

og Agtpaagivenhed i den langt overvejende Del af Tjenestetiden, og ved Togtjeneste tillige, naar den ikke udelukkende forrettes ved sekundære Baner — jeg maa indskyde, at ved sekundære Baner forstaar man Baner som Sorø—Vedde Banen, Salling Banen o. lign. Altsaa, første Kategori, A, skulde have 208 Timers maanedligt Arbejde, naar Arbejdet krævede Tjenestemandens Arbejde og Agtpaagivenhed i den langt overvejende Del af Tjenestetiden.

Den næste Kategori, B, skulde have 234 Timer maanedlig eller 9 Timers dagligt Arbejde, og den skulde omfatte saadan Stations-, Trafiksektions- og Skibstjeneste samt Brotjeneste ved Fergeanlægene, som uden at kunne kaldes særlig anstrengende dog kræver Tjenestemandens Arbejde og Agtpaagivenhed i den længste Del af Tjenestetiden, ved Togtjeneste, naar denne udelukkende forrettes paa sekundære Baner, ved Ledbevogtning og Signalpasning i Nærheden af København samt paa større Stationer, hvor Toggangen i Forbindelse med Stationsrangering medfører, at Tjenesten maa udføres uden Hvilepauser af Betydning, og ved Depotjeneste.

Den tredje Kategori, C, som fik 260 Timer om Maaneden eller 10 Timer daglig, omfatter saadan Stations-, Trafiksektions- og Skibstjeneste samt Brotjeneste ved Fergeanlægene, i hvilken der forekommer Vagtpauser af længere Varighed, uden at Tjenesten dog kan betegnes som Vagttjeneste. Den fjerde Kategori, D, skulde have 286 Timer eller 11 Timer daglig og omfattede Ledbevogtning og Signalpasning, naar der ikke er et samlet Ophold i Døgnet Toggang paa mindst 2 Timer. For den femte Kategori, E, fastsattes 312 Timer eller 12 Timer daglig, hvilket gjaldt ved Ledbevogtning eller Signalpasning, som ikke falder ind under B eller D, ved Brotjeneste ved faste Broer, samt al Vagttjeneste, hvorved forstaas saadan Tjeneste, i hvilken Tjenestemanden med længere Mellemrum kun har egentligt Arbejde i højst $\frac{1}{4}$ af Tjenestetiden. Hvis Maaneden har flere eller færre end de 30 Dage, tillægges der eller fradrages der pr. Dag henholdsvis 8, 9, 10, 11 eller 12 Timer.

For det daglønnede Personale og for Baneformænd og Telegrafmænd skulde Arbejdstiden være i Maanederne November—Januar 7 Timer daglig, i Februar 8 Timer, i Marts og Oktober $9\frac{1}{2}$ Time og i Halvaaret fra den 1. April til den 30. September 10 Timer.

Betaling for Overarbejdstid skulde udgøre for Tjenestemænd i 7.—18. Lønnings-

klasse 1 Kr. pr. Time, for alle andre undtagen Ledvogtere og Signalpassere 70 Øre pr. Time, og for Ledvogtere og Signalpassere $\frac{1}{7}$ af Daglønnen pr. Time.

I Kommissionens Betænkning havde man som Hovedregel ved Fastsættelsen af Tjenestetidens Længde taget Hensyn til Arbejdets Art, og med Hensyn til Maksimumsgrænsen for Arbejdet mente man, at det selv ved let Arbejde vilde være ubilligt at kræve mere end gennemsnitlig 12 Timers Tjenestetid i Døgnet, medens man paa den anden Side ved anstrengende Arbejde mente, at Tjenestetiden ikke burde overstige 8 Timer i samme Tidsrum.

Mellem disse Grænser foreslaar altsaa Kommissionen Satserne beregnet med 9—10—11 Timers gennemsnitlig dagligt Arbejde, alt under Hensyn til den særlige Agtpaagivenhed og Anstrengelse, det paa-gældende Arbejde maatte kræve af Tjenestemanden, dog saaledes, at normal Jernbanetjeneste henførtes til 9 Timers Satsen, og ved normal Jernbanetjeneste forstaar man Tjeneste, som uden at kunne kaldes særlig anstrengende dog kræver Tjenestemandens Arbejde og Agtpaagivenhed den længste Del af Tjenestetiden.

Denne Ordning, som Kommissionen her har foreslaaet, blev imidlertid aldrig ført ud i Livet. Ministeriet for offentlige Arbejder sendte Betænkningen til Jernbaneraadet til Udtalelse, og Jernbaneraadets Medlemmer enedes, ganske vist ud fra forskellige Motiveringer, om at henvise Betænkningen til Lønningskommissionens Overvejelse. Organisationerne ønskede imidlertid meget at faa den ny Ordning sat i Kraft. Man svarede Organisationerne, at man vedrørende Spørgsmaalet om Tjenestetidens Regulering og Betaling for Overarbejde for Tiden ikke var i Stand til at træffe nogen Afgørelse, idet disse Spørgsmaal af Ministeriet var henviste til Lønningskommissionens Behandling. Fra Organisationernes Side var man meget utilfreds med saavel, at Reguleringen af Tjenestetiden blev udskudt som med, at Spørgsmaalet var henvist til Lønningskommissionen.

Imidlertid kom vi ind i det urolige Efteraar 1918. Ved den Tid fik Ministeriet under 4de December fra Jernbaneforbundet et Andragende om Indførelse af en gennemsnitlig Arbejdstid paa ikke over 8 Timer daglig. Samtidig modtog Regeringen fra Centralorganisationen for de øvrige Etater, Post-, Telegraf- og Toldetaternes Funktionsnærklasser, fra Dansk Postforbund, fra Toldroersbetjentforeningen af 1904, Dansk