

den højtærede Minister paa, at han maa anfille ikke saa Forsøg paa at hemme Folk i at foretage en Bevægelse, som de have været vant til i en Marceffe, og som ikke kan ses at være mindre plausibel nu, fordi der er anlagt en Tunnel, end den var, før Tunnelen blev anlagt.

Uf Planerne, som jo altsaa kun omfatte Stationerne, kan det selvfølgelig ikke ses, om dette Jærnbaneanlæg skrider til en Forbedring af de Foranstaltninger, en Udvidelse af Udgravningerne, som have det Formaal at undgaa Snelæg paa Jærnbanen. Jeg har ogsaa talt for i denne Sal om den Ting, og jeg finder mig foranlediget til at minde om den her, idet jeg føler mig trygt overbevist om, at det ikke er for sent at paatale dette Forhold, og at det er saa fuldstændig berettiget at stride til en Udvidelse, en Udvidelse af Ekspropriationen, en Udvidelse af de Sider i Udgravningen, som ere vendte mod de Verdenshjørner, hvorfra vi som Regel eller saa at sige altid saa Sneføget; derved vil dette hindres og paa en forholdsvis billig Maade, i Virkeligheden en langt billigere end den Maade, man anvender paa Sjælland. Ved at opføre Snehegn bliver det hindret, at man faar de tallose og langvarige Snefjansninger, som forekomme i enhver Vinter, der overhovedet har Sne.

Saa vidt jeg har forstaaet, er det i Lovforslagets Motiver tilsagt, at der vil blive anlagt Blokksignalstationer paa denne Linie. Det er et stort Fremstrid, der derved vil gøres, og jeg kan ikke andet end udtales min Anerkendelse af dette, men jeg maa dog henstille til den højtærede Minister, om man ikke kunde gaa et Skridt videre og gøre dette Blokksignalsystem anvendeligt ogsaa paa private Overtørsler, navnlig fordi de private Overtørsler ere underkastede en ganske overordentlig Gene ved en stærk trafikeret Jærnbane; og de ere underkastede mere end den dobbelte Gene ved en dobbeltsporet stærkt trafikeret Jærnbane. Forholdet er jo dette, at da man anlagde Jærnbanen fra Roskilde til Korsør, institueredes der paa denne Bane 3 Tog om Dagen. Det vidstes i Forvejen af det eksproprierende Jærnbaneselskab, og i Henhold dertil antager jeg, at man betalte Erstatning for de Gener, som utvivlsomt medføres ved Anlæg af en Jærnbane tværs gennem Folks Marker, ved, at man ikke kan færdes over Jærnbanesporene fra den ene Part af Marken til den anden, eller fra Marken til Gaarden, saa frit, som man kunde før. Fra de 3 Tog om Dagen, som den Gang færdedes paa denne Jærnbanelinie, er man nu kommen, tror jeg, til

15 eller 16 Tog om Dagen i hver Retning, foruden de meget hyppige Ekstratog, som komme aldeles umotiveret. Dette har frembragt en saadan Overbebyrdelse af de private Overtørsler, at navnlig de store Godsejere eller større Landejendomsbesiddere — og jeg nævner udtrykkelig dem, thi Genen forsøges i meget betydelig Grad med Arealets Størrelse — ere paa denne Linie i dette Øjeblik underkastede ganske overordentlige Gener ved de private Overtørsler. Jeg har undersøgt denne Sag, og jeg skal nævne et Eksempel. Det maa nu i Parentes bemærkes, at Politireglementet foreskriver, at man ikke maa køre over en Overtørsel i de sidste 10 Minutter, før et normeret Jærnbanetog skal passere. Der skal altsaa paa det Sted være 10 Minutters Stilstand for den normale Tid for et Jærnbanetogs Ankomst. Dertil kommer, at man vil være strafbar, om man kører over og kommer til Skade eller frembringer nogen Skade paa Jærnbanetoget inden for den Tid, da Jærnbanetoget kommer, naar det kommer for sent. Jeg mener altsaa, det er en ganske overordentlig Tidsspilde, der foranlediges ved de private Jærnbaneovertørsler, og jeg kan som sagt paa vise en privat Jærnbaneovertørsel, hvor man i den travle Høstid skulde færdes over Banen, hvis man kunde færdes frit, 200 Gange frem og tilbage i Løbet af Dagen; men det bliver næsten umuligt formedelst den hyppige Jærnbanetraffik. Hidtil har Forholdet været dette, at naar et Tog havde passeret denne Jærnbaneovertørsel, sølte man sig sikker paa, at der ikke kunde komme et Tog efter dette før til den normerede Tid. Der var saaledes altid et vist Minimum af Tid mellem to Tog paa Jærnbanelinien, og man sølte sig sikker paa, at der ikke kunde komme Tog i modsat Retning, før det passerende Tog var kommet ind paa den nærmeste Station. Man havde altsaa noget at rette sig efter, og der var saaledes Mulighed for at trafikere Overtørslen frit. Nu bliver Forholdet et andet, naar der bliver anlagt Dobbeltspor; dermed ophører ethvert Henhyn til, at Togene skulle møde til bestemt Tid paa bestemt Sted. Der kan altsaa komme et Tog i østgaaende Retning, og det kan paa det andet Spor krydses om $\frac{1}{2}$, 1, 5 eller 10 Minutter af Toget, der kommer i modsat Retning. Man føler sig saaledes ikke længer sikker. Jeg har undersøgt forlig dvælet ved dette, fordi der er flet Folk Uret ved, at man har ikke i Tidens Løb forhøjet den Godtgørelse, som de fik for Generne, og navnlig for, at Rigsdagen, som jo er kaldet til at paatale den Slags Forhold, nu skal væрге Befolkningen, saa at den