

[Horn.]

ikke står i noget rimeligt forhold til omkostningerne at opretholde en jernbane til personbefordring, når udnyttelsesgraden er så ringe. Nedlæggelsen af banen er jo ikke noget, man lige nu er kommet på. Det har — hvad der også fremgår af bemærkningerne og af den højtærede ministers fremsættelsestale — stået på i mange år. Allerede i 30'erne, da godstakstudvalget beskæftigede sig med visse baners muligheder, var man klar over, at her var en af de baner, som havde svært ved at få en fornuftig økonomi. Den store trafikkommission af 1936, som afgav en omfattende betænkning om alle vore jernbaner, placerede, som naturligt var, denne bane i gruppe 4, altså blandt dem, som man måtte regne med ikke havde naturlige betingelser for at kunne klare sig.

Så kom krigen, og den rationalisering, som skulle følge efter trafikkommissionens betænkning, måtte stilles i bero; vi kunne da være glade over, at vi ikke havde nået at få flere baner nedlagt, så at vi kunne klare vore krigsvanskeligheder trafikmæssigt set, netop fordi vi hurtigt kunne omstille vore jernbaner til at klare trafikken.

Nu er det stadium jo overstået, og vi har her i tinget adskillige gange haft lejlighed til, at drøfte jernbanetrafik kontra rutebiler, lastvogne og personvogne. Der er dog delte meninger om disse problemer.

Jeg synes, det er såre naturligt, at den højtærede minister for offentlige arbejder har fundet anledning til at komme til rigsdagen og sige, at han gerne vil nedlægge denne bane og gøre det i to tempi, idet lovforslaget tilsigter først at standse persontrafikken og senere med finansudvalgets tilslutning også at nedlægge banen for godstrafikkens vedkommende.

Når man læser bemærkningerne igennem, vil man se, at driftsunderskuddet er uhyggelig stort, og det ville være uforvarsligt fortsat at opretholde banen i dens nuværende form. I 1930 oversteg underskuddet indtægten ca. to gange, i 1937—38 $1\frac{1}{2}$ gang, og i 1949—50 $3\frac{3}{4}$ gange, og der er meget, der taler for, at hverken persontrafikken eller godstrafikken kan udvides, men tværtimod vil være aftagende, således at en nedlæggelse bør foretages i henhold til det foreliggende lovforslag.

Endvidere må man bemærke, at en nødvendig fornyelse af skinnerne i den nærmeste tid ville medføre udgifter, hvis banen skulle opretholdes, idet skinnerne ikke længere evner at klare den belastning, de er udsat for; et beløb hertil ville yderligere bringe driftsunderskuddet betydeligt i vejret.

Vi kan derfor give tilslutning til forslaget og anbefale det til en hurtig og velvillig behandling i det høje ting. Det er en betydelig besparelse, der indvindes, og jeg går ud fra, at man, når man til sin tid mener at kunne standse godstrafikken, overvejer at ophæve landstationerne. Der er næppe nogen grund til at opretholde dem, da der formentlig findes en billigere og lige så effektiv ordning, og så kan disse stationer måske realiseres og indbringe nogle penge, men det finder statsbanerne nok ud af til den tid. Jeg nævner det blot, for at man ikke på forhånd skal drage den slutning, at disse stationer nok kan opretholdes.

Da befolkningens trafikmæssige behov nede i denne skønne egn er dækket af rutebiler, og da statsbanerne yderligere vil anlægge en bilrute på selve strækningen Skælskør—Dalmose, kan befolkningen efter vor opfattelse kun være tilfreds med denne nyordning, der er et led i den tekniske udvikling i retning af biltrafik, som også har sat sine spor i en række andre egne af landet.

Jeg vil til slut understrege, at dette lovforslag er en detalje i hele vort trafikproblem. Vi har gentagne gange ønsket at se dette problem i en større sammenhæng, for vi ser jo her et eksempel på, hvor nødvendigt det er, at hele spørgsmålet tages op. Det er mærkeligt, at de, der taler om de høje skatter og besparelser o. s. v., krampagtigt holder fast ved en ordning, som ikke er effektiv, men kostbar og besværlig; men det er jo ikke det eneste tilfælde, hvor man forsøger både at blæse og have mel i munden; det må de pågældende partier naturligvis selv om.

Vi anbefaler som sagt forslaget til hurtig og velvillig behandling.

Per Federspiel: Mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Elgaard, er desværre optaget andetsteds i bygningen, og jeg skal indskrænke mig til nogle ganske enkelte bemærkninger.

Jeg kan på forhånd ikke afvise den mulighed, at der vil kunne opnås en mere rationel løsning af trafikspørgsmålene på strækningen Dalmose—Skælskør igennem en nedlæggelse af banen og substituering af andre trafikmidler. Jeg kan imidlertid ikke være helt overbevist om rigtigheden af de tal, der ledsager lovforslaget. Det forekommer mig noget vanskelig at tage en enkelt strækning ud af statsbanernes regnskab og påvise, at netop denne strækning giver så og så stort underskud eller så og så stort overskud, og at omkostningerne er så og så meget. Det er også ganske rigtigt sagt, at det er