

men bibeholdt), er der en ret nærliggende Fare for, at den hele Jernbaneskyld-Vurdering ikke vil naa sit Maal, og at Jernbaneskylden som Finansobjekt i mange Tilfælde vil forme sig som en net Fiasko, hvad der naturligvis ligger fjærnt fra det ærede Kommissionsflertals Tanke.

At denne Bedømmelse af Ejendomsskyld-Vurderingens Tendens efter nugældende Lov og Instrukser ingenlunde er for ensidig vil bl. a. fremgaa af den Kommissionen fra Overskyldraadet tilstillede Skrivelse om Fremgangsmaaden ved *Omvurderinger*. Heri meddeles udtrykkelig, at medens Vurderingsraadene vil have at foretage Omvurderinger hver Gang en Ejendoms *arbejdsskabte* Værdi er vokset, ved Forøgelse af Bygninger eller deslige, saa skal Omvurdering *ikke* foretages, selv om nogle Ejendomme (maaske betydeligt) stige i Værdi ved *Jernbaneanlæg og desl.* — altsaa netop det i Jernbaneloven forudsatte Tilfælde. Vurderingsraadenes Opmærksomhed er saaledes af Lov og Praxis ledet hen paa det Element, der er *modsat* det, som det er Kommissionens Opgave at fremhæve og udfinde.

Det fremgaaer tillige af Overskyldraadets nedenfor, Sp. 4287—88, refererede Praxis med Hensyn til ny Omvurderinger i hvert Tilfælde af Udstykning.

At ogsaa andre end Vurderingsraadene kan have vanskeligt ved at fastholde dette Element, Grundværdien, selv om vedkommendes Opmærksomhed direkte er henledet derpaa, vil fremgaa af den Kommissionen tilstillede, og iøvrigt i flere Henseender interessante Beretning*) om en foretagen Undersøgelse af Værdistigningen ved Horsens—Tørring-Banens Stationer. Forfatteren erklærer her udtrykkelig, at han ikke har medtaget Forholdene ved tvende af Stationerne, fordi „*der ikke ved nogen af disse er sket Udstykning siden Banens Anlæg*“, og synes saaledes at gaa ud fra, at det er selve *Udstykningen*, der skaber Værdistigningen! En saadan Forveksling af Aarsag og Virkning er ikke ualmindelig paa dette Omraade og viser tilfulde, at hvis der ikke træffes særlige Forholdsregler til den rette Udfindelse af Værdistigningen ved Jernbaneanlæg, vil denne blive overset og upaaagtet i en Række af Tilfælde, hvor Stigningen ikke manifesterer sig paa en eller anden udvortes og iøjnespringende Maade.

Selv det ærede Kommissionsflertal synes ikke ganske at have undgaaet den her foreliggende folkelige Misforstaaelse. Under Omtalen af Spørgsmaalet om Jernbaneskyldens mulige Afhængighed af stedfundne *Overdragelser* (hvorom nærmere nedenfor) hedder det i Flertalsbetænkningen bl. a.: „den ved Jernbaneanlægget skabte Værdiforøgelse giver sig allerede Udtryk, inden Overdragelsen har fundet Sted; for Byejendommenes Vedkommende vil Fordelen kunne vise sig i forøgede Lejeindtægter eller yderligere Udnyttelse til Bebyggelse; for Landejendomme i en forøget Afkastning eller i Udgiftsbesparelser (mindre Kørselsudgifter).“ Ogsaa her peges der alene paa *synlige* Udtryk for Værdistigningen, medens Betænkningen ganske undlader at nævne det hyppigste og mest karakteristiske Eksempel paa Værdistigning ved Jernbanen, nemlig, hvor der hverken fremkommer forøgede Lejeindtægter, ej heller Udstykninger eller Bebyggelser eller forøget Afkastning eller formindsket Kørsel, men hvor Ejerne lader Jorden henligge ganske urørt, afslaaende alle Tilbud om Køb til voksende Priser,

*) Det er dog mindre rigtigt, naar Beretningen synes at gaa ud fra, at *Assurancesummerne* for Bygningerne nogensinde kan sættes i Stedet for *Bygningsværdi*. Der er i denne Forudsætning mindst 3 Fejlkilder: *Først* vurderes Bygningen ved Indtegningen i Forsikringen i Reglen langt over Opførelsesomkostningerne, ofte 30—40 pCt. højere; *der næst* forringes Bygningernes Værdi daglig paa Grund af Ælde, medens Forsikringssummen staar stille; endelig kan som foran oplyst en Bygnings Værdi stundom synke alene ved Grundens forholdsvis stærke Værdistigning. Bygningsforsikringssummen er derfor nærmest at opfatte som en *Forsikring af Interessen i Genopførelsesværdien* af tilsvarende Bygninger, mindre en Værdisættelse af de konkrete Bygninger.