

luthed, som her forhindrede dette. Saa snart nemlig det indløbende Tog øjnedes — og det kunde ikke øjnes, før det andet var saa langt fremme paa Sidesporet, at det var umuligt for det indløbende Tog at gaa sporfrit —, blev Vacuumbremsen sat i Virksomhed. Derved standsedes Toget, og en større Ulykke blev hindret; men det medførte, at man saa havde Toget staaende fast, saa det ikke var muligt at faa Maskinen i Gang til at føre det tilbage, og følgelig kunde Skaden ikke undgaas, om end en Ulykke var undgaaet.

Saa indskrænkede ere Forholdene, sammenholdte med Trafikkens Omfang, at man, det tør jeg sige, hver Dag kan vente lignende eller værre Kollisioner end denne. Der finder ogsaa jævnlige smaa Sammenstød Sted, det kan ikke være andet under disse Forhold. Hidtil er det dog ved overmenneskelige Anstrengelser af Personalet lykkedes at holde det saa nogenlunde gaaende. Men det kan man ikke regne med som noget stedsevarende. Der kan ske Ulykker trods de bedste Forholdsregler. Jeg tør sige, at Forholdene paa Randers Station ligefrem friste Ulykken. Som sagt, jeg henstiller ogsaa denne Sag til den villigste Overvejelse af den højtærede Minister og Finansudvalget, idet jeg gaar ud fra, at det er en ren Forglemmelse, at der ikke er opført noget Beløb til Paabegyndelse af disse Arbejder.

Dernæst maa jeg fremdrage et Spørgsmaal, som ogsaa vedrører Statsbanerne — jeg har talt om det før —, i det Haab, at det maa finde en bedre Løsning, end det lod sig gøre under den afgaaede Minister for offentlige Arbejder. Det angaar Udvidelsen af Randers Havnespor. Jeg fremdrog det under Finanslovens første Behandling i Fjor her i Tinget og ankede bl. a. over den urimelig lange Tid, som medgik — indtil 4½ Maaned —, inden man kunde faa Svar paa en Henvendelse til Statsbanerne om saadanne Arbejders Udførelse, skønt der gentagne Gange, baade mundtligt og skriftligt, var gjort opmærksom paa, at Sagen hastede. Det var dog ikke det værste. Det værste bestod i, at Generaldirektoratet og Ministeriet simpelt hen brød en Overenskomst, der var indgaaet mellem Randers Byraad og Generaldirektoratet for Statsbanedriften. Den var undertegnet henholdsvis den 22. April og den 15. Maj 1895, approberet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 22. December, stemplet o. s. v., altsaa en Overenskomst i fuldstændig lovgyldig Form. Overenskomsten var og er endnu ikke op-

sagt. Der staar heller ikke noget i den om, at den i det hele er opsigelig, og saa vidt mig bekendt, holder Statsbaneledelsen paa, at lignende Overenskomster, f. Eks. indgaaede med Privatbaner, ikke kunne opsiges, selv om Privatbanerne skulde ønske det.

Denne af Ministeriet approberede Overenskomst bestemmer angaaende den Sporudvidelse paa Randers Havneplads, som foretoges i 1896, følgende, som jeg med den højtærede Formands forventede Tilladelse skal citere: „a. Arbejdet ved Sporenes Lægning, inklusive Levering af det fornødne Spormateriale (Skinner med Forbindelsesdele og Sveller), samt ved Anskaffelse og Anbringelse af de fornødne Stoppebomme sker ved Statsbanernes Foranstaltning og paa deres Bekostning. b. Alt andet Arbejde (Jordarbejde, Tilvejebringelse af Ballast, Chaussering, Brolægning, Vandafløbs Fremstilling) udføres ved Kommunens Foranstaltning og for sammes Regning eller, om ønskes, ved Statsbanedriftens Foranstaltning imod Refusion efter Regning af de dermed forbundne Udgifter“. Og saa kommer den Passus, som jeg vil gøre opmærksom paa som den vigtigste under Hensyn til, hvad der senere er sket. Den lyder: „Ved Gennemførelsen af eventuelle senere Forandringer eller Udvidelser af Havnesporene, hvorom der er opnaaet Enighed, 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“.

Da jeg i Fjor paatalte Generaldirektionens og Ministeriets Stilling til Havneudvalgets Andragende af 19. November 1906 om Havnesporenes Udvidelse, fremdrog jeg specielt, at da man endelig den 29. Juli — altsaa over 7 Maaned — efter Andragendets Indsendelse — fik et bestemt Svar fra Generaldirektøren, gik det ud paa en noget anden Ordning af Sporene end foreslaaet, men der meddeltes samtidig, at Havnen skulde foruden Udgifterne til Jordarbejdet m. v. som nævnt under b. i Overenskomsten, dog med Undtagelse af Grusballasten, endvidere betale Halvdelen af alt Spormaterialet, plus Ballasten og Arbejdet ved dets Anbringelse for de Spor, der laa umiddelbart ved Bolværket, mens Havnen helt og holdent skulde betale Forlængelsen af de øvrige Spor paa Havnepladsen, der dog i 1896 var indbefattede under Overenskomsten. Statsbanerne forbeholdt sig Ejendoms-