

Tider. Saaledes er Tiden mellem Kl. 12 Nat og 5 Morgen saa godt som ubrugelig for den lokale Persontrafik, og Il- og Eksprestogenes Fremførelse ligesom Befordringen af letfordærlige Eksportvarer er i Reglen bunden inden for meget snævre Tidsgrænser ved Tilslutningerne i Øst og Vest. Endelig er det jo ikke tilstrækkeligt, at et Tog overhovedet *kan* føres igennem, men det skal ogsaa gennemføres i et nogenlunde jævnt (ensartet) Tempo, uden urimelig lange Ophold paa enkelte Stationer, og i det Hele med en efter Nutidens stigende Krav afpasset Hurtighed. Af samtlige disse Grunde nærmer man sig paa den fynske Hovedbane stærkt mod det Tidspunkt, *da alle brugbare Krydsningsmuligheder ere opbrugte, og den enkeltsporede Banes Ydelsesevne dermed udtømt.* Delvis indtræder dette allerede nu paa travle Dage, og ganske umuligt er det paa saadanne at undgaa store Forsinkelser, hvis Virkninger række langt ud over den fynske Strækning.

Naar en enkeltsporet Banes Ydelsesevne snart er udtømt, medens Trafikken vedblivende stiger fra Aar til Aar, gælder det som en ganske almindelig Regel, at der kun er et virksomt Hjælpemiddel, nemlig *at gøre Banen dobbeltsporet*, hvorimod det andet saa tit anbefalede Middel, at lægge en ny enkeltsporet Bane (efter Omstændighederne en ny Søforbindelse) i en passende Afstand fra den gamle for at „dele“ dennes Trafik, næsten med Nødvendighed maa føre til et ufuldkomment eller mislykket Resultat. Grunden hertil er en dobbelt. For det første er den lokale Trafik Hovedsagen paa enhver Bane, i alt Fald her i Landet, medens Transitfærdslen, hvor betydningfuld den end kan være, kvantitativt set er den underlegne. Men den gamle Banes Lokaltrafik kan ikke ledes ad Veje, som ikke berøre den og dens Mellestationer, og en ny Linie kan derfor kun frigøre den gamle Bane for en større eller mindre Del af Transitfærdslen — hvor stor en Del beror paa, i hvilket Omfang den ny Bane skaber kortere Veje. Men for det andet kan man ved en ny enkeltsporet Bane — der ligesom den gamle maa befares i begge Retninger — vanskeligt naa videre end til *at fordoble* Befordringsevnen, medens denne forøges *mangfoldige Gange* paa en dobbeltsporet Bane, hvis to Spor hvert befares i sin Retning, saa at Transporterne ikke længere behøve at bide efter Krydsningsmuligheder, men kunne foregaa i næsten uafbrudt Rækkefølge. Naar hertil føjes, at en ny enkeltsporet Bane med sine ny Stationsanlæg i Reglen vil blive dyrere at bygge end et Dobbeltspor, og at Driften af de to adskilte Linier selvfølgelig er kostbarere end Driften af en dobbeltsporet Bane, vil det ses, at Forsøget paa at „dele Trafikken“ maa have i et gennem større Anlægs- og Driftsudgifter opnaaet væsentlig ringere Driftsresultat.

Hvad der her er sagt i al Almindelighed, er i særligt Maal anvendeligt paa den fynske Hovedbane. Liniens naturlige Betingelser ere saa gode — dens nærmeste Omgivelser saa frugtbare og velbefolkede — dens Opland mod alle Verdenshjørner, særligt mod Øst og Vest, saa nødvendigt knyttet til den, at ethvert Forsøg paa at lette Banen ved at dele dens Trafik kun kan faa en foreløbig Virkning, som efter nogle faa Aars Forløb vil være tabt, opslugt af den tilbageblevne Trafiks naturlige Vækst. Følgende Tal ville vise dette med fuld Klarhed: Tallet af rejsende paa den fynske Hovedbane er nu (som ovenfor) 1,281,000, heraf transiterende rejsende 262,000; den samlede Godsmængde er 462,900 Tons, heraf 181,400 transiterende; Transitfærdslen deler sig atter saaledes:

Mellem Sjælland og	Rejsende ca.	Tons Gods ca.
a. Nordjylland (Skanderborg—Skern inkl.)	122,000	60,000
b. Sydjylland	132,000	59,000
c. Tyskland m. v.	8,000	62,400

En ny Bane- eller Sølinie, der kunde lette den fynske Hovedbane for hele den under a. opførte Transitfærdsel til Nordjylland, vilde altsaa kun frigøre den for 122,000 — men lade den beholde 1,169,000 rejsende; frigøre den for 60,000 — og lade den bevare 402,900 Tons Gods; Lettelsen vilde altsaa være henholdsvis 9,5 pCt. (for Personer) og 13 pCt. (for Gods), eller lige saa meget, som Trafikken mellem Nyborg og Strib har tiltaget — og antagelig fremdeles vil tiltage — i et Par gode Aar. En sydlig Linie, der kunde frigøre Hovedbanen for hele Trafikken ad c., vilde vise endnu slettere Resultater (jfr. nærmere nedenfor).