

Prøvelse, paa Grund af Arbejdets Omfang ikke affluttet sine Overvejelser, og de foreslaaede Foranstaltninger tilsigtede derfor kun en suarlig Afhjælpning af visse særlig fremtrædende Mangler, medens man maatte forbeholde sig senere at fremkomme med Forslag af mere gennemgribende Natur. Den nævnte Kommission's Forhandlinger ere vel endnu ikke fuldt tilendebragte, men da man paa et enkelt Omraade er naaet til Klarhed over Betimeligheden af at gennemføre en Forbedring af de bestaaende Signaliseringsforhold, der kan ske, uden at Resultatet af de endnu stedfindende Overvejelser om en Forandring i de hidtil gældende Signaliseringsprinciper foregribes, har man anset det for rettest allerede nu at søge de i saa Henseende fornødne Midler bevilgede.

For Tiden ere Indlørsels-signalmasterne for Stationerne opstillede tæt ved disses yderste Sporstifte eller endog nærmere ved Stationsbygningerne end Indgangssporstiflet, medens den egentlige Stationsgrænse (det saakaldte Stationsmærke), det er det Sted paa den frie Banelinie, uden for hvilket Lokomotivet for et ankommande Tog i Tilfælde af Stoppeffignal bør bringes til Standsning, er anbragt en Toglængde, ofte ca. 1,000 Fod, udenfor nævnte Sporstifte, for at et paa Stationen holdende Tog under Dækning af Stationsmærket frit kan rangere ud over Stationens yderste Sporstifte. Allerede den Omstændighed, at Stationsmærket og den Signalmast, fra hvilken der skal kunne paabydes Standsning ved Mærket, ere forholdsvis langt fjernede fra hinanden, forvolder betydelige Ulemper, og hertil kommer, at Stationsmærkerne, der bestaa i firkanter, hvidmalede Blykkiver, der ere anbragte paa en Telegrafflang, kun ere synlige ved Dagen, medens de i Mørke ikke lade sig belyse. Naar man hidtil i Modsetning til, hvad Tilfældet er med Udlandets Baner, har ladet sig nøje med en saadan mindre rationel Ordning af Forholdene, herovr dette dels paa de tekniske Banfæligheder ved Signalbetjening paa længere Afstande, dels paa Hensynet til det hidtil meget indskrænkede Antal af Betjente paa vore Stationer, samt endelig paa, at den nuværende Ordning medfører den Fordel, at Stationsbestyreren umiddelbart kan kontrollere Signalet's Stilling. De nævnte tekniske Banfæligheder lade sig imidlertid med de nuværende Signalbetjeningsapparater overvinde uden Fare for Betjenings sikkerheden, og eftersom Mandstabet paa Stationerne af Hensyn til den stigende Trafik forøges, vil ogsaa Betjeningen af længere bortliggende Signalmaster kunne gennemføres uden betydeligere Personforsøgelse. Signalmasterne bør derfor utvivlsomt flyttes ud til Stationsmærkernes Plads og idet de saaledes træde i Stedet for disse, vil bl. a. ogsaa den ovenfor paapegede Ulempe, at de nuværende Stationsmærker kun ere synlige om Dagen, bortfalde, idet Signalbilledet med samme Sikkerhed lader sig iagttage til alle Døgnet's Tider. Da Signalmasterne imidlertid paa mange Stationer paa Grund af Kurver eller den stedlige Bebyggelse ikke ville kunne iagttages fra Stationen, vil det være nødvendigt, at Stationsperronerne forsynes med automatiske Repeter-signaler, der til ethvert Tidspunkt tydeligt kunne gengive for Stationsbestyreren Indlørsels-signalet's Stilling.

Paa mange Stationer bærer Indlørsels-signalmasten tillige Arme til Udlørsels-signalerne. Hvor dette er Tilfældet, vil det blive nødvendigt at bevare de nuværende Signalmaster alene til Brug for Udlørsels-signalarmerne og opstille nye Signalmaster til Brug for Indlørsels-signalarmerne ude ved Stationsgrænsen, idet nemlig Udlørsels-signalerne maa bibeholdes paa et Sted, hvor de ere synlige saavel for Lokomotiv som Stationspersonalet. For at forhindre, at Afslaaningen af de paagældende Sporstifter, efterat Indlørsels-signalet er taget tilbage, fejlagtig ophæves, forinden det ventede Tog har passeret, maa der paa visse Stationer etableres fornødne Foranstaltninger til at forhindre, at Sporstifteafslaaningen ved Uagtksomhed fra Betjeningsmandstabet's Side kan ophæves, forinden Toget virkelig har passeret alle de vedkommende Sporstifter. Dette opnaas bedst og sikrest ved Anvendelsen af en mekanisk virkende Spærring af Togvejshaandtaget, der kun kan udløses ad elektrisk Vej ved Togets Passage over en Skinnetontakt.

I Henhold til det foranstaaende skal man foreslaa bevilget et Beløb af 218,000 Kr., hvorved man forventer at blive sat i Stand til at gennemføre den nævnte Signalforbedring med de af samme flydende Sikkerhedsforanstaltninger paa samtlige de under det sjællands-falsterste Distrikt hørende Banelinier, paa den fynske Hovedbane samt paa hele den østjydske Hovedbane fra Bamdrup over Fredericia til Frederikshavn og paa Linierne Langaa—Struer, Struer—Esbjerg og Esbjerg—Lunderskov, paa hvilke sidstnævnte Strækninger udenfor det sjællands-falsterste Distrikt man dog af Hensyn til Befolkningen har anset det forsvareligt foreløbigt at give Afkald paa Anvendelsen af de anførte særlige Apparater til Spærring af Togvejshaandtagene i Forbindelse med Anbringelse af Skinnetakter.

Til II. A. a. 19. For de Stationers Vedkommende, der ikke ere betydelige nok til