

Det er altsaa netop Ministeriet, der hævder, at denne Overenskomst skal være Grundlaget for Forholdet mellem Staten som Broejer og Benytterne af Broen. Men dertil egner den sig ikke, fordi den har en § 5, der forudsætter, at der skabes en Fond til Afholdelse af Vedligeholdelsesudgifter, og hvori der staar, at dette skal være Udgifter, der foraarsages ved Naturbegivenheder eller Paasejlinger. Men denne Fond er aldrig bleven dannet, saa Midlerne til Dækning ere ikke til Stede. Dertil kommer, at man i en Række af Aar efter at denne Overenskomst er bleven afsluttet, ikke har ladet den være det virkelige Grundlag for Forholdet mellem Staten som Broejer og Baneselskaberne som Benytttere af Broen, idet Staten simpelthen altid har erkendt sin Forpligtelse til som Broejer at betale de Skadeserstatninger, som det var nødvendigt at betale i Henhold til Dom, og det har aldrig været gjort gældende, at der kunde være nogen anden end Staten, som der kunde være Tale om at paalægge disse Udgifter, efter at Domstolene havde kendt for Ret, at det ikke var dem, der havde sejlet paa Broen, som havde Erstatningsansvar, men at det var Broejerens, som maatte afholde de dermed forbundne Udgifter. Og nu er det, Ministeren ved Behandlingen af Tillægsbevillingsloven kommer med denne Anmærkning, som siger, at naar man nu har truffet disse tekniske Foranstaltninger, er Tidspunktet indtraadt, da denne Overenskomst træder i Kraft. Jeg har hævdet og maa vedblivende hævde, at derved er det juridiske Grundlag for hele Forholdet mellem Staten som Broejer og Jernbaneselskaberne som Benytttere af Broen blevet yderligere dunkelt. Og naar saa den højtærede Minister udtaler, at det ikke har været Meningen med denne Anmærkning, at Staten herefter fuldstændig vil nægte at betale Skader af den omtalte Art, forstaar jeg overhovedet ikke, hvad det er, man har tilsigtet med denne Anmærkning, thi den maa dog netop have det Indhold, at Staten herefter ikke som hidtil vil ile til Hjælp, naar der er sket nogen Skade af denne Art, men at herefter gælder den omtalte Overenskomst i Henhold til hvilken Vedligeholdelsespligten ogsaa omfatter saadanne Skader.

Det er netop det, der er et af Spørgsmaalene i Sagen. Det er tidligere kommet frem i den Udtalelse, som foreligger fra kongelig Kommissarius, Kammerherre Skrike, og som jeg har omtalt i min tid-

ligere Udtalelse om Sagen. Skrike paapeger der meget rigtigt, at Spørgsmaalet er, om Jernbaneselskaberne skulle sørge for Broens Vedligeholdelse, men at saa der opstaar det nye Spørgsmaal: Omfatter denne Vedligeholdelse ogsaa saadanne store og væsentlige Skader, som kunde fremkomme ved Paasejling? I den Henseende udtaler Kommissarius, at efter hans Mening kan der ikke være Tale om, at Vedligeholdelsespligten omfatter dem. Den højtærede Minister har tillige lagt Vægt paa, at den tilsigtede Forandring i Retsforholdet skulde fremgaa naturligt af, at man nu lavede disse Duc d'Alber og derved forhindrede Paasejling. Men jeg kan ikke se, at der er nogen som helst Forbindelse i den Henseende, thi naar disse Duc d'Alber og andre tekniske Foranstaltninger forhindre Paasejlinger, fremkomme ganske vist ikke disse Erstatningsspørgsmaal, men hvis de faktisk ikke kunne forhindre Paasejlinger, som tilføje Broen væsentlig Skade, opstaar det samme Spørgsmaal som i dette Øjeblik: Hvem har Pligten til at erstatte? Besvarelsen mener jeg maa blive, at Pligten hviler paa Broejerens, medmindre der skabes et andet kontraktmæssigt Grundlag, og det er dette kontraktmæssige Grundlag, som ikke er i Orden ved de bestaaende Overenskomster og andre retsstiftende Kendsgerninger, og som endnu mindre kommer i Orden, hvis der i Fremtiden skulde tages noget som helst Hensyn til den Anmærkning, der er optagen i Tillægsbevillingslovsforlagets Anmærkninger.

Hvad Spørgsmaalet om Gennemsejlingsaabningen angaar, skal jeg sige, at jeg har haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med de Udtalelser, som ere fremkomne fra de tekniske Konsulenter, Havnebygmester Møller og Havneener Bonde. Jeg maa der erklære mig enig med den højtærede Minister i, at efter disse Erklæringer er der tilstrækkelig Sikkerhed for, at Gennemsejlingsløbet er fyldestgørende. Dets nuværende Bredde er 47 engelske Fod, og Dampere indtil 43 Fod kunne derfor under jævnt gode Forhold passere Broen. Med det nuværende Gennemsejlingsløb kunne Hobro og Mariager faa deres Import fra Sortehavet og Amerika, naturligvis indenfor visse Grænser, der allerede ere dragne ved de Akkommodationer, som de nævnte Byers Havneanlæg kunne byde paa. Det forenede Dampskibsselskabs Dampere „Alexandra“, der sejler paa Amerika, er 1,646 Register tons, 296 Fod langt og 40 Fod bredt, og vil altsaa kunne passere Broen,