

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 743-1932)

Originalt emne

Havnen

Havnen/Havnearbejdet, Havneudvidelse

Indholdsfortegnelse

- 1) [Byrådsmødet den 2. marts 1933](#)
- 2) [Byrådsmødet den 16. marts 1933](#)

Uddrag fra byrådsmødet den 2. marts 1933 - side 2

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 743-1932)

Skrivelse fra Havneudvalget med Projekt til Udvidelse af Havnen.

Fra Havneingeniøren forelægger følgende Forslag:

FORSLAG

til

Ændring af Udvidelsesplanen for

Aarhus Havn.

Byråds Møde den 12. Februar 1920 godkendtes 2 af Havneingeniør Vedel udarbejdede Planer, som skitserede Forslag til Havnens fremtidige Udvidelse. Paa det nævnte Tidspunkt arbejdedes der paa "den direkte Aarhus-Randers-Bane og i Tilslutning dertil paa en Færgehavn ud for Østbanegaarden. Den Bro, som nu er under Opførelse over



Lillebælt, vil imidlertid forandre Forholdene saaledes, at der næppe bliver Brug for en Færgehavn for Kalundborgruten, og "den direkte Aarhus- Randers-Bane" er der vist heller ingen, der tror paa mere. Den i 1920 ved Strandvejen projekterede Havn for Lystbaade, Bygningsmaterialer og Fiskeri er derfor blevet placeret ud for Østbanegaarden, hvor Statsbanerne har projekteret Færgehavnen.

Da man stadig mangler Plads til Petroleum og Benzin, kunde der i og for sig ikke være noget til Hinder for nu at bringe en Del af den i 1920 projekterede Petroleumshavn til Udførelse; men det er min Opfattelse, at dette vil være uheldigt, da den i saa Fald vil komme til at ligge til Hinder for Trafikhavnens fortsatte Udvidelse imod Nord.

Paa de i 1920 vedtagne Skitser er Midtermolen tænkt udvidet imod Nord. Ogsaa dette anser jeg for uheldigt, da Molen med den Retning, den har, generer Besejlingen af Bassin 1 (den gamle Havn), og jeg vil derfor anse det for naturligere, at man gaar over til at vende Midtermolen ud imod den nuværende Indsejling til Bassin II (Nordre Havn). Dette kan ske, naar Nordre Mole fjernes, hvorved man samtidig opnaar, at Besejlingen af Bassin II ogsaa forbedres.

Den nuværende Midtermole er over daglig Vande efterhaanden i en saadan Forfatning, at Bolværkerne maa ombygges (sættes paa Fod), hvis Molen ikke skal vendes, og der snarest muligt arbejdes hen imod dette. Jeg har derfor ladet udarbejde et nyt Forslag til Havnens fortsatte Udvidelse i de nærmeste Tider (er fremsendt til Byraadet med Sagen), idet jeg regner med en Drejning af Midtermolen og Placering af Bassinet til Losning af brandfarlige Olier m. m. uden for den yderste Halvdel af Østre Moles Bølgebryder samt Placering af et eventuelt Skibsværft Syd for et saadant Bassin. Ved at placere Benzin- og Petroleumshavnen saaledes, mener jeg, at den ligger forsvarligt, naar den under Losning lukkes med en Ponton, som forhindrer, at Olie eller Benzin flyder ud i den øvrige Havn, og endvidere kan den inden for Bølgebryderen projekterede Landvinding benyttes til Lager af Petroleum, Benzin o. l., og en saadan Landvinding vil næppe have nogen Værdi til andet Brug. Endvidere kan Arealet udvides imod Søen, hvis det ønskes.

For at skaffe den fornødne Ro i Havnen under Arbejdet ved Fjernelsen af Nordre Mole og Drejningen af Midtermolen m. m. kunde det synes naturligt straks at bygge de dækkende Værker omkring det projekterede Svajebassin samt Kajmuren langs den nordøstre Side af Pier IV. En Undersøgelse har imidlertid vist, at man i saa Fald paa et vist Tidspunkt vil komme til at mangle et Par Millioner Kr.

Paa Planen, Nr. 4141 a, er imidlertid vist, hvorledes jeg kunde tænke mig at gaa frem for snarest at faa Midtermolen vendt paa billigste Maade, og det fremgaar heraf, at jeg dels regner med Bygning af Halvdelen af Pier II - uden for Nordre Mole -, en Dækmole - 2a og b - Nordvest for Østre Molefyr samt en Bølgebryder - 1 - Øst for samme Fyr. Endvidere er paa Planen skitseret et Dækværk - mrkt. "eventuelt" - Nord for Indsejlingen til den gamle Havn, hvilket dog formentlig vil kunne spares.

Den foreslaaede Halvdel af Pier II er dels nødvendig for at skaffe Ro i Havnen, naar Nordre Mole fjernes; men desuden er Havnen over for Det danske Petroleums-Aktieselskab forpligtet til at tilvejebringe en ny Anlægsplads for Selskabets Tankskibe ved Havnens Vestside, inden den Losseplads, som Skibene nu bruger ved Nordre Mole, nedlægges. Pierens Indfatning tænkes gjort permanent imod Sydøst og mod Sydvest, medens Indfatningen imod Nordøst tænkes udført som et midlertidigt Kystværn, hvortil Stenfylden hovedsagelig tages fra Nordre Mole; Dækmolen - 2 a - Nordvest for østre Molefyr tænkes bygget saaledes, at den kan indgaa i Mellemarmens fremtidige Udvidelse; men det vil blive nødvendigt, for at skabe tilstrækkelig Ro i Havnen, at tilføje en ca. 90 m lang midlertidig Dækmole - 2 b. Bølgebryderen - 1 - Nordøst for Østre Molefyr tænkes bygget i permanent Form, saaledes at den kan indgaa som et Led i Dækværkerne for et fremtidig Svajebassin. Erfaringerne, som er indhøstet i Tidens Løb ved Udbygningen af den gamle Havn, har vist, at denne Bølgebryder vil være nødvendig for Besejlingen af Sydhavnen under sydøstlig Kuling, naar Dækmolen Nordvest for Østre Molefyr bygges. Arbejderne tænkes udført i den Orden, i hvilken de er nummererede paa Plan Nr. 4141 a.

Ved Udarbejdelsen af Planerne er de for Konkurrencen i 1919 gældende Forskrifter overholdt.

Paa vedlagte Plan Nr. 4179 er med fuldt optrukket Linie vist, hvorledes det Overskud, som man efter de senere Aars Erfaringer kan regne med til nye Arbejder, vil stige i de nærmeste Aar, og paa samme Plan er med stiplede Linie angivet, hvorledes Udgifterne til de foran omtalte nye Arbejder vil stige, hvis den nedenfor paa Planen angivne Arbejdsplan følges. Endvidere fremgaar det af den fuldt optrukne Linie foroven paa Planen, hvor stor den Kassebeholdning, man til enhver Tid kan regne med, vil være, hvis Indtægterne indgaar omtrent som hidtil. Med den forneden paa Planen angivne Arbejdsplan skulde man altsaa, hvis man kun regner med de paa Planen anførte Arbejder, kunne gennemføre disse i ca. 7 Aar, uden at det skulde være nødvendigt at optage Laan. I Pressen har jeg imidlertid

bemærket, at der har været Tale om, at Staten skulde bevilge ca. 75 Mill. Kroner til lgangsættelse af nye Arbejder. Da der er stor Arbejdsløshed i Aarhus, skulde det formentlig ikke være udelukket - ligesom i 1917 - at opnaa Tilskud fra Statens Side til disse Arbejders lgangsættelse, hvorved man vil kunne opnaa, at de kan fuldendes paa kortere Tid, og skaffe Arbejde til flere Mennesker.

Som det fremgaar af Arbejdsplan og Overslag, er der regnet med at gøre den ny Midtermole, Pier I, fuldstændig færdig med 2 Skure og 4 Kraner ved hver Side. Derimod har jeg regnet foreløbig kun at optage Nordre Mole indtil Fiskerbroen, saaledes at Fiskeriet indtil videre kan blive, hvor det er, idet jeg regner med, at man ved Fjernelse af den gamle Midtermole og Nordre Mole kan indvinde saa mange bragte Tømmermaterialer, at man før Resten af Nordre Mole fjernes, i hvert Fald midlertidig kan tilvejebringe den nødvendige Anlægsplads for Fiskerfartøjer langs Vestsiden af Bassinet i Lystbaadehavnen paa en billig Maade.

Samtlige paa Plan Nr. 4141 a med rødt angivne Arbejder er som det fremgaar af vedlagte Overslag, kalkulatorisk anslaaet til at ville andrage ca. 7 Millioner Kroner, idet der er regnet med Dagspriser, og i Overslaget for hvert Arbejde er tillagt ca. 5 % til uforudsete Udgifter."

KALKULATORISK OVERSLAG til

1ste Del af Trafikhavnens fortsatte Ombygning og Udvidelse.

Nr. Antal Enhed Benævnelse Enhedspris Kr. Kr. Kr.

1350 lbm. Østre Bølgebryder:

350 lbm. Underbygning og Overbygning (exkl. Søsten) 2340,00 819.000

20000 m3 Uddybning..... 1,50 30.000

20000 " Grusfyld..... 1,2 024.000

1000 " Singels i Forkastning . . 7,00 7.000

3500 " Haandsten..... 8,00 28.000

5300 " Søsten..... 6,00 31. 800

Fyr..... ca. 10 200

-----950.000



2a Nordre Afslutning af

Mellemarm:

140 lbm. Underbygning og Overbygning (eksl. Søsten) 2340,00 327. 600

1200 m3 Søsten..... 6,00 7. 200

600 " Uddybning..... 1,50 900

-----335. 700

2b Provisorisk Dækmole

ved Mellemarm:

90 lbm. Underbygning og Overbygning: 2040,00 183.000

800 m3 Søsten..... 6,00 4. 800

1200 " Uddybning..... 1,50 1. 800

Fyr..... ca. 4. 700

194. 300

3 Kystværn for søndre

Halvdel af Pier II:

220 lbm . Kystværn (eksl. Søsten) 600,00 132.000

4400 m3 Søsten..... 7,00 30. 800

Diverse..... 5. 200

_____ 168.000

Overføres 1. 648.000 Nr. Antal Enhed Benævnelse Enhedspris Kr. Kr.

Kr.

Overført.. 1. 648.000

4 Østlige Ende af Pier II:

180 lbm. Bolværk paa 7,5m Vand 1050,00 189.000

30000 m3 Sandfyld..... 1. 20 36.000



30000 " Klappet eller eleveret

Fyld0,50 15.000

3000 m2 Brolægn. og Kloakkeri 15,00 45.000

460 m Spor. 60,00 27. 600

Elektricitet o. s. v..... 7. 400

-----320.000

5 Fjernelse af Nordre

Molehoved og 170 m Nordre Mole:

Fjernelse af Tømmer og

Pæle etc. i Molehoved 3. 300

1500 m3 Søjsten at fjerne i Hoved 7,30 10. 950

170 m Mole, Tømmer og Pæle

at fjerne..... 75,00 12. 750

12000 m3 Søjsten at fjerne.... 7,00 84.000

----- 111.000

6 Uddybning Øst og Vest

for Nordre Mole:

50000 m3 Uddybning..... 1,50 75.000

-----75000

7a Ny Midtermole, Pier I:

600m Kajmur paa 7,5 m Vand 1050,00 630.000

180000 m3 Fyld (Sandfyld)..... 1,20 216.000

ca. 13000 m2 Brolægning og Kloakkeri..... 15,00 195.000

"2500 m Jernbanespor..... 60,00 150.000

Elektricitet..... ca. 20.000



-----1,211.000

7b Pakhuse og Kraner

paa Pier I:

1900 m2 Aabne Vareskure (2 Stk.) 65,00 123. 500

2200" 1 Etages lukkede Pakhuse (2 Stk.)..... 80,00 176.000

8 Stk. Kraner..... 70000,00 560.000

-----859. 500

Overføres 4. 224. 500 Nr. Antal Enhed Benævnelse Enhedspris Kr. Kr.

Kr.

Overført..... 4. 224. 500

8 Bygning af Fiskeri-

havn i bestaaende

Lystbaadehavn:

290 lbm. Bolværk..... 400,00 116.000

4500 m2 Macadam..... 10.00 45.000

28000 m3 Opfyldning (Sand)..... 1,20 33. 600

20000 " -klappet og

eleveret..... 0,50 10.000

400m Jernbanespor..... 60,00 24.000

Elektricitet og diverse.. ca. 10. 800

239. 400

Fragaar for brugte Træmaterialer fra N. Mole

290 X60 17. 400

-----222.000

9, Fjernelse af 95 m Rest



af Nordre Mole samt Trælastkaj:

95 m Tømmer og Pæle i Nordre Mole at fjerne... 75,00 7. 125

Tillæg for Lavbroen..... 2.075

8200 m3 Søsten at fjerne..... 7,00 57. 400

126 m Trælastkaj at fjerne.... 150,00 18 900

Brolægning og Spor at

fjerne..... -

-----85. 500

10 Uddybning ved Nordenden af Nordre Mole og bag Trælastkaj:

58000 m3 Udgravning..... 1,50 87.000

-----87 000

11 Fjernelse af nuværende Midtermole og skraa Bolværk til DV:

400 m Bolværk at fjerne..... 130,00 52.000

38000 m3 Fyld at udgrave..... 2,00 76.000

Oveføres 128.0000 4. 619.000 Nr. Antal Enhed Benævnelse Enhedspris Kr. Kr. Kr.

Kr.

Overført..... 128.000 4. 619.000

12000 m3 Stenfyld at udgrave.... 4,00 48.000

100 m Skraa Bolværk at fjerne 40,00 4.000

Brolægning " "

Spor " "

Bygninger " "

----- 180.000

12 Resterende Bolværk

for Pier II og Pakhuskajs Forlængelse:



240 m Kajmur paa 7,5 m Vand 1050,00 252.000
 20000 m3 Sandfyld bag Bolværk 1,50 30.000
 9400 m2 Brolægning og Kloakkerings..... 15,00 141.000
 1200 m spor..... 60,00 72.000
 Elektricitet etc..... ca. 15.000
 510.000
 13 Færdiggørelse af Østre

Mole:

385m Kajmur paa 10,0 m Vand 2400,00 924.000
 240000 m3 Fyld(Sand)..... 1,20 288 000
 100000 " klappet og eleveret 0,50 50 000
 4600 m2 Brolægn. og Kloakkerings 15,00 69.000
 ca. 1500 m Spor..... 60,00 90.000
 Elektricitet etc..... ca. 20.000
 _____ 1. 441.000
 _____ ialt Kr... 6. 750.000

Havneudvalget tiltræder Projektet og foreslaar, at det fremsendes til Ministeriets Approbation.

Det er Tanken at paabegynde Arbejderne i de kommende Finansaar, naar Undersøgelsen af Bundforholdene, hvor de nye Dækværker skal ligge, er tilendebragt, og Detailprojekterne approberet af Ministeriet.

Borgmesteren meddelte, at Sagen var paa Dagsordenen til 1. Behandling. Der skulde nu lægges Budget for det kommende Aar, og det vilde i nogen Grad berøres af Forslaget. Endelig vilde Udvidelsen bevirke en Del Arbejde, og maaske var der Mulighed for at faa et Tilskud fra Staten dertil. Efter Forslaget skulde der anvendes ca. 1 Mill. Kr. aarlig i 7 Aar, og man regnede med, at Havnens Indtægter vilde kunne bære Udgiften. Havneingeniøren var kommet til Stede og vilde give Medlemmerne en Oversigt over Udvidelserne.



Havneingeniør Gebauer gennemgik udførligt de ophængte Planer, sammenlignede dem med Planerne fra 1920 og paaviste de Ændringer, der var foreslaaet til disse. Den væsentligste Ændring var Drejning af Midtermolen og Fjernelse af det yderste af Nordre Mole, som vilde bevirke en stor Fordel ved Besejlingen af de to gamle Bassiner. Midtermolen var gammel og trængte til en stor Reparation, som vilde koste ca. 120000 Kr.; men efter Forslaget kunde altsaa denne Udgift falde bort. Den tidligere projekterede Benzinhavn skulde efter det ny Forslag lægges ud til Østre Mole; det var mest praktisk af Hensyn til Brandfaren. Den kunde indrettes med en Ponton til at lukke under Losningen, hvorved det forhindres, at Olien flyder ind i Havnen. Her kunde eventuelt ogsaa placeres et Skibsværft. Der var dog den Omstændighed, at ifølge Overenskomsten med D. D. P. A. var Havnen forpligtet til at anvise Selskabet Plads i Vestsiden af Havnen eller ved Kysten mod Nord. D. D. P. A. havde sidste Aar bragt Havnen en Indtægt paa 75000 Kr.; det maatte derfor anbefales at søge at drage andre Oliefirmaer til Aarhus, og for Tiden førtes en skarp Konkurrence mellem Nabohavnene for at drage dem til sig. Angaaende Udgiften havde man i de senere Aar anvendt ca. 1 Mill. Kr. aarlig til nye Arbejder. Indeværende Finansaar havde i Virkeligheden haft en ringe Trafik, men Overskudet vilde alligevel blive ca. 1,1 Mill. Kr., saa man kunde sikkert regne med en Indtægt paa mindst 1 Mill. Kr. aarlig, og desuden var man altid Herre over, hvornaar de forskellige Dele af Arbejdet skal sættes i Gang. Taleren pegede til Slut paa de forskellige Trafikveje og Færdselsforbindelser og anbefalede at godkende Planen. Det betød ogsaa, at man saa vidste, hvilke Pladser der kan lejes ud for længere Aaremaal, hvorved man kunde slippe for de kedelige Skure.

K. Moustén udtalte, at det ikke var let for Byraadets Medlemmer paa staaende Fod at sætte sig ind i det store Arbejde; her maatte man stole paa Havneudvalget, og hvis dette sluttede sig til Havneingeniørens Forslag, maatte Byraadet gøre det samme. Taleren kunde dog ønske at vide lidt om, hvor stor Fordel Havnen vilde have af Udvidelsen, særlig hvor stor en Landvinding det vilde medføre, og hvor megen Plads det kan give til Udleje.

Holst-Knudsen troede ikke, der vilde ske store Landvindinger; det væsentlige var Ændring af Midtermolen og Nordre Mole; men samtidig dermed fik man udført en hel Del Arbejder, som var Led i senere Udvidelser af Havnen, saa man kunde ikke maale Nytten deraf med det Stykke Kajplads, der blev mere. Det var en interessant Plan, men det var ikke let for Ikke-Fagmænd at skønne over, hvorvidt det var den bedst mulige, og det maatte man være klar over, før man begyndte derpaa. Det var maaske heller ikke rigtigt, at et Byraad, der skal forlade Pladserne om 1 Maaned, binder det ny Byraad ved at vedtage Planen. Men

som en 1. Behandling kunde man nok tale om Sagen. Det var vist en god Tanke at gaa i Gang med Forbedring af de to gamle Bassiner i Havnen, men Taleren vilde spørge, om det ikke kunde blive endnu bedre ved at dreje Pier II lidt mere mod Nord; derved vilde Bassinet faa en bedre Form. Det kunde ikke nægtes, at ca. 1½ Mill. Kr. var et stort Beløb at ofre til Dækværk under Udførelse af Arbejdet; ogsaa derfor maatte man være fuldstændig klar over Forslaget, før man begyndte paa en saa kostbar Foranstaltning. Taleren fandt det ogsaa mest tiltalende at lægge Benzinhavnen som af Havneingeniøren foreslaaet, men det var lidt kedeligt at skulle have en Ponton; det vilde blive upraktisk, hvis den skal bruges, hver Gang et Skib skal losse. Det vilde være bedre, hvis Havnen kunde anlægges saaledes, at den vendte ud mod Bugten. Taleren antog, at Havneudvalget godt kunde sætte det fornødne Beløb paa sit Budget, og saa kunde Forslaget forelægges til 2. Behandling straks efter det ny Byraads Sammentræden.

Havneingeniør Gebauer svarede hertil, at Pier II ikke kunde drejes længere mod Nord, fordi Statsbanerne forlangte bestemte Kurver for Lægning af Sporene; men den væsentligste Grund var, at saa vilde Roen i Havnen forsvinde. Der maatte tages Stilling til Benzinhavns Beliggenhed, før man begyndte at projektere, men en særlig Havn ud mod Bugten vilde kræve en Bølgebryder til ca. 1 Mill. Kr. Det var meget almindeligt at bruge en Ponton, hvor der losses Benzin, og det vilde ikke genere særligt. Det var Havneudvalgets Mening nu at sende Planerne til Ministeriet, hvorfra de blev tilstillet Vandbygningsdirektøren, som formentlig var sagkyndig paa dette Omraade, saa fik man at vide, om der var noget at indvende mod Planen. Man kunde ikke pumpe Benzin paa et hvilket som helst Sted i Havnen; det var fastsat i Ordensreglementet, der skulde godkendes af Ministeriet.

Holst-Knudsen indrømmede, at Havneingeniøren kunde paaraabe sig, at Ministeriet var meget mægtigt, som det fremgik af en anden Sag paa Dagsordenen. Men først skulde Byraadet vedtage Planen, og Taleren var ikke overbevist om, at en Ponton var praktisk. Det var beklageligt, hvis Pier II ikke kunde drejes lidt, men hvis Sporvanskeligheder forbyder det, maatte man jo bøje sig derfor. Taleren vilde blot henstille til Udvalget, hvis de store Udvidelser blev til Virkelighed, da at forskønne Byen med et kunstnerisk udført Vartegn paa det yderste Fyr.

Borgmesteren meddelte, at Havneudvalget nøje havde gennemgaaet Planerne og maatte erkende, at Dækmolen var en Nødvendighed, naar de to Moler skal ombygges og drejes. Det vilde se smukkere ud at dreje Pier II mere mod Nord, men Roen i Havnen var det



vigtigste. De brandfarlige Vædske burde fjernes fra Nordre Havn, som laa saa nær op mod Byen. Der var ikke i Forslaget tænkt særlig paa Landvinding, men mest paa en Forbedring af de to indre Bassiner; de to Moler vilde dog blive meget bredere end de gamle, hvorved der blev indvundet en Del Plads. Angaaende at et nyt Byraad bør træffe Afgørelse, kunde man ogsaa sige, at de Folk, som har arbejdet med Sagen gennem flere Aar, var mest kompetente til at bedømme Forholdene. Men nu kunde Havneingeniøren jo overveje de Ting, som var fremført under Forhandlingen, og Forslaget vilde saa senere komme til 2. Behandling.

Holst-Knudsen spurgte, om D. D. P. A. var pligtig til at flytte til en eventuel Benzinhavn ved Østre Mole.

Havneingeniør Gebauer svarede, at Firmaet ikke var pligtig dertil, for der stod i Overenskomsten, at hvis de skal flytte, skal Havnen anvise dem Pumpested paa vestre Side af Havnen. Paa den anden Side stod der ikke noget i Overenskomsten om dennes Varighed, saa det blev vel et juridisk Spørgsmaal.

Sagen overgik til 2. Behandling.

Uddrag fra byrådsmødet den 16. marts 1933 - side 4

[Til første side](#)

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

(J. Nr. 743-1932)

Indstilling fra Havneudvalget angaaende Projekt til Havnens Udvidelse. - 2. Behandling.

Borgmesteren meddelte, at Udvalget havde gennemgaaet Forslaget med Henblik paa Forhandlingerne i Byraadet ved sidste Møde og kunde i det store og hele tiltræde Havneingeniørens Projekt. Nu skulde Forslaget sendes til Ministeriet, hvor det vilde blive underkastet en kritisk Behandling. Det var dog Mening, at de forskellige Dele af Arbejdet vilde komme til Forhandling i Byraadet, efterhaanden som de skulde udføres, og der vilde da blive Lejlighed til en ny Behandling inden den endelige Udførelse.

Holst-Knudsen kunde tiltræde den af Borgmesteren nævnte Form, saaledes at Planen sendes til Ministeriet og derefter atter forelægges Byraadet til endelig Godkendelse, før Arbejdet paabegyndes. Forhaabentlig vilde det lykkes at dreje Pier II noget mere mod Nord, og ligeledes var det ønskeligt, om man kunde undgaa at lægge Fiskerihavnen ind i



Lystbaadehavnen; men det Spørgsmaal kunde jo drøftes senere.

Borgmesteren pegede paa, at den nuværende Fiskerihavn ikke var god, og Vandet var langt mere frisk længere ude; den større Afstand vilde næppe genere med de nuværende Transportmidler; men det kom jo senere til Behandling. Den ved sidste Møde omtalte Ponton blev ikke særlig stor, idet den vilde gaa fra Vandets Overflade og ca. 1 m dybt; en saadan anvendtes ogsaa i andre Havne, og den kunde anskaffes for ca. 20000 Kr. Angaaende Drejning af Nordre Mole vilde Ministeriet vel undersøge dette nærmere, men Havneingeniøren hævdede, at en større Drejning vilde gaa ud over Roen i Havnen.

J. Perregaard forstod ikke rigtig den Kritik, for Planen var fremkommen efter lange Forhandlinger med Havnens Importører, og Havneingeniøren var oprindelig ikke særlig Tilhænger af Planen, men var gaaet med dertil efter meget indgaaende Drøftelser. Den omtalte Ponton var nødvendig for at forhindre Ulykker i Tilfælde af Brand.

Holst-Knudsen bemærkede, at hvis Pontonen kun skulde bruges i Tilfælde af Ildebrand, forandrede det Forholdet betydeligt. En Fiskerihavn ved Lystbaadehavnen vilde skade den ny smukke Promenade.

J. R. Fanger havde ikke ventet 2. Behandling af Forslaget, før det ny Byraad var traadt sammen. Ved sidste Møde spurgte Overlærer Moustén, hvilken Landvinding Forslaget vilde give. Taleren vilde her gøre opmærksom paa, at Aarhus havde en udmærket Havn, handelsmæssig set, men der savnedes Plads til Industrien, bortset fra Oliefabrikken og Dampmøllen. En Udvidelse til 7 Mill. Kr. burde give nogen Plads, som Industrien kunde leje til rimelige Priser. I andre Byer søgte man at trække Fabrikkerne til Havnen, men her gik det snarere i modsat Retning. Frichs var flyttet til Aabyhøj, og f. Eks. Trælasthanhandelen lejede Arealer langt fra Havnen, fordi Grundene var saa dyre, at det kunde betale sig med den lange Transport.

J. Perregaard hævdede, at der var Arealer nok ved Havnen, og der var ofte ført Forhandlinger med industrielle Virksomheder om Leje, sidst med et eventuelt Svineslagteri, hvor Havnen stillede saa gode Betingelser, som de næppe kunde faa andetsteds, men det førte ikke til noget. Trælasthanhandelen var nødt til at flytte fra Havnen, for Søluften ødelagde Træet, hvis det da ikke skulde bruges til Telefonpæle. Del var blot en gammel Talemaade, at der ikke var Plads til Industrien ved Havnen.

J. R. Fanger svarede, at Arealerne ude ved Frelsens Hær ikke var brugelige; det skulde

være Arealer ved Kajplads, hvor Skibene kan lægge til. Der var Trælast ved alle Havne, og det maatte vel ogsaa kunne lade sig gøre i Aarhus.

J. Perregaard gjorde opmærksom paa, at der fandtes en god Bedding til Maskinfabriker, men hidtil havde ingen meldt sig. Et Skibsværft havde heller ikke kunnet gaa, men hvis Hr. Fanger kunde skaffe Byen et saadant, var der afsat Plads dertil. Der var ved Havnen udmærkede Pladser med moderne Kraner, som næppe fandtes bedre andetsteds. Tømmer blev hurtigt sort, naar det laa i Nærheden af Saltvand.

Borgmesteren oplyste, at Havnens Arealer for Tiden havde en Størrelse af 55,95 ha, og i 1940, naar Udvidelsen var tilendebragt, vilde der være 99,44 ha, saa det var ingen helt lille Udvidelse. Det var rigtigst, at gamle Medlemmer, som havde været med i Havnens Administration gennem mange Aar, ogsaa var med til at gøre Projektet færdigt.

Vald. Pedersen ønskede ikke et Skibsværft til Byen, for der var nok af saadanne i Landet, som intet havde at bestille; det vilde blot medføre, at der kom 500 Skibsværftarbejdere til Byen, og naar Værftet efter nogle Maaneder maatte lukke, havde Kommunen dem at forsørge. Angaaende de nye moderne Kraner, saa krævede Tiden vel nok saadanne, men hvis man tænkte nærmere over dette Forhold, var det ikke til Fordel for Kommunen. Nu kunde et stort Skib losses paa 24 Timer, medens det tidligere kunde give Arbejde til 70 Mand, og bagefter maatte det maaske ligge en Maaned, fordi der intet var at sejle med.

Projektet godkendtes.

