

# Mødet den 21. Januar 1915.

## (For lukkede Døre).

---

Fraværende: Harald Jensen.

1. (J. Nr. 325—1914). Fra Ministeriet for offentlige Arbejder forelaa følgende Skrivelse af 6. Januar 1915 angaaende Anlæg af **Forbindelsesspor mellem den nuværende Havnebane og Sporanlægene ved Sydhavnen**:

»Efter Modtagelsen af den i Afskrift med Bilag vedlagte Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne af 23. f. M. har man under D. D. tilskrevet bemeldte Generaldirektion saaledes:

»Efter Modtagelsen af Generaldirektionens Skrivelse af 23. f. M (91—<sup>2</sup>/<sub>22</sub> h) bemyndiger Ministeriet herved Generaldirektionen til at foranledige, at de til Anlæg af Forbindelsesspor mellem den nuværende Havnebane i Aarhus og Sporanlægene ved Byens ny Havn, Sydhavnen, fornødne Arealer erhverves ved Ekspropriation i Henhold til Lov af 12. April 1889.

Hvilket tjenstlig meddeles til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning, idet man med Hensyn til det i Generaldirektionens for nævnte Skrivelse omhandlede Spørgsmaal om Afholdelse af Udgifterne ved Opførelse af Støttemure for de fremtidige Forbindelsesspor

mellem Stationen i Mølleengen og Aarhus Sydhavn skal tilføje, at da Støttemurene eventuelt træder i Stedet for Afgivelse af et større Areal til Sporanlægget, vil de omhandlede Afgifter være at afholde af den, der skal afholde Omkostningerne ved Grunderhvervelsen til Sporanlægget eller uden Vederlag skal afgive de paagældende Arealer.«

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

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

i Ministeriets Skrivelse anførte særlig ogsaa med Hensyn til Udgifterne til Støttemurene.

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

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

var tilfreds med Sporene ved den ny Havn, eller om der ikke krævedes et Spor til, før Ordningen kunde kaldes tilfredsstillende.

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

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

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

koble Havnetaksterne sammen med Ekspropriationsspørgsmaalet.

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

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

Mikael Johansen skulde indrømme, at der var meget rigtigt i Hr. Jakob Jensens Betragtning, men Hr. Jakob Jensen havde dog ikke modbevist, at alle de anførte Spørgsmaal alligevel hang sammen. Ved at være eftergivende paa de mange Smaapunkter bandt Byraadet sig til det hele. Det var meget vigtigt at faa rimelige Havnebanetakster; de foreslaaede kunde hverken Korn- eller Kulfor-

retningerne bære. Taleren kunde ikke tro, at man havde bundet sig til at betale Støttemurene, men forhaabentlig undgik man helt Boulevardbanen, som jo vilde ødelægge hele det sydlige Kvarter. Det kunde ikke nytte at have den ny Havn, hvis den ikke blev benyttet, og det vilde den ikke blive, hvis de foreslaaede Havnebanetakster ikke blev betydeligt lavere. Taleren vilde indstændig bede Havneudvalget arbejde for, at Taksterne kunde blive tilfredsstillende.

N. J o h. L a u r s e n havde ved at læse Ministeriets Skrivelse faaet den Opfattelse, at Ministeriet syntes at gaa ud fra, at hele Banegaarden blev flyttet ned i Mølleengen.

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

C a r l L a u r s e n kunde anbefale Indstillingen, idet han ansaa det for rigtigst at dele Spørgsmaalene. Ekspropriationen var absolut uødvendig for at faa Forbindelsesspor til Sydhavnen. Spørgsmaa-

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

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

F o r m a n d e n maatte gøre Hr. N. Joh. Laursen opmærksom paa, at Forhandlingerne om den foreliggende Sag begyndte længe før, at Forslaget om Flytningen af hele Banegaarden blev fremsat.

M ø l l e r kunde til en vis Grad give Hr. Mikael Johansen Ret i, at Banen var en Statsbane, men den var ogsaa en Havnebane, som Statsbanerne sikkert bedre kunde undvære end Byen.

N. J o h. L a u r s e n spurgte, om der da ingen Forhandlinger havde været ført om de nu foreliggende Sager, da den ny Havn blev projekteret.

J a k o b J e n s e n mente at erindre, at Hr. N. Joh. Laursen havde været Medlem af Byraadet, da Sydhavnen blev projekteret.

N. J o h. L a u r s e n bemærkede, at det jo var Havneudvalget, der havde forberedt Sagen.

M i k a e l J o h a n s e n hævdede, at det var i Statsbanernes egen Interesse at faa saa nem og

billig Forbindelse mellem Banegaarden og Havnen som mulig.

Udvalgets Indstilling vedtoges med 15 Stemmer.

2. (J. Nr. 431—1914). Forslag fra Arkitekt Fritz til en **Ordning af Banegaardsforholdene** i Aarhus.

Formanden meddelte, at han, skønt Forslaget var ganske raat og ubearbejdet, dog havde sendt det til Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse, samt at der fra dette forelaa Udtalelse om, at det ikke fandt Anledning til foreløbig at udtale sig om Projektet, da Sagen i første Række vedrørte Statsbanerne.

Vetli troede ikke, Forslaget havde nogen Fremtid for sig. Naturligvis var Tanken om en Gennemkørselsstation meget god, men Forslagets Gennemførelse vilde medføre, at Værkstederne med deres ca. 800 Arbejdere og Lokomotivdepotet med dets ca. 200 Mand maatte flyttes andet Steds hen. Dertil kom yderlig Udgifterne ved disse Flytninger. Den ny Bane Syd om Byen vilde koste henimod 1 Million Kr., og Halvdelen af Hallsvej og Jægergaardsvej skulde raseres, saa alt i alt vilde der forlods medgaa ca. 4 Million Kr., inden selve Anlægget kunde begyndes. Endelig skulde der en Landvinding paa et halvt Hundreder Tdr. Land til à mindst 4—5 Kr. pr. □ Alen, saaledes at der paa denne ene Post vilde medgaa omved 3½ Million Kr. Økonomisk set vilde Forslaget altsaa blive ganske overordentlig dyrt, og desuden vilde Baneanlægget ved den ny Havn umuliggøre de Anlæg, som der paatænktes. Saavel i Anledning af dette Forslag som af Etatsraad Hammerichs havde det i Bladene været stærkt fremhævet, at det vilde være en stor Fordel at faa Godsbanegaarden saa nær ved Havnen som mulig, hvilket imidlertid ikke havde noget nævneværdigt paa sig.

Samuel sen meddelte, at Planen ogsaa var sendt til Folketingsudvalget, som havde videresendt den til Generaldirektionen, der erklærede den for urealisabel. Skulde den gennemføres, vilde der blive en Værdiforskydning, som forslog noget. Særlig »Aarhus Stiftstidende«, der havde bragt forskellige Planer frem, syntes at være lige glad, hvilken Ordning man fik, blot Banegaarden ikke blev flyttet til Mølleengen. Efter Hammerichs Plan vilde Banegaarden komme helt ud forbi Petroleumsbeholderne, og Planens Gennemførelse vilde koste 10—12 Million Kr. Idet hele taget var denne Plan saaledes, at Byen og navnlig dens Handelsstand ubetinget vilde være daarlig tjent med den, men Fritzs's Plan var dog endnu værre. Taleren syntes ikke, Byraadet skulde beskæftige sig med denne Plan.

Jakob Jensen bemærkede, at Rangerforholdene ved Havnen og Forbindelsen mellem denne og den ny Godsbanegaard vilde blive ypperlige efter Generaldirektionens Forslag. Der vilde straks blive 3 Spor og Plads til et fjerde. Man maatte sørge for ikke at ødelægge den sydlige Bydel ved at lægge Banegaarden derud. Udvalget havde straks været klar over, at Fritzs's Plan var ganske umulig. Det var mærkeligt at se, hvorledes den ene umulige Plan fremkom efter den anden.

Indstillingen vedtoges.

3. (J. Nr. 16<sup>4</sup>—1914). Andragende fra Restauratør J. Møller om **Tilbagebetaling af for meget erlagt Brændevinsafgift.**

Bevilgedes.

