

det tredje Aar med 16 Øre, det fjerde Aar med 12 Øre og det femte Aar med 8 Øre pr. kg, ligesom man vedtog Bestemmelser med Hensyn til, at Fabrikkerne kunde være sikre paa i et Tidsrum af indtil 15 Aar, at Arbejdet ikke skulde gaa fra dem. Det kan nok siges at være en Beskyttelse, og jeg tilføjer, at det ikke er med nogen Begejstring, at Hr. J. A. Hansen og jeg gik med dertil. Men der var ingen anden Udvej at gaa. De Herrer Repræsentanter for Arbejdsgiverne kunde ikke strække sig videre, og vi maatte den Vej ud. Vi kunde ikke vedblivende forsvare at lade disse Penge rulle ud af Landet uden at have forsøgt, om der virkelig ikke kunde oparbejdes en Industri af den Art her i Landet, hvad jeg aldeles ikke tvivler paa. Jeg har heller ikke Tro paa, at denne Begunstigelse vil være relativ; jeg har den Tro, at det Arbejde, der her vil blive udført, vil være noget bedre end det, der mangen Gang udføres i Udlandet, ogsaa af den Grund, at der her vil kunne udøves en langt bedre, langt større og mere effektiv Kontrol end den, der kan føres ved Lokomotivbygning i Udlandet.

Det er jo saadan og har været det i mange Aar, at de Lokomotiver, der komme hertil fra Milano eller andre Steder i forskellige Lande, hvor Lokomotiver bygges, har der været et og andet at rette ved, hvilket gaar paa Konto Eftermontage. Det kan nemlig ikke betale sig at sende Lokomotiver eller større Dele af disse til Udlandet for at faa dem forandrede, derfor vilde det være ganske naturligt, at de Fabrikker, som ere her paa Pladsen, faa Lov at levere dem i fuldt færdig Tilstand. Jeg tror derfor, at hvis vi oparbejdede denne Industri, ville vi faa de færreste Reparationer derved. Det har vist sig ved Lokomotiver, som ere byggede indenfor Landets Grænser, at de have været langt stærkere og krævet langt mindre Reparation end de, der komme fra fremmede Lande. Jeg tror derfor, at den Beskyttelse, der tales om her, ikke kan opgøres i Kroner og Øre, men nærmere vil virke indirekte eller rent problematisk, naar man for disse Penge faar bedre Arbejde.

Jeg skal blot nævne et Par Eksempler hentede fra Skibsbygningens Omraade. For 8—9 Aar siden fik Det forenede Dampskibsselskab bygget et Dampskib, „Oscar II“, i England. Kort efter, at Selskabet havde modtaget dette, sank Dækkene. Udbedringen heraf voldte Selskabet flere Tusind Kroners Udgift. Paa lignende Maade kan jeg nævne et Par andre Skibe, „Kentucky“

og „Arkansas“, som Selskabet ligeledes har faaet bygget i England. Disse to Skibe havde foruden en Del Smaafejl ogsaa den store Fejl, at Dampmaskinen dinglede paa Tankdækket. Disse Reparationer kostede ligeledes Selskabet mange Tusinde Kroner. Og saaledes kan jeg med Hensyn til Lokomotivbygningen ogsaa nævne Eksempler, hvor de danske Statsbaner have maattet bekoste Udbedring af Lokomotiver, som ere komne hertil. Jeg tror derfor, at man ikke skal regne med disse tørre Tal, som det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) regnede med, og jeg tror, man ikke kan opgøre Tabskontoen og Gevinstkontoen paa denne Maade.

Det næste Spørgsmaal, jeg vil omtale, og som henhører under den samme højtærede Minister, er Forhandlingsretten indenfor de danske Statsbaner, saavel for Funktionærerne som for Arbejderne. Dette Forhold er fuldstændig russisk og maa ses under den Synsvinkel, at Generaldirektør Amt alene ved, hvad der tjener til hans undergivnes Bedste. Han sidder i sin Stormægtighed paa sit ophøjede Sæde og taaler ikke nogen Organisations Indblanding. Der eksisterer for Øjeblikket ingen Forhandlingsret. Den Smule, vi have haft paa Papiret, respekterer Generaldirektøren ikke og overholder det ikke. Dansk Jernbaneforbund har saaledes fuldstændig opgivet at forhandle med Generaldirektøren, da han ikke ønskede at forhandle med de Mænd, som disse Tusinder af Jernbanefunktionærer, Tjenestemænd valgte til at forhandle paa deres Vegne.

Generaldirektør Amt taaler som sagt ingen som helst Indblanding hverken med Hensyn til Lønnen eller med Hensyn til Arbejdsvilkaarene, ja, det er vistnok endog meget lidt, han raadfører sig med sine Direktører. Jeg ved saaledes, at naar det enkelte Gange er lykkedes at komme til en Forhandling med Generaldirektøren vedrørende Arbejdernes Lønning og Arbejdsvilkaar paa Statsbaneværkstederne, har Generaldirektøren, siddende paa 2den Sal, ikke en Gang tilkaldt Maskindirektøren, der sidder oppe paa 3die Sal i samme Bygning, for at tale om de Forhold, hvorom der blev forhandlet. Medens Generaldirektøren selvfølgelig ikke er kendt med og ikke kan være kendt med disse Forhold, er Maskindirektøren, som har levet et helt Liv i Statsbanernes Tjeneste, kendt med hver enkelt Ting, specielt med Maskinafdelingen, som sorterer under ham, saa han vilde bedre kunne ordne disse Forhold og afgøre dem