

ringens Forslag til en København—Køge og en Køge—Fakse (Tokkerup) Statsbane overensstemmende med dette Valg og navnlig skænke de to sidstnævnte Banelinier den Opmærksomhed, de som integrerende Dele af den ny Gedserroute fortjene.

Jeg skal i Hovedtrækkene tillade mig nedenfor at fremhæve nogle af denne Routes Fortrin fremfor en Fuldstændiggørelse af den nuværende Route med Dobbeltspor og Bro over Storstrømmen:

1. 4,420,000 Kr. billigere i Henhold til efterfølgende kalkulatoriske Overslag, selvfølgelig under Forudsætning af København—Køge—Tokkerup-Liniens Gennemførelse som Statsbane i Overensstemmelse med Regeringens Forslag.
2. Tilfredsstillende i betydelig Udstrækning Trangen til Jernbaner i nogle af Landets smukkeste, frugtbareste og mest folkerige Egne og giver Erhvervslivet i disse et nyt Opsving i Modsætning til Anlægget af Storstrømbroen og den nuværende Routes Omdannelse til Dobbeltspor, der ikke forøger Banens lokale Opland med en eneste Kvadratalen.
3. Muliggør Realisationen af en fuldt ud tidssvarende Baneforbindelse med et af Verdens skønneste Punkter: Møens Klint og skaber Betingelserne for en international Lysttrafik til dette Sted mere omfattende, end de fleste drømme om.
4. Forkorter Afstanden mellem Gedser og København med 1 Km. (jfr. efterfølgende Fortegnelse Nr. 1 og 2 over forskellige Gedserrouters Længde).
5. Længden af Ulsund- og Grønsundbroerne sammenlagt er 1,3 Km. eller over 2,000 Alen kortere end Storstrømbroen.

Ordningen af Næstved—Præstø og Masnedund—Kallehave-Banens Forhold til Statsbanerne efter den ny Gedserroutes Gennemførelse skal jeg ikke komme nærmere ind paa, og lige saa lidt udtale mig om, i hvilket Omfang og paa hvilken Maade Forbindelsen mellem Orehoved og Masnedø eller eventuelt Masnedund skal oprettholdes, naar Dampfærgefarten, hvad der selvfølgelig er Mening, ophører, selv om denne Fart ikke, hvad der for visse Tilfælde Skyld neppe vilde være rigtigt, umuliggøres.

Den ny Gedserroute mellem København og Nykøbing og den gamle do. mellem Nykøbing og Gedser ere paa vedhæftede Kort optrukne med en tyk, sort Streg med runde, hvide Prikker, der betegne de paa efterfølgende Liste angivne Stationer med vedføjede Afstand fra Midten af den vordende Centralbanegaard i København.

Terrainforholdene maa betragtes som gunstige for Baneanlægget.

Brobygningen vil heller ikke frembyde tekniske Vanskeligheder. Vanddybden er, hvad der fremgaar af foranførte Kurvekort med indlagte Bro- og Banelinier, ikke imponerende, og Bunden, saavel i Ulsund som Grønsund, fast og god.

Den ny Gedserroute vil paa Grund af Oplandets gode Beskaffenhed og betydelige Folkemængde neppe forringe Statsbanernes Gennemsnitsoverskud pr. Togkilometer, i alt Fald ikke i det lange Løb. Men selv om saa var, maa man aldrig glemme, at Banernes Betydning for Landet ikke udmaales efter den direkte Fortjeneste, som de aarlige Driftsregnskaber udvise, men efter den Udvikling i aandelig og materiel Henseende, der under sunde Samfunds- og fornuftig ordnede Trafikforhold kendetegner enhver Forbedring paa Kommunikationsmidlernes Omraade.

Jeg skal slutte denne Beskrivelse og Motivering af mit Forslag med Ønsket om, at den ny Gedserroute maa blive underkastet en fordomsfri Bedømmelse og modtagen med Velvillie.

Kolding, den 2. April 1907.

P. V. P. Berg,  
Driftsbestyrer.