

hed frembyder sig ogsaa ved at følge den nuværende Sydbane fra Køge til et Punkt omtrent midtvejs imellem Herfølge og Thureby og derfra indlægge en Linie med Tilslutning til Driftsbestyrer Bergs Projekt noget Syd for Fakse.

Med denne Ordning og med nogle nødvendige Forlægninger af Driftsbestyrer Bergs Linie i Omegnen af Præstø ville Forholdene da stille sig saaledes, som nærmere vist paa vedhæftede Plan 23. Den nuværende Sydbane paa Strækningen fra Køge til et Punkt omtrent midtvejs mellem Herfølge og Thureby udvides til Dobbeltspor, og fra sidstnævnte Punkt føres en dobbeltsporet Bane i sydlig Retning til et Punkt tæt Vest for Fakse, derfra i sydvestlig Retning indenom Præstø Fjord, derefter i sydøstlig Retning til Kallehave med en Bro over Ulfund, over Møen i sydlig Retning med en Bro over Grønsund og derefter i sydvestlig Retning til Nykøbing paa Falster.

Foruden Udvidelse af Stationerne ved Køge, Herfølge og Nykøbing anlægges der Stationer ved Duestrup, Fakse, Orup, Bredeshave, Præstø, Alverslev, Mærn, Balle, Kallehave, Sprove, Store Dame, Vejringe, Fallerslev og Systofte.

Tæt Syd for Bredeshave skæres Præstø—Næstved Banen paa en Viadukt, og fra Præstø Station føres et Forbindelsesspor ind til Præstø Privatbanestation. Ved Kallehave maa Privatbanestationen forlægges noget og sættes i Forbindelse med Statsbanestationen ved et Forbindelsesspor. Imellem Vejringe og Fallerslev Stationer skæres den under Udførelse værende Nykøbing—Stubbekøbing Bane paa en Viadukt, og fra Vejringe Station føres et Forbindelsesspor ind til Stubbekøbing Station.

At en saadan Bane vil overflødigsgøre eller i alt Fald berøve den nu under Udførelse værende Privatbane fra Nykøbing til Stubbekøbing største Delen af dens Betydning, er indlysende, men det ses ikke, at dette Baneanlæg med Fordel kan benyttes som Led i den gennemgaaende, internationale Linie.

Over Ulfund føres Banen paa en ca. 735 m lang Bro med en dobbeltfløjet Svingbro med to Aabninger à 25 m fri Spændvidde, og over Grønsund paa en ca. 855 m lang Bro med en dobbeltfløjet Svingbro med to Aabninger à 44 m fri Spændvidde. De to Broer ere i alt væsentligt tænkt udførte i Lighed med den over Storstrømmen projekterede Bro, og de anførte frie Vidder af Svingbroaabningerne ere fastsatte efter derom ført Korrespondance med Marineministeriet.

I Henhold til de to vedhæftede Overslag (Bilag 6 og 7) ville Udgifterne til Udvidelsen af Sydbanen til Dobbeltspor med Anlæg af en Bro over Storstrømmen andrage 19,570,000 Kr., og Udgifterne til Anlægget af en ny dobbeltsporet Bane fra Køge over Herfølge, Kallehave og Møen til Nykøbing med Broer over de to Sunde 21,910,000 Kr. Længderne af de to Ruter fra Køge til Nykøbing ville blive henholdsvis 95,2 og 93,4 km. Som det vil ses, har man i det sidst anførte Overslag medtaget et Beløb til Driftsmateriel paa den nuværende Sydbane, idet det paaregnes, at dennes Materiel vil blive benyttet paa Linien over Ulfund og Grønsund, dersom denne bliver anlagt, idet denne da bliver Continentalforbindelsen.

Foruden Undersøgelserne vedrørende Banens Overførelse over Ulfund og Grønsund ved Broer har man ogsaa undersøgt Mulighederne for at føre Banen under de to Sunde ved Tunneler. Paa en til Projektet hørende Plan er fremstillet Længdeprofil af en saadan Tunnelbane, der er gennemført med Maksimalstigning 1:100, og som efter Bilag 9 vil medføre en Udgift til Tunnelerne af 17,800,000 Kr. foruden Udgifter til elektriske Anlæg til Drift af Banen gennem Tunnelen, og da de to Broer i Bilag 8 ere kalkulerede til 8,250,000 Kr., ville Tunnelanlæg altsaa, selv med saa ugunstige Stigningsforhold i Tunnelramperne som 1:100, forøge Bekostningen ved det samlede Baneanlæg med ca. 9,550,000 Kr.