

som lokal Godsstation. Anlægget paa Jyllandssiden vil eventuelt senere kunne suppleres med et særligt Sporpar, der fra Broen føres mod Vest indtil Tilslutning med den bestaaende Bane omtrent ved Taulov, saaledes at gennemgaaende Tog mod Syd og Vest ikke behøver at føres over Fredericia.

Paa Fyn føres Banelinien fra Broen i en stor Bue mod Øst mellem Middelfart By og Sindssygehospitalet og sluttes til den sydlige Ende af Middelfart Station. Fra den nordlige Ende af Middelfart Station føres Banelinien mod Sydøst, hvor den sluttes til det nuværende Dobbeltspor paa Kauslunde Station. Banelinien til Strib og Strib Station nedlægges. Det samme gælder den nuværende Banelinie mellem Kauslunde og Middelfart.

Ved tidligere Projekter har det været forudsat, at den nuværende Station ved Middelfart blev nedlagt og erstattet med en ny Station mellem Byen og Sindssygehospitalet. Da en saadan ny Station kun meget vanskelig kan faa Forbindelse med Havnebanen, og da en Flytning af Stationen ikke blot vil medføre en Forskydning af Grundværdierne i Byen, men ogsaa andre Ulemper af ren lokal Natur, foreslaar man nu den ovennævnte Ordning, der frembyder et lidt billigere Anlæg og kun medfører en uvæsentlig Forlængelse af Banelinien.

Stigningsforholdene paa de nye Banelinier overstiger intet Steds den paa de tilstødende bestaaende Linier anvendte Maksimumsstigning ( $8,3 \text{ ‰}$ ).

Den faste Forbindelse over Lillebælt foreslaas herefter udført som en for Jernbanedrift indrettet dobbeltsporet Højbro — jfr. Plan 4 og 5 —, som dog for ogsaa at kunne tilfredsstille den almindelige Vejførdels Behov suppleres med et Hængefærganlæg, hvorom nærmere nedenfor.

Det vil ganske vist være lidt billigere at bygge en lav Bro, men Hensynet til Sejladsen vil i saa Fald kræve et bevægeligt Brofag, der vil medføre Udgifter til Betjening og Sikringsanlæg; naar disse Udgifter kapitaliseres og tillægges Anlægsudgiften til den lave Bro, vil den kun blive uvæsentlig billigere end Højbroen, der i ganske anden Grad giver fri Gennemsejling for Skibsfarten. Hertil kommer, at Toggangen over Broen vil blive meget betydelig, saaledes at en lav Bro vilde være spærret for Gennemsejling i et ret stort Tidsrum af Døgnet. Det kan derfor med Sikkerhed forventes, at Tanken om

en lav Bro netop i dette Farvand, hvor det i Forvejen er ret vanskeligt at navigere vil støde paa meget stærk og formentlig berettiget Modstand fra Skibsfartens Side.

Hertil kommer, at en lav Bro, hvor al Skibsfart skal ledes igennem et enkelt ret snævert Gennemsejlingsfag, der ikke til enhver Tid er frit, i langt højere Grad er udsat for Paasejlinger end en Højbro. En Paasejling af Lavbroens bevægelige Fag vil kunne gøre Broen ufarbar for længere Tid, og al Forbindelse mellem Jylland og Fyn vilde da være afbrudt. Af Hensyn til Toggangens Sikkerhed og for at undgaa Aarsager til Togforsinkelser maa man derfor ogsaa fra et jernbanemæssigt Synspunkt fraraade Anlægget af en Lavbro.

Om Anlæg af en Tunnel kan der næppe blive Tale. Ramperne til en saadan maa paa Grund af den overalt i Bæltet værende store Vanddybde begynde meget langt inde i Land og Bekostningen ved et Tunnelanlæg vilde derfor blive uforholdsmæssig stor, antagelig mere end det 3-dobbelte af de tilsvarende Udgifter ved Anlægget af en Højbro.

For Anlæg af en Højbro er de naturlige Forhold derimod gunstige, idet Bredderne paa begge Sider af Bæltet er temmelig høje.

Ifølge det foreliggende Forslag føres Broen over Bæltet ca. 400 m Vest for Kongebroen paa Fyns Side og ca. 200 m Vest for Snoghøj Færgegaard paa Jyllandssiden. Bredden af Bæltet er her ca. 850 m, og Tilslutningen til Land kan her ske paa gunstig Maade; endvidere maa det efter de foreliggende Erfaringer antages, at en Bro paa dette Sted saalidt som muligt vil blive berørt af Isen. Bunden er jævn og bestaar af fast Ler dækket af et tyndt Lag Grus. Vanddybden er paa Midten ca. 40 m. Broens Midterfag er tænkt bygget med en Spændvidde paa ca. 220 m og Faget paa hver Side af dette med en Spændvidde af ca. 150 m, medens de to Strømfag nærmest Land faar en Spændvidde af ca. 130 m. Fagene ved Landtilslutningen er tænkt bygget med en Spændvidde af ca. 73 m. Overbygningen foreslaas lagt i en saadan Højde, at Broens Underkant i de 3 midterste Strømfag kommer ca. 33 m over dagligt Vande, hvilket vil tillade Passage for næsten alle Handelskibe og for Marinens Skibe.

Til Broens Overbygning tænkes anvendt Jern under Hensyn til de store Spændvidder og de store Funderingsdybder. Pillerne er derimod tænkt udført af Jernbeton. Spørgsmaalet om, hvilken Art af Materialer der skal anvendes, bør dog