

nogen som helst Statsinteresse forbundet med det, og da det ikke alene drejer sig om Beskyttelsesarbejder, men ogsaa om Inddæmningsarbejder, og der vil fremkomme Arealer, som maaske ikke straks, men dog i Fremtiden kan blive af betydelig Værdi, finder jeg det ganske rimeligt, at Staten forbeholder sig disse Arealer som Erstatning for det betydelige Offer, den bringer til Fjorddigets Opførelse. Der har ogsaa været forhandlet om denne Sag med Landbrugsministeriet, som ganske slutter sig til denne Opfattelse. — Det ærede Medlem rettede to Spørgsmaal til mig, som jeg skal besvare. Han spurgte mig, hvad der skulde forstaaes ved de Udgifter til Arbejder i Marken, som skulde refunderes Statens Vandbygningsvæsen ifølge Punkt 4 i Betingelserne. Der er tænkt paa saadanne direkte Udgifter til Arbejder i Marken, som kan fremkomme under Anlægene. F. Eks. kan jo en af Vandbygningsvæsenets Ingeniører blive beordret til at foretage Opmaalinger, og han skal saa leje nogle Folk til at føre Kæden; men disse eller lignende Udgifter vil det ikke være rimeligt at paalægge Vandbygningsvæsenet, og de maa derfor afholdes af Lodsejeren. Jeg nævner det kun som et Eksempel paa, hvad det kan komme til at dreje sig om; det vil sandsynligvis kun blive Smaaabeløb. Dernæst spurgte det ærede Medlem mig, hvorledes det skulde forstaaes, at man, naar det inddæmmede Areal er helt eller delvis tørlagt og egnet til at matrikuleres, skal svare Digeskat i Forhold til Værdien af de tørlagte Arealer. Herom skal jeg kun sige, at denne Bestemmelse er optaget i Forslaget i Henhold til den almindelige Praksis, at en Bonitering og Vurdering af de tørlagte Arealer maa foretages, før Vedligeholdelsesudgiften kan fordeles paa de forskellige Lodsejere. Det er en gammel Praksis, som Ministeriet ogsaa har ment at burde følge i det her nævnte Tilfælde.

Jeg vender mig derefter til de Samraad, som er omtalte i Betænkningen under Nr. 14, 17 og 75. Nr. 14 omhandler Trafikforholdene i Østjylland. Den Omstændighed, at Det forenede Dampskibsselskab har opsagt sin Kontrakt angaaende Aarhus—Kalundborg-Routen, har givet Anledning til, at den ærede Ordfører (P. Th. Nielsen) og flere andre ærede Medlemmer har været inde paa det Spørgsmaal, hvad der fremtidig burde foretages med Hensyn til denne Route og i det hele taget med Hensyn til Trafikforholdene i Østjylland. Blandt andet har jo det ærede Medlem

for Københavns 1ste Valgkreds (Wulff) og det ærede Medlem fra Sønder Vinge (Rasmus Hansen) dvælet ret udførligt derved. Det siger sig selv, at den Omstændighed, at Det forenede Dampskibsselskab har opsagt sin Kontrakt, kan medføre, at Spørgsmaalet om, hvad der bør gøres, bliver aktuelt i en nær Fremtid. Det forenede Dampskibsselskab har altsaa opsagt sin Kontrakt til 1. April. Hvad der ligger til Grund for denne Opsigelse, eller hvilke Tanker Selskabet har gjort sig dermed, skal jeg ikke kunne sige — det er ikke oplyst for mig. Men det Faktum foreligger altsaa, at Kontrakten er opsagt. I den Skrivelse, Ministeriet har modtaget i den Anledning, er der dog en Tilføjelse, hvori det hedder, at dette dog ikke betyder, at Selskabet ikke vil sejle længere end til 1. April. Det vil gerne blive ved at drive Routen ud over den 1. April, men kun med de gamle Skibe. Der har da nu hævet sig Røster fra flere Sider om, at nu maatte Tiden være kommet til at gaa til Gennemførelsen af den gamle Tanke om en Færgeroute fra Refsnæs til Hou. Det er blevet anført fra forskellige Sider, at det kunde komme til at indvirke paa Trafikforholdene i hele Østjylland, idet man da muligvis vilde kunne spare at anlægge Dobbeltspor mellem Fredericia og Aarhus og flere Færgelejer i Fredericia og ved Strib. Jeg skal ikke komme dybere ind paa denne Sag i dette Øjeblik, idet den ligger for lidt oplyst til, at den med nogen Nytte kan drøftes. Som ærede Medlemmer vil erindre, beskæftigede Jernbanekommissionen sig i sin Tid med Spørgsmaalet. Der foreligger fra den Tid nogle Beregninger vedrørende, hvilke Bekostninger en saadan Route vilde medføre, men der er løbet meget Vand i Stranden siden den Tid, og man kan jo sikkert gaa ud fra, at Forholdene med Hensyn til Bekostningen har forandret sig siden den Gang, og desuden har Trafikforholdene maaske ogsaa i nogen Grad forandret sig. Alle disse Forhold maa man selvfølgelig i Forvejen have saa nøjagtige Oplysninger om som overhovedet muligt. Man maa have Oplysning om, hvad Anlægsomkostningerne vil blive efter de Arbejds- og Materialepriser, vi har for Tiden, og man maa have oplyst, hvilken Trafik der kan forventes ad denne Route. Muligvis kunde der ogsaa blive Anledning til at drøfte Spørgsmaalet om, hvorvidt man i Stedet for en Færgeroute skulde oprette en Dampskibsroute for Kalundborg—Aarhus-Farten, men ogsaa dette Spørgsmaal maatte man have oplyst