

## [Socialministeren.]

hensynet til, at de evnesvage kan bo et sted i nærheden af deres familie. Det må komme stærkt ind her.

Jeg skal takke for tilslutningen til lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling, vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til statsbane-  
lov.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 87) findes i tidenden sp. 1902, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 361).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Horn:** Som det fremgår af betænkningen, kan vi tiltræde de ændringsforslag, som udvalget er blevet enig med ministeren om. Personlig kan jeg kun beklage, at man ikke har kunnet enes om lovforslagets § 53, som den oprindelig var udformet. Men vi godtager altså, at paragraffen ændres ved ændringsforslag nr. 1. Derved kommer man jo et godt stykke ad vejen hen imod det, der var den egentlige målsætning, og det gør man, uden at tinget som sådant kommer til at tabe ansigt — det er jo noget, man lægger vægt på i vor verden.

For at bortrydde enhver tvivl om rækkevidden af § 53, stk. 3, vil jeg gerne under-

strege, at den bemyndigelse, der her gives ministeren og finansudvalget, ene går på takstregulering op eller ned i relation til prisudviklingen, men med de faste basis-takster, som er angivet i loven.

Ændringsforslag nr. 2 imødekommer et gennem årene ofte fremført behov hos erhvervslivet i områder, der har mistet deres jernbaner. Ved denne ændring gives der DSB muligheder for at drive sin virksomhed mere forretningsmæssigt, samtidig med at skatteborgerne og altså først og fremmest erhvervslivet i de pågældende områder i højere grad ligestilles med de områder, hvor jernbanerne er tilbage.

Man vil af betænkningen se, at udvalget i høj grad har beskæftiget sig med den forretningsmæssige side af statsbanernes drift. Vi har jo gennem årene talt meget om, at statsbanerne skal drives så forretningsmæssigt som muligt, og jeg har glædet mig over under udvalgsarbejdet at konstatere, at socialdemokratiets medlemmer i høj grad har måttet gå i brechen for at få dette synspunkt accepteret. Jeg skal ikke komme nærmere ind på det.

Man vil af betænkningen se, at udvalget i samråd med ministeren har drøftet mulighederne for, at statsbanerne i en given situation kunne organisere et datterselskab. Det er vel noget, som nærmest kan blive aktuelt, hvis man tænker sig, at der kommer en større rekonstruktion af hele vort trafikvæsen, når trafikkommissionen til sin tid måtte barsle — hvis den da gør det på normal måde ud fra teknisk og trafikøkonomisk hensigtsmæssige hensyn. Vi forstår, at gældende lov giver os visse muligheder; jeg takker trafikministeren for, at han har villet lade nøjere undersøge, om der skal en ændring til, eller om det på anden måde kan sikres, at statsbanerne får mulighed for at udnytte de forretningsmæssige muligheder, som fremtidens trafikforhold måtte give anledning til.

Vi har endvidere drøftet forholdet med strækningsskort, for hvilke der er sat en maksimumsgrænse på 125 km. Det er nok en lidt for stram regel, når man vil have den fleksibilitet, som er ønskelig for virksomheden. Også det har ministeren lovet at se nærmere på. Jeg tror, der er noget at vinde.

Endelig drøftede vi i udvalget en gammel bestemmelse om, at glemte effekter skal op-