

maa forhøjes til 45 Øre med Bibeholdelsen af de almindelige Kostpenge, samt at der blev anvist Arbejderne en Autoritet, hvor de kunde faa udbetalt Forskud, naar de bleve udkommanderede til et saadant Arbejde, idet det ofte sker, at de med nogle Timers Varsel maa forlade Værkstedet og tage ud og reparere en Færge. Den 12. Januar 1907, altsaa et halvt Aarstid efter, fik Arbejderne et Afslag paa Anmodningen om Timelønsforhøjelsen, som dog kun var en Løn, der stod i Forhold til, hvad den private Industri betaler. Men angaaende Forskudsudbetaling lovede Direktøren, at den skulde blive gjort til Genstand for nærmere Overvejelse og Undersøgelse. Den 21. Februar i Aar blev der indsendt et fornyet Andragende, bilagt med Beviser for, hvad der betales i den private Industri. Paa dette Andragende have de ej heller erholdt noget Svar. Jeg vil samtidig gøre opmærksom paa, at de Folk, som udsendes til dette Arbejde, staa i Regelen med en Løn af 32 Øre i Timen, og naar de udsendes til den Slags Arbejde, arbejdes der paa Timeløn, medens de, naar de staa paa Værkstedet, arbejde paa Akkord. Det er derfor et ganske beskedent og rimeligt Krav, at denne Løn forhøjes til 45 Øre i Timen. Dertil kommer, at Arbejderne, naar de udsendes til saadant Arbejde, faa et Sæt Tøj slidt op i faa Dage. Det er derfor naturligt og rimeligt, at de faa nogen Erstatning ved en højere Timeløn.

Af Arbejderne paa de københavnske Jernbaneværksteder er der ført Klage til Generaldirektøren over et lille Rum, i hvilket der finder Blystøbning Sted. Dette Rum er saa lille og saa daarligt ventileret, at der har fundet 5 Blyforgiftningstilfælde Sted af temmelig alvorlig Art. Arbejderne ønskede at faa en Elektromotor opstillet til Udsugning af den daarlige Luft og Tilførsel af bedre Luft, men der er endnu ikke sket noget ud over det, at der er blevet indrettet et Spiselokale lige ved Siden af, medens der intet er gjort for at fjerne den sundhedsfarlige Luft, hvor Arbejderne skulle opholde sig 10 Timer daglig. Sammenligner man dette Forhold med Forholdene i den private Industri, skal jeg nævne, at indenfor Københavns Kommune arbejdes der kun 8 Timer ved det samme Arbejde, og der betales fra 70 Øre til 1 Kr. 5 Øre pr. Time, medens Statsbanerne kun betale 32—34—36 Øre i Timen. Disse Forhold og mange andre Forhold trænge til Forbedring, hvorfor jeg meget indtrængende vil anmode den højtærede Minister for offentlige Arbejder om at lade disse

Ting undersøge og, om nødvendigt, udstede en ny Ordre, der hjemler Arbejderne den Forhandlingsret og Paataaleret, som en Gang er os given, og tillige betyde den højtærede Generaldirektør, at han maa respektere den Slags Ordre.

Min Slutningsbemærkning til den højtærede Minister skal være, at jeg fremdeles ikke forstaar den afvisende Stilling, Ministeren indtager overfor Fordringen om at lade Statsbaneværkstederne udføre ikke blot Reparationsarbejde, men tillige nyt Arbejde. Hvorfor kan man f. Eks. ikke her i København, hvor der skal bygges ny Værksteder, indrette dem til ogsaa at bygge ny Lokomotiver? Det er dog ganske mærkværdigt at tænke sig, at man lader Millioner rulle ud af Landet Aar efter Aar i Stedet for at lade Pengene blive i Landet og lade Landets egne Arbejdere udføre dette Arbejde. Det er dog unaturligt, at Landets egne Arbejdere gaa arbejdsløse, medens man lader disse Arbejder gaa ud af Landet. Hvis dette Arbejde blev her i Landet, vilde 5—600 Arbejdere kunne beskæftiges derved og leve deraf.

Det er bekendt, at vi herhjemme staa højt paa Maskinteknikkens Omraade, og at danske Smede- og Maskinarbejdere — og det er jo dem, der væsentligt skulle udføre dette Arbejde — ere meget efterspurgt i Udlandet. Hvad kan da Grunden være til, at man lader denne Virksomhed gaa ud af Landet? Jeg kan ikke tro, at den højtærede Minister er imod at lade de ny Værksteder indrette paa ogsaa at lave ny Lokomotiver. Nej, det maa være Generaldirektøren og Maskindirektøren, der ere imod det. Men hvad kan saa de Herrers Grund være dertil? Ere de bange for ikke selv at kunne lede en saadan Virksomhed? Arbejderne indenfor Jernindustrien kunne paa tage sig Arbejdet hvad Dag som helst. Konstruktørerne og Tegnerne er der heller ikke noget i Vejen med, idet der med enhver Lokomotivbestilling, som gaar til Udlandet, følger Tegninger, endog Detailtegninger. Altsaa ogsaa fra den Side kan Arbejdet udføres. Naar de ny Værksteder bygges, forstaar jeg derfor ikke, hvorfor de ikke kunne bygges saa meget større, at man der kan udføre ogsaa disse Arbejder. Bekostningerne ved at bygge Værkstederne saa meget større kunne dog ikke være afgørende. Forskellen mellem Udgifterne til et Reparationsværksted og et Værksted, hvor der tillige kan bygges ny Lokomotiver, vil sikkert ikke blive saa stor.

Skønt jeg ikke tror paa de store Sum-