

de Værksteder, hvor der er mere Arbejde; en saadan fornuftig Foranstaltning synes jeg, man kunde prøve at praktisere. Jeg mener ikke, at den Motivering af Værkstedernes Udvidelse, som staaer i Anmærkningerne til Finansloven, er tilstrækkelig til Ansættelsen af to nye Værkmestre. I Aar som i Fjor mener jeg, at man udmærket godt kan spare disse Penge. Det ser ud til, at Værkstedslæden alligevel kan komme ud af det, selv om Rigsdagen, i god Tro til, at det bliver overholdt, vedtager at stryge disse Bevillinger. Man kommer nemlig ud over det paa den Maade, at man — som man har gjort forrige Aar og næstforrige Aar — konstituerer Værkmestre og forsøger paa den Maade at tvinge Rigsdagen til at give Bevillinger til nye Værkmestre. Jeg vil altsaa henstille til Finansudvalget at vente med at tage Stilling til Forslaget om nye Værkmestre, indtil Jernbaneudvalgets Betænkning foreligger, for at vi kan se, hvilket Resultat det er kommet til.

Endelig skal jeg omtale Spørgsmaalet om Lokomotivbygning herhjemme. Det er et Spørgsmaal, som interesserer mig i meget høj Grad saavel som mange ærede Medlemmer i denne Sal. Paa Finanslovsforslaget findes et Forslag om 5 nye Ranagerlokomotiver til 32,000 Kr. pr. Stk., som man agter at lade bygge herhjemme, efter at man nu har paabegyndt Lokomotivbygningen med de 3 Lokomotiver, der byggedes i Fjor. Det var i sidste Samling, den daværende Trafikminister, Thomas Larsen, lod 3 Lokomotiver bestille hos Aktieselskabet Frich's Eftf. i Aarhus. De nærmer sig nu deres Fuldendelse. De er bestilte under vanskelige Værkstedforhold for Firmaet, idet det er i Færd med at flytte sine Værksteder ud til nye gode, store Lokaler ved Aabyhøj i umiddelbar Nærhed af Aarhus. Disse Værksteder er fuldstændigt indrettede til Lokomotivbygning, med Løbegrave, saaledes at der ogsaa kan arbejdes under Lokomotivet. Der er endvidere Sporforbindelse med Statsbanerne, saaledes at Lokomotiverne, naar de er færdige, kan føres direkte ind paa Statsbanernes Terrain. Jeg vil gerne være med til at støtte dansk Arbejde og kan fuldt ud slutte mig til min Partifælle, det ærede Medlem for

Københavns Amts 2den Valgkreds's (K. M. Klausen) Udtalelse, at Staten bør gaa i Spidsen for Bestræbelserne for, at saa meget Arbejde som muligt bliver herhjemme. Det bør komme dertil, at alle Lokomotiver til de danske Statsbaner bliver bygget paa danske Værksteder. Det er unaturlige Forhold, at danske Smede og Maskinarbejdere, som er meget vel anskrevne i Udlandet, skal rejse til Belgien, Svejts, Italien, Tyskland for at arbejde paa danske Lokomotiver. Det er ligeledes unaturligt, at man af Statskassen bevilger Penge til Arbejdsløshedskasserne og understøtter arbejdsløse Smede og Maskinarbejdere, samtidig med at man lader dansk Arbejde gaa ud af Landet. Staten saavel som Kommunerne bør gaa i Spidsen for at støtte dansk Arbejde, og jeg tror, Kommunerne har gjort et godt Skridt i den Retning. Jeg erindrer saaledes, at da Aarhus for et Par Aar siden skulde have en stor Dieselmotor til Elektricitetsværket, var der nogle tyske Agenter, som tilbød at bygge Dieselmotoren 20,000 Kr. billigere end den normale Pris, og vedkommende Agenter generede sig ikke for at sige, at det var et Reklame-tilbud, Fabrikken havde Raad til at ofre disse Penge, da den var meget kapitalstærk. Det kom alligevel til en Forhandling med Burmeister & Wain, som gik ind paa de samme Betingelser og leverede Dieselmotoren, der var den største i Landet. Senere har andre Elektricitetsværker faaet Dieselmotorer fra samme Firma eller andre danske Firmaer, som bygger saadanne. Det er den Maade, jeg mener, man skal støtte dansk Industri paa. Det har vist sig, at siden den Tid har Tyskerne til Dels holdt sig hjemme, i hvert Fald har de ikke kunnet konkurrere med Burmeister & Wain. Med Hensyn til Lokomotivbygningen er de Lokomotiver, som for Tiden bygges, under stadig Kontrol. Der er stor Forskel paa den Kontrol, Statsbanernes Garantimester udfører i Udlandet, hvor han i Regelen først kommer ned, naar Lokomotiverne omtrent er færdige, og Kontrollen herhjemme, hvor han kommer ved Arbejdets Paabegyndelse og kan følge med i Arbejdet paa de enkelte Dele, som bliver Led af det samlede Lokomotiv. En saadan Kontrol er langt