

ver om et saadant Tilfælde. Den socialdemokratiske Presse har jævnlig fremdraget de uheldige Forhold, hvorunder Personalet arbejder, men for nogle Aar siden skrev et Højreblad i Viborg om et Tilfælde, hvor en Lokomotivfører var blevet overanstrengt. Jeg skal med den højtæredede Formands Tilladelse oplæse, hvad Højrebladet skrev: „For faa Dage siden bukkede Lokomotivfører Stougaard under for det opslidende Arbejde. Han var en stor og stout Personlighed, punktlig og pligtopfyldende til det sidste. For kort Tid siden maatte han melde sig syg. Paa hans sidste Rapport skrev han: maatte holde op at køre paa Grund af Overanstrengelse og Mangel paa Nattesøvn. Han havde haft flere Anfald af Nervøsitet, medens han stod paa Maskinen. Nu turde han af Hensyn til den offentlige Sikkerhed ikke blive paa sin Post længere. Ved Lægeundersøgelsen viste det sig, at den gamle pligttro Funktionær havde Ret. Han var opslidt. En halv Snes Dage efter afgik han ved Døden“. Jeg kan tilføje, at paa Dødsattesten tilføjede Lægen: Død af Overanstrengelse. Det forekommer mig, at naar Ordningen er saaledes, er det paa Tide, at der foretages en Forandring ikke blot af Hensyn til det kørende Personale, men ogsaa af Hensyn til det kørende Publikum. Kravet maa rejses om, at man ikke for at spare nogle faa Penge lader det gaa ud over Sikkerheden.

Det er ikke alene overfor det kørende Personale, men ogsaa paa Stationerne, at man har indført Sparesystemet paa en Maade, som er ganske uforsvarlig. Paa Fredericia Station er der blevet inddraget en Mand af Vognpasserne, og Arbejdet blev derved forøget i en saadan Grad, at man ikke kunde faa Rangeringen tilendebragt indenfor en rimelig Tid. Da Vognpasserne saa indgik med en Klage eller rettere med en ærbødig Henstilling om at faa bedre Forhold, fik de fra Ledelsen det Svar, at man ønskede sig fritaget for en saadan Klage, da det tydede paa Mangel paa Interesse for det Arbejde, man havde faaet at udføre, og da de spurgte Generaldirektøren, om det virkelig var Meningen, at de skulde have den Slags Svar paa deres ærbødige Henstilling, skrev Generaldirektøren: Ja, det var nødvendigt for at opretholde Orden paa Banerne, at de faar en saadan Afvisning. — Ved en Landstation i Nærheden af Horsens, hvor der er Skiftespor, og hvor 3 Eksprestog krydser hinanden hver Nat, har man en Portør til at forrette Assistenttjeneste, til at passe

hele Stationens Virksomhed i Løbet af 10 Timer hver eneste Nat. I de sidste 7 Aar har denne Portør gjort Tjeneste uafbrudt hvert eneste Døgn fra Kl. 7 Aften til Kl. 5 den følgende Morgen — 10 Timer hver eneste Nat i 7 Aar i Træk! —, og den Fritid, han faar, er 2 Fridøgn maanedlig. Den mindste Uefterrettelighed fra hans Side, naar Eksprestogene krydser hinanden om Natten, kan medføre de største Katastrofer, og jeg tvivler ikke om, at skulde der en Gang hænde noget galt, vil man fortælle, at det var en Portør, der sov, som var uefterrettelig, som ikke passede sine Sager, og som man derfor kunde afskedige og idømme en meget høj Erstatning. Jeg tror, at det i Virkeligheden er Banernes Ledelse, i sidste Instans Trafikministeren, der vil komme til at bære Ansvaret, hvis et Uheld passerer paa en saadan Station. Men der opnaas det ved, at lade en Portør udføre dette Arbejde, at hvis man vilde tage en Assistent, vilde man for det første komme til at betale ham 1,000 Kr. mere om Aaret i Løn, og dernæst vilde en Assistent aldrig finde sig i at have Tjeneste uafbrudt 10 Timer hver Nat i 7 Aar med Undtagelse af 2 maanedlige Fridøgn. For at spare 1,000 Kr. om Aaret ansætter man en Portør, og en Portør kan ogsaa i og for sig være lige saa sikker som en Assistent, men saa maa man ogsaa lade hans Løn blive derefter og ikke lade ham beholde sin gamle Lønning.

Hvis man nu kunde se, at dette Sparesystem opretholdtes fra øverst til nederst, at det ogsaa gennemførtes, naar det drejer sig om de højest lønnede Funktionærer, saa kunde man bedre forstaa det. Men der er Omraader, hvor man ikke mærker noget til dette Sparesystem. I Fjor i Februar Maaned skete der et Røngøeruheld paa Horsens Station, hvorved en Vogn gik af Sporet og væltede et Signalhus. I Ledelsen blev man enig om, at Signalhuset ikke laa paa nogen heldig Plads, det blev nødvendigt at flytte det. Nu har man en hel Omsvøbshistorie ved Statsbanerne. Man begyndte med at sende en Skrivelse ind om, at det var ønskeligt at faa Signalhuset flyttet 6—8 Alen. Sagen gik til Generaldirektøren, den gik til Aarhus og Fredericia til Erklæring, og der blev givet lange Indberetninger. Endelig, da der var gaaet 7—8 Maaned, blev man enig om at flytte Signalhuset en 6—7 Alen. Saa begyndte man at opføre Signalhuset, og en overordnet Funktionær rejste ned for at undersøge, om Arbejdet