

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsettelse af tredje Behandling af Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1909 til 31. Marts 1910.*

**Ministeren for offentlige Arbejder (Jensen-Sønderup):** Foranlediget af den ærede Ordførers Udtalelser skal jeg gøre nogle Bemærkninger om det Spørgsmaal, hvorvidt der er Mulighed for i alt Fald at gøre et Forsøg paa at faa Lokomotivbygningen foretaget her i Landet. Jeg gør til Indledning opmærksom paa, at der tidligere er bygget enkelte, navnlig mindre, Maskiner her i Landet, men det har i de senere Aar ikke været de indenlandske Fabrikker muligt at konkurrere med Udlandet, og vi have derfor i de senere Aar anskaffet Lokomotiverne fra Udlandet. Som ærede Medlemmer ville kunne se, er der for det kommende Finansaar paatænkt en Bevilling til Anskaffelse af 31 Lokomotiver. Hvis man lægger de sidst betalte Kontraktpriser for Anskaffelse af nye Lokomotiver til Grund, vil den samlede Betaling for disse 31 Lokomotiver blive 1,901,600 Kr., idet den største Type, den saaskaldte P-Maskine, sidst kostede 79,900 Kr. at anskaffe, den mellemstore Type, D-Maskinen, 51,000 Kr., og Rangermaskinen, hvoraf der er foreslaaet anskaffet 4 Stkr., 30,000 Kr. Naar de anskaffes fra Udlandet, hvad jeg foreløbig gaar ud fra, vil hertil være at lægge Tolden efter den nye Toldlov, 5 pCt., eller med et rundt Tal 95,000 Kr. Nu er der visse Omkostninger med Hensyn til Tegninger, Kontrolprøver og en lille Smule Komplettering af Maskinerne, som foretages, efter at de ere komne hertil, noget, der i Gennemsnit anslaaes til 4,000 Kr. pr. Maskine eller for de 31 Maskiner 124,000 Kr. Paa den Maade bliver Anskaffessummen for de 31 Maskiner med et rundt Tal 2,120,600 Kr.

Det, der i første Række har Interesse, er selvfølgelig at blive nogenlunde klar over, hvor stor en Del af denne Udgift der kan siges at være egentlig Arbejds løn. Det har jeg da søgt at skaffe mig nogle Oplysninger om under de Forhandlinger, jeg har ført med Direktøren for Maskinafdelingen og for øvrigt ogsaa med et Par Fabrikker, og da navnlig en af de Fabrikker herhjemme, der vilde kunne komme i Betragtning, hvis vi skulde gøre Forsøg paa at bygge Lokomotiver her i Landet. Hvis vi da lægge de Oplysninger til Grund, som det har været muligt at tilvejebringe med Hensyn til udbetalt Arbejds løn for

Lokomotiver, der ere lavede i Tyskland, vil for de 31 Lokomotivers Vedkommende Lønnen til Arbejdere andrage ca. 400,000 Kr. Hertil komme selvfølgelig de Udgifter, der kunne siges ikke at være direkte Arbejds løn, men Udgifter dels til dem, der føre Tilsyn, og dels til det Kontorpersonale, der altid vil være beskæftiget ved saa store Leverancer. Ogsaa det kunde tilnærmelsesvis regnes ud, men da det i denne Forbindelse har mindre Interesse, skal jeg ikke komme dybere ind derpaa. Jeg har blot ment, det havde sin Interesse at se, at for de 31 Lokomotiver vil efter de Arbejdspriser, der ere betalte i Tyskland, selve Arbejds lønnen blive omkring 400,000 Kr.

Hvis man nu paa Grundlag heraf vil undersøge de to Eventualiteter, enten at Staten lavede en Lokomotivfabrik, eller at det paa en eller anden Maade lod sig gøre at faa en eller flere private Fabrikker herhjemme til at paatage sig Fabrikationen af Lokomotiver, vil man indse, at vi have Lov til ikke alene at regne med det Antal Lokomotiver, Staten skal anskaffe i Henhold til de Bevillinger, der ere opførte paa Finansloven, men ogsaa til i vor Beregning at gaa ud fra det Antal Lokomotiver, der kan antages at blive Brug for i den nærmeste Aarrække.

Ogsaa dette har jeg søgt at skaffe mig Oplysninger om. Forholdet er da det, at man for Statsbanernes Vedkommende i hvert Fald for en lang Aarrække vil kunne paaregne, at det vil være nødvendigt at anskaffe ca. 40 Lokomotiver aarligt, dels store Maskiner, dels Rangerlokomotiver. Det er beregnet paa den Maade, at man har taget Anskaffelserne i de sidste Aarringer som Følge af den forøgede Trafik og lagt dem til Grund for Beregningen af, hvad der kan siges at ville være nødvendigt, hvis vi tænke os Trafikstigningen fortsat, som den har udviklet sig de senere Aar.

Med den samme aarlige Stigning i Trafikken vil det være nødvendigt at anskaffe 28 Lokomotiver og Rangermaskiner aarlig for fremdeles at kunne præstere det samme. Men hertil kommer saa, at Maskinerne efterhaanden slides op. Man regner med, at et Lokomotiv vil kunne vare i 30 Aar. Beregnet efter dette vil man til Fornyelse af det stigende Antal Lokomotiver aarlig have Brug for yderligere 12. Paa den Maaade fremkomme de 40 Lokomotiver. Man vil endvidere antagelig kunne paaregne, at der vil blive bygget 4 private Jernbaner om Aaret.