

som andre Byer har af, at Staten udsteder 8 Dages, 14 Dages og Maanedskort for Folk, der er ude at rejse som Turister; og da netop disse Byer betragter sig som særlig egnede til Turistbesøg, føler man sig brøstholden ved, at disse Kort ikke har Gyldighed for de sydfynske Baner; Følgen af, at disse er Privatbaner, bliver paa den Maade, at man faktisk kommer til at ligge udenfor det almindelige Samkvem turistmæssig set.

Med Hensyn til de gennemgaaende Godstakster er Forholdet det, at der i Aaret 1913—14 blev ekspederet 6 000 Tons Landbrugsprodukter fra de sydfynske Stationer, og at dette har paaført Beboerne en Udgift paa 20 000 Kr., idet den faldende Takstgrænse, som findes paa Statsbanerne, fuldstændig afbrydes ved Overgangsstationerne. Den samlede Godsmængde, som blev transiteret fra Sydfyn over Nyborg og Odense, androg det paagældende Aar 120 000 Tons, og saaledes bliver Fordyrelsen fuldt 100 000 Kr. aarlig alene paa den gennemgaaende Trafik.

Dertil kommer, at Handelsfolkene dernede bliver ugunstigt stillet i Henseende til Handelssamkvem, at de derfor er meget vanskeligt stillede i Konkurrencen udadtil, og at der derigennem paaføres hele Befolkningen et indirekte Tab.

Det er blevet fremhævet, at Spørgsmaalet maaske kunde løses paa den Maade, at Statsbanernes Lokaltakster gennemføres; men her maa bemærkes, at hvis dette skulde tænkes, maa Privatbanernes Takster være lavere. Thi Privatbanernes Takster er ikke faldende med Afstandene, og Forholdet vil da blive det, at de Byer, der ligger ved Statsbanerne, vil have god Lejlighed til at arbejde sig ind i Privatbanebyernes Opland, fordi de vil have alle Fordele, medens de Byer, der ligger udelukkende ved Privatbanerne, bestandig bliver ugunstigere stillet.

Efter at Andragendet var indsendt, er der vedtaget højere Takster for Godsbefordringen paa Statsbanerne. Men dette forrykker for saa vidt ikke Forholdet, som ogsaa de sydfynske Baner fornylig har forhøjet Godstaksterne, og disse nu har en saadan Størrelse, at medens det tidligere var ca. 40 pCt. dyrere at ekspedere Godset paa disse Baner end paa Statsbanerne, bliver det nu ca. 50 pCt. dyrere.

Naar man har indsendt Andragendet netop paa dette Tidspunkt, skyldes det en ganske særlig Anledning, nemlig den forestaaende Genforening med Sønderjylland, og den Omstændighed, at man betragter det som en Selvfølge, at der atter etableres Gennemgangslinier fra Sønderjylland over

det sydlige Fyn, dels over Faaborg, hvor man tidligere havde en saadan Gennemgangslinie, og dels over Svendborg, hvor man tænker paa at oprette en hurtiggaaende sønderjysk Forbindelse. Svendborg er i trafikal Henseende efterhaanden blevet et Knudepunkt. Hvis der etableres en Forbindelse fra Sønderjylland over Svendborg med Dampskib, vil de Folk, der kommer rejsende dernede fra, have Adgang til at befare de sydfynske Baner — som man maa haabe til den Tid er Statsbaner —, hvorved de vil kunne naa København med Afteneksprestoget eller naa Odense midt om Eftermiddagen, med Forbindelse ud til det øvrige Fyn og eventuelt til Jylland. Der er jo Forbindelse fra Svendborg pr. Bane over Ringe baade til Odense og Nyborg og ligeledes over Ringe til Faaborg, Forbindelse over Hesselager til Nyborg og endelig en særlig Kystbane fra Svendborg til Faaborg.

Hertil kommer endvidere, at hvis en saadan Dampskibsroute kommer i Gang og bliver overtaget af Det sydfynske Dampskibsselskab, som paa anden Maade staar i venskabeligt Samkvem med Staten, og paa hvilket man, saa vidt jeg ved, ser med stor Velvillie fra Ministeriet for offentlige Arbejder, vil Ruten kunne udvides saaledes, at man kan tage fra Sønderjylland over Svendborg til Lohals, hvor Skibet kommer i Forbindelse med Dampskibet „Tranekær“, som befarer Ruten Korsør—Lohals—Rudkøbing, saa at man kan være i Korsør saa tidligt, at man kan naa København med det samme Tog, hvormed man vilde ankomme dertil, hvis man var taget fra Svendborg til Lands over Fyn. Endvidere er der en Forbindelse over Rudkøbing til Strynø og Marstal, og en anden Forbindelse gaar fra Rudkøbing tværs igennem Lange-land, saaledes at man kan fortsætte med Det sydfynske Dampskibsselskabs Baad til Nakskov og derfra videre gennem Lolland-Falster. Endelig er der en Dampskibsroute over Drejø til Ærøskøbing. Man er saaledes i enhver Henseende vel tjent med, at Dampskibsruuten fra Sønderjylland gaar over Svendborg, idet man ved en saadan Ordning vil opnaa en god Forbindelse mellem store Dele af Landet, som ellers kun vanskeligere og med større Bekostning kan komme i Forbindelse med hverandre.

Der har for øvrigt været etableret en saadan Dampskibsforbindelse fra Svendborg til Sønderjylland; den blev oprettet i Midten af Juni, og i de to første Maaneder havde man en daglig Trafik paa ca. 100 Personer; men efterhaanden blev der færre