

er Tilfældet, og jeg tror heller ikke, man kan paa vise, at en saa stærk Stigning paa en enkelt Maskine som fra 38,000 til 45,000 kan hidrøre fra en Stigning i Materialets Pris. Jeg tror, at det i det væsentlige maa hidrøre fra, at man i Udlandet ved, at nu er den danske Konkurrence slaaet ned, nu kan den ikke længere gøre de udenlandske Fabrikker Rangen stridig. De danske Fabrikker have naturligvis ikke kunnet tage Kampen op med de store Fabrikker i Tyskland og i Italien, naar disse slutte sig sammen, og en enkelt Fabrik tager en enkelt Type og sætter Prisen stærkt ned paa den. Sammenligner man de danske Tilbud med dem, der ere komne fra England, vil det ses, at de danske Tilbud ere langt under den engelske Pris. De danske Fabrikker kunne altsaa udmærket godt paa dette Omraade konkurrere med de store Lokomotivfabrikker i England.

Naar de danske Fabrikker saaledes have maattet opgave Kampen, tror jeg, at Statsbanerne have en væsentlig Skyld deri, fordi man ikke har været tilstrækkelig opmærksom paa dette Forhold og ikke tilstrækkelig har støttet de danske Fabrikker med Bestillinger. Derimod er det glædeligt at se, at de private Baner i stærk Grad have støttet de danske Fabrikker. „Vulkan“ har f. Eks. leveret en Række Maskiner til adskillige Privatbaner, den har saaledes leveret til Odense—Kerteminde Banen 3 Lokomotiver, til Aalborg—Hadsund 2, til Æbeltoft—Trustrup 3, til Varde—Nebel 3, til Holbæk—Nykøbing 2 og til Høng—Tølløse 2, men de danske Statsbaner have i det samme Tidsrum kun købt to, siger og skriver, to Lokomotiver hos den samme Fabrik. Man ser saaledes, at Privatbanerne i en ganske anderledes Grad have haft Øjet aabent for at støtte den danske Fabrikation og fundet Regning ved at gøre deres Køb af Maskiner her i Landet. Havde Statsbanerne vist en lignende Bestræbelse, vilde formodentlig disse Fabrikker have bestaaet endnu den Dag i Dag, til Held ikke alene for Statsbanerne, men ogsaa for den danske Industri. Nu, efter at Konkurrencen, som sagt, er slaaet ned, ere Licitationsstillbudene stærkt stigende, fordi man i Udlandet ved, at man overhovedet ikke længere behøver at tage Hensyn til vort Lands Konkurrence. Vi have derfor ønsket at faa nøje undersøgt, om det ikke var muligt, at denne Industri kunde bevares indenfor Landets egne Grænser, og vi have endvidere ment, at Tidspunktet i Øjeblikket var heldigt til en

saadan Undersøgelse, fordi det er besluttet at bygge ny Statsbaneværksteder her i København. Det vilde da være rimeligt, at Spørgsmaalet blev taget op til Undersøgelse, om man ikke skulde bygge disse Værksteder saaledes, at man kunde paatage sig de nødvendige Nybygninger. Endelig have vi ment, at Tidspunktet var heldigt, fordi der sikkert forestaar en stærk Udvidelse af Jernbanenettet, der vil kræve en tilsvarende stærk Udvidelse af det rullende Materiel.

Jeg ved godt, at der er megen Modstand imod denne Sag, særlig fra Statsbaneledelsens Side, at man ikke vil indpaa at bygge vore Lokomotiver i vort eget Land, og dog er det ikke nogen vanskelig industriel Opgave, at bygge Lokomotiver. Vi se f. Eks., at den danske Industri udmærket godt kan bygge Skibsmaskiner, der ere langt større og mere komplicerede og langt kostbarere end Lokomotiver, og det har vist sig, at de danske Fabrikker her udmærket godt kunne paatage sig Konkurrencen med Udlandet. Det Arbejde, som er leveret fra danske Fabrikker, betegnes fra alle Sider som udmærket godt Arbejde. Jeg skal saaledes gøre opmærksom paa, at de to Lokomotiver: Nr. 236 og 237, som endnu den Dag i Dag løbe paa de danske Statsbaner, ere byggede i 1872 hos Burmeister & Wain, og erklæres for at være de bedste Maskiner, de danske Statsbaner nogen Sinde have ejet. Det er ogsaa et Vidnesbyrd om deres Godhed, at de kunne bruges endnu den Dag i Dag efter saa mange Aars Slid.

Jeg har talt med Folk, som have med Udførelsen af Reparationer ved vore Værksteder at gøre, og bedt dem blandt andet erklære sig om de Maskiner, som vare byggede her i Danmark, f. Eks. sige mig, hvordan Arbejdet var ved de to, som vare byggede af „Vulkan“. Disse Folk svarede: „De Maskiner kende vi ikke“. „Ja, hvorfor kende De ikke dem?“ „Nej, dem kende vi ikke, for vi se ikke noget til dem paa Værkstederne, de løbe og passe deres Tjeneste, hvor de skulle, de trænge ikke til Reparation, og som Følge deraf lære vi dem ikke at kende“. Derimod kunne de meget vel udtale om Maskiner af samme Type, der samtidig ere anskaffede andetsteds, at det er Maskiner, de jævnlig lære at kende, fordi de jævnlig komme ind paa Værkstederne for at underkastes Reparationer. Jeg tror, det kan slaas fast som en Sætning, der ikke kan omstødes, at de bedste Maskiner ere de, som ere byggede her i Danmark. Jeg skal saaledes nævne