

alene til dette automatiske Apparat, og det maa de Herrer være saa elskværdige at erindre, at i samme Grad man udvikler det tekniske Princip i Sikkerhedstjenesten med automatisk virkende, sammenkoblede Sporskifter, med Sammenkobling mellem Signal og Sporskifte osv., kort sagt, i samme Grad som man udvikler det tekniske i denne Henseende, i samme Grad bringer man uvilkårlig Jærnbansens Personale til at stole paa disse Apparater og bringer dem derved til at undlade en Del af den Demærksomhed og den Paapasselighed, som, naar alt kommer til alt, er det vigtigste, som til syvende og sidst er Nummer et. Der er derfor ingen Tvivl om, at man har Ret, naar man i de store Jærnbanelande, f. Eks. i Amerika, udtaler, at af alle Bremseapparater er intet sikrere end den gamle Skruebremse, vel at mærke, naar der findes et tilstrækkeligt Antal og tilstrækkelig Betjening til den. Det er utvivlsomt, at hvis man vil gøre det sikkert, kan man aldrig gøre det bedre end ved at benytte et tilstrækkeligt Antal af disse gamle Skruebremses og vel at mærke lade dem betjene af et tilstrækkeligt Antal paalidelige Folk, thi svigter en enkelt af dem, saa svigte de dog ikke alle, men svigter det automatiske Apparat, saa er Ulykken uundgaaelig, uagtet den Maade, hvorpaa den nuværende Vakuumbremse er indrettet, selvfølgelig er langt at foretrække for den tidligere. Man er nemlig nu slaaet om til det modsatte af det tidligere Princip, idet Forholdet tidligere var saaledes, at det hele Apparat maatte være i Orden, for at Vakuumbremsen overhovedet kunde komme til at virke, medens det nu er saaledes, at saa snart der sker et Brud, trækkes Bremsen til, og der er jo ganske vist en umaadelig Forskel paa de to Ting. Nu kunde man ganske vist udvikle det yderligere. Der var ikke noget til Hinder for, at man kunde etablere et Sikkerhedssystem, der virkede paa den Maade, at det, hvis en Lokomotivfører forsømte at bremse i Tide for at kunne standse, før han kom til Stoppesignalet, kunde standse Toget automatisk uden nogen menneskelig Viljesytring. Man kunde, kort sagt, koble Stoppesignalet sammen med et Apparat et Stykke ude paa Linien saaledes, at dette Apparat, saa længe Stoppesignalet var rejst, vilde sætte Bremsen i et til Stationen sig nærmende Tog i Bevægelse, uafhængig af meuneskelig Paavirkning, ganske uafhængig af Lokomotivføreren. Dette kunde synes at være meget godt og prægtigt, og hvis det havde været Tilfældet i Gentofte, saa

havde formodentlig Ulykken ikke hændet. Men der kommer netop det, som jeg frygter mest af alt, nemlig at Lokomotivførerne og i det hele taget Togpersonalet saa vilde stole paa, at der ingen Ulykke vilde ske, selv om de vare mindre paapassende, fordi det automatiske Apparat vilde sætte sig i Bevægelse af sig selv, og det kan derfor heller ikke anbefales. I Parentes skal jeg nævne, at en af vore yngre Ingeniører, paavirket ved den forfærdelige Ulykke ved Gentofte, virkelig har konstrueret et saadant automatisk Apparat, som vilde være praktisk og sandsynligvis vilde være ret anvendeligt, men det vilde efter min Mening af de nævnte Grunde være utilraadeligt at indføre det. Der er imidlertid foruden dette en Foranstaltning, som kan komme til at spille en væsentlig Rolle, ja, jeg vil endogsaa sige en afgørende Rolle i Sikkerhedstjenesten, og uden hvilken — man kan gøre hvad man vil, naar Stoppesignalet ikke respekteres, duer det altsammen ikke. Dette System, denne Metode, er som alle gode og fornuftige Foranstaltninger overordentlig simpel. Det er vistnok omtrent 25 Aar, siden jeg første Gang ovre i Sverige ved en af de store svenske Stationer saa et Tog komme kørende med fuld Damp ind paa Stationen, ganske vist langsomt. Jeg blev meget forbavset derved, og da jeg saa det gentage sig atter og atter, spurgte jeg en overordnet Jærnbanefunktionær, hvordan det kunde være, at Lokomotivføreren havde fuld Damp oppe, naar han kom kørende ind paa Stationen. Ja, sagde han, det er han nok nødt til, thi hvis han kom ind paa en af de svenske Statsbanestationer og ikke havde fuld Damp, saa vilde han øjeblikkelig blive tagen ned af sin Maskine og afskediget. Jeg forstod ikke i Øjeblikket, hvad Motivet kunde være til denne drakoniske Foranstaltning; men min Hjemmelsmand sagde: Jo, det er ganske simpelt, vi køre med Snälltog og køre uden Standsning forbi en Del Stationer og for at være sikre paa, at man ikke kører med alt for stærk Fart over en Station, er der truffet den Foranstaltning, at Lokomotivføreren, hvad enten hans Tog skal holde ved en Station eller ikke, skal have mindsket Farten saa meget, inden Toget kommer til Indgangssporskiftet paa den paagældende Station; at han har taget Farten af sit Tog og har det fuldstændig i sin Haand at standse paa Stationen, naar det behøves, og at standse, selv om han ikke skal standse. Han har ikke Lov til at køre ind paa anden Maade end med fuld Damp, for at man deraf kan se, at