

ningsforhold, der ellers herske i Landet, navnlig ved Landbrug og Haandværk.

Medens jeg saaledes i det væsentlige kan tiltræde de foreslaaede Lønninger, har jeg dog nogle Anker at rette mod Forslaget. Man lægger saaledes straks Mærke til, at Begyndelseslønnen for de samme Lønningsklasser er meget forskellig efter de Pladser, hvor vedkommende Tjenestemænd ere ansatte. I første Lønningsklasse ere saaledes de, der ere ansatte i København og i Københavns Omegn, satte til en Begyndelsesløn af 1,250 Kr., hvorimod Begyndelseslønnen for dem, der ere ansatte ved Landstationerne, kun er 1,050. Nu siger jeg ikke, at 1,050 Kr. er for lidt, men jeg siger, at denne Forskel mellem København og Landstationerne paa 210 Kr. — det tør jeg dristigt paastaa — er alt for stor. Jeg er fuldstændig klar over, at nogen Forskel maa der være, og det, der bevirker det, er Livsvilkaarene og navnlig Huslejen. Denne er dyrere i København end paa Landet, men man tager meget fejl, hvis man tror, at der er en saa væsentlig Forskel, som man efter Forslaget skulde tro. Livsfornødenhederne ere ikke dyrere i København end ude ved Landstationerne, ikke i nogen Maade. Ja, de Folk i København, der forstaa at gøre deres Indkøb fornuftigt, kunne endog købe dem billigere her end ved adskillige af vore Landstationer. Huslejen er stegen betydeligt ved Landstationerne i de sidste Aar. Der er Landstationer, endog ude mellem Viborg og Randers, hvor der nu betales 5 Kr. pr. Kv.-Alen Byggegrund, saa man kan forstaa, at Huslejen der er fuldt saa dyr som i vore Provinsløbsteder. Jeg kan derfor ikke se andet, end at denne Forskel paa 210 Kr. er meget for stor. Jeg skal henstille til det kommende Udvalg at tage dette Spørgsmaal op og søge at faa Forslaget ændret. I hvilken Retning Ændringen bør gaa, skal jeg ikke udtale mig om, det er noget, jeg ganske vil overlade til Udvalget.

Jeg skal saa gøre opmærksom paa et Forhold vedrørende Lokomotivpersonalet eller de Folk, der køre paa Maskinerne. Det forekommer mig, at Lovforslaget vil gøre disse Folk Uret, vel at mærke i Sammenligning med, hvad der gøres for de andre Tjenestemænd. Lokomotivfyrbøderne ere satte i 4de Lønningsklasse og Lokomotivførerne i 9de. Vi ere vel alle klare over, at ikke nogen Gerning ved Jernbanerne er saa betydningsfuld, anstrengende og ansvarsfuld som netop disse Folks,

og derfor bør de sikkert lønnes rigeligt i Forhold til de andre. Men det vil ikke ske efter Forslaget. Før vi fik den nu gældende Lønningslov, bleve Assistenten, Værkmester og Lokomotivførere lønnede omtrent ens, men i 1903 blev dette Forhold forrykket til Tab og Skade for Lokomotivførerne, og i det foreliggende Lovforslag gøres der ikke noget for at faa denne Uret gjort god igen.

Nu vil man maaske sige: Der kræves en større Uddannelse for at blive Assistent eller Værkmester end for at blive Lokomotivfører. Men et saadant Ræsonnement passer ikke. Tværtimod. Og for at vise dette skal jeg anføre, hvad der kræves for at blive Assistent, for at blive Værkmester og for at blive Lokomotivfører. For at blive Assistent kræves, at vedkommende har Præliminæreksamen, har været Elev, har bestaaet Assistentprøven, og at han er 25 Aar. For at blive Værkmester kræves i Almindelighed kun, at vedkommende skal være udlært i det Fag, hvori han ansættes som Værkmester — Punktum, det er det hele. Men for at blive ansat som Lokomotivfører, fordres, at vedkommende er Maskinarbejder, det vil altsaa sige, at han har udstaaet en Læretid af 5 Aar — og i denne lange Læretid har han saa godt som intet tjent —, dernæst, at han er fri for Militærtjeneste, og at han har arbejdet paa Statsbanernes Værksteder, samt at han har bestaaet Prøven som Fyrbøder. Naar han opfylder disse Betingelser, skulde man tro, at han kunde blive ansat som Lokomotivfyrbøder, men det kan han slet ikke, nej, han kan kun blive ansat som Fyrbøderaspirant med en Løn af 18 Kr. ugentlig. Som Fyrbøderaspirant skal han køre i mindst 3 Maaneder, men i Regelen køre Fyrbøderaspiranterne i 2 Aar, inden de kunne vente Ansættelse som Fyrbødere. Naar de saa have kørt som Fyrbødere i 2 Aar og bestaaet Prøven som Lokomotivfører, kunne de ansættes som Lokomotivførere, men som Regel sker det ikke før efter 10 eller 12 Aars Forløb, ja, man har Eksempler paa, at de have ventet i 16 Aar. Det forekommer mig, at naar vi sammenholde det, der saaledes fordres for at blive Lokomotivfører, med det, der fordres for at blive Værkmester eller for at blive Assistent, falder Sammenligningen afgjort ud til Gunst for Lokomotivførerne. Hvad der fordres af dem, er lige saa meget, ja, endda meget mere, end hvad der fordres af de andre. Jeg mener derfor, at der her er et ret