

forudsat opført for 2 Spor, tænkt givet en Højde af 42 m over Vandfladen, hvilken Højde er anvendt i Kejsers Wilhelms-Kanalen, saaledes at de højeste Skibsmaster kunde passere under. For Enderne af selve Hovedbroen skulde bygges Broer med mindre Spændvidder saa langt ind i Land, som de økonomiske Hensyn kræver.

I Forbindelse med Broanlægget vilde det blive nødvendigt at udføre en Del Bane- og Stationsanlæg paa begge Sider af Bæltet. Den nuværende fynske Hovedbane var fra et Punkt ca. 600 m Syd for Middelfart Station tænkt ført tæt ind til Middelfart By og videre i en Bue udenom det høje Parti ved Krybe-Skov op til Broen samtidig med, at den nuværende Station ved Middelfart flyttedes hen til et Punkt umiddelbart Syd for Byen. Paa jysk Side tænkt Banen fra Brostedet ført i nordvestlig Retning, indtil den støder til Hovedbanen tæt Vest for dennes Skæring med Vejle Landevej, paa hvilket Sted der da skulde anlægges en Centralstation, hvor samtlige Banelinier saavel fra Fyn som fra Jylland skulde støde sammen. Den bestaaende Linie fra denne Station ind til Fredericia tænkt bibeholdt som Lokalbane, medens Banen til Vejle førtes fra Centralstationen direkte i nordlig Retning, stødende til den nuværende Bane lidt Syd for Pjedsted Holdeplads, fra hvilket Punkt Linien til Fredericia da kunde nedlægges.

Udgifterne til de samlede Bro- samt Baneanlæg var i 1899 anslaaede til for Hængebroens Vedkommende 15,600,000 Kr. og for Cântileverbroen til 15,300,000 Kr. Sidstnævnte Beløb fremkom saaledes:

A. Selve Broen:		
Overbygning, 12,400 t		5,580,000 Kr.
Underbygning:		
2 Strømpiller	2,750,000 Kr.	
2 Landpiller	2,000,000 —	
		4,750,000 —
B. Tilslutningsviadukterne		1,570,000 —
C. Bane- og Stationsforandringer		2,000,000 —
D. Administration og tilfældige Udgifter, ca. 10 pCt.		1,400,000 —
		<u>I alt... 15,300,000 Kr.</u>

Da der nu maa regnes med et væsentlig sværere Belastningstog end sket sidst, da Sagen var fremme, og da begge de tilsluttende Baner paa Fyn og i Jylland siden da er blevet forsynet med Dobbeltspor og sværere Overbygning, samt da endelig den stærkt forøgede Trafik kræver større Stationsanlæg, kan fornævnte Overslag ikke længer anses for passende. Rent skønsmæssigt maa Udgiften med de i Sommeren 1914 gældende Priser anslaaes for selve Broanlæggets Vedkommende at maatte forøges med ca. 2,000,000 Kr. og for Baneanlægget i Land med mindst ca. 2,000,000 à 3,000,000 Kr., saaledes at den samlede Udgift nu neppe tør ansættes lavere end til ca. 20,000,000 Kr.

De danske Statsbaner. Chefen for Baneafdelingen.

København, den 21. Marts 1917.

Th. Raben.