

Et Havneanlæg i Retning af denne Lavning vilde saaledes medføre, at Opstillingen fra Snoghøi maatte søges i samme Retning, men en saadan Linie er som ovenfor anført inpraktikabel, da den paa lange Strækninger vilde føre til Udgravninger paa 50—60 Fods Dybde.

Da de undersøgte Linier udgaae fra Snoghøi parallelt med Kysten, og den fornødne Plads til Ind- og Udslibningssporene kun kan erholdes langsmed denne, vil den omtalte Lavning saaledes ikke egne sig til et Havneanlæg for en Dampfærge. Derimod vil Havnen være helbigst beliggende, naar Færgeren kan anløbe den i Banens Retning, og dette kan opnaaes ved at indrette Havnen, som Tegningen Bilag VII. viser. Den eksisterende Mole er her forlænget, og Indløbet anbragt i østlig Retning, saaledes at Færgeren kan anløbe Havnen paalangs med Strømmen gennem en Jordhøning i Farvandet, som ligger Vest for Kalkgrunden. Iøvrigt er Havnen indstyret med de fornødne Voldværker og givet en saadan Størrelse, at den vil kunne rumme to Færger.

I Regjeringens Projekt er Stationen ved Snoghøi lagt Syd for Kolbing-Snoghøi-Chausseen i en Høide af 18 Fod over daglig Vand, og ved en Hestebane med et Fald af 1:50 sat i Forbindelse med Havnen. Under Forudsætning af en vestlig Opstigning vil imidlertid Forbindelsen med Færgeren udkræve, at Hestebanen forandres til en Lokomotivbane, og at Stigningsforholdet formindskes til 1:100, da Lokomotivet skal føre de læsede Godsvogne op fra Havnen. Det bliver som Følge heraf umuligt at bibeholde Stationen paa dette Sted, og den er derfor henlagt til det lave Terrain Øst for Chausseen, som er ret gunstigt for Anlægget, og hvor den kommer i umiddelbar Forbindelse med Havnen. Banens Hovedspor tvinges paa Grund af Havnens Beliggenhed længere ind i Land end Hestebanen, som fulgte Forstranden, og dette foranlediger, at Færgegaarden med alle dens Bygninger maa borttages, og at Chausseen maa forlægges.

For den østlige Linie bibeholdes den samme Stationsplads, men da den ikke overstjærer Chausseen, bortfalder altsaa Forlægningen af denne og Borttagelsen af Færgegaardens Bygninger.

Størrelsen af Stationen ved Snoghøi er beregnet i Overensstemmelse med, hvad der er fastsat i Kontrakten af 18de Marts 1861.

Følge det vedlagte Overflag Bilag c. vil Bygningen af den vestlige Linie fra Snoghøi til Fredericia medføre en Udgift af 345,000 Rb.
 Omkostningerne ved Havneanlægget udgjøre 33,000 —
 og Udgifterne til Anstæffelse af Ind- og Udslibningsapparater som ovenfor 20,000 —

Den samlede Bekostning bliver saaledes 398,000 Rb.

Overflaget Bilag d. viser, at Bygningen af den østlige Linie fra Snoghøi til Fredericia medfører en Udgift af 341,100 Rb.
 Omkostningerne ved Havneanlægget udgjøre 33,000 —
 og Udgifterne til Ind- og Udslibningsapparater ere 20,000 —

saaledes at den samlede Bekostning udgjør 394,100 Rb.

Den østlige Linie imellem Snoghøi og Fredericia er saaledes c. 4000 Rb. billigere at anlægge end den vestlige. Da den desuden er 0,44 Mill kortere end denne og heller ikke forstyrrer de bestaaende Forhold ved Snoghøi, bør den formeentlig foretrækkes for den vestlige.

Kjøbenhavn, den 8de December 1862.

Anton Hoffmann.

Tegner.