

[Munch-Petersen.]

billige, at Regeringen har givet disse Korps en Række Begunstigelser, noget, som Regeringen har gjort rent administrativt, som altsaa ikke noget reaktionært Landsting eller andre fæle Instanser har tvunget Regeringen til. Ikke desto mindre blev denne Dagsorden afvist her i Tinget med samtlige Partiernes Stemmer imod vore to kommunistiske, og ogsaa det ærede Medlem Hr. Hartvig Frisch stemte imod denne Dagsorden. Der er altsaa al mulig Grund til at spørge det ærede Medlem Hr. Hartvig Frisch, om da Agitationen mod de frivillige Korps fra hans Side kun er Valgagitation, naar han selv har Medansvar for, at Folketinget har billiget, at disse Korps fra Regeringens Side administrativt har faaet en Række Begunstigelser.

Jeg vil derefter omtale et andet Spørgsmaal. Hele den kapitalistiske Presse, „Social-Demokraten“ indbefattet, har jo drevet en temmelig stærk Agitationskampagne for Generaldirektøren for Statsbanerne og rost ham som en Mand, der virkelig ledede Statsbanerne efter sunde kapitalistiske Forretningsprincipper. Jeg skal i og for sig ikke indvende noget mod denne Karakteristik, men blot fremhæve, at til de sunde kapitalistiske Forretningsprincipper hører jo ogsaa, at man intet Hensyn tager til de Arbejdere, det Personale, som er ansat under en. Det stemmer ogsaa fuldt ud for Generaldirektørens og derved igen for Ministeren for offentlige Arbejders Vedkommende. Statsbanerne ledes netop som en ægte kapitalistisk Forretning, hvor der er gennemført en haardhændet kapitalistisk Rationalisering. Allerede sidste Aar under Finanslovdebatten maatte Ministeren for offentlige Arbejder jo indrømme, at der i de sidste 10 Aar ikke var ansat nyt Personale i Bundklasserne, og at man altsaa stadig indskrænkede Personalet, eftersom der naturligvis stadig er Afgang. For nogen Tid siden kunde man i Pressen læse en Artikel af Lokomotivfører Haman: „Et Skud for Boven“, hvori han fremdrog, at Sikringsforanstaltningerne inden for Statsbanerne ikke var betryggende. Der blev ganske vist en Del Sensation om Sagen, men efter at Generaldirektør Knutzen havde udtalt, at alt var i Orden, Sikringen i de danske Statsbaner var den bedst tænkelige, tav dog hele Pressen efter Ordre. Det gik oven i Købet saa vidt, at vedkommende Lokomotivfører blev idømt en Bøde paa 200 Kr. af sin overordnede, Generaldirektør Knutzen, hvem han havde kritiseret, fordi det naturligvis ikke er tilladt inden for et saadant diktatorisk Foretagende at kritisere

de overordnede Dispositioner. Han blev idømt den saadan rent administrativt fra oven, han blev naturligvis ikke indkaldt eller forhørt eller dømt. Imidlertid er det jo dog saaledes, at der inden for Statsbanerne er foretaget forskellige Ting, som i hvert Fald gør Sikkerheden mindre end tidligere. Naar man f. Eks. har bestemt, at Tallet i Træktabellerne for Lokomotivernes Litra P, Eksprestogsmaskinerne, skal øges fra 40 til 45 Vognladninger, og at Hastigheden skal øges fra 90 til 100 km, uden at man samtidig foretager nogen Forandring i de fremskudte Signaler og Bremsemærker, er det klart, at dette er Udtryk for, at Sikkerheden bliver mindre. Man har heller ikke gennemført Tryklufsbremserne; der er ofte Mangel paa Reparation af Materialet; en saadan lille Ting som Vinduesviskere, som adskillige Lokomotivførere Gang paa Gang har krævet, og som man dog har i Automobile, er heller ikke gennemført paa danske Lokomotiver. Der er gennemført en mere haardhændet, saakaldt mere rationel Udnyttelse af Personalets Arbejdskraft. Derved er Ulykkernes Antal steget. Hvis man ser paa den officielle Statistik, der udkommer over Ulykkestilfælde for Personalets Vedkommende, er der baade i 1932—33 og i 1933—34 død 8 ved Ulykkestilfælde, men de haardtsaaedes Tal er steget fra 44 til 61, de lettere saaredes Tal fra 579 til 621, og det til Trods for, at Personalets Antal i det samme Aar er formindsket med 624 Personer.

Persontrafikken er øget fra 29,2 til 31 Millioner Rejser, Godsmængden er øget fra 4,3 til 4,6 Mill. t Gods, samtidig med at Arbejdernes Antal er indskrænket. Summen, der udbetales til Tjenestemænd og fast ansatte timelønnede Arbejdere, er faldet med 3,1 Mill. Kr., Lønningerne til Ekstrapersonale er faldet med 200 000 Kr. Netop den øgede Rationalisering stiller jo Kravet i Forgrunden om 7 Timers Arbejdsdagen, saaledes som vi har foreslaaet det her ved et Lovforslag, som vi allerede havde indleveret i den næstforegaaende Rigsdagsamling, og som vi har indleveret igen i denne Rigsdagssamling, Forslag om en almindelig 7 Timers Arbejdsdag for Statens Tjenestemænd og Arbejdere med Bibeholdelse af nugældende Løn. Man kunde ogsaa godt rejse Krav om 6 Timers Arbejdsdag for Lokomotivførere paa Rangermaskiner, hvor der kun er 1 Mands Betjening, eller paa Motorvogne med 1 Mands Betjening. Ligeledes er Kravet om 6 Fridage om Maanedens, i hvert Fald for Lokomotivførernes Vedkommende, om en Maa-