

lem, omtaler han det paa den Maade. Men han har jo ogsaa kun Paastande at sætte derimod, han har intet som helst Bevis for, at dette Tal, som her er mig opgivet, og som jeg har sendt videre til Udvalget, ikke er rigtigt.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Forbedring af den fynske Toggang, som de 2 sidste ærede Talere nu fremdroge paa ny — thi ogsaa derom have vi talt baade ved 1ste og 2den Behandling af Finansloven —, beder jeg de Herrer tro, hvad jeg har sagt, hver Gang vi have talt om den Ting, at det ligger mig i høj Grad paa Sinde at imødekomme Deres Ønske, og jeg har ogsaa siden sidst, vi talte derom, nemlig ved Jernbanelovens Behandling — thi det er ikke blot ved Finanslovens 3 Behandlinger, at vi have talt derom, — ladet undersøge paa ny, hvad det vilde koste at etablere den Morgenforbindelse til København, som de ærede Medlemmer ønske, som jeg af Hjertet vilde sætte Pris paa at kunne skaffe dem, og som sikkert ogsaa, saa snart Forholdene tillade det, vil blive oprettet. Men jeg har da faaet den Oplysning, at en saadan Togforbindelse vilde koste 248,000 Kr. aarlig. Nu vilde de Herrer dog vel indrømme, at det er lovlig meget i én Mundfuld. Den Togforbedring, her foreslaas, kræver over 600,000 Kr. en Gang for alle og en aarlig Udgift af omtrent  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.; saa det er virkelig ingen Smaating at tage en yderligere Bevilling paa omtrent  $\frac{1}{4}$  Mill. Jeg har i alt Fald ikke turdet søge den i dette Øjeblik (*Berntsen*: Man regner ikke paa den Indtægt, der vil komme deraf.) Jeg tror ikke, den vil kunne dække den Udgift.

**K. M. Klausen**: Jeg vil gerne overfor den højtærede Minister sige, at naar jeg har udtalt, at det er anerkendt fra alle Sider, at de Lokomotiver, der ere byggede her i Danmark, ere gode, støtter jeg denne Udtalelse paa, at saaledes er det fremstillet for mig af Folk, som jeg maa gaa ud fra virkelig have Kendskab til denne Sag. Men for øvrigt havde jeg ønsket at faa selvstændige Oplysninger fra Ministeriet om mit Spørgsmaal om de Lokomotiver, der ere anskaffede i de sidste 10 Aars dels fra Udlandet, dels fra danske Værksteder. I den Anledning havde jeg nemlig stillet følgende Spørgsmaal: Den korte Vejlængde samt Fortegnelse over de foretagne Reparationer for hvert enkelt af de under I. omhandlede Lokomotiver. Hvis den ærede Minister havde imødekommet dette Ønske, saa vi havde faaet at vide, hvilke Reparationer

der er anvendt paa de Lokomotiver, der ere købt i Udlandet, og paa dem, der ere byggede i Indlandet, og vi samtidig havde faaet Oplysning om den Vejlængde, som begge Slags Lokomotiver have kørt, vilde vi have haft et Materiale til at bedømme, hvilke Lokomotiver der er de bedste, hvilke der holde bedst og er de billigste i Driften. Men derom have vi ikke faaet den allermindste Oplysning fra den ærede Minister. Han har til Finansudvalget sendt en Reparationsbog, der vedrører Lokomotiv og Tender Nr. 22, det vil altsaa sige en af de allerældste Maskiner, som Statsbanerne have. Det er altsaa aldeles ikke Svar paa det, der er spurgt om, men Svar paa noget helt andet end det, vi have ønsket at faa Oplysning om. Derfor tror jeg ogsaa, at en Kommission i den Henseende vilde kunne gøre udmærket god Nytte, naar den gav sig til at undersøge Vejlængderne og Reparationerne for danske og fremmede Lokomotiver, der vare anskaffede samtidig. Saa vilde vi kunne bedømme, hvorledes den danske Industri klarer sig i Konkurrencen overfor Udlandet. Men saadanne Oplysninger har Ministeren ikke fundet sig foranlediget til at tilstille os. Hvis der blev nedsat en Kommission, vilde den jo forhaabentlig kunne skaffe sig saadanne Oplysninger, og saa kunde man bedømme den Sag.

Ganske vist, nu kan det kun være Paastand, der staar mod Paastand; men jeg har Opgivelser fra Folk, som arbejde paa Statsbaneværkstederne, og de sige til mig: Vi kende ikke de danske Lokomotiver. Hvorfor kende I ikke dem? Nej, for de komme ikke ind paa Reparationsværkstederne, de gaa ude og passe deres Arbejde og trænge ikke til Reparationer. Saa siger jeg, at det er en udmærket anbefaling for de danske Maskiner. Og naar jeg ser det Tal, som den højtærede Minister har opgivet for os,  $2\frac{1}{2}$  à 3 Mill. Kr., for at oprette en Lokomotivfabrik, saa siger jeg, at det er sikkert et overdrevent højt Tal. Ministeren svarer saa, at jeg ikke har noget at støtte mig paa, og at enhver kan paastaa, at det er for højt. Jo, jeg har. Jeg har nævnt, at f. Eks. Fabrikken „Vulkan“, der var indrettet baade til Lokomotiv- og til Vagonfabrik, stod i saadant noget som 600,000 Kr., det er dog langt, langt mindre end  $2\frac{1}{2}$  à 3 Mill. Kr., og naar man har saadanne Oplysninger — og jeg ved bestemt, at det er saaledes —, tvivler jeg ikke om, de Oplysninger, vi faa her fra Jernbaneadministrationens Side, ere meget overdrevne.