

land, men omfatter foruden denne — fra regnet dog Trafikken mellem Lolland-Falster og Tyskland — tillige den ret betydelige Person- og Godstrafik mellem Lolland-Falster og det øvrige Danmark.

De i Generaldirektionen for Statsbanernes fornævnte Skrivelse af 10. Februar f. A. givne Oplysninger vedrøre kun Trafikken mellem Sverige og Norge og det sydlige Udland. Oplysningerne omfatte ikke tillige Trafikken mellem Lolland-Falster paa den ene Side og Sverige og Norge paa den anden Side, hvilken Trafik maatte medtages, naar man skulde opgøre Trafikken over *Masnedø—Orehoved* til og fra Sverige og Norge. Fra regnet Forbindelserne falsterske Stationer—Helsingborg og Nakskov og Maribo—Hessleholm sælges der ikke Billetter mellem lolland-falsterske Stationer og svenske og norske Stationer. For *Persontrafik*ens Vedkommende kunne Oplysninger saaledes ikke gives. Hvad derimod *Godstrafik*ken angaar, vilde man vel ved et meget betydeligt Arbejde kunne fremskaffe Oplysninger, men disse kunne dog kun blive tilnærmelsesvis rigtige.

En Sammenligning af *Persontrafik*ken mellem det sydlige Udland paa den ene Side og Sverige og Norge paa den anden Side (altsaa den Trafik, der passerer *Gedser—Warnemünde*-Routen) i de to Perioder, November 1908 — Februar 1909 og November 1909 — Februar 1910, kan først opstilles om 4 Maaneder; før den Tid haves det fornødne Materiale, der for en Del beror hos fremmede Baner, ikke til Raadighed.

For *Godstrafik*kens Vedkommende er en Sammenligning en Umulighed, idet direkte Takster mellem Sverige og Norge og tyske Stationer efter Aabningen af Færgefarten mellem Trelleborg og Sassnitz kun bestaa over Routerne Sassnitz og Vamdrup (for sidstnævnte Route kun i begrænset Omfang). Alt Gods, der sendes mellem Sverige og Norge og Tyskland over Warnemünde, omekspederes derfor paa danske Stationer efter nærmere Fragtbrevsforordning.

Med Hensyn til de øvrige af Udvalget stillede Spørgsmaal skal man derhos meddele følgende:

- 3) Hvor stor vil Udgiften blive ved en enkeltsporet Linie Køge—Fakse—Kallehave—Møen—Nykøbing F.?
ad 3) Udgifterne ved Anlæg af en enkeltsporet Bane som den anførte ville — inklusive Broanlæg over Ulf Sund og Grønsund — andrage ca. 17,500,000 Kr. imod 21,910,000 Kr. for den dobbeltsporede Bane, altsaa ca. 4,400,000 Kr. mindre.
- 4) Hvor meget vil Udgiften hertil reduceres, naar den østsjællandske Jernbanes Banelegeme benyttes til Tokkerup?
ad 4) Som oplyst Side 25 i den Beskrivelse af Banelinien Køge—Præstø—Møen—Nykøbing F., som er vedhæftet Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster, maa Udgifterne til Ombygningen af den nævnte Strækning af den østsjællandske Bane antages paa det nærmeste at blive lige saa store som ved Anlægget af en helt ny Bane paa Grund af, at den let byggede Banes Stigningsforhold, Stationer, Vejskæringer og Overbygning helt maatte forandres. En eventuel Besparelse vil i hvert Tilfælde neppe andrage mere end ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.
- 5) Hvilken Sikkerhed haves for, at Isskruninger ikke kunne ødelægge den foreslaaede Bro?
ad 5) Da Broens Piller have samme Dimensioner som ved alle andre lignende Broer under tilsvarende Forhold og endog ere særlig solide, idet de som bekendt straks indrettes til dobbeltsporet Bro, maa Sikkerheden imod Isskruninger her være den samme som ved alle andre Broer under tilsvarende Forhold. Man skal i saa Henseende henvise til Limfjordsbroen, hvis Piller kun ere byggede for Enkeltspor og have en meget større Højde fra den faste Bund, hvorfor den maa anses for at være saa meget mere udsat.