

## Bilag.

### Redegørelse fra Statsbanernes Generaldirektorat om Linieføringen over Lolland og Falster m. v.

Statsbanerne har inden Lovforslagets Fremlæggelse arbejdet med 3 forskellige Linieføringer mellem Orehoved og Rødby.

I. Den mest umiddelbare var en direkte Linie *Orehoved—Rødby* med Bro over Guldborgsund. Denne Linie vilde blive 11 km længere i Anlæg end den i Lovforslaget valgte og 6½ Mill. Kr. dyrere i Anlæg, uden at der var regnet med nogen Station ved Saks-købing, men den vilde til Gengæld blive 9 km kortere i Drift. Ved en saadan Linieføring vilde hele Lolland-Falster blive afskaaret fra Forbindelse med Lyntogene.

II. Den næste Linie, der blev undersøgt, var *Orehoved—Nykøbing—Saks-købing—Maribo—Rødby* med Overtagelse af Lollandsbanen. Denne Linie vilde blive 9 km længere end Lovforslagets, altsaa 18 km længere end Forslag I; Linien vilde altsaa afvige saa stærkt fra den direkte Linie, at den ikke var egnet til at indgaa som Led i en international Hurtigrute, i hvilken Forbindelse ogsaa maa erindres, at Hovedtanken i Forslaget er at tilvejebringe en Transittrafik mellem Hamburg og Norge/Sverige med Mulighed for at komme igennem i begge Retninger fra Morgen til Aften. Derfor gælder det om ikke ved unødige Omveje at forlænge Kilometerafstanden og dermed Rejsetiden.

Hvis man ser denne Linie fra Syd, vil man forstaa, at naar man først er i Saks-købing, er det umuligt for en saadan Hovedrute at foretage Omvejen derfra over Nykøbing. Det drejer sig om en Omvej paa godt 13 km, hvoraf det første Stykke gaar i svag sydlig Retning.

Anlægsomkostningerne ved Forslag II vilde blive betydelig større end den valgte Linie. For det første skulde man betale for Overtagelse af Lollandsbanen. Dernæst koster Ombygningen af denne ca. 1½ Mill. Kr. mere end Lovforslaget (foruden Beløb til Viadukter ud over de 3 Hovedvejsskæringer), og dette er forstaaeligt, naar man gør sig klart, i hvilket Omfang Ombygning af den eksisterende Bane maatte ske. Broen over Guldborgsund ved Nykøbing er for svag og for gammel. Banens Planum er for smalt, dens Kurver er alt for smaa. Næsten alle Veje skæres i Niveau. Sporet duer ikke til Lyntogstrafik. Stationernes Anlæg maatte helt ombygges og fuldstændig nyt Sikringsanlæg etableres. Der er jo nemlig en afgørende Forskel paa en Bane med en Maksimalhastighed paa ca. 70 km og en Bane til Hurtigkørsel med 150 km. Hertil kommer, at Ombygning af en Bane i Drift er meget dyr. Endelig vilde formentlig en Statsovertagelse af Lollandsbanen ogsaa kræve et betydeligt Beløb til Ombygning af Strækningen Maribo—Nakskov. Yderligere Udretning af Linien mellem Maribo og Rødby for at undgaa Omvejen over Holeby vilde koste ca. ½ Mill. Kr. For Maribos Vedkommende vilde Overtagelse af Lollandsbanen betyde Nedlæggelse af Administration og Værksteder, hvilket af den lokale Presse er opgjort til Bortflytning af ca. 80 Familier.

Det er muligt, at Staten engang maa overtage Lollandsbanen, men dette Spørgsmaal er ikke aktuelt nu og bør ikke fremmes, saa længe de øvrige lollandske Smaabaner skal bestaa.