

Renten af en Broanlægskapital antageligvis vil andrage c. 1 Million Kroner aarlig. Hvis det med Tiden viser sig, at Færgerne ikke kunne besørge Godsoverførselen over Bælterne, vil dette føles fuldt saa meget paa Store Bælt som paa Lille Bælt; men Lettelsen maa saa tilvejebringes ved Dampfærganlæg Kallundborg-Jylland, hvorved begge Overfarter lettes, og ikke ved en fast Bro over Lille Bælt.

Etableringen af Routen Assens-Aarøsund vil kunne lette endnu en Hovedroute ganske betydeligt, nemlig Strækningen Fredericia-Vamdrup. Paa denne befordres der aarlig c. 330,000 Tons Gods, hvorefter den med en Lettelse af c. 80,000 Tons vil komme ned paa c. 250,000 Tons, hvorefter denne Bane ikke bliver stærkere trafikeret end den øvrige Del af den østjydske Hovedbane, som forøvrigt en Gang i Fremtiden maa lettes, og naturligst bliver lettet ved en midtjydske Længdebane til Lunderskov. Naar en saadan anlægges, vil det blive af Betydning at befri Strækningen Fredericia-Lunderskov for den tyske Trafik til og fra Øerne.

Ved Anlægget af Assens-Aarøsund Forbindelsen kommer Spørgsmaalet om Assens-Tommerup Banens Transportevne frem, og det turde være mere end tvivlsomt, om det vil være rigtigt at lægge Trafikken derigennem i Stedet for at bygge en ny Tilslutningsbane til Sydfyenske Jernbaner i Ringe, hvorved den fynske Hovedbane vil blive lettet for hele den tyske Trafik til og fra Sjælland, og hvorved Banestykket Nyborg-Odense-Strib vil blive lettet.

I Længden vil det neppe blive muligt at undgaa ny Forbindelseslinier paa Fyn, da opstaaende Forsinkelser ved Færgefarten etc. bør indskrænkes til det mindst mulige ved Indvindelse af Tid gennem Fyn, og saadant med krydsende Tog paa enkeltsporet Bane, som nu for Tiden ikke kan ske. En Bane over Ringe til Assens med Færgeforbindelse til Aarøsund vil i alle Henseender være at foretrække for et Dobbeltspor gennem Fyn, der med nødvendig Konsekvens medfører en fast Bro over Lillebælt, thi Omkostningerne herved kunne neppe blive betydelige, og at det for de bestaaende Statsbanelinier vil være en Lettelse af Trafikken er utvivlsomt.

For de sydfynske Egne vil Anlægget af en Forbindelsesbane paa Grund af den korte Transportafstand betyde det samme som billigere Fragter, og derved vil tillige Trafikken antageligvis stige, medens den ikke ubetydelige Kreaturudførsel, som nu finder Sted fra Assens og Sydbyn til Tyskland, er forbunden med store Udgifter, naar den, som nu, er henvist til at gaa over Strib—Fredericia.

Hertil kommer endvidere, at ved en ny Færgeforbindelse mellem Assens—Aarøsund genoptages den gamle Hovedforbindelse mellem Kjøbenhavn, Sjælland, Fyn og Hamborg, og denne Forbindelseslinie med Tyskland vil overflødig gøre den nu saa kostbare Korsør—Kielerfart, som hvert Aar giver Underskud. Denne Fart besørges, som bekendt, af danske og tyske Skibe i Forening, saaledes at man fra dansk Side udfører en Natur i hver Retning. Hver Part oppebærer Indtægten af sine rejsende og sine lokale Godstransporter, medens den ikke meget betydelige Godsindtægt af gennemgaaende Forbindelser deles. Tidligere var der en ret anelig Kreaturtransport ad denne Vej (Indtægten heraf deltes ikke), men i de senere Aar er denne næsten ganske ophørt.

Om Trafikkens Størrelse og Routens Indtægter og Udgifter kan der for de danske Skibes Vedkommende gives følgende Oplysninger for et Tidsrum af 10 Aar: