

næst vil jeg gerne til den ærede Minister gøre en Bemærkning, jeg glemte før. Den ærede Minister talte baade med Hensyn til det foreliggende Forslag og med Hensyn til det andet Forslag om Pengene. Det er det, vi i den sidste Tid stadig høre fra Begeringen, at vi ingen Penge have. Skulde Staten virkelig pludselig være bleven saa fattig, at vi ere kørte fast? Jeg ved ikke, hvordan det staar med Statens Penge, men hvad det foreliggende Forslag angaar, vil dette aldeles ikke paalægge Ministeren noget som helst Ansvar med Hensyn til Pengespørgsmaalet. Thi Forslaget gaar kun ud paa, at Omkostningerne skulle bevilges paa de aarlige Finanslove, og jeg gaar ud fra, at naar vi virkelig faa en Finanslov, som Rigsdag og Regering blive enige om, maa Pengene vel ogsaa være der, og før Finansloven er vedtagen, har den ærede Minister jo ikke nogen Forpligtelse til at betale noget til dette Anlæg. Derfor mener jeg, at denne Indvending ikke har noget paa sig, hvad dette Baneanlæg angaar.

E. Sørensen: Jeg kan ligesom den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (L. Rasmussen) for saa vidt være tilfreds med den ærede Ministers Svar. Den højtærede Minister har Interesse for dette Baneanlæg til Grindsted, og den højtærede Minister ønskede samtidig at se paa begge de to Linier, til Lunderskov eller til Kolding, og ønskede at undersøge, hvad der kunde tale for enhver af disse Linier, og veje dem mod hinanden. Den ærede Minister afviste paa Forhaand ingen af dem. Men særlig maa jeg være tilfreds med den højtærede Ministers Svar, fordi der deri ikke, som ved en tidligere Lejlighed, laa nogen som helst Afvisning af Kommissionens Forslag, at til denne Bane bør Staten give ikke det sædvanlige Bidrag, som bestemt ved Loven af 1894, Halvdelen, men tre Fjerdedele. Den højtærede Minister tog slet ikke Afstand fra det, som egentlig er Kardinalpunktet i denne Sag, nemlig at Staten her maa træde til med ekstraordinær Bistand, yde ekstraordinær Hjælp, fordi der er særlige Forhold til Stede.

Hvad den ærede Ordfører for Forslagsstillerne angaar, vilde han gøre gældende, at det i særlig Grad gjaldt for Beboerne at komme i Forbindelse med Lunderskov fremfor at komme i Forbindelse med Kolding; og han henviste herom til Kommissionsbetænkningen. Her maa jeg dog erindre om, at Kommissionen slet ikke omtaler eller fremdrager i mindste Maade, at der er noget som helst Hensyn til noget al-

menbedste, som gør, at den foreslaaede Bane gaar til Lunderskov. Nej, hvor Kommissionen omtaler denne Bane, gaar den stadig ud fra, at det er Forbindelsen til Kolding, det gælder om, derimod ikke Forbindelsen til Lunderskov, hvad jeg fremdrog før, da jeg havde Ordet. Kommissionen nævner stadig som Argument for denne Bane, at Egnen maa i Forbindelse med Kolding, og naar Forslaget som Banens Endepunkt sætter Lunderskov, da er dette kun som Gennemgangsled til den videre Forbindelse til Kolding, idet man har fundet denne Ordning billigere og nemmere. Og ganske vist blev denne Linie noget billigere, hvad Banens Anlæg angaar, men for Beboerne vilde Lunderskovlinien ved Banens Benyttelse Dag for Dag give forøgede Udgifter, og det vilde i enhver Henseende blive ubekvemmere for dem end den direkte Linie til Kolding. Jeg skal indrømme, at naar det hænder, at en Mand fra Grindsted skal Syd paa, en Tur til Berlin, da sparer han omtrent 3 Mil ved at kunne staa af ved Lunderskov og fortsætte derfra; men det er dog vist af de sjældnere Tilfælde. Jeg skal erindre om, at i 1895—96 var det ærede Medlem Forslagsstiller til en anden Bane fra Grindsted direkte til Kolding ved en Forlængelse af den nuværende Kolding—Egtved Bane, og det ærede Medlem var jo ogsaa den Gang i sin Dokumentation fuldkommen paa det rene med, at det, det gjaldt om, var ikke at komme ned til Lunderskov eller Brørup, men at Beboerne kunde komme til deres Tingsted, til en Havn, til den Købstad, hvor de havde Forretninger. Der er talt om, at $\frac{3}{4}$ Mil af Banen vilde blive dødt ved at gaa ved Siden af Statsbanen. Det maa erkendes, men det er den Maade, hvorpaa man lettest og billigst kan komme ind til Kolding og til Stationen, og enhver privat Bane maa jo regne, at et lignende Stykke Vej nærmest ind mod Byen er et dødt Stykke. Naar der ikke tilfældigvis, som Tilfældet er med Grejs ved Vejlebanen, er et stærkt besøgt Udflygtssted eller en stor Fabrik inden for en halv Mils Omkreds fra Byen, ere de nærmeste $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Mil et for Trafikken dødt Stykke, fordi det inden for denne Afstand er lettere for Beboerne at tage direkte ad Landevejen til Byen end at spænde for og køre til Stationen. Jeg tror ikke, det over for Banens Drift spiller større Rolle, at de $\frac{3}{4}$ Mil blive ret døde, og med Hensyn til at følge et Stykke langs Statsbanen har den anden Linie jo det samme. Ikke i saa stor Udstrækning, men