

traadte, som mange Kommuner gøre, at de nemlig ydede Arbejderne den Løn pr. Time, som er fastsat paa Stedet. Man vilde derved ogsaa forskaane Statsbanerne og dermed Statskassen for store Tab, thi blot en enkelt eller nogle faa Timers eller en Dags Standsning af Banerne betyder uhyre store Tab, langt større end de Beløb, der medgaa til Snekastningen. Men de Herrer ville jo ikke gaa med dertil. De ere saa bange, saa bange fra deres Side for at fastsætte Bestemmelser som denne.

Den ærede Ordfører vilde gøre gældende, at det ikke var rigtigt, hvad jeg har sagt, at naar Arbejdslønnen var højest ved Esbjerg, var det Fagforeningernes Fortjeneste. Det kan man dog sige med Rette. Den ærede Ordfører oplyser vel, at i 1872 var Forholdet dette, at Arbejdslønnen i Sydvestjylland var højere end andetsteds. Men deraf følger jo ikke, at hvis Fagforeningsbevægelsen ikke var kommen, havde Vestjylland ogsaa staaet højest med Hensyn til Timebetalingen. Og det er en ubestridelig Kendsgerning, at de esbjergsske Arbejdere ere bedre organiserede end Arbejderne paa de fleste andre Steder, og det er ligeledes en Kendsgerning, der kan godtgøres med gode og paalidelige Tal, at Fagforeningsbevægelsen har højnet Arbejdslønnen her i Landet.

Jeg maa fremdeles fastholde min Modstand mod Bevillingen til Indlæggelse af elektrisk Belysning paa Fredensborg Slot, og jeg er ikke bleven overbevist af de Udtalelser, der ere fremkomne fra den ærede Minister og den ærede Ordfører. Det forekommer mig, at det er urimeligt at indlægge elektrisk Belysning i dette Slot, naar der først skal anskaffes et særligt Elektricitetsværk med to Kraftmaskiner paa 35 Hestes Kraft og et Akkumulatorbatteri paa 35 Hestes Kraft, som endda skal kunne sættes op til 70 Hestes Kraft. Det vil blive et overordentlig kostbart Anlæg blot for at faa Slottet oplyst ved Elektricitet. Jeg synes heller ikke, denne Sag har et saa forfærdeligt Hastværk. Da de Forhandlinger, som ere i Gang, rimeligvis ville føre til, at der vil blive et fælles kommunalt Værk i Nordsjælland, var det naturligt, at man afventede disse Forhandlingers Forløb og saa, om man ikke kunde faa Elektricitet fra dette Værk. Det vilde blive betydelig billigere end det, der her forlanges, og det vil ogsaa blive billigere i Fremtiden. Skal Fredensborg Slot have et særligt Elektricitetsværk, kræver det særlige Driftsud-

gifter, som man undgaar, naar man faar Belysningen fra det store Fællesværk. Med Hensyn til den fremtidige Drift af dette Elektricitetsværk vilde jeg gerne spørge den højtærede Minister: Hvem skal betale de Udgifter, der medgaa dertil? Skulle de paalægges Staten, eller skal Civillisten bære dem?

Med Hensyn til Lokomotivers Bygning her i Landet ydes der jo ikke alene Modstand fra den højtærede Ministers, men ogsaa fra Flertallets Side. Der har jo tidligere her i Landet været en Industri, der beskæftigede sig med Bygning af Lokomotiver, idet 3 private Fabrikker have beskæftiget sig dermed og have leveret ikke saa ganske faa Arbejder i den Retning. Det har vist sig, at de Lokomotiver, der ere blevne leverede fra de danske Fabrikker, høre til de bedste Lokomotiver, vi have her i Danmark. Jeg skal som Eksempler nævne Lokomotiverne Nr. 236 og 237, byggede hos Burmeister & Wain i 1872. Disse to Lokomotiver løb endnu i Fjor paa de danske Baner, om de gøre det i Aar, ved jeg ikke, og de regnes for de to bedste Maskiner, Statsbanerne nogen Sinde have ejet. Det gode Lov faa de danske Maskiner alle Vegne. Taler man f. Eks. med Folk, der ere ansatte paa Reparationsværkstederne, sige de: De danske Maskiner se vi kun overmaade lidt til, de gaa ude paa Banerne og passe deres Arbejde, de gøre deres Tjeneste. Derimod ere de fremmede Lokomotiver, Italienerne og Tyskere, hyppige Gæster her paa Reparationsværkstederne, dem kende vi meget bedre.

Den Industri, som var begyndt at vokse frem herhjemme, kunde sikkert have bestaaet den Dag i Dag, hvis man havde vist den Interesse fra Statsbaneledelsens Side. Man maa derimod love Privatbanerne her i Danmark, de søgte at støtte denne Industri. Der foreligger Vidnesbyrd om en Række private Baner, der have anskaffet Lokomotiver fra danske Fabrikker. Jeg skal saaledes nævne, at Fabrikken „Vulcan“ har leveret følgende Lokomotiver til danske Baner: Til Odense—Kertemindebanen 3, til Aalborg—Hadsundbanen 2, til Æbeltoft—Trustrupbanen 3, til Varde—Nebelbanen 3, til Holbæk—Nykøbingbanen 2 og til Høng—Tølløsebanen 2. Det er i alt 15 Maskiner, som ere leverede fra den ene Fabrik til private Baner. Nu vide vi alle, at vore Privatbaner sidde ikke særlig godt i det. De kunne ikke rutte med Pengene, men ere nødte til at være økonomiske i deres Anskaffelser. Man kan