

bringe mere, saa putter vedkommende Ejere de 9,900 Kr. i Lommen, hvorimod Ejeren af et mindre Hus, der stiger med en Trediedel af Værdien eller maaske med Halvdelen, kommer til at betale en Afgift til Banen, selv om han maaske har daarlig Raad dertil. Der kan blive flere saadanne Forhold, som kunne virke meget uheldigt. Ogsaa det, synes jeg, bør nøje overvejes.

Der blev af et æret Medlem i Gaar udtalt, at man kunde forhøje Procenten til 20, og det vil maaske hjælpe noget, men jeg vil dog sige, at i dette Tilfælde bliver det saaledes, at den Mand, der har en større Ejendom, der støder op til en saadan Station, maaske kan være saa heldig, at han kan putte 19,900 Kr. i Lommen, hvorimod den mindre Mand med det lille Hus, jeg nævnte, alligevel vil komme til at svare Værdistigningsskat. I begge Forhold maa der ændres noget her, navnlig maa de 10,000 Kr. sættes noget ned. Det vil jo falde meget vanskeligt at faa denne Værdistigningsskat ført igennem som foreslaaet, eller tilnærmelsesvis som den er foreslaaet. Man har endnu kun eet praktisk Eksempel paa, at Bestemmelser om Værdistigningsskat ere førte igennem, nemlig ved Slangerupbanen, og denne Skat skal, som bekendt, kun betales, naar der bliver solgt Grunde. Hvis man her holdt sig dertil, vilde man hverken ramme større eller mindre Ejendomme haardere, end det kunde være passende, idet de saa fik deres Fortjeneste, naar de solgte Grundene. Paa den Maade viide vi let komme ud over det. Det er meget muligt, at vi til at begynde med, i første Omgang, komme til at holde os nærmest til det Princip, der har været brugt ved Slangerupbanen. Det er jo ret interessant at sætte sig ind i det Princip, der har været brugt der, og man faar derved en Forstaaelse af de store Vanskeligheder, der er ved at komme ud over dette Princip.

I øvrigt vil jeg anbefale Jernbaneforslaget og udtale det Haab, at vi maa faa det ført igennem i denne Samling, og særlig vil jeg haabe, at vi ude i Nordvestfyn maa faa Baneforholdene ordnede saaledes, som Befolkningen ønsker, og som jeg haaber, Rigsdagen velvilligt vil yde sin Hjælp til.

Marott: Jeg ønsker først at udtale min Anerkendelse af, at den højtærede Trafikminister allerede nu og saa resolut er kørt frem med disse mange, ca. 40, Jernbaner her i Rigsdagen paa Grundlag af Jernbanekommissionens Betænkning og

paa Grundlag af Ministeriets egne Overvejelser. Der har allerede i Aftes under Forhandlingerne lydt Røster om, at denne eller hin Bane ikke burde vedtages, men jeg mener, at endog disse allerede noget omstridte Baner i Regelen bunde i et almindeligt Ønske hos den paagældende Egns Befolkning. Der kan ganske vist strides om, i hvilken Retning disse Baner skulle gaa, og der kan være forskellige Meninger om, hvorvidt de skulle være Statsbaner eller private Baner, og man kan være uenig om, hvor meget der skal ydes i Tilskud til disse Baner, men socialt set synes jeg, at det er rigtigt at udvide Samfærdselsmidlerne i alle Egne af Landet, og at det vil være en god demokratisk Politik at følge. Det ere jo alle enige om, at Jernbanerne overalt fremme Jordens Dyrkning, udvikle Handel og Omsætning og forøge derved Velstanden, og jeg kan vanskeligt tænke mig, at vi i en overskuelig Fremtid skulde kunne faa for mange Jernbaner her i Landet, selv efter at vi have faaet de ca. 40 Baner, her er Tale om. Det er derfor store økonomiske Interesser, som ere knyttede til dette Lovforslag, saavel for Staten som for Kommunerne baade i rige og fattige Egne her i Landet, og det er da naturligt, at alle disse Baner ønskes gennemførte saa hurtigt som muligt. Og jeg haaber som den sidste ærede Taler, at dette Lovforslag i sin Helhed kan blive gennemført allerede i indeværende Samling.

Jeg skal naturligvis ikke nu give mig til at køre paa Jernbane over det ganske Land, det blev for øvrigt helt godt besørget ved Mødet i Aftes —, jeg skal kun holde mig til Fyn og da særlig til Dobbeltsporet fra Nyborg til Strib og de Arbejder, som dermed staa i Forbindelse. Foruden dette meget betydelige Anlæg er der paa nærværende Forslag kun Tale om 2 ny Baner paa Fyn, nemlig den projekterede Bane fra Faaborg over Vester-Skerninge til Svendborg og den nordvestfynske Bane, som den ærede sidste Taler nærmere omtalte. Om denne Bane er der jo forskellige Meninger. Der foreligger allerede to Projekter angaaende denne Bane, et Projekt, som er fremsat af det nordfynske Jernbaneselskab paa Grundlag af Jernbanekommissionens Flertalsbetænkning, og saa det Projekt, der er angivet paa en koloreret Plan, som er omdelt til ærede Medlemmer.

Jeg skal ikke paa Sagens nuværende Stadium komme ind paa en nærmere Omtale af disse Baner, det vil der senere blive rig Lejlighed til, men derimod øn-