

vælges, saa meget mere, som Terrainet her egner sig bedst til Indretningen af en Station med de fornødne Ind- og Udslibningsspor.

3. Henhold til Ministeriets Skrivelse have vi antaget, at Forbindelsen mellem Jylland og Thyen iværksættes ved Hjælp af Dampfærger, der kunne overføre læsede Godsvoogne. Vi have dernæst forudsat, at en af Havnene, enten paa fienst eller jybft Side, maatte gives en saadan Størrelse, at den kunde optage en Reserverfærge; og da Forholdene ved Snoghøi lettere tillæde at opnaae den fornødne Rummelighed, er Havneanlægget ved Kongebroen kun beregnet for en enkelt Færge.

Tegningen Bilag III. antyder den omtrentlige Indretning af denne Havn. Molen er anbragt i nordvestlig Retning, saaledes at Færgeren er istand til at anløbe Havnen langs med Strømmen og i Retning af Banen, hvorved Tilslutningen til denne bliver let og bekvem.

Foruden de fornødne Spor til Ind- og Udslibningen af Godsvoognene, er der ved Kongebroen beregnet opført en 5 Klases Stationsbygning med Ventesal for Passagererne.

Ifølge det vedlagte Overslag Bilag A. vil Bygningen af denne Linie medføre en Udgift af	104,000 Rdl.
Omkostningerne ved Havneanlægget udgjøre	29,000 —
og Udgiften til Anskaffelse af Ind- og Udslibningsapparater er beregnet til	20,000 —

Den samlede Beføstning bliver saaledes 153,000 Rdl.

Linien Nord om Thyen udgaar fra Middelfart Station og kan indtil Havnen følge den af Regjeringen projekterede Hestebane, hvis Stigningsforhold tillæde, at den ved en Forandring af Overbygningen kan benyttes som Lokomotivbane. Da Overfartsstedet imidlertid, som ovenfor omtalt, maa søges Vest for Havnen, bliver det nødvendigt at føre Banen over Havnepladsen og at overføre Brogaden, der banner Afgang til Havnen.

Denne Passage forbi Havnen er forbunden med meget store Ulemper og foranlediger Borttagelsen af Toldkammerbygningen og de to ligeoverfor denne liggende Bygninger med deres Bagbygninger.

For at muliggjøre Anlægget af en Niveauoverførsel for Brogaden, der her har en Helbring af 1:17 ned imod Havnen, maa Banen lægges saa langt ud paa Havnepladsen, at det bliver nødvendigt at ombygge en Strækning af c. 250 Fods Længde af det søndre Bolværk og at formindste Havnens Pladeindhold med c. 850 Kvadratalen. Afbenyttelsen af dette Stykke Bolværk, der kommer til at ligge umiddelbart op til Banens Hovedspor, vil derfor blive meget uanselig, og den nuværende Havneplads optages næsten ganske af Sporene, uden at det er muligt at erstatte den ved en Udvidelse paa Grund af, at Bakkestrænderne støde umiddelbart op til den.

Vest for Havnen følger Banen langs Kysten, og paa denne Strækning maa den bestrykkes mod Søen og Thyen ved bethdelige Sikkringsarbejder. Af Henhyn til Beføstningen ved disse Arbejder bør formeentlig Havnepladsen vælges saa østlig som muligt, og den er derfor, som Tegningen Bilag IV. viser, lagt umiddelbart op til Gremerhøi, der banner Indløbet til Havnen. Da Kysten her bestander sig under samme Forhold som ved Kongebroen, er Havnen givet en aldeles lignende Indretning.

For at vinde den fornødne Plads til Anlægget af Ind- og Udslibningssporet og tillige for at erstatte den borttagne Havneplads, burde formeentlig Molen for Færgehavnen forbindes med Thyens vestre Havnearm, saaledes som Tegningen viser. Det derved indvundne Rum kan opfyldes og saaledes afgive Havneplads bag den vestre Havnearm, der ved et Spor og en Dreieftve kan sættes i Forbindelse med de øvrige Spor. Som Afgang til denne Plads maatte der fra Brogaden udlægges en Vej langs Hovedsporet, og Beføstningen ved samtlige disse Arbejder er medtagen i Overslaget.