

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 182-1920)

Originalt emne

Havnen

Havnen/Havnebane, Havnespor

Jembanevæsen

Jembanevæsen/Statsbanerne

Taksation

Indholdsfortegnelse

- 1) [Byrådsmødet den 27. maj 1920](#)
- 2) [Byrådsmødet den 2. september 1920](#)
- 3) [Byrådsmødet den 25. november 1920](#)
- 4) [Byrådsmødet den 13. januar 1921](#)
- 5) [Byrådsmødet den 27. januar 1921](#)

Uddrag fra byrådsmødet den 27. maj 1920 - side 1

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 182-1920)

Skrivelse fra Ministeriet for . offentlige Arbejder om Talg af 2 Mænd til at tiltræde
Taksationskommissionen angaaende den direkte Statsbane til Randers.

Murermestrene Borggreen og Clemensen valgtes.

Uddrag fra byrådsmødet den 2. september 1920 - side 3

[Til første side](#)



(J. Nr. 182-1920)

Bekendtgørelse om Besigtigelsesforretning den 7. September angaaende Højbanen fra Aarhus H til Aarhus Ø Station.

Til at deltage i denne valgtes Formanden og Bech, Suppleant: Møller.

Uddrag fra byrådsmødet den 25. november 1920 - side 2

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 182-1920)

Meddelelse om Afholdelse af en Besigtigelsesforretning vedrørende den dobbeltsporede Højbane den 2. December d. A.

Toges til Efterretning.

Uddrag fra byrådsmødet den 13. januar 1921 - side 2

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 182-1920)

Sagen angaaende Beliggenheden af den projekterede Højbane fra Aarhus H til Aarhus Ø Station.

Efter det sidste Møde ined Besigtigelseskommissionen den 2, December havde Sagen været indgaaende behandlet i Havneudvalget og Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse, og fra Havneingeniøren forelaa følgende Erklæring:

"Efter under 5. d. M. at have modtaget Statsbanernes Overingeniørs Plan af f. M. over Anbringelsen af Piller og Aag for den projekterede Højbane efter Statsbanernes første Forslag

-en Plan, angaaende hvilken der ikke har været confereret med Havnekontoret, uagtet det netop var Havnetrafiken, der skulde tages Hensyn til -, skal jeg tillade mig at bemærke følgende:



1) Uagtet det frie Profil, som Statsbanerne i de senere Aar forlanger uden formentlig at have Lovhjemmel til mere end 4.0 m Bredde, er 4. 4 m, er der imellem Højbanens Piller regnet foruden 6.0 m, foroven 5. 4 m ved enkeltsporet Lavbane og foruden 9. 4 m, foroven 8. 8 m ved dobbeltsporet Lavbane. Der vil herved

-særlig til Ulempe paa den indskrænkede Havneplads ved Dampskibsbroen og i Havnegade

-indtages et Areal af en Bredde, Pillerne inklusive, af henholdsvis 7.0 m og 10. 4 m, medens 5. 4 m og 9. 65 m vilde være tilstrækkeligt.

2) Hvor Linien S. V. for Grønlandsgade (Lille Dynkarken) gaar igennem Kommunens Plads til Stenmaterialer, bør den føres ikke paa en Jorddæmning, men paa en aaben Bro, saa at Pladsen, der ved sin Beliggenhed ved Havnen maa anses værdifuld for Kommunen, vedblivende kan benyttes. At Grønlandsgade indsnævres af Pillerne, kan ikke være nødvendigt.

3) Ved Overføringen over Aaen er der, i Modsætning til, hvad der er vist paa Længdeprofilen, (Litra bc Nr. 1401), anbragt en Midterpille, og denne er anbragt saaledes, at der ikke ved Svingbroens Aabning bliver mere end 8. 5 m Gennemsejlingspassage S. for Svingpillen, medens der nu er 11 m; N. for Svingpillen er den nuværende Passage paa 7 m bevaret. Da Gennemsejlingsaabningen ved Dynkarkbroen er 9. 5 m, vilde en lignende Bredde være ønskelig ved Svingbroen, hvor Strømforholdene ere vanskeligere og yderligere bliver det ved Midterpillens Tilstedeværelse, uagtet det maa erkendes, at da Fartøjer, der for Tiden gaar op i Aaen, ikke er meget brede, Havnens Muddermaskine, der maaske er bredere end andre, saaledes 7. 3 m. Forsaavidt Statsbanerne ikke vil lade Midterpillen helt bortfalde, hvad der vilde være at foretrække for Manøvreringen af længere Skibe, f. Eks. "ELSE" af Aarhus, der er 28 m lang, bør Pillen formentlig drejes som vist, saaledes at Gennemsejlingsaabningen bliver 11 m. Samtidig foreslaas Landpillen paa hver Side drejet noget (se Pl. Ia) og ikke massiv over Bolværkshøjden.

4) N. for Aaen er en Pille anbragt imellem den ved Bolværket og den ved Børsen staaende, hvilket ikke var vist i Længdeprofilen og formentlig kan undværes.

5) Børsen er vist nedrevet og erstattet af et Skur under Højbanen, hvilket forudsættes at blive Havnens. I og for sig er det ikke nødvendigt at nedrive den nuværende Bygning undtagen, hvor Banen gaar, Taget, idet Gesimsen ligger 4. 9 m over Terrainet, og den frie



Højde under Banen er det samme. Men muligen vil det være at foretrække at bygge et Pakhus som vist (Pl. Ia) ved Siden af Højbanen og et Skur under den. Pillerne for Banen ved Bygningens to Hjørner foreelaas den ene drejet, den anden tillige flyttet noget som vist (Pl. Ia).

6) Udfor Dynkarkbroen er anbragt en massiv Pille, der maaske kan drejes, saa at den faar samme Retning som Broen, og foreslaas aaben, saa at Færdsel mellem Havnegade og Dampskibsbroen kan foregaa derigennem. Drejningen nødvendiggør en ubetydelig Ændring af Sporet, der skal føres ind under Højbanen, og maaske en lille Flytning af Pillen udfor Administrationsbygningens Kontorafdeling.

7) Ved Ændringerne af de nuværende Kajspor udfor Administrationsbygningen maa det iagttages, at Sporforbindelsen paa begge Sider af det projekterede 2-Etages Skur ved det under Bygning værende Jernbeton Bolværk ikke vanskeliggøres. De udfor Dynkarkbroen tegnede Sporskifter flyttes derfor noget nordefter.

8) Udfor Brogade og Mindebrogade kan Spændvidden mellem Pillerne maaske forøges, saa at Kørebanens Flugter blive frie.

9) I Havnegade bør de østlige Understøtninger anbringes indenfor Toldkammerbygningens Murs Yderside og ligesom de vestlige gøres lodrette. Ydersiden af de sidste behøver da, naar det frie Profil under Højbanen ikke gøres større end dennes eget frie Profil, ikke at ligge mere end 9. 15 m fra Murens Yderside eller 0. 55 m 0 for Cyklestien, saa at der bliver et Fortov, som ved Pillerne er 0. 55 m bredt. Tilladelsen til at anbringe Understøtninger i Toldkammerbygningens Mur ligesom engang i Fremtiden at forlænge Ladesporet ved Bygningens vestlige Side og benytte det som Havnespor bør formentlig erhverves af Statsbanerne fra Toldvæsenet.

Planen naar ikke længere end til Havnegade, hvad heller ikke er nødvendigt for Valget imellem den omhandlede Linie. Grønlandslinien, og den senere tilkomne Dynkarkslinie. Men det bør erindres, at Linieføringen udfor Skolebakken maa ændres fra omtrent udfor Vejen til Havnepakhusets søndre Ende nordefter, saa at en 12. 5 m bred Kørebane kan gennemføres, og at man ønsker Højbanens nordlige Ende hævet, saa at der ved den nordligste Vejunderføring til Havnen (Stat. 15. 73) bliver en fri Højde af mindst 4 m i Stedet for kun 3. 15 m.

Naar der kan blive taget tilbørligt Hensyn til de her fremsatte Bemærkninger og

tilvebringes de af Statsbanerne i Udsigt stillede frie Højder ved Grønlandsgade af 4. 4 m, ved Overskæringen af Aaen af 6. 8 m o. dgl. Vande og andetsteds af mindst det paa Længdeprofilen angivne, formenes Linien ikke at være saa skadelig for Havnen, at den for enhver Pris maa undgaas, om end Ulemperne altid ville være store og den Erstatning, som Havnen maa gøre Krav paa for at holdes nogenlunde skadesløs, nødvendigvis bliver betydelig.

Denne Erstatning maa omfatte 1) Helt eller delvist Tab af Brolægningsvæsenets Plads S. for Aaen; 2) Beddingens Utilgængelighed for Fartøjer med Master, som de ikke kan eller vil nedlægge; 3) det samme med Hensyn til Bolværkerne fra Svingbroen til Mindebro af en Længde af 280 m, hvortil kommer 100 m ved højre Side af Aaen imellem Dynkarkbro og Mindebro, hvor der engang, naar de nuværende Huse ere forsvundne, kan bygges Bolværk og lægges Pakhuse, alt med de Muligheder for Fremtiden, som vanskeligt kan forudses; 4) Forringelse i Lejeværdi af Administrationsbygningens Pakhus, vurderet af Lejeren til 2000 Kr. p. a.; 5) Børsbygningen, vurderet af Stadsarchitekten til 95000 Kr., men kun sat i Ejendomsskyld for 17400 Kr., da den ikke er meget indtægtsgivende;

6) Udrykning af 50-60 m Bolværk i Inderhavnen udfor Administrationsbygningen, nødvendiggjort ved Sporenes Flytning og alt under Udførelse, da man var kendt med Højbaneplanerne og ansaa det rigtigt at udføre dette Arbejde samtidig med, at man af andre Grunde (for at vinde mere Plads til et Stykgodsskur) rykkede Bolværkslinien ud N. derfor; 7) Eventuel Afskæring af Admin. bygningens Hjørne for forøget Gadebredde; 8) Delvis Ubrugeliggørelse af det af Højbanen overdækkede Areal og Afgivelse af Areal til Vigespor fra udfor Set. Oluf's Badeanstalt til den nordligste Vej underføring.

Desuden forudsættes samtlige Udgifter til Nedbrydning af Børsen, Brolægning m. m. af det ved Administrationsbygningen til Gade indtagne Haveareal, Ombrolægning, hvor Piller opsættes og Spor lægges eller omlægges, Forandring af Belysningsmaster m. m. kort alle ved Anlægget forårsagede Arbejder og alle Ulemper under Anlæggets Udførelse, som medføre direkte Udgifter for Havnen, afholdte af Statsbanerne.

Hvis det ikke endnu i denne ellefte Time kan lade sig gøre at standse Bygningen af Højbanen, som hverken Statsbanerne eller Kommunen har ønsket, og Rigsdagen dog har vedtaget, har man kun Valget imellem den i det foregaaende omhandlede Linie 1 og den senere af Statsbanerne efter Anmodning af Besigtigelseskommissionen foreslaaede Linie gennem Sabroe's Fabrik, og i nogen Grad gælder det samme om Linie 4; men det synes

mærkeligt, at Statsbanerne, naar de gik saa vidt som til denne Linie, ikke kunde gøre Skridtet fuldt ud i Stedet for at standse noget fra Havnens Linie, der ikke vilde blive saa kostbar og omvæltende for Kommunen.

Som Forslaget imidlertid foreligger, og efter hvad Besigtigelseskommissionen har vedtaget, bliver Linie 4 meget dyr for Havnen. Medens Statsbanerne vil have at betale Ekspropriationen af de forskellige Bygninger, hvilket beregnet efter Ejendomsskylden vil andrage c. 2/3 Million Kr., skal Havnen give Afkald paa al Erstatning for Arealer m. m. og Ulemper ved Højbanens Anlæg, paa egen Regning ombygge en Del af Administrationsbygningens Pakhus og til Kommunen - ifølge Skrivelse fra Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse af 18. f. M. om mine Bemærkninger derom til Havneudvalget af 20. f. M. - udrede i Erstatning for Amtmandstøften og for Gadeanlæg i Dynkarken, Spanien, Sønder Allé m. m. et Beløb af 5- 800000 Kr.

Da de med Forslaget Linie 4 følgende Forandringer ved Dynkarken, som formentes at betegne en væsentlig Forbedring af denne Gade, af Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse kun anses som uheldige, og Udvalget meget indtrængende henstiller, at denne Linie ikke vælges; og da Havnen for at faa den maa betale i direkte Udgift og frafalden Erstatning et Beløb af 1 1/4-1 3/4 Million Kr.; og da endelig Ulempene ved den af Statsbanerne først foreslaaede Linie 1 formenes at kunne begrænses, naar de i det foregaaende antydede Forandringer foretages, benstilles det, at man, saafremt Højbanen uvægerligt skal bygges og under Forudsætning af, at de ønskede Forandringer kan gennemføres, vælger Grønlandslinien, Statsbanernes Forslag 1.

Fra Havneudvalget forelaa derefter følgende Indstilling:

"Idet Havneudvalget fremsender vedlagte Sag vedrørende Linieføringen for den fremtidige Højbane ved Havnen, skal man med Henviisning til den med Sagen følgende Erklæring fra Havneingeniøren af 11. d. M. henstille, at Statsbanernes Forslag I, Grønlandslinien, efter Omstændighederne vælges trods de Ulemper, den uvægerlig vil foraarsage. Det forudsættes imidlertid, at det i Erklæringen fremførte, som man i alt væsentlig kan tiltræde, saavidt muligt tages til Følge, og at der iøvrigt gives Byraadet Lejlighed til at udtale sig, forinden de endelige Planer fastslaaes i deres Detailler."

Formanden gav Meddelelse om de forskellige Planer, der havde foreligget. Den første Plan, Linie 1, var tænkt at skulde gaa lidt inden for den nuværende Linie, lige ovenfor Svingbroen, over Børsbygningen ,og vest om Toldboden. Linie

2 fremkom ved Konkurrenceplanerne for Havneudvidelsen og gik over Sabroes Fabrik og den gamle Karré ved Mindebrogade, hvorefter den fulgte Linie 1. Denne Linnie syntes Havneudvalget godt om. Senere udarbejdedes Linie 3, som var tænkt at skulle gaa øst om Toldboden over Havnens nye Udvidelse; men

Besigtigelseskommissionen slog straks dette Forslag ihjel. Endelig fremkom ved de senere Forhandlinger en Linie 4, som skulde gaa igennem Dynkarken, hvis østlige Side skulde eksproprieres. Linie 2 var egentlig den bedste, men den var meget bekostelig idet Sabroes Fabrik samt en Del Beboelsesbygninger skulde eksproprieres. Paa Mødet den 2. December havde man forhandlet om Linie 4, og den blev aubefalet af Kommissionen paa Betingelse af, at Kommunen skulde afgive Amtmandstøften uden Vederlag, frafalde Krav paa Erstatning for Arealer og Ulemper ved Projektets Gennemførelse og selv bekoste Vejanlægene i Dynkarken og tilstødende Gader. Havneudvalget vilde gerne gaa med til denne Linie og frafalde de stillede Erstatningskrav, hvis denne Linie kunde gennemføres. Derefter havde Udvalget ført

Forhandlinger med Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse, og dette Udvalg var meget betænkelig ved Linie 4, idet man mente, at det vilde ødelægge Dynkarken og skabe daarlige Færdselsforhold ind til Byen, og hvis dette Forslag skulde gennemføres, foreslog Udvalget, at Havnen i saa Fald skulde bære alle Byens Udgifter til disse Gadeanlæg m. v. Men det vilde let naa op til ca. 1 Mill. Kr., og naar Havnen saa tillige skulde frafalde Krav paa Erstatninger, blev det et saa stort Beløb, at man ikke mente at kunne forsvare at gaa med dertil. Udvalget var derfor til sidst blevet enigt om, at saa maatte man hellere holde sig til Linie 1, Grønlandslinien, dog at man kunde ønske nogle mindre Ændringer i Liniens Retning, Pillernes Anbringelse o. s. v., hvorom der altsaa skulde forhandles med Statsbanerne.

Havneingeniør Vedel gav nogle supplerende Oplysninger og omtalte nærmere de forskellige Ulemper, der vilde fremkomme ved Gennemførelsen af Linie 1. Der kunde dog bødes noget derpaa ved en Ændring af forskellige Pillers Stilling og af Banens Højde, hvilke Forhold der maatte forhandles med Statsbanerne om.

Bech takkede Formanden, fordi han havde skabt Forbindelse mellem Havneudvalget og Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse. Taleren havde forstaaet de to foregaaende Talere saaledes, at de i Virkeligheden nu var enige med Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse i, at de Ulemper, der fandtes ved det oprindelige Forslag, i væsentlig Grad

kunde reduceres ved nærmere Forhandling om Detaillerne. Udvalget var enig om, at en Linie gennem Dynkarken vilde være meget uheldig, idet den vilde skabe meget daarlige Færdselsforhold og tillige medføre, at der maatte nedlægges 94 Lejligheder, hvilket indirekte vilde betyde en meget stor Udgift for Byen. Udvalget maatte derfor anbefale Byraadet at holde fast ved den oprindelige Linie og se at faa den udarbejdet paa saa god en Maade som muligt.

Formanden gjorde opmærksom paa, at de 94 Lejligheder ikke vilde blive eksproprieret straks, men i Løbet af 5-6 Aar.

Brammer fandt, at denne Sag nu tilfulde viste, at man aldrig skulde have haft den nuværende Banegaardsordning gennemført med Højbanen gennem Byen, for den vilde ødelægge alt for meget. Man burde have holdt sig til det første Forslag om en Centralbanegaard i Mølleengen. Færdselsforholdene ved Havnen var ikke gode nu, og de vilde blive endnu daarligere ved en Linie gennem Dynkarken. Taleren vilde derfor anbefale, at Byraadet ikke gik med til denne Plan.

Bech svarede hertil, at Banegaardsforslaget og Højbanen ikke havde noget med hinanden at gøre. Højbanen var en Følge af Vedtagelsen om den direkte Bane til Randers.

Formanden oplyste, at baade Havneudvalget og Byraadet i rette Tid havde protesteret mod Gennemførelsen af Højbanen. Men nu var den en Kendsgerning, som man ikke kom udenom, og saa maatte man se at udnytte Planen paa bedste Maade.

Salling indsaa heller ikke Nyten af denne Højbane og den direkte Bane til Randers Men naar man endelig skulde have den, vilde Taleren henstille, at man i alle Tilfælde forlangte fuld Erstatning for det, der skulde afstaas til Banen.

Formanden bemærkede, at der dog maatte være nogle Mennesker i Aarhus, der var interesseret i Højbanen, ellers havde de næppe honoreret Ingeniør Marstrand med 8000 Kr. for hans Arbejde for denne Sag.

Overgik til 2. Behandling.

Uddrag fra byrådsmødet den 27. januar 1921 - side 11

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 182-1920)

Indstilling fra Havneudvalget og Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse angaaende Linieføringen for den projekterede Højbane.

Følgende Indstilling forelaa:

"Ved det den 2. f. M. her i Byen afholdte Besigtigelsesmøde i Anledning af Anlægget af den dobbeltsporede Højbane fra Aarhus H. Station til Aarhus Ø. Station har Ekspropriationskommissionen vedtaget at anbefale Gennemførelsen af et af Statsbanerne udarbejdet nyt Projekt. Nr. IV, hvorefter den nævnte Højbane tænkes ført over den saakaldte Amtmandstoft, gennem den udvidede Gade "Dyngkarken", over et Hjørne af Havnens Administrationsbygning til Havnegade, under Forudsætning af, at Kommunen og Havnen

1) giver Afkald paa Amtmandstoftens uden Vederlag,

2) frafalder Krav paa Erstatning for Arealer m. v. og Ulemper ved Projektets Gennemførelse og

3) selv foranstalter Anlæg m. v. af Dyngkarken, naar Arealet i dettes nuværende Højde stilles til Raadighed, samt fornøden Sænkning og øvrige Arbejder ved Sønder Alles, Mindegades, Grønlandsgades og Spaniens Tilslutning til Dyngkarken. --

Der blev givet Byen og Havnen en Frist af en Maaned til at afgive Erklæring om, hvorvidt de kunde indgaa paa de nævnte Vilkaar, idet Kommissionen i manglende Fald vilde anbefale, at Højbanen da gennemførtes efter Statsbanernes oprindelige Forslag, Projekt I.

Efter at Sagen har været til gentagne Behandlinger i Havneudvalget og i Byraadet paa Grundlag af de under 5. d. M. fra Statsbanernes Overingeniør modtagne Planer, tillader man sig at meddele, at Byraadet i Overensstemmelse med Indstilling fra Havneudvalget har vedtaget at foretrække Linieføringen efter Statsbanernes Projekt 1.

Projekt IV vil med de af Kommissionen tilknyttede Betingelser medføre saa store Udgifter for Byen og Havnen, at Byraadet ikke har ment at kunne acceptere dette Forslag.

Naar man saaledes har ment at maatte foretrække Projekt I fremfor det af Kommissionen subsidiært anbefalede Projekt IV, uagtet det førstnævnte ved de paa Havneterrainet anbragte Piller og Dragere paa en meget generende Maade vil vanskeliggøre Færdselen ved Havnen og ved Overbygningen over Aaen indskrænke Benyttelsen af denne som Adgang til Beddingen ved Dyngkarken og de Vest for Højbanen liggende Anlægspladser for mindre Fartøjer, men Byraadets Tilslutning til dette Projekt være betinget af, at der ydes

Havnen og Kommunen en passende Erstatning for de Ulemper og Værdiforringelser, som paaføres disse, - hvilken Erstatnings endelige Fastsettelse formentlig bedst kan foretages, naar Anlægget er bragt til Udførelse - samt af, at der i Projektet foretages følgende Ændringer:

- a) For Lavbanen er der regnet med en betydelig større Bredde mellem Højbanens Piller end det lovhjemlede frie Profils Breddemaal; man maa derfor af Hensyn til den i Forvejen indskrænkede Plads ved Dampskibsbroen og i Havnegade ønske, at Afstanden mellem Pillerne paa denne Strækning indskrænkes mest muligt.
- b) Sydvest for Grønlandsgade er Linien tænkt ført over Kommunens Stenopladsplads paa en Dæmning. Af Hensyn til Pladsens fremtidige Benyttelse ønskes dette ændret, saa at den ogsaa der føres paa Piller.
- c) For ikke yderligere at vanskeliggøre Sejladsen i Aaløbet ønskes den i Midten af dette tænkte Understøtning, der forøvrigt heller ikke er vist paa Længdeprofilet, undgaaet Landpillerne paa begge Sider af Aaen ønskes anbragte i Bolværkets Plan og ikke massive over Bolværkshøjde.
- d) Iøvrigt ønskes der ved forskellige andre Pillers og Aags Anbringelse foretaget de paa vedlagte Plan viste Ændringer, ligesom Pillen udfor Dynkarkbroen, der efter Statsbanernes Projekt er tænkt massiv, ønskes aaben.
- e) De ud for Dynkarkbroen viste Sporskifter ønskes flyttet noget nordefter af Hensyn til Sporforbindelsen til den ved den paabegyndte Landvinding udvidede Havneplads udfor Toldkammeret.
- f) Linieføringen udfor Skolebakken omtrent ved Sct. Olufsgade og nordefter ønskes ændret saaledes, at en fri Kørebane i 12,5 Meters Bredde kan gennemføres paa hele Strækningen.
- g) I det man forudsætter, at der ved Overførelsen over Aaen bliver en Højde af 6,8 Meter over dgl. Vande, og at der ved samtlige Skæringer af Pladser og Veje med Undtagelse af den nordligste kan tilvejebringes en fri Højde af 4,6 Meter, ønsker man Højden ved den nordligste Vejunderføring til Havnen, der efter Planen kun er 3,15 Meter, forøget saa meget som muligt, mindst til 4 Meter.

Det forudsættes, at Rummet mellem Højbanens Piller er til fri Raadighed for Byen og Havnen i det Omfang, som Tilstedeværelsen af Spor for Lavbanen tillader, og at Rummet



mellem Aagene ikke spærres af Tværforbindelser.

Medens Fastsættelsen af de øvrige Erstatninger i Anledning af Baneanlægget som anført bør udsættes, til dette er udført, henstiller Byraadet, at Erstatningen for Børsbygningen, der efter Projektet skal nedbrydes, samt for Afskæring af et Hjørne af Administrationsbygningen, fastsættes samtidig med de øvrige Ekspropriationserstatninger" .

Formanden henviste til de tidligere Forhandlinger og gennemgik den foreliggende Indstilling. Paa Grund af de store Ugifter, som var forbundne med Gennemførelsen af Linie 4 igennem Dynkarken. var Havneudvalget gaaet med til at anbefale Linie 1, men ønskede dog forskellige Ændringer foretaget ved Forslaget, hvilket der nu skulde forhandles med Statsbanerne om.

Bech vilde, da Formanden for Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse ikke var til Stede, paa dette Udvalgs Vegne give Forslaget sin Tilslutning og anbefale Byraadet at stemme derfor.

Mikael Johansen anbefalede at følge Udvalgenes Indstilling.

Indstillingen vedtoges.