

af disse bilruter i virkeligheden er betydningsløs og for rejserne udover Dalmose med omstigning dør føles som en omvejstransport. Det andet er det meget afgørende, at *sporet på strækningen er så udslidt*, at det i løbet af de allerførste år skal udskiftes, hvis banen skal bruges til personbefordring, medens det i en halv snes år endnu kan bruges til godsbefordring med lokomotiv og — snarest muligt — med traktor. En sådan udskiftning af sporet vil koste over 1 mill. kr., og det synes mig urimeligt at anvende denne million, uden at man får noget reelt udbytte for egnen derved. Som det fremgår af bemærkningerne, er statsbanerne, der driver de øvrige *rutebiler* mellem Skælskør og købstæderne, villige til at sætte rutebil i løb mellem Skælskør og Dalmose til afvikling navnlig af den rent lokale persontrafik, og udgiften herved — idet der ikke kan regnes med, at en sådan rute kan give overskud — er medtaget i beregningerne, hvorefter gennemførelsen af lovforslaget med det nuværende pris- og takstniveau skulle kunne resultere i en besparelse på ca. 220 000 kr. årlig foruden besparelsen af den nævnte anlægsudgift på over 1 mill. kr.“

I bemærkningerne til lovforslaget oplyses bl. a., at banens længde er 11 km, og at det gennemsnitlige største antal rejsende på banen i juli og oktober 1949 lå på henholdsvis 12 og 8 rejsende pr. tog på hverdage. I tilslutning hertil anføres i bemærkningerne:

„Da Skælskør købstad siden 1892 har haft jernbaneforbindelse, og da der finder nogen roetransport sted, ligesom der findes enkelte private sidespor på Skælskør station, foreslår man en ordning, hvorefter befordringen af gods på banen foreløbig bibeholdes, idet den afvikles ved hjælp af en traktor, som befordrer godsvogne mellem Dalmose og Skælskør. Denne kørsel vil foregå med en så ringe hastighed, at det skønnes forsvarligt at bibeholde de nuværende skinner i endnu ca. 10 år samt at forøge det nu tilladte akseltryk på 11 t til 12 t. Den ringe kørehastighed vil endvidere muliggøre nedlæggelsen af bevogtningen på nogle overkørsler.

Det skal i denne forbindelse tilføjes, at en ordning, hvorved personbefordringen nedlagdes, mens godsbefordringen bibeholdtes, i henhold til lov nr. 198 af 20. maj 1933 indførtes på Sorø-Vedde banen fra 1. juli 1933.“

Lovforslaget vedtoges enstemmigt i begge ting.

110. Lov om tillæg til postlov nr. 288 af 9. maj 1919. (Minister for offentlige arbejder *Carl Petersen*). [A. sp. 5309. — C. sp. 1455 og 1501].