

overfor enten at anskaffe flere Færger og udvide Færgehavneanlægene eller at tilvejebringe Skinneforbindelse mellem Masnedø og Falster ved et Tunnelanlæg eller ved Anlæg af en fast Jernbanebro.

At forbedre Ruten ved et Tunnelanlæg mellem Masnedø og Falster kan ikke anbefales, da det efter foretagne Undersøgelser har vist sig, at et saadant Anlæg vil koste uforholdsmæssig meget at udføre. Anlægget af en enkeltsporet Tunnel, som man under Hensyn til Trafikkens Størrelse foreløbig kunde nøjes med, vil neppe paa betryggende Maade kunne udføres for en ringere Sum end 25 à 27 Millioner Kr., og da det af Hensyn til Vanskeligheden ved at udføre indtræffende Reparationer af den enkeltsporede Tunnel uden at standse Trafikken under Reparationsarbejdet formentlig vil være nødvendigt straks at skride til Anlægget af 2 enkeltsporede Tunneler, vil der hertil medgaa ca. 50 Millioner Kr.\*) Af Hensyn til dette Beløbs Størrelse har man ment at burde se bort fra Tunnelanlægget.

Det bliver derefter at overveje, hvorvidt det trafikalt og økonomisk set vil være at foretrække at udvide og forbedre den nuværende Færgeforbindelse eller at anlægge en fast Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

En Forøgelse af Færgerutens Ydeevne kan ikke opnaas blot ved at forøge Færgeturens Antal; at lade samme Færge udføre flere Ture til Overførelse af Dele af samme Tog vil nemlig uundgaaeligt forsinke Toget, og af Hensyn til de nødvendige Tilslutninger kan der ikke tilvejebringes længere Tid til Fremførelse af de gennemgaaende Tog end allerede forudsat efter den nuværende Togplan. Forøgelsen kan kun opnaas ved Anskaffelse af nye Færger af samme Type som de nu benyttede og Udvidelser af de tilstedeværende Færgehavneanlæg, idet Anskaffelse af større Færger, der tillader Overførelse af flere Jernbanevogne ad Gangen end de nuværende, vilde medføre aldeles uforholdsmæssige Bekostninger saavel til Færgernes Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgehavne. Ved Anskaffelse af nye Færger af den nu anvendte Type opnaaede man endda kun — med stærkt forøgede Driftsudgifter — at faa Overfartsforhold

med begrænset Ydeevne, tilstrækkeligt for maaske kun faa Aar, hvorefter Spørgsmaalet om Rutens Forbedring paa ny maatte tages frem til Løsning.

Medens saaledes Færgefartens Opretholdelse trods store Bekostninger kun vil give en utilfredsstillende Løsning, frembyder Anlægget af en fast Bro mellem Masnedø og Falster den eneste rationelle og forsvarlige Ordning under Hensyn til den Stigning i Trafikken, der, som anført, sikkert fremdeles maa paaregnes.

En saadan fast Bro vil være af den største Betydning saavel for den gennemgaaende Trafik via Gedser—Warnemünde som for den Trafik, der foregaar mellem Lolland—Falster paa den ene Side og de andre Landsdele paa den anden Side. I saa Henseende kan først fremhæves den Bekvemmelighed, det vil være for de rejsende at undgaa Omstigningerne paa Masnedø og i Orehoved, samt den Tidsbesparelse, der vil fremkomme, og som for II- og Eksprestogene kan anslaaes til ca.  $\frac{1}{2}$  Time. Hvor tidsspildende den nuværende Ordning er for Godstrafikken, fremgaar alene deraf, at der til Overførelsen af et Godstogs samtlige Vogne kræves flere Overfartsture og yderligere Tid til Sammenrangering efter endt Overførsel. Jernbanebroens store Betydning bestaar imidlertid først og fremmest deri, at Rutens Ydeevne vilde udvikles i en overordentlig Grad. Broanlægget betyder nemlig en væsentlig Simplifikation i Driftsmaaden, da det tillader, at Toggangen mellem Sjælland og Falster saavel for Persontogenes som for de godsførende Togs Vedkommende kan drives som gennemgaaende, saaledes at hele det paagældende Tog kan gennemføres, en Driftsmaade, der vil medføre store Besparelser i de aarlige Driftsudgifter.

Med Hensyn til de økonomiske Fordele, som Broanlægget frembyder, bemærkes følgende:

Ved Broanlægget vil man undgaa, hvad der ved Bevarelsen af de nuværende Overfartsforhold vil blive nødvendigt, nemlig i Løbet af nogle faa Aar at anlægge et 3die Færgeleje baade ved Masnedø og Orehoved samt snarest at anskaffe en 4de Færge, hvilket i alt vil medføre en Udgift af 1,060,000 Kr., nemlig:

til 1 Færge . . . . .	510,000 Kr.
- 2 Færgelejer . . . . .	550,000 —

ialt... 1,060,000 Kr.

\*) Denne Tunnel var tænkt udført som dybtliggende — altsaa af en anden Konstruktion end den, der omhandles i vedhæftede Bilag D. og Overslag Bilag 4.