

Frederikshavn—Laurberg,
 Strømmen—Uggeluse og Ulstrup
 paa den ene Side og
 Vejle—Vamdrup—Syd
 Andst—Vejen og
 Fyn og Sjælland
 paa den anden Side, og hvis indbyrdes Godstrafik kunde tænkes ledet over den
 3,4 km længere Rute
 Laurberg—Silkeborg—Brande—Vejle
 i Stedet for over
 Laurberg—Aarhus—Vejle
 for derved mulig at spare Dobbeltspor paa Strækningerne
 Laurberg—Aarhus og
 Hasselager—Daugaard.

Man har derfor foretaget en Opgørelse for Juni Maaned 1914 (en Opgørelse i Krigsperioden vilde være misvisende) over, hvor mange Vogne denne Trafik andrager, hvilken Opgørelse viser, at der gennemsnitlig *daglig* har været
 i sydgaaende Retning 17 Vogne og
 i nordgaaende Retning 22 Vogne.

En saa ringe Aflastning af Strækningerne Laurberg—Aarhus og Hasselager—Daugaard vil være uden reel Betydning, og Kravet om Dobbeltspor som foreslaaet af Regeringen til Trafikkens forsvarlige Bestridelse og for at tilvejebringe en mere rettidig Toggang vil derfor vedblivende være lige paatrængende, saa meget mere som det ved Dobbeltsporets Indførelse er paatænkt at gennemføre en længe tiltrængt Adskillelse mellem Person- og Godstrafikken, hvilken Foranstaltning vil forøge Togantallet.

Hertil kommer Forøgelse af Togantallet som Følge af almindelig Trafikstigning.

Udvalgets Spørgsmaal maa derfor besvares benægtende.

Man skal sluttelig henlede Opmærksomheden paa, at da Dobbeltsporet paa den sjællandske Vestbane blev anlagt, løb der 28 daglige Plantog paa denne Rute; da Lovforslaget om Dobbeltspor paa Fyn forelagdes, løb der 31 daglige Plantog paa den fynske Hovedbane, medens der efter Tjenestekøreplan af 1. Oktober 1916 daglig løb 36 Plantog paa Strækningen Hasselager—Daugaard og 30 Plantog paa Strækningen Laurberg—Aarhus.

Bibeholdes Strækningen som enkeltsporet, vil den med de mange Togkrydsninger være en stadig Kilde til Uregelmæssigheder og i høj Grad svække Fordelen ved Dobbeltsporene Nord og Syd for Strækningen. Man har i saa Henseende Erfaringer fra Kystbanen, hvor Uregelmæssigheder i Toggangen paa den enkeltsporede Strækning til Snekkersten har vidtrækkende uheldige Indflydelser paa Toggangen paa den dobbeltsporede Del af Strækningen.

Til 4. Spørgsmaalet maa besvares benægtende, idet Broen ikke tør befares med Statsbanernes sværeste Maskiner, nemlig P- og R-Maskinerne.

Hassing Jørgensen.

Hoskier.