

bage. Paa denne Vogn føres ogsaa Post, men i det hele kan der ikke føres Gods ad den Vej, i alt Fald kun smaa Stykgods, og kun hvad der rent tilfældigt kan medtages. Derimod vil Stillingen blive en anden, naar der kommer en Bane mellem Rudkøbing og Spodsbjerg. Saa vil der ikke blot blive Person-, men ogsaa Godstrafik — i hvilket Omfang kan man naturligvis ikke sige i dette Øjeblik.

Forholdet er altsaa, som jeg allerede har sagt, dette, at denne Bane tværs over Øen ikke spiller nogen synderlig Rolle for Langelænderne. Det er ikke særlig for dem, denne Bane bygges, men fornemmelig for de gennemgaaende rejsende. Selvfølgelig kan det ogsaa ske, at en Langelænder vil over til Lolland, og hvis han bor i Rudkøbing eller dens Nærhed, kan han selvfølgelig benytte dette Tog til Spodsbjerg. Men det er i alt Fald saa grumme lidt Nytte, man paa den Maade vil have af Banen, at man neppe behøver at regne synderligt med det. Naar denne Bane kommer i Gang, vil det — derpaa er jeg ganske sikker — blive en stærkt befærdet Route tværs over Langeland. Vejen fra Fyn til Lolland vil forkortes ganske betydeligt ved, at man kan sejle fra Svendborg til Rudkøbing, tage med Toget derfra til Spodsbjerg og derfra sejle til Nakskov. Lad os f. Eks. tage Byen Odense. Derfra til Nakskov er der omtrent $12\frac{1}{2}$ Mil, men naar man skal til Nakskov ad den sædvanlige Jernbanevej: Nyborg—Korsør—Slagelse og derfra ad den vestsjællandske Bane til Masnedsund—Nyköbing—Nakskov, er der 30 Mil. Rejsen vil altsaa blive $17\frac{1}{2}$ Mil kortere. Derfor er det ganske rigtigt, at denne Bane bliver bygget, den har ganske utvivlsomt sin Opgave at løse, men for Langelændernes Vedkommende har den i og for sig ringe Betydning. Imidlertid er Forholdet det, at de syv sydligste Kommuner paa Langeland, som ere interesserede i Banen fra Rudkøbing over Skrøbelev til Bagenkop, have indgaaet paa ogsaa at ville yde Tilskud til Anlægget af Tværbanen — og det samme Tilskud som til den øvrige Bane —, uagtet de ikke have saa overmaade stor Interesse i, at denne Bane kommer i Stand. Og naar man har gjort dette, er det under Hensyn til, at denne Bane vil vistnok alligevel komme. Der er imidlertid andre, der ere meget stærkt interesserede i denne Bane, og det er det sydfynske Jernbaneselskab og det sydfynske Dampskibsselskab, maaske nærmest det sidste. Men Sydlangelænderne ville ikke gerne have, at et fynsk

Selskab skulde anlægge denne Bane fra — ja, det skulde vel egentlig være fra Skrøbelev til Spodsbjerg, med andre Ord have hele Trafikken paa Tværbanen og saaledes faa et Stykke Jernbane fælles med Længdebanen. Det er i det hele taget Langelænderne en ubehagelig Tanke, at et Selskab i Fyn skulde besørge denne Route; de ville selv have den, og derfor have de altsaa paa denne Maade føjet dette Led til den anden Del af Anlægget, som særlig kommer Langelænderne til gode.

Denne Bane mod Syd vil have en overordentlig stor Betydning for Sydlangeland. Jeg skal i saa Henseende henlede Opmærksomheden paa et Forhold, som her spiller en betydelig Rolle. De fleste mene nemlig, at man fra Syd, fra Bagenkop — der ligger paa Øens Vestsiden — kan sejle uhindret den lige Vej op til Rudkøbing. Dette mene i alt Fald Folk, som ikke have været paa Langeland, og som i det hele taget kun kende Farvandet ved at se paa et Kort. Men saaledes er Forholdet i Virkeligheden ikke. Ud fra en Strækning af Vestkysten paa Sydlangeland er der en Række af Grunde mod Vest, og disse Grunde gøre, at man ikke kan sejle den lige Vej. Man kan naturligvis meget vel sejle fra Bagenkop Havn op til Rudkøbing Havn, det kan man gøre, men saa skal man i alt Fald fra Bagenkop Havn sejle imod Nordvest en Kende stærkt i Nord, for at komme op til Marstal, og først her kan man saa komme ind i det rene Sejløb op til Rudkøbing. Det vil altsaa med andre Ord sige, at den Vinkel, hvori der skal sejles, bliver en stump Vinkel eller noget saadant. Det er altsaa ikke den lige Vej, man kan benytte her, men det er derimod en Vej, som gaar i en Vinkel. Fiskerne ved Bagenkop ere jo velbekendte hermed, og det er ogsaa sjældent, at de i det hele taget paatage sig at sejle Fiskefangsten, naar denne kommer i Land, op til Rudkøbing. Det almindelige er — eller har i alt Fald været hidtil — at de have kørt Fangsten, altsaa Fisken, der naturligvis først er pakket i Kasser og dernæst læsset paa Vogne, til Rudkøbing, det vil altsaa sige en Veglængde paa henimod 4 Mil eller i alt Fald $3\frac{2}{3}$ Mil eller saa. Se, det er naturligvis en besværlig Transport, og den er tillige meget dyr, og endelig maa der ogsaa tages Hensyn til, at Fisken ligefrem taber baade i Udseende og i Kvalitet som Fødemiddel ved at transporteres paa en saadan Maade. Men det er som sagt ikke saa sjældent, at der gaar en 4—5 Vogne saaledes læsede med