

[Socialministeren.]

Sker der derimod det, at arbejdet ikke længere står åbent for den pågældende eller han står umiddelbart over for at overtage arbejdet, ændres situationen, idet man i så tilfælde i almindelighed må anerkende, at der foreligger trang, i sidstnævnte tilfælde i al fald indtil første lønudbetaling. Da trangssituationen i de nævnte tilfælde imidlertid må anses for selvforskyldt, følger det af lovens § 61, nr. 2, at hjælpen i almindelighed må tilbagebetales.

I det foreliggende tilfælde skulle der herefter intet være til hinder for at yde hjælp med tilbagebetalingspligt til de personer, der har været indblandet i arbejdskonflikten, men som nu har genoptaget eller som stod umiddelbart over for at genoptage arbejdet, idet dog herved bemærkes, at der ved trangsbetømmelsen i hvert enkelt tilfælde yderligere vil være at tage hensyn til ansøgerens økonomiske forhold, herunder formue. Endvidere kan hjælpen i henhold til forsorgslovens kapitel VI almindeligvis ikke overstige 85 pct. af, hvad den pågældende ville have kunnet oppebære som folkepension, hvis den hjælp søgende havde opfyldt betingelserne for at oppebære folkepension.

Det bemærkes yderligere, at tilbagebetalingskravet i overensstemmelse med reglen i lovens § 67 gennemføres ved udfærdigelse af en betalingsresolution, der i henhold til § 32 afkræves og inddrives efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter, således at de ovennævnte personer, der enten har genoptaget eller meget snart vil genoptage arbejdet, har ringe muligheder for at unddrage sig tilbagebetalingen.

For så vidt angår sagen om arbejdskonflikten i Esbjerg, kan jeg oplyse, at der ikke — som det synes at fremgå af visse af meddelelserne i pressen — er blevet ydet hjælp af det offentlige under arbejdsnedlæggelsen; men først efter at arbejdet var blevet genoptaget, har det sociale udvalg ydet hjælp til særlig vanskeligt stillede familier. Der er i de første 3 hverdage efter arbejdets genoptagelse ydet hjælp til 8 af de ca. 300 arbejdere, der deltog i arbejdskonflikten, og der er indkommet ansøgning om hjælp fra yderligere 10.

Da der kun er mulighed for enten umiddelbart før eller lige efter afslutningen af en arbejdskonflikt at hjælpe de af delta-

gerne, der er helt uden midler, med et ret ringe beløb, normalt af størrelsesordenen 70-75 kr. ugentlig, hvilket beløb tilmed skal tilbagebetales, synes jeg, at det ærede medlem hr. Grøndahls kritik er ubegrundet.

Af *Niels Ravn* til ministeren for offentlige arbejder (27. august 1963):

„Vil ministeren udvirke, at landsnævnet for omnibuskørsel giver tilladelse til oprettelse af en rutebilforbindelse mellem Kalundborg og København?“

Juelsminde-Kalundborg færgerne, der i juli i år har befordret 35.000 passagerer ud over de bilbefordrede, kan rent praktisk ikke nøjes med de bestående togforbindelser for at sikre viderebefordring til København af de mange passagerer, der benytter eller ønsker at benytte forbindelsen fra Jylland til København. Færgerne har søgt, men fået afslag på ansøgning om at etablere en rutebillinje Kalundborg-København i forbindelse med færgernes ankomst- og afgangstider.

Afslaget fra landsnævnet for omnibuskørsel skal være begrundet med, at DSB modsætter sig en ny rute på linjen, hvor der i forvejen er en DSB-banerute og en DSB-bilkoncession, idet denne sidstnævnte dog kun udnyttes på strækningen Holbæk-København. Under hensyn hertil må jeg mene, at det ligger i ministerens hånd at bane vej for en anden afgørelse i sagen.

Det vil være rimeligt og naturligt, om Juelsmindefærgerne får gennemført den pågældende rute, idet den vil betyde en væsentlig forbedring af trafikforholdene mellem Jylland og København.

Minister for offentlige arbejder *Lindbergs* svar (3. september 1963):

Som det måske vil erindres, tilkom der i henhold til den før 1950 gældende lovgivning ministeren for offentlige arbejder en vis beføjelse til at øve indflydelse på koncessionsgivningen med hensyn til omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, idet koncessionsandragenderne i henhold til § 3 i loven af 4. juli 1927 skulle forelægges for ministeren, der skulle foranledige undersøgt, om den ansøgte kørsel kunne få betydning for bestående jernbaner, postruter eller koncessionerede sporveje. Hvis ministeren fandt, at dette var tilfældet, skulle det