

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

86 c



INDBERETNING

ANGAAENDE

LOKOMOTIVBYGNING I DANMARK

AFGIVEN AF DEN AF MINISTERIET FOR OFFENTLIGE
ARBEJDER UNDER 23. MARTS 1909 NEDSATTE KOMITÉ

TB Gl.

KØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1909

621.13.

86^c



621 13

TB Gl.

621.13 Ind

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

INDBERETNING

ANGAAENDE

LOKOMOTIVBYGNING I DANMARK

AFGIVEN AF DEN AF MINISTERIET FOR OFFENTLIGE
ARBEJDER UNDER 23. MARTS 1909 NEDSATTE KOMITÉ

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S
1909

INDEPENDENT

1914

LOKOWITZ RYBING I DAWYD

1914

1914

Spørgsmaalet om Muligheden af at oparbejde en Lokomotivindustri i Danmark og saaledes forbeholde for Landet selv den betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver til Statsbanerne og de private Baner har ofte været Genstand for Diskussion i Folketingets Finansudvalg saavel som ogsaa i Folketinget ved Behandlingen af de aarlige Finanslove.

Efter at Spørgsmaalet paa ny havde været Genstand for Drøftelse i Finansudvalget ved Samraad med Ministeren for offentlige Arbejder, blev Sagen fremdraget i Folketinget ved 3. Behandling af Forslag til Finanslov for Finansaaret 1909—10, se Folketingets Forhandlinger Sp. 4643—4649, 4649—4659, 4659—4660, 4662—4667, 4669—4672, 4672—4690.

Af de Bemærkninger, Ministeren fremkom med ved denne Lejlighed, og som førte til Nedsættelse af en Komité til Undersøgelse af det paagældende Spørgsmaal, skal her hidsættes følgende:

Ministeren oplyste, at der paa Finanslovforslaget for 1909—10 søgtes en Bevilling til Anskaffelse af i alt 31 ny Lokomotiver. Hvis de sidst betalte Kontraktpriser for Anskaffelse af nye Lokomotiver lægges til Grund, vil den samlede Udgift til disse 31 Lokomotiver andrage 1,901,600 Kr. Hertil vil saa, naar Maskinerne anskaffes fra Udlandet, være at lægge Tolden efter den nye Toldlov, eller 5 pCt. af 1,901,600 Kr., med et rundt Tal 95,000 Kr. Endelig er der visse Omkostninger med Hensyn til Tegninger, Kontrol og Komplettering af Maskinerne, efter at de ere komne hertil, Omkostninger, der ville kunne sættes til 4,000 Kr. i Gennemsnit pr. Maskine, eller for de 31 Maskiner til 124,000 Kr., saaledes at Anskaffelsessummen med et rundt Tal vil beløbe sig til ialt 2,120,000 Kr.

Af dette Beløb vil Lønnen til Arbejdere, naar de Oplysninger lægges til Grund, som det har været muligt at skaffe med Hensyn til udbetalt Arbejds løn for Lokomotiver, byggede i Tyskland, andrage ca. 400,000 Kr.

Det er imidlertid klart, at det for Spørgsmaalet om Muligheden af at oparbejde en Lokomotivindustri i Danmark vil være af væsentlig Interesse ikke alene at skaffe oplyst, hvilket Antal Lokomotiver der vil blive Tale om at bygge for Finansaaret 1909—10 i Henhold til Bevilling paa Finansloven, men tillige at søge oplyst, hvilket Forbrug af Lokomotiver der i de kommende Aar vil kunne regnes med.

I saa Henseende oplyste Ministeren, at det for Statsbanernes Vedkommende, naar Anskaffelserne i de sidste Aar som Følge af den forøgede Trafik lægges til Grund, og Trafikstigningen tænkes fortsat, som den har udviklet sig i de senere Aar, vil være nødvendigt at anskaffe ca. 40 ny Tog-Lokomotiver og Rangermaskiner om Aaret, nemlig 28 som Følge af Trafikstigningen og 12 til Fornyelse af udslidt Materiel.

Hertil vil saa være at lægge Privatbanernes Forbrug. Man vil formentlig kunne paaregne, at der vil blive bygget 4 private Jernbaner om Aaret, og Tallet af

de til disse Baner nødvendige Lokomotiver vil antagelig kunne sættes til gennemsnitlig 3 pr. Bane. Hertil kommer fremdeles Fornyelsen af Maskiner, der — beregnet paa samme Maade som for Statsbanernes Vedkommende — vil kunne sættes til 10 Lokomotiver aarlig, hvorhos det endelig vil kunne paaregnes, at Entreprenørerne anskaffe en Del Maskiner om Aaret. Man vil formentlig herefter kunne afrunde Tallet paa de Lokomotiver, der aarlig vil blive Brug for her i Landet, til 70, og sættes den gennemsnitlige Pris for disse Maskiner til 50,000 Kr. pr. Maskine, vil det Beløb, der udgives til Anskaffelse af Lokomotiver, andrage $3\frac{1}{2}$ Million Kr. om Aaret.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor meget Arbejdslønnen vil udgøre af dette Beløb, bemærkede Ministeren, at man paa Grundlag af de Oplysninger, man havde kunnet skaffe om Arbejdspriser i Tyskland — Oplysninger med Hensyn til hvis Rigtighed Ministeren iøvrigt maatte reservere sig ethvert Forbehold —, formentlig vilde kunne sætte Arbejdslønnen til omkring 20 Øre pr. kg Vægt af store Maskiner og for de mindre Maskiner til 22—23 Øre pr. kg, eller til gennemsnitlig ca. 10,000 Kr. pr. Maskine.

For nu at undersøge Muligheden for at forbeholde denne betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver med deraf følgende Arbejdsfortjeneste for Landet selv, udtalte Ministeren, at han havde paatænkt at nedsætte en Komité, bestaaende dels af Repræsentanter for de Fabrikker, der kunde tænkes at paatage sig Bygning af Lokomotiver, dels af Repræsentanter for Arbejderne. Denne Komité skulde da under Ledelse af Direktøren for Statsbanernes Maskinafdeling dels undersøge Betingelserne for her i Landet at oparbejde en Lokomotivindustri, der vilde kunne tage Konkurrencen op med Udlandets, dels søge at finde et Grundlag, hvorpaa det kunde være naturligt for Staten i de første Aar at yde sin Støtte til et saadant Forsøg paa Oparbejdelsen af en dansk Lokomotivindustri.

Med Hensyn til Formen for Statens Stilling til dette Forsøg udtalte Ministeren, at han havde tænkt, at der det første Aar fra Statens Side skulde betales, hvad der efter Regning maatte være givet ud for Materialier med Tillæg af den bevistlig betalte Arbejdsløn og af en passende Afskrivning paa de Redskaber og Maskiner, der dels allerede vare anskaffede, dels havde maattet anskaffes. I de følgende Aar skulde saa Fabrikkerne selv bære en nærmere bestemt, stigende Kvotadel af Prisforskellen paa de Maskiner, der bleve leverede fra Udlandet, og de Maskiner, der bleve byggede her, indtil Fabrikkerne efter Forsøgsperiodens Udløb skulde kunne klare sig i Konkurrencen med Udlandet alene ved Hjælp af den Beskyttelse, der ligger i Toldloven. I Kraft af denne Beskyttelse, der vilde kunne sættes til 2,000 Kr. for et Lokomotiv til 50,000 Kr., vilde de indenlandske Fabrikker, naar de 2,000 Kr. fordeltes paa de 10,000 Kr., som Arbejdslønnen omtrentlig vilde kunne siges at udgøre pr. Lokomotiv, kunne give 20 pCt. mere i Arbejdsløn end Fabrikkerne i Tyskland, saaledes at hvis man regnede med en Arbejdsløn af 20 Øre pr. kg af Lokomotivets Vægt for Tysklands Vedkommende, vilde der her kunne gives 24 Øre pr. kg. Ministeren mente derfor, at Betingelserne for at optage en Konkurrence med Udlandet i alt Fald i denne Henseende maatte siges at være gunstige.

Bilag 1. I Henhold til ovennævnte Betragtninger og den velvillige Modtagelse, som disse Betragtninger fandt i Tinget, nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 23. Marts d. A., Bilag 1, en Komité bestaaende af:

Direktør for Statsbanernes Maskinafdeling *Busse*, Komiteens Formand,
Direktør for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri,
Ivar Knudsen,

Direktør for Aktieselskabet Smith, Mygind & Hüttemeier, *J. Caroc*,
Folketingsmand, Klejnsmed *F. F. Samuelsen* og
Formand for Dansk Smede- & Maskinarbejderforbund, *J. A. Hansen*.

Komiteens Opgave skulde ifølge Ministeriets ovenfor citerede Skrivelse være den at foretage „en nærmere Undersøgelse af samtlige Forhold vedrørende Muligheden for at erholde Lokomotiver til Statsbanerne og Privatbanerne byggede paa private Fabrikker her i Landet, særlig af den Form, hvorunder det kunde være naturligt fra Statens Side i de første Aar at yde Støtte til Afholdelsen af Udgifterne ved Forsøg paa saadan Lokomotivbygning“.

Til at varetage Sekretærforretningerne ved Komiteen antoges Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder, cand. juris Knud Gregersen.

Komiteen, der begyndte sine Møder den 26. Marts d. A., har ad forskellig Vej søgt at skaffe Oplysning om det foreliggende Emne og de herhen hørende Forhold. Saadanne Oplysninger ere dels meddelte mundtligt i Komiteen af dens enkelte Medlemmer udfra disses personlige Kendskab til de paagældende Spørgsmaal, dels fremsendte skriftligt til Komiteen.

Saaledes har Formanden i den som Bilag 2 trykte Skrivelse af 3. April 1909 meddelt Komiteen en Række Oplysninger med Hensyn til Lokomotivfabrikationen i Tyskland samt anstillet en Række Beregninger i Anledning af det foreliggende Spørgsmaal om Lokomotivbygning i Danmark og i Bilag 3 givet en grafisk Fremstilling af de laveste Tilbudspriser pr. kg af Lokomotivernes tomme Vægt ved Statsbanernes Licitationer i Aarene 1894—1909, samt derhos i Bilag 4 fremsendt en Oversigt over Lokomotivpriser i Udlandet, sammenholdt med de af Danmark i Aarene 1902—1909 betalte højeste og laveste Priser ekskl. Told. Endelig har Komiteen fra Generaltolddirektoratet indhentet den som Bilag 5 med tvende Underbilag aftrykte Oversigt over Indførselstolden paa Lokomotiver i forskellige europæiske Lande, jfr. Udregningen i Øre pr. kg i Bilag 6.

Fra Ministeriet har Komiteen i den som Bilag 7 med 1 Underbilag aftrykte Skrivelse af 23. Marts d. A. modtaget en Henvendelse fra Firmaet S. Frich's Efterfølgere, Aarhus, hvori nævnte Firma meddeler, at det er dets Agt særlig at indrette sig med Bygning af Lokomotiver for Øje.

Komiteen har i en Række Møder drøftet de det foreliggende Emne vedrørende Hovedspørgsmaal, idet den navnling har søgt oplyst, hvorledes Lokomotivindustrien er stillet i Udlandet for derigennem at belyse Muligheden for herhjemme at skabe en indenlandsk Lokomotivindustri. For at lette Oversigten, findes disse Hovedspørgsmaal grupperede under følgende Punkter:

I. Hvorledes er Udlandets Lokomotivpriser ved Statsbanernes Licitationer herhjemme?

II. Hvilken Beskyttelse nyder Lokomotivindustrien i Udlandet, og hvorledes er Lokomotivpriserne i de paagældende Lande?

III. Hvorledes er Betingelserne for herhjemme at skabe en indenlandsk Lokomotivindustri?

IV. Paa hvilke Vilkaar vil det kunne tilraades at tilbyde indenlandske Fabrikker Overtagelsen af Lokomotivbygning til Statsbanerne?

Komiteen har paa Grundlag af disse Drøftelser udarbejdet en Indstilling til Ministeriet med Hensyn til de Vilkaar, paa hvilke den formener, at Overtagelsen af Lokomotivbygning til Statsbanerne vil kunne tilbydes indenlandske Fabrikker. Indstillingen vedtoges paa Komiteens Møder den 8. Juni og 2. Juli d. A. og findes aftrykt som Bilag 8.

Bilag 2.

Bilag 3.

Bilag 4.

Bilag 5.

Bilag 6.

Bilag 7.

Bilag 8.

Med Hensyn til denne Indstilling og Komiteens Drøftelser i det hele af de ved Ministeriets ovenfor citerede Skrivelse af 23. Marts d. A. stillede Spørgsmaal skal Komiteen meddele følgende:

Man har indenfor Komiteen været klar over den store nationaløkonomiske Betydning, det vilde have for Landet, om det kunde lykkes at forbeholde den betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver til Statsbanerne og de private Baner for en indenlandsk Lokomotivindustri.

Man skal i saa Henseende henvise til de af Formanden i den som Bilag 2 trykte Skrivelse meddelte Oplysninger, der ere overensstemmende med, hvad Komiteen ogsaa ad anden Vej har bragt i Erfaring. Efter disse Oplysninger vil Arbejdslønnen for større Lokomotiver med Tender i Tyskland kunne sættes til gennemsnitlig ca. 30 Øre pr. kg. for Lokomotiv og Tender. For et Lokomotiv af Mellemstørrelse (Litra D) Vægt ca. 53 Tons, vil Arbejdslønnen herefter blive 15,900 Kr. Naar Gennemsnitslønnen herhjemme sættes til 1,550 Kr. for Smede og Maskinarbejdere og til 1,150 Kr. for Arbejdsmænd, vil med andre Ord et Lokomotiv kunne beskæftige 12 Mand i et Aar, hvis Lønnen fordeles paa 7 Haandværkere, 4 Arbejdsmænd og 1 Lærling, og Gennemsnitslønnen pr. beskæftiget Mand vil da udgøre ca. 1,325 Kr. aarlig. Antages det fremdeles, at Forbruget af Lokomotiver her i Landet for de kommende Aar vil kunne anslaaes til ialt 70 Lokomotiver pr. Aar, vil altsaa Fabrikationen af Lokomotiver aarlig kunne beskæftige 840 Arbejdere. Hertil kommer saa Ledere og Kontorfolk, hvis Løn beregnes under Kontoen: almindelige Omkostninger, saaledes at det samlede Antal af de ved Lokomotivfabrikationen beskæftigede Folk vil kunne sættes til i alt 900 Mand, eller 13 Mand pr. Lokomotiv pr. Aar.

Til Belysning af det under Hovedpunkt I stillede Spørgsmaal, hvorledes Udlandets Lokomotivpriser har været ved Statsbanernes Licitationer herhjemme, har Formanden i Bilag 3 givet Komiteen en grafisk Fremstilling af de laveste Tilbudspriser ved Statsbanernes Licitationer i Aarene 1894—1909, omfattende de af Statsbanernes Lokomotivtyper, som efter Behovet have været anskaffede nogenlunde regelmæssig ved Lokomotivlicitationerne. Med Hensyn til denne Oversigt, hvis Linier angive det billigste Tilbud fra de respektive Lande, og som er ført fra og med den første Gang, den vedkommende Lokomotivtype blev anskaffet, har Formanden meddelt Komiteen følgende Oplysninger:

Statsbanernes Lokomotivanskaffelser har i en Aarrække fundet Sted efter forudgaaende Licitation — enten ved offentlig Udbydelse eller ved begrænset Udbydelse til en Række Fabrikker, alt i Henhold til Ministeriets Afgørelse.

Offentlig Udbydelse har siden 1894, ved hvilket Tidspunkt Oversigt I tager sin Begyndelse, altsaa i de sidste 15—16 Aar, kun fundet Sted i 1900 og 1902. Ved disse Lejligheder har Udbydelsen fundet Sted ved Avertering i inden- og udenlandske Blade, og en hvilkensomhelst Fabrik i Ind- og Udland har kunnet indgive Tilbud. Denne Form for Licitation er imidlertid Undtagelsen.

Reglen, der har været fulgt ved alle de øvrige Licitationer, er, at Udbydelse har fundet Sted ved Henvendelse til et Antal kendte og ansete Fabrikker i England, Italien, Sverige og Tyskland, nu og da tillige i Belgien, Schweiz og Østrig, og siden 1899 er der endvidere regelmæssig sket Henvendelse til danske Fabrikker.

Den første Gang, man henvendte sig til de danske Fabrikker, var i Slutningen af 1897, idet man da paa Foranledning af den daværende Indenrigsminister

rettede en Forespørgsel til følgende 4 Aktieselskaber: Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri, „Titan“, Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og Smith, Mygind & Hüttemeier om, hvorvidt de maatte være tilbøjelige til at indrette sig paa Bygning af Lokomotiver og saaledes kunde ønske at tage Del i den forestaaende Konkurrence — uden at dette dog den Gang førte til noget, hvorimod en Henvendelse i 1899 til Smith, Mygind & Hüttemeier førte til Bygningen af 2 Rangermaskiner Litra Hs samtidig med, at det blev overdraget til Aktieselskabet „Vulkan“ i Maribo at bygge 2 Maskiner af samme Type. Disse 4 Lokomotiver betaltes med Udlandets Licitationspris, 25,000 Kr. pr. Stk., med Tillæg af 1,000 Kr. pr. Maskine, svarende til Indførselstolden for et Lokomotiv af denne Type, ialt 26,000 Kr. pr. Stk.

I 1900 fandt Anskaffelsen af Lokomotiver Sted efter offentlig Udbydelse. Leveringen af 5 Rangerlokomotiver Litra F blev overdraget til Smith, Mygind & Hüttemeier til en Pris af 38,000 Kr. pr. Stk., medens Udlandets Pris med Tillæg af Indførselstolden kun udgjorde 34,500 Kr. Aktieselskabet „Vulkan“ deltog tillige i Licitationen over Lokomotiver af denne Type, for hvilke der forlangtes 37,800 Kr. pr. Stk. Hele Leverancen drejede sig imidlertid kun om 5 Lokomotiver, hvorfor den vanskelig kunde deles.

I 1901 indgav begge de nævnte Fabrikker Tilbud paa Iltogs- og Godstogslokomotiver Litra K og D, „Vulkan“ tillige paa Rangerlokomotiver Litra Hs, men Priserne vare meget høje, 35—50 pCt. dyrere end de udenlandske Tilbud, som bleve antagne, og Licitationen førte derfor ikke til nogen Leverance for de danske Fabrikker.

Ved Licitationen i 1902 indgav baade Smith, Mygind & Hüttemeier og „Vulkan“ Tilbud paa Rangerlokomotiver Litra F. Tilbudsprisen var fra begge Fabrikker 38,000 Kr. pr. Stk., medens det antagne tyske Tilbud var paa 22,220 Kr. pr. Stk.; naar Hensyn tages til Indførselstolden, var Prisforskellen altsaa 14,780 Kr. pr. Maskine.

Smith, Mygind & Hüttemeier har siden 1902 ikke indgivet Tilbud ved Licitationer.

„Vulkan“ indgav endnu i 1904 Tilbud paa Godstogslokomotiver Litra D, men var 10,700 Kr. (ca. 27 pCt.) dyrere pr. Stk. end det antagne tyske Tilbud, og „Vulkan“s Tilbud blev derfor ikke taget i Betragtning. I de følgende Aar indgav denne Fabrik ej heller Tilbud ved Licitationer, og i 1906 indstillede den sin Virksomhed.

Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri, „Titan“ og Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har aldrig indgivet Tilbud.

Som det heraf vil fremgaa, have de danske Fabrikker været betydeligt dyrere end de udenlandske Fabrikker, hvormed de have maattet konkurrere ved Statsbanernes Licitationer, og dette er Grunden til, at der fra Statens Side ikke i saa høj Grad, som det kunde have været ønskeligt, og som det fra forskellig Side har været krævet, har kunnet tages Hensyn til den danske Industri.

De Priser, som i de senere Aar har været betalt for de forskellige Lokomotivtyper, bevæger sig for Litra K, C og D's Vedkommende imellem ca. 70 og 100 Øre pr. kg af Lokomotivets Vægt, medens Prisen for Litra F ligger imellem ca. 74 og ca. 123 Øre pr. kg.

Det fremgaar af Oversigtens 3 Planer, at Tyskland med Hensyn til Prisbilligheden ganske vist indtager en Førerstilling ved Statsbanernes Lokomotivindkøb, men det ses samtidig, at Tyskland paa den anden Side ej heller er fri for de øvrige Landes Konkurrence og ogsaa undertiden har maattet se Leverancerne gaa til andre Lande.

Det er saaledes blevet oplyst i Komiteen, at Udlandets Konkurrence, særlig Belgiens og Italiens, er meget generende for den tyske Lokomotivindustri, og at det samme Forhold gør sig gældende ved danske Licitationer, ses deraf, at baade England,

Sverige og Italien har vist sig saa konkurrencedygtige, at Leverancer ere blevne disse Lande overdragne.

For Iltogslokomotiver Litra K var saaledes Firmaet Neilson, Reid & Co., Hyde Park Locomotive Works i Glasgow, det billigste, da den første Anskaffelse af denne Lokomotivtype fandt Sted i 1895, og fik derfor Leverancen overdraget.

For Godstogslokomotiver Litra D var Firmaet Nydqvist & Holm i Trollhättan det billigste ved Licitationen i 1907 og fik ligeledes Leverancen for dette Aar.

For Godstogslokomotiver Litra G og Rangermaskiner Litra Hs var Firmaet Ernesto Breda & Cie i Milano billigst ved Licitationerne i December 1897 og Marts 1898 og fik derfor Leverancen overdraget.

Erfaringen godtgør altsaa, at England, Italien, Sverige og Tyskland ere de Lande, fra hvilke man her i Landet billigst gør sine Lokomotivanskaffelser. At Belgien ogsaa ved Lejlighed vil gøre sig gældende tør anses for sandsynligt.

Prissvingningerne paa Lokomotiver kunne, som det fremgaar af Oversigten, være meget betydelige. Oversigten viser saaledes en Forskel, mellem Minimum og Maksimum i de forskellige Lande af følgende Størrelse:

Lokomotiver Litra:

	K & C	D	F	
Amerika	16	—	33	Øre pr. kg
Belgien	40	—	12	— - -
England.....	49	18	32	— - -
Italien	13	18	26	— - -
Sverige.....	22	10	17	— - -
Tyskland.....	32	33	38	— - -

Det har indenfor Komiteen været indgaaende drøftet, hvori Aarsagen kunde ligge til disse meget betydelige Svingninger, og det er fra en enkelt Side blevet hævdet, at Grunden til de lave Priser, Statsbanerne i 1902 og 1909 betalte for sine Lokomotiver, skyldtes de danske Fabrikkers Deltagelse i Licitationerne, henholdsvis den stærke Interesse, Spørgsmaalet har været Genstand for her i Landet i indeværende Aar.

Overfor denne Opfattelse er det imidlertid fra anden Side blevet gjort gældende, at de store Prissvingninger nødvendigvis maatte være Konjunktursvingninger, d. v. s. Prissvingninger, der fulgte af Svingningerne i Markedspriserne paa Raamaterialierne og af Markedets større eller mindre Trang til Arbejde. Betragter man nemlig Oversigten, vil det ses, at Svingningerne følges regelmæssigt ad i de forskellige Lande, og selv om Linierne, der udtrykke Prissvingningerne, ikke ere parallelle, kan man dog ikke undgaa at bemærke, at de paa enkelte Undtagelser nær vise ganske den samme Retning og altsaa ere Udtryk for en ganske bestemt Tendens, der paa ethvert givet Tidspunkt er fælles i alle de i Betragtning kommende Lande. Tillige have de forskellige Lande deres Maksima og Minima paa ganske det samme Tidspunkt.

Efter denne Opfattelse ligger da Forklaringen paa det Fænomen, at Udlandets Priser ere særdeles lave i de Aar, hvor den danske Industri ønsker at beskæftige sig med Lokomotivfabrikation, deri, at den danske Industri stiller Krav om at komme i Betragtning ved Bortgivelsen af Statsbanernes Lokomotivbestillinger i de daarlige Tider, hvor der er Mangel paa andet Arbejde i Jernindustrien, altsaa i Tider hvor Udlandets Fabrikker — netop paa Grund af de daarlige Tider — holde lave Priser for at holde de store Virksomheder i Gang.

Komiteen har fremdeles søgt at skaffe sig Oplysning om det under Hovedpunkt II stillede Spørgsmaal, hvilken Beskyttelse der i Udlandet ydes Lokomotivindustrien ved Toldlove eller ved administrative Begunstigelser ved de paagældende Landes Lokomotivanskaffelser; Komiteen har derhos søgt oplyst, hvilke Priser der i Udlandet betales for Lokomotiver, for dermed at kunne sammenligne de ved Statsbanernes Licitationer herhjemme betalte Priser.

Som det vil fremgaa af den af Generaltolddirektoratet i Bilag 5 givne Oversigt over Indførselstolden for færdige Lokomotiver i Udlandet, jfr. Udregningen i Øre pr. kg i Bilag 6, er Tolden de fleste Steder i Udlandet betydeligt højere end i Danmark. Kun England og Belgien, der iøvrigt begge bygge Lokomotiver i stor Stil baade til sig selv og til Eksport, danne i saa Henseende en Undtagelse, medens Schweiz, der ogsaa driver en ret betydelig Lokomotivindustri, og er et agerdyrkende Land ligesom Danmark, nærmest er stillet som Danmark.

Som det fremdeles vil ses af Oversigten, er Tolden i Udlandet som Regel en Vægttold, medens Tolden herhjemme beregnes efter Fakturaprisen paa Lokomotivet. Lokomotivindustrien er imidlertid betydelig ugunstigere stillet under en Værditold end under en Vægttold. Som det nemlig vil ses af Oplysningerne, udgjorde Toldbeløbet af den højeste og laveste Pris, der herhjemme er blevet betalt for Lokomotiver fra udenlandske Fabrikker, henholdsvis 6,₁₁ Øre pr. kg i gode Tider og 3,₆ Øre pr. kg i daarlige Tider, og trækkes Tolden af de til Lokomotivet indførte Raamaterialier fra, nemlig 1,₇ Øre pr. kg (Tolden er her Vægttold og derfor konstant), udgør altsaa Beskyttelsen henholdsvis 4,₄ og 1,₉ Øre pr. kg, hvilket med andre Ord vil sige, at Toldlovens Beskyttelse for den indenlandske Industri virker gunstigere i gode Tider med de højere Priser end i daarlige Tider med de lavere Priser, hvor en indenlandsk Lokomotivindustri netop kunde trænge til Beskyttelse — en naturlig Følge af, at Tolden paa det færdige Lokomotiv svinger med dets højere eller lavere Fakturapris, medens Tolden af de til Lokomotivfabrikation indførte Materialier erlægges efter Vægt og altsaa er konstant.

Man har dog i Komiteen været klar over, at Beskyttelsen for den indenlandske Industri er større efter den nugældende Toldlov end under den tidligere. Det er nemlig ikke rigtigt naar det bl. a. ved Debatten om dette Spørgsmaal i Folketinget blev udtalt, at Tolden tidligere var 10 pCt. af Lokomotivets Anskaffelsessum. Tolden var inden den nugældende Toldlovs Ikrafttræden 1000 Kr. pr. Maskine, stor eller lille, og 300 Kr. for en Tender; hertil kommer saa, at Tolden paa Raamaterialet da var betydelig højere, saaledes at det Beløb, de indenlandske Fabrikker her maatte betale i Toldafgift, oversteg Tolden paa den færdige Maskine; altsaa var Beskyttelsen efter den gamle Toldlov negativ.

Med Hensyn til den Beskyttelse, Udlandets Industri nyder i Form af administrative Begunstigelser ved Staternes Lokomotivanskaffelser, har Komiteens Formand paa en Rejse i Udlandet tilvejebragt en Række Oplysninger, ligesom det paa denne Rejse er lykkedes Formanden at skaffe Oplysninger om de Priser, der forskellige Steder i Udlandet betales for Lokomotiver.

Det er saaledes oplyst, at de *Bayerske Statsbaner* ikke afholde Licitationer. Ved stedfindende Anskaffelser af Lokomotiver forhandler Statsbanerne med de indenlandske Fabrikker om Prisen og de øvrige Vilkaar, paa hvilket Grundlag Leverancerne bortgives. Som Rettesnor ved Prisernes Fastsættelse benyttes de Priser, som Nabolandenes Statsbaner betale.

I Aarene 1905—06—07—08 betaltes i Bayern for 4-cylindrede Iltogslokomotiver, henholdsvis 92, 88, 104 og 98 Øre pr. kg af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt (uden Overheder).

Württembergiske Statsbaner afholdé ikke Licitation. Ved stedfindende Anskaffelser følges lignende Regler som i Bayern.

I 1907 betaltes i Württemberg for 4-cylindrede Iltogslokomotiver (uden Overheder) ca. 94 Øre pr. kg.

I 1909 betaltes for 3-koblede 2-cylindrede Maskiner ca. 86 Øre pr. kg (uden Overheder).

Preussisk-Hessiske Statsbaner afholde ikke Licitation. Ved stedfindende Anskaffelser forhandler Jernbane-Central-Amtet i Berlin med de tyske Lokomotivfabrikker om Pris m. v., og Leverancerne, der omfatte flere Hundrede Maskiner ad Gangen, fordeles mellem Fabrikkerne.

Ved de preussisk-hessiske Statsbaner betaltes i April 1909 følgende Priser pr. kg af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt, ekskl. Overheder:

1. For Iltogslokomotiver:

Vægt 72—90 Tons 4 cyl. 87 Øre pr. kg.

— — — 2 — 81 — — —

2. For Persontogslokomotiver:

Vægt 69—83 Tons 4 cyl. 81 Øre pr. kg

— — — 2 — 84 — — —

3. For Godstogslokomotiver:

Vægt 63—68 Tons 4 cyl. 83 Øre pr. kg

— — — 2 — 85 — — —

4. For Godstogs-Tenderlokomotiver:

Vægt 46—58 Tons 2 cyl. 94 Øre pr. kg.

I December 1908 vare Priserne 1 pCt. højere, svarende til ca. 1 Øre højere pr. kg.

Mellem de tyske Fabrikker bestaar en Konvention, som virker indenfor Landets eget Omraade, men flere Fabrikker staar udenfor denne Sammenslutning.

Østrigske Statsbaner afholde ikke Licitation. De østrigske Lokomotivfabrikker have dannet en Forening, og med denne Forening forhandler Staten om de Priser, der skulle betales.

Priserne fastsættes endeligt af vedkommende Statsbanemyndighed. I April 1908 betaltes for almindelige 2-cylindrede Lokomotiver 114 Øre pr. kg, for 4-cylindrede Lokomotiver 134 Øre pr. kg.

De høje Priser, der betales, skyldes den Omstændighed, at al Industri i Østrig maa svare meget høje Skatter, der ogsaa paahvile de Materialier, som fremstilles i Landet selv.

Ungarnske Statsbaner have deres egen Lokomotivfabrik. Priserne bestemmes efter Forhandling med Fabrikken, og det er en Vedtægt, at Lokomotiverne skulle bygges i Indlandet. Man retter sig efter Priserne i Østrig, hvor imidlertid Anskaffelsen — som foran anført — ligeledes sker uden Konkurrence.

Privatbanerne i Ungarn købe undertiden Lokomotiver i Udlandet, og Priserne siges i saadanne Tilfælde at forholde sig til Landets egne som 100:166. Staten tvinger imidlertid som Regel de private Baner til at købe deres Lokomotiver i Indlandet til Trods for den betydelige Prisforskel.

Italienske Statsbaner afholde altid Licitation, og der bevilges indtil ca. 5 pCt. Overpris foruden Toldbeskyttelsen i Sammenligning med Udlandets Tilbud.

Schweiziske Forbundsbaner afholde ikke Licitation. Lokomotivleverancerne overdrages alle til Landets egen Fabrik: „Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik“ i Winterthur, efter Forhandling om Priserne.

Folkerepræsentationen ser gerne, at der betales højere Priser end Udlandets for at fremme den indenlandske Industri.

I 1908 betalte Forbundsbanerne til Fabrikken i Winterthur for 3- og 4-cylindrede Lokomotiver 115 Øre pr. kg, og i April 1909 er for almindelige 2-cylindrede Maskiner betalt ca. 85 Øre pr. kg.

Gotthardbanen, som hidtil har været privat, har oftere bestilt Lokomotiver i Tyskland, særlig hos J. A. Maffei i München, men Prisen er ikke synderlig lavere end fra den schweiziske Fabrik -- formentlig fordi denne er virkelig konkurrencedygtig.

Fabrikken i Winterthur, som er grundlagt i 1873, gav i mange Aar intet Udbytte; nu er Udbyttet 8—10 pCt. Der bygges 70—80 Lokomotiver om Aaret med en Arbejdsstyrke paa ca. 900 Mand, men desuden bygges Gasmaskiner i en særlig Afdeling af Fabrikken. Kapitalen er for Lokomotivfabrikken 7 Millioner Francs = ca. 5 Millioner Kroner.

Det er ganske fortrinligt Arbejde, som udføres paa denne Fabrik, hvorfor dens Arbejde da ogsaa foretrækkes adskillige Steder. For Tiden bygges Lokomotiver til Argentina, ogsaa Norge har anskaffet Maskiner fra denne Fabrik. Fabrikkens Konkurrencedygtighed er baseret paa, at der i Aarenes Løb er foretaget saa store Afskrivninger, at den arbejder meget billigt. Tidligere havde man i flere Aar hos de tyske Staalværker kunnet købe sine Raamaterialier billigere end de tyske Fabrikker, men dette havde „Stahlwerksverband“ nu sat en Stopper for. Materialierne købes overvejende i Tyskland, derimod kun sjældent i England og Frankrig.

Det er fremdeles blevet oplyst for Komiteen, at Statsbanerne i *Sverige* i indværende Aar have bortgivet Leverancen af 37 Lokomotiver af forskellig Type til en samlet Værdi af over 2 Millioner Kroner udelukkende til svenske Fabrikker til Priser, der er fastsat efter Forhandling med Fabrikkerne.

Som det vil fremgaa af de foranstaaende Oplysninger om Forholdene i Bayern, Italien, Preussen, Schweiz, Sverige, Ungarn, Württemberg og Østrig følge disse Landes Regeringer ganske andre Regler for deres Lokomotivanskaffelser end de her i Danmark anvendte.

Licitationsprincippet, som er raadende her i Landet, anvendes ikke i noget af de nævnte Lande undtagen i Italien, hvor der da betales en Overpris til Landets egne Fabrikker.

Som Regel sker Lokomotivanskaffelserne paa den Maade, at vedkommende Lands Regering henvender sig til de indenlandske Fabrikker eller deres Sammenslutning og forhandler med dem om det forestaaende Lokomotivindkøb. Priserne og de øvrige Vilkaar for Léveringen fastsættes under disse Forhandlinger, hvorefter Regeringen bortgiver Leverancen til Landets egne Fabrikker uden Konkurrence. Som Rettesnor for Prisernes Fastsættelse anvendes almindeligvis Oplysninger om Priserne andetsteds.

Afgørelsen ligger som Regel i Enkeltmands Haand. Vedkommende Embedsmand, som paa sin Regerings Vegne bortgiver Lokomotivleverancerne, staar selvfølgelig med et meget betydeligt Ansvar ikke alene overfor den Regering, hvis Interesser han har at varetage, men ogsaa overfor den Industrigren, hvis vitale Interesser han ikke kan se bort fra.

En saadan Dobbeltsidighed, forenet i en enkelt ansvarshavende Person, synes paa Forhaand at maatte have sine Vanskeligheder, men det forsikres ikke desto mindre, at en saadan Anskaffelsesmaade som den her omhandlede i Udlandet virker tilfredsstillende, idet man der anser det for ganske udelukket, at de trufne Afgørelser skulde blive gjorte til Genstand for Kritik. En tilsvarende Opfattelse af Sagen vilde her i Landet sikkert være utænkelig.

De i det foregaaende anførte Lokomotivpriser ved Udlandets Anskaffelser ere

for Overskuelighedens Skyld anførte i den som Bilag 4 gengivne Oversigt, i hvilken tillige findes angivet de højeste og laveste Priser, der ere betalte ved Statsbanernes Lokomotivanskaffelser i Aarene 1902—09.

Det skal dog bemærket, at Udregningen af de i Oversigten angivne Enhedspriser har godtgjort Vanskelighederne ved at sammenligne Priserne for Lokomotiver i de forskellige Lande, fordi Lokomotiverne ere af forskellig Konstruktion, hvis Enkeltheder man ikke kender nøje, og fordi Priserne ikke altid stamme fra det samme Tidspunkt. Da man imidlertid ikke ad anden Vej kan komme Virkeligheden nærmere, nødes man til at blive ved en Sammenligning af Priserne pr. Vægtenhed.

Af de i Oversigten omhandlede Lande synes Preussen at opnaa de laveste Priser.

Sammenligner man de af de preussiske Statsbaner betalte Priser med de her i Landet betalte, vil man bemærke, at de tyske Fabrikker for Tiden fordre samme Pris af de preussiske Statsbaner som den, hvortil de levere Iltogslokomotiver, Litra P her i Landet. For Godstogslokomotiver Litra D er Prisen for Tiden 11 Øre lavere og for Rangerlokomotiver Litra F ligeledes 11 Øre lavere pr. kg end de i Preussen betalte Priser for Lokomotiver af lignende Typer.

Ser man bort fra Østrig, hvor de høje Priser som foran anført angives at skyldes særlige Forhold i Landet, vil det af Oversigten fremgaa, at man her i Landet selv i gode Tider ikke har betalt højere Priser end Udlandet selv, men derimod i daarlige Tider har købt forholdsvis ganske overordentlig billigt — snart fra Tyskland, snart fra andre Lande — nemlig omtrent 10 Øre billigere pr. kg eller 11—13 pCt. billigere end de preussiske Statsbaner.

Paa Grundlag af de ovenfor anførte Oplysninger om Udlandets Lokomotivindustri har Komiteen derefter drøftet det under Hovedpunkt III stillede Spørgsmaal, hvorledes Betingelserne er for herhjemme at kunne skabe en indenlandsk Lokomotivindustri.

Man har været enig om, at disse Betingelser i flere Henseender maatte siges at være ret gunstige. Den danske Arbejderstand staar i Intelligens fuldt paa Højde med den udenlandske, og den muligt højere Arbejdsløn, der betales herhjemme, vil næppe lægge en indenlandsk Lokomotivindustri Hindringer i Vejen. Komiteen er ogsaa af den Formening, at det med dygtige Ledere i Spidsen og med tilstrækkelig specialuddannede Arbejdere vil kunne lykkes at oparbejde en dansk Lokomotivindustri, der vil kunne bygge ligesaa gode Lokomotiver som Udlandet og ogsaa vil kunne naa at bygge dem til de Priser, der betales i Udlandet, paa samme Maade som „Scandia“ er naaet til at kunne gøre det for Vognfabrikationens Vedkommende.

Ser man hen til, at „Scandia“ i de sidste tolv Aar har været henved 1 Mill. Kroner billigere end Udlandet ved Statsbanernes Vognanskaffelser, maa Komiteen formene, at det maa være af Betydning at faa iværksat en dansk Lokomotivfabrikation. Tænker man sig nemlig en Lokomotivindustri, der kunde arbejde sig op til samme Konkurrencedygtighed som „Scandia“, da vilde den ved at forbeholde Arbejdet for den danske Industri være en betydelig Vinding.

Der har imidlertid indenfor Komiteen været Tvivl om, hvorvidt det vilde være muligt at erholde den fornødne Kapital til Anlæg af en saadan fuldt ud moderne indrettet, konkurrencedygtig Lokomotivfabrik, hvis man ikke forinden vilde kunne stole paa en passende Støtte fra det offentliges Side. Det er i saa Henseende navnlig Erfaringen fra de tidligere her i Landet gjorde Forsøg, der har virket skræmmende. Med disse Erfaringer for Øje maatte derfor en dansk Lokomotivindustri, om en saadan skulde forsøges oparbejdet, paa Forhaand være sikret imod, at ikke et tilfældigt og

uforholdsmæssigt lavt Licitationsstilbud fra en udenlandsk Fabriks Side skulde hindre dens Fortsættelse og saaledes med et Slag tilintetgøre, hvad der gennem en Forsøgstid, der utvivlsomt vil komme til at koste Fabrikken betydeligt, maatte være naaet. Thi kun ved Muligheden for jævnt fortsat Arbejde vil en Lokomotivindustri kunne være levedygtig.

En eventuel dansk Lokomotivindustri maatte derfor — paa lignende Maade som Tilfældet er i vore Nabolande — være sikker paa Beskyttelse fra det offentliges Side imod saadan Konkurrence, der paaføres den ved, at Udlandet i daarlige Tider sender sin Overproduktion ind paa vort Marked for at underbyde vor Industri ved Priser, der er langt lavere end dem, der betales af de paagældende Landes egne Baner.

Under Hensyn til disse Betragtninger har Komiteen udarbejdet den som Bilag 8 trykte Indstilling om de Vilkaar, paa hvilke den formener, at Lokomotivbygning til Staten vil kunne overdrages indenlandske Fabrikker, idet det ikke har vist sig muligt at samle Komiteens Medlemmer om et af Formanden fremsat Forslag, der hvilede paa det af Ministeren ved Debatten i Folketinget skitserede Grundlag. Efter sidstnævnte Forslag skulde der det første Aar fra Statens Side betales Arbejds løn og Materialier efter Regning, i Generalomkostninger 21 Øre pr. kg og i Fortjeneste 6 Øre pr. kg og i de følgende Aar Udlandets Licitationspris med Tillæg af Beskyttelses-tolden, d. v. s. Tolden af det færdige Lokomotiv med Fradrag af den tilsvarende Told paa indførte Materialier, samt en Overpris, der udgjorde i det andet Aar 20 pCt., tredie Aar 15 pCt., fjerde Aar 5 pCt. og femte Aar 0 pCt. af Licitationspris + Beskyttelse. Det viste sig imidlertid som ovenfor bemærket, at der ikke var Mulighed for indenfor Komiteen at samle Enighed om en Indstilling til Ministeriet paa dette Grundlag, idet det blev gjort gældende, at ingen dansk Virksomhed vilde turde sætte Kapital ind paa Anlæg af en rationel Lokomotivvirksomhed, naar man risikerede om 5 Aar at staa uden Beskyttelse i Konkurrencen med Udlandet.

Komiteen har derefter udarbejdet den ovenfor omtalte Indstilling, om hvilken det er lykkedes at samle Komiteens Medlemmer.

Som det fremgaar af denne Indstilling mener Komiteen, at der fra Statens Side i det første Aar af den saakaldte Prøvetid bør betales Arbejds løn og Materialier efter Regning, Generalomkostninger med 21 Øre pr. kg og Fortjeneste med 6 Øre pr. kg ligesom efter det oprindelige Forslag, hvilket svarer til en Overpris af 20—24 Øre pr. kg, og saaledes, at der fra Statens Side herunder iværksættes en passende Kontrol, hvorved der tillige vil kunne tilvejebringes de i Ministeriets Skrivelse af 23. Marts d. A. begærte Oplysninger om Priserne paa Materiale og Arbejds løn. I det andet Aar indstilles det, at der betales Udlandets billigste Licitationspris med Tillæg af den tilsvarende Indførselstold, samt en Overpris af 20 Øre pr. kg, i det tredie Aar en Overpris af 16 Øre pr. kg, i det fjerde Aar en Overpris af 12 Øre pr. kg, og i det femte Aar en Overpris af 8 Øre pr. kg. Af Statsbanernes Forbrug af Lokomotiver skulde der da i Forsøgstiden aarlig reserveres ca. 4 Maskiner pr. Fabrik.

Efter Udløbet af denne Forsøgstid formener man, at Priserne bør beregnes paa et andet Grundlag under Hensyn til Konjunkturerne.

Komiteen er kommet til det Resultat, at Fabrikkerne i *gode Tider*, — hvor man herhjemme ikke har modtaget billigere Tilbud end dem, de samme Fabrikker har fordret i deres eget Land — ikke behøver anden Begunstigelse end den, som ligger i Toldloven, og man har derfor tænkt sig Prisdannelsen opstillet saaledes som i hestaaende Tabel I angivet:

I. Gode Tider.

Tilbudspris fra Udlandet	123 Øre pr. kg
Indførselstold 5 pCt. af Værdien	6,1 — —
Tilladt Overpris	0 — —
Kontraktpris...	129,1 Øre pr. kg
Heraf udreder Fabrikken i Told af Raamaterialier	1,7 — —
Tilbudspris + Beskyttelsen	127,4 Øre pr. kg
Beskyttelse + Overpris udgør heraf	4,4 — —

Med en Tilbudspris fra Udlandet af 123 Øre pr. kg har man forudsat en Kontraktpris med en indenlandsk Fabrik af 129,1 Øre. Idet man godskriver den indenlandske Fabrik Indførselstolden af et færdigt Lokomotiv — 5 pCt. af Værdien = 6,1 Øre — medens Fabrikken jo til Statskassen maa yde en Indførselstold paa Raamaterialier af ca. 1,7 Øre pr. kg, opnaar Fabrikken alene ved Toldloven en Toldbeskyttelse eller Overpris af 4,4 Øre pr. kg, svarende til 3,6 pCt. af den udenlandske Tilbudspris.

Komiteen anser det imidlertid for ganske umuligt, at en indenlandsk Industri skal kunne klare sig mod den udenlandske Konkurrence i *daarlige Tider* med den gældende Toldbeskyttelse, og den tillader sig derfor at foreslaa, at Prisdannelsen under ugunstige Konjunkturer opstilles som angivet i Tabel II:

II. Daarlige Tider.

Tilbudspris fra Udlandet	72 Øre pr. kg
Indførselstold 5 pCt. af Værdien	3,6 — —
Tilladt Overpris	7,2 — —
Kontraktpris.	82,8 Øre pr. kg
Heraf udreder Fabrikken i Told af Raamaterialier	1,7 — —
Tilbudspris + Beskyttelsen	81,1 Øre pr. kg
Beskyttelse + Overpris udgør heraf	9,1 — —

Man har her forudsat den meget lave Tilbudspris fra Udlandet af 72 Øre pr. kg og foreslaar at yde en indenlandsk Fabrik en Kontraktpris af indtil højst 82,8 Øre. Af denne Pris maa Fabrikken forlods udrede 1,7 Øre pr. kg af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt i Indførselstold for Raamaterialier, hvorefter der kun bliver en Overpris af 9,1 Øre pr. kg tilovers for Fabrikken, og i dette Beløb 9,1 Øre er de 1,9 Øre — den Beskyttelse, som Fabrikken effektivt har ifølge Toldloven — indbefattet ($3,6 \div 1,7 = 1,9$ Øre), saaledes at det efter nærværende Forslag forventes, at der af Statskassen ydes $9,1 \div 1,9 = 7,2$ Øre pr. kg under nævnte ugunstige Forhold og i et begrænset Tidsrum.

For Ministeriet vil der derefter komme til at foreligge Afgørelsen af, om Konjunkturerne er gunstige eller ugunstige, saa at der maa ydes en Overpris, der — svarende til Tidernes Gunst eller Ugunst — varierer mellem intet og 7,2 Øre pr. kg af det færdige Lokomotivs og Tenders tomme Vægt, saaledes at det højeste Beløb, der kan ydes, selv ved de forudsatte meget lave udenlandske Tilbudspriser, ikke udgør mere end 10 pCt. af disse som Maksimum.

Komiteen formener, at der maa gives Fabrikkerne et Tilsagn om, at disse Regler ville blive fulgte, saalænge den nuværende Toldlov bestaar og i mindst 15 Aar efter Prøvetidens Udløb

Som det vil ses, gaar Indstillingen udover det af Ministeren i Tinget skitserede Grundlag, idet Komiteen foreslaar, at der ogsaa efter de 5 Aars Forløb skal kunne ydes en Overpris af indtil 7,2 Øre pr. kg i daarlige Tider. Det heri liggende Princip

er imidlertid ikke ukendt herhjemme, idet Regeringen til Tider har ydet den indenlandske Industri en Begunstigelse af 5 à 10 pCt. udover Prisen efter de udenlandske Tilbud. Den herved hjemlede ringe Bevægelsesfrihed mellem 0 og 7,2 Øre pr. kg vil formentlig ikke kunne volde nogen Vanskelighed, idet Licitationsprincippet vedblivende er fastholdt som Grundlag for Prisansættelsen. Med Hensyn til Indstillingen bemærkes iøvrigt, at naar Licitationsprincippet er fastholdt, saa mener Komiteen dog, at saadanne urimeligt lave Licitationsstilbud, der aabenbart kun maatte være fremsat i Spekulationsøjemed, ikke bør lægges til Grund ved Prisansættelsen.

Endvidere finder Komiteen Anledning til at bemærke, at medens Adgang til Deltagelse i Forsøget bør staa aaben for alle dertil kvalificerede Fabrikker, vilde det efter dens Formening være ødelæggende for Sagens heldige Løsning, om det efter Forsøgsperiodens Udløb blev mere end een Fabrik, der kom til at overtage Leverancen af Lokomotiver.

Kun under *denne* Forudsætning mener Komiteen, at de i Indstillingen angivne Vilkaar vil indeholde en tilstrækkelig Beskyttelse for en dansk Lokomotivindustri.

Komiteen mener, at hvis en Fabrik efter eller under Forsøgsperioden tilbyder at indrette sig paa Lokomotivfabrikation og at anbringe den til et saadant Anlæg fornødne Kapital i Foretagendet, bør Leverancen paa de i Indstillingen angivne Vilkaar overlades til den alene.

Med Hensyn til den i Indstillingen angivne Sondring imellem Forsøgsperioden og Tiden efter finder Komiteen endvidere Anledning til at bemærke, at denne Sondring bør opfattes som Sondringen imellem den Periode, i hvilken Staten vil yde sit Bidrag til de Lærepenge, som Fabrikkerne under Forsøget komme til at betale, og saa den Periode, i hvilken Fabrikkerne skulle kunne hjælpe sig med den Beskyttelse, som Toldloven yder, eventuelt den yderligere Begunstigelse, som Ministeriet maatte gaa ind paa at yde Fabrikkerne. En Forsøgsperiode, i hvilken man kun arbejder med de forhaandeværende Fabrikationsindretninger, og som ikke er lagt an paa successive at føre til at kunne fabrikere hele Statens — eller hellere hele Landets — Forbrug, altsaa lagt an paa efter Forløbet af 5 à 6 Aar at kunne fabrikere mindst 30 Lokomotiver pr. Aar, har ingen praktisk Værdi, vil blot forhale Sagens Afgørelse og dertil koste en Mængde Penge.

Komiteen har fremdeles fundet det rigtigst at foreslaa Ministeriet at henvende sig til Sammenslutningen af Fabrikanter i Jernindustrien for at give denne som den dertil mest kompetente Institution Lejlighed til — efter forudgaaende Forhandling med Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund — at udtale sig om,

- 1) hvilke Fabrikker Staten ved Forsøgsperiodens Begyndelse kan henvende sig til, naar Hensyn tages saavel til den tilstedeværende Stab af faguddannede Arbejdere som de forhaandenværende Værkstedindretninger, samt om
- 2) hvorvidt Sammenslutningen er enig med Komiteen i den Betragtning, at den i Komiteens Forslag foreslaaede Beskyttelse kun kan anses tilstrækkelig for en enkelt Fabrik.

København i Juli 1909.

Busse,
Formand.

Caroc.

I. A. Hansen.

Ivar Knudsen.

F. F. Samuelson.

Knud Gregersen,
Sekretær.

BILAG

BILAO

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1909.

I Henhold til derom med Hr. Direktøren truffen Aftale har Ministeriet under D. D. overdraget
Direktør for Aktieselskabet Burmeister & Wain, Maskin- og Skibsbyggeri, *Ivar Knudsen*, R. af Dbg. og Dbm.,
Direktør for Aktieselskabet Smith, Mygind & Hüttemeier *J. Caroc*,
Folketingsmand, Klejnsmed *F. F. Samuelsen* og
Formand for Dansk Smede- & Maskinarbejderforbund *I. A. Hansen*
under Deres Ledelse at deltage i en nærmere Undersøgelse af samtlige Forhold vedrørende Muligheden for at erholde Lokomotiver til Statsbanerne og Privatbanerne byggede paa private Fabrikker her i Landet, særlig af den Form, hvorunder det kunde være naturligt fra Statens Side i de første Aar at yde Støtte til Afholdelsen af Udgifterne ved Forsøg paa saadan Lokomotivbygning.

Ved Ministeriets Forespørgsel til de paagældende, om de vilde være villige til at deltage i nævnte Undersøgelse, har man udtalt, at man er klar paa, at hvis der blev afsluttet Overenskomst med indenlandske Fabrikker om i Løbet af nogle Aar at bygge et vist Antal Lokomotiver, blive disse maaske noget dyrere end de Lokomotiver, der anskaffes i Udlandet, samt at man derfor har tænkt sig, at det heraf følgende Tab eventuelt i de første Aar vil kunne fordeles mellem Staten og paagældende Fabrikker, saaledes at disse sidste tage en efterhaanden stigende Part deraf, idet Hensigten skulde være at opnaa, at Fabrikkerne i Løbet af nogle Aar blive saa konkurrencedygtige, at de kunne bygge Lokomotiver indenfor den Beskyttelse, som ydes ved Toldloven. Man har derhos tilføjet, at det for at tage endelig Stilling til Spørgsmaalet saavel for Bevillingsmyndighederne og Ministeriet som antagelig ogsaa for de paagældende Firmaer vil være nødvendigt, at der foreligger Oplysninger om, hvor meget Prisforskellen omtrentlig maa antages at blive paa Lokomotiver fabrikerede her i Landet og indkøbte i Udlandet, og hvor meget af Prisforskellen der hidrører fra højere Materialpriser, højere Arbejdsløn m. v.

Sluttelig har man underrettet de forannævnte Herrer om, at de fra Dem vilde modtage nærmere Underretning om Tid og Sted for Forhandlingerne.

Ved at meddele foranstaaende skal man tjenstlig anmode Dem om at foretage det herefter videre fornødne til Undersøgelsens Fremme, idet man udbeder sig Indberetning meddelt om Resultatet af Undersøgelsen.

Jensen Sønderup.

G. Giødesen.

Hr. Direktør for Statsbanernes Maskinafdeling *Busse*.

K. af Dbg. og Dbm.

Nogle Oplysninger

angaaende

Lokomotivbygning i Danmark.

Materialierne til Lokomotiver kostede i et Aar, da de var ret billige (beregnet efter den solgte Vægt):

for Lokomotivet.....	42 Øre pr. Kg.
for Tenderen.....	32 — —

Gennemsnitlig for Lokomotiv og Tender ca. 38 Øre pr. Kg.

Arbejdslønnen paa Lokomotivfabrikken (heri altsaa ikke Beløb for de købte færdige Dele, Hjul, Aksler, Fittings etc.) er i Tyskland for større Lokomotiver med Tender ca. 30 Øre pr. Kg. gennemsnitlig for Lokomotiv og Tender (højere for mindre Lokomotiver).

For et Lokomotiv af Mellemstørrelse (Litra D), Vægt 53 Tons, bliver *Arbejdslønnen* altsaa 15,900 Kr.

Gennemsnitslønnen pr. beskæftiget Mand udgør paa Grundlag af Trap: »Arbejdslønnen i København 1904« sammenholdt med Burmeister & Wains Beretning for 1908, 1.493 Kr. aarlig for Smede og Maskinarbejdere, 1,110 Kr. for Arbejdsmænd, men under Hensyn til, at det gennemsnitlige Antal af arbejdsløse Dage har udgjort omtrent 9 pCt. af samtlige Arbejdsdage, og Lønnen vel er steget noget, vil Gennemsnitslønnen nu kunne anslaaes til 1,550 Kr. for Smede og Maskinarbejdere og til 1,150 Kr. for Arbejdsmænd. Et Lokomotiv beskæftiger altsaa 12 Mand i et Aar, naar Lønnen fordeles paa 7 Haandværkere, 4 Arbejdsmænd og 1 Lærling. Gennemsnitslønnen pr. beskæftiget Mand udgør herefter ca. 1,325 Kr. aarlig.

De almindelige Fabriksomkostninger G. O. andrager i tyske Lokomotivfabrikker under normale Forhold 21 Øre pr. Kg. færdig Vægt eller ca. 70 pCt. af Arbejdslønnen; heraf afholdes bl. a. Gager til Ledelse og Kontorpersonale samt Kraft, Brændsel, Lys, Skatter, Reparationer og Afskrivninger, men derimod ikke Forrentning af Kapital.

Fragten og andre Transportomkostninger for et Lokomotiv fra Nord- og Mellemtyskland hertil kan anslaaes til ca. 1 Øre pr. Kg. af Lokomotivets Vægt.

Forbruget af Lokomotiver her i Landet maa for de kommende Aar anslaaes saaledes.

Til Forøgelse af Kørselen paa Statsbanerne, 5 pCt. af 560 Stk. = 28 Lokomotiver
Fornylse af kasserede Lokomotiver efter 30 Aar, 3 pCt. af

400 Stk.	= 12	—
Udstyr af 4 nye Privatbaner	= 12	—
Forøgelse og Forbedring af Privatbanernes Materiel.....	= 10	—
Entrepreneurlokomotiver og Erstatningskedler etc.....	= 8	—

Ialt pr. Aar..... 70 Lokomotiver

Prisdannelse

for Lokomotiv og Tender Litra P, Vægt 83 Tons.

(Bremsen overalt medregnet).

I gode Tider:

Materiale*).....	45 Øre pr. Kg.	37,350 Kr.
Krumtapaksel ..		4,000 —
Arbejds løn	30 — —	24,900 —
Alm. Omkostn... ..	21 — —	17,430 —
Fragt.....	1 — —	830 —
Fortjeneste.....	6 — —	4,980 —

Salgspris... 89,490 Kr.

eller pr. Kg. 108 Ør.

Hannoversche Maschinenfabrik

fik i 1906 (Vægt 79 T.)..... 79,900 Kr.

eller pr. Kg..... 101 Ør.

I daarlige Tider:

Materiale*).....	38 Øre pr. Kg.	31,540 Kr.
Krumtapaksel ..		3,500 —
Arbejds løn	30 — —	24,900 —
Alm. Omkostn... ..	8 — —	6,640 —
Fragt.....	1 — —	830 —
Fortjeneste.....	0 — —	0 —

Salgspris... 67,410 Kr.

eller pr. Kg. 81 Ør.

Billigste Tilbud 1909 72,800 Kr.

eller pr. Kg..... 88 Ør.

for Lokomotiv og Tender Litra D, Vægt 53 Tons.

Materiale*).....	45 Øre pr. Kg.	23,850 Kr.
Arbejds løn	30 — —	15,900 —
Alm. Omkostn... ..	21 — —	11,130 —
Fragt.....	1 — —	530 —
Fortjeneste.....	6 — —	3,180 —

Salgspris... 54,590 Kr.

eller pr. Kg..... 103 Ør.

Nydqvist & Holm fik i 1907 51,500 Kr.

eller pr. Kg..... 97 Ør.

Materiale*).....	38 Øre pr. Kg.	20,140 Kr.
Arbejds løn	30 — —	15,900 —
Alm. Omkostn... ..	8 — —	4,240 —
Fragt.....	1 — —	530 —
Fortjeneste.....	0 — —	0 —

Salgspris... 40,810 Kr.

eller pr. Kg..... 77 Ør.

Henschel & Sohn fik i 1904.... 38,000 Kr.

eller pr. Kg..... 72 Ør.

Billigste Tilbud 1909 (Vægt 56 T.) 41,200 Kr.

eller pr. Kg..... 74 Ør.

for Rangeringslokomotiver Litra F, Vægt 30 Tons.

Materiale*).....	45 Øre pr. Kg.	13,500 Kr.
Arbejds løn	33 — —	9,900 —
Alm. Omkostn... ..	21 — —	6,300 —
Fragt.....	1 — —	300 —
Fortjeneste.....	6 — —	1,800 —

Salgspris... 31,800 Kr.

eller pr. Kg..... 106 Ør.

Smith, M. & H. fik i 1900..... 38,000 Kr.

eller pr. Kg..... 127 Ør.

Hannoversche Maschinenfabrik

fik i 1900..... 33,400 Kr.

eller pr. Kg..... 111 Ør.

I 1899, da tysk Konkurrence

var udelukket, fik Breda..... 37,000 Kr.

eller pr. Kg..... 123 Ør.

Materiale*).....	38 Øre pr. Kg.	11,400 Kr.
Arbejds løn	33 — —	9,900 —
Alm. Omkostn... ..	8 — —	2,400 —
Fragt.....	1 — —	300 —
Fortjeneste.....	0 — —	0 —

Salgspris... 24,000 Kr.

eller pr. Kg..... 80 Ør.

Henschel & Sohn fik i 1902..... 22,220 Kr.

eller pr. Kg..... 74 Ør.

Billigste Tilbud i 1909..... 24,900 Kr.

eller pr. Kg..... 83 Ør.

*) Materialernes Værdi beregnes som Regel efter indhentet Tilbud paa de enkelte Poster og ikke som her i en samlet Pris; denne er derfor kalkulatorisk. Ovenstaaende Pris, 38 Øre pr. Kg., hidrører derimod fra et konkret Tilfælde.

En *komplet Fabrik* til denne Produktion vil antagelig koste 3 à 4 *Millioner Kroner*; vil man imidlertid fabrikere under delvis Medbenyttelse af en bestaaende Maskinfabrik, kan dette Beløb selvfølgelig nedsættes, saaledes som det vil fremgaa af det følgende.

En Lokomotivfabriks Regnskab vilde herefter stille sig omtrent saaledes:

<i>Omsætningen</i> 70 Lokomotiver à 50,000 Kr. = 3,500,000 Kr. <i>pr. Aar.</i>	
Arbejdsløn for 70 Lokomotiver ca. 840 Mand à ca. 1,325 Kr. = 1,113,000 Kr.	
Almindelige Omkostninger 21 Øre pr. Kg. (70 pCt. af Arbejdslønnen)	= 779,100 —
5 pCt. Rente af Anlægskapital, 4 Mill. Kr.	= 200,000 —
Ialt...	2,092,100 Kr.

5 pCt. Rente af Anlægskapitalen, 4 Mill. Kr. = 200,000 Kr. andrager ca. 3,000 Kr. pr. Lokomotiv = ca. 6 Øre pr. Kg.

Med ovennævnte Anlægskapital, 3 à 4 Mill. Kr., er tænkt paa Anlæg af en komplet, selvstændig Lokomotivfabrik. — Man kan ogsaa tænke sig at bygge Lokomotiver i en stor almindelig Maskinfabrik i Forbindelse med Fabrikation af Dampmaskiner o. desl. og at benytte Støberi, Grov- og Kedelsmedie, Drejeri o. s. v. fælles med den almindelige Fabrikation, men man maatte dog have et særligt Opstillerværksted med 1 Plads for hver 5 à 6 Lokomotiver p. a., hvori visse Specialmaskiner havde Plads, samt eget Administrations-, Tegne- og Regnskabskontor.

Udgiften hertil blev saaledes for et Lokomotivværksted med 12 Sporpladser, hvori kan bygges 70 Lokomotiver og Tendere pr. Aar:

Bygning med Varmeapparater og elektrisk Belysning	320,000 Kr.
Løbekran og Skydebro etc.	60,000 —
	380,000 Kr.
Ramme-, Stikke- og Boremaskine, Cylinderboremaskine og andre	
Special-Værktøjsmaskiner samt Værktøj	150,000 —
	530,000 Kr.

Medens den første Del heraf, de 380,000 Kr., kan reduceres, i Fald man vil bygge et mindre Antal end 70 Lokomotiver pr. Aar, vil den anden Del, de 150,000 Kr., behøves — selv ved en ringere Aarsproduktion.

En Sporforbindelse med Jernbane er næsten uundværlig for en Lokomotivfabrik baade for Tilførsel af Raamaterialier og navnlig for Bortførsel af de færdige Lokomotiver, da Transport paa Blokvogn og deraf følgende Sammenbygning bliver kostbar.

Tolden udgør nu 5 pCt. af Lokomotivets Værdi.

Den højeste og den laveste Pris, der faktisk er betalt for Lokomotiver fra udenlandske Fabrikker er — som det fremgaar af Prissammenstillingen — i gode Tider 123 Øre pr. Kg., i daarlige Tider 72 Øre pr. Kg.

Toldbeløbet heraf vil udgøre henholdsvis..... 6,1 og 3,6 Øre pr. Kg.

En detailleret Beregning af Tolden paa de enkelte Dele

til et Lokomotiv giver 1,7 — —

saaledes, at Beskyttelsen altsaa udgør henholdsvis... 4,4 og 1,9 Øre pr. Kg. eller 6—15 pCt. af Arbejdslønnen, naar denne regnes til 30 Øre pr. Kg. af Lokomotivets Vægt.

Det vil heraf fremgaa, at Toldlovens Beskyttelse virker stærkere i gode Tider med de højere Priser, end i daarlige Tider med de lavere Priser — en naturlig Følge af, at Tolden af det færdige Lokomotiv svinger med dets højere eller lavere Fakturapris, medens Tolden af de til Lokomotivfabrikation indførte Materialier erlægges efter Vægt og altsaa er konstant.

Yderligere Beskyttelse. Det har til Tider været nævnt, at Regeringen var villig til at yde den indenlandske Industri en Begunstigelse af 5 à 10 pCt. af Værdien udover de udenlandske Tilbud; dette vilde paa et mellemstort Lokomotiv til 50,000 Kr. udgøre henholdsvis 2,500 og 5,000 Kr.; 6 pCt. vilde svare til den Fortjeneste, som udenlandske Fabrikker selv i gode Tider har af et Lokomotiv (ca. 3,000 Kr.).

Adgang til Arbejde og Beskyttelse. Ovenfor er angivet, at Fabrikationen af 70 Lokomotiver pr. Aar beskæftiger 840 Arbejdere, hertil kommer ca. 30 Ledere og Kontorfolk og hvad der skjuler sig under almindelige Omkostninger, man kan regne 900 Mand eller 13 Mand pr. Lokomotiv pr. Aar.

Toldbeskyttelsen, beregnet for et mellemstort Lokomotiv, vil efter foranstaaende Beregning af Tolden pr. Vægtenhed, bevæge sig mellem Ydergrænserne..... 2,300 Kr. i gode Tider og 1,000 Kr. i daarlige Tider og den yderligere Beskyttelse af 6 pCt. vilde udgøre

3,900	—	—	—	—	2,250	—	—	—
-------	---	---	---	---	-------	---	---	---

Beskyttelsen vilde altsaa alt

eftersom Kiloprisen an-

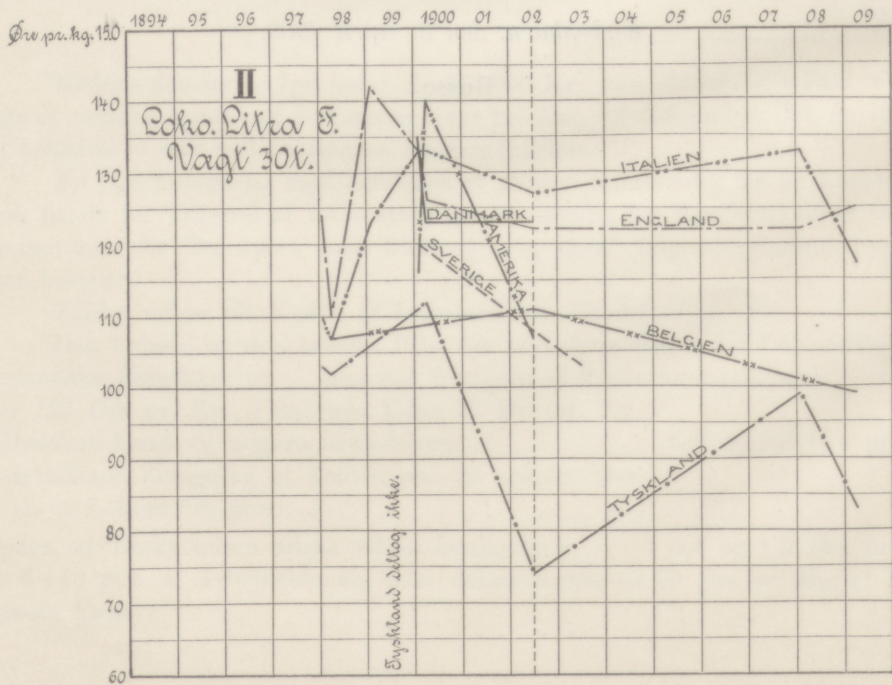
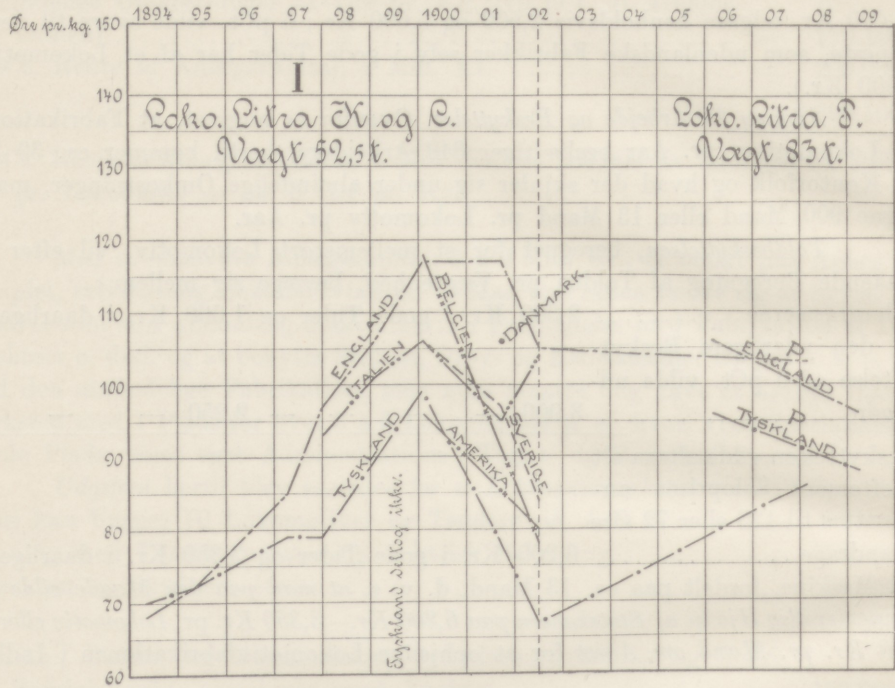
sættes til 123 eller 72 Øre

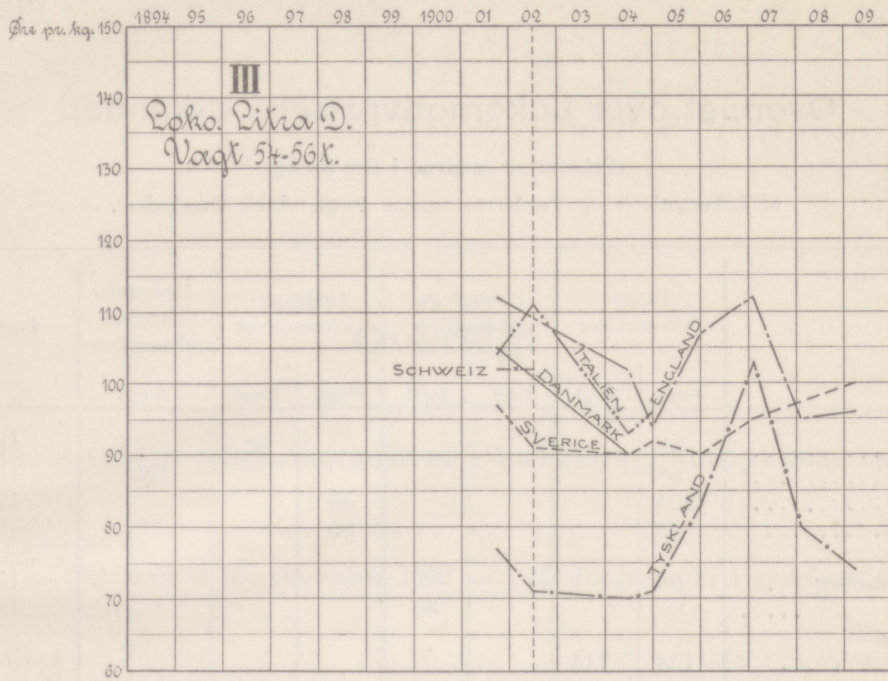
andrage 6,200 Kr. i gode Tider og 3,350 Kr. i daarlige Tider pr. Maskine, fordelt paa ca. 13 Mand, d. v. s. at man paa den Maade vilde yde en gennemsnitlig Hjælp af Statskassen paa 6,200 Kr.—3,350 Kr. pr. Lokomotiv eller 475—250 Kr. pr. Mand om Aaret for at opbæjle Lokomotivfabrikationen i Indlandet.

Kjøbenhavn, den 3. April 1909.

Busse.

Grafisk Fremstilling af de laveste Tilbudspriser
pr. Tilo. af Lokomotivernes komne Vægt.
Statsbanernes Licitationer i Årene 1894 - 1909.





Oversigt over Lokomotivpriser i Udlandet.

(Priserne er angivne i Øre pr. kg.
af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt, ekskl. Overheder).

	Iltogs-lokomotiver		Persontogs-lokomotiver		Godstogs-lokomotiver		Godstogs-Tender-lokomotiver	Datum
	4-cyl.	2-cyl.	4-cyl.	2-cyl.	4-cyl.	2-cyl.	2-cyl.	
Bayern	92					86		1905
»	88						103	1906
»	104				89			1907
»	98				95			1908
Württemberg	94							1907
»				86				1909
Østrig	134	114						April 1908
Schweiz	115							1908
»		85						April 1909
Preussen.....	88	82	82	85	84	86	95	Decbr. 1908
»	87	81	81	84	83	85	94	April 1909

Ifølge Meddelelse er Priserne i daarlige Tider kun 1 à 2 Øre lavere end i gode Tider.

Danmark har i Aarene 1902—1909 betalt følgende højeste og laveste Priser, ekskl. Told:

Litra P.		Litra C.		Litra D.		Litra F.	
			67		71	74	Juni 1902
96							Januar 1906
					95		— 1907
			86			99	— 1908
88					74	83	Marts 1909

Oversigt

over

Indførselstolden paa Lokomotiver i forskellige europæiske Lande.

Tyskland:

Toldtarif af 25. December 1902 med Ændringer efter Handelstraktaternes Bestemmelser.

Alm. Toldsats. Konventionaltarif.

Løbe-Nr. 892: Damplokomotiver, løbende paa Skinner:

Tenderlokomotiver med en Nettovægt af 100 Dobbeltcentner eller derunder, pr. Dobbeltcentner.....	11	Mark
Tenderlokomotiver med Nettovægt af mere end 100 Dobbeltcentner:		
Lokomotiver uden Tender, pr. Dobbeltcentner.....	9	—
Lokomotivtender pr. Dobbeltcentner.....	5	—

Frankrig:

Toldtarif af 11. Januar 1892 (med senere Ændringer offentliggjort i international Samling af Toldtariffer December 1901).

	General-tarif*).	Minimal-tarif*).
Løbe-Nr. 512: Lokomotiver, Gadelokomotiver:		
Normalsporede pr. 100 Kg. Netto.....	20 Frs.	15 Frs.
Smalsporede.....	24 —	18 —
Løbe-Nr. 513: Tendere til Lokomotiver:		
Normaltsporede pr. 100 Kg. Netto.....	15 —	10 —
Smalsporede — —	18 —	12 —

England:

Toldfrihed for Lokomotiver.

Italien:

Toldtarif af 1. Marts 1906:

Løbe-Nr. 240: Lokomotiver uden Tender pr. 100 Kg.....	14	Lire
Løbe-Nr. 245: Tendere pr. 100 Kg.....	10	—

*) Minimaltariffen tilstaas normalt alle Lande, med hvem Frankrig har Handelstraktat (i Toldsatsen er indbefattet Decimen og 4 pCt. Tillæget).

Øst r i g - U n g a r n :

Konventionaltoldtarif, gyldig indtil 31. December 1917, saafremt ikke nye Konventioner indgaas; Generaltariffen foreligger ikke, hvorfor man ikke her kan afgøre, om de efterstaaende Toldsatser gælde alle Lande, eller om de kun ere tilstaaede enkelte.

Løbe-Nr. 527: Lokomotiver og Tendere pr. 100 Kg..... 29 Kr. (østerr.)

H o l l a n d :

Formodentlig Toldfrihed for Lokomotiver og Tendere, jfr. § 2 i Toldloven af 15. August 1862 med senere Ændringer indtil 15. Maj 1897.

B e l g i e n :

Toldtarif af 5. Februar 1906 (med Ændringer ved Budgetloven for 1907). Lokomotiver og Tendere ere ikke opførte under noget særskilt Løbe-Nr., men gaa ind under Løbe-Nr. 33: Maskiner

af Jærn og Staal pr. 100 Kg.....	4	Frcs.
- Støbejern —	2	—
- Alluminium —	40	—
- Træ —	10	pCt. af Værdien.

S c h w e i z :

Toldtarif af 10. Oktober 1902 (Forbundslov):

Løbe-Nr. 883:			Konven- Generaltarif. tionaltarif*).
Damp- og elektriske Lokomotiver }	pr. 100 Kg.	12 Frcs	10 Frcs.
Tendere.....			

N o r g e :

Toldtarif af 25. August 1905.

		Minimaltarif.	Maximaltarif.
Løbe-Nr. 729: Lokomotiver og Tendere, af Værdien	10 pCt.	15 pCt.	

S v e r i g e :

Toldtarif af 8. Juni 1906.

Lokomotiver og Tendere ere ikke opførte under noget særskilt Løbe-Nr., men gaa formentlig ind under

Løbe-Nr 735: Dampmaskiner, ikke særlig anførte, og Damp-
kedler..... 10 pCt. af Værdien.

* Gælder for Tyskland, Italien, Øst r i g - U n g a r n , Frankrig, Spanien, Serbien samt for de Lande (herunder Danmark), der have Mestbegunstigelsestraktat med Schweiz.

Komiteen angaaende Lokomotivbygning
i Danmark.

Underbilag 1 ad Bilag 5.

Kjøbenhavn, den 12. Maj 1909.

Efter derom stedfunden Drøftelse i den i Henhold til det høje Ministeriums Skrivelse af 23. Marts d. A. nedsatte Komitè til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Muligheden af at erholde Lokomotiver til Statsbanerne og de private Jernbaner byggede paa private Fabrikker her i Landet, skal Komiteen herved tillade sig at anmode om det høje Ministeriums Bistand til Erhvervelse af Oplysninger om Indførselstolden paa færdige Lokomotiver i Tyskland, Frankrig, Belgien, Italien, Schweiz, England, Sverige, Norge, Holland og Østrig.

P. F. V.

Knud Gregersen.

Sekretær.

Kjøbenhavn, den 21. Maj 1909.

Efter Komiteens Anmodning i Skrivelse af 12. d. M. skal man tjenstlig fremsende hoslagte gennem Generaltolddirektoratet indhentede Oversigt over Indførselstolden paa færdige Lokomotiver i Tyskland, Frankrig, England, Italien, Østrig, Holland, Belgien, Schweiz, Norge og Sverige, idet bemærkes, at Generaltolddirektoratet har udtalt, at da Oplysningerne hidrøre fra de trykte Toldlove, hvis praktiske Anvendelse ikke altid er let at skønne, meddeles de med alt Forbehold.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

G. Giødesen.

Indførselstold

paa

Lokomotiver i Udlandet.

		Vægttold		Værdi-
		pr 100 Kg. Øre	pr. Kg.*)	told
		pCt.		
Tyskland:	Lokomotiver under 20 Tons	11 Mark	10	
	— over —	9 —	8	
	Tendere	5 —	5	
Belgien:		4 Fres.	3	
Italien:	Lokomotiver	14 Lire	10	
	Tendere	10 —	7	
Schweiz:	Generaltarif	12 Fres.	9	
	Konventionaltarif	10 —	7	
England		Toldfri		
Sverige				10
Norge				10
Frankrig:	<i>Minimaltarif</i> (for Lande, der har Handels-			
	traktat med Frankrig):			
	Normalsporede Lokomotiver	15 Fres.	11	
	Smalsporede —	18 —	13	
	Normalsporede Tendere	10 —	7	
	Smalsporede —	12 —	9	
Østrig-Ungarn		29 ø. Kr.	22	
Holland		Toldfri		
Danmark		(4—5)	5	

*) Afrundet.

Aarhus, den 23. Marts 1909.

Da vi af Rigsdagsforhandlingerne erfarer, at Regeringen overvejer Muligheden og Betimeligheden af at stræbe hen til at lade Statsbanelokomotiverne udføre ved danske Maskinfabriker, tillader vi os ærbødigt at henlede Opmærksomheden paa, at vort Firma gennem de sidste 20 Aar har været stærkt bestræbt paa at indrette sig efter at udføre de Arbejder, som Statsbanerne hidtil har ladet udføre ved danske Maskinfabriker, saasom Skinnearbejde af enhver Art, Signalmaster og mange under Sikkerhedstjenesten hørende Apparater, saaledes ogsaa Centralafsaasningsapparater o. l., og vi har forlængst lagt vor Udvikling efter ogsaa at kunne overtage Leveringen af Lokomotiver, da vi altid har anset Aarhus for den dertil naturligste Plads.

Ved vor nuværende gamle Fabrik, i hvilken vi for Tiden beskæftiger ca. 550 Mand, er vi igennem Sønderallé kun fjernet ca. 150 Meter fra Aarhus Godsbanegaards Terrain, saaledes at vi let og hurtigt vil kunne overføre Lokomotiver i samlet Stand fra vore Værksteder til Statsbanernes Spor. I vore Værksteder er vi, efter i Fjor at have udflyttet vort Støberi og i dettes Sted indrettet Monteringshal med 15 Tons Løbekran, nu i Stand til at bygge Lokomotiver, men hvad der turde være af endnu mere Interesse i denne Forbindelse er, at vi vis à vis de af Statsbanerne for en fremtidig Godsbanegaard i Aarhus eksproprierede Arealer ejer en Fabriksgrund paa 8 Tdr. Land, som igennem Hammelbanen er tilsikret direkte Sporforbindelse, og til hvilken Grund vi allerede er begyndt at flytte vor Fabrik, idet vi der i Fjor byggede et nyt moderne Støberi, saa vidt vi ved Landets største, forsynet med 25 Tons Løbekraner og 3 Smelteovne, saaledes at vi samtidig kan støbe forskellige Blandinger og opnaa stor Leveringsdygtighed. Det er vor Agt efterhaanden at udflytte vore samtlige Værksteder, og naar dette er sket, mener vi at være ganske særlig egnet for Bygning af Lokomotiver. Vi har ment — foranlediget ved Nedsættelsen af den særlige Kommission — allerede paa det nuværende Tidspunkt ikke at burde undlade at fremkomme med disse Oplysninger.

Ærbødigt

S. Frichs Efterfølgere.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Underbilag 1 ad Bilag 7.

Kjøbenhavn, den 30. Marts 1909.

Hosfølgende Afskrift af en hertil indsendt Skrivelse, hvori Firmaet S. Frichs Efterfølgere, Maskinfabrik og Kedelsmedje, Aarhus, meddeler, at det er dets Agt særlig at indrette sig med Bygning af Lokomotiver for Øje, skal man tjenstlig tilstille Hr. Direktøren under Henvisning til Skrivelse herfra af 23. d. M.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

G. Giødesen.

Hr. Direktør ved Statsbanerne *Busse*,
K. af Db., Dbm.

Idet Komiteen med Hensyn til dens Drøftelser af de den ved Ministeriets Skrivelse af 23. Marts d. A. stillede Spørgsmaal henviser til dens derom til Ministeriet afgivne Indberetning, skal Komiteen indstille, at Ministeriet — efter forudgaaende Forhandling med Sammenslutningen af Fabrikanten i Jernindustrien, som man forventer igen vil forhandle om Sagen med Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund — indbyder til Deltagelse i Forsøg paa Lokomotivbygning til Staten paa nedennævnte Grundlag:

Der betales fra Statens Side:

Det første Aar:

Arbejdsløn og Materialier efter Regning.

Generalomkostninger 21 Øre pr. kg.

Fortjeneste 6 — - —

De følgende Aar:

Udlandets billigste Licitationspris med Tillæg af den dertil svarende Indførselstold, samt en Overpris, der udgør:

2. Aar 20 Øre pr. kg.

3. — 16 — - —

4. — 12 — - —

5. — 8 — - —

Derefter betales der en efter Konjunkturerne svingende Overpris af 0—7,2 Øre pr. kg., foruden Indførselstolden (der udgør fra 6,1 til 3,6 Øre pr. kg), saaledes at Overprisen + Indførselstolden ialt udgør indtil højst 10,8 Øre pr. kg. i daarlige Tider, og saaledes, at disse Regler følges, saalænge den nugældende Toldlov bestaar og i mindst 15 Aar efter Prøvetidens Udløb.

Idet Komiteen saaledes formener, at Licitationsprincippet bør fastholdes som Grundlag ved Prisansættelsen, skal den dog henstille, at der ikke tages Hensyn til saadanne urimeligt lave Tilbud, der maatte fremsættes i aabenbar Spekulationshensigt.

Sluttelig tilføjes, at medens Adgang til Deltagelse i Forsøget efter Komiteens Formening bør staa aaben for alle Fabrikker, der maatte betragtes som dertil kvalificerede, vil det efter Komiteens Overbevisning være ødelæggende for Forsøgets heldige Udfald, om Leveringen af Lokomotiver til Statsbanerne endelig overdrages mere end een Fabrik, idet den i ovennævnte Forslag indeholdte Beskyttelse kun kan anses tilstrækkelig for en enkelt Fabrik.

København i Juli 1909.

Busse.
Formand.

Caroc.

I. A. Hansen.

Ivar Knudsen.

F. F. Samuelsen.

Knud Gregersen.
Sekretær.

