

sonales Stilling, hvilket man den Gang ikke kunde enes om paa de Omraader, eller om at give de forhøjede Lønninger, som han ønskede. Det kan være, at det hovedsagelig den Gang drejede sig om Lønsspørgsmaalet, men jeg føler mig overbevist om, at det ærede Medlem som den Gang vilde stille disse Endringsforslag, og som nu ikke er Medlem af Tinget, ganske sikkert vilde noget mere, og det vil forhåbentlig kunne bekræftes, at han i Udvalget ikke har talt alene om Personalets Lønningssforhold, men ogsaa om dets Stilling, Arbejdstid og i det hele taget om Udnyttelsen af dets Arbejdsraft i alle de Forhold, under hvilke det arbejder ved Statsarbejde. Det har selvfølgelig været hans Mening, at disse Forhold alle skulde tages i Betragtning. Enhver vil sikkert erkende, at Statsbanedriftens Ordning, vort Jærnbanevæsen i det hele taget, er noget, som vedkommer hele Befolkningen. Det er i høj Grad hele Befolkningens Interesse, at Forvaltningen deraf, at de Folk, som skulle være med til at udføre det Arbejde, som skal udføres paa Jærnbanens Omraader, at det Personale, som beskæftiges der, arbejder under taalelige Vilkaar, saa at de under deres Tjeneste kunne være paalidelige og agtpaagivende. Vi have jo heldigvis ikke saa overordentlig mange Jærnbaneuheld her i Landet, men det er dog ikke saa længe siden, at vi have kunnet opvise ret betragtelige Ulykkestilsælde. Om de skyldes Overanstrengelse af Personalet, skal jeg i Øjeblikket ikke komme ind paa, men jeg skal tillade mig at sige, at hvis det var Tilfældet, at de skyldtes Overanstrengelse af Personalet, saa var det sandelig ikke underligt. Det er nemlig konstateret gennem Dødslysninger, som jeg har søgt, at Statsbanepersonalet har en Arbejdstid af mellem 13 og 14 Timer, det vil med andre Ord sige, at naar deres Spisetid og den Tid, de bruge til at gaa til og fra Arbejde fraregnes, have de gennemsnitlig kun 6 Timer til Hvile. Det forekommer mig, at dette ikke giver nogen videre Betryggelse for Publikum for, at disse Folk altid kunne væreaarvagne og arbejdsdygtige paa deres Plads, saa at man med Tryghed kan give sig i deres Vold, naar man skal ud at køre med Statsbanerne. Hvis dette er rigtigt — og jeg har ingen som helst Grund til at betvivle, at det er det, thi jeg har disse Dødslysninger ikke alene fra det underordnede Personale, som man jo mange Gange er tilbøjelig til ikke at tro paa, men jeg har Dødslysninger fra en Stationsforvalter af 2den Klasse, som bekræftede, at Arbejdstiden for hele Personalet paa Stationen, navnlig

for de underordnede, som have den mindste Fritid og det vanskeligste Arbejde, er ca. 14 Timer — hvis dette som sagt er saaledes, hvad jeg ingen Grund har til at betvivle, saa henstiller jeg til det høje Ting, det høje Finansudvalg og den højtærede Minister, om man virkelig finder dette passende og betryggende for det Publikum, som er voldgivet disse Mennesker, naar det skal rejse. Der er særlig nogle af det underordnede Personale, hvis Forhold jeg finder Anledning til at omtale, og det er Redelpassere, altsaa dem, som passer de Redler, hvis Varmeledninger opvarme Toget, naar vi ere ude at køre med Jærnbane om Vinteren. Disse Mennesker have, som sagt en Arbejdstid paa mellem 13 og 14 Timer og til enkelte Tider paa over 14 Timer i Døgnet. Det har været omtalt tidligere, at de have denne Arbejdstid, men hvorfor min Opmærksomhed netop nu særlig er blevet henledet paa den lange Arbejdstid, som disse Mennesker have, er, at det er mig bekendt som aldeles notorisk, at disse Folk, som have denne umenneskelig lange Arbejdstid Dag ud og Dag ind, tidligere have haft en Fridag hver syvende Dag, men den har man nu taget fra dem. De, som jeg har haft Lejlighed til at tale med, have været ansatte i Statsbanens Tjeneste fra 1882 og bleve fast ansatte af Generaldirektør Holst i 1889, og der blev, saa længe Generaldirektør Holst levede, fra de overordnede Side holdt saa strengt paa, at disse Redelpassere, som have en saa ubehagelig Tjeneste og næsten aldrig kunne forlade deres Plads, selv om Toget holder, fordi de skulle være til Stede og holde Toget opvarmet, indtil det igen kan gaa, skulle have denne Fridag hver syvende Dag, at det udtrykkelig forbydes dem at bytte med hinanden, naar de havde Fridag, medmindre der blev stillet de overordnede Garanti for, at vedkommendes Fridag ikke gik tabt, med andre Ord, at vedkommende ikke folgte sin Fridag til sine Kammerater. Det ses altsaa deraf, at det fra Ledelsens Side betragtedes som at være af saa overordentlig Vigtighed for Driftens Vedkommende, at disse Mænd havde en Fridag hver syvende Dag, at man bestemte vaagede over, at de fik den, selv om vedkommende Arbejder ikke ønskede det eller selv brød sig om den. Men i Efteraaret 1893, siden den ny Maskinchef og den ny Maskininspektør bleve ansatte, er denne Fridag taget fra dem. Derved have de opnaaet en ubetydelig mindre Arbejdstid, men naar deres Arbejdstid alligevel er noget som en 12—14 Timer, saa vil det indses, at de ikke