

missionen foreslog et Medlemsantal af 19, men de 5, der nu udgøre Generaldirektionens Medlemmer, betragtedes som selvskrevne. Jeg har anset det for rigtigere, at de 5 Medlemmer, der danne Generaldirektionen for Statsbanerne, ikke betragtes som selvskrevne Medlemmer af Raadet, men at det overlades Ministeren for offentlige Arbejder at vælge de 5 øvrige Medlemmer, efter at de 7 ere valgte af hvert Ting. Antallet bliver altsaa alligevel 19.

Opgaven for et saadant Raad skulde være, at alle Sager, der vedrøre Statsbanerne og kræve Lovgivningsmagtens Samtykke, særlig Forslag til det aarlige Budget, undergives Behandling i Raadet, forinden de forelægges Rigsdagen. Endvidere skal Raadets Erklæring indhentes over andre Sager af principiel Natur til Fremme af Udviklingen saavel af Stats- som Privatbanerne. Raadet er for øvrigt berettiget til at gøre ethvert Jernbanevæsenet vedrørende Anliggende til Genstand for Drøftelse og i den Anledning indhente Oplysninger gennem Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ogsaa paa dette Punkt foreslaas en lille Ændring i Kommissionsforslaget, idet jeg har anset det for formaalstjenligt, at Privatbanerne bleve udtrykkeligt nævnte, da der, siden denne Kommission udarbejdede sin Betænkning og sit Forslag, jo er sket en ualmindelig stor Fremgang med Hensyn til Anlæg af Privatbaner.

Det hedder dernæst: Raadet holder Møde, naar Formanden dertil finder Anledning, eller naar mindst en Trediedel af Raadets Medlemmer forlanger det, dog mindst 2 Gange aarlig.

Over Raadets Forhandlinger føres en Protokol, hvoraf Genpart tilstilles Rigsdagens tvende Afdelinger, Ministeren for offentlige Arbejder og Raadets Medlemmer.

Hermed har jeg i Hovedsagen nævnt, hvad Lovforslaget gaar ud paa. Jeg vil blot gerne have Lov til at anføre, at den Kommission, der blev nedsat i Aaret 1898, og som i 1901 afgav Betænkning, bestod af 18 Medlemmer, af hvilke de 14 vare valgte af Rigsdagens Ting, 7 af Folketinget, 7 af Landstinget. 10 af disse 14 af Rigsdagen valgte Medlemmer foreslog Oprettelsen af et saadant Jernbaneraad. Af de 10 Medlemmer havde de 6 Sæde i Landstinget og de 4 i Folketinget. Af de 6 Landstingsmedlemmer have 3 endnu Sæde her i Tinget, af de 4 Folketingsmedlemmer, som vare Medforslagsstillere, have de 2 endnu Sæde i Folketinget.

Naar jeg har tilladt mig at fremsætte dette Forslag, er det egentlig særlig begrundet i de i alt Fald efter min Opfattelse noget for hyppige Ministerskifter, vi have haft, navnlig i Ministeriet for offentlige Arbejder. I de sidste 10 Aar har der været ikke mindre end 10 Ministre, der have staaet som Repræsentanter for Banerne, ikke blot under Navn af Minister for offentlige Arbejder, men ogsaa som Indenrigsministre. I de sidste 2 Aar have vi haft ikke mindre end 4 Ministre for offentlige Arbejder og have nu den 5te. Jeg skal nævne et Eksempel paa, hvilken Behandling en Sag har været Genstand for, og hvor mange Ministre der har haft med den at bestille netop i de sidste 2 Aar. Det er Lovforslaget om Værdistigning ved Jernbaneanlæg eller, som det nu hedder, Lovforslaget om Jernbaneskyld. Lovforslaget blev sammen med Forslaget om nye Jernbaner fremsat og vedtaget i Folketinget i Samlingen 1907—08. Landstinget vedtog Jernbaneloven, men henviste Afsnittet om Værdistigningen til en Kommission. Denne Kommission afgav Betænkning den 31. Marts 1909, og allerede den 1. April, altsaa Dagen efter, blev der i Folketinget fremsat Forslag om denne Sag; men det var af en ny Minister, ikke af den Minister, der oprindeligt havde forelagt det, altsaa Minister Nr. 2. Lovforslaget blev nu i indeværende Samling forelagt her i Tinget af en ny Minister, altsaa Nr. 3. Da det kom til første Behandling heroppe i Tinget, havde vi atter en ny Minister, altsaa Nr. 4. Sagen behandles nu i Udvalg, og til Samraad der møder atter en ny Minister, altsaa Nr. 5. Naar jeg nævner dette ene Eksempel, vil det sikkert staa klart for alle, hvilken Usikkerhed dette vil kunne medføre. Loven om nye Jernbaner af 27. Maj 1908 § 1 begynder med, at Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning — og saa nævnes alle de Jernbaner, som Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning at lade anlægge. De Beløb, der medgaa her, nævnes i § 3. Det er f. Eks. til Nyborg—Strib lidt over 7 Mill. Kr., til Ombygning af Vejle—Give Banen lidt over 1 Mill. Kr., til Anlæg af Banen Give—Herning lidt over 2 Mill. Kr., til Vigerslev—Køge Banen lidt over 2 Mill. Kr., til Funder—Bramminge Banen lidt over 5 Mill., til Skern—Videbæk Banen 832,000 Kr. og til Anlæg af Næstved—Hillerød Banen lidt over 9 Mill. Det vil altsaa