

saa heldigt Udfald som muligt, vel vidende, at af dette Forsøg kunne mange Ting komme til at afhænge. Det er af den allerstørste Betydning, om dette Arbejde paa 1½ Mill. Kr., som det drejer sig om, kan bevares for vor Industri. Det betyder dog Beskæftigelse for mange Mennesker, som nu ere arbejdsløse, og som vi skulle understøtte ved Arbejdsløshedskasserne o. s. v. Det er, synes jeg, den sletteste Økonomi af Verden, at vi ikke udføre saadanne Arbejder her i Landet. Hvis vi herhjemme skulle klare os ud af den Nedgangsperiode, hvori vi befinde os, er en af Betingelserne, at vi holde ubrødeligt sammen, sætte Ryg mod Ryg, støtte hverandre, men til en saadan Støtte hører netop, at Landets Arbejde bevares for Landets Børn. Jeg vil derfor paa det bedste anbefale dette Forslag, og det forekommer mig højst mærkeligt, at man fra Regeringsflertallets Side er bange for at foretage det Forsøg, her er Tale om. Det kan dog ikke ruinere Staten at bygge to Godsløkomotiver, det kunne vi alle være enige om. Hvorfor maa saa dette Forsøg ikke gøres? Det er, som om de Herrer ere bange for, at det skal falde for godt ud. Det er den naturlige og sunde Vej at gaa. Jeg vil derfor anbefale dette Forslag til den højtærede Minister og bede ham om kun at udbyde tre af disse Godsløkomotiver, som staa nævnte i Anmærkningerne.

Ved Spørgsmaalet om Lokomotivbygning er der en Side af Sagen, som man maa tage med. Man skal ikke alene se paa Prisen, men ogsaa paa Kvaliteten af Lokomotiverne. De Lokomotiver, som hidtil ere byggede her i Danmark, staa langt over alt, hvad vi have købt fra Udlandet. Jeg skal saaledes nævne, at i 1872 købte man fra Burmeister & Wain to Lokomotiver, som nu have gaaet i 38 Aar. Først i Aar skulle de udrangeres. Omkring paa Privatbanerne løbe ikke saa ganske faa Lokomotiver, som ere byggede af „Vulcan“, Smith, Mygind og Hüttemeier. Arbejdere paa Statsbanernes Værksteder have sagt mig, at hver Gang de faa en dansk Maskine ind til Reparation, faa de en udmærket Forretning, fordi den danske Maskine trænger ikke til megen Reparation, og det er en god Akkord for Arbejderne. Men skal en af de fremmede Maskiner repareres, er Arbejdernes Akkordfortjeneste ikke saa god. Bedre Anbefaling synes jeg ikke, den danske Maskine kan faa. Vi have i de senere Aar anskaffet Maskiner af den saakaldte P-Type, Kæmpelokomotiver, som

de kaldes. Vi have 33 af dem, som have kostet omtrent 80,000 Kr. Stykket, altsaa i alt over 2½ Mill. Kr. Men disse Lokomotiver ere sikkert meget daarligt Arbejde. De maa til Reparation hvert Øjeblik. Man klager over, at de ere for spinkelt byggede. Man har endog Eksempel paa, at en Maskine af denne Type er kommen ind med knækket Vange — Vangen er det, som bærer Maskinen, hele Fundamentet inde under Maskinen —, og Vangen skulde ikke gerne knække paa en Tur. Navnlig ved disse Maskiner kunde der ske de største Ulykker, hvis det skete. Jeg vil spørge den højtærede Minister, om det Rygte er sandt, at disse Maskiner skulde ned sættes med to Atmosfærers Tryk og skulde kasseres som Iltogsløkomotiver, fordi de ere ubrugelige dertil, og skulde over til Jylland for at bruges ved blandede Tog derovre. Det er sikkert en meget daarlig Forretning, vi have gjort ved at sætte 2½ Mill. Kr. i disse Maskiner. Jeg skal nævne et Eksempel paa, hvorledes disse P-Maskiner udnyttes. Naar en af dem har været brugt i 20 Timer, staa den ledig i 112 Timer. Nu er det dog et Hovedprincip for al Industri, at de dyre Maskiner skulde udnyttes, skulde ikke have Fridage, ikke have Ferier. Men disse Maskiner taale ikke en stærkere Udnyttelse, de have reglementeret fri hver femte Dag i 36 Timer. Det er ikke saadan som med den højtærede Ministers Remisearbejdere, de have kun fri hver fjortende Dag, og der er nogle af Forsvarsministerens Arbejdere, som aldrig have fri hele Aaret rundt, men møde baade Hellig og Søgn. Men naar disse P-Maskiner have været i Arbejde i 20 Timer, faa de fri 112 Timer derefter. Derfor siger jeg, at man skal ikke alene se paa Lokomotivernes Pris, men ogsaa paa deres Kvalitet. Det viser sig, at den danske Maskine er Udlandets Maskine langt overlegen. Det kan derfor være, at naar man tror at spare et lille Beløb ved Indkøbet, kommer dette Beløb til at medgaa mange Gange ved de senere Reparationer, der skulde foretages.

Den ærede Ordfører omtalte en mærkelig Handel, Statsbanerne have foretaget sig, nemlig ved at købe 4 brugte Lokomotiver fra Slingerup-Banen. Det var nogle gamle Lokomotiver, som denne Bane ikke længere kunde bruge. Saa gjaldt det at blive af med dem, og man var saa heldig at finde en Køber i Statsbanerne, som betalte 48,000 Kr. for de 4 Lokomotiver. Her har man et Eksempel paa, at man ude paa Statsbaneværkstederne meget godt