

Spørgsmaalet skulde blive sendt til Statens statistiske Bureau, og at dette i Sommerens Løb skulde beskæftige sig med Spørgsmaalet, saa at der nu i dette Efteraar kunde foreligge en Statistik herover. Jeg tillader mig da at rette den Forespørgsel til den højtærede Konsejlspræsident, om en saadan Statistik er bleven udarbejdet, og om Folketinget snart kan vente at faa den at se? Man vil jo derved faa et langt klarere Overblik over dette vigtige Spørgsmaal. Forøvrigt stillede Regeringen sig jo i Fjor afvisende over for dette Spørgsmaal, og jeg maa sige, at dette høje Tings Medlemmer i Grunden stillede sig paa lignende Maade. Det forekommer mig nu underligt, eftersom der i dette Ting sidder saa mange Arbejdervenner, at man ikke vil gaa ind paa en Tanke som den foreslaaede, der dog forekommer mig saa overordentlig rimelig og beskeden.

At der er Grund til at forbedre Statsarbejdernes Kaar baade med Hensyn til Løn og Arbejdstid, have vi ved Begivenheder sidste Sommer faaet en sørgelig Bekræftelse paa. Jeg sigter herved til Ulykken paa Gentofte Station den 11te Juli d. A. Skylden for denne Ulykke er bleven læsset paa Lokomotivfører Carl Hansens Skuldre. Han er bleven afskediget, der er rejst Tiltale mod ham, og jeg tvivler ikke om, at han vil blive straffet ved Domstolene. Men hvis man tror, at dermed er der Sag bragt ud af Verden, tager man meget fejl. Det var en Ære for vor Presse, at den enstemmig fordømte det, der skete ude paa Gentofte Station. Ingen af Bladene fandt paa at sige, at Skylden virkelig laa hos denne Lokomotivfører, men de vare allesammen — naturligvis eet Blad, Regeringens eget Blad, undtaget — enige om, at Ansvar, Skylden for, hvad der var sket, ikke kunde lægges paa denne Mand's Skuldre men maatte lægges højere op, at det var Regeringen, der stod til Ansvar for, hvad der skete derude. Jeg mener, at det, der er Skyld i Ulykken, er den umenneskelig lange Arbejdstid, Statsbanernes Personale har. Lad os en Gang se, hvad denne Mand, Carl Hansen, og hans Fyrbøder Knudsen havde udrettet den Dag, Ulykken skete. De vare mødte til Tjeneste Kl. 7 om Morgenen og kom saa i Arbejde med at gøre deres Maskine i Stand for at køre ned til Masnedsund, men deres Maskine gik itu, saa at de ikke kom til Masnedsund, men bleve beskæftigede med Rangering. Det vare de saa optagne af hele Dagen med Undtagelse af en Times Middagshvile. Kl. 5,30 Eftermiddag fik de

Ordre til at køre ned til Helsingør, og efter et Ophold ved Helsingør Station kørte de tilbage, og saa var det, at Ulykken skete paa Gentofte Station. Man havde af dem den Dag forlangt en Arbejdsdag paa 16—17 Timer, og deres Arbejde skulde udføres i stærk Solhede og tilmed ved en ophedet Maskine. Samtidig krævede det den yderligste Paapassenhed og Agtpaaagivenhed. Men naar man kræver en saa lang Arbejdstid af disse Mænd, forekommer det mig ret naturligt, at de sløves og slappes, saa at de ikke ere i Stand til at være saa agtpaaagivende og paapassende, som det er nødvendigt i Betragtning af, hvad der er betroet dem baade af Gods og Liv. Det forekommer mig, at vi maa være glade over, at en saadan Ulykke ikke er sket før. Skal den lange, trættende og sløvende Arbejdstid fortsættes, kunne vi forvente, at en lignende Ulykke kan indtræde naar som helst. Det gælder ikke alene Lokomotivførerne og Fyrbøderne, men ogsaa andre Statsbanearbejdere, der ere ansatte ved Sikkerhedstjenesten. Jeg skal saaledes nævne Portørernes store Klasse, som have med Signaleringen og Sporskiftet at gøre. Det er kun faa Dage siden, at der ved Frederiksværk forefaldt en Ulykke. Grunden hertil var, at Sporskiftet var i Uorden, saa at Lokomotivet væltede og et Par Personer kom til Skade. Det var en Portør, der bar Skylden. Men naar man ser, hvilken lang og trættende Arbejdstid man forlanger af dem, kan man godt forstaa, at de blive forsømmelige og glemme et eller andet, der er nødvendigt for Sikkerhedstjenesten ved Banerne. Portørerne ere f. Eks. her ved Københavns Station beskæftigede den ene Dag fra Kl. 7 Morgen til Kl. 1 Eftermiddag, og den næste Dag ere de beskæftigede fra Kl. 4 Morgen til Kl. 1 Eftermiddag. Derpaa have de fri til Kl. 7; men saa skulle de atter stille til Tjeneste og fortsætte denne, saa længe det behøves, ofte til Kl. 2—3 om Natten. Der forlanges altsaa af disse Folk en Arbejdstid paa 17—18 Timer, og dog er det et stort Ansvar, der hviler paa dem; et forkert Signal eller et forkert Sporskifte kan foraarsage store Ødelæggelser baade af Menneskeliv og af Gods. Fortsætte vi paa denne Maade, kunne vi forvente, at slike Ulykker som Gentofteulykken vil hælde hyppigere. Jeg skal nævne en tredje Klasse Arbejdere, paa hvem Sikkerheden ogsaa for en stor Del beror, nemlig Ledvogterne. Deres Arbejdstid er forskellig, men visse Steder løber den op til 17—18 Timer i Døgnet, og den