

Prøvelse, paa Grund af Arbejdets Omfang ikke affluttet sine Overvejelser, og de foreslaaede Foranstaltninger tilligtede derfor kun en snarlig Afhjælpning af visse særlig fremtrædende Mangler, medens man maatte forbeholde sig senere at fremkomme med Forslag af mere gennemgribende Natur. Den nævnte Kommissions 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 Indkørselssignalmasterne for Stationerne opstillede tæt ved disses yderste Sporliste eller endog nærmere ved Stationsbygningerne end Indgangssporlistet, 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 Stoppesignal bør bringes til Standsning, er anbragt en Toglængde, ofte ca. 1,000 Fod, udenfor nævnte Sporliste, for at et paa Stationen holdende Tog under Dækning af Stationsmærket frit kan rangere ud over Stationens yderste Sporliste. 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 Bliffkiver, der ere anbragte paa en Telegraffstang, kun ere synlige ved Dagen, medens de i Mørke ikke lade sig belyste. Naar man hidtil i Modsetning til, hvad Tilfældet er med Udlandets Baner, har ladet sig nøje med en saadan mindre rationel Ordning af Forholdene, beror dette dels paa de tekniske Vanskeligheder 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 Signalets Stilling. De nævnte tekniske Vanskeligheder lade sig imidlertid med de nuværende Signalbetjeningsapparater overvinde uden Fare for Betjeningsikkerheden, og eftersom Mandstabet paa Stationerne af Hensyn til den stigende Trafik forøges, vil ogsaa Betjeningen af længere bortliggende Signalmaster kunne gennemføres uden betydeligere Personelforøgelse. Signalmasterne bør derfor utvivlsomt flyttes ud til Stationsmærkerens 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 Repetersignaler, der til ethvert Tidspunkt tydeligt kunne gengive for Stationsbestyreren Indkørselssignalets Stilling.

Paa mange Stationer bærer Indkørselssignalmasten tillige Arme til Udkørselssignalerne. Hvor dette er Tilfældet, vil det blive nødvendigt at bevare de nuværende Signalmaster alene til Brug for Udkørselssignalarmerne og opstille nye Signalmaster til Brug for Indkørselssignalarmerne ude ved Stationsgrænsen, idet nemlig Udkørselssignalerne maa bibeholdes paa et Sted, hvor de ere synlige saavel for Lokomotiv som Stationspersonalet. For at forhindre, at Afslaaningen af de paagældende Sporlister, efterat Indkørselssignalet er taget tilbage, fejlagtig ophæves, forinden det ventede Tog har passeret, maa der paa visse Stationer etableres fornødne Foranstaltninger til at forhindre, at Sporlisteafslaaningen ved Nattsomhed fra Betjeningsmandstabet's Side kan ophæves, forinden Toget virkelig har passeret alle de vedkommende Sporlister. 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 Skinnkontakt.

I Henshold 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 sthydende Sikkerhedsforanstaltninger paa samtlige de under det sjællandsfalterste Distrikt hørende Banelinier, paa den fynske Hovedbane samt paa hele den østjydske Hovedbane fra Vandrup over Fredericia til Frederikshavn og paa Linierne Langaa—Struer, Struer—Esbjerg og Esbjerg—Vunderskov, paa hvilke sidstnævnte Strækninger udenfor det sjællandsfalterste Distrikt man dog af Hensyn til Befolkningsforøgelsen har anset det forsvarligt 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