

som Personindtægten fra Grindsted By, og for at undersøge Forholdet, henvendte jeg mig til de Folk, der bleve opgivne som de, der have opgjort disse Tal, og Resultatet af Undersøgelsen blev, at disse Tal have ikke det fjerneste paa sig. Der foreligger ingen Opgørelse; „der foreligger kun et Skøn,“ sagde den, jeg blev henvist til som den Mand, der skulde have optaget denne Statistik. Han sagde: Nej, der var ikke optaget nogen Statistik, men der var foretaget et Skøn. Men det Skøn angik slet ikke Grindsted By, men Egnen ude omkring Vest for Vandel, og som Følge deraf ere disse Tal fuldstændig misvisende; det er en given Sag for dem, der kende Forholdene derude. Og jeg kan for mit Vedkommende med Hensyn til de Folk, der have underskrevet dette Andragende, ikke ønske noget bedre — thi det er i og for sig gode Navne — end at de have underskrevet i god Tro. De have naturligvis ikke selv opstillet disse Tal.

Naar man paastaar, at det Baneforslag, her er foreslaaet, vil blive noget af det mest uøkonomiske, vi have at opvise her i Landet, skal jeg gøre den Bemærkning, at jeg synes ikke, det ærede Medlem skulde raabe saa højt om Økonomi, naar han dog faktisk selv foreslaar, at vi samtidig med, at dette Forslag vedtages, skulde gaa til at vedtage en Statsbane fra Silkeborg over Grindsted til Bramminge. Jeg tror, enhver maa indrømme, at den Banedrift, der her i Landet er mest økonomisk for Tiden, er Driften af Privatbaner. De klare sig forholdsvis godt i forholdsvis daarlige Egne, hvorimod Statsbanerne jo i Virkeligheden slet ikke klare sig. Det kan maaske i og for sig være rigtigt at anlægge Statsbaner i visse Egne — det skal jeg slet ikke komme nærmere ind paa ved dette Spørgsmaal — men er der ellers noget, der nationaløkonomisk set vil være urigtigt, vil det være med den Økonomi, hvormed vore Statsbaner for Tiden drives, og det økonomiske Resultat, de for Tiden give, at bygge en Statsbane fra Silkeborg over Grindsted til Bramminge. Man kan sige sig selv, at dersom den samme Aand skal raade ved Driften af den Bane, som ellers er raadende ved Driften af vore Statsbaner, vil den give Underskud og det i stor Maalestok.

Gennemgaaende give vore Privatbaner jo dog noget Overskud, mange af dem endda slet ikke saa lidt. Hvad specielt Vejle—Vandel-Banen angaar, er det en af

de daarligste, og det vil den vel sagtens blive ved at være nogen Tid endnu, men det Forhold vil i og for sig ikke blive meget forværret, selv om vi bygge denne Bane. Der er to Ting, der efter min Mening ere Hovedulykken ved Vejle—Vandel-Banen. Den første er den, at den er lagt helt ned i en Dal, hvor der ingen Mennesker bor, og næsten ingen Mennesker kan komme ned, og det kunde man jo se i Forvejen, at det vilde blive vanskeligt for Egnen at benytte den. Havde man lagt denne Bane — og det tror jeg ogsaa, at alle ude paa den Egn nu ere enige om — oppe i de folkerige og produktionsrige Brødsten og Nørup Sogne, vilde der have været noget at gøre, saa vilde Banen have faaet noget at bestille. Men dernæst lider den under en Ting til, og det er heldigvis noget, der kunde ændres — om man vil det, bliver jo en anden Sag — nemlig under en i høj Grad uøkonomisk Drift, og det forbyrser mig, at Staten, som har Halvdelen af Kapitalen staaende i Banen, tillader, at man driver Banen paa den Maade. Denne Vejle—Vandel-Bane gaar ud i et Opland, hvis regelmæssige Forbindelse med sin By Vejle, før Banen kom, indskrænkede sig til en kgl. Postvogn en Gang frem og en Gang tilbage daglig. Nu byggede man en Privatbane, og saa fik man pludselig Forbindelse tre Gange frem og tre Gange tilbage daglig, og denne Bane har ikke mere at køre med, end at to Tog frem og to Tog tilbage meget godt kunde besørge baade de Personer og det Gods, der er at føre, og at det vilde blive en overordentlig stor Besparelse for Banen, naar den kun kørte to Gange frem og to Gange tilbage i Stedet for tre Gange, er ganske givet. Og for den Egn, der før kun havde en Forbindelse med en kgl. Postvogn en Gang frem og tilbage i Døgnet, vilde det være et overordentlig stort Fremskridt, synes jeg, naar den fik en Jernbaneforbindelse to Gange frem og to Gange tilbage daglig, og dersom det skete, er der ingen Tvivl om, at Banen vil give et betydeligt bedre økonomisk Udbytte. Deri ligger efter min Mening en af Hovedskavankerne ved denne Bane, en af de Skavanker, som kan rettes, nemlig Driften. Man skal ikke køre med saa mange Tog, naar man faktisk kunde nøjes med at køre med et mindre, og Egnens Befolkning kunde godt være tjent med at kunne komme to Gange daglig ind til sin By og to Gange daglig derfra; vi ere jo ikke saa godt vant ude i disse Egne.

Over for det ærede Medlem for Skan-