

Jeg vil dog gøre et Par Bemærkninger. Jeg vil spørge den højtærede Minister, hvor længe Regeringen og Regeringspartiet ville blive ved at stritte imod, at dansk Arbejde udføres af danske Arbejdere. Der vil dog neppe gaa længere end 1 Aar, idet Regeringspartiet ved næste Valg ikke vil komme ind med Halvdelen af Tingets Medlemmer, og saa ville rimeligvis den Slags Ting høre op. Ingen er i Tvivl om, at Lokomotiverne kunne bygges herhjemme, og heller ikke er nogen i Tvivl om, at de Arbejdere, som i disse Tider gaa arbejdsløse, hellere ville have Arbejde end Almisse. Det ser noget unaturligt ud, at Smede og Maskinarbejdere, for at komme til at bygge danske Lokomotiver, skulle rejse til Svejts, Belgien og Italien. De danske Smede- og Maskinarbejdere staa i meget høj Kurs i Udlandet og kunne let faa Arbejde der, men saa meget mere unaturligt er det, at de ikke herhjemme kunne blive beskæftigede med Lokomotivbygning.

Det naturligeste vilde være, at de danske Statsbaner selv byggede deres Lokomotiver paa de velindrettede Værksteder, de nu have, f. Eks. her i København ude ved Kålvebodstrand. Paa disse Værksteder findes alle de nødvendige Forarbejdningsmaskiner. Det vil ikke være nødvendigt at købe for 10 Øre Værktøj for at kunne bygge nye Lokomotiver paa Centralværkstederne i København. Man har Udboringsmaskiner, hvor de største Cylindre kunne udbores. Man har Hjuldreje-, Fræse-, Høvle- og Stikkemaskiner o. s. v. Man har kort sagt alle de Specialbænke, som ere nødvendige til Bygning af Lokomotiver, og vil altsaa ikke have Udgift til en eneste Forarbejdningsmaskine. Der er endvidere Plads nok til at udvide Værkstederne, hvis dette var nødvendigt. Arealet er, hvis jeg husker rigtigt, 29 Tdr. Land. Deraf ere kun de 5½ bebyggede. For at bygge de 3 Lokomotiver, her er Tale om, behøves ingen som helst Udvidelse. Skulde man derimod skride til at bygge alle Lokomotiver, vilde det temmelig sikkert være nødvendigt at udvide Værkstederne, at bygge Lokomotiv-reparationsværkstederne noget længere, thi det er tillige Monteringsværksteder for Lokomotiver. Det er rigtigt, hvad det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds udtalte, at til at bygge Lokomotiver kræves der ikke megen Plads, thi naar man har Sporplads inde i Lokomotiv-reparationsværkstederne, er det væsentligste og vigtigste til Stede, da alle de enkelte Dele, hvoraf Maskinen bestaar, ere spredte omkring i de andre Værksteder.

At Staten selv bygger sine Lokomotiver, turde være lige saa naturligt, som at den selv laver sine Geværer, sine Torpedoer, har sin egen Klædefabrik o. s. v. Men naar Ministeren og Statsbanernes øverste Ledelse ere imod dette, vil jeg gerne gaa med til det næstbedste, nemlig at Lokomotiverne bygges paa Værksteder indenfor den private Industri. Derved vil man kunne skaffe en hel Del arbejdsløse Arbejde, Pengene ville blive her i Landet til Arbejdsløn, og Stat og Kommune ville spare en Del Penge i Bidrag til Arbejds-løshedskasser. Alt dette taler naturligt for at lade Lokomotiverne bygge herhjemme. Men dernæst opnaar man ogsaa at faa langt bedre Arbejde, idet der herhjemme kan føres en langt mere effektiv Kontrol, end der kan føres med det udenlandske Fabrikat. Og hvor meget Reparationsarbejde tro de Herrer ikke, der er, som de udenlandske Leverandører egentlig i Henhold til deres Garanti skulde udføre, men som alligevel bliver udført paa Statsbanernes Værksteder? Der er Ting, som der sker Brud paa, men som det ikke kan betale sig at sende til Udlandet for der at faa det repareret eller erstattet, og derfor bliver Reparationen udført herhjemme. Forholdet kan ogsaa være dette, at man ikke kan undvære Lokomotivet i saa lang Tid, som der vil medgaa til at returnere et Stykke og faa et nyt sat ind i Stedet for det gamle. Anderledes naar Lokomotiverne laves af en dansk Fabrikant; han vil faa Lov til at erstatte de Dele, der gaar Brud paa. Og der er naturligvis mange andre Fordele ved at bygge Lokomotiver herhjemme.

Sidste Aar blev der givet et Tilbud fra Firmaet Wied og Vestesen i Aarhus, og det laa endda 2,000 Kr. lavere end den Sum, som Ministeren i Samraad med Statsbanernes Ledelse havde kalkuleret paa sit Budget. Man skulde synes, at det var et hæderligt Tilbud, et Tilbud af en saadan Natur, at man vilde paabegynde Bygning af Lokomotiver herhjemme. Men saa kom der et Reklametilbud fra et belgisk Firma, der aldrig tidligere havde bygget Lokomotiver til den danske Stat, og hvis Kvalifikationer man neppe kendte ret meget til. Dette Tilbud laa endog omtrent 6,000 Kr. lavere end det danske Firmas. Det udenlandske Firma kunde nemlig have nogen Interesse af at ofre saa meget paa Reklamen, thi dette at have bygget Lokomotiver til den danske Stat vilde virke som en god Reklame, medens det for det indenlandske Firma