

at faa dette Forslag frem, og haaber, at det maa blive vedtaget.

Fra Socialdemokratiets Side er der stillet et Ændringsforslag, hvori der udtales Ænske om at faa nedsat en Kommission vedrørende Privatbanerne. Det er et Ænske, der er kommet stærkt frem fra Funktionærer og Arbejdere, der ere ansatte ved de talrige Privatbaner. For øvrigt skal jeg ikke komme ind paa denne Sag, da jeg ved, at den vil blive udførligt omtalt fra anden Side.

Jeg skal derefter vende mig til Spørgsmaalet om Lokomotivbygning her i Landet. Det er et gammelt Spørgsmaal, der kommer frem Aar for Aar, og det vil blive ved at melde sig indtil den Dag, da det trænger sejrrikt igennem. Det kommer igen, fordi det hviler paa dette sunde Princip: Landets Arbejde for Landets egne Børn. I Aar er der af Ministeriet forlangt til nye Lokomotiver følgende Beløb: 12 svære Itogslokomotiver à 83,000 Kr., tilsammen 996,000 Kr., 5 Godstogslokomotiver à 64,000 Kr., tilsammen 320,000 Kr., 6 Rangerlokomotiver à 32,000 Kr., tilsammen 192,000 Kr., i alt 1,508,000 Kr. Om denne Sag have vi fra Socialdemokratiets Side stillet et Forslag gaaende ud paa i Teksten at indføre en Anmærkning saalydende: „Ministeren bemyndiges til forsøgsvis paa Statsbanernes Værksteder at lade bygge 2 Godslokomotiver og til — hvis efter Ministerens Skøn rimeligt Tilbud fremkommer her fra Landet — at lade 6 Rangerlokomotiver bygge paa indenlandske Værksteder“. Der er i Aar et dansk Firma, der har meldt sig til Konkurrencen. Dette Firma er Frichs Efterfølgere i Aarhus, et ældre, anset Firma, som raader over stor Plads og dygtige Arbejdere, som har sit eget Støberi lige ved Siden af Hammel-Banens Station og sidder inde med alle Betingelser for at kunne udføre dette Arbejde. Det er de 6 Rangerlokomotiver af Typen F, som dette Firma har ønsket at faa i Entreprise, og det har tilbudt at bygge de 6 Rangerlokomotiver for 31,000 Kr. pr. Stk. Der er ogsaa indkommet Tilbud fra en Række udenlandske Firmaer. Det højeste af disse Tilbud er indgivet af et Firma i Manchester, som forlanger 39,420 Kr. eller 8,420 Kr. mere end vort danske Firma i Aarhus. Derefter ere Priserne jævnt faldende, indtil vi komme til de to sidste Tilbud, hvor der kommer et pludseligt Spring langt ned. Det ene er fra et tysk Firma „Hohenzollern“, der vil bygge Maskinerne for 24,500 Kr. pr. Stk. og det andet fra et

Firma i Bryssel, som vil bygge dem for 24,495 Kr. pr. Stk. Det er Firmaer, som aldrig før have leveret Maskiner til den danske Stat, og man faar det Indtryk, at det er unge Firmaer, som nu absolut ville være Leverandører til en Stat, og som have faaet Bemyndigelse af deres Aktieselskabers Bestyrelser til at forsøge at gøre et Tilbud, der er sat saa lavt, at man kan være sikker paa, at ingen kan komme ned derunder. Men nu er Spørgsmaalet, om man skal tage Hensyn til et Tilbud, der er fremkommet paa den Maade. Ellers maa man sige, at Frichs Efterfølgere have klaret sig udmærket godt i denne Konkurrence.

Hvis man tager Gennemsnitsprisen af samtlige de indkomne Tilbud, udgør denne 30,050 Kr., hvortil saa maa lægges Indgangstolden, som er 1,500 Kr., saa at Gennemsnitsprisen for Lokomotiverne fra de udenlandske Firmaer bliver 31,550 Kr., d. v. s. 550 Kr. over den Pris, Frichs Efterfølgere have forlangt. Udskyder man de to højeste Tilbud og de to særlig lave Tilbud, viser det sig, at Gennemsnitsprisen for de øvrige Tilbuds Vedkommende er 29,700 Kr., hvortil ogsaa maa lægges Indgangstolden, 5 pCt. Derved naa vi op til en Sum af 31,200 Kr., d. v. s. 200 Kr. mere, end Frichs Efterfølgere have forlangt. Jeg synes, at naar et Firma her i Landet kan og tør vove at gøre Tilbud som det, jeg her har nævnt, er det hæderligt for den danske Industri, og det er et Tilbud, som fortjener den nøjeste Paaagtning og Støtte fra Lovgivningsmagtens Side. Den ærede Ordfører spurgte, hvad der var Meningen med vort Forslag, naar vi talte om en rimelig Pris. Dertil vil jeg sige, at de Tal, jeg her har nævnt, forekomme mig at være en rimelig Pris, idet et dansk Firma saa udmærket godt kan optage Konkurrencen. Tager man f. Eks. det Tilbud, som er kommet fra et førende Firma paa Lokomotivbygningens Omraade i Tyskland, nemlig I. A. Maffei i München, et meget anset Firma, som mange Gange har været Leverandør til den danske Stat, saa er det 28,500 Kr., hvortil kommer Indgangstold, 1,500 Kr., d. v. s., at det førende Firma paa Lokomotivindustriens Omraade forlanger 30,000 Kr. for Lokomotiver af Typen F. Det er da al Ære værd, at et dansk Firma kan tage Konkurrencen op med et saa stort og vel indarbejdet Firma som dette. Jeg kan derfor ikke give den ærede Ordfører noget bedre Svar, end at naar der indkommer et saadant Licitations-