

foretaget omfattende Arbejder for at undersøge Muligheden for Bygning af en Bro over Lille Bælt. 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, der har fundet Sted i den paagældende Periode. Det Forslag, som nu foreligger, forudsætter, at den nuværende Fredericia Station nedlægges som Centralstation og erstattes med en ny, der dog ikke fjernes ret meget fra Fredericia By, idet den nye Hovedbygning er tænkt lagt kun 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 en Gang 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 imellem 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 Dobbeltspor, hvoraf det ene føres mod Syd over Broen til Fyn og det andet 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 Sporet. 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. Anlægget paa Jyllandssiden vil eventuelt senere kunne suppleres med et særligt Sporpar, der fra Broen føres mod Vest og tilsluttes den bestaaende Bane omtrent ved Taulov, saaledes at gennemgaende Tog mod Syd og Vest ikke behøver at føres over Fredericia.

Paa Fyn føres Banelinien fra Broen i en stor Bue mod Øst imellem Middelfart By og Sindssygehospitalet og føres ind 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.

Ved de 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 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 en Ordning, der frembyder et lidt billigere Anlæg og kun medfører en uvæsentlig Forlængelse af Banelinien. Imidlertid skal Spørgsmaalet om Beliggenheden af Middelfart Station og som Følge heraf Sporeringen paa Strækningen Kauslunde—Middelfart ikke betragtes som fastslaaet allerede nu, idet det efter Sagens Behandling i Folketinget maa siges at være en Forudsætning — som ogsaa har fundet Udtryk i Folketingsudvalgets Betænkning —, at det skal være overladt til Ministeren for offentlige Arbejder senere, saafremt han under den nærmere Udarbejdelse af Planerne finder det formaalstjenligt at nedlægge den nuværende Station i Middelfart og i Stedet herfor tilvejebringe en ny Station Syd for Middelfart By, da at iværksætte en saadan Nedlæggelse og Flytning, eventuelt imod, at et efter Ministerens Skøn passende Tilskud hertil ydes af Middelfart By. Hvis en saadan Stationsflytning finder Sted, føres den nye Banelinie fra den nye Middelfart Station imod Sydøst med Tilslutning til den bestaaende Linie fra Middelfart til Kauslunde. I modsat Fald nedlægges den nuværende Banelinie fra Middelfart til Kauslunde.

Stigningen paa de nye Banelinier overstiger intetsteds den paa de tilstødende bestaaende Linier anvendte Maksimalstigning af 8,3 : 1000 eller 1 : 120.

Den faste Forbindelse over Lille Bælt foreslaas herefter udført som en for Jernbanedrift indrettet dobbeltsporet Højbro, saaledes dog, at Broens Strømpiller udføres paa en saadan Maade, at de senere uden større Undervandsarbejde kan udbygges til tillige at danne Piller for en Færdselsbro eller Vejbro. Dette sidste skal jeg senere komme tilbage til. Det vil ganske vist være noget 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 denne kun blive uvæsentlig billigere end Højbroen, der i ganske anden Grad giver fri Gennemsejling for Skibsfarten. Der maa her ogsaa tages Hensyn til, at Toggangen over Broen vil blive meget betydelig, saa-