

Det er overdrevent, hvis man tror, at en Statsovertagelse af Lollandsbanen vilde medføre Etablering af en Række Hurtigtog til Nakskov. I Udkanten af Nettet er Trafikken kun undtagelsesvis stor nok til at dele hvert Tog i et gennemkørende og et standsende, og der er mellem Nykøbing og Nakskov kun 4 smaa Landstationer samt Søllested, der hidtil med Hensyn til Standsning af Hurtigtog har været ligestillet med Købstæderne.

III. Af alle disse Grunde har man valgt den i Lovforslaget omtalte Rute *Orehoved—Nykøbing—Rødby*, hvor hele Lolland-Falster faar Fordel, fordi Nykøbing nu engang er et Centrum i Stiftet og Endepunkt for Lollandsbanen.

Denne nye Linie foregriber ikke en senere Imødekommen af et Ønske fra Befolkningens Side om Statsovertagelse af Lollandsbanen.

IV. Under Forhandlingerne i Folketinget er omtalt en ny Bane *Rødby—Maribo, derfra til Saksjøbing ad den bestaaende Linie og en ny Bane Saksjøbing—Orehoved*.

Denne Linie er vel ca. 6 km kortere end Linien over Nykøbing, men den følger dog ikke den lige Linie, den er meget dyr, og den vilde fra et indenlandsk trafikalt Synspunkt faa meget uheldige Følger.

Forslaget vilde være 9 Mill. Kr. dyrere end Lovforslaget.

Dernæst vilde Nykøbing By blive lagt uden for Hovedfærdselslinien til Lolland og i det lange Løb lide meget betydelig Skade.

Et Lyntogsstop i Maribo vilde kun komme den Del af Lollands Befolkning til gode, der bor Vest for en Linie fra Mundingen af Saksjøbing Fjord til midtvejs mellem Rødby og Nysted, formentlig kun ca. Halvdelen af Lolland-Falsters samtlige Beboere, medens Lyntogsstop i Nykøbing vil gavne hele Lolland og en meget betydelig Del af Falster. Følgen heraf vil atter være, at Begrundelsen for overhovedet at give et Lyntog Stop i Maribo vil være betydelig svagere end for at give Stop i Nykøbing.

Ogsaa Lollandsbanen vilde i Virkeligheden være truet. Alle Tog til og fra Nord maatte formentlig fremtidig samles og deles i Orehoved, hvor en ny stor Station med Maskindepot maatte anlægges. Strækningen Saksjøbing—Nykøbing vilde synke ned til en Strækning med meget ringe Betydning.

I Orehoved vilde der blive et ret langt Ophold til Togenes Deling eller Samling.

Kørselen mellem Orehoved og Saksjøbing vilde blive ca. 13 km kortere end via Nykøbing, hvilket med et Hurtigtog betyder ca. 13 Min.; men denne Fordel opvejes langt af det Forhold, at Køreplanen for en Jernbanetrekant som den foreslaaede ikke vilde kunne lægges med Hensyn til baade videregaaende og lokal Trafik.

Enten maatte man nemlig lade Tog fra Orehoved vente i Saksjøbing paa Toget fra Nykøbing med Forbindelse nordfra, eller ogsaa maatte man lade Toget med lokale rejsende afgaa fra Nykøbing  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  Time før Ankomst af Tog nordfra, hvad der vilde betyde fuldstændig Ødelæggelse af Forbindelsen til og fra de 2 Landstationer mellem Nykøbing og Saksjøbing samt for Trafikken mellem Landstationerne paa Strækningen Orehoved—Nykøbing og hele Lolland.

I Sammenligning hermed er for den indenrigske Trafik Omvejen via Nykøbing til Lolland en ringe Ulempe, og Statsbanerne maa hævde, at den før Krigen eksisterende Forbindelse København—Lolland med gennemgaaende Vogne i flere Tog var fuldt tilfredsstillende, og at man for Jernbanetrafikken ikke bør forlade den naturlige Hovedlinie via Nykøbing til Lolland.

Endelig vilde Trafikkens Fordeling paa Ruterne Orehoved—Nykøbing og Orehoved—Saksjøbing betyde dyrere Drift.

Bemærkningerne i Lovforslagets Anmærkninger om, at Færgerne skal være af „Storebælt“s Type, betyder ikke, at disse Færger skal kunne bruges i Flæng. Profilen for Færgelejerne ved Storebælt er ikke saa økonomisk for Vognoverførsel, som det kan opnaas ved Nybygning. Man vil derimod søge opnaaet, at Rødby og Gedser faar samme Færgeprofil, og ændre den nuværende Færgeprofil ved Gedser noget.

Naar man ikke har villet anlægge Mellestationer mellem Nykøbing og Rødby, maa dette ses for det første i Belysning af, at man derved vilde skade de to Privatbaner, men dernæst maa det huskes, at der overhovedet ikke paa den paagældende Strækning er tænkt oprettet Lokaltoggang, og en saadan Lokaltoggang kunde ikke økonomisk bæres