

**R. Nielsen** (Ringkøbing Amts 5te Valgkreds): Den samme Velville, som den sidste ærede Taler paakaldte hos den højtærede Minister, vil jeg ogsaa paakalde. Under Nr. 12 foreligger der en Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder, hvori det oplyses, hvilke ny Tog der kan ventes til 1. Maj. Blandt disse nævnes under Nr. 2 et fjerde dagligt Tog i hver Retning mellem Hobro og Løgstør og mellem Viborg og Aalestrup. Oplandet der faar alt-saa 4 Gange Tog frem og tilbage. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det er en ren For-glemmelse, at man ikke samtidig har til-føjet: et fjerde Tog mellem Viborg og Herning. Det er naturligvis urimeligt at paa-staa, at der ellers ingen Mening vilde være i de andre fire Tog, men naar man tænker paa, at Viborg—Herning Banen særlig er anlagt med den Opgave at dele Trafikken, hvad der, som et løst Blik paa et Kort over Banelinierne vil vise, kan ske i meget stor Udstrækning, synes det naturligt, at naar man faar fire Tog paa de Linier, der ligge bagved, og som skulle skaffe Viborg—Herning Banen Tilførsel, maa denne ogsaa have fire Tog, saa meget mere som Trafikken der er bleven meget større, end man oprindeligt havde ventet. Jeg skal ikke opholde Tinget længere, jeg skal blot gøre opmærksom paa, at selv om det ikke skyldes en Forglemmelse, at der ikke er Tale om et nyt Tog paa Herning Banen, kan der dog være Grund til at fremhæve, at en saadan Foranstaltning vil være en saa nærliggende Udvikling af det bestaa-ende, at Undladelsen deraf sikkert kun behøver at blive paataalt, for at Sagen skal blive tagen under Overvejelse, saa at Toget forhaabentlig kan komme inden alt for længe, selv om det ikke skulde ske til 1. Maj. Dermed skal jeg henstille denne Sag til den højtærede Ministers velvilligste Overvejelse.

**Samuelson:** Maa jeg først udtale min Tak til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), fordi han har rejst det Spørgsmaal indenfor Finansudvalget og atter her i Salen, om man ikke her i Landet kunde bygge sine egne Lokomotiver. Et af de Spørgsmaal, man i en hel Del Aar har sat et ualmindeligt stort Spørgsmaalstegn efter, er: Hvorfor skal dog alle disse Penge gaa ud af Landet? Hvorfor spekulerer Staten eller den udmærket dygtige Jernindustri ikke paa at bygge disse Lokomotiver? Det vilde dog være en betydelig Fordel for Landet, om man kunde udføre dette Arbejde her,

som efter de Udgifter, Staten i de sidste 10 Aar ifølge det ærede Medlems Oplysning har haft, kunde have beskæftiget ca. 500 Arbejdere. Hvad vilde det ikke betyde indenfor den Industri? Omtrent 6 pCt. af Fagets Udøvere! At Sagen bliver rejst nu, er ganske naturligt ved Behandlingen af en saa omfattende Lov som den store Jernbanelov, hvorved Jernbanenettet skal udvides i det kommende Aar. Thi der vil derved blive Brug for en hel Del Lokomotiver udover de almindelige aarlige Nyanskaffelser. At Staten ikke allerede for-længst har forsøgt sig i denne Retning, er mærkeligt, særlig naar man ser hen til de store, arbejdsløse Perioder, hvor man kunde have benyttet den store Hær, som blev arbejdsløs, til at udføre dette Arbejde i Stedet for at lade Millioner rulle til fremmede Lande og lade Masser af disse Arbejdere gaa og sulte.

Naar dette Spørgsmaal nu er rejst, er en af Grundene, som sagt, at Banenettet skal udvides, men en anden Grund er, at Statsbanernes Værksteder skulle flyttes. Den højtærede Minister og en eventuel Kommission, hvis der bliver nedsat en saadan, kunde da beskæftige sig med den Tanke, om man ikke ogsaa skulde udvide Værkstederne, saa at man foruden at reparere Lokomotiver ogsaa kunde bygge ny. Den højtærede Minister udtalte, at det vilde koste Millioner at indrette Værksteder til at bygge ny Lokomotiver. Maa jeg som Fagmand, som Maskinarbejder paa et Jernbaneværksted, hvor jeg har arbejdet en halv Snes Aar, gøre nogle enkelte Bemærkninger desangaaende, jeg skal ikke trætte det høje Ting længe.

Det var store Tal, den højtærede Minister brugte, naar han talte om Millioner. Det vil sikkert hverken koste Millioner eller en Million eller hundredtusindvis af Kroner. Jeg skal oplyse, at Statsbaneværkstederne i København og Aarhus ere saaledes indrettede, at man ofte, naar en eller anden Jernbaneulykke sker, bygger Lokomotiver lige fra neden af. Saaledes efter Gentoftulykken og efter andre mindre Toguheld. I disse Tilfælde ere Lokomotiverne afklædte fuldstændigt og byggede op paa ny. Det vidner om, at man *kan* bygge dem herhjemme. Jeg skal oplyse om, at selv de store Lokomotiver, som nu bruges, kunne forarbejdes paa vore Statsbaneværksteder, og at man har Drejebænke til at dreje de dertil hørende store Hjul. Jeg skal endvidere oplyse, at vore Værksteder selv dreje og forarbejde Cylindre til de store Lokomotiver, og lige-