

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 154-1912)

Originalt emne

Jernbanevæsen

Jernbanevæsen/Aarhus Randers elektriske Jernbane (Projekt)

Indholdsfortegnelse

- 1) [Byrådsmødet den 30. maj 1912](#)
- 2) [Byrådsmødet den 13. juni 1912](#)
- 3) [Byrådsmødet den 29. august 1912](#)

Uddrag fra byrådsmødet den 30. maj 1912 - side 1

[Til første side](#)

[Klik her for at åbne den oprindelige kilde](#)

(J. Nr. 154-1912)

Udkast til Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en elektrisk Jernbane fra Aarhus til Randers.

Formanden havde været noget i Tvivl om, hvorvidt man burde behandle Sagen i Dag, da 4 Medlemmer var fraværende, og det ene af disse udtrykkeligt havde anmodet om at faa den udsat. Da Sagen imidlertid hastede noget, og den i disse Dage blev behandlet i de andre vedkommende kommunale Raad, vilde han dog foreslaa, at man drøftede Sagen i Dag og dernæst underkastede den en 2. Behandling, hvis der skulde vise sig Spørgsmaal, der kunde berede Vanskelighed. Paa Grundlag af de vedtagne Love samt

Forpagtningskontrakten var der blevet indgivet Andragende om Eneretsbevilling og om Stadfæstelse af Lovene og Approbation af Forpagtningskontrakten samt om, at Loven om Jernbaneskyld maatte blive bragt i Anvendelse paa vedkommende Baneanlæg, og der forelaa altsaa nu, efter at adskillige Forhandlinger var blevet ført, et Tilsagn om



Eneretsbevilling, der i det væsentlige var overensstemmende med de sædvanlige Eneretsbevillinger, dog naturligvis med de Ændringer, der nødvendigt maatte følge af, at det drejede sig om en elektrisk Bane. Efter Talerens Mening var der kun et Punkt i Udkastet at bemærke noget til. Det var Bestemmelsen i Indledningen om, at der blev forbeholdt Staten Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke den elektriske Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Baner maatte komme i Berøring. Da Medlemmer af Banens Forretningsudvalg i sin Tid havde en Forhandling i Ministeriet for offentlige Arbejder om Vilkaarene for Koncessionen, blev det lovet, at denne Ret, som Statsbanerne plejede at forbeholde sig, ikke skulde blive bragt i Anvendelse for den elektriske Banes Vedkommende for Strækningen mellem Aarhus og Randers uden for vognladningsvise Godsforsendelser. Uagtet dette Løfte var blevet gentaget i Ministeriets Skrivelse af 20. Sept. 1910 til Forretningsudvalget, var det ikke optaget i Koncessionen, men efter hvad der var blevet udtalt overfor Udvalget, var det ikke Meningen, at Ministeriet ikke vilde lade Løftet staa ved Magt, men kun at man af Hensyn til Konsekvenserne overfor andre Baner ikke vilde optage det i Eneretsbevillingen. Da det imidlertid lige saa godt kunde staa i Bevillingen, idet de andre Baner selvfølgelig snart vilde faa Besked derom, havde Forretningsudvalget bemyndiget sin Formand til at søge udvirket, at Løftet blev optaget, og Taleren vilde da tilraade Byraadet ligeledes at udtale, at det kunde slutte sig til Koncessionsudkastet, hvis denne Bestemmelse blev optaget. Udover dette Punkt saa Taleren ikke væsentlig Grund til at søge Forandring i Udkastet. Bestemmelsen i 1. Stykke af § 11 om Sikkerhed for, at den til Banens Anlæg og Anskaffelsen af det første Driftsmateriel fornødne Kapital var til Stede, inden Anlægget paabegyndtes, var vist usædvanlig, men kunde næppe genere noget, da det efter de førte Forhandlinger var utvivlsomt, at man let kunde faa Fristen forlænget. Der var blevet ytret nogen Betænkelighed ved Bestemmelsen i § 24, om at Bevillingshaveren, hvis Regeringen selv skulde anlægge eller give andre Bevilling til at anlægge Jernbaner, der ønskedes sat i Forbindelse med Aarhus-Randersbanen, skulde være underkastet de Bestemmelser, som i Betingelserne for den gensidige Tilslutning og Drift maatte fastsættes af Ministeren. Da denne Bestemmelse imidlertid var i Overensstemmelse med den paagældende Jernbanelov, kunde Eneretsbevillingen paa dette Punkt ikke affattes anderledes, og nogen Fare derved kunde der da ej heller næppe komme.

Møller fandt det rigtigst at udsætte Sagens Behandling, særlig da de to Medlemmer af Banens Forretningsudvalg, d'Hrr. Harald Jensen og Magnus Nielsen, ikke var til Stede.

Taleren mente det kedeligt, om man skulde gaa ind paa enkelte af Udkastets Bestemmelser, navnlig § 24 og Bestemmelsen i § 27, om at Bevillingshaveren skulde være uberettiget til uden Ministerens Samtykke at bortforpagte Banens Drift.

Mikael Johansen havde tidligere flere Gange hævdedet, at Banen ikke fik Ret til at besørge gennemgaaende Gods, og troede ej heller nu, at Tilladelsen dertil vilde blive givet, maaske heller ikke til Besørgelse af gennemgaaende Frimærkepakker, saa man kunde i og for sig lige saa godt slaa Projektet ihjel med det samme ; thi det kunde da ikke godt tænkes, at Aarhus Byraad vilde fastholde den meget store Garanti, hvis Tilladelsen ikke skulde blive givet. Selvfølgelig kunde man ikke nøjes med en Udtalelse af Ministeren, Ministrene skiftede jo ret hyppigt i vore Tider, men man maatte forlange selve Tilladelsen indsat i Koncessionen.

Jakob Jensen bemærkede overfor Hr. Møllers Udtalelse om § 27, at det ikke var det værste, der kunde ske for de interesserede Kommuner, om Ministeren skulde komme i Tanke om ikke at samtykke i Banens Bortforpagtning. Det vilde sikkert være heldigt, om der i § 24 kunde indskydes en Bestemmelse, om at Fællesdrift ikke kunde paatvinges Bevillingshaveren. Dette stod der intet om i Jernbaneloven, og Ministeren kunde næppe have noget derimod. Som Bestemmelsen nu var affattet, kunde der maaske paatvinges Banen Fællesdrift med en eventuel Molsbane. Hovedpunktet var imidlertid som anført af Formanden følgende Bestemmelser i Indledningen: "- idet Vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring". Dette Stykke maatte man forlange udgik, thi blev det staaende, kunde man paa Forhaand se, at man vilde tabe Penge, ligesom ogsaa Egnens Folk heller ikke vilde være tjent med Bestemmelsen. Kunde man ikke opnaa at faa denne Passus ud, vilde Taleren tilraade, at man lod Sagen gaa i Staa. Bestemmelsen i § 14, om at "Ingen kan ansættes i en overordnet Stilling ved Banen, førend Ministerens Samtykke til Ansættelsen er erhvervet", var ret uheldig, da det ikke var præciseret, hvad der skulde forstaas ved en overordnet Stilling. Der var i Forvejen ikke levnet Bevillingshaveren meget Selvstyre i Koncessionen, saa Taleren skulde henstille, at der i Stedet for "i en overordnet Stilling" kom til at staa "Driftsleder". Bestemmelsen i § 1 sidste Stykke, hvorefter Bevillingshaveren skulde bære de med Banens Tilslutning til Statsbanernes Stationer ved Aarhus og Randers eller de for en Medafbenyttelse af disse forbundne Udgifter, burde udgaa eller omforandres saaledes, at Statsbanerne ikke kunde paatvinge den elektriske Bane noget, man ikke



havde Lyst til.

Formanden saa ingen Fare i Bestemmelsen i § 14, om at ingen kan ansættes i en overordnet Stilling ved Banen uden Ministerens Samtykke, da der i den Henseende havde udviklet sig en fast Praksis ved alle andre Baner. Hovedpunktet var Bestemmelsen i Indledningen om Jernbanetransporten, og Taleren var ganske enig i, at denne Bestemmelse var af saa stor Betydning, at det vist vilde være rigtigst ikke at indlade sig paa Foretagendet, hvis man ikke kunde faa den ændret, men paa den anden Side maatte man være klar over, at kunde den elektriske Bane faa den paagældende Tilladelse, saa var den den første Bane, der fik den.

Mikael Johansen hævdede, at Tilladelsen til Transport af gennemgaaende Gods udtrykkeligt maatte staa i Koncessionen; det var ikke nok at have Ministerens Løfte.

Jakob Jensen skulde gerne indrømme, at der havde udviklet sig en bestemt Praksis, angaaende hvilke Ansættelser Ministeren skulde sanktionere, men man kunde dog aldrig være sikker paa, at denne Praksis ikke kunde fraviges. Som Bestemmelsen i § 14 var affattet, kunde det let komme dertil, at Ministeren ansatte næsten alle Funktionærerne. Man maatte ikke glemme de Kampe, der havde været om denne Bane, og at der var blevet gjort alt muligt for at sætte Aarhus udenfor Styret saa meget som muligt. De Folk, der havde arbejdet derfor, levede endnu med i Styrelsen.

Simonsen troede sikkert, der kunde etableres Samarbejde med Statsbanerne om Godsforsendelser i Vognladninger ligesom ved andre Baner. Samarbejde med Hensyn til Frimærkepakker vilde maaske blive vanskeligere at faa i Stand, da hver Bane havde sine Mærker. Det vilde være af meget stor Betydning for en Mængde Handlende, om den elektriske Bane kunde faa Ret til Befordring af almindelig Vognladningsgoods mellem Randers og Aarhus. Den paagældende Bestemmelse i Indledningen maatte vel ogsaa kunne ændres. Dersom Staten, som ikke ydede en Øre til Banen, havde Interesse af at faa den første elektriske Bane anlagt, kunde den vel ogsaa vise nogen Imødekommenhed.

Sagen overgik til 2. Behandling. Ændringsforslag indkaldtes til senest førstkommende Mandag Morgen.

Uddrag fra byrådsmødet den 13. juni 1912 - side 1

[Til første side](#)

[Klik her for at åbne den oprindelige kilde](#)

Udkast til Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en elektrisk Jernbane fra Aarhus til Randers.
- 2. Behandling.

Til Udkastet var fremkommet følgende Ændringsforslag :

ad Indledningen:Forslag fra Jakob Jensen

samt fra Magnus Nielsen med flere om at sætte Punktum efter Ordet "Gods" i 7. Linie og lade de følgende Sætninger: "idet Vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring", udgaa - Tiltraadt af Udvalget.

Formanden forelagde Ændringsforslaget.

N. Joh. Laursen mente, at det samlede Udvalg kun ønskede den paagældende Passus givet en anden Form, saaledes at der blev givet den elektriske Bane Ret til at befordre Vognladningsgods mellem Aarhus og Randers, medens det efter det foreliggende Forslag saa ud, som om man ønskede Banen Ret til at befordre Gennemgangsladninger, hvad der jo ikke kunde være Tale om, at man kunde faa. Taleren havde talt med Trafikministeren om denne Sag og var af ham blevet bemyndiget til at sige, at Ministeren vilde indføre Aarstallet 2008 i den Skrivelse, der ledsagede Koncessionen, og at denne og Skrivelsen maatte betragtes som en Helhed. Dette Skridt kunde Trafikministeren gøre alene, hvorimod en Ændring skulde behandles i Statsraadet.

Jakob Jensen ansaa det for nødvendigt at fastholde den Affattelse, som var udtrykt i Ændringsforslaget. Selv om der kom til at staa 2008 i Ministerens Skrivelse, og denne og Koncessionen maatte betragtes som en Helhed, havde man dog ikke derved den tilstrækkelige Garanti. Man maatte have en klar Eneretsbevilling; en ministeriel Skrivelse havde ikke megen Betydning. Statsbanerne var altid Herre over, om de vilde dirigere Gods over den elektriske Bane, men noget andet var, om det skulde være denne forbudt at tage mod Vogne. Som Indledningen nu var foreslaaet affattet, kunde den ikke komme i Strid med Statsbanernes Interesser, hvis det da var Ministerens Mening, at Banen skulde have Lov til at befordre det paagældende Gods.

Mikael Johansen kunde ganske slutte sig til Hr. Jakob Jensens Udtalelser. Aarhus Byraad kunde ikke gaa med til nogen som helst Indskrænkning paa dette Punkt, idet det vilde være



ganske urimeligt, om Banen ikke skulde have Ret til at befordre Massevarer som f. Eks. Tørv, Halm, Foderstoffer o. l. til og fra dens Stationer. Taleren kunde ikke tænke sig, at nogen kunde stemme for en Koncession, hvori denne Tilladelse ikke fandtes.

N. Joh. Laursen tænkte, at Byraadet var enig i, at man skulde søge at opnaa det bedst mulige, men ogsaa i, at man ikke skulde stille Fordringer, der ikke lod sig gennemføre. Taleren vilde meget gerne være med til at drage Omsorg for og helst ved en Forandring i Koncessionen, at Banen fik Ret til at befordre Vognladningsgods mellem Aarhus og Randers. At Vognladningsgods kunde befordres fra en Statsbanestation til en Station paa den elektriske Bane, ansaa han for ganske givet. Dersom man derimod forlangte Tilladelse til Befordring af Gennemgangsgods, vilde man sikkert forlange mere, end det var muligt at opnaa.

Jakob Jensen kunde ikke se, at man efter Ændringsforslaget forlangte mere, end det var muligt at give. Efter Hr. N. Joh. Laursens Mening skulde der altsaa ikke kunne sendes Vognladningsgods f. Eks. fra Silkeborg eller Skanderborg til Vejlbj eller den næste Station paa den elektriske Bane, men kun til Aarhus, hvor Modtageren saa maatte hente Godset.

Magnus Nielsen vilde ligesom ved sidste Jernbanemøde tage Afstand fra den Anskuelse, at man skulde kunne nøjes med en ministeriel Fortolkning. Man maatte forlange rene og klare Ord i Koncessionen, idet man ikke kunde være tjent med at være henvist til de skiftende Ministres Fortolkninger. Fordringen med Hensyn til Ret til Godstrafikken var blevet hævdet fra første Færd, idet Befolkningen i de Byer, der laa lige nær ved Statsbanen og den elektriske Bane, selv maatte have Ret til at bestemme, hvor de vilde hente deres Gods. Endelig vilde det ogsaa være ganske urimeligt, at den elektriske Bane ikke skulde have Lov til at danne et Slags Bindeled mellem de andre Privatbaner i Egnen, altsaa Hammelbanen, Odderbanen og Hadsundbanen.

Mikael Johansen bemærkede, at hvis Sagen blev ordnet, som Hr. N. Joh. Laursen ønskede, kunde heller ikke Frimærkepakker besørges fra en Statsbanestation til en Station paa den elektriske Bane, uden at de skulde frankeres med baade Statsbanemærke og den elektriske Banes Mærke. Det var Talerens Overbevisning, at man maatte optræde fuldt enig, hvis man skulde have Haab om at føre det foreliggende Ændringsforslag igennem.

Møller havde forstaaet Hr. N. Joh. Laursen saaledes, at Vognladningsgods kunde befordres fra en Statsbanestation til en Station paa den elektriske Bane. Taleren ønskede

imidlertid at vide, om Hr. Laursen ogsaa mente, at der kunde befordres Vognladningsgods fra en Mellemstation paa den elektriske Bane til en hvilken som helst Statsbanestation uden nogen Fordyrelse. Da den elektriske Bane var en Forsøgsbane og tilmed intet Statstilskud fik, burde den have lidt flere Rettigheder end andre Baner, og Staten kunde nok stille sig saa imødekommende overfor den som muligt.

N. Joh. Laursen udtalte, at der ingen Tvivl var om, at det hørte ind under de almindelige Koncessioner og altsaa ogsaa under denne, at man havde Ret til at befordre Vognladningsgods fra enhver Privatbanestation til enhver Statsbanestation. Det ny for denne Banes Vedkommende var, at den skulde forbinde to store Byer, saa alene det at faa Ret til at befordre Gods mellem disse, vilde betyde, at Statsbanerne opgav en stor Fordel.

Jakob Jensen var ganske klar over, at man hellere end gerne gik ind paa at tillade Godsforsendelse fra en Mellemstation paa den elektriske Bane til en Statsbanestation. Derimod vilde man ikke give den elektriske Bane Ret til Godsforsendelse fra en Statsbanestation til dens Mellemstationer. Det var farligt ikke at sørge for at faa Koncessionen saa god som mulig. Denne Bane fik intet Statstilskud, saa Staten havde ingen Interesse af, hvorledes den vilde komme til at gaa, ja saa maaske helst, at den ikke kunde bære sig. Taleren skulde dog ikke tillægge Vedkommende denne Tankegang. Det mest fornuftige vilde være at følge Ændringsforslaget. Forøvrigt sparede denne Bane Statsbanerne for store Beløb, idet den vilde bevirke, at de kunde undvære Dobbeltspor mellem Aarhus og Randers.

Formanden pointerede, at det for Koncessionens Vedkommende var Transporten mellem Aarhus og Randers, det kom an paa, idet Transporten fra Stationerne paa den elektriske Bane til Statsbanestationerne beroede paa andre Overenskomster. I Ministeriets Skrivelse af 20. September 1910 var udtrykt, hvad Ministeriet vilde gaa ind paa med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal, men maaske vilde det være nødvendigt at faa præciseret, hvad der mentes med "vognladningsvise Godsforsendelser". Taleren kunde godt tiltræde Ændringsforslaget, men ansaa det ikke for givet, at man kunde faa det gennemført.

Mikael Johansen bemærkede, at det, det gjaldt om, var at faa Ret til at sende Vognladningsgods og Frimærkepakker i samme Udstrækning som alle andre Privatbaner, altsaa til og fra alle Stationer i Landet.

Jakob Jensen var overbevist om, at Byraadet vilde være paa den rigtige Side, hvis det vedtog Ændringsforslaget. Man kunde saa altid se, hvorledes Sagen udviklede sig, naar



den kom tilbage fra Ministeriet.

Forslaget vedtoges.

ad § 1. Forslag fra Jakob Jensen om at omredigere næstsidsste Stykke saaledes; "Ønsker Andelsselskabet en Tilslutning mellem denne Bane og Statsbanernes Stationer ved Aarhus og Randers eller en Medafbenyttelse af disse, fastsættes Vilkaarene herfor af Ministeren" - Tiltraadt af Udvalget.

Vedtoges.

ad § 11. Forslag fra Jakob Jensen om, at den i Paragrafen nævnte Tidsfrist fastsættes til mindst 1 ½ Aar - Tiltraadt af Udvalget.

Jakob Jensen havde foreslaaet Fristen forlænget af flere Grunde. Man kunde tænke sig den Mulighed, at det vilde trække saaledes ud med Forarbejderne, at den korte Tidsfrist kunde drive Andelsselskabet til at fremskynde Sagen saaledes, at det vilde koste det mange Penge. Endvidere kunde det tænkes, at Pengeforholdene vilde stille sig saaledes, at det blev heldigst at udsætte Sagen noget for at opnaa højere Kurser, og desuden kunde det tænkes heldigt, at det næste Byraad, der skulde vælges om ca. 8 Maaneder, kunde komme til at tage Stilling til Sagen. Endelig vilde det sikkert ogsaa være lettere at forhandle med det engelske Selskab, naar man havde god Tid.

Vedtoges.

ad § 14. Forslag fra Jakob Jensen om at omredigere andet Stykke saaledes: Den ledende Driftsbestyrers Ansættelse skal for at være gyldig godkendes af Ministeren". - Tiltraadt af Udvalget.

Vedtoges.

ad § 21. Forslag fra Jakob Jensen omi 3.

Stykke 5. Linie efter Ordet "Vedligeholdelse" at tilføje: "samt betaler en passende Leje for den Tid". - Tiltraadt af Udvalget.

Vedtoges.

ad § 24. Forslag fra Magnus Nielsen m. fl. om, at Paragrafen udgaar. - Ikke tiltraadt af Udvalget.

Formanden oplyste, at den paagældende Bestemmelse udtrykkelig stod nævnt i

Jernbaneloven.

Magnus Nielsen antog ikke, at Forslagsstillerne vilde fastholde Forslaget, naar det var stridende mod Loven.

Møller ansaa Bestemmelsen i § 24 for ret uheldig og mente, at man næppe havde tænkt, at Banen skulde lægges for Kommunens Regning, den Gang Loven blev givet. Da Loven vel ogsaa kunde ændres, vildederintet være forgjortved

atforeslaa Ministerenat slette § 24.

Jakob Jensen syntes, at man ikke godt kunde komme med Forslag om noget, der var i Strid med Loven, og troede heller ikke, at der kunde løbes nogen Risiko ved at akceptere Bestemmelsen. Da det sikkert vilde være lettere at gennemføre de andre Ændringer, hvis dette Forslag ikke blev taget med, vilde han henstille til Forslagsstillerne at tage Ændringsforslaget tilbage.

Mikael Johansen havde i og for sig intet imod at tage Forslaget tilbage, men syntes iøvrigt, at Forslaget var ret fornuftigt, idet det ikke vilde være urimeligt at forlange Bestemmelsen strøget, naar Staten intet Tilskud gav til Banen.

Jakob Jensen spurgte Formanden, om dette Forslag var blevet forelagt for Ministeren. Udvalget havde nemlig bemyndiget Formanden til at høre Ministerens Mening om Ændringerne, men hvis der endnu ingen Henvendelse var sket, syntes Taleren ikke, at Forslaget om at lade § 24 udgaa skulde tages med blandt det, hvorom der skulde konfereres med Ministeren.

Formanden vidste ikke, om Landstingsmand Nielsen havde haft Lejlighed til at forhandle med Ministeren. Iøvrigt fandt Taleren det heldigst, at Byraadet først kom til et bestemt Resultat.

Møller skulde ikke ønske Afstemning over Ændringsforslaget.

Forslaget toges tilbage.

ad § 31. Forslag fra Jakob Jensen om til første Stykke at tilføje: "eller tillægges et passende Beløb, saafremt det 3-aarige Gennemsnitsudbytte tyve Gange fordoblet ikke dækker Banens virkelige Værdi." - Tiltraadt af Udvalget.

Vedtoges.

[Klik her for at åbne den oprindelige kilde](#)

(J. Nr. 154-1912)

Fra Forretningsudvalget for Aarhus-Randers elektriske Bane forelaa følgende Skrivelse af 20. ds. :

"Efter at Udvalget under 18. Juni d. A. havde tilskrevet Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende de af det ærede Byraad ønskede Ændringer i det tidligere sendte Eneretsbevillingsudkast, har Ministeriet under 3. August d. A. tilstillet Udvalget vedlagte Skrivelse ledsaget af ligeledes vedlagte ændrede Udkast til en Eneretsbevilling.

Af det modtagne Udkast vil det ses, at Ministeriet paa de væsentligste Punkter har imødekommet de fremsatte Ønsker. Saaledes har Ministeriet tilladt al Transport mellem den elektriske Banes Stationer samt al Transport mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke den elektriske Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Baner maatte komme i Berøring, alene med Undtagelse af hele Vognladninger Transitgods.

Punkt 2, 3 og 4 har Ministeriet ændret, som af det ærede Byraad ønsket.

Med Hensyn til § 21, 3. Stykke, 2 Punktum ønskede Ministeriet først at raadføre sig med Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg m. v. og med Telegrafdirektoratet, hvorfor Forretningsudvalget af Hensyn til den lange Tid, der formentlig vil hengaa, før saadanne Forhandlinger kunde ventes tilendebragte, besluttede at henstille til det ærede Byraad om muligt at frafalde nævnte Punkt.

Derimod kunde Ministeriet ikke imødekomme Aarhus Byraads Ønske om Ændring i § 31, da en saadan Ændring fandtes at være i Strid med Jernbanelovens Bestemmelser.

Idet Forretningsudvalget haaber, at det ærede Byraad vil kunne akceptere Eneretsbevillingsudkastet, som dette nu foreligger, tillader man sig at meddele, at samtlige øvrige i Banen interesserede Kommuner ifølge tidligere Beslutning har godkendt Udkastet."

Fra Byraadets Udvalg for Anlæg af den elektriske Bane fra Aarhus til Randers forelaa følgende Indstilling:

"Udvalgets Flertal (Harald Jensen, Jakob Jensen, J. Chr. Møller, Magnus Nielsen og E.



Olesen) foreslaar at svare Jernbaneudvalget, at Byraadet med Hensyn til Affattelsen af Koncessionens Indledning fastholder sit i Byraadets Møde den 13. Juni d. A. vedtagne Ændringsforslag, saaledes at Banen ogsaa faar Ret til vognladningsvise Godsforsendelser mellem Aarhus og Randers. Iøvrigt kan Koncessionsudkastet formentlig tiltrædes. Et Mindretal (Formanden) forbeholder sig nærmere at motivere sin Stilling til Sagen."

Formanden erindrede om, at Byraadet i Mødet den 13. Juni havde vedtaget at stille en Del Ændringsforslag til det da foreliggende Koncessionsudkast, og udtalte, at nu forelaa altsaa et nyt Koncessionsudkast. § 1 næstsidsste Stykke, der oprindeligt havde følgende Ordlyd: "Vilkaarene for Banens Tilslutning til Statbanernes Stationer ved Aarhus og Randers eller for en Medafbenyttelse af disse fastsættes af Ministeren", var ændret overensstemmende med Byraadets Forslag. Til §11 havde Byraadet stillet Forslag om at udvide den i Paragrafen nævnte Frist til 1 Vs Aar, og Ministeriet havde tiltraadt Forslaget, ligesom det ogsaa havde tiltraadt Ændringsforslaget til § 14, saaledes at Sætningerne: "Ingen kan ansættes i en overordnet Stilling ved Banen, førend Ministerens Samtykke til Ansættelsen er erhvervet", nu efter Byraadets Ønske var ændret til: "Den ledende Driftsbestyrers Ansættelse skal for at være gyldig godkendes af Ministeren." Til § 21 havde Byraadet ønsket tilføjet en Bestemmelse om, at Statstelegrafen skulde betale en passende Leje for den Tid, den maatte benytte den elektriske Banes Telegrafstænger. Om denne Ændring havde Ministeren ønsket at raadføre sig med forskellige Autoriteter, og Forretningsudvalget henstillede da for at spare Tid til Byraadet at frafalde dette Ændringsforslag. Derimod havde Ministeriet ikke kunnet tiltræde Byraadets Forslag om til § 31, 1. Stykke at føje: "... eller tillægges et passende Beløb, saafremt det 3 aarige Gennemsnitsudbytte tyve Gange fordoblet ikke dækker Banens virkelige Værdi", idet denne Ændring formentes at være stridende mod Jernbaneloven. Det væsentligste Punkt var naturligvis Koncessionens Indledning, hvori Grænserne for Banens Befordringsret var fastsatte. Her vilde det erindres, at Ministeren samtidig med det foreløbige Koncessionsudkast sendte en Skrivelse, hvoraf det fremgik, at Staten kun forbeholdt sig Retten til vognladningsvise Godsforsendelser. Da det egentlige Udkast kom, indeholdt dette ikke noget i denne Retning. Der blev da fra flere Sider rejst Krav om, at en tilsvarende Bestemmelse skulde optages i selve Koncessionen, men Byraadet gik endnu videre ved i Mødet den 13. Juni at forlange, at al Begrænsning af Banens Befordringsret skulde bortfalde. Dette havde Ministeriet ikke kunnet indgaa paa, hvorimod Ministerens Løfte i Skrivelsen af 20. September 1910 nu var optaget i Koncessionen, hvor den paagældende Bestemmelse nu havde følgende Ordlyd: "Medens



Vi ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransport af vognladningsvise Godsforsendelser mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring, tillade Vi under Hensyn til, at Anlægget af den i nærværende Eneretsbevilling omhandlede Jernbane er det første Forsøg med elektrisk Jernbanedrift her i Riget, Bevillingshaveren al anden Befordring mellem saadanne Punkter paa Statsbanerne." Dette Grundlag, som altsaa nu var tiltraadt af Ministeren, havde Forretningsudvalget i sin Tid akcepteret, særlig fordi Etatsraad Kier havde udtalt, at den elektriske Bane helst skulde være fri for de vognladningsvise Godsforsendelser, da de næppe vilde blive rentable for den, og senere havde ogsaa alle de interesserede Kommuner akcepteret det. Taleren kunde derfor ikke se andet, end at Byraadet nu maatte være tilfreds med de nu tilbudte Vilkaar, og omvendt kunde han ikke se andet, end at Koncessionen var mere gunstig end alle andre Privatbaners Koncessioner. Endelig forelaa der jo Tilbud fra det engelske Selskab om i Forpagtningsafgift at give godt 3 % af Anlægssummen de første 10 Aar og derefter knap 5 %, altsaa saa højt et Udbytte, som næppe nogen anden Privatbane gav, saa det skulde synes, at Forretningsudvalget alt i alt nu bød overordentlig gunstige Vilkaar. Naturligvis kunde de gamle Indvendinger mod Banen rejses, blandt andet med Hensyn til Garantisummens Størrelse, men disse Spørgsmaal maatte nu vist anses for at være gennemdrøftede, og man maatte jo paa dette Punkt ogsaa erindre, at Landkommunernes Garantisummer var forholdsvis højere end Aarhus Kommunes. Flertallet af Byraadets Udvalg foreslog imidlertid at fastholde Kravet om uindskrænket Befordringsret, altsaa om Ligestilling med Statsbanerne. Hertil kunde siges, at om Ret til Befordring af egentlig Transitgods, f. Eks. fra Skanderborg over den elektriske Bane til Hobro, kunde der næppe være Tale, og det havde man vel heller ikke tænkt paa; derimod kunde det ganske vist have sin Betydning, om Banen kunde faa Ret til at befordre Gods fra Aarhus Havn til Randers eller fra Randers Havn til Aarhus, men en saadan Ret vilde næppe kunne opnaas nu. Imidlertid vilde det være rart, om de Mænd, der saa længe havde arbejdet for Gennemførelsen af den elektriske Bane, snart kunde faa et bestemt Ja eller Nej.

Jakob Jensen udtalte, at Ministeriet kun havde gjort Indrømmelser overfor Byraadet paa de mindre væsentlige Punkter. Formanden havde talt om, at den elektriske Bane fik langt større Rettigheder end andre Privatbaner; dette var maaske rigtig, men Ministeren oplyste ogsaa selv i Koncessionsudkastet, at det drejede sig om en Forsøgsbane; men skønt den elektriske Bane saaledes var en Forsøgsbane, ogsaa for Statens Vedkommende, gav

Staten ikke en Øre til den, og det mindste, man kunde forlange, var da at faa Ret til at befordre alt, ellers blev Banen en daarlig Forretning. Det havde været Mening i Udvalget, at man ikke her skulde røre ved Spørgsmaalet om Transporten fra Aarhus Havn til Randers eller fra denne Bys Havn til Aarhus, men da dette Spørgsmaal alligevel var kommet frem, skulde Taleren sige, at netop paa dette Punkt var det, at Tampen brændte; thi Handelsstanden i de to Byer kunde ingen Gavn have af Banen, med mindre den fik denne Ret, ligesom heller ikke Landboerne i saa Tilfælde kunde være tjent med Banen. Det forbavtede Taleren, at Formanden vilde drage nogen Sammenligning mellem de Garantisummer, Landkommunerne og Aarhus By havde tegnet, da Aarhus paa dette Punkt i fuldeste Maal havde gjort sin Pligt. Vel havde Landboerne tegnet lidt mere pr. Indbygger, men deres Jorder vilde ogsaa ganske anderledes stige i Værdi end Aarhus Kommunes Jorder, og tillige vilde Landkommunerne høste Frugt af Banen derved, at denne vilde drage Haandværkere og Handlende fra Byen. Det var meget beklageligt, at Formanden i denne Sag som i adskillige andre mente, at Byraadet altid skulde være bundet til det Grundlag, det havde forhandlet paa, medens den anden Part skulde være frit stillet; thi de egentlige Forhandlinger begyndte jo dog først, da Eneretsbevillingen kom frem. Naar Banespørgsmaalet havde trukket saa længe ud, var det Jernbaneudvalgets egen Skyld, eftersom det ikke havde draget Omsorg for, at Kommunerne fik Kendskab til deres indbyrdes Forhold. Derimod havde Forretningsudvalget Gang paa Gang faaet Anvisning af Byraadet paa, hvilken Vej der var den rette. Taleren vilde indtrængende anmode Byraadet om at holde fast ved sit vedtagne Forslag. Skulde Banen strande, ja saa maatte den strande, Kommunerne kunde ikke være tjent med at faa en Bane, der ikke kunde betale sig. Englændernes Tilbud med Hensyn til Forpagtningsafgiften kunde se smukt nok ud, men et af de kedeligste Punkter ved hele Sagen var netop, at man var tvunget til at lade Englænderne bygge Banen. Hvis Kommunerne selv byggede den for egen Regning, vilde de sikkert kunne faa den bygget nogle Hundredtusinder billigere. Taleren nærede i det hele taget Tvivl om, at man overhovedet kom overens med Englænderne om et Grundlag, man kunde være tjent med; han vilde i hvert Fald ikke være med til at betale altfor store Drikkepenge. Dersom man fik Koncessionen formuleret, som Byraadet

ste Maal havde gjort sin Pligt. Vel havde Landboerne tegnet lidt mere pr. Indbygger, men deres Jorder vilde ogsaa ganske anderledes stige i Værdi end Aarhus Kommunes Jorder, og tillige vilde Landkommunerne høste Frugt af Banen derved, at denne vilde drage Haandværkere og Handlende fra Byen. Det var meget beklageligt, at Formanden i denne

Sag som i adskillige andre mente, at Byraadet altid skulde være bundet til det Grundlag, det havde forhandlet paa, medens den anden Part skulde være frit stillet; thi de egentlige Forhandlinger begyndte jo dog først, da Eneretsbevillingen kom frem. Naar Banespørgsmaalet havde trukket saa længe ud, var det Jernbaneudvalgets egen Skyld, eftersom det ikke havde draget Omsorg for, at Kommunerne fik Kendskab til deres indbyrdes Forhold. Derimod havde Forretningsudvalget Gang paa Gang faaet Anvisning af Byraadet paa, hvilken Vej der var den rette. Taleren vilde indtrængende anmode Byraadet om at holde fast ved sit vedtagne Forslag. Skulde Banen strande, ja saa maatte den strande, Kommunerne kunde ikke være tjent med at faa en Bane, der ikke kunde betale sig. Englændernes Tilbud med Hensyn til Forpagtningsafgiften kunde se smukt nok ud, men et af de kedeligste Punkter ved hele Sagen var netop, at man var tvunget til at lade Englænderne bygge Banen. Hvis Kommunerne selv byggede den for egen Regning, vilde de sikkert kunne faa den bygget nogle Hundredtusinder billigere. Taleren nærede i det hele taget Tvivl om, at man overhovedet kom overens med Englænderne om et Grundlag, man kunde være tjent med; han vilde i hvert Fald ikke være med til at betale altfor store Drikkepenge. Dersom man fik Koncessionen formuleret, som Byraadet ønskede, vilde det være meget tvivlsomt, om Statsbanerne vilde nægte at køre Vognladninger fra Havnene til den elektriske Banes Stationer. Naar det ikke vilde betale sig for Banen at transportere Vognladningsgods, var det underligt, at den ikke kunde faa Lov dertil. Antagelig vilde det blive fornuftige Folk, der kom til at lede Banen, og saa de, at Befordringen af Vognladningsgods ikke betalte sig, vilde de selvfølgelig høre op dermed. Banen maatte have Ret til at befordre Vognladninger til Mellemstationerne og fra Aarhus Havn til Randers og omvendt. Naar man vovede et saa stort Garantibeløb, maatte man lave det saaledes, at Handelsstanden kunde være tjent med Banen, og det kunde den ikke, hvis man ikke fik Ret til at befordre hele Vognladninger.

Formanden bemærkede, at den fuldstændige Ret til at befordre vognladningsvise Forsendelser efter Etatsraad Kiers Mening vilde give større Trafik, end der vilde betale sig for Banen. Det var rart, at Hr. Jakob Jensen, der var saa tilfreds med Byraadets Arbejde, ogsaa havde Sæde i Udvalget.

Jakob Jensen gjorde opmærksom paa, at han kun som Suppleant var Medlem af Udvalget.

Formanden fandt, at Hr. Jakob Jensen havde taget ret kraftig Del i Udvalgets Arbejde.

Taleren var enig med Hr. Jakob Jensen i, at det vilde have været bedre, om Kommunerne



selv havde kunnet anlægge Banen for egen Regning, men det havde jo ikke kunnet lade sig gøre, og man var jo engang gaaet ind paa Ordningen med Forpagtningen. Til flere andre Baner, blandt andet Hadsherredsbanen, havde Staten heller intet Tilskud givet, eller i hvert Fald et meget ringe Tilskud, og disse Baner havde heller ikke Ret til at befordre Vognladningsgods.

Jakob Jensen oplyste, at man kunde sende alle de Vognladninger, man ønskede, med Hadsherredsbanen.

Møller kunde ikke tro, at man, fordi man havde modtaget et Forslag til Koncession i 1910, skulde være bundet til dette i 1912, da der dog i Mellemtiden havde foregaaet mange Forhandlinger, og man, saalænge der forhandlede, selvfølgelig maatte have Lov til at stille sine Forslag. Desuden havde man ikke egentlig forhandlet om Koncessionen før i den senere Tid, og da var det naturligt, at den stærkest interesserede Kommune saa sig vel for. Aarhus var med Hensyn til Garantitegningen 8 Gange saa stærkt interesseret som Randers og vilde maaske ogsaa være mere interesseret end denne By i Banens Ret til at befordre Godsforsendelser. Naar Aarhus skulde ofre saa stort et Beløb, var det naturligt, at Byraadet paa bedste Maade søgte at varetage Kommunens Interesser. Banen var en Forsøgsbane, og det skulde være mærkeligt, om der ikke skulde blive begaaet forskellige Fejl, som Staten kunde undgaa, hvis den senere gav sig til at bygge elektriske Baner. Staten betalte intet for saadanne Erfaringer, saa allerede af den Grund burde den stille sig betydeligt mere velvillig overfor denne Bane end overfor andre private Baner. At det ikke skulde kunne betale sig for den elektriske Bane at befordre Vognladningsgods, troede Taleren ikke paa, hvorimod han var ganske klar over, at den ikke vilde komme til at betale sig, hvis den skulde have sin egentlige Indtægt alene af Persontrafikken. Det var meget rigtigt, at man havde tiltraadt Forpagtningsordningen, men dermed var dog ikke givet, at man ogsaa var indgaaet paa at betale de Enhedspriser, Englænderne vilde forlange for Anlæget. Ganske anderledes vilde Sagen have stillet sig, hvis man havde laant Pengene af Englænderne og saa selv anlagt Banen, for saa vilde man ikke have kommet til at give mere for denne end nødvendigt. Sluttelig anbefalede Taleren Byraadet at fastholde sit vedtagne Forslag.

Mikael Johansen vilde takke Udvalgets Flertal for dets korrekte og faste Stilling i denne Sag. Iøvrigt kunde han i et og alt slutte sig til Hr. Jakob Jensens Udtalelser. De Smaating, Ministeriet havde indrømmet, kunde man godt have givet Afkald paa, naar blot man havde faaet det, det kom an paa, nemlig den fri Befordringsret. Det var et ganske mærkeligt

Eksempel, Formanden havde valgt ved at nævne en Godsforsendelse fra Skanderborg til Hobro, da det dog vilde have været langt naturligere at anføre en Forsendelse fra Aarhus til Hobro, Mariager eller videre nordpaa. Vore Næringsdrivende var Bypatrioter og vilde naturligvis søge at sende saa meget som muligt ad den elektriske Bane, men med den Ret, denne efter Koncessionen vilde faa, vilde de været afskaaret fra at give Banen den Fortjeneste, de gerne vilde give den. Her var Hovedpunktet i hele Sagen, og det kunde næppe noget Medlem af Aarhus Byraad tænke sig at forlade. Taleren ønskede at spørge Formanden, om alle de Meddelelser, der i Aarenes Løb var tilgaaet Bladene om denne Sag, var blevet udsendt af Udvalget, eller om Formanden vidste, hvor de stammede fra. Hvert Øjeblik havde Bladene indeholdt Meddelelse om, at nu var Banespørgsmaalet gaaet i Orden, men Meddelelserne havde stedse vist sig ganske urigtige. En saadan Fremgangsmaade var meget uheldig, saa det vilde sikkert for mange være af Betydning at faa at vide, hvorfra disse Meddelelser stammede.

Formanden havde ikke haft nogen Forbindelse med disse Meddelelser og kunde intet sige om, hvorfra de stammede.

N. Joh. Laursen bemærkede, at han jo stod noget fremmed overfor adskilligt i Banesagen og havde ondt ved at finde ud af de mange Institutioner, der havde med den at gøre. Dog skønnede han, at der var en Forskel mellem det, Hr. Jakob Jensen kaldte Hovedsagen, og det Hr. Mikael Johansen ansaa for det væsentligste. Det syntes nemlig, som om Hr. Jakob Jensen lagde Hovedvægten paa at faa aaben Trafik fra Aarhus Havn ad den elektriske Bane til Randers og omvendt, altsaa at faa Koncessionen til at lyde paa fuld Trafik til alle Mellem- og Endestationer paa Banen, medens Hr. Mikael Johansen syntes at gaa videre ved ogsaa at forlange aaben Trafik over den elektriske Bane og videre ad Statsbanerne. Efter Talerens Overbevisning blev det imidlertid ikke til noget med den elektriske Bane, hvis man fastholdt det sidste Krav. Derimod troede han, at der muligvis kunde være Tale om at fortsætte Forhandlingerne om det, Hr. Jakob Jensen lagde Hovedvægten paa, altsaa fri Trafik mellem de to Endestationer og deres Havne. Taleren kunde derfor være med til at stemme for at betone den Side, men slette Spørgsmaalet om den videregaaende Transitbefordring, idet han gik ud fra, at naar Byraadet havde bevilget Garantisummen og vedtaget flere Efterbevillinger samt arbejdet med paa Sagen i mange Aar, saa var det ogsaa dets Mening at ville have Banen. I det hele taget syntes han, man vedblivende skulde vise den gode Villie og afholde sig fra at bruge Udtryk som det, Hr. Jakob Jensen havde brugt om, at strandede Banen, ja saa strandede den, idet saadanne Udtryk var ret uheldige.

Noget Forslag skulde Taleren ikke stille, men han vilde henstille, at man som Byraadets Mening betonedede, at Banen burde have fri Befordringsret mellem Aarhus og Randers og deres Havne, og at man samtidig hævdede den Misforstaaelse, at man stillede videregaaende Krav.

Jakob Jensen fandt det ikke saa underligt, at Hr. N. Joh. Laursen stod noget fremmed overfor den foreliggende Sag, da Hr. Laursen jo ofte var fraværende fra Møderne. Det var dog lykkedes Hr. Laursen ved sine Udtalelser at hjælpe sin kære Regering og at lægge Sten i Vejen for Aarhus Byraad til at føre denne Sag igennem paa heldig Maade.

Mikael Johansen mente, at man, hvis der var saa stærke Ønsker om at føre denne Bane igennem, hvad Taleren iøvrigt ikke troede, maatte forlade det gamle Standpunkt og komme ind paa et andet, saaledes at Kommunerne selv byggede denne Bane, alisaa et lignende Standpunkt som for andre Privatbaner.

N. Joh. Laursen anede ikke, hvad Hr. Jakob Jensen sigtede til, da Taleren ikke havde tænkt paa Regeringen, men kun paa den elektriske Bane. Hvis Foretagendet ikke blev ført igennem nu, skulde man vist lede længe efter Mænd, der vilde prøve paa atter at tage Sagen op. I hvert Fald vilde der sikkert komme til at gaa en Del Aar, inden Arbejdet kunde begyndes igen. Naturligvis var det ikke let at maale den Trang, der var til denne Bane, men at der var et ret stærkt og udbredt Ønske om at faa den, derom vidnede dog den stedfundne Garantitegning. Efter Talerens Mening vilde man stille meget store Krav til Regeringen ved at forlange at faa den omtalte Befordringsret fra Banens Endestationer og Havne.

Mousten pegede paa, at der, selv om man fik Koncessionsspørgsmaalet i Orden, dog vilde være endnu mange Sten i Vejen for den elektriske Bane. Det syntes noget underligt, at man skulde være bundet til Lovene og Forpagtningskontrakten, naar der dog ikke var blevet arbejdet efter disse.

Formanden bemærkede, at naar der ikke var blevet arbejdet efter Lovene, var det, fordi de ikke var blevet approberet af Ministeriet.

Udvalgets Flertals Forslag vedtoges.