

ad 2. Banen, der paa Kortet er betegnet med en grøn-blaa-rød Linie, var ved tidligere Forslag ført direkte ud fra Kolding Nordbanegaard og mod Vest over Harte til Ferup, hvormod den i nærværende Forslag føres ud fra Bramdrup Station paa Kolding—Egtved Jernbane, saaledes at Strækningen Bramdrup—Kolding bliver fælles for begge Baner i Lighed med, hvad der finder Sted for Horsens—Bryrup og Horsens—Tørring Baners Vedkommende paa Strækningen fra Horsens til Lund. Den saaledes foretagne Ændring er foranlediget, dels ved de vanskelige Terrainforhold mellem Harte og Kolding Nordbanegaard, der vilde medføre et ret betydeligt Viaduktanlæg og vanskeligt Jordarbejde, dels ved, at Anlægsudgifterne yderligere reduceres ved, at Bramdruplinien bliver ca. 8,000 Fod kortere i Anlæg end den direkte Linie til Nordbanegaarden.

Fra Bramdrup tænkes Linien ført gennem Almind og Vr. Nebel—Aadal forbi Stubdrup, hvor den drejer mod Vest og gaar Nord om Ferup, Syd om Jordrup, Syd om Kragelund mellem Bække og Kragelund til Vorbasse, hvorfra den fortsættes som under 1. beskrevet til Grindsted.

Da Banen er smalsporet og saaledes fremtræder som decideret Lokalbane, kan der endvidere, som ogsaa foreslaaet i de forskellige Andragender, være Tale om at føre Linien fra Jordrup i en Bue ned over Gjesten og tilbage til Bække, som vist med grønt paa Kortet, skønt en saadan Linie bliver ca. 10,000 Fod længere end førstnævnte.

Banen faar en Længde af henholdsvis 6,<sup>37</sup> Mil eller 6,<sup>31</sup> Mil, eftersom den føres over Ravnholt eller over Gjesten, og Bekostningen ved Anlægget vil, som det fremgaar af vedlagte Bilag 2 a. og b., andrage henholdsvis 1,411,000 Kr. og 1,499,000 Kr.

ad 3. Banen, der paa Kortet er betegnet med en blaa-rød Linie, var tidligere foreslaaet ført fra Kolding Statsbanestation langs Statsbanen til Ejstrup Station og derfra mod Nord over Jordrup. Ved nærværende Forslag er man derimod gaaet ud fra, at Linien forlader Statsbanen tæt uden for Kolding for at gaa over Harte til Dybvadbro, hvor den støder til den under 2. beskrevne Linie fra Bramdrup over Ravnholt til Grindsted.

Anledningen til, at man saaledes har forladt Linien over Ejstrup, ligger i de meget betydelige Terrainvanskeligheder, som denne Bane vilde faa at kæmpe mod, hvorhos man ved den direkte Linie til Kolding Statsbanestation formentlig opnaar en bedre Betjening af Oplandet, idet det døde Stykke mellem Ejstrup og Kolding erstattes af Linien over Ferup, Stubdrup og Harte, uden at Længden af Banen derved forøges i nævneværdig Grad.

Stationsforholdene ved Kolding tænkes ordnede saaledes, at Banen faar en selvstændig Gods- og Lokomotivstation paa Engene umiddelbart Vest for Sønderbro, medens Persontrafikken paaregnes ført ind til Statsbanestationen ad et Spor, der ender bag ved en Forlængelse af den nuværende Perron.

Banen faar en Længde af 6,<sup>52</sup> Mil, og Bekostningen ved Anlægget vil i Henhold til medfølgende Bilag 3 andrage ca. 2,185,000 Kr.

ad 4. Banen, der paa Kortet er betegnet med en rød Linie, føres fra Lunderskov Statsbanestation mod Vest langs Statsbanen, som den følger paa en Strækning af 1½ Fjerdingvej, hvorefter den drejer mod Nordvest over Anst til et Punkt mellem Østre og Vestre Gjesten, og derfra mod Nord op mod Verst, hvorfra den med nordvestlig Retning gaar til Bække, hvor den slutter sig til de ovenfor beskrevne Linier.

Ved Lunderskov tænkes Banen — ligesom ved Kolding — ført ind bag en Forlængelse af den nuværende Perron, medens en særlig Gods- og Lokomotivstation tænkes anlagt i Terrainet umiddelbart Sydvest for Statsbanestationen.

Banen faar en Længde af 5,<sup>90</sup> Mil, og Bekostningen ved Anlægget vil i Henhold til vedlagte Bilag 4 andrage ca. 1,722,000 Kr.

Da der, efter at Sagen har været behandlet i Landstinget, er fremkommet Forslag om at føre Grindsted Banen til Vejen i Stedet for til Lunderskov, har jeg ment at burde medtage denne Linie i Undersøgelsen.

Linien er vist paa Kortet med gul Farve og slutter sig ved Gjesten til Lunderskovlinien.