

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

uforsvarligt af Hensyn til Vejførdsele at ophæve Bevogtningen.

Naar det fra Jernbanernes Side er oplyst over for Ministeriet, at en Banestrækning henhører til den nævnte Klasse af Baner, som kan faa Bevogtningspligten ophævet, træffer Ministeren heller ikke endelig Bestemmelse om, hvorvidt det i det enkelte Tilfælde kan anses for forsvarligt at tillade Bevogtningens Bortfald, forinden Forholdene ved hver enkelt Overkørsel er blevet undersøgt og behandlet paa den i Loven foreskrevne Maade.

Naar det ærede Medlem derhos kunde ønske, at man, for at Automobilisterne bedre kan se Togene, paa særlig Maade skulde markere den forreste Vogn i Toget el. lign., skal jeg bemærke, at man ved de gældende Regler om Sikring af ubevogtede Niveauoverkørsler er gaaet den formentlig endnu bedre Vej ved særlige Mærker, der er særdeles tydelige og fremtrædende, at markere selve Overkørselen. Automobilisterne bliver herved underrettet om, at der kan komme et Tog, og naar man tager den særlige Opmærksomhed i Betragtning, som enhver Automobilist maa og bør udvise, naar han er underrettet om, at han skal køre over en Jernbane, maa et Tog formentlig i sig selv siges at træde saa tydeligt frem fra Terænet, at særlig Markering skulde være overflødig.

Det ærede Medlem Hr. Jensen (Gørding) spurgte mig, om det var rigtigt, at samtlige Jernbaneoverkørslers Bevogtning paa Funder—Bramminge-Banen agtes nedlagt, et Spørgsmaal, som for saa vidt falder i Traad med det lige af mig omtalte, af det ærede Medlem Fru Inger Gautier Schmit rejste Spørgsmaal.

Der er af Statsbanerne i Henhold til den førnævnte Lov af 1930 om Sikring af Færdsele ved Vejkrydsninger samt Krydsninger mellem Veje og Jernbaner fremsat Indstilling om Bevogtningsnedlægning ved samtlige bevogtede Overkørsler paa Funder—Bramminge-Banen, i alt 34. Sagen er for Tiden til Behandling i det i Henhold til Lovens §§ 2 og 4 nedsatte Udvalg, der skal give Indstilling om de Foranstaltninger, der vil være at tilvejebringe ved de paagældende Overkørsler som Erstatning for Bevogtningen.

Det ærede Medlem slog til Lyd for, at man skulde gaa forsøgsvis frem, lidt efter lidt, ved denne Bevogtningsnedlægning af 2 Aarsager, dels paa Grund af Risikoen for den offentlige Færdsele og dels af Hensyn til Banepersonalet. Hvad det første angaar,

skal jeg bemærke, at det er de tidligere nævnte Udvalgs Opgave netop at varetage den offentlige Færdseles Sikkerhed efter de Retningslinier, der er givet ved denne Lov og de dertil knyttede Regler; der er saaledes næppe af sikkerhedsmæssige Hensyn nogen Grund til at forholde Banerne den Beparelse, som en gennemført Bevogtningsnedlægning vil betyde. Det maa desuden erindres, at Funder—Bramminge-Banen hverken er den første eller den eneste Bane, paa hvilken Bevogtningerne nedlægges. Det er sket eller er i Færd med at ske for adskillige Privatbaners og Sidebaners Vedkommende.

Hvad angaar det andet Punkt, Hensynet til det nuværende Bevogtningspersonale — det drejer sig jo her om de saakaldte Kvinde-Poster —, skal jeg erkende, at der for visse af disse kan være et Hensyn at tage, idet jeg i øvrigt maa understrege, at Lovens Bestemmelser netop blev givet af Rigsdagen for at fritage Banerne for disse Bevogtningsudgifter. For Funder—Bramminge-Banens Vedkommende er Forholdet dette, at 3 af de 34 Bevogtninger betjenes fra Stationerne og altsaa ikke har noget særligt Bevogtningspersonale, og af Resten, de 31, betjenes de 22 af Banearbejder-Hustruer, og skønt jeg er principiel Modstander af de sidste Tidens Bevægelse imod, at Mand og Hustru maa have hver sit Erhverv, kan jeg dog ikke gaa saa vidt af Hensyn til et saadant Dobbelt erhverv at opretholde overflødige Stillinger. Hvor mange af de resterende 9 Kvinder der er Eneforsørgere, er mig ikke bekendt, men over for saadanne kan jeg tænke mig at overveje visse Overgangshensyn, naar Bevogtningen nedlægges.

Det ærede Medlem Fru Inger Gautier Schmit rejste det saa ofte omtalte Spørgsmaal om Transport af Cykler paa Banerne. Transporten var billigere i andre Lande, mente det ærede Medlem. Det ærede Medlem mente at spore en større Imødekommenhed hos Statsbanerne i de senere Aar, men da København var vokset, og man skulde køre mange Kilometer, inden man kom rigtig ud paa Landet, burde man have et bedre og billigere System end det nuværende.

Jeg skal i den Anledning oplyse følgende: Taksterne for Befordring af Cykler som Rejsegods paa De danske Statsbaner er i de senere Aar gentagne Gange blevet nedsat. Med Gyldighed fra den 5. Maj 1927 blev alle Takster nedsat med 25—30 pCt., og med Gyldighed fra den 20. November 1929 blev Taksterne for Afstande over 50 km nedsat med 20 pCt., foruden at det