

[Horn.]
bevares i indtil 3 måneder. Det kræver jo en betydelig lagerplads, og lagerplads er i vore dage dyr; man ved, at det er et af de områder, hvor private virksomheder kan tjene mange penge ved at indrette sig praktisk. Jeg har egentlig ment, at vi var enige om, at vi, for så vidt det ikke stred mod anden lovgivning, skulle kunne ændre opbevaringstiden til 1 måned. Hvis denne mulighed er til stede — og det vil lovkontoret hurtigt kunne besvare, vil jeg tro — vil jeg egentlig bede ministeren om til tredje behandling at stille et ændringsforslag hvorefter ordene „3 måneder“ i § 69, stk. 1, ændres til „1 måned“.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale de stillede ændringsforslag og lovforslaget til vedtagelse.

Stæhr Johansen: Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger her ved anden behandling af forslag til statsbanelov, da vi som bekendt er enige i udvalget.

Der er tidligere blevet redegjort for, hvad dette lovforslag drejer sig om, og jeg skal derfor heller ikke gå i detaljer. Jeg kunne dog nævne, at det i virkeligheden kun drejer sig om en ajourføring af statsbaneloven af 1959, idet senere ændringslove og bestemmelser i to internationale konventioner henholdsvis om befordring af personer og rejsegods på jernbaner og af gods på jernbaner er indarbejdet i loven.

Derudover er der tale om en række praktiske justeringer, som vi har drøftet i udvalget, og heraf er den væsentlige forslaget om at indføre en eller anden form for automatik i statsbanernes takstfastsættelse. Sidstnævnte forhold har ført til, at den højtærede minister har stillet ændringsforslag nr. 1 til § 53, der bryder med den hidtidige praksis, hvorefter DSB måtte skaffe sig lovhjælp for forhøjelse af taksterne. Fremtidig vil det være tilstrækkeligt, at folketingets finansudvalg går ind for takstændringer som følge af svingninger i prisniveauet. Folketingsudvalget har kunnet tilslutte sig dette forslag, og jeg skal på min gruppes vegne gøre den bemærkning, at vi finder, at der herigennem er opnået en smidigere ordning end den hidtidige, idet den på den ene side bibeholder folketingets indsigt med DSBs ønsker om ændringer i

taksterne, men på den anden side tilgodeser DSBs ønske om, at der ikke hengår for lang tid med godkendelse af takstforhøjelser med det til følge, at DSB går glip af merindtægter, som man kunne have et rimeligt krav på som følge af prisudviklingen. Jeg tror i og for sig, at denne løsning er lidt af et columbusæg, og ministeren var da også lidt i tvivl om ved fremsættelsen, hvordan det kunne klares. Jeg mener, at det nok er den bedste løsning, selv om hr. Horn mente, at det burde have været endnu mere radikalt.

Under diskussionerne i udvalget kom vi også ind på spørgsmålet om DSBs fremtidige struktur. Tiden tillod imidlertid ikke, at man havde en dyberegående diskussion om dette spørgsmål, der som bekendt allerede er behandlet af det under landsplanudvalget nedsatte banepaneludvalg, der for nylig afgav en betænkning, som vi i udvalget har haft lejlighed til at stifte bekendtskab med. Det er min opfattelse, at en nærmere drøftelse her i folketinget af perspektiverne for DSBs fremtidige virke hæster, og det vil derfor glæde mig, såfremt trafikministeren allerede på et tidligt tidspunkt i næste folketingssamling vil tage initiativet til at imødekomme udvalgets ønske om en debat om DSBs fremtidige struktur. Jeg skal naturligvis ikke foregribe denne debat, men blot pege på, at de mange forslag om nedlæggelse af sidebaner og om rationalisering, som banepaneludvalgets betænkning indeholder, i sig selv peger på adskillige fremskridt.

Jeg vil heller ikke undlade at sige, at mange i mit parti har en vis sympati for en undersøgelse af mulighederne for, at DSB kunne blive et koncessioneret selskab, idet man derigennem, som også hr. Horn påpegede, ville få meget større muligheder for at føre en forretningsmæssig drift, som kunne være med til at genskabe en bedre økonomi end den, man har i øjeblikket. Jeg mener også, at DSB, hvis det blev et koncessioneret selskab, ville have muligheder for på en lettere måde end nu, som også af hr. Horn påpeget, at samarbejde med visse private selskaber. Som eksempel skal jeg nævne Øresundsselskabet, der mig bekendt er et selskab, som ledes forretningsmæssigt og giver overskud. Jeg mener dog, at dette med, at anskaffelser o. lign. skal være under-