

som Følge heraf lokale og *ophørende* Karakter“. Det understregede Ord forekommer os her temmelig ulogisk anbragt, eftersom en „Skyld“ netop ikke maa være „ophørende“ saalænge Skyldaarsagen (her Jernbanen) og derfor Skyldpligten bestaar; følgelig bør „Jernbaneskylden“ just vedblive, saalænge indtil selve Jernbanen engang nedlægges som u hensigtsmæssig. Sammenlign ogsaa de ældre Betegnelser „Jordskyld“, „Grundskyld“ og „Ejendomsskyld“ o. s. v., der netop udtrykker *ikke-ophørende* Afgiftsforhold, hvorom iøvrigt nærmere nedenfor.

Ejheller kan undertegnede Mindretal give Kommissionens Flertal Medhold, naar det i sin Betænkning karakteriserer Afgiften som en „*Dækningsafgift*“ — et Ord, som vistnok ligeledes første Gang findes brugt i den oven citerede Afhandling i Tidsskriftet „Ret“, der i Særtryk er tilstillet Kommissionens Medlemmer. Det ejendommelige ved en „*Dækningsafgift*“ maatte dog formentlig være, at den ogsaa virkelig *dækker* en bestemt offentlig Udgift ved Tilskud fra de, der særlig begunstiges ved paagældende Foranstaltning, saa at — hvad der er Hovedsagen — *alle andre Borgere derved fritages for at yde nogetsomhelst Bidrag dertil* (mulig endog erholder et Overskud af Anlæget). Dette sidste Princip — Bidragsfrihed for alle andre end de særlig interesserede — er en saare velkendt Grundsætning i den ældre, konservative og i saa mange Henseender fortræffelige Skattelovgivning. En Række — og maaske alle — ældre Grundskatter, vare intet andet end saadanne velbegrundede Dæknings- (eller Vederlags-) Afgifter, sammendragne under Fællesbetegnelser som „Gammelskat“ og deslige. Af Eksempler, hentede fra den nyere Lovgivning skal her anføres følgende:

1. *Lov af 14. Decbr. 1857 om Gader, Veje og Vandløb i København* § 2 og § 7, hvorefter det kan bestemmes, at visse tilstødende Grundejere „skulde afholde de til Gadens første Istandsættelse medgaaende Udgifter“ jfr. § 3 om senere Brolægning og § 4 om Dækningsafgiftens Fordeling mellem de interesserede Ejendomme.
2. *Lov af 26. Maj 1868* § 21, der udvider den ovennævnte Lovs Grundsætninger til ogsaa at gælde Købstæderne.
3. *Lov af 11. Februar 1863* § 11, der udtaler, at Kæmnerkasserne kun skal udlægge, men Grundejerne selv *dække* visse Udgifter til Markvejens Istandsættelse, Vedligeholdelse.
4. *Lov af 28. Maj 1880 om Vands Afledning og Afbenyttelse*, hvorefter Udgifter ved et Vandløbs Regulering og Vedligeholdelse bliver at *dække* af de interesserede Grundejere i Forhold til Ejendømmenes Interesse i Foretagendet.
5. *Lov af 19. April 1907 om Vandafledningsanlæg*, hvor tilsvarende Regler ere fastsatte.

Af disse Eksempler vil fremgaa, at dansk Lovgivning, overfor en Række offentlige Foranstaltninger, der er meget beslægtede med Jernbaneanlæg, har knæsat den Grundsætning, at Udgifterne dertil *ikke* bør lægges over paa almindelige Person- eller Arbejdsskatter, men alene dækkes af de Grundejendomme, som derved særlig stiger i Værdi, samt i Forhold til den Fordel, de formodes at nyde, men forøvrigt ganske uden Hensyn til, om den af Foretagendet beregnede Særfordel *virkelig ogsaa fuldtud kommer* Ejendommen tilgode.

Hvis derfor „Jernbaneskylden“ skulde have haft „*Dækningsafgiften*“s sande Karakter, maatte Jernbaneloven have lydt helt anderledes, nemlig omtrent saaledes: „De til disse Jernbaneanlæg medgaaende Udgifter ville være at paaligne de Ejendomme, som deraf have Fordel, og i indbyrdes Forhold til, som denne Fordel forud ansættes“. Hvor mange Jernbaner man paa dette Grundlag kunde anlægge, og om det