

hvor Sidesporet drejer af fra Fællessporet med Længdebanen. Der begynder altsaa Sidesporet af denne Bane fra Rudkøbing til Spodsbjerg. Tværbanen har sin særlige Opgave. Rudkøbing By staar ved Postdampskib flere Gange daglig i Forbindelse med Svendborg og Marstal. Fra og til Rudkøbing føre disse Skibe bl. a. Passagerer og Rejsegods. Mellem Spodsbjerg og Lolland er ogsaa en Postdamper i Virksomhed, den befordrer Posten mellem disse to Steder en Gang daglig, og denne Damper spiller samme Rolle her, som Postskibet paa den anden Side af Øen. Passagerer og Rejsegods føres fra og til Spodsbjerg. Mellem Spodsbjerg og Rudkøbing ligger et Stykke Vej, Befordringen maa her ske ved Vogn, hvilket er dyrt og ubekvemt for de rejsende.

Denne Route er en meget gammel Route; der har fra gammel Tid været Færgeforbindelse fra Spodsbjerg til Lolland, og Landevejen fra Rudkøbing til Spodsbjerg er saaledes en gammel Færdselsroute. Nu er Forholdet det, at der i de senere Aar har rejst mellem 10 og 11,000 Personer den Vej fra Spodsbjerg pr. Vogn til Rudkøbing og omvendt. Der er altsaa allerede en Trafik. Det bliver selvfølgelig først og fremmest Tværbanens Opgave at besørge denne gennemgaaende Trafik fra Rudkøbing til Spodsbjerg og omvendt, men selvfølgelig vil den ogsaa faa den Opgave at besørge den lokale Trafik paa denne Route. Det er uden for al Tvivl, at hvis denne Tværbane bliver bygget, isaa vil Færdselen over Rudkøbing og Spodsbjerg til Lolland i høj Grad stige. For nogle Aar tilbage har det sydfynske Jernbaneselskab haft under Overvejelse at bygge en Bane tværs over Langeland, selvfølgelig under den Forudsætning, at den vilde tjene ved det, og det er sikkert ogsaa, at Selskabet vilde have tjent derved. Der kom for Resten et Forslag frem i Rigsdagen angaaende denne Sag, men det blev ikke fremmet, og saa faldt det Spørgsmaal i Dvale. Forholdet er det, at denne Færdselsroute gør Vejen mellem Fyn, for Resten ogsaa Jylland paa den ene Side og Lolland paa den anden, betydelig kortere. For at nævne et Eksempel skal jeg kun sige, at fra Odense bliver Rejsen til Nakskov over Svendborg, Rudkøbing og Spodsbjerg 12 Mil kortere end over Slagelse, derfra pr. Bane til Nykøbing og saa til Nakskov. Det er indlysende, at Færdselen mellem Fyn og Lolland i det hele og store kommer til at

foregaa over Langeland, hvis denne Bane bliver bygget.

Foruden denne Tværbane er der Tale om to andre, og de fremkomme ganske simpelt paa den Maade, at Længdebanen i den nordlige Del af Langeland bliver en Bane for sig og kaldes Nordbanen, og Længdebanen i den sydlige Del en Bane for sig, som kaldes Sydbanen. Sagen er simpelthen den, at Langeland som bekendt har en stor Længde i Forhold til sin Bredde, deraf kommer Navnet Langeland, og at Rudkøbings Beliggenhed er omtrent midtvejs mellem det nordligste og det sydligste Punkt. Som Øens eneste Købstad maa den være Centrum for Banerne. Deraf følger, at man maa ordne Driften saaledes, at Nordbanen faar sine særlige Tog og Sydbanen sine. Hvis derimod Rudkøbing havde ligget et andet Sted, f. Eks. der hvor Bagenkop ligger, vilde denne Deling ikke finde Sted, saa kunde Morgentogene begynde ved Lohals og opsamle Passagererne til Byen, og ligeledes kunne Eftermiddagstogene gaa tilbage med Passagererne, naar Torvehandelen eller Markedet var forbi. Saaledes som Stillingen er, maa Morgentogene gaa fra Lohals og fra Bagenkop omtrent samtidig og mødes ved Rudkøbing. Man kan ikke begynde ved Lohals, uden at det første Tog er saa tidligt paa Færde, at det vilde genere Befolkningen; dette Tog Nord fra kunde ikke gaa ned til Rudkøbing og afsætte Passagerer og siden gaa ned til Bagenkop og komme tilbage til Rudkøbing i rette Tid. Det er ikke muligt, og derfor er det nødvendigt at dele Driften, som jeg har nævnt, saaledes at den nordlige Del og den sydlige Del faa sine særlige Tog.

Paa den Maade kommer man til denne Tredeling. Der bliver altsaa Tale om tre Baner; vi kunne ikke nøjes med mindre.

Disse Baner ville efter det udarbejdede Overslag koste 2,675,000 Kr. Det er jo ikke lidt, idet det pr. Banemil bliver saadan noget som 335,000 Kr. eller omtrent Halvdelen af hvad Statsbanerne have kostet at anlægge pr. Banemil. Dette ligger dog i Sagens Natur. Jordpriserne paa Langeland ere meget høje, saaledes at Omkostningerne ved Ekspropriationen af de nødvendige Grunde til Anlægget ville blive forholdsvis store, og Landet er som bekendt desuden meget ujævnt og bakket, og heraf følger, at Tilvejebringelsen af Banelegemet vil medføre, at der skal flyttes store Masser af Jord. Her staa vi derfor