

I Forbindelse med den omtalte Anbringelse af fremskudte Signaler og Afstandsmærker foreslaar Kommissionen, at de Stationsindkørselssignaler, der for Tiden er anbragte i en mindre Afstand end 250—500 m foran Stationens Indgangssporstik, flyttes ud i den nævnte Afstand, idet man derved opnaar en større Sikkerhed mod Kollision mellem et paa Stationen værende Tog, der rangerer ud i Togvejen, og et Tog, der ude fra Linien nærmer sig Indkørselssignalet. Den nævnte Afstand foreslaas dog ved Stationer, hvor der ikke rangeres ud i Togvejen, nedsat til 150—200 m.

Endelig foreslaar Kommissionen, at der 50 m indenfor Stationens Indkørselssignaler anbringes et Rangergrænsemærke til Angivelse af det Punkt, ud over hvilket der ikke maa rangeres paa Stationen. Derved etableres der en Art neutral Zone indenfor Indkørselssignalet, og man opnaar yderligere Sikkerhed mod Kollisioner af den forannævnte Art. For Tiden er Forholdet ved Statsbanerne i denne Henseende saaledes, at den Grænse, hvortil en Rangerbevægelse paa Stationen maa foregaa, og den Grænse, hvortil ankomne Tog maa køre, naar Indkørselssignalerne viser Stop, afmærkes ved samme Stationsmærke, hvis Plads som oftest falder sammen med Indkørselssignalet.

De saaledes af Sikkerhedskommissionen fremsatte Forslag kan man ganske tiltræde, idet Forslagenes Gennemførelse, som det fremgaar af det anførte, vil betyde en væsentlig forøget Togsikkerhed, men man er hidtil vejet tilbage for at fremsende Forslag i denne Henseende paa Grund af den betydelige Bekostning ved Sagens Gennemførelse. Da det imidlertid, som anført, maa anses for udelukket, at man i Længden vil kunne komme udenom en Løsning af det paagældende Spørgsmaal, og da de omhandlede Foranstaltningers Gennemførelse vil strække sig over en Aarrække, maa man anse det for ønskeligt, at der allerede for det kommende Finansaar haves Midler til Raadighed til Paabegyndelse af de paagældende Arbejder.

Udgifterne ved Sagens Gennemførelse antages med det nugældende Prisniveau at ville stille sig saaledes for de Baners Vedkommende, paa hvilke der kan køres med en Hastighed af over 70 km i Timen:

København—Roskilde	135 000 Kr.
Hellerup—Hillerød—Snekkersten	90 000 —
København—Rungsted—Helsingør	125 000 —
Roskilde—Korsør	175 000 —
Roskilde—Masnedø—Orehoved—Gedser	225 000 —
Roskilde—Kalundborg	90 000 —
Nyborg—Strib	20 000 —
Vamdrup—Fredericia—Aarhus	190 000 —
Aarhus—Frederikshavn	375 000 —
Langaa—Struer	195 000 —
Struer—Skern	135 000 —
Skern—Esbjerg	90 000 —
Esbjerg—Lunderskov	75 000 —
Skanderborg—Skern	140 000 —
Holstebro—Herning	70 000 —
Vejle—Herning	120 000 —
Funder—Bramminge	150 000 —

I alt . . . 2 400 000 Kr.

Det maa dog bemærkes, at af de forannævnte Baner maa der paa de 4 sidstnævnte for Tiden kun køres med en Hastighed af højst 70 km i Timen. Paa disse er imidlertid centraliserede Sikringsanlæg enten under Udførelse eller skal udføres med det første, ligesom Overbygningen paa Strækningen Holstebro—Herning i den nærmeste Fremtid skal forstærkes ved Indbygning af sværere Skinner. Naar disse Foranstaltninger er gennemførte, er der intet til Hinder for at befare de omhandlede Strækninger med en Hastighed af 90 km i Timen.