

Skønt man i det foregaaende mener at have paavist:  
 at Færdslen paa den fynske Hovedbane fra Nyborg til Strib har antaget et saa stort Omfang og er i saa stærk en Vækst, at det bliver en Nødvendighed i en nærmere Fremtid at søge Forholdene grundigt forbedrede, og  
 at en saadan Grundforbedring kun kan ske derved, at man i Fortsættelse af det nu tilendebragte Dobbeltspor anlæg gennem Sjælland lægger et Dobbeltspor igennem Fyn,  
 skal man dog, forinden man gaar over til Enkelthederne i en saadan Plan, tilføje nogle faa supplerende Bemærkninger om nogle af de ny Trafikruter, der til forskellige Tider ere blevne anbefalede ogsaa med den Motivering, at de skulde kunne overflødigsgøre det fynske Dobbeltspor. Det gælder her navnlig om at se, hvorvidt de vilde kunne holde dette Løfte.

### 1. Aarøsundlinien.

Man har gjort gældende, at Trafikken gennem Fyn i nogen Grad kunde lettes, naar Sporet paa Sidelinien fra *Tommerup* til *Assens* forstærkedes (saa at det kunde benyttes til hurtigkørende Tog), og der oprettedes en Dampfærgeforbindelse fra denne By til Aarøsund i Sønderjylland, hvorfra der atter skulde føres en Bane enten til Haderslev eller til Rødekro (Aabenraa). Anlægene her i Landet ere ret billige, idet Forstærkningen af Assensbanens Spor, Dampfærgehavnen i Assens og Anskaffelsen fra dansk Side af 2 Dampfærger vilde koste ca. 3,2 Millioner Kr.; Søforbindelsen er ret kort, ca. 15 Kilometer.

Men for det første forudsætter dette Projekt betydelige Anlæg uden for Danmarks Grænser og Forhandlinger med en fremmed Magt. Ganske vist har der været Planer oppe om forskellige Jernbaneanlæg i den Egn af Sønderjylland, som ligger mellem Haderslev og Aabenraa, men saa vidt vides har det kun drejet sig om Sekundærbaner af lignende Art som dem, der i den sidste Tid ere lagte adskillige Steder i Nordslesvig, i Sundeved og paa Als — altsaa Baner, paa hvilke der køres med en Hastighed af en 15 Kilometer i Timen, og som bugte sig fra Landsby til Landsby, saa at Farten mellem Endestationerne i Virkeligheden indskrænkes til 8 à 10 Kilometer i Timen. En saadan Jernbane, ad hvilken der vilde bruges 3 à 4 Timer mellem Aarøsund og Rødekro, er selvfølgelig ubrugelig som Gennemgangslinie.

Men selv om man fra tysk Side skulde være villig til at bringe de fornødne store Ofre for at skaffe en virkelig Gennemgangslinie fra Aarøsund til et eller andet Punkt paa den nordslesvigske Hovedbane, vilde en saadan Linie kun have ringe Interesse for Danmark. For Landets indre Samkvem har den ingen som helst Betydning; for Jyllands Forbindelse med Tyskland og England lige saa lidt; kun for Øernes Forbindelse med Vesttyskland giver den en kortere Vej, men selv her er Forholdet dog det, at den kan undværes for Godsfærdselens Vedkommende og for Personfærdselens Vedkommende umuligt kan tage Kampen op med Korsør—Kielrouten. Over Lille Bælt bevæger der sig for Tiden ca. 500,000 rejsende og ca. 275,000 Tons Gods om Aaret; heraf er højt regnet 15,000 rejsende og 82,000 Tons Gods til og fra Tyskland, nemlig ca. 62,000 Tons fra og til Sjælland, ca. 20,000 Tons Gods fra og til Fyn. Den fynske Hovedlinie vilde altsaa ved Aarøsundlinien i det højeste lettes for 1,17 pCt. af sin Personfærdsel og knap 18 pCt. af sin Godsfærdsel, saaledes som denne for Tiden er (jfr. ovenfor). Men hvor lidt dette vil sige fremgaar af, hvad der ovenfor er bemærket om, at den fynske Hovedbanes Personfærdsel i de sidste 5 Aar er tiltaget ca. 48 pCt., dens Godsfærdsel ca. 72 pCt.