

fordi de har sikret sig en god Reservebeholdning; jeg synes, at det tværtimod vidner om megen Forudseenhed i Dispositionerne, og det turde maaske ogsaa være heldigt, hvis Kulsituationen igen skulde blive vanskelig, om man med Statsbanernes Reserbeholdning af Kul kan være i Stand til at hjælpe adskillige Privatbaner, som maaske er mindre godt stillede i saa Henseende.

Forskellige ærede Medlemmer har været inde paa en Omtale af 8 Timers Arbejdsdagen og dens Gennemførelse ved Statsinstitutionerne, og dette giver mig Anledning til ogsaa at gøre nogle Bemærkninger om dette Forhold. Men jeg tror, at ikke alle ærede Medlemmer er ganske klar over, hverken hvorledes Tjenesteforholdene var, eller hvorledes de nu er indenfor Trafikstationerne; derfor ønsker jeg ved denne Lejlighed at gøre Rede for disse.

De nuværende Bestemmelser om Tjenestetidens Regulering, Overarbejdspenge o. s. v. blev sat i Kraft ved en Ordre af 28. Juni 1919 for Statsbanepersonalet, dog med Undtagelse af Lokomotivpersonalet samt Værksted- og Remisearbejdere. Angaaende de Forhold, som var gældende forud for dette Tidspunkt, vil jeg gerne oplyse følgende. Der fandtes ikke den Gang nogen udtrykkelig Regel, der fastsatte Tjenestetidens Længde, undtagen for det daglønnede Banepersonale samt for de timelønnede Remisearbejdere. For det øvrige Personale var der ofte i Praksis fastslaaet en vis sædvanemæssig Ordning gennem Tjenestefordeling og Turlister, medens Forholdet i øvrigt var ret forskelligt paa de forskellige Steder i Landet.

Hvad den faktiske Tilstand angik, viser en Beregning over Tjenestetiden før Krigens Udbrud, altsaa i 1913—14, følgende gennemsnitlige daglige Tjenestetid for de Kategorier af Tjenestemænd, som jeg her skal nævne. For Stationsforstanderes Vedkommende var den gennemsnitlige daglige Tjenestetid 9 Timer 6 Minutter, for Stationsmestre 11 Timer 12 Minutter, for Assistenten ved Trafiktjenesten 8 Timer 48 Minutter, for Portører 9 Timer 18 Minutter, for Togpersonalet 8 Timer 30 Minutter, for Kontorpersonalet 6 à 7 Timer, for Ledvogtere, der var Mandposter, fra 12 til 16 Timer, og for dem, der var Fællesposter, altsaa Mand og Hustru tilsammen, største Delen af Døgnet. For de maanedslønnede Depotarbejderes Vedkommende havde Vognpersonalet en gennemsnitlig daglig Arbejdstid af 9 Timer 11 Minutter, og Pudserne m. v. en daglig Arbejdstid af 10 Timer. Og for det daglønnede Banepersonales Vedkommende var der

fastsat bestemte Regler for Arbejdsdagens Begyndelse og Ophør samt for Hvilepausernes Længde. Arbejdstiden var herefter i 8½ Maaned af Aaret 10 Timer daglig, i 1 Maaned 9½ Time daglig og i 2½ Maaned 8½ Time daglig, dog saaledes, at Arbejdstiden i de sidstnævnte 3½ Maaned, hvis Forholdene krævede det, kunde udstrækkes til den normale Tid, uden at der herfor kunde beregnes nogen Overarbejdsbetaling, og for de daglønnedes Vedkommende havde selvfølgelig Baneformændene og Telegrafformændene samme Arbejdstid som det menige daglønnede Personale.

I 1916 blev der imidlertid efter Bemyndigelse af Ministeren for offentlige Arbejder nedsat en Kommission af Generaldirektøren for Statsbanerne til at overveje Tjenestetidsforholdene. Dette skete paa Foranledning af, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg indgav et Andragende bl. a. om, at der snarest maatte blive optaget Forhandlinger mellem Administrationen og Organisationerne om en Regulering af Tjenestetiden, om Fastsættelse af Normal- og Maksimaltjenestetid m. m. Denne Kommission kom til at bestaa af 12 Medlemmer, 6 udpegede af Administrationen, og 6 valgte af Organisationerne; og den naaede at afgive en Betænkning den 25. Januar 1918. Og jeg maa tilføje, at den afgav en enstemmig Betænkning; der blev fuldstændig Enighed imellem Administrationens Medlemmer af Kommissionen og Organisationernes Medlemmer. Jeg vil gerne her gøre Rede for, hvad man i det væsentlige kom til Enighed om.

Kommissionen overvejede ikke alene Spørgsmaalet om Arbejdstidens Længde, men den overvejede ogsaa Spørgsmaalet om Fridage og Spørgsmaalet om Overarbejdspenge. Den afgav enstemmig Indstilling om, at Statsbanernes Personale skulde have mindst 52 Fridage om Aaret, det vil sige, der skulde være en ugentlig Fridag for alle. Med Hensyn til Tjenestetidens Længde enedes man om en Maksimalarbejdsdag, der strakte sig fra 8 til 12 Timer; og saa inddelte man Tjenestemændene i forskellige Kategorier efter Arbejdets Intensitet.

Man fastsatte for den første Kategori, A, en maanedlig Arbejdstid af 208 Timer, svarende til 8 Timers dagligt Arbejde, idet man regner med 26 Arbejdsdage i en Maaned; 208 Timer skulde det være ved Stations-, Trafiksektions- og Skibstjeneste samt Brotjeneste ved Færgeanlægene, forsaavidt Tjenesten er særlig anstrengende, d. v. s. kræver Tjenestemandens Arbejde