

Udgifterne ved disse Foranstaltninger, til hvilke Projekter vedlægges, ere anslaaede til 65,000 Kr., der fordele sig saaledes for de enkelte Stationers Vedkommende:

Brabrand:

Jord- og Rørledningsarbejde, Støttemur m. m.	13,500	Kr	
Sporarbejde	14,500	—	
Chaussering m. m.	4,500	—	
Flytning af Kran og Folde	500	—	
Forandring af Sikringsanlæg	3,700	—	
Perronforandring	2,300	—	
			39,000 Kr.

Mundelstrup:

Jordarbejde m. m.	2,000	Kr.	
Sporarbejde	3,000	—	
Signalhus	500	—	
Forandring af Sikringsanlæg	4,000	—	
			9,500 —

Lerberg:

Jord- og Rørledningsarbejde m. m.	3,000	Kr.	
Sporarbejde	6,000	—	
Signalhus	1,500	—	
Forandring af Sikringsanlæg	6,000	—	
			16,500 —
I alt...	65,000	Kr.	

Hertil komme Udgifterne ved de fornødne Grunderhvervelser paa Brabrand og Lerberg Stationer og Omkostningerne ved Afholdelsen af de herved fornødne Ekspropriationsforretninger m. v., der foreslaas afholdte af Konto § 27 II. B. a. og b.

Man skal dog ikke undlade at tilføje, at Udgiften til Arealerhvervelse for Brabrand Stations Vedkommende vil blive betydelig paa Grund af Bebyggelsen omkring Stationen, idet denne nu ligger indeklemmt mellem Bygninger og Villahaver. Efter et foreløbigt Overslag, der dog ifølge Sagens Natur kun kan være rent skønsmæssigt, vil Udgiften næppe kunne anslaaes lavere end ca. 50,000 Kr., uagtet man vil søge saa vidt muligt at indskrænke Arealerhvervelsen ved Anvendelse i videst mulig Udstrækning af Støttemure og Rørlægning af Grøfter m. v. Da den foreslaaede Sporudvidelse imidlertid maa anses for paatrængende nødvendig, idet Sporforholdene paa Stationen ere aldeles utilstrækkelige, tør Arealerhvervelsen ikke udskydes, og det saa meget mindre som man kun vilde udsætte sig for, at de paagældende Ejendomme bleve endnu mere bebyggede og Priserne som Følge deraf endnu større.

Til II. A. a. 3. Forbindelsen mellem Sporene paa Dampfærgerne og i Land tilvejebringes ved et Sporstykke, der er anbragt paa en Klap, hvis yderste Ende kan løftes og sænkes, saaledes at den slutter sig til Færgeren, hvis Dæk ligger højere eller lavere, eftersom Vandstanden og Færgens Belastning veksler. Klappens inderste Ende ligger derimod uforandret i samme Højde, som Sporene have i Land. Sporstykket paa Klappen har derfor en forskellig Stigning, eftersom Færgens Dæk ligger højere eller lavere, og Størrelsen af denne Stigning er ved samme Dækhøjde mindre ved lange end ved korte Klapper. I de ældre Færgehavne har der hidtil været benyttet Klapper med 18 m. Længde. De forholdsvis stærke Stigninger, der ved denne Klaplængde kan fremkomme mellem Færge og Klap, frembød tidligere, da der navnlig overførtes toakslede Vogne, ingen væsentlige Ulemper, men dette Forhold er i de senere Aar undergaaet en Forandring, dels ved, at Vogne ere blevne tungere, saaledes at Færgerne trykkes mere ned under Vognenes Ombord- og Ilandsætning, og dels ved, at der i stedske stigende Omfang benyttes Truckvogne, der ikke kunne passere de stejle Stigninger, som ved Klapper af nævnte Længde fremkomme under stærkt Lav- eller Højvande. Ved nyere Færgelejer er af de anførte Hensyn benyttet Klapper af større Længde.