

Mill. Kr. i aarlig Driftsbesparelse repræsenterer ca. 10 pCt. aarlig til Forrentning og Amortisation af de førnævnte 24,9 Mill. Kr.

I denne 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.

Man vil altsaa, hvis Broanlægget gennemføres nu, faa til Forretning og Amortisation ca. 10 pCt. af de Udgifter, som denne Broforbindelse vil medføre udover Udgifterne til en Udvidelse af Færgedriften. Saa meget om den økonomiske Side af Forslaget.

Jeg skal derefter gaa over til at omtale den tekniske Side. Som allerede nævnt var Ulemperne ved Færgeforbindelsen mellem Jylland og Fyn allerede i 80'erne i forrige Aarhundrede saa følelige, at der af Statsbanerne blev foretaget omfattende Undersøgelser for at konstatere Muligheden for Bygningen af en Bro over Lille Bælt, og 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 af en ny, der dog ikke fjernes meget fra Fredericia By, idet den nye Hovedbygning tænkes lagt ca. 1,5 km fra Byens Midte. Stationen tænkes bygget som Gennemkørselsstation for Strækningerne Aarhus—Kolding og Aarhus—Nyborg, men med Rebroussement for Strækningen Kolding—Nyborg. Saafremt det engang i Fremtiden viser sig paakrævet, vil Stationen kunne udvides til Gennemkørselsstation ogsaa for den Strækning, jeg nævnte sidst. 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. Vejoverskæringerne bringes ligeledes ud af Niveau med Sporene. De forskellige Sporgrupper for Rangering samt Remiseanlægget anbringes paa Stationens vestlige Side, og herfra føres et Spor til Havnen og til den nuværende Fredericia Station, der fremtidig er forudsat benyttet som lokal Godsstation og Havnebanestation. Anlægget paa Jyllandssiden vil eventuelt senere kunne suppleres med et særligt Sporpar, der fra Broen føres mod Vest, indtil Tilslutning med den bestaaende Bane opnaas, 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 slttes til den sydlige Ende af Middelfart Station. Fra den nordlige Ende af Middelfart Station føres Banelinien mod Sydøst, hvor den slttes 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 vanskeligt 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 rent 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 intetsteds den paa de tilstødende bestaaende Linier anvendte Maksimumsstigning 8,3 ‰ : 1 paa 120.

Den faste Forbindelse over Lille Bælt foreslaas herefter udført som en for Jernbanedrift indrettet dobbeltsporet Højbro, som dog for ogsaa at kunne tilfredsstille den almindelige Vejfaerdsels Behov suppleres med et Hængefærganlæg, som jeg senere skal omtale.

Det vil ganske vist være lidt billigere at bygge en lav Bro, men Hensynet til Sejladsen vil i saa Fald kræve et betydeligt Brofag, der vil medføre Udgifter til Betjening og Sikringsanlæg; naar disse