

ledes har man en Kedelsmedie i Aarhus, der laver de største Kedler, der findes. Grunden til Værkstedernes Flytning er altsaa ikke den, at der mangler Materiale og Maskiner til at udføre dette Arbejde, men det er begrundet i Værkstedernes daarlige Indretning.

Jeg kan ikke tænke mig, at naar den højtærede Minister omtalte disse Millioner Kr., det vilde koste, at han saa har tænkt paa, at man samtidig med at bygge ny Lokomotiver vilde tage det hele med, at man vilde indrette Staalstøberi f. Eks. til at støbe Hjulene. Jeg kan ikke tænke mig noget saadant, thi det vilde ikke kunne betale sig. Lige saavel herefter som hidtil kunde man købe disse Hjul baade til Vogne og Lokomotiver hos Krupp i Essen, eller om man vil, hos Burmeister & Wain, der fornylig har indrettet et Staalstøberi, og vel vilde være meget villig til støbe disse Hjul. Statsbaneværkstederne faa dem i raa Tilstand og forarbejde dem selv ved de Specialmaskiner, de have i Forvejen. Jeg kan heller ikke tænke mig, at Ministeren havde tænkt paa at indrette et Støberi for at støbe Cylindrene, thi det vil selvfølgelig ikke kunne betale sig for de enkelte Dele. Men ligesom hidtil kan man, hvor der er Tale om at reparere Lokomotiver, faa støbt Cylindre hos Helle-ring, som i mange Aar har beskæftiget sig dermed. De blive saa forarbejdede paa Statsbaneværkstederne, hvor de have Drejemaskiner til at udføre Arbejdet. De Staalaksler, som findes paa Lokomotiverne, lave Statsbaneværkstederne heller ikke. Jeg kan ikke tænke mig, at Ministeren havde tænkt sig at bygge en ny Smedie med Ovn og Presse til at indmure Jernet, medens det bliver varmt, thi det vil jo slet ikke kunne betale sig for at lave en halv Snes Aksler om Aaret. Har den højtærede Minister taget det med, kan jeg godt forstaa, at det vil kræve Millioner. Desuden er Burmeister & Wain særlig indrettet paa at lave disse Aksler. De lave den Dag i Dag Aksler til Lokomotiver, naar et af disse gaar i Stykker, hvad der ofte sker ved de ny Lokomotiver, efter at de kun have kørt nogle faa Gange.

Naar man ser bort fra alle disse store Indretninger, der vilde blive for kostbare, tror jeg, det ellers ikke vilde blive saa vanskeligt og dyrt at indrette sig paa at bygge Lokomotiver samtidig med, at man flytter Værkstederne ned til Kalvebod Strand. Jeg vil derfor henstille til den højtærede Minister, om man ikke med en lille Smule god Villie fra Statsbanernes Side kunde

indrette Værkstederne saaledes, at man kunde bygge de ny Lokomotiver her. De Nyanskaffelser, der skulle til, ville sikkert ikke løbe saa højt op, hvis man samtidig gik til at flytte Værkstederne. Jeg indrømmer, at nogle enkelte Specialmaskiner maa der kræves for at udføre dette Arbejde med at opbygge Lokomotiver fra Bunden af. Det samme gælder med Hensyn til Vognene. Det hænder ogsaa, at disse blive ramponerede og aldeles ødelagte, saa kun Jernskelettet er tilbage. Man kunde lige saa godt bygge Vogne fra ny af, som man kan bygge dem op fra Grunden. Men det har selvfølgelig ikke saa stor Betydning, fordi det er dog et Arbejde, som ikke gaar ud af Landet, men bliver indenfor Landets Grænser, og saa har det ikke saa stor Betydning, om dette Arbejde bliver udført paa Statsbaneværkstederne eller ved den private Industri. Anderledes er det med Lokomotiverne, hvor alle Pengene gaa ud af Landet.

Forholdet er i Øjeblikket dette, at Lokomotiverne blive fuldstændig konstruerede herhjemme fra, at alle Detailtegninger af de enkelte Dele blive sendte til de Firmaer, som konkurrere og levere Lokomotiverne. Der er vel neppe nogen her i Salen eller udenfor, der kunde tænke sig, at den private Jernindustri ikke i Praksis skulde kunne bygge ny Lokomotiver, naar de teoretisk kunne konstruere dem og anvise, hvorledes de skulle indrettes. Ser man hen til, hvad der i den senere Tid er præsteret i Jernindustrien her i Landet, som f. Eks. at bygge Kejserskibet „Standard“, et Stykke Arbejde, som kan staa Maal med et hvilket som helst fremmed Arbejde af denne Art, og ser man hen til, hvorledes vore indenlandske Firmaer konkurrere med Udlandet, maa det indrømmes, den danske Jernindustri ikke staa tilbage for den udenlandske, saa med Hensyn til Fagdygtighed kan der ikke være noget til Hinder for at lade dette Arbejde udføre herhjemme. Der kan heller ikke være noget i Vejen for at indrette Værksteder til at bygge ny Lokomotiver. Hvis f. Eks. en Værkmester her i København i 8 Aar har rejst til Milano, til Esslingen, til Trollhättan osv. som Kontrolør for at kontrollere Bygningen af disse Maskiner, maa han vel nok have set saa meget, at han ved, hvorledes disse Specialmaskiner og Værksteder skulle indrettes for bedst at kunne udnyttes i denne Industri. Jeg kan i det hele ikke se, at der kan være noget til Hinder for, at dette Spørgsmaal bliver taget op, og jeg vil an-