

Horn). 2. beh. $20/5$ (F. sp. 4669). 3. beh. $22/5$ (F. sp. 4698). *Oversendt til landstinget*. 1. beh. $23/5$ (L. sp. 1209). Partiernes ordførere: Erik Jacobsen, Stegger Nielsen, Foss og Anna Westergaard. 2. beh. $24/5$ (L. sp. 1272). 3. beh. $24/5$ (L. sp. 1285). *Loven stadfæstet 27. maj 1950*. (Lovt. nr. 258).

Loven har følgende indhold:

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til *straks* at *indstille persontrafikken* på den staten tilhørende jernbane fra Dalmose til Skælskør samt *senere* fra et af ministeren fastsat tidspunkt og efter forud indhentet godkendelse af rigsdagens finansudvalg at lade foretage en *fuldstændig nedlæggelse af banen*.

§ 2. For alle overenskomster, dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i anledning af eller i forbindelse med den i nærværende lov omhandlede bane-nedlæggelse, indrømmes fritagelse for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

Lovforslaget begrundedes ved dets fremsættelse således af *ministeren for offentlige arbejder*:

„Som led i statsbaneledelsens bestræbelser for gennem *rationalisering* at nedbringe udgifterne, uden at man derved forringer vilkårene for befolkningen, har man foretaget en undersøgelse af driftsforholdene og de økonomiske resultater for banestrækningen Dalmose-Skælskørs vedkommende, og denne undersøgelse er resulteret i forslag om indstilling af persontrafikken på strækningen, medens *adgangen til gods- trafik på banen i hvert jald indtil videre regnes bevaret* og kun forudsættes at kunne indstilles senere efter forelæggelse for og indhentet tilslutning fra rigsdagens finansudvalg og naturligvis kun forsåvidt udviklingen frem i tiden måtte tale afgørende derfor.

Der er i bemærkningerne til lovforslaget udførligt gjort rede såvel for den meget ringe benyttelse, der gøres af banen til personbefordring, som for det meget betydelige driftsunderskud — ca. 375 000 kr. for sidste finansår —, der må regnes med, og jeg tillader mig herom at henvise til bemærkningerne. Jeg skal blot pege på to centrale punkter i forholdet. Det ene er det, at den offentlige personbefordring til og fra Skælskør i realiteten allerede nu hviler på rutebiltrafik direkte mellem Skælskør og de omliggende købstæder, og at persontrafikken pr. bane til og fra byen netop gennem udbygningen