

Aarhus—Kalundborg-Routen vil efter min Mening aldrig blive til noget. Dertil er den for lang; denne Route er 12 Mil lang, medens man kan skabe en Færgeforbindelse paa 6—6½ Mil, altsaa paa kun den halve Længde. Vi staar nu formentlig overfor en Overvejelse af Spørgsmaalet om Kalundborg-Routen; D. F. D. S. har, saa vidt jeg ved, sagt sin Kontrakt op, og Ministeren maa da tage under Overvejelse, hvordan Sagen i den nærmeste Fremtid skal gribes an. Jeg vil da haabe, og det vil jeg bede Ministeren om, at han ved sin Afgørelse af dette Spørgsmaal ikke spænder Ben for en rationel Ordning af hele Sagen. Jeg vil bede ham om, at han ved Afgørelsen ser noget ud over Dagen og Vejen og hen paa, at vi til syvende og sidst kan faa en rationel Løsning af dette Spørgsmaal.

Med Hensyn til Broen over Storstrømmen, som jeg maaske et Øjeblik maa vende tilbage til, vil jeg endnu sige, at for mig staar det saaledes, at denne Forbindelse godt kan vente en Tid endnu. Jeg vil sige, som jeg sagde den Gang, at jeg ikke vil forsværge en Gang at gaa med til en fast Forbindelse her, fordi jeg tror, den Tid meget vel kan komme, da det vil være forsvarligt at skride til et saadant Anlæg. Men jeg er tilbøjelig til at tro — og i denne Henseende er min Opfattelse styrket siden da —, at skal man tilvejebringe en fast Forbindelse, saa bliver det sikreste og bedste vist alligevel en Tunnel, selv om den koster noget mere end Broen; og det staar saadan for mig, at dette Spørgsmaal særlig vil blive paatrængende, naar Femern-Routen, som der er Tale om, rykker os noget nærmere. En Route som Femern-Routen vil jeg se paa med den største Velvillie, fordi jeg tror, den betyder noget for de kontinentale Forbindelser, for den gennemgaaende Trafik. Fik vi den, havde vi en Route fra Sverige-Norge til Vesteuropa, som ingen anden Route vilde være i Stand til at konkurrere med. Et saadant Projekt ser jeg derfor paa med den største Velvillie. Men desværre er Forholdet jo det, at hvad vi vil i saa Henseende, ikke betyder saa forfærdelig meget. Projektet kommer vel til at staa og falde med, hvordan man ser paa det i Tyskland, og det synes jo, at den preussiske Trafikminister ikke — i alt Fald ikke i Øjeblikket — er velvillig stemt overfor det, men at han tværtimod vil holde paa, at Kieler-Routen forbedres, en Route, som jeg finder ganske umulig; den burde i Virkeligheden nedlægges, selv om man ikke faar den anden

Route. Den højtærede Trafikminister var da for øvrigt ogsaa sammen med mig og flere andre Medlemmer af Finanslovkommissionen med til at indstille, at Kieler-Routen blev nedlagt. Endelig vil jeg sige, at hvis man nu bandt de 9 Mill. Kr., der er Tale om, i en Bro over Storstrømmen, vilde det efter min Mening uvægerligt medføre et af to: enten at man maatte optage et nyt Statslaan, eller ogsaa, at de Anlæg, som vi skal have udført i Henhold til de gældende Jernbanelove, blev udskudt. Jeg kan ikke indse andet, og det vilde jeg meget beklage. Jeg tror, at vore Bestræbelser i første Række maa gaa ud paa nu at faa de Anlæg fuldført, som er vedtagne ved Jernbaneloven af 1908; derefter kan vi godt se noget ud i Fremtiden. En samlet Overvejelse af de Spørgsmaal, der kunde være Tale om at behandle, efter at de Anlæg, vi en Gang har vedtaget, er gennemførte, vilde maaske være betimelig.

Medens jeg er ved Omtalen af den højtærede Trafikministers Budget, skal jeg gøre et Par Bemærkninger til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen). Det ærede Medlem talte forleden om dansk Arbejde; han paastod, at der her i Tinget flere Gange havde staaet Strid om, hvorvidt vi skulde foretrække dansk Arbejde for udenlandsk eller ej, og han henviste til de Debatter, der havde fundet Sted om Anskaffelse af danske Lokomotiver. Det ærede Medlem lever paa dette Punkt i en Vildfarelse; hvad Striden har staaet om, har ikke været det, om vi skulde tage danske eller udenlandske Lokomotiver; men om, hvorvidt vi skulde give den danske Industri en Understøttelse ud over den Toldbeskyttelse, den i Forvejen har. Det er dette, Striden hele Tiden har drejet sig om, og det er det, som vi fra Flertallets Side — fra den Side, der hidtil har været Flertal — har modsat os. Vi har ment, at Industrien skulde nøjes med den Beskyttelse, som den har i Henhold til Toldloven. Jeg kan minde om, at den sidste radikale Regering foreslog, at man skulde forsøge at indføre Statsdrift paa dette Omraade, og foreslog at bygge to Lokomotiver paa Statens Værksteder, samt at man oplyste, at det vilde koste 70,000 Kr. at bygge et saadant Lokomotiv, medens man i Udlandet kunde købe det for 46,000 Kr. Det vilde altsaa koste 24,000 Kr. mere at bygge det her end at købe det i Udlandet, og da der gennemsnitlig skal 12 Arbejdere til i et Aar for at fabrikere et Lokomo-