

er saadanne Undtagelser til Stede, kan man forsærdige Lokomotiver her i Landet. Efter de Oplysninger, jeg har faaet, er det ikke, fordi disse Dele ere de mest vanskelige at lave, men af andre Grunde, at de forskrives fra Jærnværkerne. De mest vanskelige Dele af forsærdige ved Lokomotivet er selve Redlen og Cylindren; af disse er der ikke forsærdiget saa faa her i Landet. Man er begyndt med at forsærdige Redler i 1879—80. Da begyndte man paa Statsbanens Centralværksted i Aarhus at forsærdige Lokomotivledler, og tillige begyndte man at forsærdige Cylindre, og disse Ting, der saaledes ere forsærdigede paa Statsbanernes Værksteder, have, hvad jeg senere skal komme til at omtale, vist sig at være af en meget udmærket Kvalitet. Disse Sager er det, som det skal være vanskeligt at udføre, og naar man som sagt kan udføre dem ordentlig paa vore egne Værksteder, vil man der ogsaa kunne være i Stand til at udføre det andet Arbejde, med Undtagelse af de enkelte Ting, som jeg har tilladt mig at omtale særlig. End videre er der meddelt mig, at der ogsaa paa Statsbanernes Værksteder findes en fuldstændig Samling af Modeller til alle Lokomotivdele, saaledes at man ikke i den Henseende mangler noget. I Almindelighed udføres det Arbejde, som her er Tale om, paa den Maade, at Statens Lokomotiver efterhaanden undergaa en Fornyelse, saaledes at der tilsidst ikke er synderlig andet tilbage af dem end selve Lokomotivernes Fundament. Efterhaanden bliver der lavet nye Redler, nye Cylindre og flere væsentlige Ting paa en Gang, saaledes at man tilsidst har saa godt som et nyt Lokomotiv ud af det gamle, kun med det gamle Fundament. Hele det nye Lokomotiv er saaledes lavet her i Landet. Forholdet er altsaa saaledes, at naar man vil bygge et fuldstændigt nyt Lokomotiv og altsaa ikke bibragter Arbejdet som en Reparation eller Fornyelse af det gamle, som dog i det væsentlige bliver næsten det samme, saa vil man kunne gøre det. Efter hvad der er mig meddelt, skulle fuldstændigt nye Lokomotiver være blevne forsærdigede her, og man vil ogsaa fremdeles være i Stand til at gøre det. Med den Plads og med de Arbejdsmaskiner, man har til Naadighed, forsikres det, at man vil være i Stand til at lave 2—3 nye Lokomotiver om Aaret, og Forholdene ere endvidere saaledes, at der vistnok uden overordentlig Beforsning vil kunne vindes mere Plads, saaledes at Produktionen vil kunne udvides i en ikke ringe Grad. Foruden hvad jeg før tillod mig at henlede Opmærksomheden paa, hvad det maatte spille en Rolle, naar man vilde bedømme Prisbilligheden, bedømme, hvorvidt

det er billigere for Staten at købe i Udlandet, eller om Staten hellere burde forsærdige sine Ting selv, er der ogsaa det Spørgsmaal at tage Hensyn til, hvorvidt de Ting, man faar i Udlandet, muligvis for en billigere Bønge, ere solide, eller om der ikke ved manglende Soliditet muligvis finder en saadan Prisstigning Sted, saa at de i Virkeligheden blive dyrere, end hvad Staten her selv kan lave dem for. I den Henseende er det blevet mig meddelt, at af de Lokomotivledler, som blev forsærdigede i 1879—80, altsaa for temmelig mange Aar siden, ere de første nu først i den senere Tid komne ind til Reparation, og de Reparationer, som de behøve, skulle være Reparationer af en temmelig uordenlig Bestaffenhed. Arbejdet, som er blevet udført, har altsaa vist sig at være i særlig Grad godt og solidt, naar man ikke i en saa lang Arrække har behøvet at bestøffe nogen Reparation. Om de Lokomotiver, som indforskrives fra Tyskland, er det derimod blevet mig meddelt, at det ikke er sjældent, at de efter 1 à 2 Aars Forløb eller der omkring komme ind og trænge til Reparationer, som ikke ere saa ganske ringe. Der blev nævnt et særligt Eksempel, som dog maaske ikke kan skrives paa Usoliditetens Regning, men som maaske har andre Grunde. I Udlandet blev der bestilt nogle Lokomotiver efter en patenteret dansk Model, og da de kom hertil, viste de sig ikke at kunne bruges, med mindre der skete væsentlige Forandringer med dem, og disse Forandringer maatte da foretages paa Statens Værksteder med en Beforsning, som siges at have beløbet sig til ca. 2,000 Kr. for hvert Lokomotiv. De Oplysninger, jeg har faaet, gaa altsaa ud paa det, jeg har sagt. Det kan være muligt, at den højtærede Minister ikke har modtaget saa specificerede Indberetninger om disse Forhold; men jeg antager, at hvis den højtærede Minister vil foretage en Undersøgelse, vil han finde, at Undersøgelsen vil konstatere Rigtigheden af, hvad jeg her har meddelt. Jeg kan altsaa ikke anse det for andet end muligt, at Statsbanernes Værksteder kunne forsærdige de Lokomotiver, der ville være Tale om ved et saadant mindre Baneanlæg, og jeg antager ikke, der behøves en saadan Udvidelse af Værkstederne, at man kan sige, at det vil fordyre det hele i nogen væsentlig Grad. Naar man taler om, hvorvidt det Arbejde, som købes i Udlandet, er billigere end det, der laves her hjemme, spiller det ogsaa en Rolle, hvorvidt de Værksteder, Staten har, ere i Beskæftigelse, eller i en større eller mindre Grad staa ledige. Hvis Staten bestiller sine Ting i Udlandet, og Statens Værksteder her ikke ere fuldt