

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 266-1929)

Originalt emne

Gader

*Gader/Brolægning, Asfaltering og Istandsættelse af Gader og Veje,
Brolægningsbidrag*

Kørsel

Kørsel/Aarhus Sporveje

Indholdsfortegnelse

- 1) [Byrådsmødet den 15. juni 1929](#)
- 2) [Byrådsmødet den 11. august 1929](#)
- 3) [Byrådsmødet den 19. september 1929](#)

Uddrag fra byrådsmødet den 15. juni 1929 - side 4

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 266-1929)

Indstilling fra Sporvejsudvalget angaaende en Udvidelse af Aarhus Sporveje.

Følgende Indstilling forelaa:

"Udvalget for Sporvejene tillader sig hermed at fremsende til Byraadet Tegning og Plan over, hvorledes man har tænkt sig Spørgsmaalet om Nærtrafikken i Aarhus løst.

Den nuværende Sporvejslinie, der ikke er ændret i de mange Aar, Aktieselskabet havde Eneret paa Sporvejskørsel i Aarhus, har vist sig at være ufuldstændig med den Udvikling, Byen er gennemgaaet i de senere Aar. Udvalget har derfor drøftet hele Trafikspørgsmaalet



og er enig om at foreslaa Byraadet, at den nuværende Sporvejslinie forlænges mod Nord gennem Tordenskjoldsgade-Marienlundsallé til Skovfaldet. Denne Forlængelse er ca. 880 m løbende Sporvej, hvoraf 300 m er Dobbeltspor. Udgiften hertil vil blive ca. Kr. 80000,00, Bilag Nr. 1., og fra Banegaardspladsen gennem Banegaardsgade -

Frederiksallé - de Mezasvej til Harald Jensens Plads. Denne Forlængelse er ca. 1100 m med 2110 m nedlagt Spor, hvorfra skal trækkes 200 m, der allerede er nedlagt i Broen i Frederiksallé. Udgiften vil blive ca. Kr.

130000,00 Kr. Bilag Nr. 2.

For Tiden ejer Sporvejene 18 Motorvogne, hvoraf 10 anvendes i den daglige Drift, medens de 8 staar i Remisen - et meget uøkonomisk Forhold. Ved den her foreslaaede Udvidelse sættes der yderligere 5 Motorvogne ind i den daglige Drift, medens de resterende 3 vil være nødvendige til Reparation og Reserve.

Da det nødvendige Vognmateriale er til Stede, vil de her foreslaaede Udvidelser beløbe sig til ca. Kr. 210000,00, som Udvalget foreslaar at afholde af Sporvejenes Driftskapital.

Endvidere er Udvalget enedes om, at Kommunen bør anlægge følgende Automobilruter. En Linie: Palludan Miillersvej til Hasle. Bilag Nr. 3. En Linie: Højvang til Aabyhøj. Bilag Nr. 4, og en Linie, der kun anvendes om Sommeren fra Remisen til Varna, men indtil Ringgadens Gennemførelse fra Harald Jensens Plads til Varna. Bilag Nr. 5. Naar Ringgaden er gennemført etableres fast Rute fra Harald Jensens Plads til Dalgas Avenue.

Ved samtlige Bilag er anført den anslaaede Driftsudgift og Driftsindtægt.

Til Anskaffelse af de foreslaaede Automobilruter skal anvendes:

19 Vogne å ca. Kr. 20000,00 . . . 380000,00 Garage med Varmer og Lysinstallation
..... 60000,00

Værktøj o. 1..... 10000,00

At overføre. , . 450000,00 Overført.. . 450000,00

Uniformer til Chaufførerne..... 15000,00

Vekseltasker og Kasser..... 5000,00

470000,00

Uforudsete Udgifter..... 30000,00

Kr. 500000,00

Ved den forøgede Trafik vil det sikkert vise sig nødvendigt at faa gennemført Dobbeltspor - anlæget paa Søndergade fra Nr.

51 til St. Torv (Bilag 6) 39000,00

Kr. 539000,00

Hertil Sporvejsnettets Udvidelse

paa Trøjborg og Frederiksbjerg 210000,00

Kr. 749000,00

Som ovenfor anført foreslaar Udvalget at tage de ca. Kr. 210000,00 af Sporvejenes Kassebeholdning, og at det resterende Beløb optages ved det paatænkte Kommunelaan.

Efter de paa Bilagene foretagne Beregninger vil de foreslaaede Udvidelser give et Overskud paa ca. Kr. 79000,00.

D'Herr Konsul Petersen og Ingeniør Fanger tager Forbehold vedrørende Tempoet, hvori Udvidelsen skal foregaa.

Bilag 1.

Oversigt over Indtægt og Udgift ved Driften af Sporvejsnettets Forlængelse fra Trøjborgvej til Skovfaldet.

Udvidelsen betyder, at der køres 67450 km mere aarlig, eller 185 km pr. Dag.

Indtægt.

Indtægten pr. Dag kan sikkert anslaaes til: 185 km à 70 Øre pr. km. - Kr. 129,50 pr. Dag, aarlig Kr. 47268,50.

Udgift.

Ved Beregning af Udgiften tages i Betragtning, at en Del Udgifts Konti ikke væsentlig forøges ved denne Udvidelse, f. Eks. Administration og Ejendomsudgifter.

Strømforbrug

185 km à 9,88 Øre pr. km..... 18,28

Trafikpersonale

185 km å 16,20 Øre pr. km..... 29,77

Spor og Ledning

185 km å 400 Øre pr. km..... 7,40

Ren- og Vedligehold.

185 km å 3,50 Øre pr. km..... 6,48

Andel i Administrationen og Ejendomsudgifter a 2,50 Øre pr. km . 4,63

66,56

Hertil lægges Forrentning og Amortisation af Anlægssummen 80000,00

- 5½ % aarlig Rente + 3½ % Amortisation - Kr. 7200. -

pr. Dag 7200 : 365 -= 19,07

Kr. 85,63

pr. km 85,63 : 185 = 467a Øre.

Daglig Indtægt..... Kr. 129,50

" Udgift....."85,63

Overskud..... Kr. 43,87

pr. Aar. 365 X 43,87 = Kr. 16012,55.

Bilag 2.

Overslag over Indtægt og Udgift ved Driften af en Sporvejslinie Harald Jensens Plads- de Mezasvej - Frederikshallé - Banegaardsgade med Tilslutning paa Banegaardspladsen til den nuværende Linie.

Strækningen befares af 3 Motorvogne, der gennemgaaende hver kører 18 Timer daglig (fra 6 Morgen til 12 Aften).

En Motorvogn kører gennemsnitlig 8 km pr. Time.

For hver Vogn bliver dette altsaa daglig 18 Timer X 8 km = 144 km.

3 Vogne å 144 km pr. Dag = 432 km daglig Kørsel.

432 km =



195 hele Ture (H. J. P1. -B. -H. J. P1.) daglig 65""""pr. Vogn.

Indtægt.

Indtægten pr. Dag kan sikkert lavt regnet anslaa til: 432 km å 70 Øre pr. km Kr. 302,40 for 195 hele Ture bliver dette kun

Kr. 302,40 : 195 = Kr. 1,55 pr. Tur dette giver for hver Hel-Tur 10,33 Passagerer og pr. Enkelt-Tur 5,16 Passagerer.

Udgift.

Ved Beregning af Udgiften tages her i Betragtning, at en hel Del Udgifts-Konti ikke væsentlig forøges ved den tænkte Udvidelse,

f. Eks. Administration, Ejendomsudgifter, en Del af Folkeholdet f. Eks. Nattevagter, Sporformand etc.

Strømforbrug 432 km med Forbrug 388 kwt. å 11 Øre pr. kwt.

432 kmå 9,88 Ørepr. km..... 42,68

Trafikpersonale 432 kmå 16,20 Øre pr. km..... 69,98

Spor og Ledning

432 kmå 4,00 Ørepr. km..... . 17,28

Atoverføre... 129,94 Overført... 129,94

Ren- og Vedligehold

432 km å 3,50 Øre pr. km..... 15,12

Andel i Administration og Ejendomsudgifter 432 km å 2,50 Øre pr. km..... 10,80

Kr. 155,86

Hertil lægges Forrentning og Amortisation af Anlægssummen 129150.

-5½ % aarlig Rente + 3½ %o Amortisation - Kr. 11623,50

pr. Dag 11623,50 : 365 = 31,84

Kr. 187,70

pr. km 187,70 : 432 = 43,45 Øre

Daglig Indtægt..... Kr. 302,40

" Udgift....."187,70

Overskud..... Kr. 114,70

pr. Aar 365 X 114,70 = Kr. 41865,50.

Bilag 3.

B l a a. Linie 3.

Paludan Møllersvej - Hasle.

Paludan Møllersvej - P. M. Møllersvej - Kaserneboulevard - Munkegade - Samsøgade - Sjællandsgade-Sølystgade-Høeg Guldbergsgade Omstigning til Linie 1 og 4 ved Vennelyst. Nørregade-Nørreallé--Vesterbros Torv.

Omstigning til Linie 4 paa Vesterbros Torv.. Vesterbrogade-Viborg Landevej til Hasle.

Længde 4,7 km. 10 Min. Drift. 4 Vogne. Antal km daglig 1015,2 ""aarlig 370548.

pr. km:

5 Stk. Vogne a Kr. 18000 . . . 90000,00

12 Chauffører å Kr. 3600.... 11,7043200,00

Andel i Garage Afskrivn. i 25 Aar 0,371353,85

Andel i Rengøring.....0,401500,00

Benzin 250 gr pr. km..... 9.0433497,54

Olie og Fedt..... 1,304817,12

Assurance 500,00 pr. Vogn... 0,672500,00

Skat 1000,00 pr. Vogn..... 1,355000,00

Gummi..... 4,0014821,92

Reparation..... 4,0014821,92

10 Stk. Uniformer a 300,00 . .0. 80. 3000,00

Forrentning og Afskrivning . . 7,0025938,36

Administration 1,505558,22



42,13 156008,93

Kørselsindtægten ansl. lavt til 45,00 166746,60 Anslaaet Overskud. . . 10737,67.

Garage sat til Kr. 60000,00 forrentes og afskrives i 25 Aar.

Bilag 4.

Rød og gul. Sammmenlægning af Linie 4 og 5.

Saaledes at hver anden Vogn gennemkører Vennelyst-Højvang-Niels Ebbesensvej-Nørrebrogade.

Omstigning til Linie 1 og 3 ved Vennelyst. Tværgade- Kystvejen - Skolebakken - Havnegade - Rullebroen-Dynkarken-Diagonalgaden -Banegaardsgade-Banegaardspladsen.

Omstigning til Linie 1 og 2.

Parkallé - Sønderallé - Vesterallé - Vesterbros Torv.

Omstigning til Linie 3.

Vesterbrogade-Silkeborg Landevej til Tousvej i Aabyhøj.

Længde 8,4 km. 7½ Min. Drift. 9 Vogne. Antal km daglig 2088 "" aarlig 762120.

pr. km:

11 Stk. Vogne å Kr. 18000 .. 198000,00

25 Stk. Chauffører å 3600... 11,8090000,00

Andel i Garage.....0,392977,47

Rengøring.....0,433300,00

Benzin..... 9,0468795,65

Olie og Fedt..... 1,309907,56

Assurance 500,00 pr. Vogn. .0,725500,00

Skat 1000,00 pr. Vogn..... 1,4411000,00

Gummi..... 4,0030484,80

Reparation..... 4,0030484,80



23 Stk. Uniformer å 300,00 ..0,906900,00

Forrentning og Afskrivning . . 7,0053348,40

Administration..... 1,5011431,80

42,52 324130,48 Kørselsindtægten ansl. lavt til 45,00 342954,00 Anslaaet Overskud. . .
18823,52.

Bilag 5.

Sommerrute Harald Jensens Plads- Varna.

Ingerslevs Boulevard - Dalgas Avenue - Strandvejen.

Omstigning til Linie 1 ved Remisen. Længde 1,7 km.

Antal km daglig 370 ""4 Md. 44400

pr. km:

3 Stk. Vogne å Kr. 18000 . . . 54000,00

7 Chauffører a 1200 18,908400,00

At overføre... 18,9062400,00 Overført.. . 18,9062400,00

Andel i Garage..... 1,83812,31

Rengøring..... 1,80800,00

Benzin..... 9,044015,76

Olie og Fedt..... 1,30577,20

Assurance 500,00 pr. Vogn.. 3,381500,00

Skat 1000,00 pr. Vogn..... 6,763000,00

Gummi..... 4,001776,00

Reparation..... 4,001776,00

6 Stk. Uniformer å 300,00 .. . 4,051800,00

Forrentning og Afskrivning . . 7,003108,00

Administration..... 1,50660,00

63,5628223,27



Kørselsindtægten ansl. lavt til 45,0019980,00

Anslaaet Underskud. . . Kr. 8243,27.

Bilag 6.

Udgiften til Anlæg af Dobbeltspor fra Søndergade 27 til St. Torv er kalkuleret til Kr. 39000,00.

H. P. Christensen forelagde Sagen. Siden det ny Udvalg var kommen til, havde man beskæftiget sig med Spørgsmaalet om hele Aarhus Bys Nærtrafik. Det var givet, da Kommunen overtog Sporvejene, at man ikke i Længden kunde byde Byens Borgere den Kørsel, som nu havde været praktiseret i 25 Aar, men at der maatte forskellige Udvidelser til, og her foreslog man nu en Udvidelse mod Nord til Skovfaldet og en ny Linie fra Banegaarden til Harald Jensens Plads. De to Udvidelser hang ret nøje sammen, for naar der skulde udvides mod Nord, maatte man ogsaa have den vestlige Del af Frederiksbjerg med. Fra den vestlige Linie blev der saa Omstigning ved Hovedbanegaarden til Nord og Syd, og denne Forøgelse af Trafikken mente man at kunne tage ved af sætte en Bivogn ind paa Hovedlinien; men skulde Trafikken vestfra blive for stor, var der jo intet i Vejen for, at den samme Vogn kunde fortsætte ned igennem Byen uden Omstigning, idet der nu var Dobbeltspor paa det meste af Linien. Et Mindretal i Udvalget ønskede først at udvide Linien mod Nord og vente med den vestlige Ende til senere; men de to Strækninger hørte naturligt sammen, og skulde der være nogen Mening i Udvidelsen, maatte den nuværende Bilrute nedlægges. Sporvejene ejede 18 Motorvogne, hvoraf de 10 var i Brug, medens

8 var Reserve; af disse var 5 Vogne tilstrækkeligt til Udvidelserne, og der var alligevel 3 til Reserve, saa Udvidelsen kunde gennemføres, uden det var nødvendigt at købe nye Vogne. Udgiften til de to Udvidelser var anslaaet til 210000 Kr. Der var ikke i Aar opført nogen Indtægt af Sporvejene, men med Tiden vilde man naturligvis lade disse Indtægter gaa ind i Kommunens Kassebeholdning, foreløbig stod der ca. 200000 Kr. i Banken som Indtægt, og Udvalget foreslog nu at anvende dette Beløb til Udvidelserne, hvorefter den nærmeste Opgave paa Trafikkens Omraade maatte siges at være løst. Angaaende de skitserede Bilruter kunde man siden tale om, hvorvidt de skulde etableres, eller om man i større Udstrækning skal ind paa Sporvejsdrift, f. Eks. en Linie til Aabyhøj, men det vilde kræve en større Udgift, da der saa maatte anskaffes nye Vogne. Visse Strækninger mod Nord og Vest havde Interesse i at have Ruter, der korresponderede med Sporvejene, og selv om



man foreløbig anvendte Biler her, kunde man eventuelt senere gaa over til Sporvejsdrift, for den var det billigste i det lange Løb. Etableringen af de paatænkte Bilruter krævede en Udgift paa 500000 Kr., og Udvalget havde derfor ment, det var rigtigt, naar Kommunen stod overfor at skulle optage Laan, saa at forhøje dette med 500000 Kr., hvorefter man i en overskuelig Fremtid var i Stand til at etablere disse Ruter. Men her drejede det sig først og fremmest om de to Udvidelser af Sporvejen, og dem ønskede Udvalget meget gerne vedtaget straks, ogsaa fordi den vestlige Linie skulde gaa til Banegaarden, og det var da fornuftigst at lægge Skinnerne paa Banegaardspladsen, inden den blev brolagt. Angaaende Bilruterne vilde Taleren foreslaa, at dette Spørgsmaal henvises til Budgetudvalget, saa det kan drøfte Anskaffelsen af Midlerne dertil, og Sagen kunde da senere komme til Forhandling i Byraadet.

J. Chr. Møller havde tidligere udtalt, at det var ikke nogen god Forretning for Kommunen, da den overtog Sporvejene; Prisen blev sikkert høj, saa der blev en stor Renteudgift, og det var gammelt Materiel, der ret hurtigt vilde opslides, hvorfor der ogsaa maatte en hurtig Amortisation til. Men nu var Overtagelsen jo sket, og det gjaldt da om at faa Sporvejene udnyttet paa bedste Maade. Her maatte tages Hensyn baade til det økonomiske og til Befolkningen. Nu foreslog man, at Udgiften til Udvidelserne skulde tages af det Beløb, som Sporvejene havde haft i Indtægt i det sidste Aar; men det var en noget kraftig Fremgangsmaade, for det var jo ikke et Overskud, idet Kommunen havde betalt alle Udgifter til Driften, og det vilde altsaa sige, at Beløbet skal betales af Skatteyderne. Angaaende de opstillede Beregninger for Driften var det naturligvis vanskeligt at sige noget bestemt herom; det kunde kun være en Skønssag, idet ingen vidste, hvor meget Sporvejene blev benyttet, og Overskudet kunde let blive mindre end beregnet. Udvidelsen mod Nord var mest naturlig, idet det var en Forlængelse af den nuværende Rute, og den havde bedst Udsigt til at kunne betale sig, særlig da man havde et tilstrækkeligt Antal Vogne. Taleren var mere betænkelig ved den vestlige Linie, og en Skiftestation ved Hovedbanegaarden var næppe heldig, da Pladsen blev for lille dertil. Der skulde være Plads til baade Biler og Fodgængere, og der kunde da let ske Ulykker. Selvfølgelig skulde man ikke glemme den vestlige Bydel, men den blev alligevel ikke stillet lige med den øvrige By, idet der skulde betales Omstigningsbillet til Hovedlinien, og her rejste sig det Spørgsmaal, om een Mand paa Sporvognen kunde besørge dette; skulde der være to, vilde det kuldaste alle Beregninger. Taleren kunde stemme for Udvidelsen mod Nord, men vilde foreslaa at vente lidt med den vestlige Linie, til man saa, hvorledes den nordre svarer



Regning, og man kunde derfor godt nu lægge Forbindelsesskinner paa Banegaardspladsen til den vestlige Linie, da den jo sikkert engang vilde komme. Angaaende Bilruterne var det ikke let at dømme over den opstillede Kalkulation, og det havde været rigtigst, at Forslaget i Forvejen var blevet sendt ud til Medlemmerne, saa de havde haft Lejlighed til at se lidt derpaa. Det kunde dog ikke nytte at regne med 5½ % Rente, for til en saadan Rente kunde man ikke laane Penge. I det hele taget var det meget vanskeligt at opstille en Kalkulation m. H. t. Biler, og det var vist meget usikkert, at den her opstillede kunde holde. Men dette Spørgsmaal forelaa jo ikke til Afgørelse i Dag, og det vilde ogsaa være rimeligt at tage et vist Hensyn til de Folk, der ejede de nuværende Bilruter og havde sat Penge deri, saa de ikke blev gjort brødløse med kort Varsel. Taleren vilde altsaa henstille, at man i Dag vedtager den nordlige Udvidelse, og at Resten af Forslaget henvises til Budgetudvalget til Overvejelse, og Udvalget kunde saa nok paaskynde Sagen for den vestlige Linies Vedkommende.

P. Petersen havde i Udvalget taget Forbehold angaaende det Tempo, hvori Sagen skulde udvikles. De fremlagte Planer var naturligvis gode nok, og der kunde ogsaa ske praktiske Ændringer, hvis man fandt det paakrævet; men Taleren var bange for, at de opstillede Kalkulationer ikke kunde holde, og i hvert Fald kunde ingen garantere derfor. Kommunen havde heller ikke mange Penge at rutte med i disse Tider, og naar der blev sagt, at Sporvejenes Indtægter kunde betale Udvidelsen, vidste man jo nok, hvor disse Penge kom fra. Taleren var ogsaa mest stemt for, at man foreløbig anlægger den nordlige Linie og venter med den vestlige, til man ser, hvorledes den nordlige kan svare sig. Det vestlige Frederiksbjerg havde allerede nu en Bilrute, som der vist var almindelig Tilfredshed med, og den kunde nok gøre Fyldest foreløbig. Angaaende Banegaardspladsen kunde man nok lægge den Smule Skinner i Forventning om, at Linien engang vilde komme, men ellers burde Udvidelserne tages stykkevis.

Rasmus Rasmussen takkede, fordi Udvalget havde tænkt paa den vestlige Bydel; men det var egentlig ikke nødvendigt, for man havde i Forvejen en udmærket Forbindelse ind til Byen, langt mere paakrævet end en Forbindelse til Banegaarden. Den nuværende Bilrute gik til Torvene, Østbanegaarden, Sygehusene og De gamles Hjem; denne Rute var af stor Betydning ikke mindst for mange gamle Mennesker, og den skulde nødig nedlægges. En Sporvej med Omstigning ved Banegaarden var upraktisk; der vilde blive for langt at gaa til Hospitalet og De gamles Hjem. Taleren troede ikke, at den vestlige Bydel vilde blive glad for en Linie til Banegaarden, og vilde anbefale, at dette Spørgsmaal overgaar til



Budgetudvalget til nærmere Overvejelse.

J. R. Fanger havde, da Udvalget fik forelagt de to Udvidelser til Skovfaldet og Harald Jensens Plads, forlangt en samlet Plan over, hvorledes hele Byens Nærtrafik tænktes ordnet. I det store og hele vilde de foreslaaede Linier løse Spørgsmaalet om Trafikken i Syd-Nord, og der var ogsaa i Udvalget for saa vidt Enighed om dem. Kommunens Overtagelse af Sporvejene var efter Talerens Mening en Dumhed, men nu var det sket, og saa maatte man tage Konsekvenserne deraf og søge at faa det bedst mulige ud af dem. Der var ikke før sket nogen Udvidelse af Sporvejsruten, og efterhaanden var der kommen en Række konkurrerende Bilruter; derfor fandt Udvalget det naturligt at forlænge Linien mod Nord, og paa den Strækning maatte jo saa Bilruten nedlægges. Men saa meldte sig Spørgsmaalet om det vestlige Frederiksbjerg, hvor der for Tiden var et stort Byggeri, og der blev da Spørgsmaal om Sporvogne eller Rutebiler. Den første Betingelse for Sporvejsdrift maatte være, at Gaden var bred nok til Dobbeltspor, og det kunde vel nok siges om Frederiksallé. Dernæst var der den økonomiske Side. Efter de opstillede Kalkulationer var Biler lidt billigere i Driften, men Taleren tvivlede om, at det holdt Stik, naar man regnede tilstrækkeligt til Slid og Reparationer; saa vilde vist Sporvejsdrift blive den billigste. En Rentabilitetsberegning kunde kun være Gætteværk. Udgiften til Anlægget af de to Linier vilde vel nogenlunde holde Stik, dog blev der lidt ekstra Udgift til teknisk Assistance, og muligvis vilde det blive nødvendigt at have et Fødekabel ved Banegaardspladsen, og Udgiften hertil blev vel 10-20000 Kr. Men angaaende Kalkulationen over Bilruterne vilde Taleren tage alt muligt Forbehold; dette Spørgsmaal burde henvises lil Budgetudvalget til nærmere Undersøgelse og Beregning, hvorimod man nok nu kunde vedtage de to foreslaaede Sporvejsudvidelser.

Leonhard Hansen var forbavset over, at der blev rejst Kritik over Forslaget til Sporvejsudvidelsen. Det var dog lige til, at hvis man udvider mod Nord, maatte man ogsaa udvide mod Vest, og hver Dag, man ventede dermed, betød en Nedgang for Sporvejene og en Indtægtsstigning for den private Bilrute. Hvis man skulde nøjes med den nordlige Udvidelse, kunde man lige saa godt have vedtaget den i Fjor; i saa Fald maatte der bibeholdes en Bilrute til det vestlige Frederiksbjerg, som Murermester Rasmussen var saa godt tilfreds med, men det var jo ikke givet, at et Bilselskab vilde køre paa Frederiksbjerg alene, og saa blev Tilfredsheden paa det vestlige Frederiksbjerg næppe saa stor. Kommunen kunde ikke være tjent med, at Sporvejenes Indtægt stadig gaar ned, fordi de



private Biler tager Indtægten. Taleren havde hidtil haft den Opfattelse, at Automobilkørsel var det bedste i en By som Aarhus, fordi Gaderne ikke alle Steder var brede nok til Dobbeltspor, og kunde man ikke faa det, betød Sporvognskørselen intet. Taleren havde imidlertid faaet en noget anden Opfattelse m. H. t. det foreliggende Forslag. Som H. P. Christensen nævnte, havde man 8 Vogne i Reserve, deraf kunde de 5 sættes ind i Driften, og de 3 staa som Reserve; Kommunen havde Forrentning og Amortisation af Vognene alligevel, selv om de ikke bruges; det kunde derfor betale sig at tage dem i Brug paa de to nye Linier. Maaske kunde man senere fortsætte med Skinnevej baade til Kongsvang og Viby; det skulde nok komme til at forrente sig. Foruden disse Forslag havde Udvalget taget hele det trafikale Spørgsmaal op til Overvejelse og søgt at vise, hvorledes Kommunen kunde overtage hele Trafikken i Byen, og Taleren havde den Opfattelse, at man burde løse hele Spørgsmaalet straks; de projekterede Ruter berørte næsten alt, hvad der var nødvendigt, og der var heller ikke langt fra Stoppestederne til Sygehusene og de gamles Hjem. Den paatænkte Bilrute fra Højbjerg passerede ogsaa Sygehuset, og Udvalget kunde jo lave en Indgang til dette fra Niels Ebbesensvej. Banegaardspladsen var sikkert stor nok til Omstigningsstation; den egentlige Vanskelighed laa i, om een Mand paa Sporvognen kunde klare det, for 2-Mands Betjening vilde helt forrykke Beregningerne og gøre det hele altfor dyrt. Udvalget var af den Formening, at een Mand kunde betjene det, naar der indrettes Biletautomater o. l. De opstillede Rentabilitetsberegninger kunde sikkert holde, saa der blev et Overskud, derfor burde man gennemføre hele Forslaget paa een Gang; Kommunen skulde jo optage Laan, og ½ Mill. Kr. mere betød . ikke saa meget. Det var uforstaaeligt, at man allerede nu søgte at faa den vestlige Linie udsat. Denne Sag var ikke noget politisk Spørgsmaal, og den burde kunne løses i Enighed. Taleren kunde derfor i dette Tilfælde tænke sig, at man vedtager den nordre Linie samt lægger Skinner paa Banegaardspladsen, og at den vestlige Linie sammen med Bilruterne henvises til Budgetudvalget, for saa vidt der ad den Vej kan opnaas Enighed om Planerne.

Rasmus Rasmussen tvivlede om, at den samme Trafik, der nu gaar med Rutebilen, vil gaa med Sporvognen, naar Beboerne fra det vestlige Frederiksbjerg skal tvinges til at køre til Banegaarden; det var kun den halve Vej til Byens Centrum, og det laa meget nær at tænke, at der saa kun blev den halve Trafik. Taleren vilde takke Leonhard Hansen, fordi han vilde gaa med til at udsætte denne Linie til nærmere Drøftelse, det var sikkert det rigtige.

J. Perregaard var enig med Fabrikant Møller i, at det vilde blive vanskeligt for den nuværende Sporvej at forrente sig, og Taleren var derfor i Fjor Tilhænger af, at man straks

skulde udvide mod Nord for at faa en større Indtægt; det havde betalt sig bedre end at udvide inde i Byen. Langs den nuværende Sporvejslinie var der nu i mange Aar ikke bygget et eneste Hus, og Folketallet var der nærmest faldende, hvorimod der var et meget stort Byggeri ved begge Ender af Bilruten gennem Byen, saa den tog hele Tilgangen. Derfor maatte den nødvendigvis nedlægges, naar Sporvejsudvidelsen kom; det var et ganske meningsløst Forhold, og saa længe den Rute gik gennem Byen, kom Sporvejene ikke til at bære sig. For Kommunen vilde det være bedst at faa hele Forholdet ordnet paa een Gang, men man maatte ogsaa tage Arbejdsforholdene i Betragtning; for Øjeblikket var næsten hele Byens Arbejdskraft fuldt optaget, og man skulde nødig sætte saa meget Arbejde i Gang, at det vilde trække Folk til fra andre Kommuner.

Holger Eriksen vilde understrege, at de to Udvidelser mod Nord og Vest hørte meget nøje sammen; man kunde ikke tage Udvidelsen mod Nord og saa vente med den vestlige, da man i saa Fald stadig havde en konkurrerende Bilrute. Taleren syntes derfor, at Leonhard Hansen skulde tage sit Forslag eller Henstilling tilbage om foreløbig at vedtage den nordre Linie og henvise den vestlige til Budgetudvalget. Man burde i Dag vedtage Udvalgets Forslag om begge Linier uden Hensyn til, om der var Enighed derom eller ikke. Det kunde jo være ret ligegyldigt, om nogle Konservative vilde prostituere sig ved at stemme derimod.

A. E. Baastrup skulde ikke komme særlig ind paa Sagen, men vilde blot slaa fast, at en Plan med Omstigning paa Hovedbanegaarden holdt ikke ret længe; den store Trafik paa Pladsen vilde hurtig forbyde Omstigning her, saa vilde hele Færdselen bryde sammen. Taleren troede heller ikke, at man paa det vestlige Frederiksbjerg var glad for en Linie til Banegaarden i Stedet for til Byens Centrum.

H. P. Christensen indrømmede, at det næppe blev nogen lukrativ Forretning at overtage Sporvejene, saafremt man ikke gjorde noget for at faa Udvidelser, der gav mere Indtægt. At Overtagelsen blev for dyr, skyldtes Fortidens Synder; det var jo i Henhold til en 25 Aar gammel Overenskomst, at Overtagelsen fandt Sted. Det var naturligvis en Ulempe med Omstigning ved Banegaarden, men det var dog ikke særlig besværligt at skifte Vogn, og naar Trafikken engang blev tilstrækkelig stor, kunde Vognene jo fortsætte paa Hovedlinien uden Omstigning. Taleren havde den Opfattelse, at hvis Sporvejene skal forrente sig bedre, var den norlige Udvidelse ikke tilstrækkelig, saa maatte man have den vestlige med, da Bilruten nødvendigvis skulde ophæves. Taleren vilde derfor meget henstille til Fabrikant Møller at tage sit Forslag tilbage om, at dette Forslag henvises til Budgetudvalget.



Angaaende Forholdet mellem Sporvogne og Rutebiler var der næppe Tvivl om, at Sporvogne var det fordelagtigste, naar man tog i Betragtning, hvor længe Vognene kunde holde. Man maatte ogsaa regne med det Forhold, at Sporvejene forsynedes med Strøm fra Aarhus Elektricitetsværk, og deri laa ogsaa en Indtægt for Kommunen, medens Rutebilerne skulde drives med Benzin fra Udlandet. Naar man saa paa de Priser, der i den sidste Tid var betalt for Bilruter, var det Bevis nok paa, at det var en god Forretning; det samme vilde være Tilfældet, hvis Kommunen overtog hele Trafikken i Byen, og det blev ordnet paa en fornuftig Maade.

J. Chr. Møller var enig med Leonhard Hansen i, at et saa stort Spørgsmaal burde ordnes i Enighed og uden at blande Politik deri, men Talerens Forslag behøvede jo ikke at sinke Udførelsen. Der var selvfølgelig noget Grundlag for den Anskuelse, at de to Udvidelser hørte sammen, og dertil kom ogsaa Spørgsmaalet om Bilruten, naar den ikke kunde køre helt igennem. Men man burde heller ikke kaste for meget Arbejde ud i Øjeblikket, da saa godt som alle Arbejdere i Byen var optaget; derfor hastede Sagen ikke stærkere, end at Budgetudvalget kunde faa Tid til at se derpaa, og man kunde jo henstille til Udvalget snarest at behandle Spørgsmaalet om den vestlige Linie. Man vilde vel nok i Budgetudvalget naa til Enighed om Linien, og i saa Fald kunde den anlægges, saa snart den nordre Del var færdig.

J. Perregaard syntes ikke, der var nogen Forskel paa de to Standpunkter, for Tiden vilde alligevel gaa, før man fik Skinnerne hjem.

Borgmesteren fandt det naturligt, at der ved en saa stor Sag kom forskellige Synspunkter frem. Angaaende Sygehuset kunde Taleren ikke indse, at der var langt dertil, hverken fra Østbanetorvet eller Niels Ebbesensvej, saa af den Grund behøvede Sygehusudvalget næppe at lave en ny Indgang. D'Hr. Møller og Fanger var inde paa, at det ikke var nogen god Forretning for Kommunen at overtage Sporvejene, og Hr. Fanger havde endog kaldt det en Dumhed. Taleren vilde erindre om, at da denne Overenskomst med Sporvejsselskabet blev lavet i Byraadet, var der kun 4 socialdemokratiske Medlemmer, men de paaviste klart, hvor daarlig Kontrakten var for Kommunen, og hvor snedigt den var lavet fra Kapitalismens Side; det fremgik tilstrækkeligt af Byraadsreferaterne fra den Tid. Det var stillet saaledes op, at det næsten blev umuligt for Kommunen at overtage Sporvejene; der skulde i hvert Fald et rask Snit til; det udførte Aarhus Byraad i Fjor, og det blev gjort paa det rette Tidspunkt. Men selvfølgelig vilde det kapitalistiske Selskab helst



have beholdt dem og stadig hævet sine 8 % i Udbytte foruden et voksende Reservefond. Det var Højres og Venstres Byraadsmedlemmer med Direktøren for Aarhus Privatbank i Spidsen, der havde Ansvaret for Kontrakten. Nu var dette overstaaet, Kommunen havde overtaget Sporvejene, og det gjaldt nu om at arbejde videre paa at faa dem til at forrente sig. Skulde man fortsætte uden Udvidelser, kunde Hr. Fanger godt faa Ret i sin Udtalelse om, at det var en Dumhed; naar man saa lod alle de private Biler køre rundt og tage Passagererne fra Sporvejene, vilde det give et smukt Resultat. Men det havde Byraadets Flertal næppe Lyst til, og forhaabentlig kunde Mindretallet ogsaa se fornuftigt derpaa. Saa var Spørgsmaalet, om man skulde tage Pengene af Sporvejenes Kassebeholdning, hvilket vilde sige det samme som at tage dem af Kommunens Kassebeholdning, idet Sporvejenes Indtægter selvfølgelig maatte indgaa i denne. Taleren vilde anbefale at gøre dette, og samtidig skulde der sendes Andragende til Ministeriet om Koncession paa de nye Linier. Taleren vilde derfor foreslaa at tage Sagen saaledes, at Byraadet enes om et udvide Sporvejene mod Nord og Vest og søger Ministeriet om Koncession paa Udvidelserne, hvorefter Sagen atter kommer til Byraadet, der saa kan afgøre, om manskalgaa i Gang med begge Linier straks

ellertageden ene først, og Taleren varmest

stemt for, at man først gør den ene Afdeling færdig.

J. Chr. Møller gjorde opmærksom paa,

at ingen i det nuværende Byraad var med til at lave Overenskomsten med Sporvejsselskabet og kunde altsaa ikke have noget Ansvar for den. Byraadet kunde godt have overtaget Sporvejene 3-4 Aartidligere, men det vilde man ikke;

det havde dog været klogest at vente, til de kunde faas helt gratis. Man kunde godt tidligere have faaet en Udvidelse af Linien, men Selskabet kunde jo ikke godt begynde derpaa, naar de ikke vidste, hvornaar Kommunen tog Sporvejene. Det var rigtigt, at Selskabet gav i Almindelighed 8 %o, undertiden dog 4 eller 6 %; men Kommunen fik samtidig 2 %o af Overskudet, hvorimod man nu i det sidste Aar havde sat 110000 Kr. til derpaa.

Borgmesterens Forslag kunde være meget godt; men hvis Byraadet enedes om Talerens Henstilling, kunde man maaske i Budgetudvalget enes om foreslaa at søge Koncession paa begge Linier; derfor behøvede man ikke at anlægge dem begge indenfor en bestemt Tid.

H. P. Christensen var klar over, at en Koncession var nødvendig, men det var vel nærmest en Formsag, da den vilde blive meddelt med det samme. Men der var et andet Spørgsmaal, der havde Interesse, nemlig Bestillingen af Skinner, og det var mere fordelagtigt at købe dem paa een Gang end paa 2 Gange. Naar Fabrikant Møller ønskede den vestlige Linie udsat, syntes det ikke at være af Uvillie mod den, men nærmest et Ønske om først at sætte sig noget ind i den økonomiske Side af Sagen, og af Hensyn til Arbejdsforholdene var det maaske ikke praktisk at sætte begge Arbejder i Gang samtidig. Taleren kunde under disse Omstændigheder følge Fabrikant Møllers Henstilling om at overveje Spørgsmaalet i Budgetudvalget, forudsat at Udvalget straks faar Bemyndigelse til at bestille Skinnerne til begge Linier.

Leonhard Hansen havde ikke, som Hr. Eriksen nævnte, stillet noget Forslag, heller ikke rettet nogen Henstilling, men kun fremsat den Betragtning, at det var bedst at gennemføre delte Spørgsmaal i Enighed, og Bemærkningen blev fremsat af taktiske Grunde. Det var vist en gammel Fordom i Byraadet, at Budgetudvalget var et Slags Sylteudvalg, hvor Sagerne skulde skrinlægges; nu var der imidlertid kommet nyt Blod i Udvalget, og det var som Regel klogt. Taleren troede, at det ved Forhandling i Udvalget skulde lykkes de socialdemokratiske Medlemmer at overbevise de andre om, at Forslaget var det rigtige, og i saa Fald kunde det vedtages, før man fik begyndt paa den nordre Udvidelse. Taleren ønskede hele Kørselsspørgsmaalet gennemført paa een Gang, ikke Sporvejslinierne alene, og maaske kunde man ved Forhandling i Bududvalget ogsaa faa d'Hrr. til at forstaa, at det var det klogeste. Der skete altsaa ikke noget ved at lade Budgetudvalget behandle den økonomiske Side af Sagen; men skulde der stemmes derom, vilde Taleren selvfølgelig stemme for begge Linier.

Borgmesteren bemærkede, at det aldrig havde været saa vanskeligt at faa sammenkaldt Budgetudvalget, som efter at Leonhard Hansen var blevet Medlem deraf.

Leonhard Hansen havde deltaget i samtlige Møder i Udvalget siden 1. April, men var forhindret i at komme til Møde næste Mandag paa Grund af Bortrejse, og det var meddelt til Kontoret i Forvejen.

Borgmesteren: Vi kender alle Leonhard Hansens Stilling overfor mig.

J. Chr. Møller antog ligesom Leonhard Hansen, at der nok i Budgetudvalget blev Enighed om den vestlige Linie, men angaaende Rutebilerne hørte vist Enigheden op. Taleren vilde saa gaa med til H. P. Christensens Forslagom,



at Udvalget bemyndiges til at bestille de nødvendige Skinner til begge Udvidelser, forder vilde altid blive Brug for disse, selvom den vestlige Linie ikke blev vedtaget.

H. P. Christensen gik saa ud fra, at der var Enighed om at vedtage den nordre Linie og lægge Skinner paa Banegaardspladsen, samt at Udvalget faar Lov til at bestille Skinner til begge Udvidelser. Den vestlige Linie samt Spørgsmaalet om Rutebilerne henvises saa til Budgetudvalget.

H. P. Christensens Forslag vedtoges enstemmigt, hvorefter Borgmesteren lod tilføre Protokollen følgende:

"Det vedtoges at udvide Sporvejen mod Nord fra Trøjborgvej til Skovfaldet samt at nedlægge Sporene paa Banegaardspladsen til en eventuel Udvidelse mod Vest, medens Spørgsmaalet om Udvidelsen fra Banegaardspladsen til Harald Jensens Plads gaar til Budgetudvalget til Erklæring, ligesom den øvrige Del af Sagen overgaar til Budgetudvalget.

Sporvejsudvalget bemyndiges til at anskaffe Skinner saavel til den vestlige, som til den nordlige Del af Udvidelsen. Udgiften til Anlægget afholdes af Kassebeholdningen.

Det vedtoges ligeledes at indgaa til Ministeriet med Anmodning om, at Koncessionen for Sporvejsdrift i Aarhus kommer til at omfatte de to nye Anlæg."

Uddrag fra byrådsmødet den 11. august 1929 - side 1

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 266-1929)

Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Udvidelse af Eneretsbevillingen paa Sporvejsdrift.

Toges til Efterretning, Indstilling fra Brolægningsudvalget angaaende Udgifterne ved Brolægning af Tordenskjoldsgade.

Følgende Indstilling forelaa:

"I Anledning af Byraadets Skrivelse af 16. f. M., i hvilken meddeles, at Byraadet har vedtaget, at Tordenskjoldsgade skal overtages som offentlig og brolægges, meddeles, at



Udgiften herved vil andrage:

1) Fra Hus Nr. 24-26 til Skovtoften:

Kørebane..... ca. 20700 Kr.

Fortovene anlægges først efterhaanden som Bebyggelse finder Sted og betales da af de tilstødende Grundejere.

2) Fra Skovtoften til Skovvangstøften :Kørebane..... ca. 50100 Kr.

Delvis Oml. af Fortov..... ca. 14000 Kr.

Ialt ca. 84800 Kr.

Denne Udgift skal udredes af de tilstødende Grundejere og efter de almindelige Regler afdrages i 10 halvaarlige Terminer med 6 % Rente.

Kommunen vil komme til at staa i Forskud med det nævnte Beløb.

Man anmoder derfor om, at der aabnes en Konto til foreløbig Afholdelse af nævnte Udgift".

Indstillingen vedtoges, saaledes at der oprettes en Konto for Arbejdet.

Uddrag fra byrådsmødet den 19. september 1929 - side 10

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 266-1929)

Indstilling fra Brolægningsudvalget vedrørende Brolægningen af Tordenskjoldsgade.

Andr. Bitsch forelagde Sagen. Ude ved Marienlunds Allé syntes der ikke at være nogen Vanskelighed, men der havde været en Del Forhandlinger med Grundejerne i Tordenskjoldsgade, som fremsatte forskellige Ønsker, nemlig om at faa Cyklesti paa begge Sider af Gaden, at Brolægningsbidraget fordeles over en længere Aarrække, at der ikke betales noget, før Grundene bebygges, at Fortovene anlægges uden Udgift for Grundejerne og ved ubebyggede Grunde først anlægges ved Bebyggelsen, og endelig at Arbejdet udbydes i Licitation. Udvalget foreslog hertil, at der anlægges Cyklestier paa 1,5 m Bredde paa hver Side af Gaden. Angaaende Udgiften til Fortov mente Udvalget, at Tordenskjoldsgade efterhaanden vilde blive en Hovedfærdselsaare, hvorved Grundene steg stærkt i Værdi, og derfor mente man ikke at kunne imødekomme dette Ønske.



Fortovene skulde jo opgraves paa Grund af Anlæget af Cyklestier. Udvalget var enig om at anbefale, at Bidraget erlægges i 20 halvaarlige Terminer, og ligeledes om de øvrige Ønsker med Undtagelee af at lade Arbejdet udføre ved Licitation. Her foreslog Flertallet, at Kommunen selv udfører Arbejdet, medens Mindretallet forbeholdt sig deres Stilling. Man havde Erfaring for, at Dr. Margrethes vej, som blev udført af Kommunen, ikke blev dyrere end Viborgvej, hvor Arbejdet blev udbudt, og saavidt man kunne skønne, var det tillige bedre Arbejde ved Dr. Margrethes vej. Her var Tale om Gader, som Kommunen skulde overtage, og det gjaldt om at faa det lavet saa forsvarligt som muligt. De skyldige Beløb forrentes med 6 %, saa Kommunen fik ikke noget Tab derved. Muligvis vilde der blive nogen Ændring af Længdeprofilen af Hensyn til Sporvejene, men det maatte være Grundejerne uvedkommende.

J. R. Fanger bekræftede, at Udvalget var enig om de forskellige Punkter med Undtagelse af, hvorledes Arbejdet skal udføres, idet Hr. Rasmussen og Taleren mente, at det burde udbydes i Licitation. Naar Grundejerne skulde betale Arbejdet, burde de ogsaa have Ret til al være medbestemmende om, hvorledes det skal udføres, og de havde Krav paa at faa det udført saa billigt som muligt. De havde den Anskuelse, at det blev dyrere, hvis Kommunen udfører det, og det var sikkert rigtigt, naar der betaltes en højere Timeløn og ikke blev arbejdet i Akkord. Taleren kunde ikke erkende, at Kommunen laver bedre Arbejde end private, for naar Konditionerne var skrevet rigtigt, og man havde det nødvendige Tilsyn, kunde man ogsaa faa Arbejdet udført, som man ønsker.

J. Fogh Mogensen bemærkede, at Hr. Fanger fra Udvalgets Forhandlinger godt vidste, hvorfor Flertallet ønskede Arbejdet udført af Kommunen. Naar Kommunen skulde overtage Gaden, burde der være Garanti for, at Arbejdet udføres forsvarligt, og det skete bedst ved at lade Kommunens egne Folk lave det; Konditionerne var ikke altid tilstrækkeligt. Taleren vilde anbefale Flertallets Forslag.

Andr. Bitsch sluttede sig hertil. Der var ogsaa det Moment, at Kommunen samtidig skal nedlægge Sporvejsskiner i Gaden, og saa var det næppe heldigt at have privat Arbejde samtidig.

J. Perregaard kunde i al Almindelighed være enig med d'Hrr. Rasmussen og Fanger i, at hvor private skal betale Arbejdet, bør de ogsaa bestemme, hvem der skal udføre det. Der var fra adskillige paa Trøjborg klaget over Tempoet ved Afgravningen og Reguleringen, men det syntes, som om det nye Sporvejsudvalg havde sat mere Fart i Arbejdet. Men i



dette Tilfælde var det nærmest haabløst at lade det udføre af private, idet der først skulde køres Jord væk, derefter lægges Sporvejsskinner af Kommunen, og hvis der saa kom en privat Entreprenør, blev det hele rodet sammen. Derimod fandt Taleren, at man gjorde en stor Uret mod de Grundejere, der har bekostet Fortov og Fliser, idet man nu brækkede dette op og forlangte, at de skulde betale lige saa meget som de andre, der ikke havde bekostet noget Fortov.

Rasmus Rasmussen troede ikke, at nogen tvivlede om, at private kan klare sig med Kommunen. I mange Tilfælde gik det kommunale Arbejde meget langsomt, og der klagedes stadig over, at det var for dyrt. Taleren maatte derfor holde paa, at Arbejdet skal udbydes. Naar Konditionerne var skrevet rigtigt, kunde Arbejdet ogsaa udføres, som det skulde, ellers var det Tilsynets Skyld, og Kommunen maatte vel kunne gennemtvinge et effektivt Tilsyn.

Andr. Bitsch svarede hertil, at det var ikke noget nyt at beskyldte Kommunens Folk for at drive; det havde man efterhaanden hørt saa ofte, at ingen mere tog højtideligt derpaa. Til Perregaard vilde Taleren sige, at det var Grundejerne selv, der ønskede at faa lagt Cyklestier; men saa var det nødvendigt at grave Fortovene op, og derfor var det ogsaa naturligt, at Grundejerne betalte Udgiften.

J. Chr. Møller antog ikke, der var Grund til at tale meget længe om Sagen, for naar det var vedtaget i den socialdemokratiske Gruppe, at Kommunen skal udføre Arbejdet, skulde det selvfølgelig være saaledes, enten det var retfærdigt eller ikke. Det var rigtigt, at man ofte havde hørt, at Kommunens Folk ikke var særlig ihærdige, men man havde ogsaa tidt set, at Tempoet gik uhyre langsomt. Taleren forstod ikke, at man vilde angive som Grund, at Arbejdet ikke kan udføres lige saa godt ved Licitation; det var jo samme Tilsyn, nemlig Brolægningsvæsenets Ingeniører. Det var meningsløst, naar Grundejerne skulde betale Arbejdet, saa at forbyde dem at bestemme, hvem der skal udføre det, for selvfølgelig kom de til at betale mere for kommunalt Arbejde, og det var uretfærdigt overfor dem. Skulde Kommunen selv betale det, var Forholdet noget anderledes; men her vilde man fordyre et Arbejde, der skal betales af andre, og det var at øve Uret imod dem. Det var vel Meningen, at saa mange af Arbejderne som muligt her skulde gaa og have det lidt godt, men der var for Tiden ikke særlig mange Arbejdsløse i Byen udover de permanente; man burde her imødekomme Grundejerne og lade Arbejdet udføre ved Licitation.

J. Perregaard fastholdt, at der blev begaaet en Uretfærdighed mod de Folk, der havde

lavet Fortov ved deres Ejendom; de havde haft en Udgift af 10 Kr. pr. løb. m, og alligevel skulde de nu betale lige saa meget som de andre; det var et ganske forkasteligt Princip. Taleren troede, at private kunde udføre Arbejdet lige saa godt som Kommunen, men i dette Tilfælde blev det for vanskeligt, hvis privat Arbejde skal sammenblandes med Kommunens Sporvejsarbejde.

J. Fogh Mogensen synter ikke, det lød godt, naar Byraadsmedlemmerne her udtalte, at Kommunens Arbejde duer ikke, og at det er altfor dyrt. Overslagene var jo kontrolleret fra Byraadets Side, og Hr. Rasmussen var tilmed Medlem af det Udvalg, som havde direkte med Sagen at gøre. Taleren vilde bestemt benægte, at Kommunens Folk driver, og det var vist tvivlsomt, om det vilde gaa hurtigere, selv om Muremester Rasmussen havde det i Entreprise. Grundejerne deroppe fik et stort Gode ved Gadens Regulering og Brolægning og ved Sporvejen; det betød en stor Værdistigning for dem, og saa maatte de ogsaa være pligtige til at afgive noget til Kommunen. Arbejdet var tillige ret vanskeligt, da der skulde en betydelig Regulering til i Tordenskjoldsgade, og det burde udføres saaledes, at der ikke kan rettes nogen Bebrejdelse derfor.

J. R. Fanger bemærkede, at Sporvejsskinnerne jo skulde nedlægges, lige meget hvem der udfører Arbejdet. Der var næppe nogen, som vilde paastaa, at Kommunens Arbejdere bestiller mere end private, men de fik en højere Timeløn, og derved maatte Arbejdet nødvendigvis fordyres.

Chr. Christiansen pointerede, at Byraadet har Ret til at træffe Bestemmelse om et saadant Arbejde. Angaaende Fabrikant Møllers Udtalelser om, at man skal tage Hensyn til Grundejerne, saa havde Taleren haft Lejlighed til at tale med flere af disse, og de fandt det rimeligt, at Arbejdet udføres af Kommunen. Det var altsaa ikke noget almindeligt Grundejersynspunkt, at det skal udbydes til Licitation, for alle Grundejerne saa ikke saaledes derpaa. Det var heller ikke rigtigt, at offentligt Arbejde er langsommere og dyrere end privat Arbejde, men det skulde selvfølgelig stadig fremstilles saaledes fra borgerlig Side. Taleren holdt paa, at det offentlige altid bør udføre den Slags Arbejder, og det blev hverken langsommere eller dyrere paa den Maade.

J. Chr. Møller vilde gøre Hr. Christiansen opmærksom paa, at hvis det private Initiativ var lige saa dyrt som offentlig Arbejde, kunde det overhovedet ikke bestaa. Kommunalt Arbejde var langt dyrere end privat, og Statsarbejde det dyreste. Hvis en Privatmand administrerede sine Ting ligesom det offentlige, vilde han hurtigt gaa i Stykker.



H. P. Christensen mente ikke, der blev Enighed om dette Princip. Men Kommunen udførte jo hvert Aar forskellige Brolægningsarbejder, som blev betalt af Grundejerne, saa det var ikke noget nyt, der skete her. Taleren fandt det i høj Grad uheldigt at foretage Licitation ved en Gadestrækning, hvor der er foretaget store Afgravninger og tillige skal anlægges Sporvej af Kommunen; det vilde blive saa kompliceret, at det næsten var umuligt at udføre eller blot udbyde det paa forsvarlig Maade. Hvis der arbejdes ringere ved Kommunen end andre Steder, faldt det tilbage paa Lederne, og saa var der maaske Grund til at se nærmere paa Embedsmændenes Ledelse. Taleren gik ud fra, at Byraadet kunde tiltræde de Bestemmelser, som Udvalget var enigt om, medens der saa maatte stemmes om Licitationsforslaget.

Udvalgets Indstilling vedtoges enstemmig, dog at det med 12 Stemmer mod 7 vedtoges at lade Arbejdet udføre ved Kommunens Foranstaltning.

