

Medlemmet *Hauch* kan i det væsentlige tiltræde de af D'Hrr. *Jensen*, *Langkjær* m. fl. anførte Bemærkninger imod en Tiltrædelse af Konventionen.

Medlemmet *Philipsen* kan ikke tiltræde ovenstaaende Lovudkast og skal herom bemærke følgende:

Spørgsmaalet om de mindre Industri- og Haandværksvirksomheders Inddragelse under Søndagslovgivningen synes mig af ringe Interesse, negativt eller pøsitivt, naar blot Næringsloven af 1857's § 16 forbliver urørt, og hvis saadan Inddragelse var det eneste nødvendige Vilkaar, for at Danmark kan tiltræde Konventionen qu., synes der mig ikke at være Anledning til at modsætte sig saadant.

Men ganske anderledes stiller det sig, naar Udkastets § 1, 1ste Stykke, tillige inddrager »Transportvirksomheder« under Søndagsbeskyttelsen.

Der findes hverken i Udkast eller Motiver nogen Definition af Begrebet »Transportvirksomheder«, og jeg maa derfor gaa ud fra, at det omfatter enhver Virksomhed, der sigter paa at befordre Personer eller Gods, til Søs, til Lands, eller gennem Luften, mod eller uden Vederlag. Altsaa eksempelvis Damp- og Sejlskibsfart, Jernbane- og Sporvejsdrift, Automobilkørsel, Postbefordring, alt baade vedrørende Personer og Gods. — Om Telegraf- og Telefontjeneste falder ind under Begrebet vover jeg ikke at udtale mig om.

Der savnes ogsaa en Bestemmelse af Udtrykket »Lønarbejdere«, der i Udkastet betegner den beskyttede Personkreds. Det er muligt, om end ikke sikkert, at Stats-tjenestemænd, f. Eks. Statsbanepersonalet ikke omfattes af Begrebet; det er allerede mere tvivlsomt, hvorvidt det samme kunde gælde om kommunale Tjenestemænd, f. Eks. det kørende Sporvejspersonale; men de i rent private Virksomheder beskæftigede kan under ingen Omstændighed udelukkes, altsaa f. Eks. Personalet ved private Sporvejs-selskaber, Privatbaner, Bilruter o. s. v. Men selv om de førstnævnte Tjenestemænd ikke omfattes af Reglen, vilde denne dog medtage en stor Gruppe af Personer, der kun kan opfattes som Lønarbejdere, og hvis Arbejde er en nødvendig Forudsætning, for at Søndagsdriften som foregaa uforstyrret. Dette gælder f. Eks. om Sporvejenes Remise-arbejdere, der til Stadighed maa være til Stede i Remiserne, for at revidere Vognene, c: foretage saadanne Udbedringer af Smaaskavanker ved Vognene, der muliggør disses umiddelbart fortsatte Brug — altsaa helt forskelligt fra det egentlige Værkstedsarbejde —. Det gælder fremdeles om det Ekstramandskab, baade Jernbaner og Sporveje antager, for sammen med det ordinære Personale at bestride den danske Søndags stærkt øgede Trafik.

Hovedreglens strikte Gennemførelse vil derfor praktisk set umuliggøre enhver Transportvirksomhed om Søndagen.

Udkastets §§ 2 og 4 aabner Mulighed for Dispensationer. Politiet kan give Tilladelse til uopsættelige Reparationer (ogsaa staaende Tilladelser?), og Indenrigsministeriet kan efter Samraad med Fagorganisationer og indhentet Erklæring fra Socialraadet tilstede fuldstændige eller delvise Undtagelser fra Hovedreglen, tilsyneladende ganske som ved egentlige industrielle Virksomheder.

Men dette er en ganske ufyldstgørende Ordning. Ved de ovennævnte Persontransportvirksomheder ligger Sagen helt anderledes end i Industrien. Her er det og har i en lang Aarrække været Reglen, at Fyret slukkes under Kedlerne, Maskinerne standses, Portene holdes lukkede i hele Søndagsdøgnet, og der kræves særlige Omstændigheder for at tilstede Undtagelser herfra. Men i Persontransportvirksomheder er Søndags-trafikken den centrale, den særlig intensive. Hvis det ikke er Meningen med et Pennestrøg at revolutionere hele denne Tilstand, men man tværtimod vil bevare den i fuld Udstrækning, vilde man gøre sig skyldig i et utilladeligt Hykleri ved i § 1 at oprette en Hovedregel, som det er § 2's Mening ganske at undergrave.

Med andre Ord: Valget staar imellem, at lade den danske Søndag afløses af den skotske: Intet Jernbanetog, ingen Skibsfart, ingen Sporvejskørsel o. s. v. — eller at modsætte sig en Bestemmelse, der efter sin Ordlyd tenderer i denne Retning.