

ket, at de bør lønnes ens, saa Resultatet af Udvalgets Behandling vil rimeligvis blive det, jeg her nævnede, og jeg haaber, det vil finde Tilslutning hos det høje Ting.

Ministeren for Kirke- og Undervisningsvæsenet (M. Nielsen): Jeg vil ganske slutte mig til den Tanke, der nu blev udtalt af den ærede Ordfører.

Da ikke flere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Ændringsforslagene Nr. 1 og 2 til § 1 af *Udvalget* vedtoges uden Afstemning.

§ 1, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 3 til § 2 af *Udvalget* vedtoges uden Afstemning.

§ 2, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 4 og 5 til § 3 af *Udvalget* vedtoges uden Afstemning.

§ 3, saaledes ændret, og § 4 vedtoges uden Afstemning.

Lovforslagets Overgang til anden Behandling vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Jernbaneskyld.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 229 ff.).

Sagen sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder ad interim (Weimann): Særlig for de Medlemmer, som ikke vare Medlemmer af dette høje Ting forrige Gang, Sagen var her til Behandling, skal jeg tillade mig at give en kort Fremstilling af, hvad der er passeret i denne Sag. Oprindeligt forelagde daværende Trafikminister Høgsbro et Udkast,

som siden mundede ud i Loven om Jernbaneanlæg af 27. Maj 1908. I dette Udkast var der et Afsnit C., der indførte den Bestemmelse, at Staten skulde gøres delagtig i den Værdistigning, der fremkom ved de paatænkte Jernbaneanlæg. Der var dog visse Begrænsninger; efter Afsnit C. skulde Staten kun være delagtig i Værdistigningen, for saa vidt denne udgjorde mere end 10 pCt. af Ejendommens Værdi uden Hensyn til Baneanlægget eller i det mindste 10,000 Kr. Dette Forslag blev ikke gennemført. Det kom omtrent i samme Skikkelse, for saa vidt angik Afsnit C., op i Landstinget, der var kun gjort den Forandring, at medens Værdistigningsafgiften efter det oprindelige Forslag kun skulde svares, hvis det drejede sig om mere end 10,000 Kr., gik Folketinget ned til en Grænse af 2,000 Kr. I Landstinget enedes Ministeren imidlertid med Tinget om at tage Afsnit C. ud af Lovforslaget og i Stedet indsætte § 14 i den nugældende Jernbanelov af 27. Maj 1908, hvorved det er gjort til en Betingelse for Aabning til Drift af de i Loven omtalte Baner, at der forinden vedtages en Lov om Værdistigningsafgift af den ved Jernbanen fremkaldte forøgede Værdi. Endvidere foreskriver Loven, at der skulde nedsættes en Kommission. Dette skete; der blev nedsat en Kommission, bestaaende af 5 Medlemmer, valgte af Folketinget, 5 Medlemmer valgte af Landstinget og 7 Medlemmer valgte af Regeringen. Kommissionen afgav Betænkning den 31. Marts forrige Aar, og allerede næste Dag forelaa Kommissionens Forslag her til Behandling, hvor det ogsaa blev vedtaget uforandret uden dog at naa op i Landstinget. I idéværende Samling har saa den daværende Trafikminister Thomas Larsen fremsat Forslaget i Landstinget uforandret i den Skikkelse, hvori Folketinget sidst havde vedtaget det, alene med en Ændring om Markedspladser —, det er Historien om Markedspladsen i Odense.

De Hovedsynspunkter, som have været de bærende for det Arbejde, der hidtil er gjort for at indføre en Jernbaneskyld, ere, at Samfundet har Krav paa Andel i de af det skabte Værdier, at den Fordel ved Samfundets Fremskridt, som tidligere udelukkende gik i private Lommer, bør Samfundet have sin lovmæssige Andel i. Men endvidere var der et andet stort Synspunkt, og det var det, at Staten, det offentlige, kunde ikke bære Udgiften til alle disse Jernbaner, Kommunerne kunde heller ikke i Længden gaa saa vidt med i Jernbanebygning, som ønskeligt vilde være, hvis der