

man naturligt maa give i de første Aar til en saadan ny Virksomhed, men det er tillige noget, man kan være nødt til, naar man vil hindre, at den fremmede Konkurrence ofte med Tab for sig selv skal knuse en Virksomhed her i Danmark for saa kort efter selv at sætte sine Priser op. Man kan derfor ingenlunde sige, at det altid er uberettiget at foretrække det danske Arbejde, selv om det koster noget mere. Netop paa denne Maade stiller det sig jo med Lokomotiverne og meget andet. Jeg vil for øvrigt sige, at jeg for mit Vedkommende tror, at det, der vilde gavne mest, hvis man vilde fremme denne Industri, var, at Statens og de private Baner, for saa vidt de er ens stillede i de forskellige Retninger, søgte at finde et Normallokomotiv, som passede for disse forskellige Baner. Der er en meget stor Del af vore Privatbaner og tillige adskillige af vore Statsbaner, som har samme Overbygning, samme Skinnedimension, og hvor der stilles omtrent samme Krav til Driften. Kunde vi der naa, at man overfor disse Baner blev enig om at forlange det samme Lokomotiv, vilde der her i Landet være Brug for saa mange, at en dansk Lokomotivindustri kunde eksistere. Men man kan ikke bebrejde Staten, at den ikke støtter dansk Arbejde, hvis man ikke samtidig vil tillade den ogsaa at hjælpe de danske Virksomheder overfor Konkurrencen med Udlandet ad de Veje, den kan.

Naar saa det ærede Medlem haabede, at man vilde ved Undervisning og paa anden Maade søge at dygtiggøre Folk herhjemme, saa kan vi vist alle være enige om, at det skal vi ogsaa søge, men jeg tror, at i det hele er Arbejderne i de danske Virksomheder ganske dygtige; det har vist sig paa mange Omraader. Jeg tror ikke, det er der, det kniber. Nej, hvis man kunde — og det kunde det ærede Medlem bidrage noget til — skaffe lidt mere Arbejdsro, saa tror jeg, det vilde betyde fuldt saa meget.

Saa har jeg til de Udtalelser, som er faldet nu, en enkelt lille Bemærkning at gøre i Anledning af den Forespørgsel, som det ærede Medlem fra Kolding (Laursen) stillede til Udenrigsministeren. Jeg undredes over, at han fremdrog dette, og jeg vil haabe, at Ministeren vil kunne give et Svar derpaa, saa vi ikke skal behøve at drøfte dette Spørgsmaal videre her i Salen. Det ærede Medlem endte saa med at omtale en Anekdote om Christian IX., som det forbavtede mig at faa fremført, saa meget mere som jeg end ikke tror, at

Christian IX og Dronning Louise i Berlin har besøgt Kejser Wilhelm I.

Naar jeg har ønsket Ordet, er det i øvrigt ikke saa meget for at komme ind paa de Udtalelser, der er faldne, men særlig for at omtale et enkelt af de Forslag, der er fremme paa Finansloven, Forslaget om at bevilge Penge til en ny og større Færge mellem Masnedø og Orehoved. Jeg kan fuldt ud anbefale denne Bevilling. At denne betydningsfulde Linie bliver tilfredsstillende drevet, er noget, som vi alle kan ønske, og Motiveringen giver ogsaa særlig god Grund til at gaa med til Bevillingen, idet der meget rigtig bliver sagt, at vi kan godt bevilge denne Færge uden derfor, naar den ad Aare bliver afløst af det, som Regeringen anser for nødvendigt, en fast Forbindelse, da at have bortkastet de Penge, vi nu anvender til Færgen; den vil kunne gaa ind i vore andre Færgeforbindelser, og de eneste Penge, der vil være spildte, er de 50,000 Kr., som en Uddybning ved Orehoved vil koste. Men idet man altsaa nu gaar dertil med den Motivering, at vi kan gøre det, fordi vi kan nøjes med at bygge Færgen og ikke behøver at bygge Færgeløjer, hvorved vi vilde staa overfor et Spild af betydelige Pengesummer, saa betyder det jo i Virkeligheden, at vi gjorde en Fejl ved for 3 Aar siden ikke at enes om den faste Forbindelse mellem Masnedø og Falster. Den Gang blev Sagen standset, idet der var 49 Stemmer for og 49 Stemmer imod, altsaa lige mange stemte for og imod. Ordføreren for Modstanderne motiverede den Gang ikke mindst sin Modstand med, at naar man vilde have denne Bro bygget, var det paa Basis af en Vækst i Trafikken, som man ikke kunde vente i den kommende Tid, og det støttede han den Gang paa, at de første 4 Maaneder af det omhandlede Aar endog havde vist en Nedgang i Trafikken. Dertil kunde man den Gang kun svare, at naar man tog den samlede Indtægt for Person- og Godsferdsel paa Linien Gedser—Warnemünde, stod vi ikke overfor en Nedgang, knap nok overfor en Stagnation, hvilket var det højeste, der kunde være Tale om, og den kunde man vente snart igen vilde standse, saa vi atter stod overfor Opgang. Det var mig, der den Gang tillod mig at have den Mening imod det ærede Medlem, og derfor har det selvfølgelig interesseret mig at undersøge, hvorvidt dette viste sig rigtigt eller ikke. Jeg har da undersøgt, hvordan Forholdene har stillet sig i de 4 Aar siden den Tid. Grunden til den Stagnation, den Nedgang