

ding—Egtved-Banen var saa stor, at den trængte til Aflastning, at den trængte til et Dobbeltspor for at blive frigjort. Ogsaa dette Forhold har jeg gjort til Genstand for Undersøgelse for muligvis deri at finde et tilstrækkeligt Motiv til at begrundede Anlægget af en privat Bane fra Værst ind til Kolding. Men det viser sig da, at af de jydsk Privatbaner er der ingen, hvis økonomiske Forhold ere saa daarlige som den private Bane fra Kolding til Egtved. Det er i øvrigt en smalsporet Bane. Denne Bane er anlagt i Henhold til Loven af 8. Maj 1894, og den blev aabnet for Driften den 4. Maj 1898. Banens Anlægssum var 1,110,000 Kr., hvoraf Staten har betalt Halvdelen, altsaa 555,000 Kr. I Jernbanekommissionens Betænkning findes der en skematisk Oversigt over de økonomiske Forhold for de forskellige Privatbaner. Der findes Oplysninger om Banernes Længde, deres Anlægssum, deres Indtægter og, hvad der er det væsentligste, om den Rente, som de forskellige Baner ere i Stand til at give af deres Anlægskapitaler. Det viser sig her, at af de jydsk Privatbaner er der ikke en, der giver en saa lille Rente af Anlægskapitalen som Kolding—Egtved-Banen. I Kommissionsbetænkningen staar der, at Kolding—Egtved-Banen forrenter sin Anlægssum med 0,3 pCt., medens Gennemsnittet maa siges at være et Par pCt. Adskillige Privatbaner give mere end 3, maaske endog 4 pCt. Rente af deres Anlægskapitaler. Men nu kunde det jo være, at Resultatet havde forandret sig noget til Gunst for Kolding—Egtved-Banen i de Aar, der ere gaaede, siden Kommissionen har afgivet sin Betænkning — de Tal, som findes i Betænkningen, ere allerede nogle Aar gamle. Ogsaa dette Forhold kan man faa Oplysning om i det Skrift, der blev omdelt paa vore Pladser før Jul, og som alle Medlemmer studere med overordentlig stor Interesse. Det er Statsbanernes Driftsberetning for det sidst forløbne Driftsaar. Paa det sidste Blad i dette udmærkede Værk findes Oplysning om Driftsresultatet ogsaa for Privatbanerne, og disse Oplysninger fremtræde med en Mængde Tal, hvoraf man ser, hvor stor den paagældende Banes Indtægt har været af Godsbefordring, Personbefordring osv., mange Oplysninger, som ere af overordentlig stor Interesse for os alle. Ogsaa her viser det sig, at af de jydsk Privatbaner er der i Virkeligheden ingen, hvis Resultat af Driften og hvis økonomiske Resultat i det hele er saa daarligt som netop Kol-

ding—Egtved-Banen. Det viser sig, at Indtægten baade af Personbefordring og af Godsbefordring pr. Banekilometer er mindre ved Kolding—Egtved-Banen end ved nogen anden jydsk Bane, naar undtages Thisted—Fjerritslev-Banen, hvor navnlig Godsbefordringen har givet særlig ringe Indtægt det sidste Aar, men det skyldes maaske en Tilfældighed.

Der findes ogsaa i dette udmærkede Værk Oplysning om Banernes Driftsoverskud pr. Togkilometer og pr. Banekilometer. Ogsaa disse Tal have overordentlig stor Interesse. Det viser sig deraf, at Kolding—Egtved-Banens Driftsoverskud pr. Togkilometer er opført med følgende 3 Tal: 0,00, og Driftsoverskuddet pr. Banekilometer er nøjagtig betegnet med 3 Tal af samme gode Slags som dem, jeg nævnte sidst: 0,00. Der kunde egentlig godt have været 3 Tal til af samme Slags, uden at det havde forandret det økonomiske Resultat i nogen væsentlig Grad. Det forekommer mig derfor, at de mindre gunstige Forhold, som Kolding—Egtved-Banen maa siges at arbejde under, ere egnede til at paakalde det høje Tings Medlidenhed, og at der ingen som helst Grund er til at formindske Værdien af det Aktiv paa 555,000 Kr., som Staten har anbragt i Kolding—Egtved-Banen, ved at give denne Bane en Konkurrencebane, som det foreslaas i Lovforslaget om Gaffelbanen fra Grindsted dels til Vejen, dels til Kolding. Der tilvejebringes heller ikke kortere Forbindelse mellem Kolding og Grindsted ved Anlæg af en Privatbane ind til Kolding Nord for Kolding—Lunderskov-Banen, idet de Oplysninger, som foreligge for os, vise, at den direkte, det vil altsaa sige den hurtigste og korteste Forbindelse mellem Kolding og Grindsted i Virkeligheden tilvejebringes ved en Grindsted—Lunderskov-Bane. Grindsted—Lunderskov-Banen vil faa en Længde af 44 Kilometer, og Statsbanen fra Lunderskov til Kolding har en Længde af 12 Kilometer, det er i alt 56 Kilometer. Gaffelbanen Grindsted—Kolding—Vejen er i Jernbanekommissionens Betænkning opført med en Længde af 70 Kilometer. Hvis man nu forudsætter, at Delingspunktet af Gaffelbanen bliver i Værst, vil den Linie, der skal føres fra Værst og ind til Vejen, antagelig faa en Længde af $1\frac{3}{4}$ Mil eller saadan noget som 13 Kilometer. Tilbage bliver saa 57 Kilometer, som falde paa Stykket fra Grindsted over Værst til Kolding. Men som jeg nævnte før, er Forbindelsen mellem Grindsted og Kolding over Lunderskov