

## 22

**Ministeriet for offentlige Arbejder.** København, den 12. Februar 1920.

Statsbanernes nuværende Liggeplads for Færger i Strib vil, efter at Bygningen af den nye Færge til Lille Bælt-Overfarten er tilendebragt, ikke længere være tilstrækkelig, idet den ikke samtidig er i Stand til at optage to af de forlængede Færger uden derved væsentligt at vanskeliggøre Besejlingen af 3die Leje.

Man maa derfor anse det for ønskeligt, at der indrettes en ny Liggeplads i Overensstemmelse med hoslagte, af Statsbanernes 2det Distrikt udarbejdede Plan. Udgifterne ved Forslagets Gennemførelse anslaaes til 85 000 Kr.

Under Henviisning til foranstaaende tillader jeg mig at anmode det ærede Finansudvalg om til 3die Behandling i Folketinget af Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1920—21 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 2 A. II. B. 1. a. Anlægene. Udgift. De bestaaende Jernbaneanlæg. Til Udvidelse af disse.

Efter 9. indsættes som nyt Tal:

„Tilvejebringelse af en ny Liggeplads for Færger i Strib. . . . 85 000 Kr.“

HASSING JØRGENSEN.

Til Folketingets Finansudvalg.

E. Lunn.

## 23

**Ministeriet for offentlige Arbejder.** København, den 5. Februar 1920.

Fremskudte Signaler foran Stationernes Indkørselssignaler samt foran Mastesignaler paa fri Bane har hidtil kun været anvendte paa saadanne Stationer, hvor de paagældende Signaler paa Grund af Terrænforholdene ikke kunde ses i tilstrækkelig Afstand, og har saaledes i Modsætning til, hvad der er Tilfældet ved de fleste Hovedbaner i Udlandet, ikke fundet almindelig gennemført Anvendelse ved de danske Statsbaner. Ved Udgangen af Driftsaaret 1917—18 fandtes kun anbragt ca. 215 saadanne Signaler ved samtlige ca. 780 Stationsindkørsler.

Imidlertid vil det ikke i Længden være forsvarligt at bibeholde Ordningen med Anvendelse af et enkelt Signal foran Hovedparten af Stationerne. Under Hensyn til, at Togvægten paa Statsbanernes Hovedlinier i de senere Aar er vokset ganske betydeligt, maa det anses for nødvendigt af Hensyn til Togenes sikre Standsning foran et Mastesignal, der viser „Stop“, at skride til en gennemført Repetition af Mastesignalerne ved Hjælp af fremskudte Signaler.

Den under 15. Oktober 1913 nedsatte Kommission vedrørende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne har underkastet Spørgsmaalet om Anbringelse af fremskudte Signaler en meget nøje Overvejelse, og i sin under 23. Februar 1918 afgivne Betænkning har Kommissionen i denne Henseende fremsat Forslag, der i Korthed gaar ud paa følgende:

Paa Baner med en tilladt Kørehastighed af over 70 km i Timen anbringes et fremskudt Signal med Blinklys i konstant Afstand (400 m) foran Hovedsignalet. For yderligere at give Lokomotivføreren et sikkert Middel i Hænde til, naar han nærmer sig en Station, at bestemme Afstanden til Indkørselssignalet anbringes der et Sæt Afstandsmærker, bestaaende af skraatstillede Plader opstillede i Øjehøjde for Lokomotivføreren i bestemte Afstande (600, 800 og 1 000 m) foran Hovedsignalet. Foran Mastesignaler paa fri Bane anbringes ligeledes for hver Køreretning et fremskudt Signal med Blinklys i konstant Afstand foran dette (400 m); derimod anbringes ingen Afstandsmærker.

Paa Baner med 70 km Kørehastighed og derunder gennemføres samme Ordning med Hensyn til Afstandsmærker, medens fremskudte Signaler kun opstilles, hvor Forholdene særlig maatte paakræve det.