

— 14 —

kolossalt i den senere tid. At levere saadan vare er en specialitet, som for et vordende norsk jernverk ikke staar i aller første række.

Vinkeljern og T-jern av meget store dimensioner forudsætter masseproduktion og desuten meget billig jern (navnlig thomasjern). Paa dette omraade vil det være vanskelig at konkurrere<sup>1</sup>.

Og hvad jernbaneskinner angaar, saa utkræves hertil et overordentlig stort valsverk, med gigantproduktion. Selv i Sverige — med dets betydelige jernindustri og med meget større nybygning av jernbaner end i vort land — mangler man for tiden valsverk for jernbaneskinner, som man følgende indkøper fra utlandet.

Selv under forudsætning av flere noksaa store jernverk hertillands maa man være forberet paa fortsat import fra utlandet av en række diverse jernvarer, herunder bl. a. jernbaneskinner.

Hvad *utførselen* angaar, fæster vi os derved, at man nu i en aarrække har eksportert en hel del „røjern og gammelt jern“, som for det væsentligste er „gammelt jern“ eller for at benytte den svenske betegnelse, skrot (klip, kut o. s. v. fra de mekaniske verksteder, desuten tilfældig opkjøpt jernafald). Hertil kommer i den senere tid ogsaa en hel del avtinnit blikafald<sup>2</sup>. I det sidste snes aar har denne eksport av skrot utgjort snart noget under og snart noget over 6 pct. i forhold til den hele jernimport, — eller snart noget under

<sup>1</sup> Der henvises til den billige salgspris for det tyske bærejern, de saakaldte „Träger“ (se tabellen s. 18).

<sup>2</sup> I Stavanger har man en avtinningsfabrik (elektrolytisk) for blikafaldet.