

Under disse Omstændigheder at ofre os, saa at vi alene af Hensyn til Vejen fremdeles ikke erholde en Jernbane, det synes vi ikke fuldt retfærdigt.

6. Det vil være umuligt at tilvejebringe Halvdelen af Omkostningerne til Baneanlægget. At fastholde Forlangendet herom vil være ensbetydende med at nægte vore fattige Hedekommuner overhovedet at faa en Jernbane. Et Tilskud af en Fjerdedel fra vor fattige og ringe Egn vil forholdsmæssigt mindst være ligt med Halvdelen fra de gode Egne.
7. Som anført vil Gaffelbanen koste 2,730,000 Kr. Halvdelen heraf bliver 1,365,000 Kr., hvilket Tilskud det er umuligt at skaffe. Fjerdedelen udgør 682,500 Kr., men ogsaa dette Beløb er det os umuligt at udrede.
Omkostningerne ved Grindsted—Lunderskov-Banen andrage derimod 1,722,000 Kr., hvoraf Halvdelen udgør 861,000 Kr., som vi heller ikke kunne skaffe; derimod andrager en Fjerdedel 430,500 Kr., og med den største Anstrengeelse er det lykkedes at opnaa Tilsagn om dette Tilskud.
Naar Staten maatte bevilge et Tilskud til Lunderskovbanen af 3 Fjerdedele, vil dens Udgift andrage 1,291,500 Kr. Det foreslaaede Tilskud af Halvdelen af Omkostningerne ved Gaffelbanens Anlæg vil imidlertid udgøre 1,365,500 Kr. eller 73,500 Kr. mere. Ved at bevilge et Tilskud af $\frac{3}{4}$ til Lunderskovbanen i Stedet for Halvdelen til Gaffelbanen vil Statskassen altsaa faa en Mindreudgift af 73,500 Kr. Med et Statstilskud af $\frac{3}{4}$ ogsaa til Gaffelbanen vil Statskassen altsaa faa en Merudgift af 756,000 Kr.
8. Ogsaa af den Grund, at den Gren af Gaffelbanen, der føres til Bramdrup, kommer til at løbe omtrent midt imellem de 2 nuværende Baner, Statsbanen og Egtvedbanen, med en Afstand fra disse af ikke over $1\frac{1}{2}$ Mil, er det en meget uheldig Løsning. Et af Egtvedbeboere nedsat Udvalg har derfor da ogsaa hævdet, at den foreslaaede Gaffelbane vil være til Skade for Egtvedbanen og for Egtved Bys Beboere.
9. Læbæltet er for Kolding Bys Vedkommende nu hævet, og Indvendingen mod Lunderskovbanen, hentet fra Læbæltet, er altsaa bortfalden.
10. En Bane fra Grindsted til Lunderskov vil formentlig faa stor Betydning ikke alene som Oplandsbane, men ogsaa som Transitbane; i sidste Henseende opfylder den Betingelserne for en bekvem Forbindelse baade mod Vest, Syd og Øst.
11. I trafikal Henseende vil det være meget uheldigt, om der skulde finde Tilslutning af en Privatbane til Statsbanen ogsaa i Vejen saa nær ved Lunderskov, som jo i Forvejen er et Knudepunkt.

Vi skulle indskrænke os til disse Bemærkninger.

Da det vil være umuligt at skaffe de nødvendige Tilskud til den foreslaaede Gaffelbane, da dens Anlæg og dens Drift vil blive langt dyrere end Lunderskovbanen, da de interesserede Kommuner og Ribe Amsraad kun have tilsagt Tilskud til en Bane fra Grindsted til Lunderskov og nægtet Tilskud til nogen anden Bane, da den nævnte Bane efter vor Mening ikke berøver Vejen sit Opland eller skader denne By, da den direkte Bane til Lunderskov er i Stand til virkelig at betjene de paagældene Kommuner, da disse — de, der skulle benytte Banen — hele Tiden have staaet og fremdeles staa enige og sluttede om Lunderskovbanen, da denne 3 Gange er vedtagen i Folketinget, og da vi nu i saa mange Aar have arbejdet for at faa en Bane og faaet Løfte om den og have saa stor Trang og saa stærkt et Krav paa en saadan som intet andet Sted i Landet, haabe vi, at den høje Regering og Rigsdag ville tage gunstigt Hensyn til dette vort Andragende.

Komiteen for Anlæg af en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov.

Vorbasse, den 28. Januar 1907.

(12 Underskrifter).