

Bilag til Liste o. Ændringsforsl. t. 3. Beh. af Forsl. t. Finanslov for 1916—17. § 2.

Den anden Gruppe danner Prisstigningerne, der paaregnes at ville medføre en Overskridelse af ca. 334 000 Kr. Overskridelserne fordeler sig, som det ligeledes vil fremgaa af Oversigten, paa forskellige Poster og omfatter saavel den almindelige Stigning i Arbejdsløn, der har fundet Sted, siden det til Grund for Bevillingen liggende Overslag blev udarbejdet i 1907, som de ved Krigen fremkaldte Prisstigninger paa Materialier saasom Jern, Træ og Kul. Herved er der tillige taget Hensyn til den Fordyrelse, der efter et rimeligt Skøn maa forventes for de endnu resterende Udbydelser af de nordlige Baneparceller og de tilhørende Materialianskaffelser.

Den tredje Gruppe danner de af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen og fra anden Side foreslaaede Ændringer i Banelinens Beliggenhed og Stationernes Antal og Placering. Merudgiften herved udgør 576 000 Kr. I det til Grund for Loven om nye Jernbaneanlæg liggende Projekt regnedes med en Banelængde af 13,3 Mil, der efter Forhandling i Rigsdagen formindskedes til 12,8 Mil eller 96,5 km samtidig med, at den søgte Bevilling nedsattes til 5 300 000 Kr. Den nu endeligt vedtagne Linie har imidlertid en Længde af 105,6 km og er saaledes 9,1 km eller ca. 10 pCt. længere end oprindelig forudsat, og Mellemstationernes Antal er forøget fra 6 til 10, hvilket ikke kan opvejes af en samtidig Formindskelse af Billetsalgsstedernes Antal. Af Stationerne skal særlig fremhæves Ejstrupholm, der blev flyttet mod Syd, hvilket medførte en Merudgift af 70 000 Kr., hvoraf dog 20 000 Kr. udredes af Beboerne.

Den fjerde Gruppe omfatter de Ændringer, der er foretagne i Banens tekniske Program, og hvorved der er fremkommet en Overskridelse af 588 200 Kr., der væsentligst falder paa Jordarbejde, Viadukter og Stationer.

Med Hensyn hertil skal bemærkes, at det til Grund for Bevillingen liggende Projekt er næsten 10 Aar gammelt, og i denne Tid er Kravene til et Baneanlæg, der skal kunne optage en betydelig Godstrafik, steget i ikke ringe Grad. De lange og svære Godstog gør det ønskeligt og økonomisk fordelagtigt at gaa til fladere Stigningsforhold paa Banen, og de kræver større Horisontalpartier paa Stationerne, Foranstaltninger, der med rimelige Ofre kan gennemføres nu under Anlægget, medens de senere hen, naar Banen er i Drift, enten er uigennemførlige eller i hvert Fald vilde kræve uforholdsmæssig store Udgifter.

Man har saaledes faaet Maksimalstigningen nedsat fra 1 : 100 (10 %₀₀) til 1 : 150 (6,67 %₀₀) undtagen ved Nædstigningen til Funder, hvor man af Hensyn til det vanskelige Terrain kun har kunnet naa til 1 : 120 (8,5 %₀₀).

Ligeledes maa man ved et Baneanlæg som det her omhandlede i højere Grad end hidtil regne med at kunne bringe vigtige Vejkrydsninger med Banen ud af Niveau, samtidig med at man tilrettelægger sit Jordarbejde saaledes, at Muligheden for fremtidige Viaduktanlæg holdes aaben.

Overskridelsen paa Stationsanlægene falder væsentligst paa Brande, hvor Skæringen med Give—Herning-Banen gør Anlægget af en større Lokomotivstation hensigtsmæssig, medens der i Projektet kun er regnet med et mindre Anlæg. Paa Grund af Stationens centrale Beliggenhed med Forbindelse til Vejle, Esbjerg, Langaa og Struer bliver imidlertid en saadan Lokomotivstation, hvad der ikke har været forudsat i Loven for disse Baneanlæg, naturligt før eller senere til et Lokomotivdepot for en Del af Jylland, og man har derfor ment at maatte forberede dette ved at indrette Remise, Vandtaarn, Opholdsbygning, Værkstedbygning, Pumpestation, Kulgaard m. m. saaledes, at dette kan indgaa som Led i et saadant Anlæg.

Som det vil fremgaa af det ovenfor anførte, har man søgt at ordne Forholdet ved Baneanlægget saaledes, at det uden store Udvidelsesarbejder kan tage imod den betydelige Trafikstigning, der utvivlsomt vil komme her i en ikke fjern Fremtid, og man har særlig lagt Vægt paa i saa Henseende at tilrettelægge Jordarbejdet, idet Forandringer heri senere, som ovenfor anført, er særdeles vanskelige og bekostelige at udføre.

Man har herved tillige sikret sig en betydelig Besparelse i de aarlige Driftsudgifter i Form af formindsket Trækraft paa Grund af de forbedrede Stigningsforhold, mere økonomisk Maskinbenyttelse ved Forberedelsen af et Hovedlokomotivdepot i Brande og endelig Formindskelse af Bevogningsudgifterne paa Grund af, at en Del Niveauoverkørsler er ombyggede med Viadukter.