

for offentlige Arbejder den 28. September 1895. Dens Bestemmelse gaar ud paa, at „Arbejdet ved Sporenes Lægning inklusive Leveringen af det fornødne Spormateriale, Skinner med Forbindelsesdele og Sveller samt Anskaffelsen og Anbringelsen af de fornødne Stoppebomme sker ved Statsbanedriftens Foranledning og paa dens Bekostning, medens alle andre Arbejder, Jordarbejder, Tilvejebringelse af Ballast, Chaussering, Brolægning, Vandafløbs Fremstilling udføres ved Kommunens Foranstaltning og paa sammes Regning eller, om ønskes, ved Statsbanedriftens Foranstaltning mod Refusion efter Regning af de dermed forbundne Udgifter“. Videre hedder det i Overenskomsten, at „ved Gennemførelsen af eventuelle senere Forandringer eller Udvidelser af Havnesporet“ — jeg gør udtrykkelig opmærksom paa, at det gjaldt ikke blot nogle Spor, som skulde lægges i det Øjeblik, 1895 — der blev lagt ny Spor i 1896 —, men der staaar altsaa udtrykkeligt i Overenskomsten: „Ved Gennemførelsen af eventuelle senere Forandringer eller Udvidelser af Havnesporet, hvorom der er opnaaet Enighed mellem Statsbanedriften og Kommunen, og hvortil Ministeriet for offentlige Arbejder har stillet de fornødne Midler til Statsbanedriftens Raadighed, blive de under a. og b. nævnte Bestemmelser at gøre gældende for Fordelingen af Udgifterne“. Det var de to Punkter, jeg nævnedes.

Denne Overenskomst er ikke senere opsagt fra nogen af Siderne, man maa altsaa gaa ud fra, at den er gyldig endnu. Der staaar ganske vist ikke noget i Overenskomsten om, hvorledes den skal opsiges, men enhver Overenskomst maa være opsigelig, og derfor vilde der ikke have været noget i Vejen for, at den kunde have været opsagt. Det er den imidlertid ikke bleven. Overenskomsten eksisterer altsaa den Dag i Dag, og man kan ikke gaa ud fra, at nogen af Parterne er berettiget til at bryde den. Nu er man for Øjeblikket i Færd med en Udvidelse af Randers Havn, en Forbedring af Søvejen til Randers, som koster ca. 1½ Mill. Kr. Trafikken er stærkt tiltagende. De Bolværkspladser, man har, ere ikke tilstrækkelige og blive det endnu mindre, naar denne Udvidelse bliver tilendebragt. Det har derfor været nødvendigt at tænke paa en Forlængelse af Bolværkerne og derfor ogsaa paa en Forlængelse af Havnesporet. Jeg gør udtrykkelig opmærksom paa, at de Spor, som bleve lagte i 1896 i Henhold til Overenskomsten, vare ikke blot

Spor, som løb langs Bolværkerne, men ogsaa Spor, som skar ind over Havnepladsen, og som krydsede imellem Pakhusene og Oplagspladserne. Den Gang blev Sporet lagt paa de Betingelser, som staa i Overenskomsten. Nu er det altsaa nødvendigt ved den nævnte Udvidelse, at forøge Spornettet paa Randers Havneplads. Der var allerede sidste Efteraar udlejet ret betydelige Arealer derude. En Fabrik, som hidtil har ligget inde i Byen, Randers Trævarefabrik, har saaledes lejet en Plads paa 30,000 Kvadratalen og er straks gaaet i Gang med at lægge store Fabriksbygninger og hele Virksomheden derned. Der skulde lægges Spor til Virksomheden, og Randers Havn har ganske vist ikke forpligtet sig til at skaffe dette Spor, men dog til at gøre Anstrengelser for at faa Sporet lagt.

Som Følge deraf henvendte man sig straks, eller for Resten allerede inden dette Lejemaal var indgaaet, til Statsbanedriften — det var 19. November f. A. — med Anmodning om at faa Sporene udvidede i Henhold til en vedlagt Plan, baade langs Bolværket, hvor de ganske vist ikke kunde lægges endnu, og inde paa Pladsen, altsaa faa Sporene forlængede saaledes, at de kunde naa ud til Fabrikken og denne komme i den fornødne Forbindelse. Saaledes hed det udtrykkeligt i Andragendet. Dette skete altsaa den 19. November f. A.; Tiden gik. Saa vidt jeg erindrer, blev dette Lejemaal afsluttet i Januar d. A. eller i December f. A. Man vilde da gerne paaskynde Arbejdets Udførelse, hvorfor man henvendte sig skriftligt og mundtligt til Generaldirektoratet for Statsbanedriften og bad om at faa Arbejdet fremmet. En skriftlig Henvendelse af 18. Marts d. A. gør opmærksom paa, at man overfor den Lejer, man havde, var forpligtet til at anlægge en Kørevej, men da Sporene skulde lægges i Kanten af Kørevejen, vilde det jo medføre en betydelig forøget Bekostning, om man først skulde lægge Vejen og bagefter bryde den op for at lægge Sporene og saa makadamisere langs med Sporene. Man bad derfor om at faa Arbejdet fremmet saa hurtigt som muligt, da man skulde have Kørevejen anlagt.

Først den 8. April — altsaa 5 Maaneder efter at Andragendet var indsendt — fik man en Skrivelse fra Generaldirektoratet, der meddelte, at Sagen skulde blive gjort til Genstand for Undersøgelse, og naar denne Undersøgelse var bragt til Ende, skulde man faa Meddelelse om Resultatet, man var kommen til. Det var jo meget