup og Egtved, er det jo aabenbart, synes jeg, hvad ærede Medlemmer sikkert ville erkende, naar de se paa det Kort, hvor begge Baner ere afsatte, at den Linie, som gaar over Lejrskov til Kolding, ganske anderledes halverer dette Rum, end den Linie, der gaar ned mod Andst for derfra at følge langs med Statsbanen og naa til Lunderskov Station. Naar Banen derfor i sin Tid af Jernbanekommissionen ikke er foreslaet direkte til Kolding, og naar de nævnte Medlemmer af Kommissionen, skønt de udtalte, at de langt vilde have foretrukket dette, have akcepteret Planen om Tilknytning ved Lunderskov, antager jeg Grunden at være den, at man frygtede for, at den direkte Linie vilde blive meget betydeligt dyrere. Formodningen herom eller Frygten herfor var navnlig knyttet til de kostbare Anlæg, som en Linie Nordvest fra ind til Kolding og denne Linies Tilslutning til Statsbanestationen vilde nødvendiggøre. Dette er imidlertid ved den her fremlagte Plan blevet løst og formentlig heldigt løst ved at følge Statsbanen paa det nævnte vanskelige Stykke, følge Statsbanen de sidste  $\frac{3}{4}$  Mil, altsaa gaa gennem den samme Dal som Statsbanen, og paa den Maade faa den samme og den letteste Forbindelse ind til Kolding Station. Der foreligger for begge Baner et foreløbigt Overslag fra Statsbanerne. Det ene gaar ud paa, at Anlægget fra Grindsted til Lunderskov vil koste 1,800,000 Kr.; det andet Overslag, som altsaa er udarbejdet i Aar med højere Enhedspriser, gaar ud paa, at Banen direkte til Kolding, altsaa følgende Statsbanen fra Eistrup, vil koste 2,000,000—2,100,000 Kr. Beregnet med samme Pris pr. Mil som Grindsted—Lunderskov-Banen vilde den derimod kun koste 1,980,000 Kr. Der er altsaa i denne Overslagssum beregnet rigelig 100,000 Kr. som den eventuelle