

ser, er over 2,000 Kr. Ved i Stedet for at anvende disse Arbejdere til Bygning af Lokomotiver — dette Arbejde, som vi alle ere enige om kan udføres her i Landet — vilde største Parten blive beskæftiget. Vort Arbejde i Komiteen angaaende Bygningen af Lokomotiver var meget begrænset, idet vi kun maatte udtale os om Lokomotivbygning i den private Industri og ikke maatte undersøge, hvordan Forholdene vilde stille sig ved Bygning paa Statsbanernes Værksteder. Vort Mandat var begrænset ifølge den Skrivelse, vi fik fra den daværende Trafikminister, det ærede Medlem fra Nørresundby (Jensen-Sønderup), og derfor fremkom der intet Forslag i Retning af Statsdrift. Medens vi overvejede dette, kom der mange forskellige Forslag frem om, hvilke Fabrikker der formentlig særlig egnede sig til Bygning af Lokomotiver. Der var Burmeister & Wain og Wied & Vestesen eller Frichs Efterfølger i Aarhus. Af disse havde Frichs Efterfølger i Aarhus den Fordel, at de havde Sporforbindelse, saaledes at de, hvad Dag de vilde, kunde begynde at lave Lokomotiver og føre dem ind paa Statsbanernes Terrain, medens Burmeister & Wain først maatte have Tilladelse af Statsbanerne til at montere Lokomotiverne paa Statsbanernes Værksted, men den Ulempe vilde man naturligvis let kunne komme ud over, saa at dette Firma ogsaa godt kunde bygge Lokomotiverne. Hvorledes Forholdet er for Burmeister & Wains Vedkommende ved jeg ikke, men skønt det har været en umaadelig sløj Tidovre i Aarhus, har Firmaet derovre stadig holdt paa Arbejderne, fordi man havde Udsigt til at faa de 4 af de Lokomotiver, der vare holdte tilbage. Medens vi sad i Komiteen, lovede Maskindirektøren nemlig at holde 8 Lokomotiver tilbage, men en skønne Dag saa man af Bladene, at ogsaa disse vare gaaede til Udlandet, saa at vi nu staa paa bar Bund. Det er en meningsløs Administration, synes jeg, at man ikke har taget noget Hensyn til den Betænkning, som den nedsatte Komité fremkom med. Det var jo ikke saaledes, at Komiteens Forslag skulde sluges raat, at der f. Eks. skulde betales en Overpris pr. Kilogram som foreslaaet. Man kunde ogsaa tænke sig, at der paa de aarlige Finanslove blev stillet et vist Beløb til Raadighed for Ministeren for offentlige Arbejder, som han kunde benytte til at lade bygge Lokomotiver for herhjemme.

Jeg kan i et og alt slutte mig til det

her foreliggende Forslag, ihvorvel jeg hellere havde set, at det havde været 4 eller flere Lokomotiver, man foreslog at bygge, thi man vilde billigere kunne bygge 4 end 2 Lokomotiver. Det drejer sig her om en Masse specielt Arbejde, og jo flere Lokomotiver, jo bedre og billigere vilde man kunne fremstille dem. Det er rigtigt, som det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) udtalte, at hver eneste Del af Lokomotiverne bliver forarbejdet paa Statsbanernes Værksteder. Der er to Ting, som ikke kunne udføres paa Statsbaneværkstederne, den ene er Støbning af Cylindre — dette udføres dog her i Landet — den anden er Fabrikationen af Hjulene, der ere staaletøbte, men de kunne maaske ogsaa nu støbes hos Burmeister & Wain. Der er altsaa ikke nogen som helst Grund til at holde tilbage her, og der kræves ikke den mindste Smule Udvidelse, ikke en eneste ny Maskine for at paabegynde dette Arbejde. Derfor vil jeg meget anbefale ærede Medlemmer at stemme for dette Forslag. Det nytter ikke, at man i Teorien siger, at man vil arbejde for dansk Arbejde. Thi hvem skulde vel gaa i Spidsen for dette Arbejde, om ikke den lovgivende Forsamling gjorde det? Overalt, hvor Arbejdet indenfor de forskellige Administrationer kan udføres her i Landet, er det vor Pligt at benytte dansk Arbejde. Jeg anbefaler derfor, at man vedtager Forslaget. Det vil sikkert virke meget tilfredsstillende, særlig under den store Arbejdsløshedsperiode, vi have, idet mange Mennesker da kunne finde Beskæftigelse.

**Abrahamsen:** Jeg vil blot sige et Par Ord om min Stilling til Ændringsforslag Nr. 142 angaaende Lokomotivbygning paa Statsbanernes Værksteder. Hvor der her er Tale om Statsdrift og Privatdrift, er jeg selvfølgelig ganske enig med det ærede Medlem for Københavns 1ste Valgkreds (Wulff). Jeg ønsker heller ikke, at Virksomheder, der have ligget under den private Drift, skulle lægges ind under Statsdrift. Men naar Talen kommer paa dette stillede Forslag, ser jeg noget anderledes paa det end det ærede Medlem. Jeg holder mig til, at det, der her skal gøres, er et Forsøg, der kun drejer sig om et Aar og om Bygningen af to Lokomotiver. Det er oplyst, at Bygningen af et Lokomotiv i Udlandet er omtrent 25,000 Kr. billigere end den Overslagssum, der foreslaas i Øjeblikket, hvorefter 2 Godslokomotiver skulle koste