

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 325-1914)

Originalt emne

Havnebane, Havnespor

Havnen

Jernbanevæsen

Statsbanerne

Indholdsfortegnelse

- 1) [Byrådsmødet den 22. oktober 1914](#)
- 2) [Byrådsmødet den 21. januar 1915](#)
- 3) [Byrådsmødet den 11. marts 1915](#)

Uddrag fra byrådsmødet den 22. oktober 1914 - side 1

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 325-1914)

Indstilling fra Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse angaaende Anlæg af en Forbindelsebro mellem den nuværende Havn og Sydhavnen.

Møller forelagde Indstillingen, som gik ud paa, at Byraadet gives Tilsagn om at stille de fornødne Arealer til en af de to Forbindelseslinier over Marselisborg Mark til Raadighed paa de i Ministeriets Skrivelse af 23. December 1913 og Generaldirektoratets Skrivelse af 17. Marts 1914 anførte Vilkaar, dog saaledes at Byraadet har Valget imellem de to Linier, og saaledes, at man foreslaar, at den sydlige Linie ændres som antydnet paa den Sagen vedlagte Plan. Den eneste Forskel paa denne Indstilling og Indstillingen af 6. Januar var, at



man den Gang kun ønskede at stille Arealet til Disposition i 10 Aar, medens man nu anbefalede at stille den til Disposition i 20 Aar, saaledes som Ministeriet havde forlangt. I Januar burde Udvalget ikke anbefale, at man gik med til mere end 10 Aar, fordi man ikke gerne vilde give det Udseende af, at det skulde være mere end en halv Snes Aar med Banegaardsforholdenes Ordning, men da Situationen i saa Henseende var forandret, derved at der paa Finansloven var optaget et Forslag om en ny Banegaard i Mølleengen, og da der i Mellemtiden var forhandlet med Ministeriet og Generaldirektionen, hvorved man havde erfaret, at disse Autoriteter fastholdt de 20 Aar, hvis den ønskede Ekspropriation for Forbindelsdsbanen mellem de to Havne skulde fremmes, saa kunde Udvalget nu indstille, at Byraadet stillede Arealet til Disposition i de forlangte 20 Aar. Hvis man vilde have noget ud af den ny Havn, vilde den omtalte Ekspropriation nemlig være ganske nødvendig. Der var som anført i Indstillingen opstillet 2 Linier, en sydlig og en nordlig, men Byraadet kunde vælge imellem dem. Dette Valg skulde imidlertid ikke træffes nu. Naturligvis var det ikke behageligt at stille de paagældende Arealer til Raadighed i saa lang Tid, men der var absolut intet andet at gøre, hvis man vilde benytte den ny Havn. Desuden vilde det utvivlsomt blive betragtet, som om man spændte Ben for Banegaardsprojektet, hvis man nu ikke gik ind paa Ministeriets Forlangende. Forslaget om Banegaarden var som for bemærket opført paa Finansloven, og forhaabentlig vilde det lykkes Byens Rigsdagsmænd at holde det der.

Formanden oplyste, at Havneudvalget ganske kunde tiltræde Indstillingen, idet det drejede sig om at faa Lov til at ekspropriere de fornødne Arealer til Forbindelsesbanen mellem den gamle og den ny Havn, hvilket man altsaa vilde opnaa ved at afgive Erklæring om at stille Arealet til en af de 2 Linier over Marselisborg Mark til Raadighed i 20 Aar. Taleren kunde derfor anbefale Indstillingen.

Mikael . Johansen skulde indrømme, at Sagen saa meget uskyldig ud, uagtet den i Virkeligheden var saa omfangsrig, at det ikke var muligt at sætte sig ind i den i de faa Timer, man havde dertil. Ved at læse et Sagen vedlagt Brev fra Havneingeniøren var Taleren kommet til at tænke paa, om Transportforholdene fra Havnen til Banegaarden var ordnet saaledes, at man kunde være tilfreds dermed. Efter det omtalte Brev var det vist ikke Tilfældet, idet der i Brevet stod, at Taksten for hver Vogn vilde blive meget dyrere til Banegaarden fra den ny Havn end fra den gamle, nemlig 4 Kr. 25 Øre i Stedet for 1 Kr. 25 Øre. Dette Forhold burde have været ordnet, inden Arbejdet med den ny Havn blev paabegyndt, for skulde Vogntaksten forhøjes saa meget, vilde navnlig Kul- og

Kornforretningerne ikke kunde bære det, og de vilde dermed være afvist fra at benytte Aarhus Havn. Det kunde ikke nytte, at Havnen blev saa dyr, at det ikke kunde betale sig at benytte den. Taleren troede, at der maatte være forsømt noget i denne Sag, men i hvert Fald maatte Forholdet ordnes, saaledes at Købmændene kunde benytte Havnen. Taleren ønskede oplyst, om det paagældende Forhold var undersøgt i rette Tid.

For manden havde ikke været med i Arbejdet, da den ny Havn blev projekteret, men følte sig overbevist om, at Byraadet i sin Tid var gaaet ud fra, at den ny Havn skulde blive en Del af Aarhus Havn og behandles af Statsbanerne som saadan. For nogle Aar siden havde Havneudvalget imidlertid opdaget, at Statsbanerne vilde være fritstillet med Hensyn til Forbindelsen til den ny Havn. Havneudvalget havde stadig fordret, at den ny Havn skulde have samme Vilkaar som den gamle, men det var endnu ikke lykkedes at føre Forhandlingen videre, end at der skulde højere Betaling for at føre Gods fra den ny Havn til Banegaarden end fra den gamle, men selvfølgelig vilde Udvalget gøre alt muligt for at faa den højere Takst nedsat. Antagelig vilde man først henvende sig til Ministeren, men skulde dette ikke nytte, til Regering og Rigsdag, og skønt Statsbanerne var en mægtig Faktor, naaede man nok til et Resultat, der var bedre end det foreliggende. I Øjeblikket vilde det dog ikke være heldigt at indblande dette Spørgsmaal, da det kun drejede sig om at faa Ekspropriationen fremmet.

Simonsen mente, at Byens Udvikling mod Syd vilde blive hæmmet ved, at man i 20 Aar skulde stille Arealerne til Forbindelseslinien over Marselisborg Mark til Raadighed, men naar Udvalget var enigt om at anbefale, at man gik ind paa Statsbanernes Forlangende i saa Henseende, vilde det sikkert være farligt at gaa imod Indstillingen, da det jo var ganske aabenbart, at Forholdene var vanskelige, og Statsbanerne havde Kniven paa Struben af Byraadet i en uhyggelig Grad. Hvilken Linie, der skulde vælges, skulde jo til sin Tid afgøres, men der kunde vel ingen Tvivl være om, at det blev den nordlige, da man jo ikke saa godt kunde faa en Niveauoverskæring ved Indkørselentil Skoven. Taleren var ikke klarover, om det skulde kunne vare indtil 20 Aar, inden Valget af Linie kunde foregaa, eller omdettekundeske, naar man fik Brug for

Grundene til Bebyggelse. Skulde det være saaledes, at Valget kunde ske, naar som helst Byraadet ønskede det, vilde Sagen ikke være saa farlig, men ellers vilde Tilsagnet blive en slem

Hemsko paa Udviklingen derude. Naturligvis vilde det være heldigt at faa Taksten for

Godsbesørgelsen fra Havnen til Banegaarden forhøjet, men saa smaat med Fortjenesten paa Kul og Kom var det vel heller ikke, at disse Varer ikke kunde bære en Takstforhøjelse paa 3 Kr. pr. Vognladning.

Christensen havde ønsket, at man var blevet ved de 10 Aar, men var klar over, at Generaldirektøren ikke var let at rokke. Han ønskede oplyst, om man var bundet til at have Arealerne til begge Forbindelseslinier liggende eller kun til den ene. Forhaabentlig vilde det vare meget længe, inden der skulde etableres en Forbindelseslinie mellem Havnen og Banegaarden over Marselisborg Mark, hvilket der vel ogsaa var Udsigt til, naar Ekspropriationen af det Areal, der krævedes nu, var foregaaet. Naturligvis vilde det være rart, om Takstspørgsmaalet kunde blive ordnet med det samme, men det vilde dog vist være rigtigst at udsætte det, til den anden Sag var i Orden. Desuden kunde det vel heller ikke godt tænkes, at Staten skulde benytte sig saa stærkt af Situationen, at der skulde være Fare for, at Kul- og Kornfragterne skulde blive lagt om ad andre Byer. Taleren anbefalede at følge Indstillingen.

Møller skulde gerne vedgaa, at 20 Aar var en lang Tid, men maatte fastholde, at der ikke var andet at gøre end at gaa ind paa Statsbanernes Forlangende. Generaldirektøren hævdede, at man ikke var sikker paa, at man om 10 Aar kunde se, hvor stor Trafiken vilde blive. Hr. Simonsen havde ment, at Byraadet til sin Tid vilde vælge den nordlige Forbindelseslinie; Taleren troede imidlertid, det vilde blive den sydlige, men Spørgsmaalet laa imidlertid slet ikke for nu. Afgørelsen kunde træffes, naar det passede Byraadet. Det var rigtig, at Generaldirektøren var en ret bestemt Mand, men Udvalget havde dog set Bevis paa, at Ministeren ogsaa var en ret selvstændig Mand.

Mikael Johansen mente at have faaet bekræftet, at man havde forsømt at have faaet Taksterne bekræftet, inden Arbejdet paa den ny Havn blev paabegyndt. Taksterne spillede en meget stor Rolle, saa Taleren kunde ikke være med til at stemme for Indstillingen. Hvor gerne han end saa Banegaardsforholdene ordnet, vilde han dog ikke give enhver Pris derfor.

Jakob Jensen udtalte, at da den ny Havn isin Tid blev vedtaget, indbefattede Planerne ogsaa Sporanlægget ved Havnen og til Statsbanen. Da Planen fik Ministeriets Approbation uden nogen Bemærkning, kunde Byraadet og Havneudvalget ikke godt tænke sig de Vanskeligheder, der nu var opstaaet med Taksten for Transporten fra Havnen til Banegaarden. Desuden skulde det dog ikke gerne være herfra, at Paastanden skulde



komme om, at Sydhavnen ikke var en Del af Aarhus Havn. Det var derfor meget naturligt, at man var gaaet i Gang med at bygge Havnen. Først senere var Spørgsmaalet om Trafikeringen af den ny Havn som en særlig Institution kommet frem. Taleren var enig med Hr. Mikael Johansen i, at dette Takstspørgsmaal var et slemt Notabene for Havnen, og det var da ogsaa blevet fremdraget ved alle Forhandlinger, ligesom man ogsaa havde holdt paa, at den nuværende Opgang til Banegaarden var den bedste, men Generaldirektøren var nu engang kommet ind paa at kalde den ny Havn en selvstændig Havn, skønt den ellers i alle Henseender blev behandlet som et Led i Aarhus Havn. Taleren havde altid holdt strengt paa, at man ikke skulde gaa med til de 20 Aar, men naar Statsbanerne havde stillet Forholdet saaledes, at man ikke kunde gaa videre med Havneudvidelsen, hvis man ikke gik ind paa dette Aaremaal, var der intet andet at gøre end at give efter. Ved den sidste Forhandling, som i Modsætning til de tidligere var blevet ført af Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse, havde Generaldirektøren ligesom Hr. Mikael Johansen ønsket at køre det hele sammen, men Ministeren havde belært ham om noget andet, og Udvalget var da blevet klar over, at Tidspunktet til at anbefale Byraadet at gaa ind paa de 20 Aar nu var kommet. Som oplyst af Hr. Møller kunde Byraadet til enhver Tid bestemme, hvilken af de 2 Forbindelseslinier, det ønskede, men næppe nogen af de nuværende Byraadsmedlemmer kom vel med til at træffe denne Bestemmelse. Alle var sikkert enige i, at der maatte gøres alt muligt for at undgaa, at Taksten blev fordyret i den Grad, som der nu var Tale om, men hele Situationen var saaledes nu, at det meget indtrængende maatte fraraades, at indblande Spørgsmaalet nu.

Niels Jensen hævdede, at Trafikken paa den ny Havn vilde blive umulig, hvis Vogntaksten fra Havnen til Banegaarden skulde forhøjes med 2 Kr. 50 Øre, idet man saa ikke kunde konkurrere med Havnene i Randers og Horsens. Spørgsmaalet var imidlertid holdt udenfor nu og lod sig vel ogsaa ordne senere.

Samuelson syntes ikke, at Bestemmelsen om de 20 Aar spillede ret stor Rolle, naar Byraadet selv kunde bestemme, hvilken Linie der skulde vælges. Staten havde taget haardt fat baade overfor Havnen og Byen, og dennes Udgift til Banegaarden vilde blive ret stor, inden man blev færdig. Generaldirektøren var ikke nem at forhandle med, saa det var glædeligt at høre, at Ministeren havde mere Rygrad end tidligere Trafikministre havde haft. Hr. Møller havde ganske Ret i, at det gjaldt om at holde Banegaardsforslaget paa Finansloven, og selvfølgelig skulde det være baade Talerens og Folketingsmand Stillings Opgave at arbejde derfor.

P. Petersen hørte ganske vist, at der ikke var andet at gøre end at slutte sig til Indstillingen, men maatte give Hr. Mikael Johansen Ret i, at Takstspørgsmaalet havde den allervæsentligste Betydning. Der var ikke megen Trøst i, at dette Spørgsmaal skulde afgøres senere, for den høje Takst blev vel sagtens fastholdt, og ingen andre vilde saa benytte Havnen for Vognladningsgods, end de der var tvunget dertil. Blev Taksten ikke forandret, fik den ny Havn ingen Betydning.

Formanden saa ikke saa haabløs paa Sagen. Trafikministeren, som jo ogsaa var Handelsminister, var sikkert ikke klar over Forholdet og vilde næppe fastholde de Vilkaar, man nu bød Havnen, naar han blev gjort opmærksom paa, hvilke Følger de vilde have. Næppe nogen anden Havn var undergivet de Vilkaar, man nu bød Aarhus Havn.

Mikael Johansen mente, at der burde have været arbejdet for Takstspørgsmaalet for lang Tid siden. Varerne kunde ikke taale en saa stor Transportfordyrelse, saa Forhøjelsen vilde blive en Ulykke for Byen.

Formanden maatte fastholde, at man i Øjeblikket kun vilde opnaa at forhale Sagen ved at bringe Takstspørgsmaalet ind i Forhandlingerne.

Mikael Johansen erindrede om, at Statsbanerne ogsaa havde stillet sig meget stejlt ved Forhandlingerne om Hammel-Thorsøbanen, men at man dog havde opnaaet det, man vilde. Trafikministeren vilde vel heller ikke være utilbøjelig for Paavirkning, hvis man satte ham rigtig ind i Sagen. Som Handelsminister maatte han jo være klar over, at saa høje Takster for Transporten vilde være ganske ødelæggende.

Formanden bemærkede, at det netop var det, man haabede, at Ministeren vilde kunne indse.

Indstillingen vedtoges.

Uddrag fra byrådsmødet den 21. januar 1915 - side 1

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 325-1914)

Fra Ministeriet for offentlige Arbejder forelaa følgende Skrivelse af 6. Januar 1915 angaaende Anlæg af Forbindelsesspor mellem den nuværende Havnebane og

Sporanlægene ved Sydhavnen:

"Efter Modtagelsen af den i Afskrift med Bilag vedlagte Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne af 23. f. M. har man under D. D. tilskrevet bemeldte Generaldirektion saaledes: "Efter Modtagelsen af Generaldirektionens Skrivelse af 23. f. M (91-2/22 h) bemyndiger Ministeriet herved Generaldirektionen til at foranledige, at de til Anlæg af Forbindelsesspor mellem den nuværende Havnebane i Aarhus og Sporanlægene ved Byens ny Havn, Sydhavnen, fornødne Arealer erhverves ved Ekspropriation i Henhold til Lov af 12. April 1889.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning, idet man med Hensyn til det i Generaldirektionens fornævnte Skrivelse omhandlede Spørgsmaal om Afholdelse af Udgifterne ved Opførelse af Støttemure for de fremtidige Forbindelsesspor mellem Stationen i Mølleengen og Aarhus Sydhavn skal tilføje, at da Støttemurene eventuelt træder i Stedet for Afgivelse af et større Areal til Sporanlæget, vil de omhandlede Afgifter være at afholde af den, der skal afholde Omkostningerne ved Grunderhvervelsen til Sporanlæget eller uden Vederlag skal afgive de paagældende Arealer."

Hvilket under Vedlæggelse af de af Byraadet hertil fremsendte tvende Planer herved meddeles under Henvisning til Sammes Skrivelse af 26, Oktober f. A. (325-14-283), idet man ved den af Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejdede Plans Tilbagesendelse skal udbede sig en Udtalelse om, hvorvidt Raadet er enig i det foran anførte angaaende Udgifterne ved Opførelse af Støttemure for Forbindelsessporet."

Møller erindrede om, at Sagen tidligere havde foreligget for Byraadet om end i en noget anden Skikkelse, idet Takstbestemmelserne for Gods fra Havnen til Banegaarden nu var taget ud af Sagen i Henhold til Aftalen med Trafikministeren. For at faa foretaget den fornødne Ekspropriation var det nødvendigt, at Byraadet gik ind paa Vilkaarene for Forbindelsessporene mellem Havnen og den eventuelle Banegaard i Mølleengen. Der var stillet 2 Linier i Forslag, men naturligvis behøvede man kun at holde een parat. Iøvrigt var Forholdet naturligvis ikke saa uskyldigt, som det saa ud til af Skrivelsen, idet det jo sandsynligvis blev Byen og Havnen i Forening, som kom til at betale Støttemurene og Ekspropriationsomkostningerne samt afgive gratis Grund. Da det imidlertid var nødvendigt for den ny Havn at faa Ekspropriationen iværksat, skulde Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse indstille, at man erklærede sig enig med det i Ministeriets Skrivelse anførte særlig ogsaa med Hensyn til Udgifterne til Støttemurene.

Formanden bemærkede, at der fra Havneudvalgets Side ikke var noget at sige til Sagen. Hr. Møller kunde nok i Øjeblikket have Ret i, at det blev Byen og Havnen, der kom til at betale, men man kunde dog haabe, at Sagens Gennemførelse vilde trække ud, saaledes at der ikke ret vel nu kunde siges noget afgørende om, hvorledes Forholdet vilde ordne sig til den Tid. Iøvrigt kunde Taleren ganske slutte sig til Indstillingen, idet der af Hensyn til Havnen ikke godt maatte komme nogen Vaklen nu. Desuden havde Byraadet i Skrivelsen af 26. Oktober 1914 bundet sig. At man skulde bære Udgiften ved Støttemurene, var der ikke noget at sige til.

Mikael Johansen udtalte, at det syntes, som om Ministeriet og Generaldirektionen gik ud fra, at hele Banegaarden blev flyttet til Mølleengen. Da det af Hr. Møllers Ord fremgik, at Byen og Havnen skulde betale det hele, kunde Taleren ikke stemme for Indstillingen. Der maatte dog forhandles om, hvem der skulde afholde Udgiften, for det kunde dog vel ikke være Mening, at man skulde betale alt, hvad Ministeriet forlangte. I det hele taget hastede det ikke med at faa dette Spørgsmaal ordnet, før Takstspørgsmaalet var ordnet. Dette sidste Spørgsmaal var det vigtigste af det hele, idet de store Eksportører og Importører havde erklæret, at de ikke kunde benytte Havnen, hvis de i Forslag bragte Takster skulde betales. Det kunde ikke nytte, at Byraadet bandt sig stykkevis, saaledes som man nu var i Færd med, for saa vilde man til sidst være bundet til det hele. Man maatte derfor nu forlange en samlet Plan. Taleren vilde gerne spørge Havneudvalget, om man var tilfreds med Sporene ved den ny Havn, eller om der ikke krævedes et Spor til, før Ordningen kunde kaldes tilfredsstillende.

Formanden gjorde gældende, at det ikke kunde nytte, hver Gang denne Sag kom for, at gentage den alt flere Gange førte Diskussion. Byraadet havde taget Standpunkt i Sagen og ønskede overensstemmende med Aftalen med Ministeren, at den foreliggende Sag ordnedes for sig uanset, hvorledes Sagen angaaende Takstbestemmelserne kunde ordnes. Naar Ekspropriationen var i Orden, vilde man selvfølgelig genoptage Forhandlingen med Ministeriet om Taksterne, og der kunde antagelig haabes paa at naa til et fornuftigt Resultat ogsaa i saa Henseende. Sporanlægget havde Havneudvalget selvfølgelig søgt at faa saa godt som muligt, og Spørgsmaalet om 2 eller 3 Spor havde ogsaa været fremme. Sagen drejede sig nu ikke om, hvorvidt Byen og Havnen skulde betale Støttemurene, men om Ekspropriationen skulde fremmes, eller Sagen skydes ud i det uvisse.

Møller havde ikke sagt, at Byen kom til at betale Støttemurene, men kun, at der var Sandsynlighed derfor. Hvis Banegaarden ikke blev flyttet til Mølleengen, behøvede man naturligvis heller ikke Sporforbindelsen derud. Dersom man havde fastholdt, at Ekspropriationsspørgsmaalet og Spørgsmaalet om Taksterne samtidig skulde ordnes, vilde Forhandlingerne derved være blevet meget forhalet. Den nu anvendte Fremgangsmaade var den eneste fremkommelige.

Simonsen forstod Sagen saaledes, at Spørgsmaalet om Takstbestemmelserne ikke i mindste Maade stod i Forbindelse med det foreliggende Spørgsmaal, og kunde derfor ganske slutte sig til Indstillingen. Der var absolut ingen Grund til at koble Havnetakst er oe sammen med Ekspropriationsspørgsmaalet.

Niels Jensen anbefalede Indstillingen og hævdede, at det vilde standse Ekspropriationen, hvis Spørgsmaalet om Takstbestemmelserne nu skulde blandes ind i Forhandlingerne.

Jakob Jensen fandt, at Handelsstanden havde været saa udmærket repræsenteret ved de førte Forhandlinger - i Havneudvalget ved de Herrer Baune og Carl Laursen og i Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse ved Hr. Møller - at man kunde være ganske rolig for, at Handelens Interesser var blevet varetaget, og begge Udvalg havde anset det for fornuftigst for Byen og Havnen at skille Spørgsmaalet om Havnebanetaksterne fra Spørgsmaalet om Ekspropriationen og Ringbanen. Det havde vist sig umuligt at komme frem ved at koble Spørgsmaalene sammen, og man havde hverken Tid eller Raad til at vente med Ekspropriationen. Naar Spørgsmaalet om Taksterne skulde ordnes, vilde de, der var interesserede i at faa lavere Takster, ogsaa nok tale med. Det kom først og fremmest an paa at faa den ny Havn i Gang, saaledes at den kunde betjene Handelen, og dertil var Ekspropriationen nødvendig. Men for at faa denne, var det nødvendigt at give Tilslutning til Ministeriels Skrivelse, hvilket Udvalget altsaa tilraadede.

Mikael Johansen skulde indrømme, at der var meget rigtigt i Hr. Jakob Jensens Betragtning, men Hr. Jakob Jensen havde dog ikke modbevist, at alle de anførte Spørgsmaal alligevel hang sammen. Ved at være eftergivende paa de mange Smaapunkter bandt Byraadet sig til det hele. Det var meget vigtigt at faa rimelige Havnebanetakster; de foreslaaede kunde hverken Korn- eller Kulforretningerne bære. Taleren kunde ikke tro, at man havde bundet sig til at betale Støttemurene, men forhaabentlig undgik man helt Boulevardbanen, som jo vilde ødelægge hele det sydlige Kvarter. Det kunde ikke nytte at have den ny Havn, hvis den ikke blev benyttet, og det vilde

den ikke blive, hvis de foreslaaede Havnebanetakster ikke blev betydeligt lavere. Taleren vilde indstændig bede Havneudvalget arbejde for, at Taksterne kunde blive tilfredsstillende.

N. Joh. Laursen havde ved at læse Ministeriets Skrivelse faaet den Opfattelse, at Ministeriet syntes at gaa ud fra, at hele Banegaarden blev flyttet ned i Mølleengen.

Jakob Jensen oplyste, at da man under Forhandlingen med Ministeren var kommet til det Tidspunkt, at Ministeren gik med til at skille Ekspropriationsspørgsmaalet fra det øvrige, bemærkede Generaldirektøren omtrent ordret: "Saa, nu smuttede de uden om; de sad ellers i Saksen, der skulde de have haft Lov til at blive siddende," og da Ministeren kom med en Modbemærkning, sagde Ambt videre: "Jeg kender dem derovre." Deri laa Bevis for, hvorledes man havde maattet trækkes med Statsbaneautoriteterne. Men ligesom man desuagtet nu fik Ekspropriationsspørgsmaalet ordnet, saaledes fik man nok ogsaa den næste Sag ordnet. I den nu foreliggende Skrivelse stod der intet om, at Byen skulde betale Støttemurene, men kun, at Udgiften skulde afholdes af den, der skal afholde Omkostningerne ved Grunderhvervelsen til Banen, altsaa den der anlægger Banen.

Carl Laursen kunde anbefale Indstillingen, idet han ansaa det for rigtigst at dele Spørgsmaalene. Ekspropriationen var absolut nødvendig for at faa Forbindelsesspor til Sydhavnen.

Spørgsmaalet om det andet ordnede sig nok. Det vilde være meget mærkværdigt at have 2 Havnebanetakster, en for den gamle og en for den ny Havn. Men antagelig vilde Handelsstanden snakke med om dette Spørgsmaal, og Landboerne vilde forhaabentlig ogsaa hjælpe til, da de selvfølgelig ogsaa vilde være brøstholdne ved at have de 2 Takster.

Mikael Johansen vilde gerne spørge Hr. Carl Laursen, hvor han havde høstet Erfaring for, at man kunde vente Støtte fra Landboerne. Det forekom Taleren, at Generaldirektør Ambts af Hr. Jakob Jensen citerede Udtalelse var Vidnesbyrd om, at man ved enhver Lejlighed maatte passe paa at faa det hele ordnet for ikke at komme til at sidde i Saksen igen. Da det var Statsbanerne, der byggede Banen, maatte de selvfølgelig ogsaa betale den.

Formanden maatte gøre Hr. N. Joh. Laursen opmærksom paa, at Forhandlingerne om den foreliggende Sag begyndte længe før, at Forslaget om Flytningen af hele Banegaarden blev fremsat.

Møller kunde til en vis Grad give Hr. Mikael Johansen Ret i, at Banen var en Statsbane, men den var ogsaa en Havnebane, som Statsbanerne sikkert bedre bunde undvære end



Byen.

N. Joh. Laursen spurgte, om der da ingen Forhandlinger havde været ført om de nu foreliggende Sager, da den ny Havn blev projekteret.

Jakob Jensen mente at erindre, at Hr. N. Joh. Laursen havde været Medlem af Byraadet, da Sydhavnen blev projekteret.

N. Joh. Laursen bemærkede, at det jo var Havneudvalget, der havde forberedt Sagen.

Mikael Johansen hævdede, at det var i Statsbanernes egen Interesse at faa saa nem og billig Forbindelse mellem Banegaarden og Havnen som mulig.

Udvalgets Indstilling vedtoges med 15 Stemmer.

Uddrag fra byrådsmødet den 11. marts 1915 - side 4

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 325-1914)

Udkast til Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Havnebanetaksterne ved Sydhavnen:

"Under 17. Marts f. A. har Generaldirektionen for Statsbanerne tilstillet Byraadet Udkast til en "Overenskomst angaaende Anlæg og Drift af Jernbanesporene ved Aarhus nye Havn ("Sydhavnen")" og har anmodet Byraadet om, for saa vidt Udkastet kunde tiltrædes, at tilbagesende det, underskrevet af Byraadet. Byraadet har ikke ment at kunne tiltræde dette Udkast. Særlig har Byraadet fundet dets Bestemmelser angaaende Havnebanefragten saa ugunstige og bebyrdende for Havnen, at Raadet har vedtaget, forinden Forhandlingerne med Generaldirektionen angaaende den nævnte Overenskomst føres videre, at henvende sig til Ministeriet med en Forespørgsel om, hvorvidt Ministeriet kan give Generaldirektionens Stilling overfor Sydhavnen sin Tilslutning. Byraadet tillader sig til nærmere Oplysning og Begrundelse af denne Forespørgsel at bemærke følgende:

Ifølge § 5 i Generaldirektionens fornævnte Udkast skal der for Førsel af Vogne fra og til de saakaldte Opstillingsspor, som Generaldirektionen har foreslaaet anlagte paa den ny Havneplads' vestlige Side, betales sædvanlig - gennemgaaende eller lokal - Havnebanefragt efter de til enhver Tid for de danske Statsbaner gældende Regler. Men i



Henhold til Udkastets § 17 skal der tillige, saalænge Statsbanerne i Henhold til § 15 besørge den ved Brugen af Havnesporene i Sydhavnen fornødne Førsel af Jernebanevogne til og fra Sporene i Lighed med, hvad der finder Sted ved Aarhus gamle Havn, af Havnen erlægges en Rangerafgift af 2 Kr. pr. læsset Vogn. Og denne Ordning ophører ifølge § 15 ved det Tidspunkt, da en ny Godsbanegaard i Mølleengen tages i Brug. Efter dette Tidspunkt skal ifølge Udkastets § 5 al anden Rangering og Førsel af Vogne paa Sydhavnens Sporanlæg end Vognenes Førsel til og fra de fornævnte Opstillingsspor være Statsbanerne uvedkommende og udføres ved Kommunens egen Foranstaltning og paa dens Bekostning.

Ved disse Bestemmelser vil Aarhus Sydhavn med Hensyn til Driften og Omkostningerne ved denne blive stillet anderledes end - saa vidt vides - nogen anden kommunal Havn her i Landet. Ved alle andre Havne - og saaledes ogsaa ved den gamle Del af Aarhus Havn - besørges Havnebanetrafiken af Statsbanerne i Henhold til § 64, 1. Stykke i Loven af 13. Maj 1911 om Statsbanernes Takster m. m., og det saaledes, at Jernbanevogne - i gennemgaaende Trafik - føres fra Kaj til nærmeste Statsbanestation for en Betaling af højst 1 Kr. 25 Øre pr. Vogn. Denne Bestemmelse vil, hvis Generaldirektionens Forslag gennemføres, blive sat ud af Kraft for Aarhus Sydhavns Vedkommende.

Da Byraadet i sin Tid - i Aaret 1904 - besluttede sig til at iværksætte den store Havneudvidelse Syd for Byen, blev Projektet til dette Anlæg som sædvanlig indsendt til Ministeriets Approbation. Byraadet gik derved ud fra, at den mellem Statsbanedriften og Byraadet under 30. Juni 1892/15. Juli 1892 afsluttende Overenskomst angaaende Udvidelse af Sporene ved Aarhus Havn fremdeles var gældende, og at den maatte komme til Anvendelse ogsaa paa Sporene ved det ny Anlæg, idet dette i et og alt maatte betragtes som en Udvidelse af Aarhus Havn, og den ny Del af Havnen, naar den fuldførtes, maatte antages underkastet de samme Vilkaar og Bestemmelser som den ældre Del af Havnen. Idet Ministeriet approberede Projektet, udtaltes intet om, at den ny Del af Havnen skulde have en Særstilling. Senere har Ministeriet ganske vist ved Skrivelse af 30. November 1907 tilstillet Byraadet - og henholdt sig til - en af Generaldirektionen for Statsbanerne den 7. s M. i Anledning af nogle Sporanlæg ved den gamle Havn afgiven Erklæring, som gik ud paa, at den ommeldte Overenskomst af 1892 vel maatte anses som fremdeles bestaaende, men at den kun tog Sigte paa Sporanlæg ved den daværende Havn. Og for denne Ministeriets Afgørelse har Byraadet ialfald indtil videre maattet bøje sig for saa vidt, som man nu gaar ud fra, at Havnen maa bære Udgifterne ved den ny Havns Sporanlæg.



Men naar nu Statsbanerne synes ogsaa at ville forrykke Forudsætningerne for det ny Havneanlæg med Hensyn til Havnens fremtidige Drift, saa maa Byraadet meget indtrængende gøre Indsigelse herimod og gøre gældende, at Sydhavnen er en Del af Aarhus Havn, og at de Bestemmelser, der gælde for Aarhus Havn, ogsaa gælde Sydhavnen. I saa Henseende har Byraadet set sin Opfattelse bekræftet ved Ministeriets Skrivelse til Generaltolddirektoratet af 10. December 1913, hvori det -med Hensyn til Optrædelsen af Havneafgifter til Aarhus Havn for Benyttelsen af Vestre Mole i Sydhavnen - udtrykkelig udtales, at paagældende Mole udgør en integrerende Del af Aarhus Havn.

Dette er ganske stemmende med de faktiske Forhold. Sydhavnen er anlagt for den almindelige Havnekasses Regning, dels ved Midler, der vare opsparede ved den gamle Havns Drift, dels ved Laan, der ere optagne paa samme Maade som Havnens tidligere Laan, saaledes at Havnekassen er Debitor under Kommunens Garanti. Og der kan dog ikke i denne Forbindelse tillægges den Omstændighed, at Sydhavnen har sit eget Indløb, nogen Betydning. Denne Omstændighed er vel Grunden til, at man overhovedet taler om en ny Havn og ikke -saaledes som den er betegnet i det approberede Forslag af 1904 - om en Havneudvidelse. Men Sydhavnens Landarealer staa i umiddelbar Forbindelse og Sammenhæng med det gamle Havneterrain. Der kan da næppe findes anden Grund til Statsbanernes afvisende Stilling overfor Sydhavnen, end den, at den er en større Havneudvidelse end man plejer at se dem hertilands. Men ikke engang denne Grund synes fyldestgørende, naar Anlægget ikke betales af Statsbanerne, men af Havnen. Thi Kørselsafstanden fra Banegaarden bliver ialfald ikke større end ved mange andre Havne.

Hvis Generaldirektionens fornævnte Udkast til Overenskomst skulde blive gennemført, særlig med Hensyn til Betalingen for de ny Havnespors Benyttelse, vilde dette blive af ødelæggende Virkning for Sydhavnens Drift. Dette behøver næppe udførlig at paavises. Enten maatte man søge Dækning for den forøgede Afgift, Statsbanerne forlanger, hos Sydhavnens Kunder. Men under disse Forhold vilde jo ingen uden i den haardeste Nød søge til den ny Havn, og Formaålet med Sydhavnen: at lette den gamle Del af Havnen, og derved fremme Byens Skibsfart og Handel, vilde være ganske forskjertset Eller man maatte fordele Udgiften ved Rangeringen i Sydhavnen paa alle Havnens - ogsaa den gamle Havns - Kunder. Men i saa Tilfælde vilde Transportudgifterne fra hele Aarhus Havn blive væsentlig større end for Landets andre Havne. Og dette skulde dog nødig være Resultatet af Byraadets Bestræbelser for at skaffe Byen - og Jylland - en rummelig, god og brugbar



Havn.

Generaldirektionens Krav er - som allerede anført - i direkte Strid med Loven af 13. Maj 1911 § 64, 1. Stykke og i lige saa bestemt Strid med denne Bestemmelses Motiver og Forudsætninger. Det fremgaar af Rigsdagstidende 1910-11, Tillæg B, Spalte 2385 - 86, at der til Grund for Bestemmelsen laa et Andragende fra den danske Handelsstands Fællesrepræsentation, hvori denne anholdt om, at Havnebanetaksterne maatte "fuldstændig afskaffes - eller dog i hvert Fald sættes til en lav, ensartet Sats". Og af det Andragende fra Korsør Handelsforening, som findes sammesteds Spalte 2389-90, vil det ses, hvorledes en lokal Havnebanefragt har virket uretfærdig og derfor er bleven afskaffet ved den ny Lov, Men nu vil Statsbanerne for Aarhus Sydhavns Vedkommende indføre en ganske lignende Ulighed og Uretfærdighed. Det er Byraadet ganske uforstaaeligt, hvorledes dette skulde kunne bringes i Samklang med den nævnte Lov og dens Forudsætninger. Det kan ikke paastaas, at Loven af 1911 alene skulde gælde de daværende Havne. Derom foreligger intetsomhelst. Og naar de andre Købstadshavne have foretaget mindre Sporudvidelser, har der sikkert heller ikke været Tvivl om, at Loven uden videre kom til Anvendelse paa Trafiken paa de nye Spor. Anlægget af Sydhavnen var jo i øvrigt paabegyndt længe før Loven blev til. Og det er foran paavist, at man, da Havnen projekteredes, umuligt kunde gaa ud fra, at den ikke i alle Henseender skulde blive stillet under samme Vilkaar som den gamle Aarhus Havn.

Byraadet tillader sig da at anholde om Ministeriets Afgørelse i denne Sag derhen, at der ikke gøres noget Skel imellem den gamle og den ny Del af Havnen, men at hele Aarhus Havn bliver stillet under samme Vilkaar som de andre Købstadshavne her i Landet.

For saa vidt Ministeriets Afgørelse maatte gaa i modsat Retning, forbeholder Byraadet sig ved et Andragende til Regering og Rigsdag at anholde om Lovgivningsmagts Afgørelse af, hvorledes Loven af 13. Maj 1911 er at forstaa i Forhold til den ny Del af Aarhus Havn."

Vedtoges.