

[H. F. Ulrichsen.]  
til dette Spørgsmaal. Der er sikkert i meget store Kredse af Befolkningen en stærk Stemning for i saa stort Omfang som muligt at komme bort fra offentlig Drift og over til privat Drift, og det er naturligt, at vi fra konservativ Side sympatiserer med denne Stemning.

I Henhold til Lovforslagets § 1 skulde der være Tale om Statsbanernes Overgang til Privatdrift enten gennem Bortforpagtning eller gennem Salg. Jeg vil straks paa Forhaand sige, at der er en Væsenforskel paa disse to Maader. Man vilde neppe fra mange Sider herhjemme være med til at arbejde paa, at Statsbanerne skulde sælges, rent bortset fra, at det neppe kan siges at være særlig godt Købmandsskab, at den Mand, der fremlægger et Forslag om at sælge Statsbanerne, først staar her og gør alt for at misrekommandere dem, saaledes som den ærede Forslagsstiller gjorde i Slutningen af sine Bemærkninger, da han i høj Grad kom ind paa Konkurrencen med Automobileerne og erklærede, at en stor Del af de danske Baner i Virkeligheden burde likvideres. Det kan ikke siges at være en særlig heldig Forberedelse af et Forslag om, at Staten skulde sælge Statsbanerne. Men jeg synes, der er en Væsenforskel paa Muligheden af at sælge Statsbanerne og Muligheden af at bortforpagte dem. Jeg erindrer, at et Medlem af mit Parti ved Lejlighed har berørt Spørgsmaalet om Muligheden af Bortforpagtning af Statens Baner. Vi har jo fra visse andre offentlige Trafikmidler, lokale Trafikmidler, nemlig Københavns Sporveje, et Eksempel paa, at der i tidligere Tid har været en saadan Bortforpagtning, og de fleste ærede Medlemmer vil kunne huske den livlige Diskussion, der den Gang var om Principperne privat eller offentlig Drift af Trafikmidlerne. Der er ikke Tvivl om, at Eksperimentet i København blev gennemført godt, selv om naturligvis ogsaa et Bortforpagtningssystem kan have sine Vanskeligheder; jeg skal pege paa, at i Slutningen af Forpagtningsperioden var der væsentlige Vanskeligheder med Hensyn til Opretholdelsen af en vis Standard for Materiellet, idet der var en Tendens til i Slutningen af Perioden at forsømme Materiellets gode Vedligeholdelse. Men jeg ønsker, og det ønsker vi fra konservativ Side at understrege, at der her er et Problem, og at man ikke kan nøjes med at sige, at den historiske Udvikling i Danmark er en saadan, at der kun kan være Tale om Statsdrift af Hovedlinierne. Man kunde meget vel tænke sig paa et eller andet Tidspunkt at gaa ind i en Diskussion

om Spørgsmaalet om Bortforpagtning af Statens Baner.

Dette Problem, Privatdrift eller Statsdrift, kan diskuteres i det uendelige. Venner af Privatdriften kan se paa det fra een Side og Venner af Statsdriften fra en anden Side, og vi kender alle sammen de fleste af de Argumenter, der kan fremføres. Der kan fremføres fra Privatdriftens Side, at Privatdrift gennemgaaende vil være billigere, gennemgaaende vil anvende mere rationelle Driftsformer, men paa den anden Side skal man være forsigtig med at forfalde til Principrytteri. Den højtærede Minister har jo lige nævnt, at selv Steder, hvor man er meget nærmere ved Privatdriftens Former end i Danmark, har man ikke kunnet opnaa en væsentlig større eller i et vist Tilfælde ikke en Gang saa stor en Simplifikation af Driften, som man herhjemme har kunnet opnaa under Statsdrift. Man skal altsaa være forsigtig med Principrytteri, og der er al Grund til, naar man drøfter dette Problem, baade at se paa den historiske Udvikling de forskellige Steder og paa de Argumenter, der kan anføres fra den ene og den anden Side.

Hvis man vil se paa den historiske Udvikling, kan man sige, at der i hele denne Diskussion om Privatdrift og Statsdrift af Trafikmidler er en Bølgebevægelse: paa det ene Tidspunkt har Privatdriften Vind i Sejlene, paa det andet Tidspunkt Statsdriften. Særlig for Jernbanevæsenets Vedkommende gik man først frem under Privatdriftens Banner, først i England og derpaa i de Forenede Stater, og det var først senere, at Statsdriften vandt Overhaand, til at begynde med i det Land, som nu synes at ville forlade den, Belgien, derefter i Tyskland. Men efter den fransk-tyske Krig i 70erne kom der en Stemning op for Statsdrift, og derefter gik de fleste over til Statsdrift, baade Danmark og de fleste Stater paa det europæiske Fastland, saaledes at selv i de Stater, hvor man havde haft Banerne overladt til private Selskaber, f. Eks. Frankrig, begyndte Staten at skaffe sig saa stærk Indflydelse som muligt paa Jernbanenettet.

Man gjorde det, fordi man mente, det var praktisk for Staten at have Haand i Hanke baade med Tarifpolitikken i saa stort Omfang som overhovedet muligt og ogsaa f. Eks. med noget af saa almindelig praktisk Karakter som Køreplanerne. Man behøver blot at se paa Køreplanerne i Danmark, hvor Statsbanerne har den afgørende Indflydelse for hele Landet, og i Frankrig, hvor der findes forskellige Jernbanesystemer,