

[Ministeren for offentlige arbejder.]
 anvendelsesmulighed. Det har i denne forbindelse ikke været afgørende for statsbanerne, om det drejede sig om materiel med 2 takts motorer eller med 4 takts motorer.

Med hensyn til spørgsmålet om leveringsfrist har det svenske firma, der har licens fra General Motors, tilbudt 2 års leveringstid, hvilket man fra statsbanernes side har anset for acceptabelt. For A/S Frichs ligger forholdet således, at selvom firmaet havde fået længere tid til rådighed, ville man ikke have kunnet få tilsagn fra firmaet om levering af gennemprøvet materiel.

Hvad iøvrigt angår licensrettigheder, er forholdet dette, at licens på motorbygning meddeles af de producerende firmaer, som har patentrettigheder m. v., og der foreligger ikke andre muligheder for, at et dansk firma kan opnå licens fra USA end, at det pågældende danske firma henvender sig til det amerikanske firma, hvilket vil sige, at når A/S Frichs ikke har kunnet opnå licens ad denne vej, mener man ikke, at licens kan fremskaffes.

Hvad angår beløbets størrelse, formener man i øjeblikket, at beløbet vil fordele sig med 8—9 mill. danske kr. i amerikansk valuta, 3—4 mill. danske kr. i svensk valuta og ca. 2 mill. kr. i dansk valuta. Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt oplyse, om udgiften i amerikansk valuta vil blive afholdt af Marshallkontoen. Jeg går ud fra, at afgørelsen herom vil blive truffet af handelsministeriet og udenrigsministeriet under hensyntagen til, hvad der i det givne øjeblik må anses for mest hensigtsmæssigt. Jeg deler imidlertid ikke det ærede medlems betænkeligheder med hensyn til den her omhandlede disposition, idet man for det første får en god og under hensyn til formålet nødvendig forøgelse af lokomotivparken, og disse lokomotivers olieforbrug vil betyde en stor årlig besparelse i valutaforbrug i forhold til, hvad tilsvarende damplokomotiver ville have kostet i kulforbrug, foruden den tidligere nævnte besparelse i vedligeholdelse; endvidere opnår man, at statsbanerne får lejlighed til at drage nytte af de erfaringer, der er gjort i Amerika på den dieselelektriske traktions område, og sidst men ikke mindst opnås, at den danske industri får lejlighed til på nært hold at iagttage, hvilke ydelser moderne motormateriel kan præstere, og derigennem at lære at arbejde hen til at kunne honorere det derfor nødvendige krav.

Det vil endvidere være af stor værdi for det nedsatte traktionsudvalg under Akademiet for de tekniske Videnskaber,

som har fået til opgave at undersøge, hvorvidt statsbanerne bør indføre elektrisk drift udover S-baneområdet i stedet for den nuværende damp- og dieseldrift, at konstatere i praksis, hvorledes dieselelektrisk drift her i landet på moderne måde stiller sig driftsmæssigt og økonomisk i forhold til, hvad der må påregnes ved rent elektrisk drift. Jeg vil gerne slutte med at sige, at jeg er til enhver tid rede til at drøfte spørgsmålene vedrørende dette problem yderligere med det ærede medlem.

(Kort bemærkning).

Tholstrup: Jeg tillader mig at komme tilbage til tilfældet kaptajn Blaagaard. Den højtærede minister for offentlige arbejder sagde, at han foretrak, der var ro, medens retten sad, men det har man jo netop foregrebet ved delvis at dømme manden, før retten er sat. Man har suspenderet kaptajn Blaagaard. Jeg sagde i mit første indlæg, at det var at krænke hans ære på det groveste. Jeg fik et brev fra en, der kender noget til ham, og dette brev, som jeg citerede her sidste gang, slutter således: „Dette er en skamplet på enhver skibsfører, som aldrig forvindes. Er dette retfærdigt?“ Dette siger jo, at der allerede er sket en retskrænkelse overfor kaptajn Blaagaard. I stedet for at lade retten træffe afgørelsen suspenderer man manden. Man kunne have fundet mange andre former for fritagelse for sejlad, indtil retten havde udtalt sig, men har altså anvendt den skarpeste façon og har suspenderet kaptajnen. Derved har man foregrebet rettens gang.

(Kort bemærkning).

Th. Mikkelsen: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder for hans redegørelse. Det, jeg gerne vil slå fast, er, at med leverancens placering er det udelukket, at man kan fremstille en dansk motor. Det må man først og fremmest gøre sig klart. Det er det, jeg har ønsket der blev givet mulighed for. Jeg takker ministeren for tilsagnet om, at sagen nu vil blive overvejet yderligere. Jeg havde ønsket, det havde været muligt for firmaet at fremstille denne motor. Ministeren siger, at selvom firmaet havde fået længere tid til fremstillingen, ville det ikke have kunnet fremstille motoren — således forstod jeg det. Jeg tror dog alligevel, det ville være lykkedes for firmaet at fremstille den motor, man havde brug for. Det er jo et spørgsmål om hele udbygningen af det dieselelektriske materiel i fremtiden, og når man