

*Lovforslagets 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 sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven. (Sammenlægning af il- og fragtgodsbefordringen).*

(Lovforslaget (nr. 124) findes i tillæg A. sp. 2625, fremsættelsen i tidenden sp. 3608).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Horn:** Dette lovforslag tilsigter, at man slår den hidtidige form for godsforsendelse: ilgods og ekspresgods, sammen til én forsendelse. Det er bl. a. foranlediget af den moderne form for transport, hvorved godstransporten — og det gælder delvis også persontransporten — samles om et antal knudepunkter. Det må siges at være en særdeles hensigtsmæssig ordning, som både DSB og navnlig forbrugerne vil få fordel af. Man kunne i og for sig forestille sig, at der, når det nye system kommer til at virke i sin fulde udstrækning, måske også kunne blive en lille økonomisk fordel for DSB ved det.

Jeg skal i hvert fald anbefale lovforslaget til vedtagelse, og jeg synes, det er så enkelt, at det egentlig uden videre skulle kunne gå til anden behandling.

**Mads Eg Damgaard:** I disse år foregår der ret store bestræbelser inden for De danske Statsbaner i retning af at rationalisere transporten inden for de rammer, som systemet giver statsbanerne. Man nedlægger urentable sidelinjer, så godt det kan lade sig gøre, og man effektiviserer driften sådan, at enten det er ilgods eller fragtgods, bliver det hele nærmest aften-til-morgen-transport. Derfor foreslår ministeren nu, at vi slår begreberne fragtgods og ilgods sammen til ét begreb, som herefter skal kaldes stykgodsfragt.

Yderligere foreslås det, at man opretter et antal knudepunkter, hvorfra stykgodsbefordringen sker, og betordring til og fra disse få knudepunkter her i landet skulle så ske pr. lastbil.

Med hensyn til vognladningsfragt foreslås begrebet ilgods vognladningsfragt ophævet, fordi næsten ingen bruger denne fragtf orm mere; det er naturligvis alt for dyrt da at opretholde den.

Herudover foreslås det, hvad angår begrebet hittegod, at statsbanerne ikke som hidtil skal være tvunget til at opbevare glemte sager, altså hittegod, i op til 4 måneder, men kan nøjes med kun 3 måneder på samme måde, som den danske hittegodsl ov foreskriver det.

Der er et vist indtægtstab forbundet med disse nyodninger, ca. 2 mill. kr., men det er min tro, at det rigeligt indvindes ved de rationaliseringsgevinster, der er indeholdt i denne ændring af statsbaneloven.

Mit parti kan tiltræde ændringen, og vi forlanger ikke nogen udvalgsbehandling; det hele er blot udtryk for en rationaliseringsbe stræbelse med hensyn til fragtgodsbe fordringen inden for De danske Statsbaner.

**Jens Frandsen:** Da mit partis ordfører, hr. Holmberg, ikke kan være til stede, skal jeg sige nogle få ord om lovforslaget.

Det kan vel ganske enkelt siges, at det er en rimelig rationalisering, som påbegyndes fra 1. oktober i år med indførelsen af et nyt stykgodssystem. Det er jo en ny tid, vi lever i; jernbanebefordringen af stykgods koncentrerer om et bestemt antal knudepunkter, hvorfra viderebefordringen i stor udstrækning udføres med lastautomobil.

De forskellige benævnelser med forskellige takster: stykgods, vognladningsgods, ilgods m. v. bliver nu praktisk talt samlet i én benævnelse: fragtstykgods. Der er minusser og plusser takstmæssigt set, der bliver en rationaliseringsgevinst, og for forretningen DSB går det beløbsmæssigt lige op, men alt i alt er det en fornuftig rationalisering.

Statsbaneloven bliver nu ført à jour med loven om hittegod; opbevaringstiden bliver 3 måneder, fremlysningsmåned forsvinder; de oplysninger, som ledsager lovforslaget, gør det rimeligt, at ændringerne sker.

På venstres vegne kan jeg anbefale lovforslaget.