

## 32.

**Om de med Realisationen af en direkte Bane fra Grindsted over Bramdrup til Kolding forbundne økonomiske Fordele for Kolding—Egtved-Banen.**

Anlægget af en Kolding—Grindsted Bane, der paa Strækningen Kolding Statsbanestation—Nordbanegaarden—Bramdrup følger Kolding—Egtved-Banens Spor, vil i Henhold til nedenanførte Kalkulation, der formentlig kommer Virkeligheden temmelig nær, medføre en aarlig Besparelse for sidstnævnte Bane af 10,500 Kr., saafremt Kravet om en normalsporet Bane og et heraf resulterende 4-strengt Spor paa ovennævnte Strækning fastholdes, og af 13,500 Kr., hvis man bestemmer sig for en metersporet Grindsted-Bane, i hvilket Tilfælde det nuværende Spor mellem Bramdrup og Statsbanestationen over Nordbanegaarden kan trafikeres vekselvis af begge Baners Tog, der selvfølgelig i alle Tilfælde skulle korrespondere direkte med Kolding Statsbanestation og tillige om fornødent med Kolding Havn, hvad Gods i hele Vognladninger angaar. Da Kolding—Egtved-Banens aarlige Indtægtstab ved Anlægget af den paa-tænkte Bane: Kolding—Bramdrup—Grindsted og Veerst—Vejen helst maa sættes til 2,000 Kr. for helt ud at være paa den sikre Side, ville begge Baners Fællesskab i Anlæg og Administration paa Strækningen Bramdrup—Nordbanegaarden—Statsbanen for Kolding—Egtved-Banens Vedkommende altsaa medføre en aarlig Nettobesparelse i Anlægsforrentning og Drift af  $10,205 \div 2,000 = 8,205$  Kr. i første og  $13,285 \div 2,000 = 11,285$  Kr. i sidste Tilfælde.

Til nærmere Belysning af ovennævnte Indtægtstab tjener følgende:

Man har fra en vis Side, for at forpurre Anlægget af en direkte Bane til Kolding, fremsat den Paastand, at Kolding—Egtved-Banen ved dette Anlæg vilde lide et stort Skaar i sine Indtægter. Dette er der heldigvis slet ikke Tale om. En ret minutøs Undersøgelse for 4 Aar siden af dette Forhold for Egtved Stations Vedkommende, en Undersøgelse, der dels var baseret paa indhentede Oplysninger hos Købmænd og andre næringsdrivende paa Pladsen og dels paa Egtved Stations egne Noteringer, gav til Resultat, at en Grindsted—Jordrup—Bramdrup—Kolding Bane kun vilde have paaført Egtved Station et Tab i det nævnte Aar af 454 Kr. 20 Øre (jfr. nedenanførte Opgørelse), svarende til 13,5 pCt. af Stationens samlede Indtægt af Kreaturer og Gods, der i det paagældende Driftsaar udgjorde 3,364 Kr. 80 Øre. Billetsalget paa eller til Egtved Station er for Byerne Knudsbøl, Jordrup og Veersts Vedkommende som Indtægtspost betragtet ganske nominal og kan derfor lades helt ude af Betragtning. Naar undtages en pludselig og uanet Tilgang for et Par Aar siden af Slagterisvin fra de nævnte Byer paa Grund af en Konflikt med Kolding Svineslagteri om Leveringsmaaden og en i alt Fald midlertidig heraf flydende Merindtægt paa ca. 470 Kr. aarlig, kan der neppe paavises nogen Fremgang i Vare- og Kreaturtransporten mellem Egtved og de nævnte Byer udover den, der skyldes den almindelige Opgang i Konjunkturerne i de forløbne 4 Aar, og som for Egtved Stations Vedkommende har givet sig Udslag i en forøget Indtægt af Gods og Kreaturer fra 3,364 Kr. 80 Øre i Driftsaaret 1901—1902 til 5,342 Kr. 93 Øre i Driftsaaret 1905—1906 med Fradrag af ovennævnte Indtægt paa 470 Kr., der som anført skyldes særlige Omstændigheder.

For Mellemstationernes Vedkommende er Tabet, som Kolding—Egtved-Banen lider ved Anlægget af en Grindsted—Bramdrup—Kolding Bane, uden videre Betydning. Byerne Bølling, Brakker og Aagaard ere som Følge af Beliggenheden fremdeles som hidtil henviste til at benytte Egtvedbanen, og hvad Byerne V. Nebel og Dons angaa, er Indtægtstabet, som Anlægget af den projekterede Bane vil paaføre Egtvedbanen, ganske ringe, idet Frekvensen mellem disse Byer og Banen saa godt som indskrænker sig til Levering af Slagterisvin, der aarlig i Fragt kun indbringer ca. 114 Kr.