

kun faas ved, at der føres en Bane fra Grindsted direkte til Lunderskov eller Kolding. Da imidlertid en saadan Bane vil gaa igennem en Del af Vejens Opland og saaledes være til Skade for denne opløstrende By, anser man den foreslaaede Gaffelbane for en naturlig Løsning af dette vanskelige Spørgsmaal.

Tre Medlemmer af Flertallet (Kier, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) ønske dog principalt — navnlig af Hensyn til den gennemgaaende Trafik —, at Linien Grindsted—Vejen anlægges som Statsbane paa samme Betingelser som Banen Nr. 5.

Et Mindretal (Ambt, S. M. Andersen, Ernst, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen og Lunn) anser en saadan Gaffelbane for en meget uhensigtsmæssig Løsning. Dels er Driften af en Gaffelbane erfaringsmæssig meget dyr, dels vil Banen fra Delingspunktet til Kolding faa et Opland, der til Dels er betjent ved bestaaende Baner. Mindretallet maatte derfor foretrække en anden Løsning, f. Eks. en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov eller Vejen. Et Medlem af Mindretallet (Lunn) anbefaler en Jernbane fra Vejen over Kragelund til Bindeballe paa Vejle—Vandel Banen og samtidig Kolding—Egtved Banens Ombygning til normalsporet Bane og Forlængelse til Bindeballe, hvorved Grindsted faar direkte Forbindelse saavel til Vejen som til Kolding.

31. Smalsporede Jernbaner fra Kolding til Hejls og Taps med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

32. En smalsporet Jernbane fra Ribe til Grænsen (Gjelsbro) med et Tilskud fra Statskassen, svarende til $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen.

Et Medlem (Juul-Rysensteen) har ikke kunnet samstemme med det Flertal, han i øvrigt har sluttet sig til, i at Staten bidrager udover Ekspropriationsudgifterne, til Forlængelsen af Privatbanerne Nr. 25—29, naar Længdebanerne Vejle—Give—Herning og Bramminge—Grindsted—Silkeborg bygges som Statsbaner.

Det forekommer dette Medlem, at der derefter bliver saa korte Afstande for alle Beboere i denne Landsdel til bestaaende Baner, at yderligere Baneanlæg ikke kunne anses for særlig nødvendige eller begrunde yderligere Krav til Statskassen fra Beboernes Side, der i alt væsentligt selv maatte bygge og drive saadanne Baner, hvis de kræves anlagte.

Hadde man ikke fastholdt Kravet om Banen Silkeborg—Grindsted—Bramminge, men afventet det Tidspunkt, hvor et saadant Anlæg antagelig kunde forrente sig eller vilde være nødvendigt for Stats-Trafik, skulde han have stemt for Bidrag til Tværbaner, der satte Landsdelen i Forbindelse med bestaaende Anlæg; men vedtages de store Linier, har Staten ofret saa meget, at der vel næppe for nogen Egn i Landet er bragt saa betydeligt pekuniært Offer, baade med Hensyn til Anlægssum og eventuelt Driftstab.