

### [Per Federspiel.]

en rent kalkulatorisk beregning. Men for så vidt denne foranstaltning kunne medføre en rationalisering af trafikforholdene og en bedre betjening af befolkningen på egen, skal det ikke skorte på mit partis medvirken til lovforslagets gennemførelse.

På eet punkt vil jeg dog gerne gøre en bemærkning. I motiverne til lovforslaget synes det ligesom forudsat, at personforbindelsen mellem Skælskør og Dalmose skal opretholdes af en koncessioneret statsbanerutebil. Den tanke kan jeg ikke på forhånd give min tilslutning. Såfremt statsbanerne ønsker at deltage i konkurrencen med de private rutebiler, skal det være dem vel undt, men det bør ikke, blot fordi man nedlægger en statsbane, opstilles som en naturlig forudsætning, at så skal denne statsbanestræknings personbefordring uden videre erstattes af statsbanerutebiler. På dette punkt må jeg forbeholde mig min stilning, idet jeg går ud fra, at de enkeltheder, som det kunne være ønskeligt at sætte sig nærmere ind i med hensyn til de trafikforhold, der vil blive væsentligt ændret ved banens nedlæggelse, gøres til genstand for nærmere drøftelse i et udvalg.

**Boeck-Hansen:** Der var en gang da statsbanerne ligefrem måtte advare folk mod at køre med toget, der gik fra Hobro til Løgstør, fordi banen var så dårligt vedligeholdt, at de måtte køre for egen regning og risiko. Det må jo nærmest opfattes, som om statsbanerne her havde gjort sig skyldig i en pligtforsømmelse, idet de ikke havde holdt banen i den orden, hvori den bør være, så længe rigsdagen mener, banen skal trafikeres. Nu håber jeg ikke, at det samme er tilfældet her, at Dalmose—Skælskør banen er kommet i så slet tilstand. Jeg synes, at det er en forkert fremgangsmåde først at ødelægge en bane og så bagefter sige, at den skal nedlægges. Når jeg siger det i dag, er det fordi jeg er bange for, at der er nogle af de sydfynske baner, man spekulerer på at nedlægge og derfor ikke gør noget videre ud af materiellets vedligeholdelse. Jeg synes som sagt, denne fremgangsmåde er forkert, og det vil jeg gerne benytte denne lejlighed til at understrege.

Når statsbanerne her har givet sig til at konkurrere med sig selv og sat en rutebil ind fra Slagelse til Skælskør, kan det naturligvis ikke undre, at persontrafikken på banen er gået ned. Det er såre naturligt; man kan jo ikke køre med to befordringer. Derfor kan det meget godt være, at det er

rigtigt, at man holder helt op med at køre med personer på strækningen fra Dalmose til Skælskør — det skal jeg ikke kunne sige noget om —, men jeg tror gerne, det er rigtigt, navnlig når man altså kan spare nogle penge. Jeg synes forøvrigt, det er lidt få penge at spare, 220 000 kr., når jeg tænker på de udgifter, der er dernede; men det får være, det får vi vel undersøgt og talt nærmere om i udvalget.

Men er det ikke også lige tidligt nok at nedlægge persontrafikken, når man endnu ikke har den traktor eller to måske, som man tænker sig skal udføre godstrafikken? Burde man ikke have ventet, til man havde disse traktorer, så at man virkelig kunne gennemføre besparelsen, og var det ikke også rigtigt at vente måske, indtil det personale, der bliver overflødig, virkelig kunne anvendes, og nyttigt anvendes, andre steder? Jeg ved det ikke, men jeg synes, det er længe at skulle vente på sådanne traktorer i et par år, før besparelsen, altså ca. 220 000 kr., kan træde i kraft. Hvordan man er kommet til det resultat, ved jeg ikke. Jeg ser jo nok tallene i bemærkningerne, men hvordan man er kommet til de tal, er jeg ikke helt klar over; også dette må vi vel have lov til at tale om i udvalget. Men jeg er forbavset over, at besparelsen ikke bliver større, for da vi talte om taksterne, fik jeg den opfattelse, at godstrafikken, det var noget, der som regel gav overskud. Det var persontrafikken, der var den slemme. Nu bliver det altså alligevel ikke til de besparelser, som det skulle være, og netop på denne bane, hvor der forekommer ikke så lidt sukkerroetransport, skulle man tro, at godstrafikken kunne bære banen i højere grad, end det viser sig at være tilfældet.

Jeg vil gerne sige med det samme, at det er utvivlsomt rigtigt, at der er baner, mindre baner, som bør nedlægges, eller hvor trafikken måske skal reduceres, men jeg vil meget gerne understrege overfor den højtærede minister, at det kunne også godt være, at der er adskillige mellemstationer, der skulle nedlægges, ikke alene altså på denne bane, men på disse mindre, sekundære baner. Da man anlagde banerne og lagde mellemstationerne så tæt, som man gjorde, var det på grund af de lokale kommunikationer. Dels måtte man gå på sine ben til stationen, dels køre med hest og vogn, men nu besørger denne transport jo for en stor del af automobiler, både for personernes og for godsets vedkommende. Derfor vil jeg bruge denne lejlighed til at henstille til den højtærede minister at overveje, om man ikke kunne opnå