

Aarhus byråds journalsager (J. Nr. 637-1935)

Originalt emne

Havnen

Havnen/Havnearbejdet, Havneudvidelse

Uddrag fra byrådsmødet den 14. november 1935 - side 1

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

(J. Nr. 637-1935)

Indstilling fra Havneudvalget med Forslag til forskellige Ændringer i den gamle Havn.

Borgmesteren: Som det vil være det ærede Byraad bekendt, vedtoges der i Foraaret 1933 et Forslag til Ændring af den gamle Havn og Udvidelse af Havnen i Fremtiden, og samtidig vedtog man en Arbejdsplan for de første 7 Aar, som regnedes at ville medføre en Udgift paa ca. 7 Millioner Kroner.

Over de første Arbejder - Indretning af et Bassin til Losning af brandfarlige Vædske ved Østre Moles Bølgebryder m. m. - afholdtes der Licitation i November Maaned forrige Aar. Disse Arbejder, der ialt vil andrage godt 4 Millioner, er nu saa godt i Gang, at der allerede er udbetalt ca. 1 Million Kroner til Materialer og Arbejds løn, og hvis intet uforudset indtræffer, ser det ud til, at den i 1933 vedtagne Arbejdsplan skal kunne overholdes, saaledes at man i Foraaret 1936 skal kunne paabegynde Bygning af den udenfor den gamle Nordre Mole projekterede Pier II. Derefter følger Optagning af den gamle Nordre Mole og Bygning af Pier I til Erstatning for den gamle Midtermole, som skal forsvinde.

Da Forholdene paa Dampskibsbroen, hvor Rutebaadene for Kalundborg og København har Anlægsplads, er mindre gode, og Forholdene næppe kan blive tilfredsstillende, hvis Baadene i begge Ruter stadig skal beholde denne Anlægsplads, har Havneingeniøren

ladet udfærdige 4 Forslag til Ændring af Forholdene og Udvidelse af Dampskibsbroen samt Ændringer af de nævnte Rutebaades Placering. - Af disse Forslag har Havneudvalget ment at kunne anbefale Alternativ 4 til Gennemførelse, og jeg vil nu anmode Havneingeniøren, som er kommet til Stede i denne Anledning, om nærmere at redegøre for Forslaget.

Havneingeniør Gebauer: Som Borgmesteren nævnede, maa man erkende, at Forholdene ved Københavner- og Kalundborgbaadenes Anlægsplads efterhaanden er blevet indskrænkede, og da man i Fjor modtog en Henvendelse fra Statsbanerne om at faa udvidet Dampskibsbroen, har jeg ment, at der kunde være Grund til, foruden at undersøge, om man paa denne Maade kan skaffe tilfredsstillende Forhold ved de 2 Rutebaades Anlægsplads, at overveje, om man ikke hellere bør arbejde hen til at faa Københavnerruten flyttet hen til den nye Pier I, naar denne antagelig i Løbet af 1939 vil staa færdig.

Forslag I viser, hvordan Forholdene vil blive, hvis Skibene i begge Ruter beholder deres Anlægsplads efter en Udvidelse af Dampskibsbroen; men jeg mener ikke, at der paa denne Maade kan skaffes en Ordning, som i Længden vil være tilfredsstillende. Kalundborgrutens Baade ligger for nær Hovedtrafikaaren Havnegade-Dynkarken, og selvom Børsbygningen nedrives, vil der ikke kunne skaffes tilstrækkelig Parkeringsplads for Privarbiler; Fodgænger-Trafikken og Trafikken med Færdselsvogne kan ikke adskilles, og Til- og Frakørselsforholdene for Droskebiler vil hverken blive tilfredsstillende til den ene eller den anden Rutes Skibe.

Herefter er jeg kommet til det Resultat, at en tilfredsstillende Ordning kun kan opnaas ved at flytte Københavnerruten hen til Sydsiden af Pier I og at udvide Dampskibsbroen med ca. 3000 m², saaledes som oprindelig tænkt i det af Byraadet i 1933 godkendte Projekt til Ændring af Forholdene i Inderhavnen.

Et saadant Arrangement ses paa denne Plan.

Naar Kalundborgrutens Skibes Anlægsplads, som vist, rykkes længere imod Øst, opnaar man, at disse Ruteskibe kan lægge hurtigere til Kajen end nu, idet de kan lægge til med Bagbord-Side i Stedet for, som det nu sker, med den Styrbord-Side, og de vil samtidig lettere kunne komme fra Anlægspladsen, end det nu sker.

Som vist paa Planen vil der, naar Pakhuset og Børsbygningen paa Kajen nedrives, blive Plads til en stor Helle, hvor Passagererne og de afskedstagende og modtagende Personer



ugenert kan opholde sig. Naar der tillige bygges en Bro fra Skibenes Anlægsplads over til Hellen, kan Passagererne komme i Land ad denne, uden at generes af de Biler, som skal ombord, eller som skal køres fra Borde, og Ekspeditionen af Rejsegods fra og til Toget kan foregaa, uden at Passagererne forulempes. Syd for Hellen er der Plads til, at Droskebiler kan køre ud til Enden af Molen for at vende, hvorefter de uden at genere Passagererne kan køre hen til Hellens Sydside og tage Passagerer paa eller sætte dem af.

Langs Hellens Nordside er der Plads til et 115 m langt Tog, i hvilket de Passagerer, som skal viderebefordres med Tog, kan stige ind, eller fra hvilket de Personer, som kommer fra Land, kan stige ud, uden at generes af den kørende Trafik. Der er endvidere skaffet Plads til Rutebiler og til Parkering af ca. 40 Privatbiler.

En saadan Plads savner man i høj Grad for Tiden, idet man maa henvise Bilerne til Parkering Syd for Aaen eller i de omliggende Gader; men ved at rykke Kalundborgbaadene ud til den nye Piers Østende opnaar man endvidere, at man faar de Rejsende bort fra Trafikaaren Havnegade-Dynkarken, som efterhaanden er blevet meget befærdet.

Som det ses af det viste Træsnit, har jeg tænkt mig, at Statsbanerne vil kunne faa Plads under Broen, som fra Skibet fører over til Hellen, til en Bygning med de nødvendige Ekspeditionslokaler, en mindre Ventesal og Toiletter.

Det eneste, som efter min Mening er at indvende imod Planen, er den Omstændighed, at Togene, som skal afsætte eller optage Passagerer, maa rebrussere; men denne Ulempe finder jeg tynger for lidt i Vægtskolen, naar man tager i Betragtning, hvilke Forhold man til Gengæld kan byde det rejsende Publikum.

Hvad Det Forenede Dampskibs Selskabs Rutebaade paa København angaar, mener jeg, at disse vil faa en god Plads ved den nye Pier l's Sydside lige over for Toldboden. - Adgangen til denne fra Byens Centrum vil formentlig blive mere tiltalende og tillige kortere end nu, og da Selskabets Rutebaade paa Antwerpen plejer at ligge ved Kajen lige Nord for den nye Pier, og man kan byde Eksportbaadene og Rutebaadene paa Hamborg og Bremen Plads ved Pierens Nordside, vil alle Selskabets Rutebaade saa at sige blive samlet paa eet Sted i Havnen. Da man endvidere kan tilbyde Selskabet Plads til Opførelse af en Kontorbygning paa Arealet imellem Midtermolevej og Skibbrogade - Nord for Toldboden, venter jeg, at Selskabets Direktion med Tak vil modtage dette Forslag til Skibenes Placering, som allerede er tiltraadt af Kontorchef Guldager.

Hvad Økonomien angaar, skal jeg oplyse, at Bygningen af den nye Pier I er inkluderet i den før omtalte Arbejdsplan, og hvad Dampskibsbroens Udvidelse og Ændring angaar, skal jeg oplyse, at Bekostningen derved skønnes at ville andrage ca. 450-500000 Kr.; men som Havne- og Bropengene indgaar, skulde der forhaabentlig intet være til Hinder for, at Arbejdet bringes til Udførelse i Tilslutning til den før omtalte 7-Aars Plan, og at hele Udgiften, ligesom ved 7-Aars Planens Gennemførelse, kan afholdes af Havnens Kassebeholdning, uden at der optages Laan.

Naar jeg allerede nu har fremsendt Forslaget, er Grunden dertil den, at man - hvis Forslaget, som jeg haaber, vil kunne tiltrædes i Princippet - vil kunne faa god Tid til Forhandling saavel med Statsbanerne som med Det Forenede Dampskibs Selskab om Detailler vedrørende Kajernes Indretning.

Holger Eriksen: Aarhus Byraad plejer ikke at underkaste Havnens Forhold lange Diskussioner. Det er Skik, at vi tiltræder Havneudvalgets Indstillinger, og jeg kan paa den socialdemokratiske Byraadsgruppes Vegne erklære, at den ogsaa i dette Tilfælde kan tiltræde Indstillingen, idet man uden at gaa ind paa de tekniske Detailler har den Opfattelse, at det foreliggende Forslag vil være til Gavn for Havnen. Jeg benytter Lejligheden til at udtale Gruppens Glæde over den rivende Udvikling, Havnen er inde i, og som giver sig Udslag i, at man Aar efter Aar og uden at optage nye Laan, kan gennemføre stadig større Forbedringer for Havnens Kunder. Aarhus Havn er derved ikke mere et Hestehoved, men mange Hestelængder foran de øvrige Provinshavne og har ved disse Foranstaltninger, der her er foreslaaet, yderligere øget sit Forspring. Fremsyn og Klogskab har altid præget Havneledelsen i Aarhus. Det er min Opfattelse, at det foreliggende Forslag er et nyt Eksempel derpaa.

I. C. Sørensen: Paa den konservative Gruppens Vegne i Byraadet ligesom i Havneudvalget kan jeg tiltræde det af Havneingeniør Gebauer udarbejdede Forslag. Det forekommer mig, at Forslaget rummer mange gode Detailler og tillige for en Del kan løse det Færdselsproblem, der efterhaanden er blevet brændende omkring Havnen. Jeg skal kun knytte enkelte Bemærkninger til det Forslag, der nu gaar tilbage til Havnen til videre Forhandling med Statsbanerne og Det forenede Dampskibsselskab. Jeg vil ønske, at der ogsaa kunde komme en Forhandling i Gang mellem Brolægningsudvalget og Havneudvalget, idet Kommunen og Havnen ejer hver sin Side af Havnegade, og eftersom Trafikken bliver stærkere og stærkere, maa vi ind paa at faa Spørgsmaalet om

Tilkørselsvejene til Havnen taget op for at faa en Løsning af hele Færdselsproblemet omkring Havnen. Aarhus Havn er et Sted, hvor mange Mennesker kommer sammen, og den nye Fragtmandscentral har yderligere øget Færdselen. Derfor maa Spørgsmaalet om en Udvidelse af visse Gader tages op, saa man faar en virkelig effektiv Løsning af Færdselsproblemet ved Havnen og ligeledes af Tilkørselsforholdene til denne. Iøvrigt kan jeg altsaa paa min Gruppes Vegne anbefale Forslaget.

Borgmesteren: I Henhold til de to Gruppeformænds Udtalelser gaar jeg ud fra, at Byraadet i Princippet kan slutte sig til det foreliggende Forslag 4, og Forslaget vil derefter blive tilstillet Statsbanerne og Det forenede Dampskibsselskab til Erklæring og til eventuel Forhandling.

Forslaget tiltraadtes.

