

sættelse af Summen til Gudenaas Vedligeholdelse. Det er muligt, at Ændringsforslaget skal have en anden Form, men det er jo et Spørgsmaal, som kan tages op mellem anden og tredje Behandling. Til Vejledning for ærede Medlemmer skal jeg tillade mig at fremsætte nogle oplysende Bemærkninger om dette Forhold. I lange Tider, ja, man kan godt sige i flere Hundrede Aar, har dette Vandløb, som jo er Danmarks største, været mere eller mindre benyttet som Trækkevej mellem Øst- og Midtjylland, navnlig mellem Randers og Silkeborg, og for over Hundrede Aar siden begyndte Staten ogsaa at træffe Foranstaltninger, som netop tog Sigte paa, at sætte Aaen i en god og forsvarlig Stand, men det var dog først efter 1850, at Staten særlig tog fat paa Opgaven, og den Kommission, der har været nedsat angaaende Forholdene ved Gudena, oplyser, at der i Aarene fra 1851 til 1859 blev anvendt en Sum af 250.000 Kr., hvis Formaal navnlig var at regulere Aaen, anlægge en ny Trækkevej og sørge for, at Aaen fik en tilstrækkelig Dybde. Under 31. Januar 1861 udkom der derefter en Lov angaaende Farten paa Aaen. Jeg skal imidlertid ikke komme ind paa denne Lovs Indhold, da den højtærede Minister i Gaar har refereret den. Men jeg skal sige, at Resultatet af disse Lovbestemmelser i Forbindelse med Anlægget af Trækkevejen og Oprensning af Aaen bevirkede et meget stærkt Opsving af Trafikken eller Pramfarten paa Gudena, og i en Række af Aar derefter blev Aaen en Trækkevej af meget stor Betydning, navnlig for Godstrafikken mellem Silkeborg og Randers, mellem Midt- og Østjylland. Men efter at Jernbanen var anlagt mellem Skanderborg og Silkeborg, tog Pramfarten paa Aaen meget stærkt af. Selvfølgelig kunde Prammene ikke konkurrere med Togene, og da der senere blev anlagt en ny Statsbane fra Langaa til Silkeborg, svandt Farten paa Aaen yderligere ind, og endelig fik den sit Dødsstød. I Slutningen af Tresserne og i Begyndelsen af Halvfjerdserne var der saaledes ikke mindre end 100 Pramme i Fart paa Aaen, men i 1886 var Tallet sunket ned til 20, og for 3—4 Aar siden var der kun 5 Pramme paa Aaen, og nu i Øjeblikket er der faktisk ingen. For nogle Aar siden blev nemlig Billetsalgsstedet ved Tange udvidet saaledes, at der der ogsaa kunde modtages og afsendes Vognladningsgoods, og siden den Tid er Pramfarten paa Aaen fuldstændig hørt op.

Den Kommission, der har været nedsat, har stillet sig ret tvivlende overfor hele Spørgsmaalet. Den gaar nemlig ud fra, at selv om Trækkevejen nedlægges — det indrømmes, at det kan ske uden Skade —, vil det alligevel være nødvendigt at have en Bevilling til Oprensnings- og Vedligeholdelsesarbejder. Det er noget, der skal til ifølge Loven af 1880, og den aarlige Udgift anslaaes til 3.000 Kr. Den højtærede Minister udtalte i Gaar, at Kommissionen var imod, at Trækkevejen skulde falde bort. Det er paa en Maade rigtigt, men det er ikke helt rigtigt. Kommissionen udtaler tydeligt nok, at Trækkevejen muligt kan nedlægges. Man siger nemlig, at det er ikke muligt at indskrænke Bevillingerne til Aaens Vedligeholdelse og Opudring, men man stiller sig mere tvivlende med Hensyn til Trækkevejen. Den eneste reelle Grund til, at man vil bevare den, er dog den, at ved Oprensningsarbejderne skal Muddermaskinen trækkes frem og tilbage af Heste. Men den Grund har ikke det mindste paa sig. Ændringsforslaget gaar nemlig ud paa, at Trækkevejen skal bevares som Gangsti, og saa vil man udmærket godt kunne komme frem med Muddermaskinen, selv om den ogsaa skal trækkes af Heste. Paa den Del af Aaen, hvor Faldet er mindst, og hvor der derfor oftest skal mudres, nemlig de 4—5 Mil fra Bjerringbro til Randers, har der aldrig været nogen Trækkevej, men kun en Gangsti. Kommissionens Paastand har derfor ikke noget paa sig. Det kan nok være, at Ændringsforslaget ikke helt er i Overensstemmelse med Loven af 30. Januar 1861. Ministeren gik ud fra, at naar Ændringsforslaget blev vedtaget, vilde Kommunerne nægte at svare de Bidrag, de nu svare. Det er, som sagt, muligt, at Ændringsforslaget er noget forkert affattet, men det kan saa tages op mellem anden og tredje Behandling. Jeg mener derfor, at det er rigtigst, at Ændringsforslaget nu tages tilbage.

Da jeg har Ordet, vil jeg gøre et Par Bemærkninger om det saa stærkt omtalte Spørgsmaal: Hvide Sande. Det kan ikke nægtes, at Kanalen ved Hvide Sande er bleven et Smertensbarn, og den vil sikkert blive det i endnu højere Grad. Jeg er nærmest tilbøjelig til at tro, at det ærede Medlem fra Varde (S. Sørensen) har Ret. Jeg har lige fra Begyndelsen ment, at den Kanal aldrig burde være gravet. Det er noget, der siger sig selv, at naar man graver en Kanal gennem løst Sand uden at befæste Siderne, vil den aldrig kunne holde