

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Det har i længere Tid været indlysende, at det Tidspunkt ikke kunde være fjærnt, da Tilvejebringelse af Dobbeltspor mellem Roskilde og Korsør maatte vise sig nødvendig, naar det skulde være muligt paa en tilfredsstillende Maade at besørge den for Trafikken fornødne Toggang paa den nævnte Banestrækning.

Allerede i 1886 saa man sig nødsaget til ved Anlæg af særlige Krydsningsstationer, nemlig Kværkeby, Fjenneslev og Frederikslund, at høde noget paa Forholdene. At der ikke den Gang blev anlagt flere Krydsningspunkter, var begrundet i, at der paa de da private Holdepladser, Forlev og Svendstrup mellem Slagelse og Korsør allerede fandtes Krydsningsspor.

Uden at have en saadan fortsat Række af Krydsningsstationer vilde det have været umuligt paa en nogenlunde regelmæssig Maade at kunne gennemføre den udvidede Køreplan, som blev etableret 1ste Juni 1886, og som vel i de paafølgende Aar blev reduceret en Del, men hvis Omfang man i de senere Aar, paa Grund af den tiltagende Benyttelse af Banerne, ikke alene nu har naaet, men endog har maattet overskride. Det er imidlertid indlysende, at Etableringen af Krydsningsstationer paa en særdeles intensivt benyttet Bane maa betragtes som et Nødmiddel, der lider af betydelige Ulemper. Benyttelsen af safte Krydsningsstationer afføder ved Indtrædelse af selv den mindste Uregelmæssighed i Toggangen Banefeligheder i Form af Krydsningsforlægninger eller Afventetider for de hinanden mødende Tog, der atter virke forstyrrende paa Gangen af en hel Række af efterfølgende Tog samt paa korresponderende Tog paa tilsluttende Baner. Saadanne Uregelmæssigheder ville aldrig kunne undgaaes og da navnlig ikke paa en Banestrækning som den sjællandske Vestbane, der mod Vest har Tilslutning til Søruiter, hvor Vej- og Vindforhold saa særdeles let kunne afføder Forsinkelser i Silbenes rettidige Tilslutning til de bestaaende og køreplansmæssigt fastslaaede Tog. Hertil kommer, at enhver Afventningstid for et Tog paa en af de nævnte Krydsningsstationer i de allerfleste Tilfælde forarsager ganske unyttige Ophold for vedkommende Tog, da Krydsningsstationer ikke ere beregnede paa eller

kunne anvendes til Optagelse eller Afsettelse af rejsende eller Gods.

Medens Tilstedeværelsen af et vist Antal Krydsningsmuligheder langs en intensivt benyttet enkeltsporet Banelinie saaledes maa siges at være en absolut Nødvendighed for, at Toggangen overhovedet lader sig gennemføre, opnaar man dog ikke derved at sikre sig Opfyldelsen af det ved enhver Særbanedrift fuldt berettigede Krav om Gennemførelsen af en tilfredsstillende Regelmæssighed i den planmæssige Toggang. Hertil kommer endvidere, at Muligheden af at kunne udnytte en med Krydsningsstationer udrustet enkeltsporet Banestrækning har naaet en Grænse, der ikke kan overskrides, saasnart Forholdene gøre det nødvendigt blot paa visse Tider af Døgnet at indlægge saa mange Tog, at der finder en Benyttelse af samtlige Togkrydsningsstationer Sted. Er man naaet til en saa stærk Benyttelse af vedkommende Banestrækning, er det Tidspunkt kommet, hvor enhver ønskelig Dublering af et Plantog eller Indlægning af et Ekstratog vil støde paa saa store driftstekniske Banfeligheder og i sig indeholde saa megen Fare for en fuldstændig Forstyrrelse i den øvrige Toggang, at man ser sig tvungen til at maatte give Afkald paa Etableringen selv blot undtagelsesvis af saadanne Tog.

En saadan Grænse for den enkeltsporede Banestrækning Roskilde—Korsørs Transportevne maa under den bestaaende Toggang allerede siges at være naaet, i hvert Fald for de Tider paa Døgnet, hvor de vigtigste Persontog løbe, nemlig i Morgen- og Aften-timerne, og har allerede i længere Tid, og da navnlig paa saadanne Tidspunkter af Aaret, hvor en ganske særlig stærk Trafik har nødvendiggjort Indlægning af Ekstratog, givet Anledning til alvorlige Ulemper.

Da der derhos kan paavises en stadig og stærk Stigning af Persontrafikken paa denne Banestrækning, da der ikke er nogen Grund til at antage, at denne Stigning ikke vil fortsættes, og da denne almindelige Forøgelse af Persontrafikken allerede i indværende Sommer har givet sig Udslag i, at man har maattet dublere Morgenekspresstoget fra Kjøbenhavn og til Dels ogsaa Aftenekspresstoget til Kjøbenhavn, har man allerede nu naaet den Grænse, udover hvilken en videre Udvikling ved Benyttelsen af