

[Hans Hansen (Rørby).]

egnens egen befolkning, er da også højlig forundret derover. Efter at rutebilen Slagelse—Skælskør, som praktisk talt skærer trekan-ten bort, har taget næsten hele persontrafikken og lastbiler befordrer de sukkerroer, som dyrkes på egnen, til sukkerfabrikken i Gørlev, er der ikke den fjerneste begrundelse for at opretholde denne banestrækning.

Mere forbausende synes jeg det er at læse i bemærkningerne, at man påtænker at fortsætte roetransporten ved hjælp af traktor-drift, og at driftsudgifterne derved kan reduceres fra 475 000 kr. i 1949—50 til ca. 255 000 kr. Regner man med den indtægt, man har haft efter sidste opgørelse, 100 000 kr., vil det sige, at man virkelig påtænker at opretholde denne bane med et underskud på 155 000 kr. om året, når forholdet er det, at man ved at nedlægge banen kan frigøre sig for den, uden at det koster en øre, nemlig ved at overlade transporten af sukkerroerne til Gørlev Sukkerfabrik til lastbilerne, som allerede nu har denne transport. Jeg synes, det er ganske mærkværdigt, at man synes at ville opretholde en bane med et underskud på 155 000 kr., når man uden videre kan nedlægge banen og blive befriet for ethvert underskud og enhver forpligtelse. Og det vil ikke være noget savn for egnen. Det forekommer mig, at man her løfter en flig af tæppet, så at man ser, hvor statsbanerne har deres mægtige underskud fra. Det forbavser mig, at man ikke for mange år siden har gjort skridt til at nedlægge banen. Lad være, at krigen og besættelsen vanskeliggjorde denne forandring, men kapitulationen ligger jo 5 år tilbage, og der gik dog 10 år fra 1929 til krigens udbrud, hvor underskuddet var lige så stort. Der kan ikke være delte meninger om, at banen bør nedlægges såsnart som muligt. Noget andet er, som anført i bemærkningerne, at statsbanerne tænker på at oprette en rutebilforbindelse til egnen Skælskør—Tjæreby—Sdr. Bjerre—Dalmose. Det synes jeg er ganske urimeligt. Man kan jo overlade det hele til privat drift, derved vil der ikke ske den mindste forandring; der vil kun ske det, at staten frigøres for det øjeblikkelige underskud og for en problematisk fremtid, hvad angår driften af denne bane.

Jeg vil gerne henstille til udvalget, at man kommer til det resultat, at banen nedlægges uden videre, at materiellet sælges, og at statsbanerne derved frigøres for forpligtelser, som er ganske urimelige.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker samtlige ordførere

for den tilslutning til lovforslaget, som de gav udtryk for i deres taler.

Det ærede medlem hr. Boeck-Hansen kom med nogle bemærkninger om, at det var, fordi banen var for dårligt vedligeholdt, at man nu måtte nedlægge den, og mente, at man kunne henvise til de sydfynske baner. Det er ikke årsagen. I bemærkningerne står der udtrykkeligt, at hvis ikke den bliver nedlagt, vil man komme til at stå overfor en udgift på ca. 1,1 mill. kr. til fornyelse af sporanlægget. Når lovforslaget er kommet nu, har det bl. a. denne årsag. En anden årsag er de drøftelser, der fandt sted i udvalget om forhøjelse af statsbanernes takster; der var man inde på, at der burde rationaliseres. Ikke mindst det ærede medlem hr. Boeck-Hansen antydede, at det gik for småt, og så mente jeg, det var godt hurtigt at komme med et sådant lovforslag. Men jeg er forbavset over den surhed, hvormed det ærede medlem modtog forslaget. Jeg ville have troet, at han netop på grund af det, der skete i det pågældende udvalg for nogle dage siden, ville have sagt: her er noget af det rigtige!

Hovedårsagen til, at vi vil nedlægge denne bane, er imidlertid, at ingen mennesker kører med den. Det ærede medlem siger, at det var ikke så underligt, at det gik galt, for man konkurrerede med sig selv. Ja, statsbanerne har en rutebil på banestrækningen, men hvis man ikke havde den gående, ville der have gået en privat rutebil. Når ikke flere har kørt med toget, er det nok, fordi folk hellere ville køre med rutebil, enten det så er statens eller en privat rutebil.

Nej, årsagen er altså denne mere afgørende, at når persontog skal køre med den hurtighed, som nu denne befordring skal ske med, tør man ikke mere køre på de skinner, der nu ligger. Og så er spørgsmålet, om vi skal lægge nye skinner, som vil komme til at koste 1,1 mill. kr., og dermed øge driftsudgifterne med forrentning og afskrivning på ca. 55 000 kr., eller vi skal indstille driften med det samme. Forskellige talere har sagt, om det så ikke var rigtigt at nedlægge hele banen, fordi den, selv med den rationalisering, som foretages, giver underskud. Jeg indrømmer til fulde, at det spørgsmål i høj grad kan diskuteres, om man ikke bør gøre det med det samme. Men der er allerede på egnen givet udtryk for, at man dør et interesseret i, at banen bliver opretholdt et stykke tid. Derfor har jeg formet lovforslaget således, men jeg er selvfølgelig villig til at drøfte spørgsmålet i udvalget.

Også det spørgsmål er rejst, om man skulle