

Resultaterne af de tekniske og økonomiske Undersøgelser, kort sagt den Slags Oplysninger, som i det hele seje at foreligge for Tingene, før de tage Beslutning. Jeg vil være i Stand til at meddele saadanne Oplysninger i alt Fald for de fleste af Forslagene's Vedkommende, for en 16 eller maaste henimod 20 af dem; jeg tør ikke sige, om jeg kan gøre det for alles Vedkommende. Nogle ere under Undersøgelse, men for en stor Del foreligger der Undersøgelser fra tidligere Aar, de ere meddelte Folketinget og skulle ogsaa blive meddelte her. Det skal være mig magtpaaliggende, saa snart det kan ske, at forsyne det Udvalg, der mulig nedhættes, med de Oplysninger, der ere fornødne for at kunne bedømme de forskellige Jærnbaneanlæg. Om Oplysningerne kunne staves i fuldeste Omfang og paa fyldestgørende Maade, kan jeg i Øjeblikket ikke bestemt sige. Jeg haaber, at det skal være muligt for de fleste Anlæg's Vedkommende, og i saa Fald skal det ske.

Rump: Det kan ikke nægtes, at et Lovforslag om 27 Jærnbaner er noget ekstraordinært. Naar man skal skride til første Behandling af et saadant Lovforslag, er man stillet noget usikkert; man føler sig overvældet af den store Rigdom. Ved Forhandlingen om et Lovforslag er det jo naturligt, at man stærker en væsentlig Del af de Betragtninger, som man vil gøre under en Førstebehandling, til det, som er Lovforslagets egentlige Kerne, altsaa, naar det er en Jærnbanelov, de foreslaaede Jærnbanelinier. Naar man har at gøre med et Lovforslag om en privat Bane, er det muligt, ogsaa for dem, som ikke ere hjemme paa selve Stedet, gennem de Oplysninger, som staa til Raadighed, og som i Reglen følge med Forslagene, at danne sig en Mening om Hensigtsmæssigheden af Forslaget og af de paagældende Baneanlæg, saa at man kan veje de forskellige Momenter, der kunne anføres pro og contra, og derved give sit Bidrag til Diskussionen. Men anderledes stiller det sig rigtignok — i det mindste for mig — naar man staar over for 27 Baner. Saa opgiver jeg Øvret, jeg kan ikke ved nogen Behandling godt tænke mig en Diskussion, hvor man skulde drøfte alle disse Baner; de vilde aabenbart løbe mellem hinanden, naar man skulde drøfte pro og contra, hvad der kunde være at sige om dem. Jeg kan derfor for mit Vedkommende i det store og hele ikke se andet, end at man med Hensyn til Spørgsmaalet om disse Baners Hensigtsmæssighed, om hvorvidt Lovgivningsmagten bør beskæftige sig med dem og

bestemme, at de kunne komme til Bive, først maa afvente et Udvalgs Udtalelser. Det maa, som den ærede Indenrigsminister jo ogsaa forudsatte, være Udvalgets Sag at prøve dem, saaledes at man først ved anden Behandling kan komme ind paa forskellige Spørgsmaal, som ellers naturlig vilde komme frem under første Behandling. Jeg skal derfor for mit Vedkommende ikke beskæftige mig med Banerne i det enkelte, men jeg skal dog med Hensyn til § 1 tillade mig nogle enkelte almindelige Udtalelser, nogle Betragtninger, som jeg vil anfille i Haab om, at de maatte kunne faa nogen Betydning for det Udvalg, som faar med Sagen at gøre.

Naar man i Stedet for flere Lovforslag faar et Lovforslag med 27 Jærnbanelinier, er naturligvis ikke Meningen, som ogsaa den ærede Indenrigsministers Udtalelse gik ud paa, at man saaledes, som naar der er Tale om et Lovforslag om en enkelt Bane, skal sige ja eller nej med Hensyn til hele Indholdet af § 1. Hvis det skulde være Meningen, at vi enten skulde forkaste Forslaget eller tage det med alle 27 Baner, ja saa vilde det være et temmelig urimeligt Lovforslag. Saa vilde det have været fornuftigere at arbejde videre paa det Grundlag, som forelaa i Hjør, da der fra Regeringens Side var fremsat et Forslag til Lov om Fastsættelse af almindelige Regler, efter hvilke Indenrigsministeren efter at have undersøgt Forholdene kunde meddele Koncession. Forholdet kan jo ikke være det ved et saadant Lovforslag, at naar man blot fik sat et Forslag ind, saa gik Banen igennem. Jeg antager nok, at en Betragtning har gjort sig gældende ved Indsættelse af de mange Baner paa Lovforslaget, en Betragtning, som vel omtrent maatte lyde saaledes, at det gjorde ikke stort, om man tog nogle flere eller færre med, idet Korrektivet nok skulde findes i § 3, i den sidste Bestemmelse om, at Prioritetsslaan ikke maa optages og Fortrinsaktier ikke udstedes, hvilket vilde føre til, at for at Banen kunde udføres, maa den paagældende Egn staa for den halve Kapital til Veje. Det vil være et saa stort Beløb, at den paagældende Egn ikke kunde ndlade sig paa Baneanlægget, med mindre de kunde antages at være i Egnens Interesse. Men paa det Standpunkt kan Rigsdagen dog ikke blive staaende; saa længe vi have den Ordning, at Rigsdagen skal have godkendt den enkelte Linie, saa maa der i Virkeligheden ogsaa ske en Undersøgelse af den enkelte Linie fra Rigsdagens Side om, hvorvidt Linien uanjet de Ønster og Meninger, som gøre sig gældende fra den paagældende Egn, virkelig fra Lovgivningsmagtens Side kan antages at være saa vel