

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Nærværende Lovforslag er overensstemmende med det af Regeringen i sidste Rigsdagssamling fremsatte Forslag til Lov om Tilvejebringelse af Dobbeltspor m. m. paa Banestrækningen Roskilde—Korsør. Dette Lovforslag, der blev fremsat i Landstinget,

naaede ikke at komme til 2den Behandling inden Rigsdagssamlingens Slutning.

Bemærkningerne til det tidligere fremsatte Lovforslag, til hvilke man i det hele skal henvise, findes trykte nedenfor.

### Bemærkninger til det i Rigsdagsamlingen 1895—96 fremsatte Forslag til Lov om Tilvejebringelse af Dobbeltspor m. m. paa Banestrækningen Roskilde—Korsør.

Det har i længere Tid været indlysende, at det Tidspunkt ikke kunde være fjernt, da Tilvejebringelsen 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 Røværteby, Fjenneslev og Frederikslund, at bøde 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 den 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 intensibt benyttet Bane maa betragtes som et Nødbmiddel, der lider af betydelige Ulemper. Benyttelsen af faste Krydsningsstationer afføder nemlig Indtrængelse af selv den mindste Uregelmæssighed i Toggangen Banestikninger i Form af Krydsningsforlægninger eller Afventetider for de hinanden mødende Tog, der atter virke forstyrrende paa Gan-

gen af en hel Række af efterfølgende Tog samt paa korreponderende Tog paa tilsluttende Baner. Saadanne Uregelmæssigheder ville aldrig kunne undgaaes og da navnlig ikke paa en Banestrækning som den sjællandske Bestbaue, der mod Vest har Tilslutning til Søruer, hvor Vejrs- og Vindforhold saa særdeles let kunne afføde komne Forsinkelser i Stibenes 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 forårsager 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 intensibt 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 Bane-