

Johs. V. Jensen fortsætter:

„Hvis man søgte dem ad Søvejen, f. Eks. roede op ad Aærne, hvoraf der dog er en Del sejlbare endnu her i Landet, saa vilde man komme til dem ad samme Vej som vore Forfædre i Oldtiden, der rejste dem, ad den Vej blev Landet bebygget, Aærne betegner de gamle Indvandningsveje. Et Blik for Landets Opbygningsforhold, Vandskel og gammel naturlig Landskabsinddeling vilde man faa samtidig, en Opgave for et Sommertogt i Kano.“ („Politiken“s Kronik, 19. April 1937).

Naar vi i det foregaaende saa udførligt har omtalt Sejladsretten paa de ferske Vande, saa er det ikke blot for at udrede en Retstilstand, som ikke allé er klar over, og for at paapege Udflygts- og Turistmuligheder, som endnu ikke udnyttes nok, men ogsaa for at give Baggrunden for vort Ændringsforslag Nr. 2.

Howdan gaar det nemlig, naar man ror ad en Aa og kommer til en Mølle?

Ja, som Regel synes Mølleren, det er en Selvfølge, at naar han spærrer for Sejladsen, maa han give Kajakmanden Adgang til at bære sit Fartøj uden om Møllen og fortsætte ad Aaen. Men det sker desværre ogsaa, at man kommer ud for en Grundejer, der ikke taaler, at man betræder hans Jord, skønt en kort og kortvarig Overbæring selvfølgelig er ganske uskadelig for ham; selv ved et stort Mølleanlæg kan Overbæringen med Landtagning og Søsætning af Baaden ske paa mindre end 5 Minutter. I de Tilfælde, hvor Ejeren hævder sin Ejemyndighed saa stærkt, er det utvivlsomt blot, fordi Tilfældet er ham saa nyt og uventet, at han uvilkaarligt reagerer modvilligt; maaske ogsaa fordi han slet ikke tænker paa, at Sejlads paa Aaer har været lovlig Skik og Brug, fra længe før nogen havde drømt om hans Mølle, Stigbord, eller hvad andet der nu spærrer for Sejladsen. Ikke desto mindre er Ejeren's Modvilje lige ubehagelig for den Kanomand, der i Stedet for maa bære sin ikke helt lette Baad en maaske lang Omvej eller maa stoppe sin videre Færd.

Det er for saadanne Tilfældes Skyld, at Ændringsforslaget stilles. Der er nemlig ingen Mening i, at et Vandløbs Inddragelse under Industridrift skal hindre dets Anvendelse til Sejlads. De to Ting lader sig udmærket forene, nemlig ved en Bestemmelse som den foreslaaede. Der er heller intet urimeligt i, at den, der spærrer for Sejladsen, og som opnaar en betydelig økonomisk Vinding derved, ikke skal taale en ganske uskadelig Forbipassage over sin Grund.

Det er muligt, at Ejeren af det hindrende Anlæg allerede efter gældende Ret er pligtig at taale en saadan uskadelig Passage, men for at afskære Tvivl og for at faa en direkte Udtalelse i Loven er Ændringsforslaget stillet.

Paa Landjorden gælder den selvfølgelige Regel, at i de Tilfælde, hvor man lovligt spærrer for den lovlige Trafik, maa den, der foretager Spærringen, ogsaa foretage saadanne Foranstaltninger, at Trafikken dog kan foregaa og med saa ringe Ulempe som muligt. Se f. Eks. Lov af 21. Juni 1867 om Bestyrelsen af Vejvæsenet m. m. § 11, 2det Stykke, 2det Pkt., om Led over Veje, og Naturfredningsloven Nr. 245 af 8. Maj 1917 § 21, Stk. e, 2det Pkt., om Passage gennem eller bag om Høfder, Aalegaard, Kreaturhegn og Badeindretninger, der er til Hinder for den frie Færdsel paa den frie Strandbred. Og hver Gang Lovgivningsmagten hidtil har skullet tage Stilling til Spørgsmaalet om Passageret uden om Indretninger, der spærrer for Trafikken paa Vandvejene, er den gaaet ind for en saadan Passageret ordnet paa den ene eller den anden Maade.

I Lov af 30. Januar 1861 angaaende Farten paa Gudena mellem Silkeborg og Randers (der jo er det Sted i Landet, hvor erhvervsmæssig Ferskvandssejlads er af langt størst Betydning) gives en Række Lettelser for Sejladsen, se §§ 5, 6, 8 samt 11, og i § 7 fastslaas endog, at i de Tilfælde, hvor der lovligt lægges den frie Sejlads Hindringer i Vejen ved *Fiskegarde*, skal Ulemperne for Sejladsen afværges derved, at der stedse saavel om Natten som om Dagen holdes Vagt til paa Forlangende at aabne for Gennemfart. De samme Regler er nu fastholdt i kgl. Anordning Nr. 102 af 31. Marts 1926, der afløser foranstaaende Lov, og i Regulativet for Aaen Nr. 233 af 12. August 1926 Afsnit C.

De her givne Regler lægger alle særlige Baand paa bl. a. Ejerne af tilgrænsende Lodder til Fordel for Sejladsen. Og selv *Fiskeretten*, der ellers har Fortrin for Sejladsen, begrænses her stærkt i Forhold til denne. Det hænger selvfølgelig sammen med, at mens Fiskeri ellers er af overvejende *økonomisk* Betydning over for Sejladsen paa de ferske Vande, gælder paa de omhandlede Strækninger af Gudena den modsatte: her er *Sejladsen* af størst økonomisk Betydning.

Ogsaa i Lov Nr. 184 af 20. Marts 1918 om Udnyttelse af Vandkraften i Gudena