

mod Paasejling. Ministeriet har ladet to udmærket sagkyndige bedømme Forholdene paa Stedet, nemlig Havnemester Bonde og Havnbygmester Møller, som have afgivet den Erklæring, at naar disse Beskyttelsesværker ere opførte, maa man anse Beskyttelsesværkerne for at være i forsvarlig Stand, og mene, at Løbet nu kan besejles uden større Risiko for Beskadigelse af Broen. Derfor mener Ministeriet, at nu er Tidspunktet kommet til at slaa fast, at Vedligeholdelsespligten paahviler ikke Staten, men Selskabet, saaledes som det ogsaa fremgaar af Overenskomsten. Derfor har Ministeriet indsat den omtalte Bemærkning i Anmærkningerne til Tillægsbevillingslovsforslaget. Man har fundet det saa meget mere formaalstjenligt, som der synes fra Bestyrelsens Side at blive gjort den Opfattelse gældende, at Staten har en absolut Vedligeholdelsespligt. Men jeg kunde tænke mig, at Ministeriet kunde komme galt af Sted overfor Rigsdagen, hvis man uden videre gik ind paa en saadan Betragtning. Derfor har jeg ønsket nu at faa dette Spørgsmaal klaret gennem den paagældende Udtalelse i Anmærkningerne. Det ærede Medlem fra Bælum (J. H. Jensen) beklagede meget denne Udtalelse, men haabede, at der ikke dermed var sagt, at der ikke fremtidig kunde faas en Bevilling fra Staten i Tilfælde af, at der skete stor Beskadigelse af Broen. Derom skal jeg sige, at det selvfølgelig aldrig har været Ministeriets Mening, at nu kunde man ikke mere yde Aalborg-Hadsund-Banen Støtte vedrørende Broen. Skulde der ske saa stor Skade, at Bekostningen ved Broens Udbedring ikke kunde bæres af Banen, vil Ministeriet selvfølgelig ikke, at Banen skal gaa fallit af den Grund, og saa er Tidspunktet kommet til at tage under Overvejelse at imødekomme Banestyrelsen, hvis den fremsætter Ønske om Statsstøtte til Udbedring af den paagældende Skade. Udtalelsen i Anmærkningerne udelukker aldeles ikke, at en saadan Støtte kan ydes Selskabet.

Det ærede Medlem fra Mariager (Moestrup) omtalte ogsaa dette Spørgsmaal, men var ingenlunde tilfreds med de Beskyttelsesværker, som foreslaas; han vilde have en større Sejlaabning, idet han mente, at den Sejlaabning, der er, er for smal, saa at Gennemsejling er alt for risikabel, saa meget mere som Skibene efterhaanden blive større og større. Jeg skal i den Anledning gøre opmærksom paa, at en saadan Udvidelse af Sejlaabningen vilde medføre stor Bekostning, sandsynligvis ca.

150,000 Kr., og det forekommer mig, at da Gennemsejlingsaabningen, saa vidt jeg erindrer — jeg har ikke disse Oplysninger liggende for mig i dette Øjeblik — er 40 Fod, kan der gaa et meget anseligt Skib igennem. De nævnte sagkyndige, som paa Stedet have undersøgt Sagen, have udtalt, at naar disse Beskyttelsesværker bleve anbragte, maa Forholdene anses for forsvarlige, og det forekommer mig, at man dog maa nære nogen Tro til denne Udtalelse fra virkelig sagkyndige Folks Side, saa jeg kan kun tilraade, at man nu gennemfører de Værker, der foreslaas Bevilling til, og saa ser Tiden an, om man ikke skulde være kommen paa den sikre Side derved, at Broen er bleven saaledes beskyttet, at der nu ikke er større Risiko ved Gennemsejlingen.

Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) fremdrog i Tilslutning til den ærede Ordfører (Jerichow) et Spørgsmaal, som der har været Samraad om, nemlig Spørgsmaalet om Statsbanefunktionærernes Forhandlingsret, og beklagede, at Forhandlingsretten endnu ikke var indtraadt for Jernbanefunktionærernes Vedkommende. Det forholder sig rigtigt, at de Forhandlingsregler, som det foregaaende Ministerium havde vedtaget, endnu ikke ere traadte i Kraft, men Forholdet er ikke det, at Statsbanefunktionærerne ikke have haft nogen Forhandlingsret, thi de have haft Forhandlingsret i Henhold til gamle Bestemmelser derom, men den nye Forhandlingsret er ikke traadt i Kraft undtagen for Telegrafvæsenets Vedkommende, som har faaet sin Forhandlingsret anerkendt. Naar det ikke er sket for Jernbanestatsens Vedkommende, skyldes det ganske særlige Forhold, Forhold, som ere af meget vanskelig Art, og hvis Vanskelighed man ikke i tilstrækkelig Grad har haft Øje for, den Gang man vedtog Forhandlingsreglerne. Det er disse Forhold, som have medført, at det for Statsbanefunktionærerne har været meget vanskeligt at ordne sig saaledes, at de fik en for de forskellige Særklasser tilstrækkelig fyldig Representation indenfor de to Organisationer, henholdsvis for Over- og Underklassen, hvorigennem de kunde udøve deres Forhandlingsret. For at nævne et Eksempel i saa Henseende vil jeg sige, at der i disse Etatsorganisationer af Stationsforstandere kun findes 36, medens der udenfor i Særforeninger staar 214. Det vil altsaa sige, at skal Forhandlingsretten indtræde, bliver det de 36, der i Virkeligheden komme til at træffe Afgørelsen med