

Ligesom ved Kongebroen er der desuden beregnet opført en 5. Klasse Hovedbygning med Ventefal for Passagererne.

Sfølge det vedlagte Overflag, Bilag b., vil Bygningen af denne Linie medføre en Udgift af	70,000 Rb.
Omkostningerne ved Havneanlægget udgjøre	26,000 —
og Udgifterne til Anskaffelse af Ind- og Udslibningsapparater som ovenfor	20,000 —

Den samlede Bekostning bliver saaledes 116,000 Rb.

Uagtet denne Linie altsaa er 37,000 Rb. billigere end Linien til Kongebroen, bør denne dog formeentlig gives Fortrinet, idet Overfæringen af Brogaden, Indskrænkningen af Middelfart Havn og Tabet af Havneplads medføre saa store Ulemper, at de neppe opveies ved Besparelsen i Anlægskapitalen.

Terrainet mellem Snoghøi og Fredericia danner et Plateau, der hæver sig inntil ca. 80 Fod over Havet, og som mod Øst og Syd falder steilt af imod Beltet og imod Nord mod Erritsødalen. Vanskeligheden ved at føre en Linie fra Snoghøi til Fredericia ligger derfor hovedsagelig i Opstigningen fra Snoghøi til Plateauet, der kun kan lade sig iværksætte ved at føre Banen langs Affaldene imod Kysten, gennem de mindre Indfænkninger i bølge. Gaaende ud fra Snoghøi maa Linien altsaa i Begyndelsen følge Kystretningen, derefter hæve sig gennem Affaldene op til Plateauet, og det har ved Undersøgelserne viist sig muligt at effektivere denne Opstigning saavel imod Øst som imod Vest.

Den vestlige Linie er viist i Plan paa Oversigtskortet, Bilag I., og i Profil paa Tegningen, Bilag V. Den følger den af Regjeringen i 1860 undersøgte Linie fra Snoghøi, Nord om Binderstovgaardene til omtrent 1600 Fod Nordvest for Overfæringen med Snoghøi-Kolding-Chausse; den følger derpaa Plateauet i en Bue Vest om Erritsødalen og forener sig med Hovedbanen mellem Kolding og Fredericia ved den vestlige Udkant af Tuglsangskoven, fra hvilket Punkt Hovedbanen derfor maatte forshnes med Dobbeltspor ind til Fredericia. Liniens samlede Længde udgjør 1. 36 Mil. Den medfører et temmelig betydeligt Forarbejde gennem Opstigningen og i Tilslutningen til Hovedbanen.

Den østlige Linie er viist i Plan paa Oversigtskortet, Bilag I., og i Profil paa Tegningen, Bilag VI. Den gaaer i en Bue med 2000 Fods Radius Syd om Navnsgaard og Øst om Ballegaardene, følger derpaa Plateauet i nordlig Retning, gaaer Øst om Erritsø, passerer Dalen paa det smalleste Sted og forener sig med Hovedbanen i de nordlige Affald mod Erritsødalen, hvorpaa den følger Hovedbanen i Dobbeltspor til Stationen i Fredericia. Denne Linies Længde er kun 0. 92 Mil, men den foranlediger et meget betydeligt Forarbejde gennem Opstigningen fra Snoghøi og ligeledes ved Passagen over Erritsødalen, saaledes at Anlægsomkostningen for denne Linie omtrent bliver den samme som den, der er beregnet for den vestlige længere Linie.

Ved Valget af Havnepladsen ved Snoghøi har Ministeriet specielt henledet Opmærksomheden paa en Lavning, der ligger umiddelbart Øst for Snoghøi, og som særlig stulbe egne sig til Anlæg af en Havn. Denne Lavning strækker sig i en Retning, der omtrent er lodret paa Kystlinien, henved 600 Fod ind i Landet og er omgivet af Bakker, der hurtigt hæve sig til en Høide af 60 Fod over daglig Waade.

For at iværksætte en bekvem og hurtig Ind- og Udslibning fra Dampfergen udfordres der et betydeligt Terrain til Indretning af de fornødne Apparater og Spor, hvilke sidste desuden i en Udstrækning af henved 2000 Fod maae være horizontale og ligge i Forlængelse af Banens Retning.