

omtale dem; derimod ønsker jeg om det tredje Samraad at gøre nogle faa Bemærkninger. Det vedtagne Dyrtidstillæg kom ikke til at gælde for dem, der ikke var fast ansatte, og det er jo mange. Det er jo ikke blot de dag- og timelønnede Arbejdere, men ogsaa mange Tjenestemænd, der ikke er fast ansatte. Disse Folk føler selvfølgelig Dyrtidens Tryk i lige saa høj Grad som de fast ansatte. Billighed taler derfor for, at der ogsaa ydes dem en Hjælp. Det er derfor min Opfattelse, og jeg tror, at hele Udvalget deler den, at der saa snart som muligt bør gøres Skridt til, at disse Folk kan faa Dyrtidstillæg, i alt Fald for den Tid, de har arbejdet i Statens Tjeneste. Jeg vil meget henstille til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, at der snart maa blive gjort Skridt til at komme disse Folk til Hjælp. Det Forhold, jeg her har omtalt, gælder selvfølgelig ogsaa en hel Del andre Arbejdere og Funktionærer end dem, der arbejder i Statens Tjeneste. Det gælder selvfølgelig ogsaa med Hensyn til Personalet ved Post-, Telegraf- og Toldvæsenet.

Saa skal jeg kort omtale nogle Svarskrivelse vedrørende dette Afsnit og knytte nogle Bemærkninger til en enkelt; det er Betænkningen Nr. 24. Teksten er: „Anskaffelse af en Færge til Lille Bælts-Overfarten“; men Svarskrivelsen angaar Ruten Kalundborg—Aarhus og indeholder en Redegørelse for Trafikken paa den Rute samt en Opgørelse af dens Indtægter og Udgifter. Indtægten er opført med et Beløb af 224,509 Kr., medens Udgiften er opført til 406,130. Driften viser altsaa et Underskud af 181,621 Kr., men det er i Virkeligheden kun et tilsyneladende Underskud. Naar det hele gøres op, bliver Underskuddet betydeligt mindre. Der gøres saaledes opmærksom paa, at en Mængde rejsende, der har fast Kort til Statsbanerne, meget stærkt benytter denne Rute. Man gaar ud fra, at den Sum, der herfor maa tilkomme denne Rute, kan regnes til 50,000 Kr. aarlig. Endvidere benyttes denne Rute i høj Grad til Befordring af værnepligtige, navnlig for Tiden af Sikringsstyrken, baade til Ferierejser, Rejser ved Højtiderne og ved Indkaldelser og Hjemsendelser. Den Sum, der herved vilde kunne indvindes, anslaaes til 25,000 Kr. Endelig benyttes denne Rute ogsaa om Sommeren til Befordring af Feriebørn mellem Sjælland og Jylland. Beløbet hertil anslaaes til ca. 30,000 Kr. Disse Beløb udgør i alt 105,000 Kr. Hvis alle de, der rejser ad denne Rute,

var betalende rejsende, vilde Underskuddet saaledes blive betydeligt mindre, kun lidt over 76,000 Kr. Naar vi saa samtidig erindrer, at Det forenede Dampskibsselskab forlangte 150,000 Kr. aarlig for at besejle denne Rute, saa vidt jeg erindrer endda kun med eet Skib — skulde de sætte 2 Skibe i Gang, vilde de have en endnu større Betaling —, saa har vi Grund til at være tilfredse med, at Statsbanerne selv overtog denne Rute. Der er her navnlig et Forhold, som har betydelig Værdi, og det er, at det nu er tilstrækkeligt godtgjort, at denne Rute udmærket godt kan besejles med Færger. Der har tidligere været ikke saa lidt Tvivl derom ogsaa her i Tinget, men det har nu vist sig, at der i Virkeligheden ikke er noget i Vejen, og at Ruten udmærket godt kan besejles med Færge. Det har en meget stor Værdi, thi det forekommer mig, at det nu er tilstrækkeligt godtgjort, at Trafikken mellem Sjælland ikke kan besørges, i alt Fald ikke tilfredsstillende, ad een Rute. Jeg tror, at man godt kan sige, at siden Krigens Udbrud og navnlig i den sidste Tid har vore Statsbaner været spændte saa haardt for som overhovedet muligt. Der er vistnok ingen Tvivl om, at der præsteres alt, hvad der kan præsteres, baade paa Linierne og af Materiellet og Mandskabet, men endda viser det sig, at vore Statsbaners Præstationsevne ikke er stor nok, navnlig Godstrafikken kan ikke besørges tilfredsstillende; der mangler ikke saa lidt endda i saa Henseende. Det forekommer mig derfor, at der snarest muligt maa gøres Skridt til at søge dette uheldige Forhold ændret, og her synes jeg, at de Veje, man maa gaa, egentlig ligger lige for. Man maa søge at dele Trafikken mellem Sjælland og Jylland, og den naturligste og simpleste Maade at gøre det paa er da at etablere en direkte Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus eller maa ske mellem Refsnæs og Aarhus eller mellem Refsnæs og Hou. Da det, som sagt, nu er fuldstændig godtgjort, at Færger kan sejle paa den Rute, er det sikkert rigtigt, at der snarest muligt gøres Skridt til at bygge Færgelejer, enten man nu vil foretrække Forbindelsen Refsnæs—Hou eller Refsnæs—Aarhus. Jeg for mit Vedkommende vil foretrække Aarhus, thi det er dog Jyllands Hovedpunkt. Nu ved jeg nok, at man mener, at Hou er mere fordelagtigt fordi der der er isfrit, men det er ogsaa ret sjældent, at der er Is i Aarhusbugten, i alt Fald Is, der kan genere, navnlig nu, naar man har godt Materiel.