

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Ekstrapersonale for at undgaa de meget store Vanskeligheder, der opstod efter sidste Krig, da man havde antaget et betydeligt Antal Tjenestemænd, som der var Vanskelighed ved at skaffe Beskæftigelse under Trafiknedgangen efter Krigen.

Det nu anvendte Princip har ogsaa medført, at navnlig en Del af Kontorpersonalet har maattet paatage sig omfattende Ekstraarbejder mod den derfor fastsatte Betaling, fordi Arbejdet kræver uddannet Personale, men Generaldirektoratet har i dette Forhold til Stadighed administreret i Forstaaelse med Personalets Organisationer, der ogsaa er interesserede i, at Styrken af Tjenestmænd ikke bliver for overvældende stor. Ved en utvivlsomt kommende Nedgang i Godstrafikken maa Personaleforholdene, for saa vidt angaar Overarbejde, regnes at kunne blive normale igen. Det er, som af det ærede Medlem med nogle Tal belyst, rigtigt, at Arbejdsmængden paa Banerne er steget stærkt i de seneste Aar i Forhold til 1932—33, og at Antallet af Tjenestemænd samtidig er gaaet nedad, idet Antallet af Ekstraarbejdere er steget meget stærkt. Vil man søge et Udtryk for Personalestyrken i Forhold til Arbejdet, maa man jo tage den samlede Styrke, og som statistisk Udtryk herfor kan jeg bedst tage Personale pr. 100 000 Vognakselkilometer. Tallene herfor er i 1932—33: 3,61, i 1938—39: 3,18, i 1943—44: 3,07 og i 1944—45: 3,45. Der er altsaa en Stigning for det sidste Aar, og den skyldes bl. a. det ret store ekstraordinære Bevogningspersonale, men Tallene gennem Aarene viser i øvrigt, at Personaletallet i Tider med stigende Trafik stiger langsommere end Arbejdspræstationerne, men til Gengæld i Tider med faldende Trafik falder langsommere.

Det ærede Medlem Hr. From har anmodet mig om i videst muligt Omfang at lette Forholdene for Genoptagelse af Grenaa—Hundreded Færgefarten og etablere et snævert Samarbejde med Statsbanerne, saa snart Færgefarten maatte komme i Gang. Det ærede Medlem kom i denne Forbindelse ind paa en Omtale af Aarhus—Kalundborg-ruten og udtalte, at de Skibe, der benyttes paa denne Rute, i hvert Fald kun kan tage et Par Lastbiler pr. Tur. Hertil skal jeg bemærke, at Kalundborg—Aarhus Overfartens ordinære Skibe, Motorskibet „Jylland“ og Motorskibet „Kalundborg“, hver kan tage ca. 40, henholdsvis 30 Biler med en største Vægt af 4 t og en største Højde af 2,1 m. Motorskibet „Jylland“ kan endvidere tage 1 Bil med en Længde af 7,15 m, en Højde

af 3,75 m og en Vægt af 8 t og maksimalt 3 t Hjultryk. Der kan saaledes overføres almindelige 1½ t Lastbiler og enkelte 2 Tons Vogne, hvilket da ogsaa jævnligen sker.

Med Hensyn til Samarbejdet med Statsbanerne skal jeg oplyse, at Tilslutningen til Grenaa—Hundreded Færgen sker i Hundreded over Privatbanen Hillerød—Frederiksværk—Hundreded, i Grenaa dels gennem Statsbanerne, dels gennem Æbeltoft—Trustrup Jernbane, idet denne Bane før Krigen med Statsbanernes Tilladelse gennemførte Tog til Grenaa med Tilslutning til Færgen. Statsbanernes Tog fra Grenaa til Aarhus og Randers maa nødvendigvis lægges med Henblik paa Tilslutningerne i Aarhus og Randers og paa de Tider, som bedst passer den lokale Befolkning, men Statsbanernes Rutebillinie Grenaa—Randers har, fra 25. Juli 1934 og til Færgen Hundreded—Grenaa indstillede sin Fart, kørt 2 à 3 Ture daglig i Tilslutning til Færgen. Endvidere bestaar der allerede, siden den 1. August 1936, en Forbindelsestaref for direkte Befordring af Personer og Rejsegods mellem en Række sjællandske og jyske Stats- og Privatbanestationer via Hundreded—Grenaa.

Det ærede Medlem Hr. Holm rejste Spørgsmaalet om Bygning af en Bro over Sallingsund. Paa min Jyllandsrejse besøgtede jeg det Sted Syd for Nykøbing Mors, hvor Broen paatænkes ført i Land, og drøftede Brospørgsmaalet med det lokale Broudvalg. Over for dette gav jeg Udtryk for, at Brobygningen ikke er en Statsopgave, men at Opgaven bedst kan løses ved, at der ydes Tilskud af Vejfondene. Da der imidlertid for Tiden ikke er Penge til Disposition, og de fornødne Materialer heller ikke forefindes, kan der paa nærværende Tidspunkt intet siges om, hvornaar den projekterede Brobygning eventuelt kan paabegyndes. Det lokale Broudvalg vil imidlertid nu til Ministeriet indsende et detailleret Projekt og Overslag, og der skal derefter formentlig føres en Række Forhandlinger med de interesserede Parter saasom Amterne og Statsbanerne m. v. for at undersøge Mulighederne for at tilvejebringe de ud over Vejfondstilskuddene fornødne Midler.

Det ærede Medlem Hr. Carsten Raft fandt, at Posthuset i Lyngby var for lille i Forhold til Byens Størrelse, og var misfornøjet med, at en By af Virums Størrelse ikke havde noget egentligt Posthus. Forholdet er det, at Lyngby siden Begyndelsen af 30erne har tredoblet sit Indbyggertal. Posthuset er ombygget og udvidet to Gange, senest i 1935. I Øjeblikket udarbej-