

gaaet frem efter disse sidstnævnte Forslag, vilde man have gennemført 8 Timers Arbejdsdagen med langt mindre Doktrinarisme, end det nu har været Tilfældet, om end det selvfølgelig er saaledes, som jeg rent sagligt gjorde Rede for i mit første Foredrag, at saaledes som 8 Timers Arbejdsdagen nu er gennemført, varierer den fra 8 til 10 Timer. Men det er klart for enhver, som kan og vil se, at meget vilde have været vundet, hvis den kunde have varieret fra 8 til 12 Timer; dette vilde bl. a. have medført, at de store Beløb, som nu gaar til Overarbejdspenge, for langt den største Dels Vedkommende kunde have været sparede, og jeg skulde tro, at Ordningen kunde have været gennemført paa en saadan Maade, at Personalet saa langt fra var blevet overanstrengt.

Det ærede Medlem Hr. Lemvigh-Müller omtalte forskellige Forhold, af hvilke jeg skal gaa ind paa et Par. Det ærede Medlem ønskede, at de fornødne Forarbejder til Ringbanen i København maatte blive udført saa snart som muligt. Jeg skal dertil sige, at den væsentligste Del af Arealerne til denne Linie blev erhvervet allerede i Henhold til Loven af 15. Maj 1903, og at de grundliggende Arbejder til Ringbanen blev udført allerede paa Grundlag af denne Arealerhvervelse. Men jeg maa tillige sige, at med den nuværende indskrænkede Toggang, hvor Oprangering af Togstammer ikke medfører saa store Ulemper og saa store Udgifter, maa den saakaldte Ringbanelinie siges ikke at være paatrængende nødvendig. Naar vi derimod faar normal Toggang igen — og det faar vi forhaabentlig en Gang —, saa at samtlige Tog paa Nordbanen og Kystbanen skal udgaa fra Hovedbanegaarden, og naar samtidig det tredje og fjerde Spor til Roskilde, saaledes som det er vedtaget ved Loven af 10. Marts 1918, bliver bygget og taget i Brug, vil det i høj Grad være ønskeligt at faa bygget denne Ringbanelinie, saa at Hovedbanegaarden her i København kan blive, hvad den efter denne Plan skal være, nemlig en Gennemkørselsstation. Og det er selvfølgelig noget, Statsbanerne har haft Opmærksomheden henvendt paa; men det vil paa den anden Side ogsaa kræve betydelige Udgifter: at faa Ringbanen gennemført.

Det ærede Medlem Hr. Lemvigh-Müller var inde paa en anden, mindre væsentlig Ting, som jeg dog ogsaa skal omtale; han klagede over, at Postkørselen mellem Bryrup, Vrads og Hjøllund var blevet indstillet. Forinden Banestrækningen Funder—Brande—Bramminge blev aabnet for Driften i

Oktober 1920, blev Distriktet omkring Vrads og Hjøllund postbesørget ved Postkørsel fra Bryrup over Vrads til Hjøllund. Men i Anledning af Aabningen af denne Banestrækning blev der oprettet en Postekspedition i Hjøllund, og samtidig blev Postkørselen Bryrup—Vrads—Hjøllund afkortet til Postkørsel mellem Bryrup og Vrads. Distriktet omkring Hjøllund besørges da nu fra Hjøllund Postekspedition ved et Landpostbud; men jeg skulde dog tro, at Befolkningen bliver bedre betjent nu end tidligere, for Posten gaar i hvert Fald to Timer tidligere ud om Morgenen. Det er klart, at man ikke kan blive ved at opretholde Postruter, naar der bliver aabnet en Bane i en Egn, det vilde være ganske unaturligt. Den Ordning, der her er gennemført, er ogsaa besparende, idet den sparer Postvæsenet for en 1300—1400 Kr. om Aaret.

Det ærede Medlem Hr. Carlsen-Skiødt klagede over, at der var for faa Lokalforbindinger paa den fynske Hovedbane. De er nu ikke saa slet stillede med Lokalforbindinger paa den fynske Hovedbane. I Retningen Nyborg—Strib afgaar der 5 Lokaltog med Afgang fra Nyborg Kl. 5,18, 7,10 Fm., 12,53, 5,50 og 9,18 Em., og i modsat Retning afgaar der ligeledes 5 Lokaltog med Afgang fra Strib Kl. 4,15, 9,37, 11,47 Fm., 3,30 og 9,39 Em. Den nævnte Strækning har saaledes fem Lokalforbindinger i hver Retning; der er adskillige andre Hovedstrækninger her i Landet, der er daarligere betjente med Lokalforbindinger, f. Eks. Masnedund-Banen og Kalundborg-Banen. Af rene Godstog findes der paa Fyn 8 i hver Retning, hvoraf 6 i Retningen mod Vest og 5 i Retningen mod Øst kører forbi alle Stationerne, idet de er bestemte for den gennemgaaende Vogntrafik mellem Sjælland og Jylland. Af Godstog, der standser paa Fyn, er 2 vestgaaende og 3 østgaaende. Jeg tror ikke, man med Rette kan sige, at Lokalforbindingerne paa Fyn burde være særlig meget bedre, end de er.

Det ærede Medlem Hr. Valdemar Nielsen rettede en Henvendelse til mig om Færdselsforholdene paa Varde Station. Jeg har for en Tid siden ad privat Vej fra et Medlem af Varde—Grindsted-Banens Bestyrelse faaet Henvendelse om dette Forhold, og jeg skal sige, at samtidig med Ekspropriationen af Arealer til den Udvidelse af Varde Station, som nu finder Sted, blev der erhvervet Arealer til en fremtidig Vejoverføring for at afløse den nuværende Overkørsel ved Varde—Ribe Landevej. Men der er ikke i den Bevilling,