

overfor det høje Ting at fremkomme med Forslag om Planer med Hensyn til Lille Bælts-Broen. Men jeg ønsker her at gøre opmærksom paa, at der er een Ting, der maa gaa forud for Lille Bælts-Broen, nemlig en Forbedring af Store Bælts-Overfarten. Her tænker jeg navnlig paa en Deling af Person- og Godstrafikken. Overfartsforholdene ved Store Bælt er for Tiden vanskeligere end ved Lille Bælt, og derfor maa en Forbedring af de førstnævnte Forhold komme i første Række. Om der vil være Mulighed for at fremsætte Forslag i denne Samling, kommer ikke saa meget til at afhænge af mig, som af, om vore Finanser kan bære denne Udvidelse.

Derefter omtalte det ærede Medlem Hr. Knud Hansen en Række Køreplansforhold. Han klagede navnlig over, at der ikke var et særligt Aftentog fra Kolding Syd paa, og han mente, at der med den nuværende Køreplan for Togene fra de sønderjydske Landsdele til Kolding ikke kunde blive noget Ophold i Kolding for rejsende Syd fra, naar man vil foretage Rejsen paa een Dag. Det kan der dog nok. Med den nuværende Køreplan kan man køre Strækningen Padborg—Vamdrup, med Forbindelse fra Tønder, Sønderborg, Aabenraa og Haderslev, med Tog 929, saaledes at man kommer til Kolding Kl. 10,20 Formiddag, og da det sidste Tog til nævnte Strækning afgaar fra Kolding Kl. 3,22 Eftermiddag, kan der blive et Ophold i Kolding paa over 5 Timer. Tilvejebringelse af en Aftenforbindelse fra Kolding Syd paa kan kun opnaas ved Indlæggelse af et nyt Tog i begge Retninger Syd for Vamdrup, og det kan ikke ske foreløbig. De øvrige Forhold, det ærede Medlem berørte angaaende Køreplanerne, skal blive overvejet.

Endelig omtalte det ærede Medlem Nedrivningen af Varehuset i Kolding og Omlægning af Sporene i Anledning af, at Sydbanen skal føres ind til Kolding. Arbejdet med Nedrivning af Varehuset er udbudt i Entreprise og kan ventes paabegyndt i en nær Fremtid, og naar Nedrivningen har fundet Sted, vil Sporomlægningen ved Stationens vestre Ende kunne paabegyndes. Men der vil selvfølgelig endnu hengaa nogen Tid, inden Kolding Sydbaner kan ventes indført paa Stationen.

Det ærede Medlem Hr. Bjerring omtalte et Stakit ved Værkstedsterrænet ved Nyborg og beklagede, at det havde været en meget bekostelig Historie, idet han mente, det havde kostet ca. 40 000 Kr. Jeg har søgt dette Forhold oplyst, og det er meddelt mig, at største Delen af Hegnet er blevet

anbragt for ca. 12 Aar siden, og at en Del af det stammer fra Indfatningen af Kulgaarden og blev bibeholdt, da dette Terræn indgik som Vognreparationsplads for Værkstederne. Kun en ringe Del deraf er anbragt nu for at spærre for Passage af fremmede, dels over Værkstedsterrænet og dels til selve Værkstederne. Udgifterne til denne sidste Del af Hegnet med de dertil hørende Porte og Afspærring af Banen har beløbet sig til, ikke 40 000 Kr., men 3 100 Kr. Jeg maa maaske have Lov til tillige at sige, at det er oplyst for mig, at forinden Stakitet blev etableret og Værkstedshegnet lukket, skete der jævnlig Tyverier af Statsbanernes Ejendele. Dette Forhold var en Tid endog saa slemt, at de Dele, som var blevet taget af Vognene før Middagspausen, var stjaalne, naar Folkene kom tilbage efter Middag. Der var en Del offentlige Politisager angaaende disse Tyverier, og man ansaa det derfor for nødvendigt at faa Terrænet afspærret. Hvad det ærede Medlem i øvrigt omtalte i denne Forbindelse — med Hensyn til Passersedler o. lign. —, skal blive undersøgt, og hvis det skulde vise sig, at man gaar frem efter for skrappe teoretiske Regler med Hensyn til Afspærring, skal Forholdet blive ændret.

Endelig omtalte det ærede Medlem forskellige Ting vedrørende Gennemførelsen af 8 Timers Arbejdsdagen. I mit første Foredrag gjorde jeg rent objektivt Rede for, baade hvorledes man var kommet til den nuværende 8 Timers Arbejdsdag indenfor Etaterne, og for, at hvis man havde fulgt Kommissionsindstillingen af 25. Januar 1918, vilde man være naaet til en Maksimalarbejdsdag, varierende fra 8 til 12 Timer under Hensyntagen til Arbejdets Intensitet. Jeg gjorde tillige Rede for, at hvis man havde fulgt det Forslag, som fremkom fra Etatscheferne, der krævede gennemført en 8 Timers Arbejdsdag under Hensyntagen til Arbejdets Intensitet ogsaa i private Virksomheder, kunde man ogsaa være naaet til en Maksimalarbejdsdag varierende fra 8 til 12 Timer, med andre Ord Kommissionsforslaget, som der havde været Enstemmighed om. Men efter daværende Statsminister Zahles Ordre til de forskellige Fagministerier gik man til at indføre en 8 Timers Arbejdsdag i al Almindelighed, og dette medførte selvfølgelig, at 8 Timers Arbejdsdagen indenfor Etaterne maatte gennemføres med langt snævrere Rammer, end hvis man havde holdt sig enten til Kommissionsforslaget eller til Etatsledernes Forslag.

Det er en selvsagt Ting, at hvis man var