

Formanden: Den højtærede minister fru Fanny Jensen har ordet på socialministerens vegne.

Minister fru Fanny Jensen: Da socialministeren er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne takke de ærede ordførere for velvillig behandling af lovforslagene. Det er dog med beklagelse vi ser, at de lovforslag ikke har kunnet færdigbehandles i denne samling, netop fordi der er problemer deri, som i høj grad trængte sig på, men vi må håbe, at lovforslagene kan behandles sådan, at lovene kan træde i kraft april 1951.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Man gik derefter til:

Første behandling af forslag til lov om tilføjelser til lov nr. 53 af 27. februar 1947, jfr. lov nr. 127 af 31. marts 1949, om forøget offentlig støtte til anerkendte private opdragelseshjem.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 7257; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1131).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den følgende sag var:

Første behandling af forslag til lov om nedlæggelse af Dalmose—Skælskør banen.

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1575).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg har den ære for det høje lands-ting at forelægge forslag til lov om nedlæggelse af Dalmose—Skælskør banen. Lovforslaget er et led i de rationaliseringsbestrebelse, som statsbanerne er i gang med. Banen har i en årrække givet et ikke ringe underskud, og det er derfor ikke mærkeligt, at man har fået øje på, at der må ske noget nu. Allerede en undersøgelse, der blev sat i

gang i 1930, viste, at banens underskud dengang var på 145 000 kr. Man havde da overvejet at nedlægge banen, men overvejelserne resulterede i, at man prøvede at modernisere den, særlig med hensyn til at erstatte damplokomotiver med motorvognene. Det gav en vis forbedring i selve banens økonomi, og i 1938 foretog man en fornyet undersøgelse, der dengang viste, at der var 75 000 kr. i underskud på banen.

Også dengang havde man under overvejelse, om man burde nedlægge banen, og det var formentlig blevet resultatet, hvis ikke krigen var kommet. Så standsede man selvfølgelig overvejelserne, og det kan man vist sige var godt, da banen nu fik en vis betydning for selve oplandet. Det sidste driftsregnskab, regnskabet for 1949—50, viser et driftsunderskud på 375 000 kr. Den særlige årsag til dette dårlige driftsresultat er dette, at selve persontrafikken komplet har svigtet. Det viser sig ved en opgørelse, der er foretaget i oktober kvartal 1949, at der i gennemsnit pr. hverdag har været 8 rejsende med toget. Det siger sig selv, at det vil være umuligt at opretholde en banes drift for at befordre et så ringe antal personer. Dertil kommer, at hvis banen skal opretholdes under de nuværende former, d. v. s. hvis man skal opretholde den hurtiggående trafik, vil det blive nødvendigt at forny skinnerne i 1950—51, og det vil kræve en anlægsudgift på 1,1 mill. kr., hvilket betyder, at de regnskaber, der kommer derefter, yderligere skal belastes med forrentning af og afskrivning på denne 1,1 mill. kr.; det bliver 55 000 kr. årlig. Kan man derimod undlade den hurtiggående trafik, skønner man, at de nuværende spor, som er lagt i 1892, kan ligge ca. 10 år endnu, før de skal fornyes.

Lovforslaget går derfor ud på, at persontrafikken standses nu, og at det overlades til ministeren at bestemme, om banen helt skal nedlægges på et senere tidspunkt, for så vidt han kan få tilslutning dertil af folketingets finansudvalg. Der rejser sig da det spørgsmål, hvordan man i fremtiden vil afvikle trafikken på denne strækning. Her ligger det således, at persontrafikken mellem Skælskør og Slagelse med lethed kan klares af de statsbanerutebiler, der allerede er på strækningen. På den øvrige strækning, altså strækningen mellem Skælskør og Dalmose, er statsbanerne villige til at sætte rutebiler ind, hvis det bliver nødvendigt. Af oplysninger, der foreligger for mig, fremgår det, at denne afvikling af persontrafikken kan ske uden forhøjelse af billetpriserne. Godstrafikken, som man altså foreløbig tænker sig at opretholde et stykke frem i tiden end-