

og støder mod Kajen, vil Sporet paa denne komme til at ligge i Forlængelsen af Sporet paa Færgevagønen, som ligger i en Højde af 8 Fod over Vandfladen. Man vil nu kunne forstaa, at idet Trokken sætter sig i Bevægelse med Bogvrammen, vil altsaa ogsaa Færgevagønen med sin Last sættes i Bevægelse og føres fra den ene Side af Sejlløbet til den anden, føres fra Kaj til Kaj. Denne Overførsel vil kun tage et halv Minut. Ude paa det ene Brohoved maa der anbringes en Dampmaskine, der sætter Trokken i Bevægelse og fører den frem og tilbage. Til Røngering vil der naturligvis haade ved Indbladning og Udlosning af Bøgne bruges nogen Tid, men man mener dog, at der til Overførselsen kun vil medgaa saadan noget som 10 Minutter; det skal være det hele. Saaledes ser altsaa i Hovedtrækkene denne Broform ud. Grunden til, at man netop har foretrukket denne i Stedet for f. Eks. en fast Bro, er simpelt hen den, at Hængesængebroen for det første er betydelig billigere at anstafte, og under Driften billigere at benytte. Og dog kan den paa den anden Side gøre Fjldest, navnlig naar der kun er Tale om en Trafik af Omfang som den, der kan ventes ved Banen fra Svendborg til Rudkjøbing, ja den skal endog ogsaa kunne gøre fortrinlig Fjldest. Dertil kommer ogsaa, at det vilde være forbundet med store Vanskeligheder at bygge en fast Bro over det stærkt befærdede Svendborg Sund. Paa det Sted, hvor Dæmningen fører over, har Sejlløbet 30 Fods Dybde, og i dette Sejlløb skal i hvert Fald bygges en Pille, hvis man vilde have en fast Bro, og med en saadan Dybde vilde Opførelsen af en saadan Pille frembyde overordentlige Vanskeligheder ved Siden af, at den vilde være i høj Grad kostbar. Her til kommer endnu en anden Omstændighed; idet man altsaa benyttede en fast Bro med bevægelig Midterparti, vilde man lægge Sejlskibet i Sundet væsentlige Hindringer i Vejen, thi for det første vilde Abningen, som Skibene fik at sejle igennem, være forholdsvis smal, saa at de vare udsatte for at støde paa til en af Siderne, og for det andet vilde Sejlskibet ligefrem blive forsinket i høj Grad. Alle disse Mangler, som knytte sig til den faste Bro, findes aldeles ikke ved den saakaldte Hængesængebro. Da Broen ligger saa højt — ca. 96 Fod — over Vandfladen, vilde altsaa de største Skibe frit kunne passere under den, og selv i det Vælbli, da Færgevagønen gaar over, ville Baade uden Mast overordentlig godt kunne sejle hen under Færgebroen, thi der er fra denne og ned til Vandfladen en Afstand af

8 Fod. Ved at indføje den Broform i Projektet har man da ogsaa opnået, at medens man tidligere har ment, at en Bane fra Svendborg til Rudkjøbing i alt vilde koste 6 Millioner Kroner, vil Anlægssummen nu ved Anvendelse af denne Broform blive reduceret til lidt under 2 Millioner Kroner. Projektet tidligere var utgennemføreligt, men dette ser man altsaa vil kunne være overkommeligt at gennemføre i økonomisk Henseende, og dette bliver det altsaa ene og alene ved Anvendelse af denne Hængesængebro.

I øvrigt skal jeg om denne Bro kun tilføje den historiske Bemærkning, at dens Opfindelse skyldes en fransk Ingeniør ved Navn Arnodin, og at den allerede anvendes i Nord-Spanien ved en By, der hedder Bilbao, og ligeledes flere Steder i Frankrig, og den skal efter Meddelelser virke ganske fortrinligt.

Oplandet, som man maa henføre til denne Bane, bliver naturligvis i første Linie Langeland. Jeg har tidligere talt om, hvor uheldig stillet denne Ø er med Hensyn til Kommunikationsmidler, og skal ikke gentage, hvad jeg i saa Henseende tidligere har sagt. En enkelt Betragtning skal jeg dog tillade mig ved denne Lejlighed at anføre. De to Selskaber, der besørge Trafikken mellem Langeland og de omliggende Øer, saa hvert for sig Postsubvention af Statskassen. Det ene Selskab faar 16,000 Kr., og det andet faar 24,000 Kr. aarlig. Men langt fra at være en Støtte for Langeland virker denne Postsubvention paa en højt uheldig Maade for Øen og bereder den Tab. Stillingen er simpelt hen den, at idet disse to Selskaber faa denne Støtte af Statskassen, er det ikke muligt for nogen privat Konkurrence at kunne arbejde sig op ved Siden af dem. Man maa her lægge Mærke til, at det Opland, hvorom Talen er, er overordentligt begrænset; frugtbart er det jo ganske vist, og det producerer en ikke ringe, endog ogsaa en forholdsvis stor Mængde Landmandsprodukter til Udførsel, men Stillingen er dog alligevel den, at Oplandet er temmelig begrænset. Var det noget større, var der dog en Mulighed for, at ogsaa private ved at oprette et Selskab kunde optage Konkurrencen med de to bestaaende, der understøttes af Statskassen. Som Forholdet er, er det imidlertid ganske ugørligt, i den Grad endog, at man overhovedet slet ikke tænker derpaa. Denne Understøttelse fra Statskassen virker altsaa saaledes, at disse to Selskaber egentlig have ligefrem Monopol paa at føre Varer fra og til Langeland. Intet andet Dampskibsselskab kan komme frem ved Siden af de monopoliserede, og det Herredømme,