

Nord over Erritsø ad Fredericia frembyder ligesaa store Forhindringer. Naar hertil kommer Snoghøis Beliggenhed paa en Odde, hvorved vilde foraarsages en betydelig Omvei og vanskelige Krumningsforhold for Banen, er det anseet rettest, ikke at føre Hovedbanen directe til Snoghøi. Fra Eggen af Gudsbø til Fredericia kan Banen derimod føres over et for Størstedelen meget gunstigt Terrain, nemlig langs Elbodalens østre Side til Taulov-Nebel og derfra over Sletten til Fredericia. Kun ved Fuglsang foraarsage nogle Tverflugter og ved Fredericia Passagen over den dybe Inondationsdal betydelige Jordarbejder. Stigningsforholdene for hele Banestrækningen Kolding - Fredericia blive gunstige. Fra Hovedbanen i Eggen af Taarup føres en c. $\frac{5}{8}$ Mill lang Sidebane til Snoghøi; men det er dog befundet at ville blive altfor vanskeligt og bekosteligt at føre denne lille Bane heelt ned til Snoghøi. Det er derfor projecteret at ende den paa Høiden nogle Hundrede Alen Nord for Færgestedet. Ved Fredericia har man ikke kunnet finde andet Placement for Banegaarden end Glaciet udenfor Prindsensport. En Hestebane med en Jernbro over Fæstningsgraven og en Viaduct (Poterne) igjennem Volben er projecteret til Forbindelse imellem Banegaarden og Havnen.

Fra Fredericia til Veile.

For fra Fredericia at føre Banen ud af det Terrainassnit, hvori Fredericia ligger, maa atter Elbodalen passeres, hvilket kun bliver muligt i Eggen mellem Randsffjorden og Bredstrup. Fra Fredericia føres Banen til dette Overgangssted ved en Bue mod Nord, for at passere Inondationsdalen nogenlunde gunstigt, og forbi Igum. Ved Banens videre Førelse efter at have passeret Bredstrupaaens Aflob (Elbodalen) kommer Passagen over Veiledalen i afgjørende Betragtning. Denne brede, dybt indskaarne Dal kan kun passeres ved Veile, eller med en Omvei af 3—4 Mill omgaaes ved Randsbøl, og da der ikke vil kunne være Tale om en saadan Omvei, maa en Bane fra Fredericia mod Nord altsaa føres over Veile. Den eneste mulige Linie for en saadan Bane er et Dalstrøg, som findes mellem Elbodalen og Veile, nemlig Gauerlundaaens Dal, som ved et forholdsvis lavliggende Vandfjæl staaer i Forbindelse med den i Veiledalen Syd for Veile udmundende Mølholmsdal. Dette Dalstrøg maa følges heelt igjennem og medfører, navnlig paa de sidste $\frac{3}{4}$ Mill Syd for Veile, kolossale Jordarbejder og en c. $\frac{1}{2}$ Mill lang Opstigning fra Veiledalen mod Syd med 1 : 90. For at undgaae en Indskæring af 60 til 100 Fods Dybde paa en Længde af 6 a 700 Alen har det først været paataent paa denne Strækning at anbringe en Tunnel (see min Beretning af 15de August d. A.); men da nøiere Beregning har vist, at Jordgjennemskæringen bliver ikke lidet billigere, og da Strækningen igjennem Tunnelen desuden vilde komme til at ligge i Contracurve foruden i en saa betydelig Stigning, hvorved den vilde blive altfor farlig, saa har jeg senere maattet ansee det for i alle Henseender rettest at foretage Gjennemgravning paa dette Stykke. For den betydelige tiloversblivende Jordmasse haves nogenlunde bequemme Aflagningspladse i Nærheden. Veiledalen maa passeres imellem Byen og Havnen med en c. 30 Fod høj Jorddæmning med 3 Viaducter foruden Broen over Veile Aa. Banegaarden, som efter Terrainforholdene maa lægges høit, placeres Nord for Byen i Udkaanten af Nørrestoven og fra samme føres en Hestebane ned til Havnen.

Fra Veile til Horsens.

Udgangen fra Veiledalen mod Nord er næsten ligesaa vanskelig som Tilgangen sydfra. Det har vist sig umuligt at benytte den nordfra ved Veile ud-