

Overført	ca. 6,1 Mill. Kr.
Anlæg af nye Færgelejer i Fredericia og Strib	1,1 — —
Anskaffelsen af en Færge	1,5 — —
I alt	ca. 8,7 Mill. Kr.

Hertil kommer Udgifterne ved de fornødne Arealerhvervelser, der rent skønsmæssigt anslaaes til ca. 0,5 Mill. Kr., hvorhos Omkostningerne — ca. 0,8 Mill. Kr. — ved Anlægskapitalens Forrentning i Byggetiden ligeledes bør tillægges. De samlede Udgifter ved Udvidelse af de bestaaende Anlæg vil da udgøre ca. 10 Mill. Kr.

Naar dette Beløb fradrages ovennævnte egentlige Anlægsudgifter ca. 34,9 Mill. Kr., fremkommer der en Rest paa ca. 24,9 Mill. Kr. som det Beløb, der vil være at regne med i Spørgsmaalet om Anlæggets Rentabilitet. Til dette Beløbs Forrentning vil man have Forskellen mellem Udgifterne ved Færgedrift og Udgifterne ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift.

Disse Udgifter kan, idet man gaar ud fra en Kulpris af ca. 30 Kr. pr. t, anslaaes saaledes:

Udgifter til Færgedriften:

Søfartsvæsenets Udgifter	ca. 1,4 Mill. Kr.
Nuværende Udgifter til Driften af Strib Station samt de Udgifter til Drift af Fredericia Sta- tion, der vedrører Færge- farten	0,8 — —
Forøgelsen af Driftsud- gifter ved projekterede Udvidelser, saafremt For- bindelsen vedvarende skal baseres paa Færge- drift	0,6 — —
I alt	ca. 2,8 Mill. Kr.

Udgifter til Driften af en fast Bro:

Broens Vedligeholdelse	ca. 0,1 Mill. Kr.
Driften af den forøgede Banelængde paa Stræk- ningen Kauslunde-Fre- dericia	0,3 — —
I alt	ca. 0,4 Mill. Kr.

Der vil altsaa fremkomme en aarlig Driftsbesparelse i Tilfælde af Broanlæggets Udførelse af ca. 2,4 Mill. Kr., hvilket i Forhold til ovennævnte Sum af 24,9 Mill. Kr. repræsenterer ca. 10 pCt. aarlig til Forrentning og Amortisation.

I foranstaaende Opgørelse er ikke regnet med det Tab i Indtægt, som Nedlæggelsen af Strib Station vil medføre, idet dette Tab rigeligt ækvivaleres ved Besparelser i Personaleudgifter med Hensyn til en Del Tog- og Lokomotivpersonale som Følge af, at Broanlægget medfører en kortere Befordringstid og tillader en bedre Udnyttelse af dette Personale, end Tilfældet er nu.

Som foran nævnt var Ulemperne ved Dampfærgeforbindelsen mellem Jylland og Fyn allerede i Firserne i forrige Aarhundrede saa følelige, at der af Statsbaneanlæggene blev foretaget omfattende Undersøgelser for at konstatere Muligheden for Bygningen af en Bro over Lillebælt. Siden da har Statsbanerne arbejdet med Opgaven, og der har i Aarenes Løb været udarbejdet en Række Projekter, idet man stadig har taget Hensyn til de ved andetsteds udførte store Broanlæg indvundne Erfaringer og til de rent tekniske Fremskridt, som efterhaanden har fundet Sted.

Det Forslag, som nu forelægges, forudsætter, at den nuværende Fredericia Station nedlægges som Centralstation og erstattes med en ny, der dog ikke fjernes nævneværdigt fra Fredericia By, idet den ny Hovedbygning er tænkt lagt kun ca. 1,5 km fra Byens Midte, jvfr. Plan 1. Stationen tænkes bygget som Gennemkørselsstation for Strækningerne Aarhus—Kolding og Aarhus—Nyborg, men med Rebrousement for Strækningen Kolding—Nyborg. Saafremt det engang i Fremtiden viser sig paakrævet, vil Stationen kunne udvides til Gennemkørselsstation ogsaa for den sidstnævnte Strækning. Det nuværende Dobbeltspor fra Vejle er fra et Punkt omtrent midt mellem Pjedsted og Fredericia tænkt ført mod Øst og i en Bue mod Syd saa tæt som muligt ind til Byen, hvor Stationen anlægges, og Sporet deles i to Par Dobbeltspor, hvoraf det ene Par føres mod Syd over Broen til Fyn og det andet Par i en Bue mod Vest, indtil det forenes med det nuværende Dobbeltspor mellem Fredericia og Taulov. Disse Dobbeltspor udflettes saaledes, at der ikke mellem dem finder Krydsninger Sted i Niveau. Vejskæringerne bringes ligeledes ud af Niveau med Sporene. De forskellige Spørgrupper for Rangering samt Remiseanlægget anbringes paa Stationens vestlige Side, og herfra føres et Spor til Havnen og den nuværende Station, der fremtidig er forudsat benyttet