

stillers (Jørgen Bertelsen) Udtalelser ved Forelæggelsen navnlig den at søge at raade Bod paa Ulemperne ved den altfor hyppige Skiften Trafikminister, saaledes som det især har fundet Sted i de senere Aar. Der er nu vel neppe Tvivl om, at det er uheldigt, at der alt for ofte sker en Vekslen i Ministerstillingerne, og ikke mindst gælder dette for Trafikministeriets Vedkommende. Men om de Ulemper, som jeg antager, den ærede Forslagsstiller særlig har haft for Øje, om han end ikke ved denne Lejlighed bestemt har draget dem frem, ikke vilde have vist sig, hvis de paagældende Ministre i de seneste Aar havde siddet noget længere, tvivler jeg meget om. Thi det er jo ikke nok, at en Minister bliver længe i Stillingen, naar han savner nogle af de Egenskaber, som det fortrinsvis kommer an paa, og som en Fagminister helst skulde have. Men uden Hensyn til, hvorledes det vil gaa i Fremtiden, om Ministrene komme til at skifte hyppigt eller ej, tror jeg ikke, at det her foreslaaede Jernbaneraad vilde være en hensigtsmæssig Foranstaltning. Det vilde blive et Mellemlid mellem Regering og Rigsdag, som led vilde føre til, at Ministeren i noget mindre Grad vilde føle sit Ansvar, ligesom det ogsaa forekommer mig, at det vilde kunne lede til, at Rigsdagens Indflydelse i Jernbanesager noget forringedes. Naar et Flertal i Jernbanekommissionen desuagtet foreslog et saadant Raad oprettet, tror jeg, at den daværende Minister Hage ikke havde Uret, naar han her i Tinget ytrede, at Kommissionen paa dette Punkt havde været paa Vildspor. Jeg deler ogsaa den Betragtning, som et Medlem af Kommissionens Mindretal, Kommandør Bluhme, der var imod Oprettelsen af Jernbaneraadet, gjorde gældende, idet han ifølge Kommissionens Betænkning blandt andet udtalte — jeg tillader mig at oplæse de Par Linier —: „Et Jernbaneraad vil blive enten en Sinecure for Medlemmerne eller kunne træde hindrende i Vejen saavel for Administrationens som for Lovgivningsmagtens Virksomhed og vil særlig kunne influere paa Rigsdagens Beslutninger, ved at Partierne under Afstemninger føle sig bundne af enkelte Medlemmers Stilling indenfor Jernbaneraadet“.

Noget helt andet vil det være, saafremt man overhovedet skulde ind paa Tanken om et Jernbaneraad, om det da blev et Raad af en noget anden Karakter, af en anden Sættelse og med en mere begrænset Opgave end her foreslaaet, et Raad, hvis væsentligste Formaal maatte være at danne et Organ for Næringslivet

i Jernbanesager, og som derfor særlig skulde behandle Spørgsmaal om Jernbanetakster, Køreplaner, Befordringsbestemmelser o. lign. Et saadant Raads Medlemmer maatte da formentlig helst vælges eller i alt Fald udpeges af de Organer, der repræsenterer de forskellige borgerlige Erhverv, Landbrug, Handel, Haandværk, Industri, Skibsfart og Fiskeri, og Medlemsantallet kunde vistnok hensigtsmæssigt være en hel Del mindre end det Tal, 19 Medlemmer, der er nævnt i Forslaget, idet et saa stort Medlemstal let vilde kunne gøre det til et noget for tungt og besværligt virkende Apparat. Et Raad af denne Karakter og Sættelse vilde maaske kunne gøre nogen Nytte og det uden Hensyn til, om fremtidige Trafikministre maatte skifte hyppigt eller blive i længere Tid i Stillingen.

Tolderlund: I den Betænkning, som den i 1898 nedsatte Kommission afgav i 1901, findes jeg iblandt de Medlemmer af Flertallet, som stillede Forslag om Oprettelse af et Jernbaneraad. Jeg har ikke senere forandret min Anskuelse i saa Henseende, aldeles bortset fra de Motiver, den ærede Forslagsstiller fremsatte forinden Dag. Under hvilke som helst Forhold tror jeg, at et saadant Raad kan have sin Berettigelse og gøre sin Nytte. Hele Trafikvæsenet har jo udviklet sig saa betydeligt, at det paa mange Punkter berører Erhvervslivet i meget høj Grad. Det vil da være ret naturligt, om der fra dette af og til kunde lyde Røster, som naturligvis intet Veto have, men som dog kunne have en stor Betydning. Det er forstaaeligt, at Jernbaneadministrationen, næst efter at have Driftens Sikkerhed for Øje, særlig maa have Øje for, at denne Administration giver et saa godt Resultat som muligt. Det er ogsaa forstaaeligt, at Administrationen paa mange Punkter maa arbejde sammen med Ulandet. Men deraf følger ofte, at Foranstaltninger, sely om de foretages i Jernbanernes Interesse, ikke falde sammen med Befolkningens Interesser. Jeg skal saaledes pege paa det ret uheldige i den internationale Godstakst, som ganske sikkert er til ubodelig Skade for en stor Del af Forretningslivet. Der kunde peges paa forskellige andre Ting, som jeg ikke skal opholde mig ved. Jeg mener, som sagt, at et Jernbaneraad sammensat paa en ganske anden Maade end den af Forslagsstilleren foreslaaede kan have sin Betydning. Det bliver Tale-røret for Befolkningen, som der paa den