

efter. Jeg kan ikke sige, hvor meget Statsbanerne vilde være komne til at betale mere, hvis den ikke havde eksisteret, men aldeles sikkert og givet er det, at de vilde være komne til at betale langt mere for deres Materiel, end Tilfældet har været. „Scandia“ har tidligere udstrakt sin Virksomhed ogsaa udenfor Landets Grænser. Den har konkurreret i Tyskland, men det var en Konkurrence, som faldt de tyske Fabrikker meget besværlig, og nu har man faaet det indrettet saa viseligt nede i Tyskland, at det er umuligt for Udlandets Fabrikker at levere Materiel til de tyske Baner. Det samme er vistnok Tilfældet i Norge og Sverige, ja vistnok saa godt som i alle Lande, at man ikke tillader Udlandets Fabrikker at komme ind paa dette Omraade, men bestemt kræver, at det skal være forbeholdt Landets egen Industri at levere det Materiel, Banerne bruge.

Jeg skal derefter vende mig til nogle af den ærede Ordførers (P. Th. Nielsen) Bemærkninger. Han mente, der var en mærkelig Uoverensstemmelse mellem min Stilling overfor Lokomotivspørgsmaalet i Fjor og tidligere, idet jeg i Rigsdagssamlingen 1906—07 havde udtalt mig aldeles bestemt imod, at der skulde ydes en ekstra Beskyttelse til Lokomotivindustrien herhjemme. Det gjorde jeg af den ganske simple Grund, at jeg mente, en saadan Beskyttelse slet ikke var nødvendig, thi der forelaa bestemte Kendsgerninger, som talte for, at den danske Lokomotivindustri kunde klare sig uden Beskyttelse, og navnlig kunde der henvises til, at „Vulcan“ og Smith, Mygind & Hüttemeier havde leveret en Række Lokomotiver til Privatbaner. Det var maaske kun til enkelte, jeg kan ikke huske min Tale fra den Tid nøjagtigt, men jeg tager neppe meget fejl, naar jeg siger, at der den Gang paa de danske Privatbaner løb 16—18 Lokomotiver, der vare byggede paa danske Værksteder. Og jeg føler mig overbevist om, at de danske Privatbaner paa ingen Maade vilde begunstige de danske Værksteder, hvis de fra Udlandet kunde faa det samme Materiel til en billigere Pris. Man kan ogsaa gøre en mærkelig Jagttagelse, naar man gennemgaar Licitationsstilbudene paa Lokomotiver for en længere Aarrække. Man kan f. Eks. begynde i Slutningen af 90erne og sammenligne de fra Udlandet indkomne Licitationsstilbud fra Aar til Aar. Man vil da se, hvorledes disse Tilbudspriser fra Udlandet falde mere og mere, men kun paa bestemte Typer, nemlig paa

de Typer, hvor danske Værksteder konkurrere med de udenlandske Fabrikker. Det var selvfølgelig en stor Fordel for Statsbanerne, at Prisen saaledes blev budt ned, og vi se, at disse danske Fabrikker herigennem indirekte have gaaet Statsbanerne. Men desværre viste man den Gang fra Statsbanernes Ledelse en meget ringe Opmærksomhed overfor den indenlandske ny opdukkende Industri. Derfor maatte „Vulcan“ i Maribo ophøre — jeg ved ikke, om Aktieselskabet gik fallit, jeg tror for øvrigt, at det gik ind i „Scandia“ i Randers —, og Smith, Mygind & Hüttemeier maatte ogsaa opgive Konkurrencen, saa at Udlandet igen blev ene paa Markedet. Og saa viser der sig, naar man sammenligner Licitationspriserne for en længere Aarrække, det mærkelige, at netop Aaret efter, at den indenlandske Konkurrence er slaaet ned, er der en voldsom Stigning paa de samme Typer, en Stigning saa høj, at den aldeles ikke kan være begrundet i Stigning paa Arbejdsløn, Materialpriser og lignende, men absolut er begrundet i, at den indenlandske Konkurrence var slaaet ned; den behøvede man ikke længere at regne med.

Nu siger den ærede Ordfører (P. Th. Nielsen), at jeg i Fjor her i Salen ivrigt foreslog at overlade Bygningen af 6 Rangerlokomotiver til Firmaet Frich's Efterfølger i Aarhus, endskønt det havde forlangt noget mere, vistnok 5,000—6,000 Kr. mere pr. Lokomotiv, end de laveste Tilbud fra Udlandet lød paa. Men den Licitation, der blev afholdt i Fjor over Lokomotiver, viser, naar man vil se paa hele Licitationen, at Frich's Efterfølger i Aarhus har klarer sig udmærket godt i denne Licitation, at det er et smukt og hæderligt Tilbud, dette nye Firma gør for at komme til at levere Lokomotiver til Statsbanerne. Hvis man nemlig vil tage Gennemsnitsprisen af samtlige Tilbud, viser Frich's Efterfølgers Pris sig at være lavere end denne, og for øvrigt vilde Frich's Efterfølger være gaaet yderligere 1,000 Kr. ned i deres Pris, hvis de havde maattet faa Lokomotivbestillingen. Men det maatte de ikke. Der kom et Par udenlandske Firmaer, som vist aldrig tidligere havde leveret til nogen Statsbane, heller ikke til de danske Statsbaner, men som havde sat sig i Hovedet, at nu vilde de være Leverandører til Statsbanerne, nu vilde de have det at prale med, at de vare Leverandører til de danske Statsbaner, og saaledes gik de ned til Priser, der vare langt, langt under alt andet, der kom frem, saa man