

tægt af Bjærgningsvæsenet, men efter at den kommunale Valglov er traadt i Kraft, er det overgaaet til et privat Selskab, hvorved Dragør Kommune har lidt et Tab af ca. 1500 Kr. aarlig, hvilket jo er ret meget for en lille By. I det hele taget har Dragør ved den Forandring, der skete ved den kommunale Valglov, haft ikke saa ganske faa Udgifter. Man har nu gjort Regning paa, at den for Fremtiden skulde faa en Del Indtægter ved Besøgene her fra København; efter at Jernbanen er anlagt, er der jo stor Tilstrømning til Dragør, særlig ved Sommertid. Men Kommunens Indtægter er dog ikke saaledes, at den ser sig i Stand til ved egne Midler at udvide Havnen til en passende Dybde. Saa vidt jeg ved, er der udarbejdet et Projekt til Havnens Udvidelse, hvorefter Indløbet skulde uddybes til 10 Fod og selve Havnen til 8. Dette Arbejde og Bolværksarbejdet, og hvad der i øvrigt bliver nødvendigt at udføre, vil i alt komme til at koste ca. 12,000 Kr. Kommunen har nu andraget Staten om et Bidrag paa ca. 6,000 Kr.

Jeg tror, at denne Havn vil faa større Betydning, end den Slags Havne ellers har. Syd for Dragør er der som bekendt anlagt et Søfort, og med Tiden vil sikkert adskillige af de Fartøjer, der hører ind under Marinen, søge ind til denne Havn. Men som Havnen nu er, lader det sig ikke gøre for dem at komme ind. Hvorvidt Regeringen har nogen Interesse i dette Spørgsmaal, ved jeg ikke, men jeg vil i alt Fald anmode den højtærede Trafikminister om at støtte Kommunens Andragende, saaledes at den kan komme over de Vanskeligheder, der for Tiden er til Stede. Havnen kan ikke vedblive at være, som den er, den er paa adskillige Steder ret forfalden, og Kommunen kan ikke ved egen Hjælp gennemføre en Forbedring, den kan allerhøjest afse Halvdelen af det nødvendige Beløb. Saa vidt jeg ved, har Staten aldrig før støttet noget Foretagende paa Amager, og det er jo ikke noget stort Krav, der her stilles til den.

Der er en Sag vedrørende den højtærede Trafikminister, som jeg kunde ønske at omtale lidt nærmere, særlig da der nu som Følge af den sidste store Ulykke ved Bramminge og de andre Uheld, som vi omtrent daglig hører Tale om ude fra Jernbanerne, særlig fra Stationerne, er nedsat en Kommission til at undersøge de forskellige Sikringsforhold. Paa Københavns nye Personbanegaard og Valby Station findes et elektrisk Sikringsanlæg efter Systemet AEG, Allgemeine Elektrische Ge-

sellschaft, Berlin. Da den nye Personbanegaard i 1911 toges i Brug, var dette System hidtil ikke prøvet ved de danske Statsbaner. Det er forholdsvis nyt, idet det store tyske Selskab AEG først i de senere Aar har oprettet en Afdeling for elektriske Sikringsanlæg. Man maa nu antage, at den Embedsmand, der har haft med Anskaffelsen af dette nye System at gøre, har raadført sig med Telegrafinspektøren, under hvem Sikringsanlægget sorterer, og at derefter Systemet er antaget som fortrinligt. Men efter at Apparaterne nu har været i Brug et Par Aar, og man saaledes er i Stand til at bedømme deres Værd ved den daglige Drift, synes Systemet langt fra at kunne betegnes som driftsikkert. Det er i højeste Grad beklageligt, at Apparaterne paa den største og mest trafikerede Station er af en saadan Beskaffenhed, at der i den Tid, de har været i Brug, er forekommet og stadig forekommer et uforholdsmæssig stort Antal Fejl, hvoraf flere er ret alvorlige for Sikkerheden og Togene rettidige Fremførelse.

Som Eksempler paa saadanne Fejl skal jeg nævne Fejl ved Sporskiftet. Det er sket, at dette ikke har fulgt Bevægelsen fra Centralapparatet, eller at det slet ikke har kunnet skiftes fra Centralapparatet, eller der er opstaaet Fejl inde i Apparatet, naar Togene er kørt over Sporskiftet. Endelig er Kontroltableauet faldet ned. Alle disse Fejl har foranlediget adskillige Togforsinkelser og andre Ulemper. Saaledes skete det eksempelvis, at Afteneksprestoget til Jylland, Tog Nr. 45, som afgaar fra København Kl. 8,30, maatte holde i 34 Minutter foran Sporskiftet i Valby — det er jo ret lang Tid, en god halv Time —, fordi Skiftet ikke kunde stilles tilbage efter et forudgaaende Frederikssundstog; det maatte skilles ad med Hammer og Mejsel, inden Eksprestoget langt om længe kunde komme over. Det skal for øvrigt have været galt med samme Sporskifte, da Gødser-Eksprestoget Nr. 75 den 23. Maj i Aar kørte fejl i Valby. Man vil erindre, at der nær var opstaaet en slem Panik, der kunde have haft samme Følger som ved Gentofte-Ulykken. Eksprestoget har sit eget Spor at køre paa, men det var kommet ind paa det Spor, hvor Frederikssundstoget kører. Dersom dette ikke var gaaet — det skal altid gaa, naar Ekspresen kommer, for at denne kan komme først —, vilde det være blevet kørt ned, og deri vilde ikke nogen af Personalet have været Skyld, men Apparatet, som ikke virkede. Nu er der jo nedsat en Kommission, og