

foranlediget, at man i den Grad overanstrenger Personalet.

Man har yderligere for at spare indført den Ordning, at Rangermaskinerne paa Stationerne føres af en Lokomotivfyrbøder, skønt det i Virkeligheden er Lokomotivførertjeneste. Og for at spare overlader man disse Rangermaskiner til en enkelt Mand. Man vil have lagt Mærke til de mange Uheld, der er foraarsaget ved Rangeruheld paa Stationerne, og det er ikke saa underligt. Det er kun underligt, at der ikke sker mange flere, thi paa disse Rangermaskiner, hvor der i højeste Grad skal udvises Agtpaagivenhed, har man, som sagt, af Sparsommelighed ikke to Mand, men kun een. Han skal holde Udkgig, han skal passe alle Signalerne, alle Sporskifterne, han skal høre Signalerne fra den Portør, der leder Rangeringen, han skal passe Maskinen, standse og udføre alt muligt. Jeg forudsætter nu, hvad der jo kunde hælde, at denne Mand, medens Maskinen var i Gang, faldt af Maskinen ved et Stød eller paa anden Maade, saa er det jo uberegneligt, hvad der kunde ske af Jold, ja Ulykker, og derfor er det et Krav, der er ganske rimeligt, at der paa en Rangermaskine skal være to Mand, hvoraf den ene er Fører. Men dette Krav har man modsat sig, fordi man mener, at det vilde koste for mange Penge, saa vil man hellere risikere, hvad ikke saa ganske sjælden sker, at en Godsvogn ramponeres, eller at der paa anden Maade sker Uheld, der medfører langt større Udgifter, end der vilde følge af at lade Reglementet ske Fyldest og sætte to Mand paa Maskinen.

Jeg anser ogsaa den Maade, hvorpaa man har indrettet Lokomotivførernes Tjenestetid, for ganske uforsvarlig og ganske umulig. Det er saaledes, at en Lokomotivfører har en Arbejdstid, som man vanskelig gør sig nogen Forestilling om. Jeg har liggende for mig en Indberetning fra en Organisation ved Statsbanerne til Ministeren for offentlige Arbejder, og heri er der for August Maaned Meddelelse om, hvorledes Tjenestetiden var omkring paa de forskellige Stationer ude i Landet, hvorledes de forskellige Ture var ordnede. Det fremgaar deraf, at paa Københavns Godsbanegaard har Fyrbødere og Lokomotivførere et enkelt Døgn 19 Timers Tjeneste, og i Løbet af 6 Dage har de en samlet Tjenestetid af 76 Timer. I Aarhus er man endogsaa ved Tur 61 naaet op til, at en Lokomotivfører og en Fyrbøder et enkelt Døgn har været i uafbrudt Virksom-

hed i 21 $\frac{1}{2}$ Time og paa en anden Tur i 18 $\frac{1}{2}$ Time. I Nyborg har man den Ordning, at hver tiende Dag har Personalet en Tjenestetid af indtil 25 $\frac{1}{2}$ Time og to Dage i Træk 18 Timer i Løbet af Døgnet. I Assens er der en samlet Tjenestetid i 3 Dage af 38 Timer. Saaledes kunde jeg fortsætte hele den lange Indberetning igennem, og man vilde da faa at se, at denne Ordning i alt Fald ikke er lagt med det for Øje, at det kørende Personale skal have den størst mulige Sikkerhed, men er lagt, fordi man har Spareassistenter Landet over, for hvem det gælder om at imødekomme de Krav, der er rejste fra Rigsdagens Side om, at Statsbanerne skal være et godt Aktiv, at man skal sørge for at faa det størst mulige Udbytte deraf.

Foruden Tantiemen til de højst lønede har man en anden Ordning, som ogsaa er uheldig. Man har nemlig indført en Lønningsform, som er højst forkastelig, for det kørende Personale. Det er Kørepengesystemet. Det er saaledes, at en Lokomotivfører kun faar en Del af sine Indtægter i Form af fast Lønning, Resten indtjener han derved, at han faar en temmelig høj Betaling for hver km, han kører med Maskinen. Derigennem mener man at kunne formaa Lokomotivførere og Fyrbødere til selv at blive interesserede i at faa den længst mulige Arbejdstid, og det hænder ogsaa her og der, at der er en Lokomotivfører eller Fyrbøder, der beder om at faa en endnu længere Arbejdstid end foreskrevet for at kunne faa saa meget højere Løn. Det forekommer mig at være ganske forkasteligt at lønne paa denne Maade, saa meget mere som Førere af Hurtigtog og Eksprestog faar mange Gange mere i Timen end den Fører, der kører et Godstog, skønt det er langt besværligere og langt mere opslidende at køre et Godstog end et Eksprestog. Jeg synes derfor, vi maatte tilstræbe at faa en Ordning, hvorved de fik fast Løn og fast Arbejdstid, og at denne Arbejdstid blev begrænset paa en saadan Maade, at ikke de rejsendes Sikkerhed blev udsat for Fare.

Ogsaa paa mange andre Omraader er Forholdene ganske utaalelige for det kørende Personale. Om Vinteren er Lokomotivførere og Fyrbødere udsatte for en ganske ulidelig Varme fra Maskinen og Kedelen, medens de bagfra har Kulden og Blæsten og derfor meget ofte bliver udslidt i en ganske ung Alder. Jeg har en Meddelelse her fra et Højreblad, som skri-