

almindelig Behandling af Værdistignings-spørgsmaalet i Forbindelse med det nye, højest principielle Spørgsmaal om Erstatning for Værdiforringelse. Jeg har nu alligevel hørt dette gentaget i Dag, rekapituleret og udformet paa et eller andet Punkt, og jeg har taget de Punkter op, som jeg syntes ikke hidtil være blevne tilstrækkeligt belyste, og for Restens Vedkommende maa jeg sige, at det altsaa ikke er noget nyt, og jeg tror heller ikke, det er det for noget af det høje Tings Medlemmer. Jeg vil derfor tage mig den Frihed overfor det ærede Medlems øvrige Bemærkninger at henvise til Udvalgsflertallets udførlige Betænkning og til den udførlige Forhandling i Onsdags. Og dem, som maatte ønske at sætte sig endnu nærmere ind i denne Sags Detailler, vil jeg henvise til den interessante og udførlige Beretning, som den i Sagen nedsatte Kommission har afgivet, til hvilken Regeringens Forslag uden nogen som helst Forandring slutter sig.

Breinholt: Som jeg forudsatte, har det vist sig, at der vilde blive gjort Forsøg paa at imødegaa i alt Fald Betydningen af de Argumenter, jeg tillod mig at fremdrage i mit første Foredrag. Udvalgets Flertals ærede Ordfører (Bramsen) begyndte med at sige, at han ikke syntes om, at jeg brugte Ordet „Skat“ i Forbindelse med dette Lovforslag. Det kan gerne være, at det havde været endnu korrekttere, og at han vilde have syntes bedre om, at jeg havde brugt det Ord, som bruges i selve Lovforslaget, nemlig „Afgift“ i Stedet for Skat, men det vil jo altid blive en Smagssag, hvilket Udtryk man foretrækker.

Derimod har den ærede Ordfører egentlig ikke imødegaaet de 4 Hovedargumenter, jeg tillod mig at anføre, han har tværtimod søgt at gaa udenom dem og at fremdrage andre Momenter, deriblandt et, som er i nær Tilslutning til det ærede 9de kongevalgte Medlems (Jørgen Berthelsen) Udtalelser om den Nødvendighed, der var for at vedtage dette Lovforslag paa Grund af, at § 14 i Jernbaneloven positivt forbyder, at nybyggede Baner aabnes for Drift. Han har tillige for at gøre Skræmbilledet mere effektivt forøget de Betæneligheder, der fremsattes af det ærede kongevalgte Medlem, med den nye, at man maatte jo risikere herved, at de tegnede Tilskud til Privatbanerne blev annullerede, hvad der vilde være fuld Ret til, hvis man slettede § 14 i Jernbaneloven. Det er

muligt, at der kan være en moralsk, ja maaske ogsaa tilnærmelsesvis juridisk Ret til en saadan Annulation af de tegnede Bidrag, for saa vidt — vel at mærke ogsaa kun for saa vidt — disse Bidrag ere tegnede i Tillid til nævnte § 14 og paa Grundlag af den. Men nu ere de allerfleste Tegninger skete, før der var nogen som helst sikker Udsigt til, at en saadan § 14 vilde blive vedtagen eller blot fremsat. Det er kun et rent Faatal — om der overhovedet er saadanne ved nogen Bane —, der har tegnet sine Tilskud, efter at § 14 var kommen til Stede, og for dem, der ikke have været influerede af nævnte § 14's Tilstedeværelse, kan der ikke foreligge nogen moralsk, end mindre nogen juridisk Ret til at annullere de tegnede Bidrag. Det kan der kun for dem, der kunne godtgøre, at de have tegnet sig, fordi de troede gennem denne § 14 at faa en Del af deres tegnede Bidrag godtgjort gennem en Jernbaneskyld. At det er meget faa, tror jeg med en til Vished grænsende Sandsynlighed at kunne hævde og paastaa, idet jeg nød den tvivlsomme Ære at være Sekretær i Jernbaneudvalget i Landstinget, som fik Hovedindfyldelse paa Jernbanelovens endelige Skikkelse og Vedtagelse her i Rigsdagen, og i Kraft af denne Post, som jeg kun med megen Modstræben indtog, var jeg tvungen til at sætte mig meget nøje ind i alle Andragender om at faa Jernbaner og alle herhenhørende Forhold og deraf følgende Forhandlinger. Efter min Overbevisning er det saa godt som sikkert, at alle Bidrag — selv om jeg ikke tør paastaa, at der ikke mulig findes en enkelt Undtagelse — tegnedes, før vedkommende Egn søgte at faa sin ønskede Bane optagen paa Jernbaneloven. Man vilde nemlig meget godt, at hvis der skulde blive noget Haab om at faa en saadan ønsket Bane ind paa Loven, maatte der forud være givet en ikke ringe Sandsynlighed for, at der var pekuniær Udsigt til, at den kunde gennemføres. Det forekommer mig derfor, at den Fare, det Skræmbillede, som herigennem opstilles, kan man tage sig meget let, og den vil, i alt Fald for mig og jeg tror, at jeg kan sige, mine ærede Meningsfæller i denne Sag være meget lille. Thi lad os tænke os, at der var en enkelt eller enkelte Baner, der med Rette skulde kunne annullere deres tegnede Bidrag paa Grund af § 14's Udslettelse, hvor vilde da Ulykken ligge i, at vi fik en Bane mindre af den talløse Række af Jernbaner, som findes i Jernbaneloven? Den Ulykke var jo ikke saa overordentlig stor,