

rettede til Bygning af Lokomotiver. Hr. Høgsbro modsatte sig det den Gang saavel som Generaldirektionen for De danske Statsbaner, og i særlig Grad mødte det Modstand hos Maskindirektør Busse, som hele Tiden har været imod, at man byggede Lokomotiver paa Statsbaneværkstederne. Nu er der gaaet 3 Aar, og Modstanden er brudt, idet Statsbaneautoriteterne indrømme, at der kan bygges Lokomotiver paa Værkstederne, uden at disse behøve at udvides og uden den store Bekostning paa flere Millioner Kroner, som der den Gang var Tale om. Man er nu kommen saa vidt, at alle de ledende Mænd paa Statsbaneværkstederne ere enige om, at der kan bygges Lokomotiver derude, og ogsaa Arbejderne have forlængst indset det, og det er derfor unødvendigt at strides længere derom. Man er enig om, at hvilken Dag en saadan Ordre kommer, kan dette Arbejde paabegyndes.

At man er kommen saa vidt, betragter jeg som et Fremskridt, men der er en Ting, der skræmmer. Den er omtalt af den ærede Ordfører i Dag. Det er den store Forskel paa den sidste Licitationspris og den kalkulatoriske Pris, som er fremsendt fra Statsbanerne. Forskellen er ikke saa lille, men ser man nøjere til, vil man opdage, at det er en unaturlig stor Forskel. Den er større end selve Arbejds lønnen, d. v. s., at hvis Arbejderne arbejdede gratis i den Tid, de arbejdede paa disse 2 Lokomotiver, vilde det ikke være tilstrækkeligt til at fjerne denne Forskel. Det lyder derfor unaturligt og utroligt, at Forskellen skulde blive saa stor, altsaa, at Prisen skulde blive henholdsvis 39,900 + 6,000 og 70,000. Skønt jeg ikke kan bevise det, er jeg overbevist om, at det Tal, man er kommen til, er meget for højt, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det er for at give Forslaget Gift, man er kommen saa højt op med denne kalkulatoriske Sum. Dette Standpunkt kan naturligvis forsvares. Det kan naturligvis forsvares at regne lidt rigeligt for at være paa den sikre Side, men samtidig er det en Beregning, som vil give Forslaget Gift. Jeg kan altsaa ikke med min bedste Villie se, at denne Beregning kan være rigtig. Kunne Lokomotiverne ikke bygges paa Statsbaneværkstederne uden denne store Bekostning, kunne de ikke bygges noget Sted indenfor den private Industri. Paa Statsbaneværkstederne har man alle de Specialmaskiner, der kræves, man behøver ikke at bekoste en eneste. Man har Løbekraner og Løbegrave, saa at man kan arbejde saavel under som over et Lokomotiv,

medens det for den private Industri vil være nødvendigt at lave Værkstederne om, hvis man skulde bygge Lokomotiver. Jeg tror derfor, at Generaldirektionen har regnet lidt rigeligt som en sidste Udvej til at undgaa at gøre Forsøget med at bygge Lokomotiver.

Da jeg for 3 Aar siden talte om denne Sag, udtalte jeg, at jeg helst ønskede Statsdrift i saa Henseende, idet det efter min Overbevisning vilde være det bedste, men der har været saa mange Forhindringer og saa mange skjulte Grunde, som jeg ikke har kunnet se, men som desværre have lagt sig hindrende i Vejen derfor. Jeg vil derfor anbefale at støtte Forslaget, som er fremsendt af den højtærede Trafikminister, saaledes at vi kunne paabegynde dette Arbejde. Som Forholdet for Tiden er ude paa Statsbaneværkstedet, er det ganske unaturligt ikke at gøre det. I denne Vinter, som nu vel til Dels er forbi, har det været saa sløjt med Arbejdet derude som ingen Sinde før. Enten ere Værkstederne for store, eller maaske har Reparationsarbejdet været noget mindre, i alt Fald have mange af Arbejderne, som have været beskæftigede derude, maattet arbejde paa Dagløn i Stedet for paa Akkord. Medens man for 3 Aar siden talte om en større Udvidelse, er der nu rigelig Plads, ikke alene til de 800 Arbejdere, som ere derude, men til 200 udover dette Antal. Det er altsaa ikke Mangel paa Plads, som skulde afholde os fra at paabegynde dette Arbejde. Det er kun en lille Del af det Antal Lokomotiver, der aarlig bruges, man her vil gøre Forsøget med. Jeg er ikke bange for at sige til det ærede Medlem for Københavns 1ste Valgkreds (Wulff), at naar vi om et Aar eller to komme tilbage til, at Lokomotivbyggeriet skal overgaa til den private Industri, ville Socialdemokraterne yde deres Støtte dertil, hvis man altsaa ikke kan bygge det Antal Lokomotiver, som er nødvendigt for Staten, hvilket kan være rimeligt efter de Forhold, som ere til Stede i Øjeblikket.

Naar man ser hen til, hvad der fremgaar af denne Betænkning, der er afgiven af det Udvalg, der har været nedsat, at man derved kunde beskæftige 8—900 Arbejdere hele Aaret, er det en meningsløs og uforsvarlig Administration vedblivende at lade disse Penge rulle til Udlandet. I Øjeblikket gaar der omtrent 1,300 Smede- og Maskinarbejdere arbejdsløse, og den daglige Understøttelse til disse gennem Arbejdsløshedskasserne, saavel Statens som de kommunale og Fagforeningernes Kas-