

Ja, saa har jeg endnu kun nogle Bemærkninger til det ærede Medlem for Fakse (Stauning), som jeg nødsages til at gøre, fordi han drog mig ret stærkt frem. Det ærede Medlem støttede Forslag Nr. 67 og undrede sig over, at en Kollega af mig ikke havde faaet mig med som Medforslagsstiller. Det gælder Forslaget om, at der i § 11 skal tilføjes som nyt Punktum: „I de af Ministeriet for offentlige Arbejder meddelte Koncessioner paa Anlæg af private Baner optages Bestemmelser om Tjenestemændenes Løn og Arbejdstid“. Jeg tror, at det at fastslaa ved Koncessionens Meddelelse, hvad Arbejdstid Tjenestemændene maa have, vilde være ganske urigtigt, og det vil næsten slet ikke kunne lade sig gøre. Hvad er nemlig saadanne Funktionærers Arbejdstid? Er det den Tid, hvor de skulle være til Disposition fra Morgen til Aften? Man ser jo ikke saa sjældent, at de Folk maa møde Kl. 6 om Morgenen, og at deres Arbejdstid ikke er færdig før Kl. 11 om Aftenen. Men saa have de i den mellemliggende Tid ikke blot enkelte, men undertiden 3—4 Timer ad Gangen, hvor de intet have at tage Vare paa, hvor de kunne hvile helt ud. Det er alene af den Grund meget vanskeligt overhovedet at fikseres, hvad der er deres Arbejdstid, ja, det er saa at sige ikke muligt. Jeg tror nu heller ikke, det ærede Medlem lagde Hovedvægten paa det, Spørgsmaalet om Arbejdstid; han lagde mere Vægt paa, at Lønningsbestemmelserne skulde fikseres ved Koncessionen. Ogsaa dette maa jeg udtale mig imod. Det ærede Medlem kom med en Statistik, der i alt Fald, som den blev fremført, ikke har meget paa sig. Han bedømte Arbejdet efter den Mængde rejsende, der befordredes af Banen; men det ærede Medlem maa dog kunne sige sig selv, at det Moment siger umaadelig lidt. Ved Baner som f. Eks. de nordsjællandske, ikke at tale om Klampenborgbanen, kan der være Tusinder af Passagerer, der kun give de Funktionærer, der skulle kontrollere Billetter eller lignende, et rent forsvindende Arbejde. I det hele taget er det et meget upaalideligt og egentlig ganske betydningsløst Grundlag at gaa ud fra. Noget mere vilde det betyde, hvis man kunde oplyse om Godsmængden, for den staar i alt Fald *noget* mere i Forhold til det Arbejde, der skal præsteres. Naar det ærede Medlem dernæst drog en Sammenligning mellem Lønningerne for Statsbanefunktionærerne og Privatbanefunktionærerne, kan han jo heller ikke være

uvidende om, at ved Statsbanerne er der ansat et meget stort Antal daglønnede Arbejdere, hvis Antal ikke kommer med i de Lønberetninger, han fremførte, men som i Regelen for en lille Dagløn udføre et meget stort Arbejde. Deres Antal kommer derfor ikke med, hvor der er Tale om det Arbejde, der præsteres af Statsbanefunktionærerne. Saa maa det ærede Medlem jo heller ikke glemme, at der er et uforholdsmæssigt stort Kontorpersonale ved Statsbanerne. Ved Privatbanerne derimod besørger Driftsbestyreren med Assistance af en Assistent saa godt som alt Kontorarbejde. For Statsbanerne, hvis Administration skal ledes fra København, Aarhus og andre fjerntliggende Stæder, volder Administrationen anderledes betydelige Udgifter. Endelig er der en Ting, der medfører en stor Forskel paa Stats- og Privatbanernes Udgifter, og det er, at Statsbanerne have en Mængde faglærte Arbejdere, som med fuld Ret kræve en særlig høj Løn. Privatbanerne have, som Regel da, aldrig deres egne Maskinværksteder, det have derimod Statsbanerne. Det er nu efter min Mening fuldstændig i sin Orden, at den faglærte Arbejder faar betydelig højere Løn end den, der ingen Uddannelse har skaffet sig, og Statsbanerne, som have de mange mere uddannede Funktionærer og Arbejdere, faa dermed en højere Gennemsnitsløn. Jeg tror derfor, at det ærede Medlems Statistik betyder i hvert Tilfælde ikke meget. Hovedgrunden, hvorfor Privatbanerne kunne drives billigere, er i det hele den, at der stilles mindre Fordringer til dem i den Egn, hvor de ligge. Det ærede Medlem sagde, at de drives billigere, fordi Privatbanerne sulteføde deres Funktionærer. Deri tror jeg, han tager ganske fejl. Jeg tvivler ikke paa, at en saadan Udtalelse kan vinde Bravo og Tilslutning fra mange Privatbanefunktionærer, men Sandheden er i Virkeligheden den, at naar der er en Plads ledig ved en Privatbane — jeg kender ikke eet, men mange Tilfælde derpaa —, søges den ikke af een, men af ti. Det tyder dog ikke paa, at de sultefødes. Sagen er nemlig den, at man ved Privatbanerne kan bruge Folk, som faa deres Vilkaar betydelig forbedrede; selv med en Løn mindre end den, der gælder for *tilsyneladende* tilsvarende Stillinger ved Statsbanerne. Driften af Statsbanerne maa nemlig i saa mange Forhold blive forskellig fra Driften af Privatbanerne. Hvorfor kunne disse skaffe sig en forholdsvis stor Trafik? Det er, fordi de kunne anlægge Stationer med