

Bogn, ikke vil naa saa langt frem som en, der lører i 10 eller 12 Timer. Der vil altsaa, som sagt, være en Del Virksomheder, hvor Arbejdsdydelser ikke vil kunne forøges synderlig ud over, hvad den er nu, og maaste slet ikke, og hvor det altsaa vil blive nødvendigt at forøge Antallet af dem, som beskæftiges derved. Der er imidlertid, som jeg har tilladt mig at fremhæve, allerede en betydelig Arbejdsløshed, en meget stor Arbejdsløshed til Stede i næsten et hvilket som helst Jag. Jeg kan jaaledes nævne mit eget Jag. Her regne vi, at mellem Naaste og Pinse er den bedste Tid; men i Løbet af de sidste Aar har der ikke været en eneste Dag — jeg har staaet mig Underretning i saa Henseende — hvor Malernes Jagorganisation ikke har kunnet levere de Arbejdskræfter, man har ønsket, saa der har altsaa selv i den Tid, man regner for at være den travleste Tid, i dette Jag været Overflud af Arbejdskraft. Saa snart Pinse er forbi — og det gælder ikke alene i dette Jag, men ogsaa for en Del andre Jag — er der en stor Mængde Arbejdere, som maa være glade ved, om de en Gang imellem kunne staa sig Arbejde i 8—14 Dage. Paa samme Vis gaar det i næsten alle Virksomheder. Jeg siger, at der er ikke Tvivl om, at der kan staaes Erstatning nok i de Grene, hvor Arbejdsdydelser ikke vil kunne forøges ud over, hvad den allerede er nu, og altsaa ved den formindskede Arbejdstid vil blive noget begrænset. Hvis jeg vender mig til Transportvæsenet, kan det ikke nægtes, at dette vil have sin store Betydning, og at det maaste er en absolut bydende Nødvendighed at indskrænke Arbejdstiden. Jeg skal jaaledes oplyse for ærede Medlemmer, at i England har Regeringen faaet en Art Bemyndigelse til at paabyde en Indskrænkning i Arbejdstiden ved private Jærnbaneelskaber. Denne Bemyndigelse har man udelukkende givet Regeringen i den offentlige Sikkerheds Tjeneste. Der er sikkert ingen Tvivl om, at vi ogsaa have haft enkelte Eksempler herhjemme, hvor det er blevet konstateret, at Folk, der have haft Virksomhed ved Sikkerhedstjenesten ved vore Jærnbaner, have afstedkommet mindre Ulykkestilsælde, og hvor man saa ved Undersøgelsen er kommen til det Resultat, at Ulykkestilsældene i høj Grad maatte tilskrives den Omstændighed, at de paagældende vare meget overbeholdende med Arbejde, og at deres Arbejdstid var truffet overordentlig længe ud. Maa jeg nævne et Eksempel paa, hvad man forlanger af Portørerne paa Stationerne i Københavns nærmeste Omegn. Den ene Dag begynder hans Arbejde Kl. 5 Morgen og varer til Kl. 12 om Aftenen med to

Timers Middag. Det er altsaa en Tjenestetid fra Begyndelsen til Slutningen af 19 Timer, trækker man Middagstiden fra, bliver det 17 Timer. Man vil nu kunne forstaa, at denne Mand, naar han begynder at arbejde om Morgenen Kl. 5 i Pakhuset, arbejder der til Kl. 7 à 8 om Aftenen og derpaa, fordi der er mange Spor at passe, bliver sendt ud til et Sporstykke, da er i en saadan Tilstand, at hans fysiske Kræfter ere, om ikke fuldstændig opbrugte, saa at han ikke kan gøre dette Arbejde, saa dog saa medtagne af Arbejdet, at man maa sige, at hans Energi er slappet, hans Arbejdsevne faktisk i høj Grad forringet, og sfer der saa et Ulykkestilsælde, fordi Manden ikke er agtpaaagivende nok — hvad han selvfølgelig burde være — saa er det dog i hvert Fald forklarligt, at det kan ske, naar man tager Hensyn til disse Omstændigheder. Det var den ene Dag. Den næste Dag er Arbejdstiden fra Kl. 8 Morgen til Kl. 8 Aften, altsaa 12 Timer med 2 Timer Middag, selvfølgelig en effektiv Arbejdstid af 10 Timer. Jeg maa her bemærke, at disse Folk have en Fridag hver 14de Dag. Tage vi nu en Arbejdsuge paa 7 Dage, sfaa jeg oplyse, at saa vil Arbejdstiden være, eftersom der er 3 Dage med den korte Tid og 4 Dage med den lange Tid eller omvendt, henholdsvis 91 og 98 Timer egentlig. Man vil forstaa, at det er en meget lang Arbejdstid, og da der mellem dette Arbejde ogsaa er Arbejde vedrørende Sikkerhedstjenesten, er det en Arbejdstid, som jeg synes er uforvarlig, ikke alene over for de paagældende Personer, men ogsaa over for dem, der betro deres Liv og Gods til vore Befordringsmidler, og det tjener kun til Hæder for de Funktionærer, som ere ansatte i disse Bestillinger, naar der forefalder saa saa Ulykkestilsælde, Jæstagerer o. s. v., som Tilfældet er. De nævnte Oplysninger har jeg staaet mig fra København og nærmeste Omegn, men jeg er sikker paa, at noget ganske lignende vil findes rundt om i Landet, og jeg vil derfor sige, at naar dog vort Jærnbanevæsen arbejder nogenlunde sikkert og godt for Øjeblikket, saa skyldes det sikkert ikke det System, hvorefter der arbejdes, eller dem, som have Ansvaret for, hvor meget Ansvar og hvor lang Tjenestetid der kastes over paa den enkelte. Altsaa, i den offentlige Sikkerheds Interesje kan man forlange Arbejdstidens Indskrænkning og Begrænsning i en Del Virksomheder. Men meget ofte kommer dette jo ogsaa til at gælde for helt private Virksomheder, f. Eks. store Fabrikker o. s. v., hvor der haves Maskiner, som, hvis de ikke passes med fuld Agtpaaagivenhed og Dyg-