

Evropa, saa kan det vel forsvares af nationale Grunde, men det forudsætter dog for det første, at man har Midlerne disponible, og for det andet, at man ikke har langt bedre Opgaver at anvende Pengene til. Og det er netop dette sidste, der er Tilfældet.

Det er fremhævet med Rette fra flere Sider her i Salen og ved Udtalelser af den højtærede Minister, at der i højeste Grad er Brug for Pengene til at forbedre vore Hovedselslinier. Og det gælder ingenlunde alene Linierne til København. Jeg fremhævede selv, at den jydsk Hovedbane — og den kan ikke kaldes særlig københavnsk — trængte i høj Grad til Dobbeltspor. Og det samme gælder med Hensyn til Materiellet. Man siger nok, at der for Øjeblikket er ekstraordinære Forhold, men for det første er der selv under normale Forhold en stadig Stigning i Trafikken, og for det andet var Forholdene ogsaa før Krigen vanskelige ved Mangel paa Materiel og ved Forsinkelser paa Banerne, i det hele ved en Række af de samme Ulemper, som man nu ganske vist i endnu højere Grad kæmper imod. Nej, det store Spørgsmaal forekommer mig at være: Er det rigtigt, at den danske Rigsdag under disse alvorlige Forhold og med de vanskelige Tider for Øje, som vi gaar i Møde, beskæftiger sig med at drøfte denne store Bunke af lokale Interesser? Det er meget muligt, at der til disse knytter sig afgørende lokalpolitiske Interesser, det ved jeg ikke, det ligger nær at antage det, men jeg vil hævde, at den samlede Stats Interesser er det ikke. Og man kan ikke afvise saadanne Udtalelser, som Ministeren selv har fremsat, om, i hvor høj Grad Administrationen lider under, at man mangler baade det ene og det andet. Men vil man i disse Tider beskæftige sig med Fremtiden — og det er en baade værdig og naturlig Opgave —, er det naturligt at beskæftige sig med Fremtidens Hovedopgaver, og saa drejer det sig om vore Forbindelser med Udlandet og vore Hovedforbindelser i Indlandet.

Jeg er meget glad over den Tilslutning, disse Udtalelser har faaet hos flere ærede Medlemmer, bl. a. hos de ærede Medlemmer for Horsens Landkreds (P. Th. Nielsen) og Storehedinge-Kredsen (J. Andersen), og jeg havde Indtrykket af, at ogsaa de Udtalelser, det ærede Medlem for Ringkøbing-Kredsen (J. C. Christensen) fremsatte, før jeg fik Ordet, gik i samme Retning. Men først og fremmest glæder jeg mig over de Udtalelser, som kom fra den højtærede Minister. Det forekommer mig, at det, man egentlig nu tilstræber ved den megen Vel-

talenhed, hvormed hver lille Stump Bane anbefales, kan med en lille Omskrivning af den bekendte Sct. Hans Vise udtrykkes saaledes, at man tror og venter, at der bliver

Fred i vort Land,

Naar hver Gaard faar Station og hver Landsby sin Bane.

Men det er en kostbar Foranstaltning. Jeg bestrider ikke, at det, hvis det var muligt, kan være nationalt tiltalende at bygge Banerne i Vestjylland eller Banen gennem Hornsherred eller de andre Privatbaner, som jeg har ment alle burde udskydes, men jeg tror, det er en Anbringelse af Penge, som umiddelbart kun giver et meget lille Udbytte og er meget for kostbar for nærværende Tid.

Den ærede Minister berørte i sin Tale et Spørgsmaal, hvortil jeg gerne vil knytte en lille Bemærkning. Det var i sit Svar paa et Spørgsmaal fra et æret Medlem om, hvorvidt man for Tiden kan bygge Lokomotiver her i Landet. Jeg erkender fuldkommen Rigtigheden af Ministerens Udtalelse om, at dette kan man for Tiden kun gøre for Rangerlokomotivers Vedkommende, og endda kun i begrænset Omfang. Jeg vil spørge den ærede Minister, hvad der egentlig skulde være i Vejen for, at men med Hensyn til Lokomotiver forholdt sig paa samme Maade som med Hensyn til Dampskibe. Alle, som følger disse Forhold, vil have lagt Mærke til, at man saavel fra offentlig som privat Side for Tiden anbringer sine Ordre paa Dampskibe mange Aar ud i Fremtiden hos de Firmaer, som man har Tillid til. Hvad skulde der egentlig være i Vejen for, at den danske Stat placerede en Ordre paa Lokomotiver hos et Firma her i Landet, som den ansaa for at være i Stand til at løse denne Opgave, naturligvis paa rimelige Vilkaar og til Priser, der til ethvert Tidspunkt stod i Forhold til de herskende Staalmarkedspriser. Saaledes gør man, naar man bestiller Dampskibe, og jeg ser ikke, hvorfor man ikke skulde gøre det samme med Hensyn til Lokomotiver. Tidspunktet vil være vel egnet dertil.

Der er en særlig Grund dertil, som jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa, nemlig den, at vi efter Krigen risikerer, at de Maskinarbejdere, som vi ikke selv beskæftiger paa vore egne Lokomotivfabrikker, rejser til Tyskland og tager Arbejde der, ikke fordi disse Medborgere særlig ønsker dette — det tror jeg aldeles ikke, de gør —, men fordi man sikkert i Tyskland i høj Grad vil mangle fagkyndige Arbejdere i Industrien og være henvist til at drage saadanne til sig fra Nabolandene, deriblandt