

[H. F. Ulrichsen.]

Statssystemer og private Systemer, og man vil meget hurtigt opdage, at der i Danmark er gennemført langt større Enhed med Hensyn til Køreplanerne, medens man i Frankrig har den allerstørste Vanskelighed ved at faa det tilstrækkelige Sammenspil mellem de forskellige Trafiksystemers Planer.

Jeg skal, da det synes, at denne Debat ikke skal være saa forfærdelig lang, ikke komme nærmere ind paa den historiske Udvikling i de forskellige Lande, men kun fremhæve, at vi herhjemme i Danmark har Eksempler paa alle mulige Former for Drift; vi har de rene Statsbaner, vi har Statsbaner under privat Drift og Privatbaner under Statsdrift, og vi har de rene Privatbaner — det vil sige, naar jeg kalder dem rene Privatbaner, maa man tage i Betragtning, at de fleste af de Privatbaner, vi har, i Virkeligheden ikke er Privatbaner i ren Form, men Baner, der for største Delen eller saa godt som udelukkende drives for offentlige Midler.

Jeg tror, det har været en Fordel, at vi har haft disse Privatbaner. Vi mangler ganske vist saa store Privatbanesystemer, at der direkte kan drages en Sammenligning mellem Statsbaner og Privatbaner, vi mangler saa store Privatbanesystemer, at det har været muligt noget Sted i Landet at faa en tilstrækkelig rational Drift af dem, men ikke desto mindre er der dog et enkelt Privatbanesystem, det, der har været ledet af den nuværende Minister for offentlige Arbejder, der sikkert har givet en hel Række udmærkede Impulser til dansk Statsbanedrift. Derfor tror jeg, det har været heldigt, at vi har haft en hel Række Privatbaner, og jeg tror, det havde været endnu bedre, om nogle af Privatbaneselskaberne havde været endnu stærkere og omfattet endnu større Omraader, end de gør, idet der kun er et eller to Systemer i Danmark, der kan regnes for at være blot nogenlunde betydende.

Hele den historiske Udvikling synes at pege paa, at den stærke Sympati for Statsdrift i de senere Aar er noget i Tilbagegang. Nu vil jeg ikke i saa høj Grad som de ærede Forslagsstillere pege paa Forholdene i Tyskland, for jeg tror, at den Betragtning, det ærede Medlem Hr. Willesen lagde til Grund med Hensyn til Forholdene i Tyskland, ikke var helt rigtig. Man maa huske paa, at det, der skete, udelukkende var, saaledes som ogsaa den højtærede Minister sagde, dette, at man paalagde Tyskland af visse Hensyn, af Hensyn til Erstatningerne, økonomisk at udskille Statens Baner. Det

var i Virkeligheden ikke noget, der havde meget med Privatdrift at gøre. Men de forskellige Momenter, der blev fremhævet, den Bevægelse, der har været i Belgien, Tyskland og Østrig, og for øvrigt ogsaa den Diskussion, der er rejst herhjemme i de senere Aar, synes at tyde paa, at den almindelige Opfattelse er ved at svinge, og at der i Øjeblikket er en vis Sympati for Privatdrift, naar den blot vel at mærke udøves under saadanne Former, at Staten og Samfundet faar den tilstrækkelige Indflydelse baade paa Driften, det rent tekniske og naturligvis først og fremmest paa Tarifferne.

Men vi herhjemme har jo ogsaa imødekommet hele denne moderne Stemning i højeste Grad ved den sidste Statsbaneordning, ved hvilken man forsøgte at give Ledelsen af Statsbanerne friere Hænder, end den havde haft hidtil. Jeg skal kun henvise til den udmærkede Betænkning, der blev afgivet af Administrationskommissionen i 1923, hvori der fremføres en hel Række Argumenter for at stille Statsbanernes Ledelse saa fri og uafhængig af det parlamentariske administrative Maskineri som overhovedet gørligt. Vi fra konservativ Side er Venner af det private Initiativ og har derfor Sympati for Banernes Frigørelse fra dette parlamentariske Maskineri, men vi er klare over, at man maa sikre Befolkningens og Landets og Erhvervenes Interesser.

Jeg vil gerne sige i Anledning af det ærede Medlem Hr. Willesens Bemærkninger om Automobiltrafik og Jernbanetrafik — som for øvrigt allerede i høj Grad er blevet imødegaaet af den højtærede Minister for offentlige Arbejder —, at det synes, som om det ærede Medlem ikke helt har gjort sig klart, at det i meget stort Omfang vil være ugørligt for Automobilerne at overtage den Trafik, der for Øjeblikket ligger paa Banerne. I den almindelige Diskussion om Automobiler kontra Baner synes det, som om Automobilerne har et stort Plus ved den meget stærke Støtte, som Pressen altid giver de Synspunkter, der fremføres fra Automobilisternes Side, medens man til Gengæld fuldstændig tilhyller alt, hvad der fremkommer fra anden Side.

Der fremkom saaledes for 1 eller 1½ Aar siden en velskreven Pjece fra Lederen af en af de store Motororganisationer, i hvilken han drabeligt kæmpede for Automobilismen og erklærede, at en stor Del af de danske Baners Rolle var udspillet, altsaa omtrent det samme, som det ærede Medlem Hr. Willesen fremhævede i sit Foredrag; men de Eksempler, Lederen af denne Motororganisation fremførte, var fuldstændig for-