

ville faa en Stigning, der overskrider de 20 pCt., som Lovforslaget fritager for at skulle svare Værdistigningsafgift —, koster Grunden, efter at Stationen er oprettet, 35 Øre pr. Kvadratalen, det bliver 525 Kr., Differencen er altsaa 450 Kr. 20 pCt. af 75 Kr., Grundens oprindelige Værdi, er 15 Kr., altsaa bliver der 435 Kr. tilbage, som Staten og den oprindelige Ejer skulle dele. Det bliver 217 Kr. 50 Øre til hver. Dette bliver altsaa Statens Part. Naar Grunden bliver bebygget, vil Ejendoms-skyldværdien let stige til 5,000 Kr., hvoraf Staten faaar aarlig 5 Kr. 50 Øre, saa meget som Renten af 120 Kr. Ved Ejendoms-værdistigningen har Staten saaledes allerede faaet en Del Ækvivalent for Bekostningen ved Jernbaneanlægene.

Jeg skal nu ikke komme nærmere ind paa Betalingsvilkaarene. I saa Henseende deler jeg Anskuelse med det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Bramsen) og det ærede Medlem, der sidst havde Ordet. Jeg tror, at der er noget galt ved den Betalingsmaade, her er foreslaaet. § 28 siger, at hvert 10de Aar i Løbet af 40 Aar skal der foretages en ny Vurdering. Dette, synes jeg, er absolut galt. Vi ere nu inde i en lang Periode, hvor Konjunkturerne kunne fremkalde de allerstørste Forandringer i Jordejendomspriserne. Jeg erindrer, at i 70'erne og 80'erne vare Konjunkturerne for Landejendomme meget høje. Den Gang blev Jorden betalt med om ved 30 pCt. mere, end den betaltes med midt i 90'erne. Kan Værdien i Løbet af nogle faa Aar falde 30 pCt., vil den lige saa let atter kunne hæve sig i Løbet af nogle Aar, og der er dog virkelig ingen Grund til, at Jernbanen, naar Værdistigningen skyldes Konjunkturerne, skal have Fordeelen. Det bliver desuden vanskeligere og vanskeligere at bestemme, hvad der var den egentlige Grundværdi for 10, 20, 30 Aar siden, og hvad Værdien nu er. Landet er kommet til at se helt anderledes ud nu, end det gjorde den Gang. Jeg skulde derfor meget henstille, at vi, hvis vi skulle ind paa en Grundværdistignings-skat, toge den Stigning, som fandt Sted, fra umiddelbart før Jernbanen blev bygget og indtil 2 Aar efter, at den var kommen i Drift, og sagde, at al anden Stigning skyldes dels Konjunkturerne og dels det private Initiativ til at gøre sig Jorden, Grunden osv. mere eller mindre nyttig, saaledes at Jernbanen ikke skal have Lov til i al Evighed eller i en urimelig lang Aarrække at hæve en saadan Værdistignings-skat. Jeg er ingen Beundrer af en Grund-

værdistignings-skat. Opgaven løses efter min Mening bedre ved Ejendomsskyldansættelse, saaledes at det fastsloges, at Ejendomsværdistigningen, der havde fundet Sted, fra umiddelbart før Banen blev bygget, til efter at den har været i Drift i et Par Aar, blev belastet med en Skat i en begrænset Aarrække.

Det var disse Betragtninger, jeg ønskede at gøre gældende med Hensyn til Ejendomsværdistignings-skatten, og hermed skal jeg slutte.

Lunn: Da Højrepartiets Anskuelse om den foreliggende Sag saa godt og saa klart ere udtalte af Partiets Ordfører, min ærede Nabo til venstre (Bramsen), og jeg i saa overmaade lidt er uenig med ham, skal jeg ikke opholde Tinget længe. Men man vil ikke fortænke mig i, at jeg har nogle Bemærkninger at gøre, dels som særlig jernbaneinteresseret Medlem og dels i Kraft af min tidligere Egenskab som Medlem af Jernbanekommissionen. Jeg vil da tage det sidste Punkt op først og derom sige, at jeg har glædet mig over, at den højtærede Minister har udtalt sin Anerkendelse af Jernbanekommissionens Arbejde endogsaa i stærkere Ord, end jeg vilde tro, at Kommissionen kunde tilkomme. Men jeg vil ærligt ogsaa tilføje, at Ministerens Anerkendelse jo dog kun var Blomster, thi det har jo vist sig, at den højtærede Minister saa lidt har fulgt Kommissionens Granskninger, Overvejelser og Resultater, at han for sig selv er kommen til et væsenligt forskelligt Forslag og dernæst i Folketinget har ladet sig føre ind paa endnu langt stærkere Afvigelser fra Jernbanekommissionens Resultater. Dette maa vække Forundring. Det tilkommer naturligvis ikke mig at kritisere den Stilling, Ministeren har indtaget. Det tilkommer mig ikke ifølge min fuldstændige Mangel paa parlamentarisk Autoritet, men jeg er dog alligevel noget forbavset over, at man har fundet det rigtigt fra Ministeriets Side saaledes at ignorere Jernbanekommissionens Resultater. Thi det maa efter mit Skøn give samvittighedsfulde Rigsdagsmænd Anledning til at tvivle om Nyttens af Nedsættelse af Kommissioner baade i Almindelighed og ogsaa i denne Form. Jeg sigter herved til en anden Kommission, som har vist sig at have Vanskelighed ved at komme til at gøre Nytte, nu kunde man — efter min Opfattelse — altsaa ogsaa nære Tvivl om, at Kommissioner, der blive nedsatte paa den Maade og i saadanne Anliggender som