



Århus Kommune

Stadsingeniørens Kontor 1869-1994



125 års jubilæumsskrift



Historical
The
Class
and



Århus Kommune

Stadsingeniørens Kontor 1869-1994

ERHVERVSARKIVET
ÅRHUS

1994-367

Hjertelig tak til alle, som har ydet hjælp og valgt illustrationerne med hjælp og vejledning fra mange af byens medarbejdere.

Disse takkes alle for deres indlæg. En særlig tak rettes til Århus Kommunes Bibliotek, Lokalhistorisk Samling, som har bidraget med en stor del af det anvendte billedmateriale.

**125 års jubilæumsskrift
Stadsingeniørens Kontor 1994**



Århus Kommune

Stadsingeniørernes Kontor 1869-1994



125 års jubilæumsskrift
Stadsingeniørernes Kontor 1994

Foro

Dette sk
Instituti
kontor i

Med et l
på bagg
historie.

Historik
fra mang

Disse ta
risk Sam

[Faint, illegible text from the reverse side of the page]

Forord

Dette skrift udgives for at markere, at **Stadsingeniørens Kontor i Århus** har eksisteret i 125 år. Institutionens historie begyndte med ansættelsen af en ingeniør som stads- og havneingeniør, med kontor i sin egen lejlighed. Idag er der lidt under syv hundrede medarbejdere i seks afdelinger.

Med et kapitel for hver stadsingeniør skildres hovedtrækkene i kontorets udvikling og aktiviteter, set på baggrund af Århus by og kommunes udvikling fra købstad til storkommune og som en del af dens historie.

Historikeren Ib Gram-Jensen har udarbejdet teksten og valgt illustrationerne med hjælp og vejledning fra mange af kontorets medarbejdere.

Disse takkes alle for deres indsats. En særlig tak rettes til Århus Kommunes Biblioteker, Lokalhistorisk Samling, som har bidraget med en stor del af det anvendte billedmateriale.

Århus Kommune, 1975, og de Voksne i Århus og de unge. Tilrettet efter trykningen af A. 1975. Den lille grønne bog om byens historie er udgivet for det offentlige af de lokale, hvor der også står om herkomst og herkomstige landskaber i Århus. Den er udgivet af stadsingeniørkontoret for udvikling af Århus' udseende og dets byens vækst, som lige siden har været for os en del af byens historie. De lokale herkomstige de nye byer og landskaber, som er blevet bygget, og som er blevet bygget og udviklet på en sådan måde. Lokalhistorisk Samling

1. Århus i 1800'erne.

Som en slags forløbere for stadsingeniøren i Århus har man nævnt havnefogederne, som tillige i 1800-tallet ud over havnen tog sig af blandt andet vedligeholdelsen af byens broer. Baggrunden for stadsingeniørarbejdet oprindeligt skal dog søges i industrialiseringen og den almindelige samfundsmæssige udvikling, der i 1800-tallet endte halvdel stog meget stærkt igennem i Århus, 83c mindre i form af vandringen fra land til by. København havde fået en byingeniør i 1858, og i år efter havde Odense som den første provinsby ansat en stadsingeniør, et år inden Århus gjorde det samme.

Indbyggerstallet i Århus Kommune blev på de tyve år fra 1850 til 1870 knap fordoblet, fra 7.886 til 13.025. Byen, hvis bebyggede område på den tid udgjordes af Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé, Nørregade og Mejlgaards Port, var på vej ind i en kraftig udvikling, havnen var blevet udvidet, i 1862 anlagdes en banegård syd for byen, som fik jernbaneforbindelse til Randers og Viborg, 1868 var den jyske længdebane nået til

Århus, hvis erhvervsliv var i stærk vækst siden omkring århundredets midte. I de næste tredve år skulle folketallet blive mere end tredoblet.

At trafikale og særlige problemer, der i forvejen plagede selv Århus som andre byer, efterhånden blev akutte, og at bystyret i det hele taget stod over for andre og større opgaver og krav end i det købstad på midten fire og syv tusinde indbyggere, som Århus havde været i 1800-tallets første halvdel, er indlysende. Visse tilfælde til en form for teknisk forvaltning kan de også konstateres forud for oprettelsen af embedet som stads- og havneingeniør i 1876. Allerede den 1. maj 1839 godkendte kongelæningsreglementet første ordningsplan for byplanlægning og forurensning, og foreskrev valg af en byplanlægningskommission bestående af politimesteren og fire grundejere, der af mødekommissionen havde forstand på byplanlægning. Reglementet blev revideret i 1860 og 1871, med den af indenrigsministeriet 30. december 1868 vedtagne *Veiløst for Styrelsen af de Kommunes Andlæggelser i Århus og Kjøb-*

Forord

Denne skrift udgives for at markere, at Statsingeniørernes Kolorit i Århus har eksisteret i 125 år. Institutionens historie begynder med anerkendelse af en ungdoms- og lærerinstitution med kolorit i sin egen forlydelse. Idag er det helt anderledes med arbejdet i statsingeniørerne.

Med et kapital for hver arbejdsplads sikres hovedsageligt i koloritets udvikling og skæbne, som på baggrund af Århus by og kommunens udvikling fra katedral til statskommune og som en del af dens historie.

Historikeren Ib Gram-Jensen har udarbejdet teksten og valgt illustrationerne med hjælp og vejledning fra mange af koloritets medarbejdere.

Disse takkes alle for deres indsats. En særlig tak rettes til Århus Kommunes Bibliotekar, Lektorhistorisk Samling, som har bidraget med en stor del af det anvendte billedmateriale.

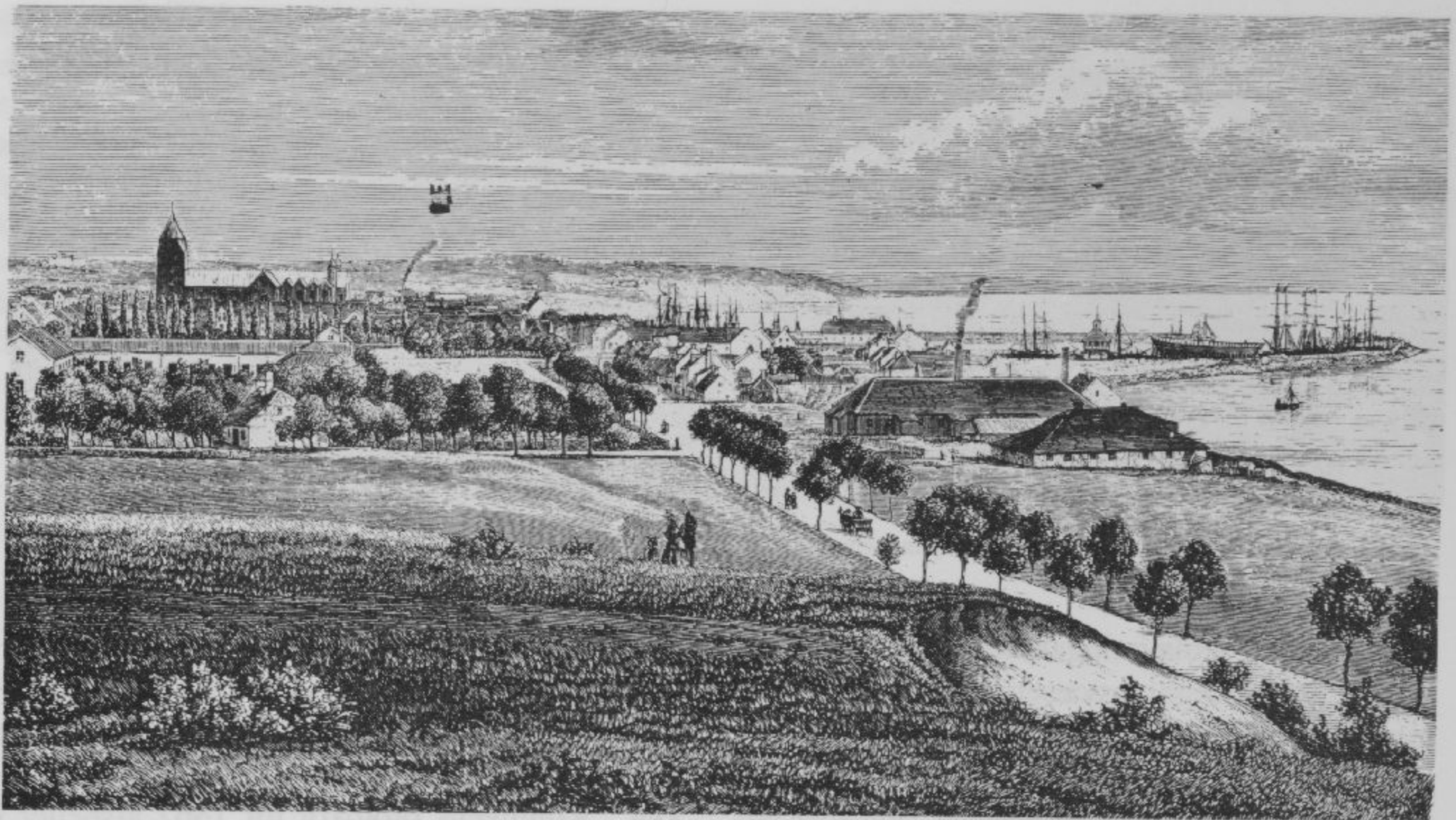


Århus omkranset af jernbaner til venstre og teknisk for regulering

1. Århus

Som en af de ældste byer i Danmark har Århus har en historie, der går tilbage til 1600-tallet. I 1600-tallet var Århus andet verdens største havneby, men den forsvandt for sig selv. Søges i historien om samfundets anden halvdel, Århus, ikke kun en by. Købstad i 1858, og den største provins i Århus g...

Indbyggertallet i Århus fra 1850 til 1900 var 15.025. Den afgrænsede by Allé, Nørreind i en videt, i 1850 som fik borg, 18...



Århus omkring 1865, set fra Wallensteins Skanse syd for byen. Træsnit efter fotografi af A. Fritz. Den lille tårnagtige bygning på havnemolen til venstre for det halvfærdige skib er lodshuset, hvor den første stads- og havneingeniør havde kontor i nogle år i 1870'erne. Havnen og jernbanen var væsentlige forudsætninger for udviklingen af Århus' erhvervsliv og dermed byens vækst, som igen skabte behovet for en teknisk forvaltning, der kunne honorere de nye krav til blandt andet gader, veje, vandforsyning, kloakering, renovation og planlægning og regulering på en række områder. Lokalthistorisk Samling.

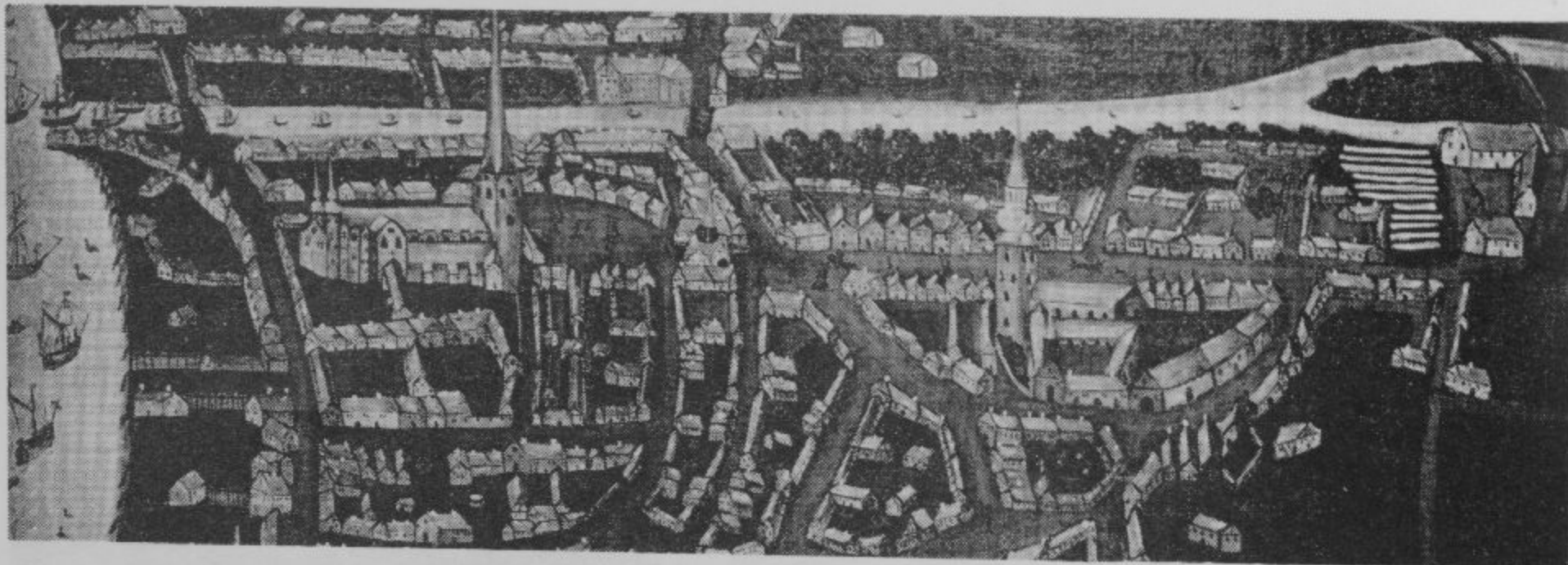
1. Århus i 1860'erne.

Som en slags forløbere for stadsingeniøren i Århus har man nævnt havnefogederne, som tilbage i 1600-tallet ud over havnen tog sig af blandt andet vedligeholdelsen af byens broer. Baggrunden for stadsingeniørembedets oprettelse skal dog søges i industrialiseringen og den almindelige samfundsmæssige udvikling, der i 1800-tallets anden halvdel slog meget stærkt igennem i Århus, ikke mindst i form af vandringen fra land til by. København havde fået en kommuneingeniør i 1858, og ti år efter havde Odense som den første provinsby ansat en stadsingeniør, et år inden Århus gjorde det samme.

Indbyggertallet i Århus Kommune blev på de tyve år fra 1850 til 1870 knap fordoblet, fra 7.886 til 15.025. Byen, hvis bebyggede område på den tid afgrænsedes af Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé, Nørregade og Mejlgedes Port, var på vej ind i en kraftig udvikling: havnen var blevet udvidet, i 1862 anlagdes en banegård syd for byen, som fik jernbaneforbindelse til Randers og Viborg, 1868 var den jyske længdebane nået til

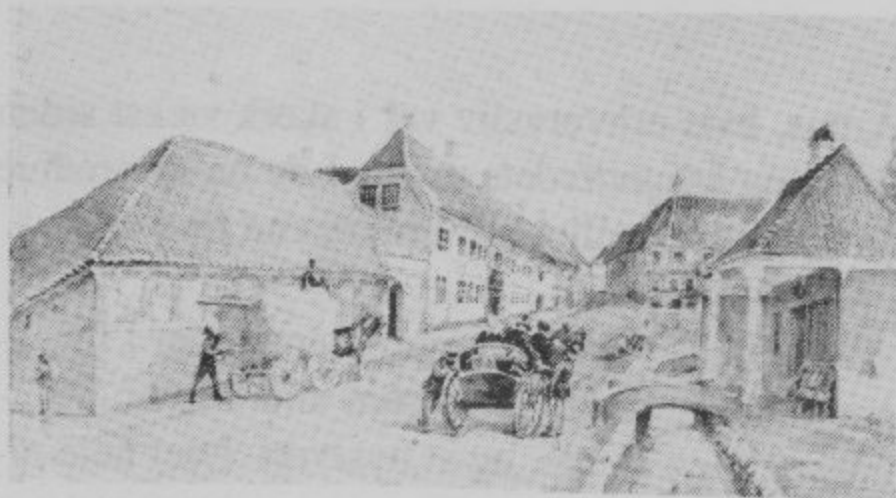
Århus, hvis erhvervsliv var i stærk vækst siden omkring århundredets midte. I de næste tredive år skulle folketallet blive mere end tredoblet.

At trafikale og sanitære problemer, der i forvejen plagede såvel Århus som andre byer, efterhånden blev akutte, og at bystyret i det hele taget stod over for andre og større opgaver og krav end i den købstad på mellem fire og syv tusinde indbyggere, som Århus havde været i 1800-tallets første halvdel, er indlysende. Visse tilløb til en form for teknisk forvaltning kan da også konstateres forud for oprettelsen af embedet som stads- og havneingeniør i 1869. Allerede et 1. maj 1839 godkendt brolægningensreglement fastsatte retningslinier for brolægning og fortove m.v. og foreskrev valg af en brolægningsskommission bestående af politimesteren og fire grundejere; ét af medlemmerne burde have forstand på nivellering. Reglementet blev revideret i 1860 og 1871. Med den af indenrigsministeriet 30. december 1868 stadfæstede *Vedtægt for Styrelsen af de Communale Anliggender i Aarhus Kjøb-*



Århus omkring 1640, med åhavnen og Minde- og Immervadbroerne. Lokalthistorisk Samling.

stad afløstes brolægningsskmissionen af et udvalg for brolægningssvæsenet på tre medlemmer, som havde ansvaret for de brolagte gader og de dertil hørende offentlige broer og stenki-ster, mens et udvalg for vejvæsenet, ligeledes på tre medlemmer, tog sig af „byens offentlige biveje, de ikke brolagte gader i byen og de øvrige veje og gangstier, hvis vedligeholdelse bekostes af byen, markvejene undtagne“.



Ved Studsgades port i 1850erne. Akvarel af Fr. Visby i Den gamle By. Til højre Vennelystbækken, som på Studsgade forenede sig med Borrebækken, hvorefter de krydsede Mejlgade, inden de løb ud i bugten. Til højre for bækken akciseboden, hvis personale er ved at gå vognene efter for eventuelt smuglergods, midt i billedet på venstre side det nuværende Nørreport 20 (Rasmus Nielsen, *Århus i 1840erne*, Århus 1959, p. 17). Omkring en snes år senere, i 1873, vedtog byrådet, at man samtidigt med brolægningen af Nørregade, som mandede ud i Studsgade tæt uden for porten, ville udvide broen over Vennelystbækken og give den et nyt brodække, hvad stadsingeniøren havde anslået ville koste 245 rigsdaler. Lokalthistorisk Samling.

En vej- og forskønnelseskommité konstituerede sig 29. januar 1867 for dels at tage sig af de offentlige biveje, som ikke var henlagte under markdirektionen, brolægningsskmissionen eller det offentlige vejvæsen, dels at tage vare på beplant-

ningerne på de offentlige spadseregange, „arbejder til forskønnelse af byens omegn i almindelighed“, Vennelystparken og „Skolebakken og fodstien fra Mindegadesport over Knudriisbakken“. Komiteens protokol for 1867 afspejler i øvrigt tydeligt de overskuelige forhold, der her endnu var tale om. 18. februar aftaltes forskellige arbejder under en vandring ad „vejen rundt om byen“, og 2. oktober anså man det „for ufor- nødent i dette efterår at foretage noget lokalt eftersyn, idet komiteens medlemmer erklærede sig tilstrækkeligt bekendte med samtlige i betragtning kommende forhold.“



Borgporten og Storetorv fotograferet omkring 1864 af A. Fritz, set fra Lille Torv. „Så længe som jeg har været læge i Århus, i henvend 39 år, har denne by mere end nogen anden ligestillet været hjemstøgt af sygdomme og sygelighed, særligt af de sygdomme, som fortrinsvis står i årsagsforhold til slet drikkevand, nemlig tyfoide feber, diarré, kolerine, kirtelsyge, tæring, ligesom også andre epidemiske sygdomme her var mere ødelæggende end i andre byer“, skrev stiftsfysikus Chr. Weis i juni 1876 til byrådet.

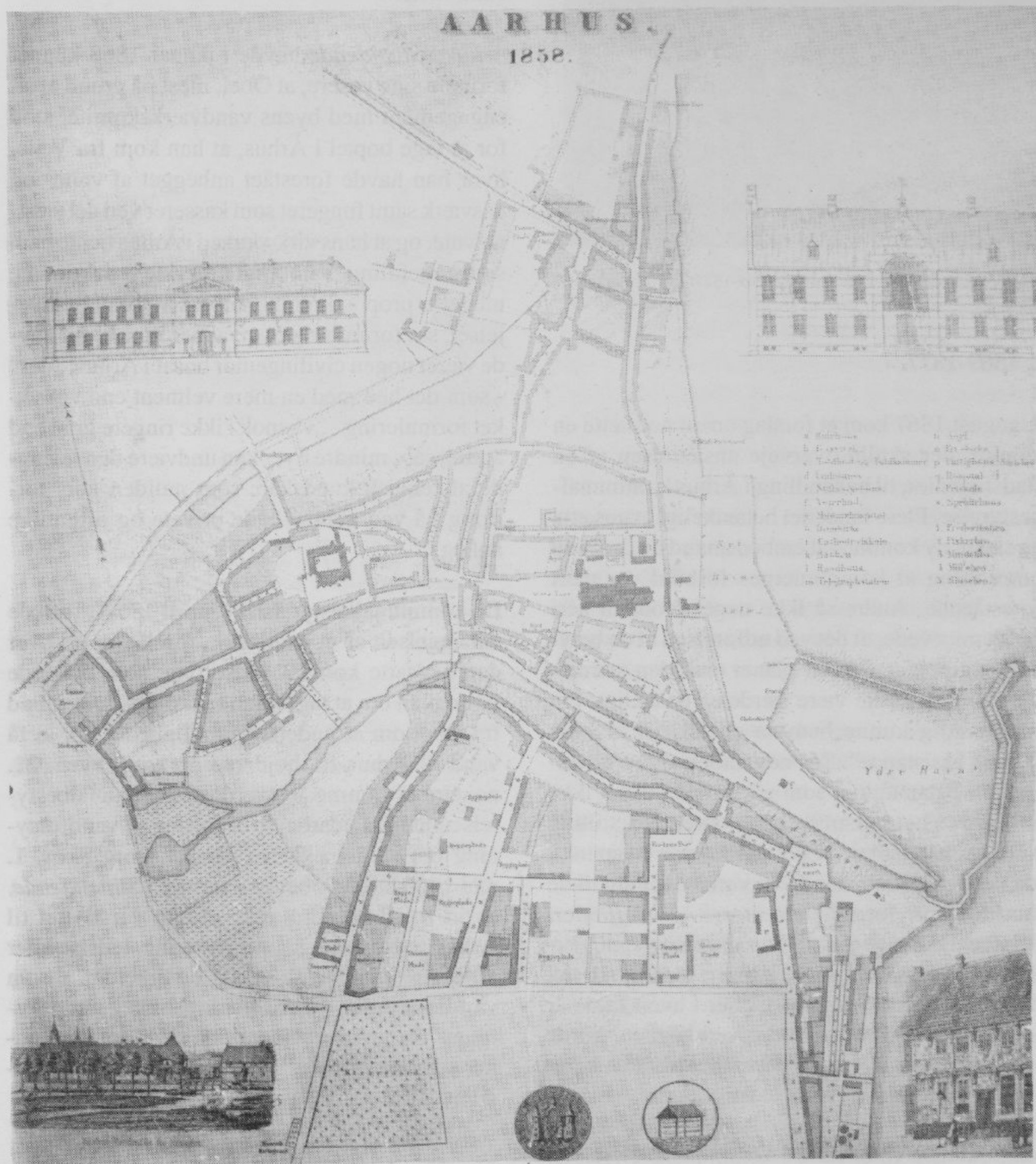
Endelig
tægt og S
le ifølge
og rende
fentlige
treprenø
begynde
dræning
de åbne
strandka
forhold v



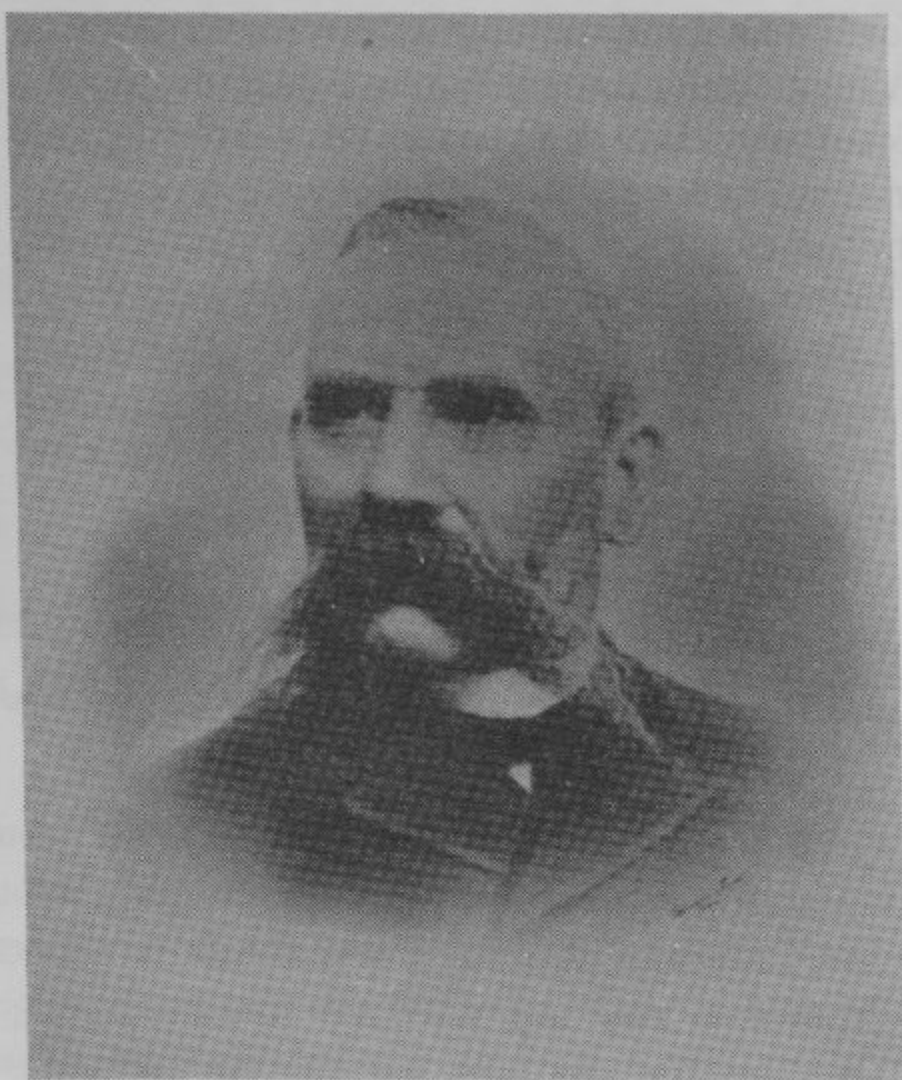
Århus 1858
onstur ad i

Endelig havde Århus i 1861 fået sundhedsvedtægt og Sundhedskommission. Byens gader skulle ifølge vedtægten fejes rene tre gange om ugen, og rendestenene om fornødent skylles. Den offentlige renovation bortliciteredes til private entreprenører. Kloakering havde taget sin spæde begyndelse omkring midten af århundredet med dræning visse steder og overdækning af nogle af de åbne ledninger, der havde udløb i åen eller strandkanten. De sanitære og sundhedsmæssige forhold var fortsat dårlige, det sidste ikke mindst

fordi man i modsætning til byer som Odense, Ålborg, Vejle, København og Svendborg endnu ikke havde taget den konsekvens af koleraepidemiene i 1850'erne at anlægge et vandværk. Kommunalbestyrelsen nedsatte en vandværkskomité i oktober 1865, men først i 1872 kunne vandværket, efter lange overvejelser og diskussioner forud for selve anlægsarbejderne, endelig tages i brug. Undervejs var man kommet i forbindelse med byens kommende første stadsingeniør.



Århus 1858. „Vejen rundt om byen“: Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé og Nørregade, som Vej- og forskønnelseskomiteen gik sin inspektionsstur ad i februar 1867, var blevet anlagt i 1820'erne. Lokalhistorisk Samling.



Poul Breineberg Obel, stadsingeniør 1869-1877. Erhvervsarkivet.

2. 1869-1877.

8. august 1867 kom et forslag om at nedsætte en komité, der skulle overveje ansættelsen af en stadsingeniør, til behandling i Århus kommunalbestyrelse. Flere fandt det betænkeligt at ansætte en sådan ny kommunal embedsmand nu, hvor en omordning af kommunernes forhold var nært forestående. Andre så ikke noget problem heri og fremhævede, at det ved udførelsen af de betydelige arbejder, der var planer om i den nærmeste fremtid, „ville være særdeles ønskeligt, om man stadig kunne benytte en teknisk dannet mands assistance“. 26. november afgav udvalget sin betænkning, som gik ud på, at det ikke ville være hensigtsmæssigt at oprette en stilling som stadsingeniør på det daværende tidspunkt, da den tekniske bistand, der var nødvendig til de umiddelbart forestående større foretagender: kystbeklædningen, fattigbygningen og vandværket, burde søges hos specialister; men til sin tid, når vandværket var anlagt, eller i hvert fald når der forestod større arbejder ved havnen, burde sagen tages op igen. 10. december tiltrådte kommunalbestyrelsen denne indstilling.

23. oktober 1868 fik tre kommunalbestyrelsesmedlemmer og to medlemmer af havnekommiss-

sionen imidlertid til opgave at udarbejde en instruks for stadsingeniøren, da den nye vedtægt for de kommunale anliggender skulle suppleres med en ordning af administrationen. 21. januar 1869 besluttedes det med hensyn til ansættelsen af en stads- og havneingeniør, at stillingen ikke skulle opslås ledig, men besættes med „den herboende civilingeniør P. B. Obel, under forudsætning af, at man kom til rette med ham angående det honorar, han skulle have for sit projekt til vandværket.“

Århus Stiftstidende havde i januar 1868 kunnet fortælle sine læsere, at Obel, mest på grund af sit engagement med byens vandværkskomité, stod for at tage bopæl i Århus, at han kom fra Vejle, hvor han havde forestået anlægget af vand- og gasværk samt fungeret som kasserer ved det sidstnævnte, og at hans virksomhed i Århus tjente ham som anbefaling. Samtidigt udtrykte redaktionen, meget a propos kommunalbestyrelsens overvejelser, sin forundring over, at der ikke hidtil havde været nogen civilingeniør bosat i Århus, „der“ - som det hed med en mere velment end vellykket formulering - „vistnok i ikke ringere grad end andre, selv mindre byer kan undvære den mængde af teknisk kundskab, som nutiden gør fordring på ved mange både private og offentlige anlæg.“

Da kommunalbestyrelsen 4. april 1867 drøftede anlæggelsen af et vandværk, forelå der ud over den nedsatte komité's indstilling, som byggede på en plan om at tage vand fra Århus Å, et tilbud fra Obel om at undersøge muligheden for at få vand til Århus fra højderne omkring byen. 21. november samme år overdrog kommunalbestyrelsen ham at udarbejde et forslag til vandforsyning fra Møllebækken i Marselisborg Skov. 1. maj 1868 havde Obel en annonce i *Stiftstidende*, hvori han bekendtgjorde, at han var flyttet til Århus „og påtager sig projektering, ledelse eller udførelse af tekniske anlæg og arbejder, såsom vandledninger, gasbelysningsanlæg, udgravnings- og havnearbejder m.m. såvel for kommuner som for private.“ Hans adresse var Østergade nr. 1135.

Ud over
bejdet er
som kom
1868, og
længelse
hed for
at hans
vognslin
nen bur
og gener

fom i Henho
i Århus

- Met
1. Han har
lede og f
overdrage
forlanges
sterer de
 2. Han hder
det nefar
commisfio
 3. Ingenieur
 4. Han fore
hvori By
Conto.
 5. Ved For
delbart el
 6. Naar han
til Byraa
har han
 7. Han er f
raadets f
 8. Forandrin

- Met
1. Han fore
og Repar
 2. Han gjør
sterer paa
 3. Han mod
seer samm
 4. Han atter
rialier og
 5. Han forf
fom proje
 6. Han leder
tracter m
tekniske T
 7. Han fore
gjør Forf
 8. Han give
 9. Forandrin

©aat

Instrux for

Ud over vandværksprojektet havde Obel udarbejdet en plan for bolværksanlægget langs åen, som kommunalbestyrelsen godkendte 30. april 1868, og to forslag til søndre havnemoles forlængelse. Som endnu et tegn på hans foretagsomhed forelå 24. september udvalgsindstilling om, at hans ansøgning om koncession til en sporvognsline fra Store Torv via havnen til jernbanen burde afslås af hensyn til de snævre gader og generne for den øvrige færdsel.

Instrux

for

Stads- og Havneingenieuren,

som i Henhold til Betslægten for Styrelsen af de communale Anliggender i Århus Kjøbstad ansættes fælles for Byen og Havnen.

A.

Med Hensyn til Byen:

1. Han har at forfatte Tegning, Overslag og Conditioner til samt at lede og føre Tilsyn med ethvert teknisk Foretagende, som Byraadet overdrager ham, eller at assistere ved saadanne, ligesom han, naar forlanges, paafer Leveringen af Materialier til sliige Arbeider og attesterer de derhenhørende Regninger.
2. Han yder den Assistance, der forlanges af ham, til ethvert af Byraadet nedsat Udvalg, saavel som til Bygningscommissionen og Sundhedscommissionen.
3. Ingeniurens Forhold til Vandværket forbeholdes nærmere Afgjørelse.
4. Han fører en Fortegnelse over alle af ham attesterede Regninger, hvori Byraadet, hvert enkelt Udvalg og Commission har sin særegne Conto.
5. Ved Forretninger, der ere hans Tilsyn underlagte, maa han ikke, middelbart eller umiddelbart, optræde som Entrepreneur.
6. Naar han rejser bort fra Byen, har han herom at gjøre Anmeldelse til Byraadets Formand, og hvis Fraværelsen varer over 8 Dage, har han at søge Reisetilladelse hos Byraadet.
7. Han er forpligtet til paa Forlangende at være tilstede saavel i Byraadets som i de forskjellige Udvalgs og Commissioners Møder.
8. Forandringer og Tillæg forbeholdes.

B.

Med Hensyn til Havnen:

1. Han fører i Almindelighed Tilsyn med de daglige løbende Arbeider og Reparationer.
2. Han gjør Forslag til Anskaffelsen af de fornødne Materialier og assisterer paa Forlangende ved sammes Anskaffelse.
3. Han modtager under sit Ansvar de Materialier, der leveres, og paafer sammes contractmæssige Bestaand.
4. Han attesterer Regninger saavel over Arbeide som over leverede Materialier og fører en Fortegnelse derover.
5. Han forfatter Overslag, Tegninger og Conditioner over Arbeider, som projecteres eller agtes udførte.
6. Han leder saadanne Arbeider, paafer Udførelsen af de indgaaede Contracter med Hensyn saavel til Arbeidet som Leverancerne, fører det tekniske Tilsyn og attesterer de derhenhørende Regninger.
7. Han fører Tilsyn med Havnens Værker, Bygninger og Pladser og gjør Forslag til fornødne Vedligeholdelses- og Fornødheds-Arbeider.
8. Han giver paa Forlangende Møde i Havnecommissionen.
9. Forandringer og Tillæg forbeholdes.

Saaledes vedtaget i Byraadets Møde den 24de Marts 1869.

4. februar 1869 valgtes Obel til stads- og havneingeniør, med ansættelse regnet fra 1. januar dette år. 24. marts vedtog byrådet *Instrux for Stads- og Havneingenieuren*. Lønnen var 800 rigsdaler årligt, hvoraf havnekassen betalte halvdelen.

I mellemtiden var diskussioner og undersøgelser vedrørende vandværksagen fortsat. Da forsøg med artesiske borer ikke tydede på, at der kunne skaffes vand på denne måde, stod valget mellem Århus Å og Obels forslag om at hente vand fra bækkene i Marselisborg Skov. Man hældede længe til den sidstnævnte løsning, som faktisk blev vedtaget 10. december 1868 og endnu stod ved magt, da et nyt udvalg til vandværksagens videre fremme 17. juni 1869 afgav indstilling om, at anlægsarbejdet skulle påbegyndes denne sommer, hvorved det efter stadsingeniørens mening skulle kunne blive færdigt i løbet af november. Byrådet udsatte det imidlertid til næste forår, og da beslutningen endelig blev truffet i juni 1870, blev det til fordel for planen om at tage vand fra åen. Efter at have set nøjere på sagen lagde det udvalg, der 17. februar samme år var blevet nedsat til dens videre behandling, hovedvægten på „den ubegrænsede vandmængde“, åen i modsætning til bækkene gav adgang til. Forinden havde der i Århus Stiftstidende været en særdeles skarp polemik mellem ingeniørerne English & Hansen og Obel, som i en betænkning til byrådet havde kritiseret deres tilbud på anlæg af et værk ved åen og nu blev beskyldt for usagligt hensyn til sit eget projekt.

13. marts 1871 kunne udvalget forelægge planer og licitationsbetingelser udarbejdet af Obel; 7. juli valgtes det billigste af de 7 indkomne tilbud, og 14. august underskrevs kontrakten med entreprenørerne, som forpligtede sig til at have anlægget færdigt 1. juli 1872. Vandværket kunne dog først afleveres til kommunen og tages i brug 8. december 1872. 19. december fastsatte byrådet Obels honorar for „samtlige af ham udførte arbejder i anledning af vandværkets anlæg“ til 3.000 rigsdaler og udtalte sin tak og påskønnelse til Vandværksudvalget. Efter dettes indstilling blev Obel udnævnt til vandinspektør og købersmed Birnbaum til maskinmester ved værket fra 1. januar 1873. Disse stillinger var sat til henholdsvis 250 og 500 rigsdaler, fyrbøderens løn

til 200, for 1874 til 300, 500 og 300 rigsdaler. Det 19. december 1872 af byrådet vedtagne *Regulativ for Benyttelse af Vand fra Aarhus Vandværk* indsatte et udvalg på tre byrådsmedlemmer som bestyrelse for værket og slog i øvrigt i de paragraffer, der udgjorde en instruks for vandinspektøren, blandt andet fast, at:

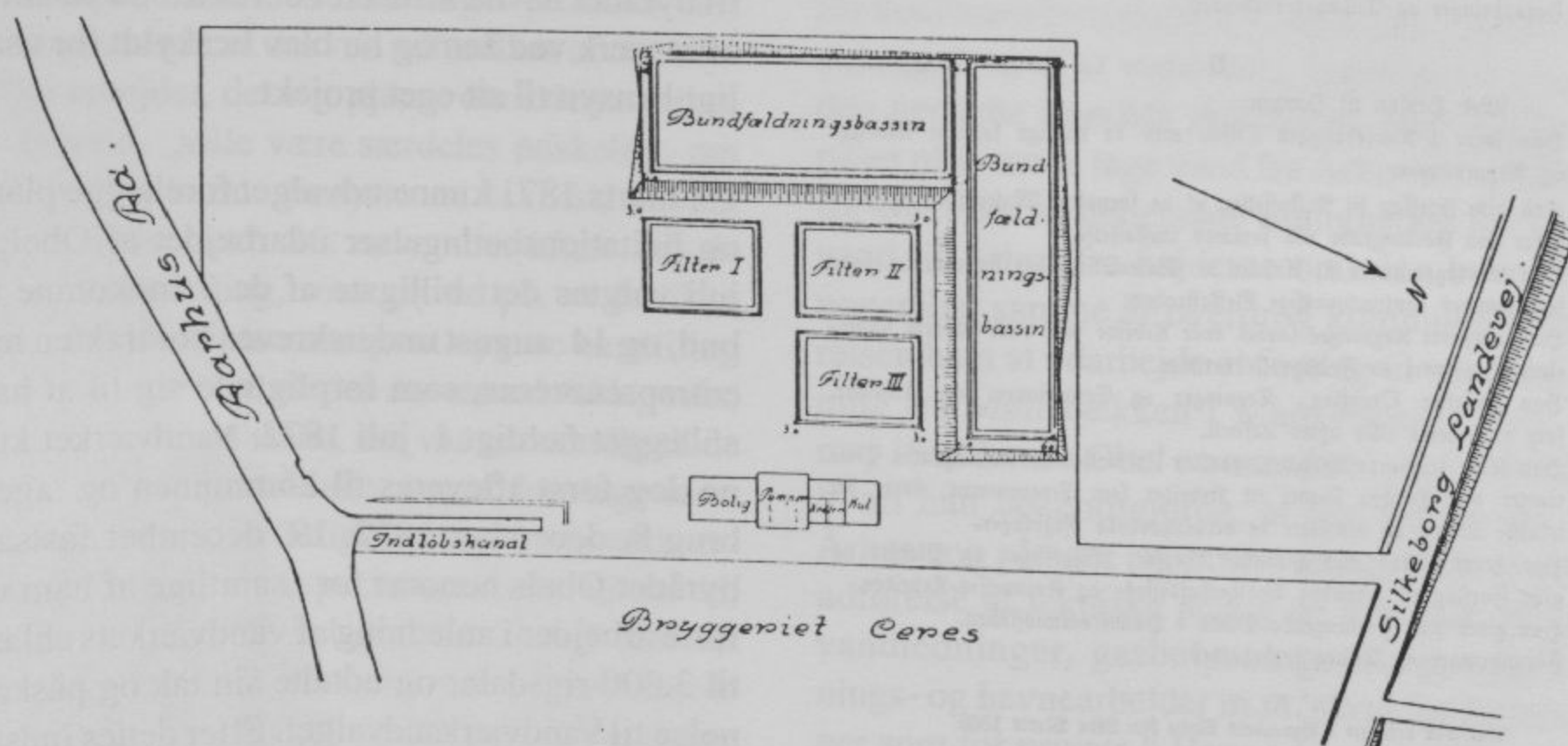
„Inspektøren fører det daglige tilsyn med vandværket og samtlige dertil hørende anlæg, indretninger og inventariegenskaber.“

Han bærer det nærmeste ansvar for værkets regelmæssige og ordentlige drift, hvorfor samtlige ved vandværket ansatte eller arbejdende personer er ham underordnede, ligesom han til enhver tid er berettiget og forpligtet til at gøre vandværksudvalget dertil sigtende forslag.“

Inspektøren skulle sørge for, at såvel værket som private ledninger og haner holdtes i tilfredsstillende stand, for anskaffelsen af kul, olie, grus, sand m.v., for regnskab med inventar, materialer og udgifter og for en ajourført liste over byens vandledninger og antallet af vandhaner til husholdnings- og næringsbrug. Han fungerede som Vandværksudvalgets sekretær og førte tilsyn med, at det arbejde, de autoriserede vandmestre udførte for private, var godt og forskriftsmæssigt udført.

Vandværket var placeret umiddelbart vest for bryggeriet Ceres, mellem Silkeborg Landevej og Aarhus Å, hvorfra vandet toges ind gennem en indløbskanal. Det var udrustet med to stk. dampmaskiner og pumper hver med kapacitet 92 m³ pr. time, to dampkedler, to bundfældningsbassiner med et samlet areal på 3.000 m², tre filtre hver med en filterflade på 440 m² og en ca. 1.300 m³ højdebeholder på kote 34,5 meter over daglig vande. Desuden var der bolig for maskinmesteren sammenbygget med maskinhuset. Prisen for værkets anlæggelse angives i regnskabet for det i 1869 optagne lån, der havde finansieret det, til 113.873 rigsdaler og 3 skilling. Det første driftsår var vandforbruget på 394.200 m³.

Selve placeringen så langt nede ad åen kom til at give problemer. Ikke blot henledte en ny stigning i antallet af tyfus-, diarré og kolerinetilfælde fra 1875 opmærksomheden på adskillige forureningskilder i nærheden, hvorefter der blev skredet ind over for henlæggelsen af møddinger med latringødning på Oldjorden på den nordlige side af åen, og et fjerde filter installeredes i 1878. Som det endnu hurtigere viste sig, havde Obel haft ret, da han i sin betænkning om English & Hansens projekt påpegede risikoen for, at vandet i åen ved højvande kunne blive brakt helt op til værket. Det var netop hvad der ifølge *Århus Stifts-*



Plan over vandværket pr. 8. december 1872. Gengivet efter Oscar Jørgensen, *Aarhus Vandværk 1872-1922*, Århus 1922, p. 15. Det undergik betydelige ændringer og udvidelser gennem årene. Filter nummer fire blev installeret i 1878. I 1886 omdannedes de to bundfældningsbassiner til forfiltre, og et nyt stort bundfældningsbassin blev anlagt. „Herved opnåedes, at vandet filtreredes 2 gange, idet gangen i rensningen blev følgende: efter at vandet havde passeret indløbskanalens skærvefilter pumpedes det op i bundfældningsbassinet, hvorfra det løb ind på forfiltrene, videre ned i de lavere liggende filtre (efterfiltrene) og herfra til rentvandsbrønden. Herved tilvejebragtes en ret god rensning af åvandet.“ (Sst., p. 18-19)

tidende sl
i flere dag
konstrukt
1894 fik

Derimod
ler, orme
åvandet u
de af den
og juni 1

„Som be
ud af var
deriksgæ
indtruffe
på Kystv
på omtre
en vandh

Og den
sig selv r
ning:

„Man ha
som er k
røret kun
vandhan
ulykkede
kun kun
der havd
forhold.“



Stranden ve
går direkte

tidende skete, da drikkevandet op mod julen 1873 i flere dage var blandet med saltvand. Først med konstruktionen af en ny slusebro juli-december 1894 fik man styr på havvandets indtrængen.

Derimod fik man aldrig sat en stopper for, at igler, orme og især ål fra tid til anden fulgte med åvandet ud af hanerne. For eksempel gav tilfælde af denne art uheldig presseomtale i både maj og juni 1883. 1. maj skrev *Århus Stiftstidende*, at

„Som bekendt har man flere gange fået små ål ud af vandhanerne fra byens vandværk på Frederiksgade. I forrige uge er et lignende tilfælde indtruffet i den modsatte kant af byen, idet der på Kystvejen nær Mejlgedesport kom en lille ål på omtrent et kvarters [14,8 cm.] længde ud af en vandhane.“

Og den 7. måneden efter kunne avisen overgå sig selv med en endnu langt mere udelikat beretning:

„Man har idag forevist os en stor forrådnede frø, som er kommen ud af et vandrør i Ryesgade. Da røret kun meget sparsomt ville give vand, blev vandhanen skruet fra, og man fandt da det forulykkede dyr i en så uappetitlig tilstand, at det kun kunne fremkalde væmmelse hos beboerne, der havde nydt af vandet i flere dage under disse forhold.“

Skønt både smag, friskhed og renhed kunne kritiseres, fik Århus helt til 1902, altså gennem godt og vel tredive år, drikkevand fra åen.

Et andet projekt, der var indledt inden stads- og havneingeniørembedets oprettelse, var en kystbeklædning fra Skolebakken (Olufsgade) til Mejlgedesport og videre nordpå, som byrådet vedtog 2. august 1867; en del af omkostningerne faldt på grundejerne i Mejlgade, resten deltes lige imellem havnen og kommunen. Digekonduktør C. G. Bruun, fra 1. januar 1868 til 1. marts året efter Odenses første stadsingeniør, havde udarbejdet den oprindelige plan, som inden sin fuldførelse kom til at omfatte anlægget af Kystvejen, hvis istandsættelse og vedligeholdelse Vejudvalget fik overdraget tilsynet med i august 1871. 1870 havde Obel udarbejdet et overslag over, hvad grusbelægning af vejen i stedet for den planlagte macadamisering ville koste. Byrådet ønskede imidlertid også, at ingeniørkaptajn Enrico Dalgas, der var bosiddende i Århus og tidligere havde været engageret i kommunale vejarbejder, skulle vurdere, om denne løsning var fyldestgørende. Da han frarådede grusbelægning og i øvrigt påpegede, at man ville blive nødt til at gøre arbejdet helt eller delvist om igen, hvis vejen blev anlagt, før jordfyldet havde sat sig, fulgte byrådet hans forslag om en provisorisk vej, som så skulle chauseres i efteråret 1871. Udgif-



Stranden ved Mejlgade omkring 1865. Fotografi af A. Fritz. Til venstre Skolebakken og Skt. Olufs Kirkegård. Haverne baghusene i Mejlgade går direkte ned til strandkanten. Lokalthistorisk Samling.

ten til chausseringen, 1.957 rigsdaler og 71 skilling, blev afholdt af Mejlgade-grundejernes bidrag til kystbeklædningsprojektet.

Reglement for Brolægningssvæsenet i Aarhus Kjøbstad af 1871 fastsatte, at Udvalget for Brolægningssvæsenet i Aarhus „benytter stadsingeniørens assistance til at foretage opmålinger og nivellements, til at affatte overslag og til i fornødent fald at føre tilsyn med leverancers modtagelse og arbejders udførelse.“ Udvalget skulle bestå af tre byrådsmedlemmer og forestod „alle brolægningssarbejder på Aarhus købstads torve, gader og stræder med dertil hørende fortove, såvel de nu bestående, som dem, der i fremtiden som offentlige bliver overtaget af kommunen“, med undtagelse af hovedlandevejsgadernes kørebane, der var amtsrådets ansvar, og havnens område, som var havneudvalgets. Det skulle drage omsorg for arbejdernes forsvarlige og hensigtsmæssige udførelse, påse, at gader og rendestene fik behørig flugt og fald, og søge „at fremme alt, hvad der kan tjene til at forbedre byens sanitære forhold.“ Reglementet foreskrev ligeledes, at: „Samtlige brolægningssvæsenets arbejder udføres enten efter licitation eller efter privat accord“, og stillede følgende krav til deres udførelse:

„Brolægningen på gadernes kørebane skal i reg-

len ske med kløvede, veltildannede, omtrent lige store kampesten med jævn afbanet overflade.

Langs yderkanten af fortovene anbringes veltilhugne fliser og inden for disse en brolægning af tildannede sten i en bredde af indtil 1½ alen, hvorimod resten af fortovene kan brolægges med rå kampesten. Overalt, hvor sådant behøves, anbringes de fornødne antal render for at lede afløbet fra husene til rendestenen.

Til rendestenen anvendes tilhugne velafbanede kampesten eller, hvor gadernes mindre gode fald gør sådant fornødent, rendestensbunde af udhugne sten. Brolægningen drives forsvarligt, så ofte dette er nødvendigt til sammes gode bevaring.“

1873 vedtog byrådet en plan om ombrolægning af byens gader over 12 år, „efter hvis fuldførelse byen vil kunne siges i sin hele udstrækning at være forsynet med en tilfredsstillende og tidsvarende brolægning.“ Nogle medlemmer havde gerne set arbejdet gennemført over en kortere årrække af hensyn til gadernes tilstand - „de fleste gader var før slette og er nu blevet værre ved vandværksanlægget“, som en af talerne sagde - men fremskyndelsen strandede på den forventede udgift. Obels overslag var på 57.055 rigsdaler, hvoraf de 50.090 faldt på kommunen, 6.965 på amtet og grundejerne.



Kystvejen omkring 1873, set mod Skolebakken. Macadamisering eller chaussering var betegnelser for en 20-25 cm. tyk belægning med skærver udlagt i flere tynde lag, der tromledes hver for sig, med sand eller grus til at udfylde fugerne mellem skærverne. 1923-1925 blev Kystvejen brolagt med den såkaldte chaussébrolægning, dvs. brolægning med omkring 10 cm. store, kubiske sten i et 2-3 cm. tykt sandlag oven på gammel chaussé eller et betonfundament. Lokalhistorisk Samling.



Hjørnet af M...
gående at vis...

Forskelli...
handling...
ensstemm...
afgiver e...
indre hos...
1873 i sa...
bejder en...
husvilde...
rigsdaler...
ningerne...
en over V...
forelagde...
mellem S...
først hen...
gjort.

1. januar...
da havde...
81 tdr. la...
på 8 tdr...
tingelse i...
nen påto...
der skilte...
rene Bar...
1874 opf...



Hjørnet af Mejlgade og Skt. Olufs Gyde omkring 1870. Bemærk rendestenene og rendestensbrættene. De bevarede fotografier synes gennemgående at vise gader, hvis brolægning var i nogenlunde præsentabel stand - hvilket altså ikke var tilfældet overalt. Lokalhistorisk Samling.

Forskellige notitser i uddragene af byrådets forhandlinger vidner om Obels virksomhed i overensstemmelse med instruksen, som når han i 1870 afgiver erklæring om afledning af vand fra den indre hospitalsgård til kloaken i Nygade eller i 1873 i samarbejde med murermester Lund udarbejder en plan til indretning af en bygning for husvilde, med et omkostningsoverslag på 2.455 rigsdaler, og senere samme år beregner omkostningerne til udvidelse af og nyt brodække til broen over Vennelystbækken til 245 rigsdaler. I 1872 forelagde han på eget initiativ planer til den bro mellem Søndergade og Skt. Clemens Torv, som først henvend et tiår senere skulle blive virkeliggjort.

1. januar 1874 blev Frederiksberg distrikt, der da havde omkring 2.000 indbyggere og var på 81 tdr. land, sammen med den såkaldte Møllesø på 8 tdr. indlemmet i Århus Kommune. En betingelse i overenskomsten herom var, at kommunen påtog sig at anlægge en bro over jernbanen, der skilte Århus fra Frederiksberg. Firmaet Brødrene Bang & Co. fra Ålborg fik ved licitation 1874 opførelsen af den 75 fod lange jernbro med

kørebane i 20 fods bredde i entrepris for 15.200 rigsdaler. Med godt og vel fire måneders forsinkelse, som i hvert fald delvist skyldtes ugunstige vejrforhold og kostede dem en bøde på 1.000 kr., afleverede de 22. juni året efter broen til kommunen. Den var den første Bruunsbro, men kaldtes dengang slet og ret Banegårdsbroen, hvori mod „gaden syd derfor til Jægergårdsvejen“ blev døbt M. P. Bruuns Gade.

22. oktober 1874 blev stads- og havneingeniørens årsløn med virkning fra 1. januar 1875 fordoblet til 1.600 rigsdaler for de næste to år, som hidtil betalt halvt af kærner-, halvt af havnekasen. Til gengæld skulle hans arbejdsforhold til fremmede kommuner afvikles i løbet af disse to år, og han måtte ikke i fremtiden påtage sig sådanne opgaver uden byrådets og havneudvalgets samtykke; desuden indregnedes nu lønnen for den stilling som vandinspektør for vandværket, han havde haft fra 1. januar 1873, og nogle honorarer for nybygninger, som han hidtil havde modtaget, i lønnen som stads- og havneingeniør. Efter to år skulle spørgsmålet om hans lønningsforhold tages op til ny forhandling. Denne for-

andring af løn- og ansættelsesforholdene må betragtes som et skridt i retning fra privatmanden, der står til rådighed for et fast årligt honorar, og henimod det egentlige kommunale embede. Samtidigt er posten som vandinspektør blevet en del af stadsingeniørstillingen. Byrådet satte i december 1875 det nævnte honorar for tiden indtil 1. januar samme år til 1.000 kr. Da der ikke foreligger en ubrudt række af vejvisere for disse år, lader det sig ikke afgøre, om forandringen af ansættelsesforholdene falder sammen med, at Obel, der i *Århus Vejviser* 1869 og 1871 er opført med (privat)adressen i Østergade, får stillet et kontor til rådighed; men i Vejviserens realregister for 1876 og det følgende år oplyses, at stads- og havneingeniøren har kontor i lodshuset ved havnen, åbent 9-11 formiddag og 4-5 eftermiddag.

5. oktober 1876 noteres, at byrådet har modtaget en opsigelse fra Obel, der på grund af anden ansættelse fratrådte sin stilling i kommunen fra 1. april 1877 at regne. *Århus Stiftstidende* havde en uge forinden oplyst, at det var ved „det Rowan'ske etablissement i Randers“, han var blevet ansat. Et udvalg blev nedsat for at overveje, „om der mulig måtte være anledning til at foretage forandringer i stads- og havneingeniørposten.“ 8. februar 1877 forelå en ansøgning fra Obel om godtgørelse for kontorudgifter „for nogle tidligere år“. Byrådet bevilgede 22. marts 300 kr. af kærnerkassen, „idet det derhos henstillede til havneudvalget, om samme ville tilstå ham nogen godtgørelse for havnens vedkommende.“

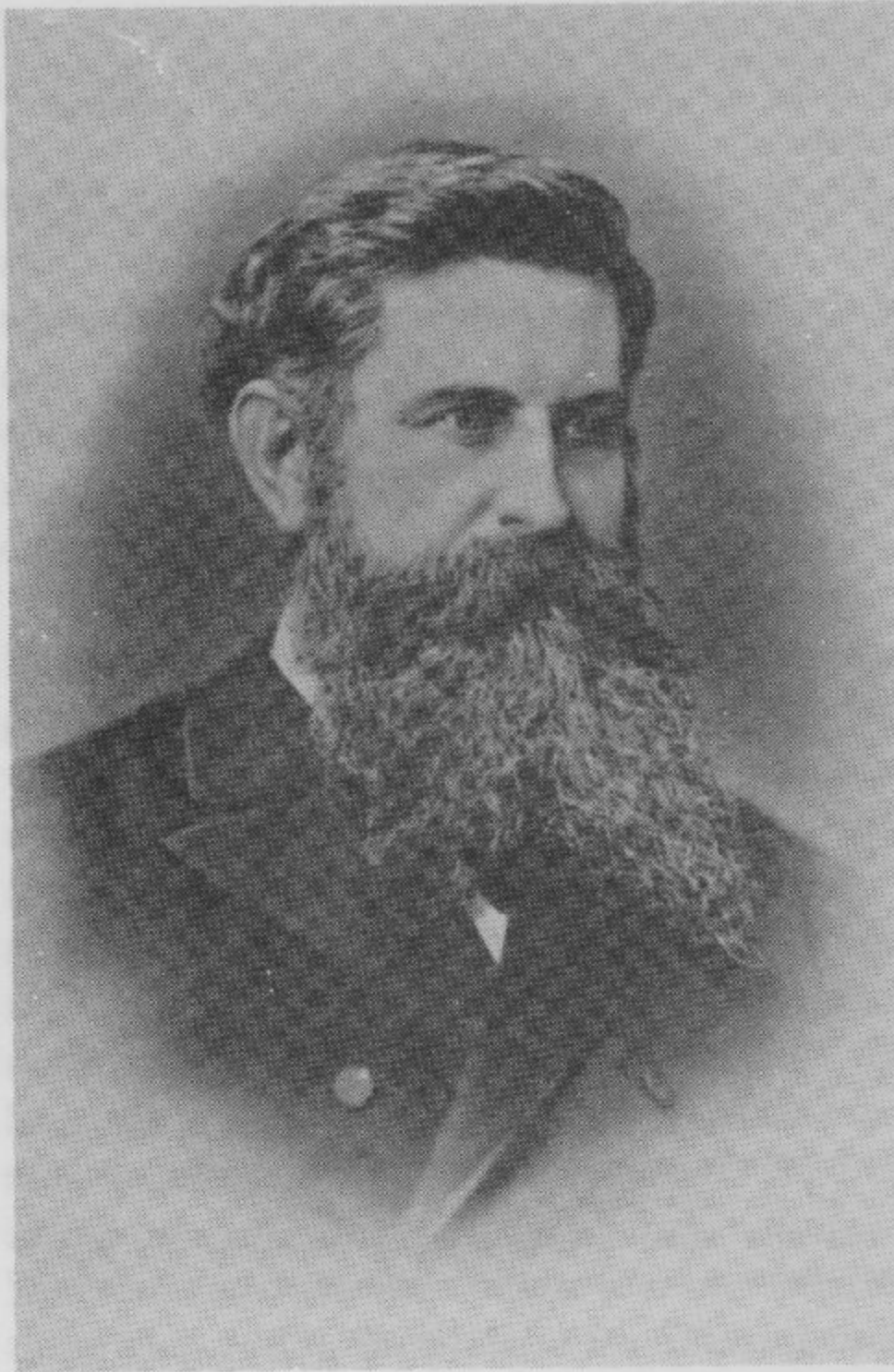


Lodshuset fotograferet september 1935, ikke længe før det blev revet ned. Det var byens ældste lodshus, opført 1805 og ombygget 1862. Senere opførte Århus Dampmølle bygningen klods op af det. Stads- og havneingeniørens lokaleforhold har været beskedne, da huset i 1870'erne stadig brugtes også til sit egentlige formål. Hvis Obel har haft personale ansat her, har det ikke været stort. Lokalhistorisk Samling.

Peter Emil S...
ling.

3. 1877-1

14. decem...
valget ved...
om ansæt...
en assiste...
rer blevet...
december...
udvalget...
den ene f...
geniør og...
anden for...
rådsudval...
nes af kær...
embeder...
niører do...
dens arbe...
at træde...
ve at udf...
den blev...
forelå en...
ansøgere...
denrigsm...



Peter Emil Sletting, stadsingeniør 1877-1894. Lokalhistorisk Samling.

3. 1877-1894.

14. december 1876 var såvel et forslag fra udvalget vedrørende stads- og havneingeniørposten om ansættelse af en stads- og havneingeniør med en assistent som et om ansættelse af to ingeniører blevet forkastet med ni stemmer mod ni. 21. december vedtog byrådet imidlertid et forslag fra udvalget om at ansætte to ingeniører, af hvilke den ene fortrinsvis skulle fungere som havneingeniør og aflønnes af havnekassen, mens den anden fortrinsvis skulle stå til rådighed for byrådsudvalgene for tekniske anliggender og aflønnes af kærnerkassen. Havne- og stadsingeniørembederne blev således adskilt, idet de to ingeniører dog forventedes at sætte sig ind i hinandens arbejdsområder og i påkommende tilfælde at træde i hinandens sted. Udvalget fik til opgave at udfærdige en instruks for stillingerne, og den blev vedtaget 11. januar 1877. 22. februar forelå en indstilling fra udvalget om valget af ansøgere til posterne, 23. februar godkendte indenrigsministeriet embedets deling i to, fra 1.

april 1877 at regne, og 8. marts valgtes T. Hornemann, Randers, og *Peter Emil Sletting*, Svendborg, til henholdsvis havne- og stadsingeniør med tiltrædelse 1. april. Ifølge *Århus Stiftstidende* stammede Sletting fra Dragør og havde mange års erfaring ved større ingeniørarbejder som Vendsysselbanen, den Sydfynske Bane og Svendborg havn. Det blev naturligt nok Hornemann, der overtog kontoret i lodshuset. Sletting havde kontor på sin bopæl, fra sin ansættelse og til og med 1880 i Ryesgade 9, fra 1881 i Frederiksgade 76a, 2. sal. Da hans efterfølger ved sin tiltræden i 1894 overtog denne lejlighed i Frederiksgade og havde kontor i den til 1901, kom den altså til at huse stadsingeniørens kontor i en snes år.

Fra 1878 var en rendemester ansat ved vandværket med 1.100 kr. i løn for at føre tilsyn med rørledningerne i byen. Fra 1894 blev endnu en rendemester, som „stadig [har] været anvendt i de senere år“, fastansat på grund af ledningsnetets stadigt større udstrækning, og den ene havde derefter tilsyn med ledningerne nord for åen, den anden syd for.



Frederiksgade nr. 68-78, fotograferet i marts 1907, altså seks år efter kontorets fraflytning. Lokalhistorisk Samling.

Instrux
for
de af Aarhus Byraad ansatte Ingeniører.
(Afr. Byvedtægtens §§ 34, 35 og 36.)

§ 1.

Den ene Ingeniør vil fortrinnsvis være til Raadighed for Havneudvalget, den anden fortrinnsvis for Byraadet og dets staaende Udvalg. De ville saaledes i Reglen arbejde uafhængige af hinanden efter den Ordning, der i §§ 2 og 3 som for Tiden gjældende er angivet; men naar Byraadet derom tager nærmere Beslutning, skal det paaligge enhver af dem at overtage saadanne nye Hverv, som maatte blive dem paalagte, derunder ogsaa at træde sammen til Afgivelse af Fællesbetænkning i tvivlsomme eller vigtige Tilfælde.

De skulle, saa vidt det er dem muligt, holde sig saaledes beskæftigede med samtlige under Havneens og Kommunens Administration hørende tekniske Anliggender, at den ene — i Tilfælde af den andens Sygdom eller Afgang — midlertidig kan tilse og bevare Traditionen ved den andens Administration, indtil Balancen er hævet.

§ 2.

Den til Raadighed for Havneudvalget stillede Ingeniør har at overtage og udføre samtlige saadanne Forretninger, der kræve teknisk Indsigt i Havnebygning. Han har at føre Tilsyn med Havneens Bygninger ligesom og med ethvert Vedligeholdelses- eller Tilbygningsarbejde, som skal udføres ved Havnen eller langs hele Kystbæltet. Derhos vil han have at overtage de daglige administrative Forretninger for Havnen og for Havneudvalget.

§ 3.

Byens Ingeniør vil nærmest være henvist til de Forretninger, der ere underlagte følgende Udvalg:

91

- Udvalget for Vandværket, navnlig som Vandinspektør,
- do. — Brolægningen,
- do. — Bejvæsenet,
- do. — Belysningen,
- do. — Byens Udvidelse og Bebyggelse,
- do. — Hovedvandløb og
- do. — Kasernebygninger indtil dettes Sager overgaar til Indkvarteringskommissionen og Bygnings- og Brandinspektør.

Desuden vil han paa nærmere Forlangende have at assistere saa vel Sundhedskommissionen og det for Tiden nedsatte kombinerede Sundhedsudvalg, som i øvrigt ethvert Udvalg, der er nedsat eller som bliver nedsat for specielle Anliggender vedkommende Kommunen.

§ 4.

Begge Ingeniører skulle paa Forlangende forfatte Tegninger, Bestyrelsesoverslag og Konditioner til de dem underlagte Arbejder, samt lede disse og føre Tilsyn med deres forsvarende kontraktmæssige eller vedtagne Udførelse.

De ere desuden baade berettigede og forpligtede til, selv at gjøre Forslag til de respektive Udvalg med Hensyn til nye Foretagender, samt Vedligeholdelser og Forbedringer af ældre, ligesom og at gjøre Indberetninger, dersom væsentlige Mangler noget Sted forefindes.

De gjøre Forslag til Anskaffelse af nye eller nødvendige Materialier, paa disse kontraktmæssige Bestyrelsesoverslag og drage Omsorg for deres Opbevaring indtil Anvendelsen.

De have navnlig at gjøre Forslag til Arbejder m. m. for det kommende Aar, hvilke Forslag skulle kunne tjene Udvalgene til Grundlag for deres Budgetoverslag.

§ 5.

Ingeniørerne attestere Rigtigheden af de Regninger, der foranlediges ved de under deres Ledelse udførte Arbejder og modtagne Materialier.

Saa vel over disse Regninger som over Materialiers Modtagelse og Forbrug have de at føre særskilte Regnskaber eller

Journaler, hvoraf paa vedkommende Udvalgs Forlangende skal meddeles Udskrift.

De ere pligtige til, efter nærmere Tilføjelse, at give Møde ved de forskellige Udvalgs eller Kommissioners Forhandlinger, samt paa Forlangende føre Protokol og Korrespondance derved.

Saa have de og paa Forlangende at møde i Byraadet.

§ 6.

Ingeniørerne skulle have Bopæl i Aarhus.

De skulle saa vidt muligt hver Sogredag være at træffe paa deres Kontor til en bestemt Tid, mindst daglig en Time. De kunne ikke uden Byraadets Samtykke foretage Rejser eller forlade Byen i længere Tid end 8 Dage. For kortere Tid eller til enkelte Dages Bortrejse kan Borgmesteren give Samtykke.

§ 7.

Det er Ingeniørerne forment paa nogen som helst Maade at optræde som Entreprenør eller Leverandør enten for Kommunen eller for andre.

De kunne ikke, uden dertil for hver enkelt Tilfælde af Byraadet erhvervet Samtykke, paatage sig Arbejder, Tegninger eller Ledelsen af Arbejder for anden Mand eller anden Kommune.

Til enkelte mindre Udarbejdelser eller Vejledninger for Kjøbstadens Indvaanere kan Borgmesteren meddele Samtykke.

§ 8.

Ingeniørerne have deres Gage, der er 3,200 Kroner aarlig og efter 3 Aars uafbrudt Tjeneste stiger med 300 Kroner aarlig, og saaledes fremdeles for hver 3 Aar indtil den er naaet op til 4400 Kroner, maanedlig ved hver Maanedes Udgang, respektive ved Havnekassen og ved Kærnerkassen.

§ 9.

Ingeniørerne kunne opsiges til 1. April eller 1. Oktober med $\frac{1}{2}$ Aars Varfel. Samme Opsigelsesret tilkomme dem lige over for Byraadet.

93

I Tilfælde af mislig eller uforfvarlig Udførelse af sin Bestilling kan en Ingeniør foreløbig suspenderes af Borgmesteren, og naar Byraadet paa Indstilling beslutter, at Suspensionen skal vedblive, vil Ingeniøren — med Forbehold for ham at se sin Sag underkastet Domstolens Afgjørelse — kun have Ret til Gage for den løbende Maaned, og i alle Tilfælde betragtes Suspensionen lig med Opsigelse, for saa vidt ikke tidligere Opsigelse forforkter den tilbageværende Tjenestetid.

Ingeniørerne ere ikke pensionsberettigede.

§ 10.

Byraadet forbeholder sig efter Omstændighederne at foretage Forandringer i denne Instrux.

(Saaledes vedtaget i Byraadets Møde den 11. Januar 1877.)

Instrux for de af Aarhus Byraad ansatte Ingeniører 11. januar 1877

Da Sletting den mangede for stadig fra 1. januar aker, vand nærmeste opsynsmar enkelt mar skabet for derne henl

På byråds geniøren e vilget fri spektør le med hensy samme år for Vandlø ren fremti hvad der e somhedso skulle opt Den første til og med ren om ud senet, Bro tillæg til b saget af en ninger i A ledes und lagde bere

Beretning bindelse n ningsarbe også en r grundejen kommuna Til den al veje og ga dage, 32 grus, og 2 skovling. været i br på 3.617, 4.055. M der for br udbetalt Vedligeho der og klo

Da Sletting i 1878 havde gjort opmærksom på den mangelfulde rensning af rørene og behovet for stadigt tilsyn, antog byrådet med ansættelse fra 1. januar 1879 en opsynsmand ved byens kloaker, vandløb m.m. med stadsingeniøren som nærmeste overordnede. 1893 ansattes endnu en opsynsmand, „da det har vist sig umuligt for en enkelt mand at tilse alle byens kloaker.“ Af regnskabet for 1900 fremgår, at også de havde områderne henholdsvis nord og syd for åen.

På byrådsmødet 16. september 1880 fik stadsingeniøren efter gasværksudvalgets indstilling bevilget fri gasbelysning, „for at han som gasinspektør lettere og bedre kan kontrollere gassen med hensyn til tryk og renhed“. 18. november samme år vedtog byrådet at anmode Udvalget for Vandløb „om at foranledige, at stadsingeniøren fremtidig udarbejder årlige oversigter over, hvad der er forefaldet af mærkeligt på hans virksomhedsområde, hvilke indberetninger da årlig skulle optages i de trykte byrådsforhandlinger.“ Den første af disse Beretninger (der blev udgivet til og med 1987), *Meddelelse fra Stadsingeniøren om udført Arbejde i 1880, vedrørende Vejvæsenet, Brolægning og Vandafløb*, blev trykt som tillæg til byrådsforhandlingerne for dette år, ledsaget af en Fortegnelse over *Kloaker og Rørledninger i Aarhus By ved Udgangen af 1880*, ligeledes underskrevet af Sletting, der desuden af lagde beretning om vandværk og gasværk.

Beretningen opregner af større arbejder 4 i forbindelse med nye veje og gangstier, 7 brolægningsarbejder og 8 under kloakering, hvorunder også en række mindre kloakanlæg foretaget af grundejerne ved udvalgets foranstaltning, og med kommunal ejendomsret til ledningerne, nævnes. Til den almindelige vedligeholdelse af samtlige veje og gangstier er i 1880 medgået 513 arbejdsdage, 32 kubikfavne skærver, 59½ kubikfavne grus, og 22 3/4 spandage til bortkørsel af vejafskovling. Der er anskaffet en vandvogn, som har været i brug i 15½ dag. Udgiften har i alt været på 3.617,23 kr., noget mindre end overslagets 4.055. Med fradrag for forskellige indtægter er der for brolægningsarbejde, materialer og kørsel udbetalt 3.941,54 kr., mod budgetteret 4.000. Vedligeholdelsen af stenkister, broer, afløbsrender og kloaker, hvortil kommer omkostninger til

mindre kloakanlæg, har kostet 3.226,93 kr., hvoraf 999,93 kr. falder på kommunen. Heraf er 643,61 kr. vedligeholdelse, 356,32 er gået til mindre anlæg. Om det første af de større anlæg, kloaken til Frederiksbjerg, fremhæves, at med den i 1880 nedlagte del af hovedledningen „er der opnået det store gode, at afløbet fra over 200 ejendomme i Frederiksbjerg kvarter, som tidligere har haft afløb i grøften ligeover Vandværket, nu kommer i åen, i strømmen neden for slusebroen“ (en foranstaltning Vandværksudvalget havde anbefalet i 1876 i anledning af problemerne med drikkevandet). Der er til denne ledning nedlagt 642 fod 24 tommers glaserede rør, 387 fod 21 tommers og 621 fod 18 tommers.



Skolegade omkring 1880, set mod Domkirkepladsen. Gasværket var knap en snes år ældre end vandværket, kommunens kontrakt med det dansk-engelske gaskompagni blev underskrevet januar 1853, gasbelysningen i gaderne taget i brug 2. januar 1855. Kommunen overtog gasværket i 1879. 2. juni 1881 tillagde byrådet Sletting et årligt vederlag på 400 kr. som gasinspektør. Det bortfaldt, da han 1. april 1889 rykkede op på højeste lønning. Lokalthistorisk Samling.

På byrådsmødet 25. maj 1882 forelå en skrivelse fra Udvalget for Brolægning, Vejvæsen, og Hovedvandløb, hvori dette henviste til andragender og klager vedrørende gaders og vejes tilstand.

Udvalget pegede på brolægningens dårlige forfatning 10-15 år før og de udgifter - 463.953 kr. - der i 1871-80 af kommune og grundejere var blevet afholdt til veje, gader og kloaker. Kommunen havde med 261.359 kr. til omlægninger og nyanlæg gjort en stor indsats, og når tilstanden alligevel endnu ikke var tilfredsstillende, var årsagen „byens pludselige stærke udvikling“ i perioden, hvorved der var blevet lagt beslag på en stor del af de anvendte midler. Udvalget fremlagde et overslag fra stadsingeniøren på 101.100 kr. til de nødvendige arbejder, inklusive 30.000 til resterende omlægninger i henhold til planen fra 1873, og foreslog, at byvedtægtens bestemmelse om, at private veje skulle holdes i „farbar stand“ og have „forsvarligt afløb“ for spildevandet, blev præciseret. Byrådet tilsluttede sig dette: private veje skulle have 6-8 fod brede grusede fortove med kantsten, 18 tommers rendestene med tildannede sten og kørebaner med pakstensunderlag. Stadsingeniøren satte udgiften pr. alen til en sådan vej på 40 fods bredde til 13 kr.



Skt. Clemens Bro set mod Skt. Clemens Torv 1884. I forgrunden Fiskergade. De store ejendomme nord og syd for broen og sidebroer langs deres facader, med stikbroer til hovedbroen, ændrede stedets udseende betydeligt i det næste kvarte århundrede, men anlæggets karakter af en bro med åbent rum omkring bevarede foreløbigt. Lokalhistorisk Samling.

At byens vækst åbenbart løb fra bevillingerne og den 12års-plan fra 1873, som skulle have sikret en tilfredsstillende og tidssvarende brolægning, er forståeligt: fra 15.025 i 1870 var indbyggertallet i Århus kommune steget til 24.831 i 1880. I det næste tiår var stigningen absolut og især relativt noget mere dæmpet, indbyggertallet var 33.306 i 1890, i 1901 var det nået op på 51.814. Da var det næsten syvdoblet siden 1850, den stærkeste vækst i nogen dansk by overhovedet i denne periode.

Det ses af byrådsforhandlingerne, at der et par gange i begyndelsen af 1880'erne var en smule blæst om stadsingeniøren. På mødet 29. juni 1882 behandlede rådet en forespørgsel fra havne- og stadsingeniørerne om, hvorvidt det var nødvendigt, at de anlagde sag mod *Århus Amtstidende* for „ærerørige insinuationer vedrørende deres embedsførelse“. Byrådet erklærede enstemmigt sin tillid til ingeniørernes „nidkærhed, dygtighed og retskaffenhed i kommunens tjeneste“ og fandt på den baggrund et sagsanlæg overflødigt.

4. oktober 1884
A. P. Sørensen
niøren og
klinker til k
var utilfreds
svarede by
Skt. Clemens
intet havde

Det var et
bejdet proje
november
vedtog opf
mens Torv
ve projekto
ændringer.
byrådet 14.
rernes regn
tiale på 1.0
„erkendels
manns om
hen hørend

1. januar 1885
der hidtil,
været „et k
sen med Å
enskomst
hus komm

På byråds
en indstill
novationsv
system for
gen af alle
gen tid“, o
imod et t
ved Mars
tionen. By
efter blev
get til udg
ordning a
fundet.

2. august 1885
med de i
ger. 11. s
forslag fra
med lygte
skab.

4. oktober 1883 tog rådet en klage fra købmand A. P. Sørensen op; den var rettet mod stadsingeniøren og drejede sig om en leverance af jernklinker til kommunen, som købmanden åbenbart var utilfreds med ikke at have fået. 18. oktober svarede byrådet efter udtalelser fra Udvalget for Skt. Clemens Bro og Brolægningsudvalget, at det intet havde at udsætte på Sletting i sagen.

Det var et af havne- og stadsingeniørerne udarbejdet projekt for Skt. Clemens Bro, udvalget 13. november 1881 havde anbefalet byrådet. Dette vedtog opførelsen af broforbindelsen Skt. Clemens Torv - Søndergade, og 12. januar 1882 selve projektet, med visse af udvalget foreslåede ændringer. Broen indviedes 22. maj 1884, og da byrådet 14. august samme år godkendte ingeniørernes regnskab for udgifterne, vedtog det et gratiale på 1.000 kr. til lige deling imellem dem i „erkendelse af ingeniørerne Sletting og Hornemanns omhyggelige og gode ledelse af de herhen hørende arbejder.“

1. januar 1887 blev det såkaldte mølledistrikt, der hidtil, skønt det lå omsluttet af Århus, havde været „et kun i henseende til skole- og fattigvæsen med Århus forbundet landdistrikt“, efter overenskomst med møllejer Weis indlemmet i Århus kommune.

På byrådsmødet 24. november samme år forelå en indstilling fra Udvalget for Ordningen af Renovationsvæsenet. Det havde planer om et nyt system for dag- og natrenovation, men „ordningen af alle herhen hørende forhold vil tage nogen tid“, og udvalget foreslog derfor bl.a. at tage imod et tilbud om at leje et areal i Sandgraven ved Marselisborg til henlæggelse af dagrenovationen. Byrådet vedtog at følge indstillingen. Året efter blev lejemålet for denne losseplads forlænget til udgangen af 1889, da en tilfredsstillende ordning af renovationsvæsenet endnu ikke var fundet.

2. august 1888 pålagdes stadsingeniøren tilsyn med de i byen anbragte mærker for gradmålinger. 11. september 1890 fritog byrådet ham på forslag fra Udvalget for Gasværket for tilsynet med lygtetændingen og med gasværkets regnskab.

4. april 1894 stadfæstede indenrigsministeriet den nye vedtægt for styrelsen af de kommunale anlæggender i Århus Kommune, som byrådet havde vedtaget 1. marts. Ifølge dens § 9 afløstes udvalgene for brolægning og vejevæsen af Udvalget for Brolægnings- og Vejevæsen samt Hovedvandløb på 3 medlemmer og med ansvar for byens brolagte og ubrolagte offentlige gader, veje, biveje og gangstier, hvis vedligeholdelse bekostedes af kommunen - dog undtagen markvejene og stier og veje på de arealer, som hørte under Udvalget for Byens og Omgivelsers Forskønnelse eller Riis Skov - samt byens til de brolagte gader hørende offentlige broer med gangbroer, stenkisterne, kloaker og pissoirs.



Oscar Ditlev Emil Jørgensen, stadsingeniør 1894-1930. Lokalhistro-
risk Samling.

4. 1894-1930.

a. 1894-1901.

17. maj 1894 døde stadsingeniør Sletting, 62 år gammel. Der var tanker fremme om at samle byens „ingeniørvæsen“ under en overordnet ingeniør med assistenter for de enkelte områder: stads-, havne- og gasværksingeniør samt vandværket, men de blev henlagt. Stillingen som stadsingeniør blev derefter opslået ledig, og civilingeniør cand. polyt. *Oscar Jørgensen* valgt med tiltrædelse 1. september 1894. Han var født 1860 i København, ingeniør fra 1883, havde været ingeniørassistent ved Københavns Brolægnings- og Vejvæsen 1884-1887 og derefter 1888-1889 hos stadsingeniøren i Odense, havde så været ved Frederiksberg vejvæsen 1889-1902 og endelig januar 1893-august 1894 stadsingeniør i Fredericia. Til hans løn fjødes efter udvalgsindstilling et årligt vederlag på 300 kr. for at stille kontorlokale til rådighed, „så længe noget sådant bliver

forlangt“. Slettings enke fik ligeledes, på mødet 13. september, bevilget en godtgørelse på 75 kr. for afgivelse af lokaler juni-september „til varetagelse af de efter hendes mands dødsfald forefaldne stadsingeniørforretninger.“

Da der i oktober 1896 i anledning af havneingeniør Hornemanns fratræden var tanker fremme om igen at lægge byens og havnens ingeniørvæsen sammen, afviste et nedsat udvalg ideen med henvisning til de forskellige opgaver, der var tale om, og byrådet vedtog at bevare de bestående forhold.

I Beretningen for 1895 klager den nye stadsingeniør over behovet for store reparationer på samtlige veje, og et „overordentligt lavt ansat“ budget. „Det vil ikke i længden være muligt at holde vejene i god orden for de hidtil bevilgede beløb, da færdselen og dermed sliddet vokser år for år.“ Om brolægningen hedder det, efter at en besparelse i forhold til bevillingen er noteret:

„Når den bevilgede sum ikke er brugt, så er grunden ikke den, at gaderne ikke har behøvet at repareres; mange ældre gader er tværtimod i en meget dårlig tilstand.

Men grunden ligger deri, at så mange ekstraordinære arbejder (Vesterallé, Slagtehuset, Skovvejen, Ny Munkegade m.m.) har ganske beskæftiget byens få brolæggere. Byens gader kunne ikke siges at befinde sig i videre god stand, hvorfor der årlig burde anvendes en bestemt sum til efterhånden at omlægge de vigtigste af dem i overensstemmelse med nutidens og den voksende færdsels krav.“

Lignende klager fremføres i Beretningen for 1896, hvor det specielt noteres, at brolægningen har lidt meget under de senere års vand-, gas- og kloakledningsarbejder. „Også over selve kloakledningerne i midten af de fleste gader har brolægningen efterhånden sat sig og givet anledning til dannelsen af store vandpytter.“ Stadsingeniøren kan dog også meddele, at der samme år er udført et meget betydningsfuldt arbejde, nemlig et sammenhængende nivellement over hele byen og opmåling og nivellement af kloakerne, samt indmuring af 170 nivellementsplader med fast-

slået højde
til brug for
referere t
penge af t
akledning
mangelfu

Ligesom
tet for og
ske kunne
ling i diss
en meget
budgetter
18.641,62
kloaker)
kr. På bud
kelig for
budgettet
der (14.8
nævnes, a



Brolægnings-
sporvognsli
kampesten
skiftet eller
afsluttes ved
henholdsvis
den énbened
eller støder
alene, men
retning.“ (Å

slået højde over dagligt vande rundt om i byen til brug for fremtidigt nivellement, som nu vil referere til samme udgangspunkt. Der var sat penge af til dette arbejde, da byens kort over kloakledninger i 1895 befandt sig „i en temmelig mangelfuld tilstand“.

Ligesom det måtte erkendes i 1882, har budgettet for og arbejdet med gader og veje ikke ganske kunnet holde trit med byens vækst og udvikling i disse år. Regnskabet for 1897 viser da også en meget betydelig overskridelse i forhold til de budgetterede 29.620 kr., nemlig vejjudgifter på 18.641,62 kr. og brolægningsarbejder (herunder kloaker) for 18.964,09 kr., altså ialt 37.605,73 kr. På budgettet for 1898 er der da også en klækkelig forhøjelse på 15.420 kr. i forhold til 1897-budgettet, altovervejende til brolægningsarbejder (14.850 kr.). I bemærkningerne til budgettet nævnes, at Wilstersgade „i fugtigt vejr næsten er

ufarbar“, og at Udvalget for Brolægning og Vejvæsen havde foreslået arbejder til ialt 25.100 kr. ud over, hvad der blev taget med på budgettet. Regnskabet for 1898 viser også overskridelser, men langt mindre end året før, ialt var der brugt 47.542,24 kr., 2.502,24 mere end de budgetterede 45.040. Budgettet for 1899 var sat så højt som 62.490 kr., heraf de 44.800 til brolægningsarbejder. Endvidere bliver der i bemærkningerne til budgettet gjort opmærksom på, at „Da vandværkets rendemestre yder megen assistance på stadsingeniørens kontor ved skrivearbejde m.m., vedrørende brolægningsvæsenets regnskab,“ har man efter Vandværksudvalgets ønske overført en trediedel af deres løn til udgiftskonto VIII, Byens gader og veje, post 2. b. 2., godtgørelse til vandværket for afgivet kontorhjælp. Beløbet er på 900 kr., mens post 2. b. 1., tilsyn med materialer og budtjeneste, er på 300. 30.000 kr. er sat af til omlægning af forskellige gader.



Brolægningsarbejde i Søndergade 1895. Brolægningen i Rymsgade, Søndergade og på Skt. Clemens Torv blev retableret for 2.285,53 kr., da sporvognslinien, der blev startet ved åbningen af Skt. Clemens Bro i 1884, var nedlagt og skinnerne fjernet. 25 gange 18 gange 14 cm. kampesten er ved at blive lagt i brolægningssandet. „Efter at brolægningssandet er spredt ud, anbringes først fortovenes kantsten, derpå lægges skiftet eller skifterne af brosten langs rendestene og til sidst skifterne tværs over kørebanen, idet der begyndes ude ved begge rendestene og afsluttes ved gademidten. Kørebanens overflade, der skal være hvælvet på tværs og have et jævnt fald på langs af gaden, afsættes ved hjælp af henholdsvis en skabelon og snore. På billedet ses 9 brolæggervende, hver med en brolæggerhammer i hånden. Nogle af svendene sidder på den énbenede brolæggerstol, „Kraveknappen“. Bag svendene står 10 arbejdsmænd, der dels lægger materiale til rette til svendene, dels banker eller støder brostenene på plads med et firmandsstempel, en brolæggerjomfru. Den samlede arbejdsstyrke kan ikke have arbejdet på dette sted alene, men har antagelig arbejdet i to hold, idet man ofte begyndte en brolægning midt på gadestrækningen og derpå arbejdede i hver sin retning.“ (Århus byhistoriske Udvalg, *Trafik i Århus - før og nu* 1976, p. 148) Lokalthistorisk Samling.

I mellemtiden var der blevet arbejdet videre med renovationssagen. 1891 omtales en plads til dagrenovation, som entreprenøren skal indhegne, ved Brendstrupvej. November samme år bemyndiges det måneden før nedsatte renovationsudvalg „til at anvende indtil 100 kr. til undersøgelse af renovationsforholdenes ordning andre steder, navnlig i Sverige.“ 14. juli 1892 forelagde det et tilbud fra købmand Bayer om overtagelse af den samlede dag- og natrenovation, gadefejning og kloakrensning, ledsaget af en foreløbig skitse af et renovationssystem, i stil med ordningen i Greifswald, udarbejdet af den københavnske ingeniør J. Rump, som i givet fald ville udarbejde et detaljeret overslag. Byrådet billigede det foreslåede system og bad udvalget, der samtidigt blev udvidet fra tre til seks medlemmer, om at arbejde videre med sagen.

1. marts 1894 fremlagde renovationsudvalget sit *Forslag til Omordning af Aarhus Renovationsvæsen* med Rumps detaljerede projekt. Hovedprincippet i affaldsbehandlingen var kompostering af latrin og de anvendelige dele af affaldet på en dertil indrettet anstalt, hvorefter komposten ville kunne afsættes som gødning. Afbrænding af affaldet ville ganske vist, mente Rump,

være en sanitært set bedre metode, men med Århus' størrelse ville der ikke være mere latrin, end det lod sig gøre at komme af med til markedspris, og så var det uøkonomisk ikke at udnytte gødningsværdien. Der regnedes med 600 kubikfod latrin om dagen og årligt 360.000 kubikfod affald, som kunne køres bort med 20 daglige læs. De frasorterede dele, såsom skår, metalgenstande, klude, papir, ben og kul m.m., ville kunne sælges eller anvendes som brændsel på renovationsanstalten. Rump kalkulerede med to koner til „frapilning“.

Anlægsudgifterne var anslået til 78.500 kr. og driften til, med forsigtige beregninger af indtægterne ved salg af gødning og frasorteret affald, at kræve et årligt kommunalt tilskud på 18.300 kr. Latrintønderne skulle renses og desinficeres og være forsynede med lufttætte dæksler, hvorved afhentningen kunne foregå om dagen. Affaldet og oprensning fra kloakbrøndene skulle afhentes i særligt konstruerede, lukkede vogne. Renovationsudvalget forestillede sig en årlig afgift på 6 kr. pr. latrintønde for ugentlig tømning, mens dagrenovationens afhentning skulle være afgiftsfri; derimod skulle husejerne anskaffe affaldsbeholdere af foreskrevet størrelse og form, og dis-



Det lille Århus. Gårdparti, Klostergade 31-33, fotograferet omkring 1902 med retirader og skarnkasse - efter at ingenting er sket med dag- og natrenovation, siden Rumps plan blev fremlagt og syltet. Lokalthistorisk Samling.

se beholdere skulle tømmes to til tre gange ugentligt. Rump fandt kommunal drift af renovationen mest betryggende, mens udvalget lod spørgsmålet om bortforpagtning stå åbent.

„Derimod tør udvalget allerede nu udtale, at en renovationsanstalt, som den her af udvalget og Hr. Rump foreslåede, vil såvel i sanitær som i alle andre henseender være et meget stort fremskridt i sammenligning med den nuværende slette ordning. Århus kommune vil ved at vedtage dette forslag komme til at stå som den by i Danmark, der har den bedste og smukkeste ordning af sit renovationsvæsen.“

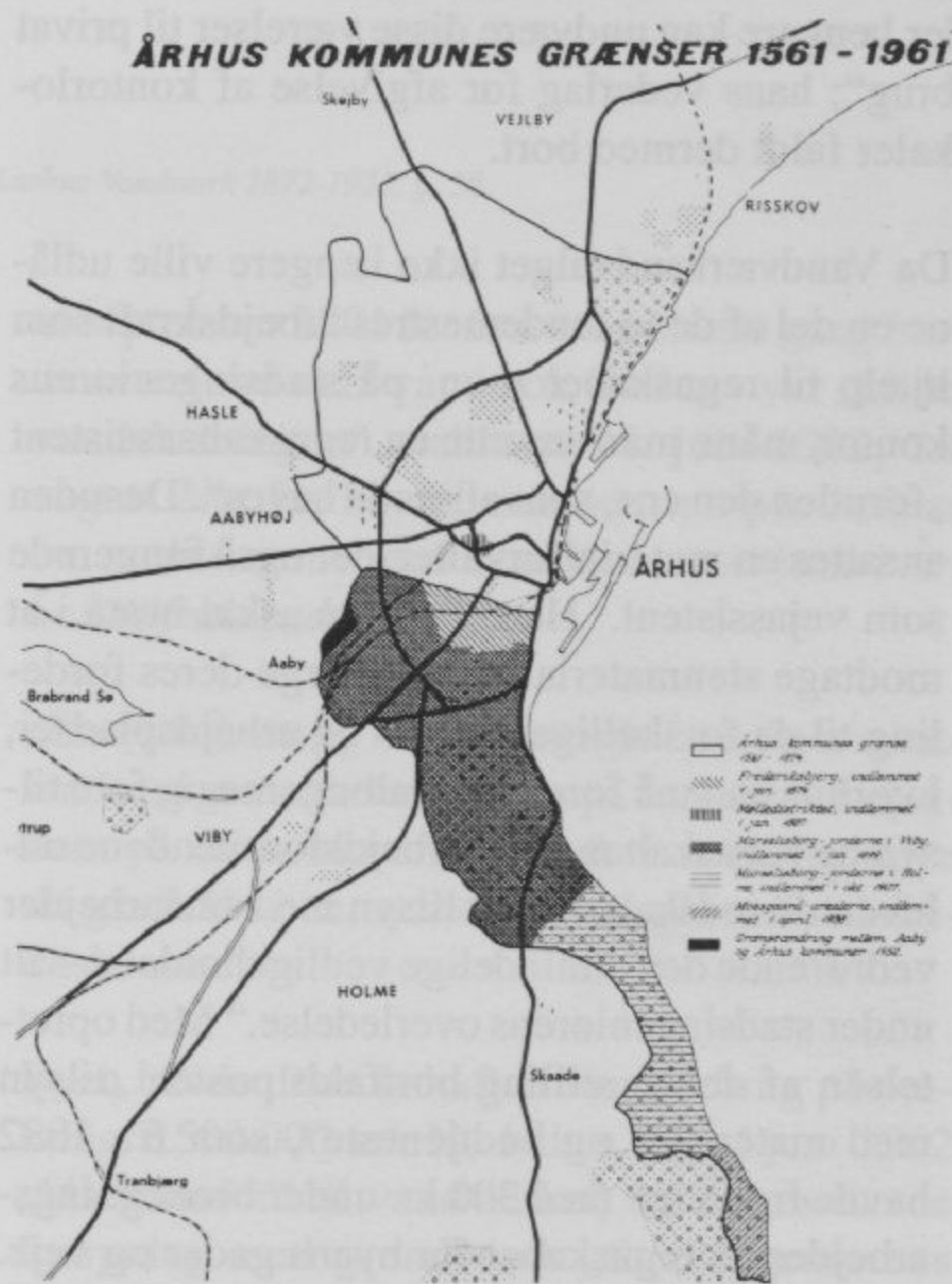
Modtagelsen af planen viste, at det sidste argument prellede af. Den tænkte placering af renovationsanstalten 700 alen nord for Artillerikaseren fik 2. generalkommandointendantur til at gøre indsigelse; en anden placering ville fordyre projektet. Fra grundejerside, hvor man tydeligvis ikke brød sig om afgiften på de 6 kr. pr. tønde, kom 27. august forskellige indvendinger mod planen; man foreslog, at grundejerne selv, ved et tvungent interessentselskab, skulle anlægge og drive renovationsanstalten, og holdt i øvrigt på, at sagen burde udsættes, til renovationsforholdene var endeligt ordnet i København, så man ved stiftelsen af interessentselskabet kunne drage nytte af erfaringerne derfra - når den ti gange større hovedstad ikke havde fundet det nødvendigt at sætte en bestemt frist for en nyordning, kunne der næppe være grund til at forlange, at det lille Århus skulle gå i spidsen. Det kom Århus heller ikke til. Udvalg og byråd har nok set skriften på væggen, i hvert fald vedtog man på mødet 25. oktober efter indstilling af Udvalget for Omordning af Renovationsvæsenet

„at anvise en fra ingeniør J. Rump fremkommen regning på honorar og udlæg i anledning af den af ham ydede assistance ved planlægning af en omordning af renovationsvæsenet her i kommunen til udbetaling af kærnerkassen med 2.752 kr., idet sagen herefter betragtes som foreløbig udsat på ubestemt tid.“

Selv om spørgsmålet blev taget op nogle gange i de følgende år, var Rumps projekt dermed aflivet. Dagrenovationen fra private og først og frem-

mest renovationsentreprenører henvistes til lossepladser placeret ved Reginehøjgård, hvis ejer vederlagsfrit lod kommunen bruge et areal, midlertidigt i lavningen nord for Vennelyst Boulevard og, til dagrenovationen for henholdsvis den sydlige og den nordlige del af byen, på Marselisborg Mark og ved sammenstødet mellem Jordbrovej og Trøjborgvej. For de to sidste pladser vedkommende stod Udvalget for Brolægningsvæsenet for anlægsarbejder og tilsyn.

1. januar 1899 blev hovedgården Marselisborg med dertil hørende biejendomme i Viby sogn, 497,64 ha, indlemmet i Århus kommune. 1. oktober 1907 indlemmedes desuden nogle biejendomme i Holme-Tranbjerg kommune. Det samlede areal var på 690 ha.



Århus Kommunes grænser 1561-1961. Gengivet efter *Statistisk kvartalsskrift* årgang 17 nr. 3, juli 1961, „Indlemmelser i Århus Kommune“, p. 24. Med indlemmelsen af Marselisborgjorderne i 1899 og 1907 var de vigtigste af de udvidelser, der ses på kortet, gennemført. Efter grænseændringerne i 1938 og 1952 indlemmedes yderligere Skejby og Lisbjerg i 1962, inden storkommunen blev en realitet i 1970.



Den tidligere Borgerpigeskole, Vestergade 23, fotograferet foråret 1907. Klasser fra Nørrebrogades Skole er midlertidigt installeret i bygningen. Lokalthistorisk Samling.

b. 1901-1919.

I 1901 flyttede stadsingeniørens kontor til kommunale lokaler i den tidligere Borgerpigeskole i Vestergade 23, da kontorlokalerne i Oscar Jørgensens private lejlighed i Frederiksgade „langt fra afgiver tilstrækkelig plads for de stadig voksende forretningers udførelse, og da han ej heller længere kan undvære disse værelser til privat brug“; hans vederlag for afgivelse af kontorlokaler faldt dermed bort.

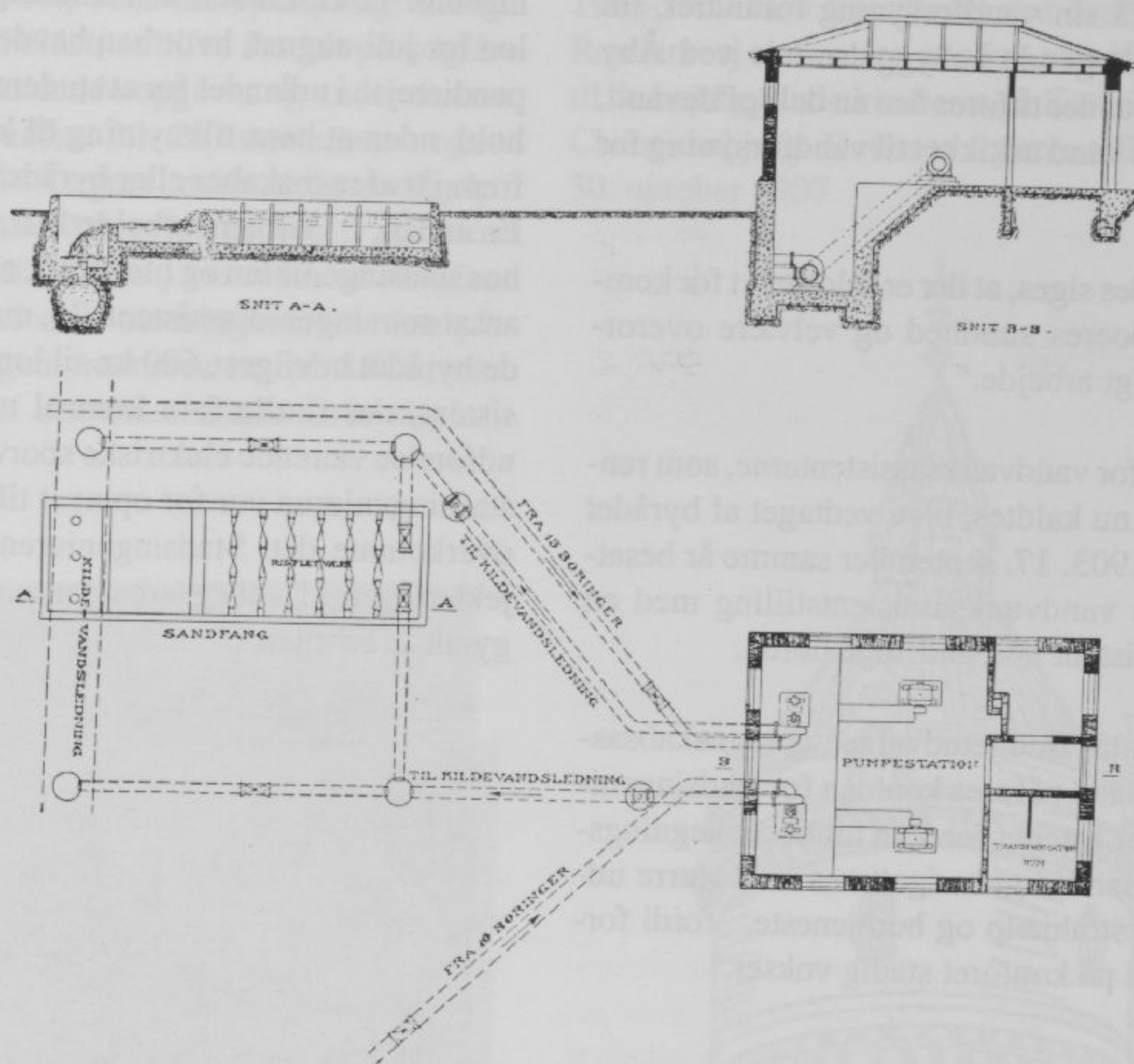
Da Vandværksudvalget ikke længere ville udlåne en del af de to rendemestres arbejdskraft som hjælp til regnskaber m.m. på stadsingeniørens kontor, måtte man ansætte en regnskabsassistent „foruden den ene, som allerede haves“. Desuden ansattes en materialforvalter, der også fungerede som vejassistent. Hans tjeneste „skal bestå i at modtage stenmaterialer og besørge deres fordeling til de forskellige oplags- og arbejdspladser, hvorhos han må føre materialbøgerne og føre tilsyn og regnskab med de arbejdsformændene udliveredede redskaber samt tilsyn med småarbejder vedrørende den almindelige vedligeholdelse - alt under stadsingeniørens overledelse.“ Med oprettelsen af denne stilling bortfaldt posten „tilsyn med materialer og budtjeneste“, som fra 1882 havde figureret med 300 kr. under brolægningssarbejder på regnskabet for byens gader og veje. Begge nyansættelserne begrundedes af Budgetudvalget med byens stærke vækst. I 1901 var indbyggertallet som nævnt 51.814, i 1911 var det 61.755, i 1916 65.858, i 1921 74.256, for i 1930 at nå op på 81.279, altså en vækst på knap 30.000, eller 3/5 af folketallet i 1901, på disse tredive år.

Efter overenskomst med amtet overtog Århus Kommune fra 1. april 1901 vedligeholdelsen af de dele af landevejene Århus-Grenå, Århus-Randers, Århus-Viborg, Århus-Silkeborg, Århus-Skanderborg og Århus-Odder, der lå inden for kommunens grænser. 27. februar 1902 ansattes to vej mænd, hvoraf den ene allerede havde haft stillingen under amtet. Instruksen for kommunens vej mænd af januar samme år omtaler byrådet, Vejudvalget, stadsingeniøren og vejopsynsmanden for det pågældende distrikt som deres foresatte. En vejmand skulle „vise respekt og lydighed mod sine foresatte og beflitte sig på en ædruelig og ulastelig opførsel både i og udenfor tjenesten.“ Det var stadsingeniøren, der til Vejudvalget skulle afgive indstilling om bøder fra 2 til 10 kr. eller suspendering i tilfælde af „forsømmelighed og efterladenhed i tjenesten, fraværelse fra vejen i den bestemte arbejdstid uden gyldig årsag, drukkenskab, uanstændig adfærd i tjenesten eller andre lignende forseelser“.

Vejmændene skulle efterse og passe vejene i deres distrikter, som de skulle gennemgå fra ende til anden mindst to gange om ugen samt i tilfælde af uvejr, isslag og lignende, der kunne volde ulempe for færdselen; ud over at indberette uregelmæssigheder og skader skulle de ved eftersynet bortrive løse sten fra kørebanen, bringe vandafledninger fra vejterrænet i orden, jævne hjulspor på bakkernes rabatter, opskovle materialedyngerne regelmæssigt, fjerne hvad der lå på vejen til ulempe for færdselen, efterse træplantninger og opbinde løse træer, og opgrave og fjerne „tidsler, følfod og andet ukrudt“. Skader, som kunne være til fare for færdselen, skulle straks afhjælpes. Vejopsynsmanden kunne i øvrigt pålægge vej mændene „i den fastsatte arbejdstid at udføre ethvert vejvæsenet vedkommende arbejde“. En tredje vejmand ansattes i 1905. I 1912 blev instruksen ændret på nogle punkter, idet vej mændenes arbejdstid fastsattes til de samme 8½ time året rundt som for kommunens øvrige arbejdere i stedet for at variere med årstiden; kommunen leverede håndværktøjet, som vej mændene hidtil selv havde bekostet; vejgræsset skulle ikke længere slås, rives og bringes bort uden for arbejdstiden, til gengæld gav vej mændene afkald på retten til at bruge eller sælge det.

ertog Århus
holdelsen af
Århus-Ran-
org, Århus-
lå inden for
1902 ansattes
e havde haft
for kommu-
mtaler byrå-
vejopsyns-
t som deres
respekt og
tte sig på en
i og udenfor
der til Vej-
bøder fra 2
af „forsøm-
n, fraværel-
d uden gyl-
adfærd i tje-
r“.

vejene i de-
gå fra ende
amt i tilfæl-
kunne volde
berette ure-
ved eftersy-
ringe vand-
jævne hjul-
materiale-
der lå på
træplant-
ve og fjerne
kader, som
tulle straks
øvrigt på-
bejdstid at
ende arbej-
05. I 1912
nkter, idet
de samme
ens øvrige
l årstiden;
som vej-
vejgræsset
inges bort
vejmen-
sælge det.



Plan over pumpestationen i Stautrup. Gengivet efter Oscar Jørgensen, *Århus Vandværk 1872-1922*, p. 38.

Vandværkets kapacitet var siden 1872 flere gange blevet udvidet for at kunne holde trit med byens voksende indbyggertal og udbygning med nye, højtliggende kvarterer. Der var desuden foretaget en række prøveboringer efter grundvandsforekomster, som kunne erstatte åvandet, så byen - med stadsingeniørens ord - kunne sikres „sundere, renere, køligere og mere velmagende vand, end der for tiden bydes den.“ 1894-1897 fandt man rigeligt og godt vand ved Stautrup, og 14. juli 1898 bevilgede byrådet 500.000 kr. til et artesisk boringsanlæg og en 33 tommers betonledning fra Stautrup til vandværket. Arbejdet begyndte 12. september 1899, da storlockout'en samme år var afblæst. Bl.a. denne arbejdskonflikt, forskellige tekniske vanskeligheder og en udvidelse af boringernes kapacitet på grund af det forventede vandforbrug fik udgiften til at stige til 617.000,86 kr. Trods alle vanskeligheder - ikke mindst hæmmede opfyldningen til Hammelbanen åens løb, så vandet i Brabrand Sø oversvømmede engene, hvor man arbejdede med at lægge ledningen, og vandværket i begyndelsen

af september 1901 for første og eneste gang havde svært ved at få vand nok fra åen - var „kildevandsledningen“ etableret 14. juni 1902; 14. august året før havde man som en påmindelse om problemerne med åvandet kunnet læse i *Århus Stiftstidende*, at

„En velvoksen og livlig hesteigle kom i går smuttende ud gennem vandhanen på 1ste sal i en ejendom på Østboulevard. Den fortsætter for tiden sit glade liv i en medicinflaske på vort redaktionskontor.“

Byen havde dette år haft et vandforbrug på omkring 2.500.000 m³. Nu ledtes sidst i juni 1902 „kildevandet“ til vandværket, og Århus havde forsyning med grundvand. „Stadsingeniørens Beretning om Fuldførelsen af Kildevandsanlægget“ afsluttes med Oscar Jørgensens konstatering, at

„Byen forsynes nu med vand af fortrinlig kvalitet og i rigelig mængde. Det var også på høje tid

for byen at få sin vandforsyning forandret, thi den stærkt tiltagende bebyggelse ude ved Åby har bevirket, at der tilføres åen en del spildevand, som gør åens vand uskikket til vandforsyning for en stor by.

Det må således siges, at der er fuldført et for kommunens beboeres sundhed og velvære overordentlig vigtigt arbejde.“

En instruks for vandværksassistentene, som ren-demestrene nu kaldtes, blev vedtaget af byrådet 20. august 1903. 17. september samme år besattes den ene vandværksassistentstilling med en hidtidig assistent hos stadsingeniøren.

I 1904 foreslår Budgetudvalget, at regnskabsassistenternes løn påføres kontoen for stadsingeniørens kontor i stedet for som hidtil brolægning-væsenets. Samtidigt budgetteres med større udgifter til ekstrahjælp og budtjeneste, „fordi forretningerne på kontoret stadig vokser.“



Munkegade omkring 1904, set mod Nørre Allé. Både det ujævne fortov brolagt med piksten, utilhugne kampesten, og de åbenbart mindre gode afløbsforhold falder i øjnene. Lokalthistorisk Samling.

Regnskaberne giver i det hele taget ikke noget præcist billede af aktiviteten og forbruget af arbejdskraft på kontoret i denne periode, fordi der øjensynligt i vidt - men svingende - omfang anvendes løs arbejdskraft til de forskellige opgaver. 8. oktober 1903 bevilgede byrådet således

ingeniør L. C. Larsen hos stadsingeniøren halv løn for juli-august, hvor han havde været på stipendierejse i udlandet for at studere tekniske forhold, uden at hans tilknytning til kontoret ellers fremgår af regnskaber eller byrådsforhandlinger. En anden, I. Galthen, arbejdede fra 1. april 1902 hos stadsingeniøren og blev fra 1. april 1905 fastansat som ingeniørassistent. 24. marts 1904 havde byrådet bevilget „600 kr. til lønning af en assistent, der skulle føre kontrol med det under udførelse værende elektriske sporvejsanlæg“, da stadsingeniøren var for optaget til selv at kunne overkomme det. Stadsingeniøren stod for projekteringen af anlægsarbejderne, der var påbegyndt 2. februar.



Der lægges sporvognsskinner i M. P. Bruungsgade ved hjørnet af Jægergårdsgade 1904. Århus fik en hestesporvognsrute fra Banegården til Store Torv i 1884, da Skt. Clemens Bro var opført. Den var ingen større succes og blev nedlagt i foråret 1895. Aktieselskabet Aarhus Elektriske Sporvej fik i foråret 1903 25 års koncession på sporvejsdrift i Århus og indledte 7. juli 1904 kørslen på den 4,35 km. lange rute fra Dalgas Avenue til Trøjborgvej; med en udvidelse af Guldmedegades bredde kom man her om ved det problem, som i sin tid havde standset Obels projekt, de trange gader i den indre by. Denne gang var sporvognene kommet for at blive, fra 1. januar 1928 drevet af kommunen, der havde overtaget selskabet og førte det videre under navnet Århus Sporveje. Lokalthistorisk Samling.

1. april 1906 ansattes en tredje kontorassistent på stadsingeniørens kontor. 1906-1907 noterer Budgetudvalget, at det har været nødvendigt at tage to lokaler mere i brug til stadsingeniøren i den gamle Borgerpigeskole, og at „arbejdet stadig vokser“, hvilket kræver større beløb til bl.a. vedligeholdelse af instrumenter og cykler. Samme år indføres udgiften til midlertidig ingeniørassistance til stadsingeniøren som en samlet regn-

skabs
havde
terne
stans
skab
for st
mind
ste“ u
7.000
5.327
de 4.0



Mejlgade
kalhistor

I 1908
gamle
en side
net af
var ind
det 15.
gamle
lige, og
værelse
arkiv i
værelse
geniør,
stenter.

eniøren halv
været på sti-
tekniske for-
ntoret ellers
rhandlinger.
1. april 1902
il 1905 fast-
ts 1904 hav-
ng af en as-
det under
sanlæg“, da
elv at kunne
od for pro-
r var påbe-



ved hjørnet af
srute fra Bane-
var opført. Den
5. Aktieselska-
års koncession
den på den 4,35
d en udvidelse
problem, som
der i den indre
e, fra 1. januar
kabet og førte
isk Samling.

orassistent
07 noterer
vendigt at
eniøren i
ejdet sta-
b til bl.a.
kler. Sam-
ingeniør-
nlet regn-

skabspost frem for, som det øjensynligt hidtil havde været tilfældet, at blive fordelt på udgifterne til de pågældende opgaver og under de instanser, de var udført for. På kommunens regnskab for 1908-1909 tegner „midlertidig medhjælp for stadsingeniøren“ sig for en udgift på ikke mindre end 11.527,50 kr., mens kontorets „faste“ udgifter, ud over stadsingeniørens løn på 7.000 kr. og ingeniørassistentens på 2.900, var 5.327 kr., hvoraf kontorassistance skrev sig for de 4.000.



Mejlgade 1, det tidligere arresthus, fotograferet omkring 1910. Lokalhøstorsk Samling.

I 1908 flyttede stadsingeniørens kontor fra den gamle Borgerpigeskole til det tidligere arresthus, en sidebygning til det daværende rådhus på hjørnet af Domkirkepladsen og Mejlgade, hvor der var indrettet kommunale kontorer. På byrådsmødet 15. november 1906 var pladsforholdene i den gamle skole blevet omtalt som helt utilstrækkelige, og der var blevet talt om at indrette „8 gode værelser“ i arresthuset til stadsingeniøren, samt arkiv i loftsetagen, hvilket må afspejle tilstedeværelsen af en del arbejdskraft ud over stadsingeniør, fast ingeniørassistent og tre kontorassistenter.

1906-1907 blev vandtårnet ved den nuværende Randersvej opført for at sikre vandforsyningen til de højtliggende kvarterer på Kathrinebjerg og Christiansbjerg. Den nye trykzone fik vand fra 30. oktober 1907.



Et monumentalt Bygværk fuldført.

Tegning i *Århus Stiftstidende* 13. februar 1908. Lokalhøstorsk Samling.

5. november 1908 forelå Brolægningsudvalgets indstilling til byrådet om en ny kloakplan med indførelse af vandklosetter, afskærende kloakledninger langs havet og åen og anlæg af kloakpumpestation, så spildevandet fra klosetterne kunne udledes i bugten i den dybde (18 fod), udvalget fandt nødvendig for at få det tilstrækkeligt spredt og fortyndet. Det foreslåede projekt II af de ialt syv, stadsingeniøren havde udarbejdet, var anslået at koste 886.000 kr., hvoraf de 100.000 dog ville falde på havnekassen, plus 45.000 for Trøjborg kvarteret med eget udløb og 69.000 senere til afskærende ledninger langs Strandvejen. Investeringen i den forbedring af de sanitære forhold, overgangen fra latriner til vandklosetter efterhånden ville komme til at betyde, sættes i relief af, at kommunens almindelige regnskab for 1908-1909 balancerede med 5.284.921,13 kr. En afgift på de ejendomme, der fik installeret W.C., skulle gøre anlægget rentabelt. 14. januar 1909 vedtog byrådet planen med frist for dens fuldførelse til 1914. Både den og forskellige andre bygge- og anlægsarbejder m.m. i den kommende tid finansieredes af et lån, kommunen optog samme år.

Kloakpumpestationen blev placeret ved Sydhavns-bassinets vestsider, på det der nu er hjørnet af Jægergårdsgade og Kalkværksvej. I Beretningen for 1914-1915 skriver stadsingeniøren, at anlægget af den og de afskærende kloakledninger nu kan betragtes som afsluttet og, såvidt det kan ses, vil beløbe sig til 850.000 kr. Pumpestationen har været i drift og fungeret tilfredsstillende siden flyttedag 21. april 1914. Den virker automatisk og er elektrisk drevet, med to regnvandspumper, der hver leverer 15.000 min/liter med kraftforbrug 50 HK ved løftehøjde 10 m., to spildevandspumper, der hver leverer 15.000 min/liter med kraftforbrug 25 HK ved løftehøjde 5 m., og en natpumpe, der leverer 6.000 min/liter med kraftforbrug 6 HK og løftehøjde 2,3 m. Den daglige drift passes af to mand, som dog undertiden - når den store pumpebrønd eller sandfangene skal oprensnes - har en eller to mand yderligere til hjælp. Endelig noterer stadsingeniøren, at:

„Anlægget er projekteret af stadsingeniørens kontor: pumpestationen af afdelingsingeniør

Galthen, detailplaner og betingelser for ledningssanlæggene af ingeniør Rosenstand. Ved anlæggenes udførelse har ingeniørerne P. Nielsen og Feilberg medvirket.“



Kloakpumpestationen 1914. Postkort med „et Fotografi af Deres Pumpestation“ sendt til arkitekt M. B. Fritz. Arkitekten havde kontor i Mejlgade 8. Lokalhistorisk Samling.

På kommunens budget for 1915-1916 er der foruden lønnen til formand og medhjælper på pumpestationen afsat beløb til kontorassistance og mandskab til hjælp ved rensning m.m.

Galthen havde båret titlen afdelingsingeniør siden juli 1912, da han også modtog et gratiale på 300 kr. „for hans store og veludførte arbejde under stadsingeniørens sygdom“, først og fremmest med anlægget af de afskærende kloakledninger. Titlen var den, lederne af de forskellige grene af ingeniørvæsenet i større byer havde, og var af stadsingeniøren anbefalet „som meget passende for den stilling, Galthen i virkeligheden indtog“, hvormed vel nærmest må forstås, at han har fungeret som stadsingeniørens næstkommanderende og, som i det givne tilfælde, stedfortræder. Allerede året før havde stadsingeniøren i øvrigt antydnet, at Århus kunne være tjent med et ingeniørvæsen mere i stil med de nævnte større byers:

„Det moderne vejvæsen kræver en i høj grad minutiøs regnskabsføring, samt at der følges med i litteraturen; tillige bør der ved udførelsen af de nye ukendte vejbygningsmetoder have en teknisk uddannet mand til hjælp. Ansættelse af en fast afdelingsingeniør ved vejvæsenet ville derfor være heldig. Arbejdet besørgeres nu tildels ved en løst ansat assistent. Forlader han tjenesten, er alt, hvad der er lært ham, tabt for kommunen, og man skal begynde forfra med en ny mand.“

for ledning-
Ved anlæg-
Nielsen og



ografi af Deres
ten havde kon-

er der for-
er på pum-
istance og

ingeniør si-
gratiale på
arbejde un-
fremmest
ledninger.
e grene af
og var af
passende
indtog“,
n har fun-
manderen-
fortræder.
n i øvrigt
d et inge-
tørre by-

høj grad
lges med
sen af de
s en tek-
se af en
ille der-
dels ved
esten, er
nen, og
d.“

På dagrenovationens område skete foreløbigt intet afgørende nyt. I oktober 1905 havde Brolægningsudvalget rejst spørgsmålet om en forbrændingsanstalt til dagrenovationen, men trak sit forslag om bevilling af 3.000 kr. til to års forundersøgelser tilbage, „da der ikke syntes at være stemning for det“. Ved en diskussion i byrådet 24. januar 1907 var Rumps tanker om renovation og kompostering blevet fremhævet, og det blev beklaget, at man ikke i 1894 havde gjort alvor af dem. Byens vækst og W.C.s fremkomst havde i mellemtiden gjort selve Rumps projekt uaktuelt, og hvad dagrenovationen angik, var det nu forbrænding ved elektricitetsværket, som anbefalede til overvejelse.

Fire år senere, i marts 1911, var der imidlertid betydelig usikkerhed om valget mellem kompostering eller forbrænding til afløsning af det bestående system. Der blev i den forbindelse udtrykt nogen utilfredshed med, at der var foretaget forskellige studierejser, blandt andet havde Brolægningsudvalgets formand og stadsingeniøren studeret affaldsforbrænding forskellige steder, uden at der var blevet fremlagt beretninger om resultaterne, og nogen afklaring kom det ikke til. Da man i oktober samme år diskuterede oprettelsen af en ny losseplads i Mølleengen mellem Langenæs og åen, idet åbningen af Marselisborg Hospital gjorde det nødvendigt at lukke den hidtidige sydlosseplads, bevilgede byrådet dog trods en del modvilje 2.000 kr. til forundersøgelser vedrørende en forbrændingsanstalt. Sådanne anbefalede også i den *Beretning om en af Formanden for Aarhus Byraads Brolægningsudvalg og Stadsingeniøren foretagen Rejse i Tyskland fra 1.-14. Oktober 1909 for at undersøge moderne Vejarbejder, Renovationsforhold m. m.*, som endelig var blevet fremlagt i april, efter byrådets forrige debat om renovationen, og som blandt andet rummede en udførlig beskrivelse af Wiesbadens forbrændingsanstalt.

Fra 15. oktober 1912 var al dagrenovation henvist til den nye losseplads i Mølleengen. De to nedlagte lossepladser ved Jordbrovej og på Marselisborg Mark kunne nu henlægges under henholdsvis Mark- og Skovudvalget, og tilbage stod kun stadslægens klager over de rotter og fluer, som endnu efter nedlæggelsen plagede Marselis-

borg Hospital. 20. august 1914 fik Brolægningsudvalget bemyndigelse til at lade planer udarbejde for en forbrændingsanstalt.



Selv en travl og pligtopfyldende stadsingeniør kan finde stunder til afslapning. Oscar Jørgensen parat til at springe i bølgerne iført tidens bademode. Udateret foto. Lokalhistorisk Samling.

„Det var udvalgets mening at lade stadsingeniøren fremkomme med forslag, som så skulle drøftes med Brolægningsudvalget, Vandværksudvalget og Belysningsudvalget, således at man kunne få det projekt frem, der gav den heldigste løsning for anvendelsen af kraften fra forbrændingen. Til planens udarbejdelse ville nok medgå et par år.“

I Beretningen for 1915-1916 meddeler stadsingeniøren da også, at der er foretaget undersøgelser vedrørende bortførsel og anvendelse af byens affald, og at sagen er tilstillet Brolægningsudvalget. For det følgende år noterer han, at: „Sagen om renholdningsvæsenets omordning er ikke behandlet videre på grund af de ved verdenskrigen skabte forhold.“ Forbrændingsanstalten kom ikke på dagsordenen igen før 1926.

I kommunens budget for regnskabsåret 1917-1918 er der for første gang præcise oplysninger om personalet under stadsingeniøren. Dennes fire ingeniørassistenter og to konstruktører er nu fast ansatte, „og Udvalget for Brolægning m.m. har derfor ment det rigtigst, at deres lønninger fremtidigt bliver opført her under kontoen for byens bestyrelse i almindelighed, idet forholdet er således, at stadsingeniørens kontor yder assistance for de allerfleste af byens administrations-

grene“, hvorunder udgiften hidtil var blevet posteret alt efter arbejdskraftens anvendelse.

Samtidigt blev de tre vejmands løn nu opført på kontoen for byens gader og veje, „hvor den rettest hører hjemme.“ Følgende oversigt lader sig opstille over det personale, som 1917-1918 er fastansat på eller under stadsingeniørens kontor:

stadsingeniøren 7.500 kr.
afdelingsingeniøren 4.000 kr.

Kontorassistance:

4 ingeniørassistenter
2 à 3.200 kr.
2 à 3.000 kr. 12.400 kr.
2 konstruktører
1 à 2.200 kr.
1 à 2.000 kr. 4.200 kr.
1 kontorassistent, 1. klasse 2.200 kr.
2 kontorassistenter, 2. klasse
1 à 2.000 kr.
1 à 1.840 kr. 3.840 kr.

34.140 kr.

På udgiftskonto VIII, gader og veje:

1 vejassistent og materialforvalter 3.000 kr.
4 formænd
1 à 1.880 kr.
2 à 1.760 kr.
1 à 1.400 kr. 6.800 kr.
3 vejmande à 1.375 kr. 4.125 kr.
2 tilsynsmænd ved kloakerne
1 à 1.375 kr.
1 à 1.125 kr. 2.500 kr.

16.425 kr.

ialt 21 personer 50.565 kr.

På budgettet for 1917-1918 opregnes desuden på indtægtskonto III, indtægter af ejendomme tilhørende kommunen, personalet på vandværket og kloakpumpestationen. På vandværket er fastansat:

1 vandværksbestyrer 2.800 kr. - 500 kr. for bolig m.m. 2.300 kr.

1 maskinassistent 2.200 kr. - 300 kr. for bolig m.m. 1.900 kr.

1 maskinassistent 2.000 kr.

2 mekanikere

1 à 1.920 kr.

1 à 1.780 kr. 3.700 kr.

4 fyrbødere

2 à 1.880 kr.

2 à 1.760 kr. 7.280 kr.

2 vandværksassistenter

1 à 2.300 kr.

1 à 1.500 kr. 3.800 kr.

2 kontorassistenter, 2. klasse

1 à 1.680 kr.

1 à 1.520 kr. 3.200 kr.

5 arbejdsmænd à 1.500 kr. 7.500 kr.

31. 680 kr. hvortil kommer 1.400 kr. for fast arbejde ved tilsyn med sluserne samt til søndags- og nattevagt på værket og 1.800 kr. til maskinassistenterne og fyrbøderne for arbejde på søn- og helligdage.

ialt 18 personer 34.880 kr.

På kloakpumpestationen er fastansat

1 formand 2.100 kr. - 300 kr. for bolig m.m. 1.800 kr.

1 medhjælper 1.580 kr.

ialt 2 personer 3.380 kr.



Vandværket som motiv på et postkort, fotograferet omkring 1910. Med overgangen til grundvand var bundfældning blevet overflødig, og bundfældningsbassinet blev for størstepartens vedkommende omdannet til filter. Fem lavtliggende filtre omdannedes til rentvandsbeholdere og blev overdækket i 1904. Man kunne nøjes med at filtrere grundvandet én gang. Lokalhistorisk Samling.

Det sam
geniøre
året 19
81.325
med 7.

Det ind
lem „h
for vej
budget
Embea
skelne
en beg
900. D
ren i 1
øren i
øvrige
tjener
lønkla
ter (en
1.460
tagelse



Kloak-
firmand
stemple
venstre
1895. B
ifølge E
gen fra
udført i
også, at
særlig e
siden a
elektris

for bolig

Det samlede fastansatte personale under stadsingeniøren var altså ifølge budgettet i regnskabsåret 1917-18 på 40 personer, lønudgiften på 81.325 kr., hvortil kommer stadsingeniøren selv med 7.500 kr., ialt 41 personer og 88.825 kr.

Det indtryk af en stærkt markeret afstand mellem „høj“ og „lav“, som man får af instruksen for vejændene, bekræftes af lønfordelingen i budgettet. *Lønregulativ for Aarhus Kommunes Embeds- og Bestillingsmænd* af 13. april 1916 skelner mellem 15 lønklasser, hvoraf den 1. har en begyndelsesgrundløn på 4.500 kr., den 15. på 900. Der er et stort skridt bare fra stadsingeniøren i 1. lønklasse med 7.500 til afdelingsingeniøren i 2. med 4.000, og et endnu større til de øvrige ansatte på kontoret; afdelingsingeniøren tjener knap så meget som de to konstruktører (7. lønklasse) tilsammen, og de tre kontorassistenter (en af 7., to af 11. lønklasse) tjener tilsammen 1.460 kr. mindre end stadsingeniøren. Med undtagelse af vejassistenten og materialforvalteren

(7. lønklasse) ligger de ansatte på kontoen for gader og veje på et lønniveau svarende til den lavestlønnede kontorassistent og nedefter: der er et spring fra vejassistenten og materialforvalterens 3.000 til den højstlønnede formands 1.880, og igen fra denne formand (10. lønklasse) og til vejændene (13. lønklasse, fra februar 1918 12.) med 1.375, for ikke at tale om den lavestlønnede tilsynsmand ved kloakerne (14. lønklasse) med 1.125. Stadsingeniøren tjener en del mere end de fire formænds ialt 6.800, ikke så langt fra det dobbelte af samtlige de tre vejænd, hvis opførelse han skal holde øje med, og nøjagtigt tre gange så meget som de to tilsynsmænd ved kloakerne tilsammen. Gennemsnitslønnen for de fastansatte på kontoret, bortset fra stadsingeniøren selv, er på 2.664 kr., for de fastansatte på kontoen for gader og veje 1.642,5, og inden for begge grupper er der langt mellem den højeste og den laveste, for ikke at tale om afstanden til stadsingeniørens. Fordelingen er jævner på vandværket og kloakpumpestationen, men vandværksbestyreren



Kloak- og brolægningens arbejde i Vestergade omkring 1916. Fotograferet mod vest fra hjørnet af Grønnegade. Til højre et hold med deres firmandsstempel. „Vægten er sædvanlig ca. 90 kg, og stemplet føres, som det ligger i navnet, af fire mand, af hvilke en som formand styrer stemplet og leder stødningen.“ (A. R. Christensen, *Veje og Gader*, København 1943, p. 276). Det er sandsynligvis formanden, der her ses til venstre i gruppen, med hånden på det opadvendte håndtag, slagene styres med. Brolæggerstole og -hamre genkendes iøvrigt fra Søndergade i 1895. Billedet er gengivet efter et postkort med påskrift „S. P. Pedersen (entreprenør)“. Brolæggerne S. P. Pedersen & S. Christian Hansen fik ifølge Beretningen 1916-1917 det nye brolægningens arbejde i entreprise dette regnskabsår. „Vestergades ombrolægning er fortsat, idet strækningen fra Møllesti til Garvergyde har fået ny brolægning - kørebanen brosten I, fortovene kantsten I og betonfliser. Efter at efterstødningen er udført i sommeren 1917, blev kørebanen overtjæret for at tætte fugerne. Gadens middelbredde er 9,5 m, længde 137 m.“ Beretningen oplyser også, at kloakerne er blevet eftersat og delvist omlagt og sænket i samtlige ombrolagte gader, og at: „De hyppige opgravninger for gas- og særlig elektricitetsledninger bidrager i høj grad til at vanskeliggøre gadernes vedligeholdelse.“ Århus Elektricitetsværk var blevet anlagt ved siden af gasværket i vinteren 1900-1901 og taget i brug fra januar det sidstnævnte år, i hvilket Søndergade og Ryesgade som de første fik elektrisk gadebelysning. Lokalhistorisk Samling.

n.m. 1.800



omkring 1910.
blevet overflø-
vedkommen-
nedes til rent-
ne nøjes med
ing.



Dette billede er udateret, og der foreligger ingen oplysninger om motivet, men det forekommer ikke helt usandsynligt, at det viser „skærvefabrikken“ på Marselisborg Mark.

(5. lønklasse) tjener dog knap dobbelt så meget som hver af de fem arbejdsmænd eller lavestlønnede vandværks- og kontorassistent (henholdsvis 8. og 11. lønklasse), når boligen m.m. medregnes.

Billedet er, med lønforhøjelser og oprykning fra 2. til 1. klasse, det samme for de nærmest følgende år, bortset fra at den hidtil daglønnede damptromlefører fra regnskabsåret 1918-1919 er fastansat (i 10. lønklasse med anciennitet fra 1. april 1911) og dermed opført på konto VIII, gader og veje. Det samlede fastansatte personale på selve kontoret og på kontoen for gader og veje er dermed, foruden stadsingeniøren selv, på 21 personer.

Desuden var et antal arbejdere løst beskæftiget hos Vej- og Kloakvæsenet. Beretningerne for 1916-1917 og 1917-1918 meddeler tallene for hver måned i disse regnskabsår. 1916-1917 er gennemsnittet for de 12 måneder 75,3 mand, med 94 i maj som det største tal, 49 i marts som det mindste. 1917-1918 er gennemsnittet godt 90 mand, med 122 i juli som det største tal, 50 i februar som det mindste. For de to år tilsammen er gennemsnittallet cirka 82,5 mand pr. måned, med gennemsnit 106,5 for maj som det største tal, tæt fulgt af julis 103,5, mens marts har det laveste gennemsnitstal på 50. Byrådet havde 30.

marts 1916 vedtaget Lønudvalgets forslag om forhøjelse af timelønnen fra 55 til 58 øre, og en strejke 13.-16. juni samme år, hvis baggrund var de voldsomt stigende leveomkostninger i krigsårene, endte uden resultat. Med overenskomsten mellem Århus Kommune og De Kommunale Arbejdsmænds Fagforening gældende fra 1. oktober 1919 sattes timelønnen til 1,42 kr. plus dyrtidstillæg 25 øre pr. time. Arbejdstiden var hele perioden igennem otte timer. Retfærdigvis skal det noteres, at Århus Kommune lønmæssigt lå over gennemsnittet for private og kommunale arbejdsgivere.

1917-1918 var der ud over de brolagte gader 30,94 km. chauserede offentlige gader og veje foruden landevejene, hvis samlede længde var lidt over elleve km. Ved skærvefabrikken (stenknuseren) på Marselisborg Mark var 1 formand og 10 mand beskæftiget, og der blev slået 3.390 m³ skærver på maskine og 238 m³ med håndkraft. Klorcalciumbestrøning og vanding for at dæmpe vejstøvet kostede henholdsvis 16.875,62 og 2.294,58 kr. Af vandingsmateriel rådede vejvæsenet over seks vogne med jernbeholder og sidebruser og en med træbeholder og bagbruser i nordre distrikt og henholdsvis otte og en i søndre. Der var kun kørt 73 spanddage med vandvogn mod 887 året før.



Rådhuset på hjørnet af Mejlgade og Domkirkepladsen, fotograferet omkring 1900. Sidebygningen i baggrunden til venstre er det tidligere arresthus, hvor stadsingeniørens kontor havde lokaler fra 1908 og til flytningen til selve rådhuset. Som det ses, havde politistationen indgang i gavlen. I februar 1933 vedtog byrådet at indrette et lokale i loftsetagen over stadsingeniørens kontor som „kriminalmuseum“ til opbevaring af „en hel del genstande af kriminalistisk interesse“, som politiet havde samlet sammen gennem årene, og som der ikke længere var plads til i tinghuset. Museet var dog ikke tilgængeligt for offentligheden - men stadsingeniørens personale havde fornøjelse af det, til kontoret flyttede over i nummer 3. Lokalhistorisk Samling.

c. 1919-1930.

Med budgettet for regnskabsåret 1920-1921 udvidedes kontorpersonalet som følge af byrådets vedtagelse 26. juni 1919 af en indstilling derom fra stadsingeniøren. M. V. Brøndum fra Brolægningsudvalget anbefalede den foreslåede ansættelse af to afdelingsingeniører, to ingeniørassistenter og en regnskabsassistent af 1. klasse, idet han fremhævede, „at stadsingeniørens kontor, efterhånden som byen voksede, var blevet bebyrdet mere og mere. Nu stod man overfor så mange store projekter, at det var absolut nødvendigt, at stadsingeniøren fik mere medhjælp, og det foreslåede var det mindste, der kunne være tale om.“ Hermed var der 46 fastansatte foruden stadsingeniøren selv. Med de lønforhøjelser, der var fremkaldt af dyrtiden, fik stadsingeniøren 11.500 kr., én afdelingsingeniør 7.500 og de to andre hver 6.500.

De nye afdelingsingeniørstillinger blev besat af byrådet 28. august 1919: E. Rosenstand, ansat ved stadsingeniørens kontor fra 1. 2. 1904, blev afdelingsingeniør ved den nyoprettede Afdeling for Kloakvæsenet m.v., A. F. Frederiksen, ansat på kontoret fra 1. 9. 1904, ved den nyoprettede Afdeling for Vej- og Brolægningsvæsenet. Samtidigt ansattes den ekstra regnskabsassistent på kontoret, hvor „forholdene [...] havde udviklet sig sådan, at blot der blev en mand syg, kunne arbejdet ikke bestrides.“ Udgiften til midlertidig hjælp til stadsingeniøren havde i de nærmest foregående år, hvor den er specificeret i kommunens regnskaber, været mere end det dobbelte af, hvad den faste kontorassistance kostede. I regnskabsåret 1920-21 indrettedes kontorlokaler til stadsingeniøren på selve rådhuset. 1. april 1926 oprettedes en stilling som kasserer og bogholder,

med ansvar for kontorets „regnskabsmæssige side“. Stadsingeniørens kontor havde dermed fået den organisation, som det, bortset fra vandværkets udskillelse som selvstændig afdeling i 1934, i hovedtræk beholdt til 1944, nemlig:

1. Afdeling, Sanitær-teknisk Afdeling og Maskinafdeling. Alt installationsarbejde i offentlige bygninger samt kloakværkerne.

2. Afdeling, Gader og Veje. Anlæg og hovedistandsættelse af gader, veje, broarbejder, byplanlægning, færdselsregulering, ledelse af ungdomsarbejder m.m. samt kontrol af jernbetonkonstruktioner for Bygningskommissionen. Vejassistenten og materialforvalteren leder den daglige vedligeholdelse og renholdelse af gaderne, herunder snerydning, og har tilsyn med materialpladsen.

3. Afdeling, Kloakvæsen. Kloaker og spildevandsinstallationer samt kontrol med gasbadeovne.

4. Afdeling, Regnskabsafdelingen. Fører alle regnskaber, anviser regninger og udbetalinger alle lønninger. Arkiv og kartoteker, indsamling af dagrenovation og kontrol med nødtørftsanstalter sorterer under den.

I Beretningen for 1923-1924 opgives for første gang den samlede vejlængde, inklusive landevejene. Den var pr. 1. april 1924 78,39 km., heraf 23,48 km. med almindelig brolægning, 40 km. med almindelig macadam, 1,28 km. med asfalt, 30 meter med cementbeton, 1,81 km. med chaussébrolægning, 170 meter med engelsk brolægning, 3,01 km. overfladebehandlet med „Tarnac“ og 3,46 km. overfladebehandlet med tjære, 4,82 km. med svagere behandling med grus og slagger, 250 meter med tjærebeton og endelig 80 meter med træbrolægning.

De nævnte engelsk brolægning og chaussébrolægning er henholdsvis brolægning, hvor brostenene støbes fast ved, at der fyldes cement i fugerne, og brolægning med ca. 10 cm. store, kubiske brosten, som sættes i et 2-3 cm. tykt lag sand på et fast fundament af beton eller gammel macadam (chaussé). Chaussébrolægning var ta-

get i brug efter Oscar Jørgensens og Brolægningens udvalgets formands rejse i 1909, hvorunder de havde konstateret dens gode egenskaber: ringe støj og støv og en slidstyrke, der gjorde den billig i det lange løb. I deres beretning noterede de dog også, at den ikke tålte stærk automobiltrafik, der sugede sandet ud af fugerne, så brostenene løsnedes. I det hele taget havde de erfaret, at den livlige bilkørsel i f.eks. Berlin støvede slemt - hvad man søgte at modvirke ved vanding og forskellige andre midler som klormagnesiumudtrækket „antistaubit“ - og var en hård belastning for vejene. Paradisgade fik som den første i Århus chaussébrolægning i regnskabsåret 1910-1911. De nye tider på trafikområdet havde imidlertid gjort sig gældende også i Århus. I Beretningen for 1914-1915 hedder det:

„For at modarbejde faren for brolægningens ødelæggelse ved, at sandet i fugerne fejes op, hvorved stenene løsnes, har man gjort forsøg med at overtjære chaussébrolægningen i Paradisgade, og som det synes med godt resultat. Det påtænkes derfor at gå videre med disse forsøg og udstrække dem til gadearealer, som er brolagte med almindelige brosten.“

I Århus var der i 1913 191 bilister; med 1.549 biler i byen allerede ti år senere var det umiskendeligt, hvad vej det gik, selv om tallene blegner i sammenligning med 1960ernes bilpark. Vej- og kloakvæsenet var i øvrigt selv med i denne udvikling: i juli 1926 suppleredes de to damptromler, man allerede havde, med en motortromle; det følgende regnskabsår anskaffedes en overtjæringsmaskine til 6.000 kr., og i Beretningen for dette år, 1927-1928, noteres at kørselsafdelingen råder over to 3½ tons lastbiler, en 2 tons lastbil og én 3½ tons vandingsbil. Desuden havde nordre og søndre distrikt hver fem af de gamle hestetrukne vandvogne.



Banegårds-
de niveauer
Beretningens
belagt med
Banegårds-
nye forl...

lægnings-
 runder de
 ber: ringe
 e den bil-
 oterede de
 mobiltra-
 så broste-
 le erfaret,
 n støvede
 d vanding
 gnesium-
 rd belast-
 en første i
 ret 1910-
 vde imid-
 . I Beret-

gens øde-
 op, hvor-
 og med at
 sgade, og
 påtænkes
 udstræk-
 med alm.

ed 1.549
 umisken-
 blegner i
 . Vej- og
 enne ud-
 mprom-
 omle; det
 overtjæ-
 ingen for
 delingen
 ns lastbil
 vde nor-
 amle he-



Banegårdspladsen fotograferet 27. juli 1923. I forbindelse med opførelsen af den nye banegård, indviet 1929, hævedes pladsen til sit nuværende niveau en etage over det tidligere - de skorstenslignende konstruktioner til højre og venstre for kiosken er nedløb til kloaken. Først i Beretningen for regnskabsåret 1929-1930 kan der sættes slutstreg med meddelelsen om, at Banegårdsgade er asfalteret og Banegårdspladsen belagt med engelsk brolægning på et areal af 5.700 m². Husene omkring den gamle banegård blev revet ned, og den palæagtige bebyggelse på Banegårdspladsen og i den nyanlagte Park Allé opført i årene omkring 1930. Nederst: de tilstødende gader måtte naturligvis omlægges efter de nye forhold. Ryesgade set fra Banegårdspladsen 17. august 1928. Lokalthistorisk Samling.



Axel Jørgensen Rambøll, stadsingeniør 1930-1950. Lokahistorisk Samling.

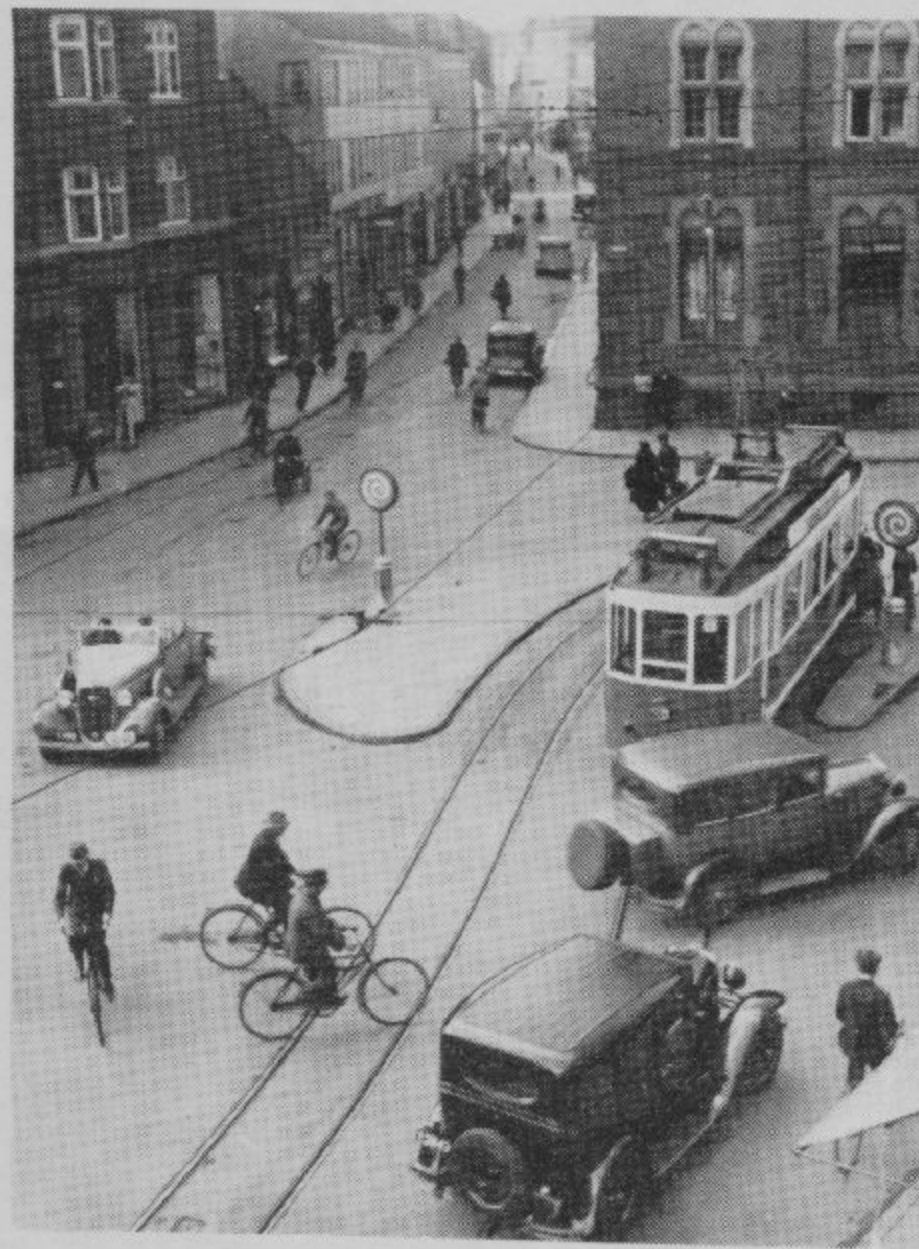
5. 1930-1950.

a. 1930-1944.

22. marts 1930 var stadsingeniør Oscar Jørgensen, som havde søgt og fået bevilget sin afsked fra 1. april samme år, død. 13. marts havde byrådet efter indstilling fra Brolægningsudvalget konstitueret vejingeniør *Axel Jørgensen Rambøll*, Odense, som stadsingeniør for et år. Rambøll tiltrådte 1. april og blev 28. januar 1932 fastansat fra 1. april samme år. Han var født i Odense 1882, ingeniør fra 1908 og havde efter kortvarige ansættelser ved Hedeselskabet og Københavns Kommune 1908-1909 været privat ansat 1909-1913 og ved Ingeniørkorpsets 2. Bygningsdistrikt 1913-1915, hvorefter han var entreprenør og privat ingeniør, indtil han i 1921 blev vejingeniør i Odense Kommune.

Som før nævnt havde Århus i 1930 81.279 indbyggere. 1935 var der 91.352, i 1940 99.881, i 1945 107.393. 1. april 1938 blev arealer, der var købt af godset Moesgård i 1935, indlemmet i Århus Kommune.

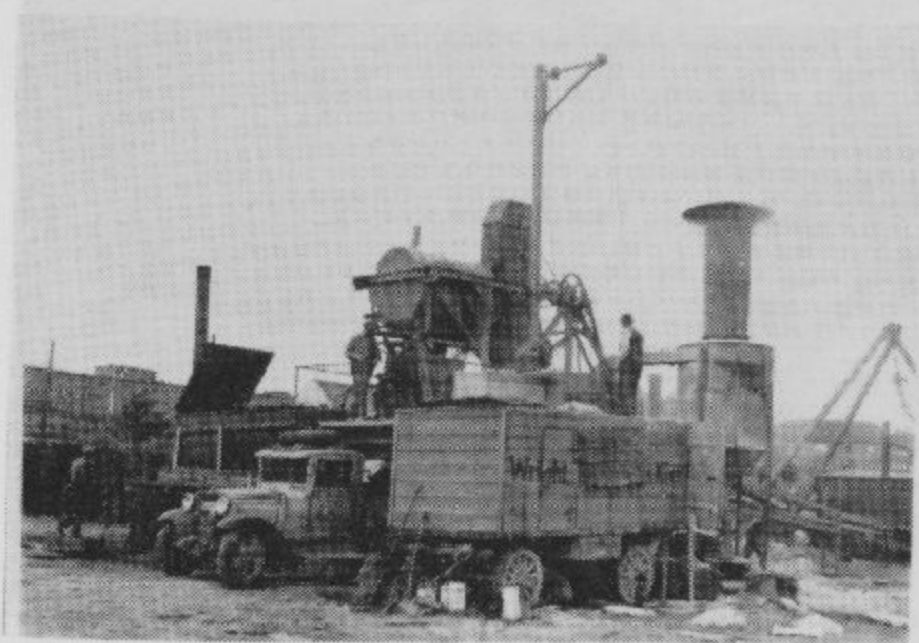
Fra 1931-1932 foretoges undersøgelser af vandindvindingsforholdene i Århus Ådal. Et hjælpevandværk med oppumpnings- og rensningsanlæg, Marselisborgværket, blev påbegyndt vinteren 1932-1933 og sat i drift 8. maj 1933. 1. marts 1934 vedtog byrådet på Vandværksudvalgets indstilling at udnævne ingeniør E. Frederiksen til afdelingsingeniør ved vandværket; der henvistes til, at dette efterhånden var blevet et stort område, og at Galthen (som var afdelingsingeniør ved Sanitær-teknisk Afdeling) „var stærkt optaget på andre felter og heller ikke med på det ny på vands område.“



Selv om færdselen i 1930'erne forekommer såre fredsommelig målt med senere tiders alen, krævede den planlægning og regulering i den indre bys gader: Lille Torv 1934 [?], efter omlægningen af Skt. Clemens Torv, Store Torv og Lille Torv i regnskabsåret 1931-1932. „Færdselsordningen var tidligere, navnlig på Lille Torv, hvor der er sporgvognsstøpsted, meget utilfredsstillende; der blev til vejledning for pladsens udformning foretaget færdselsstillinger og færdselsforsøg med interimistisk anbragte heller. På grundlag heraf og i samarbejde med politiet blev der vedtaget [.....] rundkørsel på Lille Torv og ensrettet kørsel på Store Torvs to kørebaner. Det bemærkes, at der er ensrettet kørsel i Badstuegade og Volden.“ Ved samme lejlighed blev kørebanerne belagt med støbeasfalt på betonfundament, udført af A/S Dansk Asfaltfabrik, København, mens kommunens egne folk befæstede fortovet med cementfliser og brolagde sporarealer og taxaholdeplads på Store Torv. Det hele kostede 102.812 kr. (*Beretning 1931-32*, p. 7). Lokahistorisk Samling.

1. ap
og ve
86,5
træde
af hv
ning,
ning)
48,1
je. 1.
veje,
baner
parke
ser og
je, 1
er, so
væsen
km. n
ment
asfalt
sionsb
lige n
marts
28 off
nelege
ken, 7
gangs
134,62
eller c
for asf
sionsb
ge ma
kom 2
skellig
re- elle
destier

1. april 1931 var der på de 260 offentlige gader og veje, der vedligeholdtes af Århus Kommune, 86,5 km. kørebaner, mens der ved Rambølls tiltrædelse 1. april året før havde været 84,2 km., af hvilke 32,4 var brolagte (almindelig brolægning, engelsk brolægning eller chaussebrolægning), 3,7 var belagt med beton og/eller asfalt og 48,1 var med macadam eller grus- og slaggeveje. 1. april 1940 var der 278 offentlige gader og veje, 26 offentlige torve og pladser, 12 broer over banelegemer og åløb, 3 parkveje i Universitetsparken, 15 gader uden navn ved blokbebyggelser og aldersrenteboliger, 6 overtjærede skovveje, 1 cykelsti til Risskov og 7 offentlige gangstier, som vedligeholdtes af Århus Kommunes vejvæsen. Af de da 118,9 km. kørebane var 30,72 km. med hårde belægninger (brolægning, cementbeton), 27,1 med forskellige former for asfaltbelægning, 52,802 med tjære- eller emulsionsbehandlet macadam og 8,278 var almindelige macadam- eller grus- og slaggeveje. 31. marts 1950 var der 331 offentlige gader og veje, 28 offentlige torve og pladser, 12 broer over banelegemer og åløb, 6 parkveje i Universitetsparken, 7 overtjærede skovveje og 8 offentlige gangstier. Den samlede længde af kørebaner var 134,62 km., hvoraf 30,41 var med brolægning eller cementbeton, 36,07 med forskellige former for asfaltbelægning, 61,07 med tjære- eller emulsionsbehandlet macadam, og 7,07 var almindelige macadam- eller grus- og slaggeveje. Dertil kom 218,33 km. gangstier og fortove med forskellig belægning, 66,15 km. cykelstier med tjære- eller grusbelægning og 1,83 km. grusede ridedestier.



Vestre Ringgade, anlægsarbejde ved Silkeborgvej 1936, asfaltmaskine. Lokalhistorisk Samling.

Det var det tiltagende trafikpres, som betingede hovedlinierne i den byplan, byrådet havde udskrevet konkurrence om i 1919, med ingeniør A. Klixbüll som vinder: „en bred hovedvej ført langs kysten, til dels mellem by og havn, og en meget bred ringgade, der føres vest om byen og støder til førstnævnte ved bygrænsen mod nord og ved de fri arealer mod syd, således at bykernen er indrammet af 2 gode trafikårer, der optager alle landeveje i sig“, og dertil forbindelse øst-vest, med Åboulevarden, til dels anlagt på overdækkede strækninger af åen, som det vigtigste element.

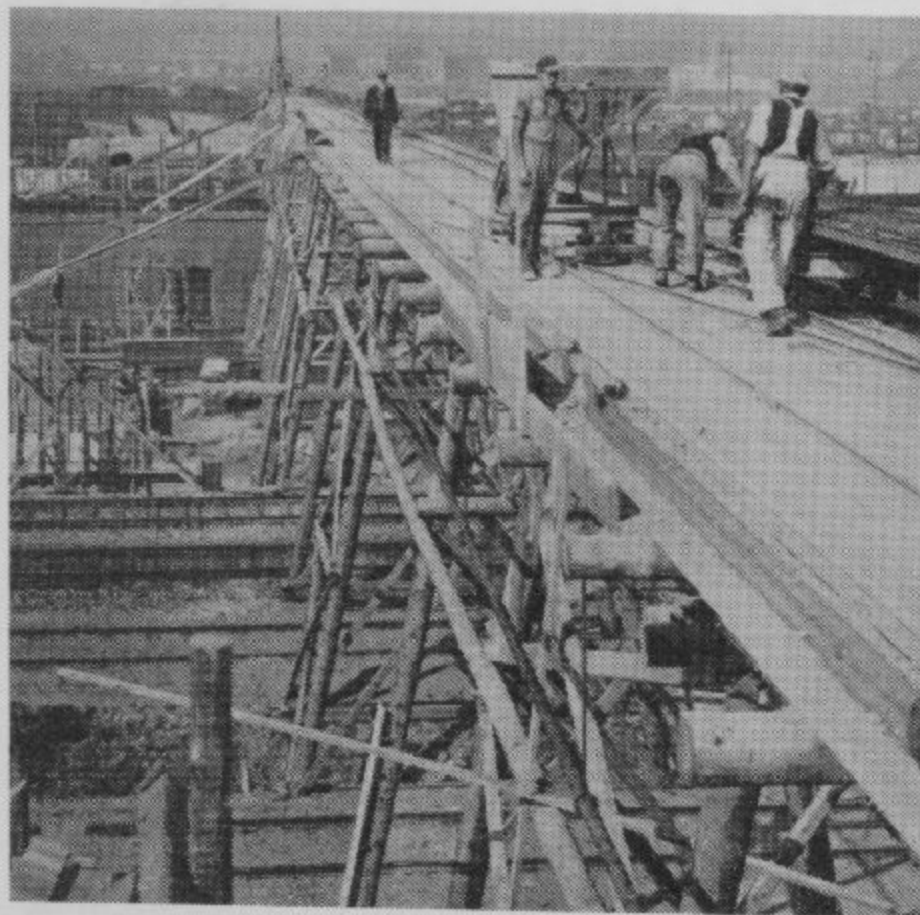
Selve tanken om at overdække Århus Å og eventuelt anlægge en færdselsåre på arealet var ellers på ingen måde ny. I 1884, da et forslag om overdækning fra Frederiksbro til Fiskerbroen blev forelagt byrådet, hedder det, at dette som begyndelsen til en fremtidig overdækning af åen på hele strækningen gennem byen ville „være udgangspunkt i det mulige gadesystem, som allerede i tidligere tid på basis af åens overbygning har været påtænkt fra Frederiksbro til Møllebroen.“ Da en kreds af grundejere i 1896 foreslog en overdækning fra Frederiksbro til Skt. Clemens Bro, var det dog med henblik på en ny torveplads; desuden henvistes til lugtgener fra åen om sommeren. Stadsingeniøren vendte sig i en betænkning stærkt imod planen; ud over en række andre argumenter fremførte han det, at: „Klemensbroen over de to gader og åen er et af Århus' ejendommeligste og smukkeste partier, og hertil bidrager åen i høj grad.“ Det trafikale argument var igen fremme under diskussioner om overdækning eller omlægning (!) af åen 1900-1901 og 1904. Alle disse projekter var dog blevet henlagt.

Allerede den plan for bebyggelse af Marselisborgjorderne udarbejdet af stadsingeniøren i København, Charles Ambt, og arkitekt Hack Kampmann, bygningsinspektør for Jylland, som byrådet vedtog i 1898, havde indeholdt spiren til en Ringgade. Klixbülls plan fastlagde det forløb, gaden stort set fik, fra Baunes Plads i syd til Grenåvej i nord. Anlæggelsen af den begyndte i Oscar Jørgensens tid som stadsingeniør, nemlig november 1925, og fortsatte til 1939. Et led i

projektet var Ringgadebroen over baneterrænet, opført 1936-1938, delvist betalt af Statsbanerne og staten, med en længde på lidt over 300 meter, og en bredde på 21 meter, hvoraf 11,20 meter kørebane, to gange 2 meter cykelsti og to gange 2,90 meter fortov. Gennemsnitligt 70-100 mand var beskæftiget med byggeriet, som for en entreprisepå 1.120.000 kr. var overdraget til firmaet Wright, Thomsen & Kier, der havde udarbejdet detailprojektet på grundlag af Statsbanernes skitseprojekt. Selve Ringgaden indviedes officielt 3. juni 1939. Med en længde på 5,5 km. og en bredde fra 25 til 45 meter forbandt den Skanderborgvej, Silkeborgvej, Viborgvej, Randersvej og Grenåvej og havde forbindelse med Oddervej ad Marselis Boulevard og Strandvejen. Vej fonden havde givet omkring 1.600.000 kr. af den samlede udgift på cirka 3.500.000, og en del af arbejdet var blevet udført som beskæftigelsesarbejde med tilskud fra socialministeriet.

Overdækningen af åen indledtes i 1932 med de 215 meter fra Frederiksbro til Christiansbro. Arbejdet blev udbudt i licitation i maj 1932, og valget faldt på et tunnelprojekt til omkring 165.000 kr., som blev udført af firmaet Henrik Jensen, Bodilsen og Sandager, mens kommunen selv tog sig af gadearbejdet. 1. november 1933 indviedes

den nye færdselsåre. Der var ialt blevet bevilget 491.000 kr., hvoraf staten gik ind på at refundere de 245.000, til projektet. Da udgiften blev på omkring 400.000, gik de sidste 91.000 til den nye bro ved Ceres og Thorvaldsensgades forlængelse. Disse dele af Åboulevardprojektet var blevet udført i regnskabsårene 1934-1935 og 1935-1936 til en samlet pris af 166.167 kr., dels i entreprise, dels - for vejarbejdets vedkommende - af kommunens egne folk.



Bygningen af Ringgadebroen. Der arbejdes i højden.

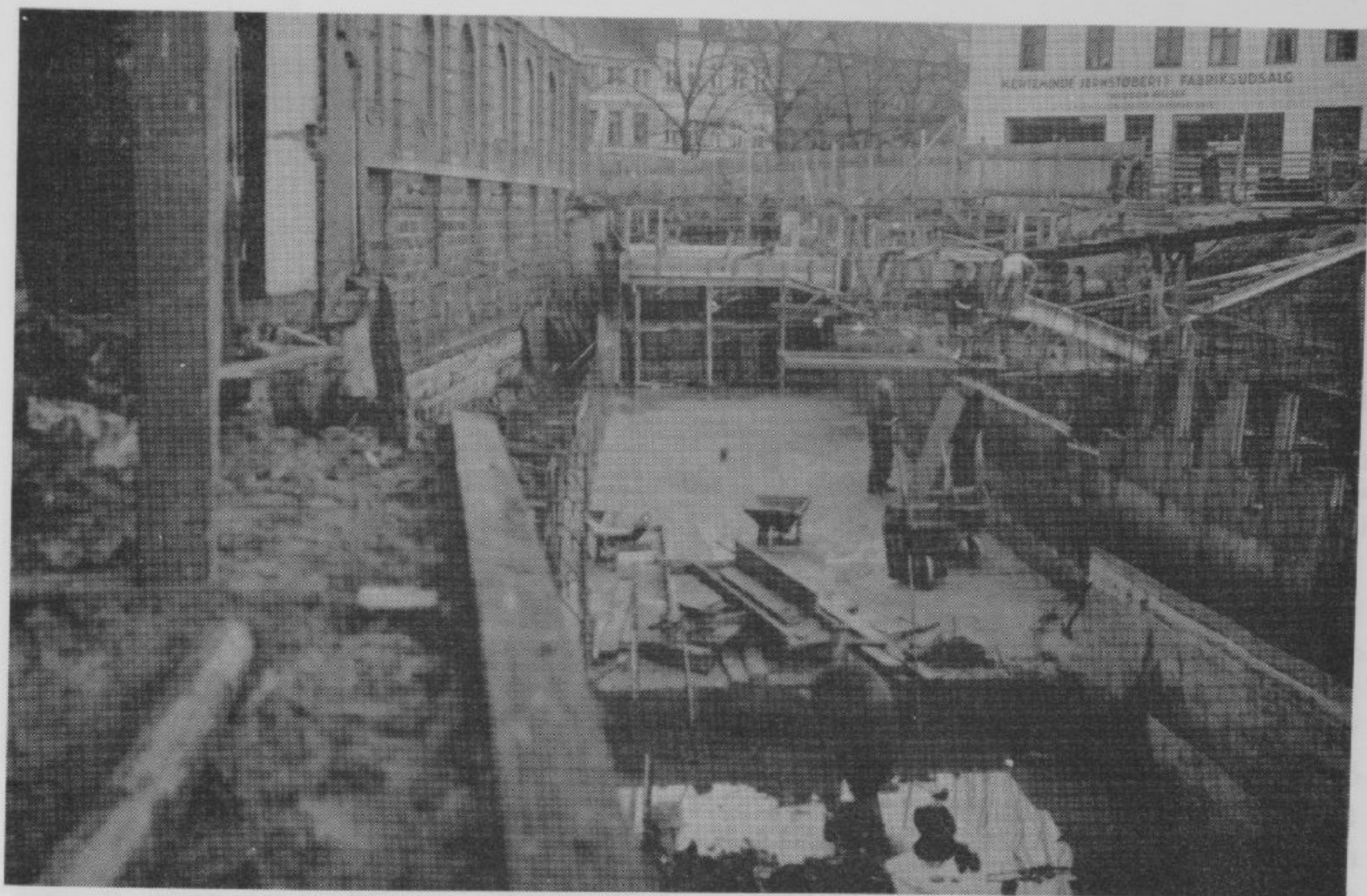


Luftfoto, der viser en stor del af Ringgadens linieføring, fra Johan Baunes Plads over Harald Jensens Plads og Ringgadebroen og videre i den store bue mod Grenåvej i nordøst, juni 1939. Midt i billedet Godsbanegården, foran gasbeholderen materialgården på Dollerupvej, til højre for den skimtes vandværket med sine vandbeholdere og filtre. Længere mod nord ses den omlagte Langelandsgade og til højre for den, syd for Ringgaden, de første universitetsbygninger.

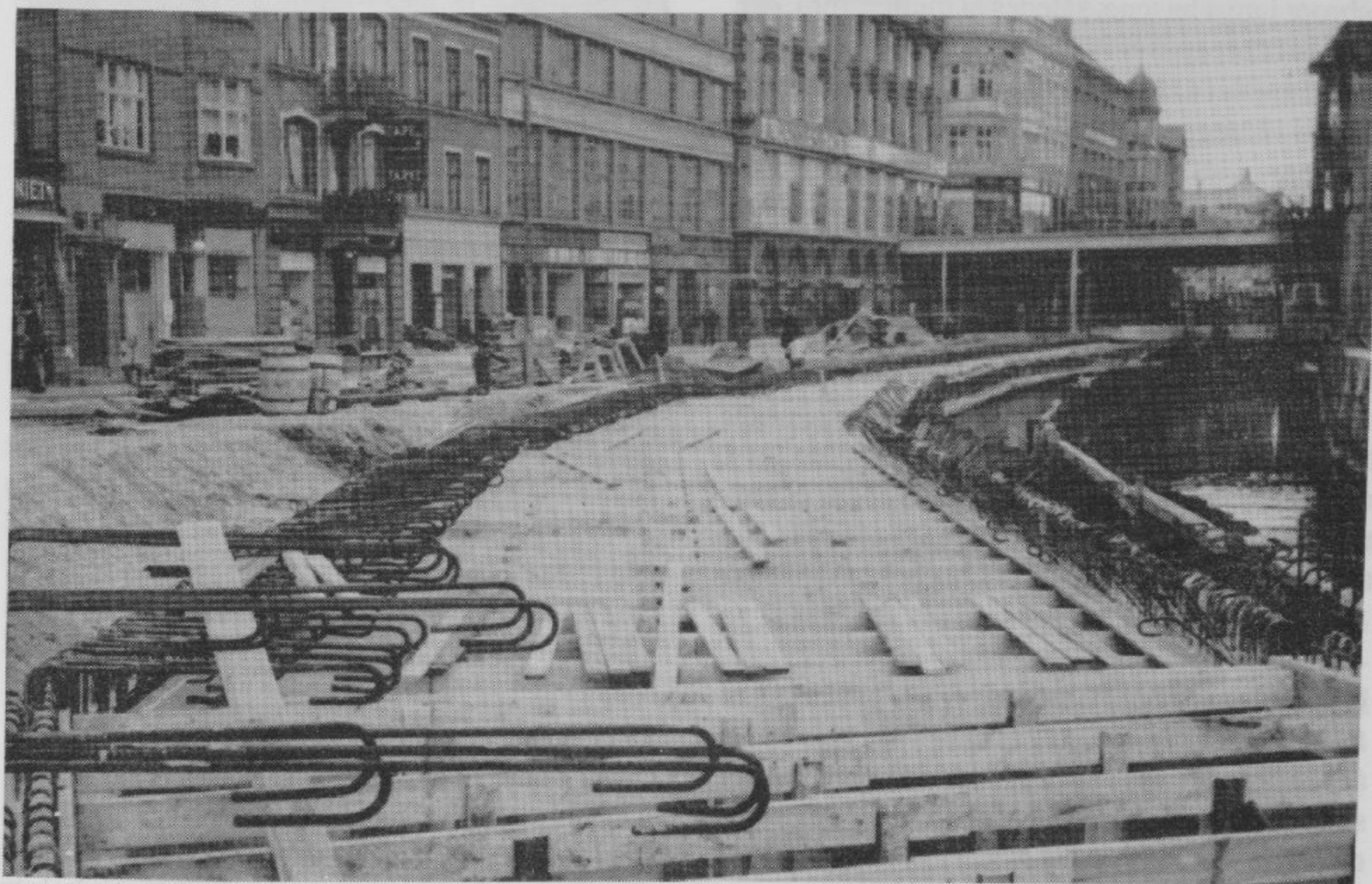
evilget
fundere
blev på
til den
forlæn-
var ble-
g 1935-
ls i en-
nende -



dere i den
højre for
n, syd for



Ved jernstøberiet i Århus blev der arbejdet på at bygge en bro over Århus Å. Billedet viser den store konstruktion af træ og jern, som skulle bære broens søjler.



Overdækningen af Århus Å var et ganske avanceret entreprenørarbejde. Åen deltes på langs med en spunsvæg, så vandet løb i den ene side, mens der arbejdedes i den anden. Øverst et motiv fra overdækningen af strækningen mellem Frederiksbro og Christiansbro, nederst fra strækningen mellem Immervad og Dynkarken, som blev overdækket af Hoffmann & Sønner september 1938 til oktober 1939; støbearbejde ved Skt. Clemens Bro. I januar 1939 blev overdækningsarbejdet på denne strækning generet ved, at den tørlagte del af ålejet måtte åbnes for vandet under et voldsomt tøbrud.



Brolægningsarbejde på Åboulevarden, oktober 1933. Håndværket er det samme som altid: både brolæggerhamre og „kraveknappen“ genkendes fra 1895 og 1916. Lokalthistorisk Samling.

1937-1938 blev Slusebroen ombygget og udvidet til en bredde af cirka 44 meter mod tidligere 11 for at kunne indgå i færdselspladsen, hvor Vester Allé, Marstrandsgade, Thorvaldsensgade og Åboulevarden løb sammen. I regnskabsåret 1937-1938 overdækkedes åen under Skt. Clemens Bro, hvis brodække 1938-1940 blev udvidet til bredden af hele mellemrummet mellem bygningerne på begge sider af Skt. Clemens Torv. Indtil da havde stikbroer forbundet den med sidebroer langs husene, således at mellemrum, der lod hovedbroen fremtræde som bro og slap lyset ned til arealet under den, blev bevaret. Staten gav tilskud til begge arbejder. Den øvrige strækning fra Immervad til Dynkarkbroen blev overdækket september 1938-oktober 1939. Mens selve åoverdækningen blev generet af det usædvanligt voldsomme tøbrud i januar 1939, sinkedes gadearbejdet, der blev indledt september samme år og denne gang også var udliciteret, så meget af den hårde vinter 1939-1940 og krigens forsyningsvanskeligheder, at det først blev færdigt i regnskabsåret 1940-1941. Der anvendtes langtidsledige til arbejdet, og socialministeriet betalte 286.458,88 kr. af den samlede udgift på 1.102.340,03.

I Beretningerne oplyses det fra regnskabsåret 1934-1935 til og med regnskabsåret 1940-1941, at „Kommunen driver under 2. Afdeling en ret stor entreprenørforretning med anlæg af ny gader og veje. I sommertiden beskæftiges indtil 400 mand.“ 1934-1935 disponerede vejvæsenet over fem lastvogne. Der var to damptromler, hvoraf nr. I var anskaffet år 1900, nr. II 1907, mens motortromle nr. III var anskaffet 1926, traktor-

tromle nr. IV 1930, gangstitromle nr. V 1931 og traktortromle nr. VI 1934; maskinparken omfattede desuden en traktor anskaffet 1931. Sammen med den første damptromle havde kommunen i 1900, til en pris af 14.249,59 kr. for begge dele, anskaffet stenknusemaskinen, som blev opstillet på Marselisborg Mark, hvor der var udlagt stenoplagsplads. I 1902 havde skærveslagerne andraget byrådet om,

„at der må blive givet dem mere lejlighed end nu til at udøve deres arbejde, der jo nu væsentlig overflødiggøres ved skærvemaskinen. Stadsingeniøren erklærer imidlertid, at skærvemaskinen arbejder langt billigere end skærveslagerne og lige så godt.“



Skt. Clemens Torv fotograferet fra nord under ombygningen - nogle ville måske sige hærværket - 1938-1940. Til venstre er brodækket udbygget, til højre fremtræder konstruktionen stadig åbent, som den bro den er og med sit støbejernsrækværk med skt. clemensankrene intakt.

1917-1918 var som tidligere nævnt en formand og 10 mand beskæftigede med skærveknusning med maskinen. I regnskabsåret 1932-1933 gik man imidlertid, som også i 1921-1923, over til skærveslagning med håndkraft som beskæftigelsesforanstaltning. Beretningen for 1932-1933 oplyser, at der ialt var beskæftiget 54 mand, der for de flestes vedkommende mødte uden kend-

Nødhjælpsarbejdet niserede ring. De af social

skab blev sparede skærv 1935 v geniø om m efter l særlig bejds l viteter to fod og gal bejdet Hvad e ikke s både i tiår.

12. de en ma Jørgen alplads kontro skab o næsten

1931 og
n omfat-
1. Sam-
kommu-
or begge
om blev
r var ud-
veslager-

d end nu
æsentlig
adsinge-
maskinen
erne og



gen - nog-
r brodæk-
bent, som
mensank-

ormand
usning
33 gik
over til
eftigel-
2-1933
nd, der
kend-



Nødhjælpsarbejde, Langelandsgade. Skærveslagning ved Poul Martin Møllers Vej fotograferet 7. februar 1939. Der blev fra 5. april 1938 arbejdet med vejudvidelser, omlægning og nyanlæg på en strækning på omkring 1.900 meter, udelukkende med langvarigt arbejdsløse, organiserede arbejdere. Under samme entreprise hørte desuden modtagelsen af jord til opfyldning langs Strandvejen og cirka 350 meter kystsikring. Der blev i 1938-1939 brugt 450.991 kr., heraf 201.584 i arbejds løn, som refunderedes fuldt ud, mens 60 % af restudgifterne refunderedes af socialministeriet „idet dog totalrefusionen er begrænset til 399.000 kr.“ (Beretning 1938-39, p. 43-44)

skab til skærveslagning, i 648 arbejdsdage, og blev slået 291 m³ på akkord à 8 kr. pr. m³. Der sparede understøttelse svarende til 5-6 kr. pr. m³ skærver. Ved slutningen af regnskabsåret 1934-1935 var stenknuseren blevet afhændet. Stadsingeniørens kontor blev i det hele taget rammen om meget beskæftigelsesarbejde, blandt andet efter loven af 20. maj 1933 om igangsættelse af særlige arbejder til afhjælpning af ungdomsarbejdsledigheden. Som et enkelt eksempel på aktiviteter af sidstnævnte art kan tages anlægget af to fodboldbaner på Stadion og omlægning af trav- og galopbanen 1934 til 1936. I tilknytning til arbejdet foranstaltedes undervisning og foredrag. Hvad offentlige anlægsarbejder angik, fik Århus ikke så lidt ud af krise- og arbejdsløshedstiderne både i 1920'erne og 1930'erne og i de følgende tiår.

12. december 1929 bevilgede byrådet penge til en materialplads. Allerede i 1907 havde Oscar Jørgensen påpeget behovet for en samlet materialplads med en fast opsynsmand, så man kunne kontrollere, hvad der førtes til og fra, og få regnskab og beholdning til at stemme, hvilket var næsten umuligt med de daværende fem spredte

oplagspladser; men man havde måttet klare sig på samme måde, med fire eller fem pladser, indtil 1934, da den henved 40.000 m² store plads ved Dollerupvej (senere med adressen Daubjergvej 15) var færdiganlagt. Den nye arbejdsplads, der blev beregnet at stå kommunen i cirka 150.000 kr., og aktiviteterne på den beskrives således i Beretningen for samme regnskabsår:

„På materialgården findes foruden kontorer og 2 lejligheder ialt 13 bil- og tromlegarager samt olie- rum, en vaske- og smørehal, et opholdsrum med toilet og brusebad for personalet, et tømmerreparationsværksted med oplagsrum, et smede- og mekanikerværksted til reparation, samt 5 lukkede oplagsrum mod gården og 2 etager i bygnin- gens hele længde åben ud imod åen. De er be- regnet til opbevaring af støbegods, redskaber og materialer til brug ved vej- og kloakvæsenets forskellige afdelinger under stadsingeniøren. På pladsen findes desuden to barakker til flisestø- beri, en barak til kantstensstøberi, en til asfaltop- lag og en til diverse oplag.

Det samlede bebyggede areal udgør ca. 2700 m² og det samlede ubebyggede areal ca. 37300 m².



Skærveslagning på materialgården 1940. Metalringen skal forhindre skærvestykkerne i at fare til alle sider ved knusningen.

Af det ubebyggede areal anvendes ca. 7700 m² indtil videre til håndskærveslagning, ca. 2000 m² til ophugning af kantsten og resten til oplag af emulsion, asfalt, chaussébrosten, almindelige brosten, granit- og betonkantsten, fliser, klinker, rør m. m. I dette areal er indbefattet pladsens forskellige veje, der udelukkende anvendes til kørsel. Men pladsen er befæstet, så der kan køres overalt.

På pladsen er året rundt beskæftiget 4-6 mand ved kantstenshugning, dels ved ophugning af gamle kantsten fra gaderne og dels ved hugning af nye kantsten af svenske råblokke. Seks mand arbejder hele tiden ved støbning af cementfliser til belægning af byens fortove. Dette arbejde er tidligere foregået i fri luft på Fyensgades oplagsplads, nu foregår det under tag. Indtil fire mand støber cementkantsten til adskillelse mellem fortove og cyklestier.

På reparationsværkstederne arbejder i reglen 2-3 mand, og et lignende antal er beskæftiget ved udlevering af værktøj, emulsionsbeton, støbegods, rør og stenmaterialer m. v, dertil kommer skærveslagerne i forskellig antal efter skærveforbrugets størrelse. På den almindelige vognvægt, der findes lige indenfor indkørslen, vejes alle materialer, der går ind på eller ud fra pladsen, og der føres kartotek over alle materialer, så man til enhver tid kan se beholdningerne.“

Planerne om en forbrændingsanstalt blev omsider virkeliggjort samme år som materialpladsen.



Slæb med kantsten, materialgården, 1940.

De var blevet aktuelle, da Statsbanerne, som ejede arealet, i 1926 bad om at få lossepladsen i Mølleengen nedlagt; ganske vist blev fristen forlænget til 1. januar 1932, men da man altså inden for nogle år enten måtte skaffe en anden losseplads eller bygge en forbrændingsanstalt, var Brolægningsudvalget 7. oktober 1926 blevet bemyndiget til at lade udarbejde planer til bortskaffelse af dagrenovationen. Endelig i 1931 blev det alvor, da Belysningsudvalget 10. september forelagde planer for opførelsen af forbrændingsanstalten og udvidelse af elektricitetsværket, et projekt anslået til ialt 2.580.000 kr., ifølge hvilket forbrændingsanstalten skulle opføres på gasværkets grund og levere damp til elektricitetsværket, med driften henlagt under Belysningsudvalget. De store anlægsudgifter vakte en del betænkeligheder i byrådet, men A/S Vølund, som havde afgivet et tilbud på forbrændingsanstalten, satte trumf på ved at tilbyde at skaffe det fornødne lån gennem sin bankforbindelse, og på dette grundlag blev en kontrakt med firmaet om opførelse af forbrændingsanstalten godkendt 14. januar 1932.

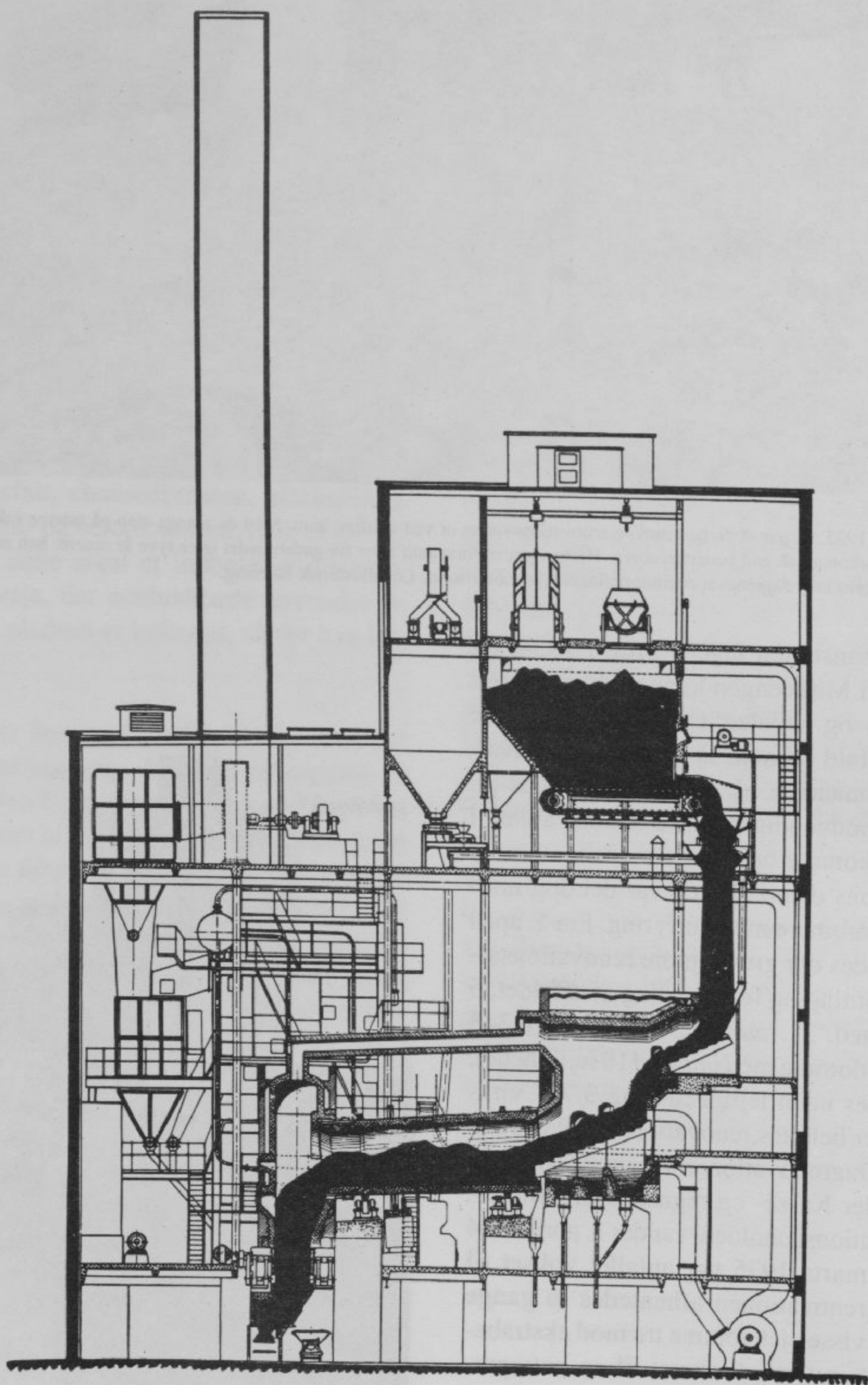


Mølleengen marts 1933. Et par af de hestetrukne renovationsvogne er ved at blive tømt. Med de mange stop på ruterne i den indre by var hestekraften mere økonomisk end benzinmotoren. Hestevognene forsvandt først fra gadebilledet over tyve år senere, helt præcist 2. januar 1954, fra hvilken dato hele dagrenovationsindsamlingen var motoriseret. Lokalhistorisk Samling.

Forbrændingsanstalten taget i brug i 1934, og lossepladsen i Mølleengen kunne lukkes. Hvert af de to ovn- og kedelanlæg kunne forbrænde 10-12 tons affald i timen, så det med den daværende affaldsmængde på omkring 100 tons pr. dag kun var nødvendigt at have det ene anlæg i brug. For at komme op på den maksimale ydeevne på 20 tons damp i timen var det dog nødvendigt at kombinere med kulfyring. Fra 1. april 1934 pålignedes der grundejerne renovationsafgift for afhentning og forbrænding af affaldet, 5 kr. pr. lejlighed. 31. marts 1935 var der 6.343 beboede ejendomme med ialt 27.110 lejligheder, 1.881 butikker uden lejligheder og 3.727 virksomheder, der betaltes renovationsafgift for, ialt 162.275 kr. Dagrenovationen var nu fra 3. Afdeling lagt under Kasse- og regnskabsafdelingen. Af dagrenovationsbeholdere var der 1. april 1934 11.882, 31. marts 1935 var antallet vokset til 12.411. Dagrenovationen afhentedes to gange ugentlig, for visse ejendomme tre mod ekstrabetaling. Opgaven var udliciteret til en entreprenør, i 1934-1935 for 98.406 kr.; seksten renovationsvogne à cirka 5 m³ og gennemsnitligt 28 mand var beskæftiget daglig. Forbrændingsanstalten var i drift til juni 1953.



Forbrændingsanstalten august 1934. Lokalhistorisk Samling.



Skematisk snit gennem forbrændingsanstalten. Gengivet efter Holger Eriksen: *Aarhus Kommunale Forbrændingsanstalt Århus 1934*. „På forbrændingsanstalten transporteredes heste og vogn i elevator til toppen af forbrændingskammeret, hvor affaldet fra vognen blev udtømt. For hestene var det sket i elevatoren, når den nåede i top og standsede med et ryk“, som det hedder i *Uddrag 1869-1969* udsendt af stadsingeniørens kontor sammen med Beretningen for 1967-1968 i anledning af 100års-jubilæet.

En af d
ens bes
nu et v
en nok
med al
held sp
rotter p
rotter,
i de va

17. j
selvs
ne fra
1939
tør. C
pr. 19

1. Af
af de
ninge
rer un
holde

2. Af
af ny
sætte
videl
og k



En af de gener, forbrændingsanstalten og lukningen af lossepladsen i Mølleengen i 1934 var beregnet på at bringe ud af verden, var lossepladsens bestand af rotter, hvoraf et lille udsnit ses her. Holger Eriksen omtaler dem som „ækle og uappetilige gnavere“, men eksemplarerne her gør nu et velplejet indtryk. Efter almindelig erfaring skulle Århus' affald kunne ernære 60.-70.000 rotter. Inden pladsen blev forladt, gennemførtes en nok så barsk udryddelseskampagne: „Dette [...] arbejde strakte sig med mellemrum over et par måneder og blev hovedsagelig iværksat med almindeligt mandskab, der dræbte dyrene, efterhånden som de blev drevet frem. Hertil brugtes foruden oprømning på pladsen med stort held sprøjter, der fyldte de talrige gange med vand, efter at „distriktet“ var afspærret med trådvæv. Der kunne på denne måde tages 2 á 3000 rotter på en enkelt dag. Den sidste udryddelse skete med gaspatroner, og resultatet var så godt, at der overhovedet ikke mærkedes noget til rotter, efter at pladsen var blevet forladt.“ Da felttoget var ovre, taltes omkring 45.000 døde rotter, „hvortil må regnes alle, der er omkommet i de vandfyldte og senere gasfyldte gange.“ (*Beretning 1933-34*, p. 22-23). Lokalhistorisk Samling.

17. juni 1937 vedtog byrådet oprettelsen af en selvstændig stilling som materialforvalter, at regne fra 1. maj samme år. Fra regnskabsåret 1938-1939 kaldes den hidtidige vejassistent vejinspektør. Opgavefordelingen afdelingerne imellem er pr. 1941 beskrevet således:

1. Afdeling. a. Projekterer og leder udførelsen af de sanitær-tekniske anlæg i kommunens bygninger samt maskinelle anlæg, som ikke henhører under værkerne. b. Fører tilsyn med vedligeholdelse og drift af de nævnte anlæg.

2. Afdeling. a. Projekterer og leder udførelsen af nye gade-, vej- og broanlæg. b. Hovedindsættelse af gader og veje. c. Byplanlægning, udvidelse og bebyggelsesplaner, opmålingsarbejder og kortlægning, færdselsregulering, kontrolbe-

regninger for jernbetonkonstruktioner for Bygningskommissionen. d. Beskæftigelsesarbejder.

Vedligeholdelsen under vejinspektøren a. Udfører vedligeholdelsen af byens gader, veje og broer. b. Udfører renholdelse af gader og veje, herunder snerydning og grusning i glat føre, vanding af veje m.v. c. Etablering af færdselsforanstaltninger, udfører fortovsanlæg, cykelstianlæg m.v. d. Passer byens gadeskilte, bænke m.v. samt skøjtebanerne.

Materialforvalteren på materialgården a. Fører tilsyn med kommunens stenmateriale og produktion af cementfliser og kantsten m.v. Fører kontrol og regnskab med ind- og udlevering af materialer, støbegods og materiel m.m. b. leder vejvæsenets kørselsafdeling for biler og tromler.

3. Afdeling. a. Projekterer og leder udførelsen af hovedkloakledninger. b. Kloaker og pumpestationer. c. Udfører ekspeditioner af private kloaksager, fører kontrol med W.C.-installationer, husspildevandsledninger og gasbadeovnsanlæg. d. Foretager udsættelse og indtagelse af søbadeanstalterne ved Strandvejen, samt vedligeholdelse og sætning af høfder.

4. Afdeling. a. Fører alle regnskaber, anviser regninger og udbetaler alle lønninger til både personale og arbejdere. b. Holder arkivet i orden, fører ejendoms- og matrikulskartoteker, fører priskontrol m.v. c. Ekspedition og kasseforretninger, skrivelser m.v., studepladser, kiosker, offentlig kørsel med drosker, person- og fragtruter, torvehandel, benzinstandere på offentlig gade og andre tilladelser. d. indsamling af dagrenovationen samt kontrol og drift af offentlige nødtørftsanstalter og pissoirer.

Vandværksafdelingen. a. Projekterer vandværkets udvidelse og fører tilsyn med dets drift. b. Fører regnskab med vandværkets indtægter og udgifter.



Hjørnet af Rosengade og Mejlgade fotograferet juni 1934. I banklokalerne i stueetagen indrettedes efter kommunens køb af ejendommen lokaler til byrådskontoret, mens stadsingeniørens kontor fik plads i de øvrige etager. Lokalhistorisk Samling.

Ud over vandværkets tekniske personale: 1 afdelingsingeniør, 1 ingeniør, 4 konstruktører og tegnere, 2 vandværksassistenter og 1 ledningsassistent, og kontorphonale: 1 overassistent og 4 kontorassistenter, havde stadsingeniørens kontor i 1941 et teknisk personale bestående af 3 afdelingsingeniører, 8 ingeniører, 8 konstruktø-

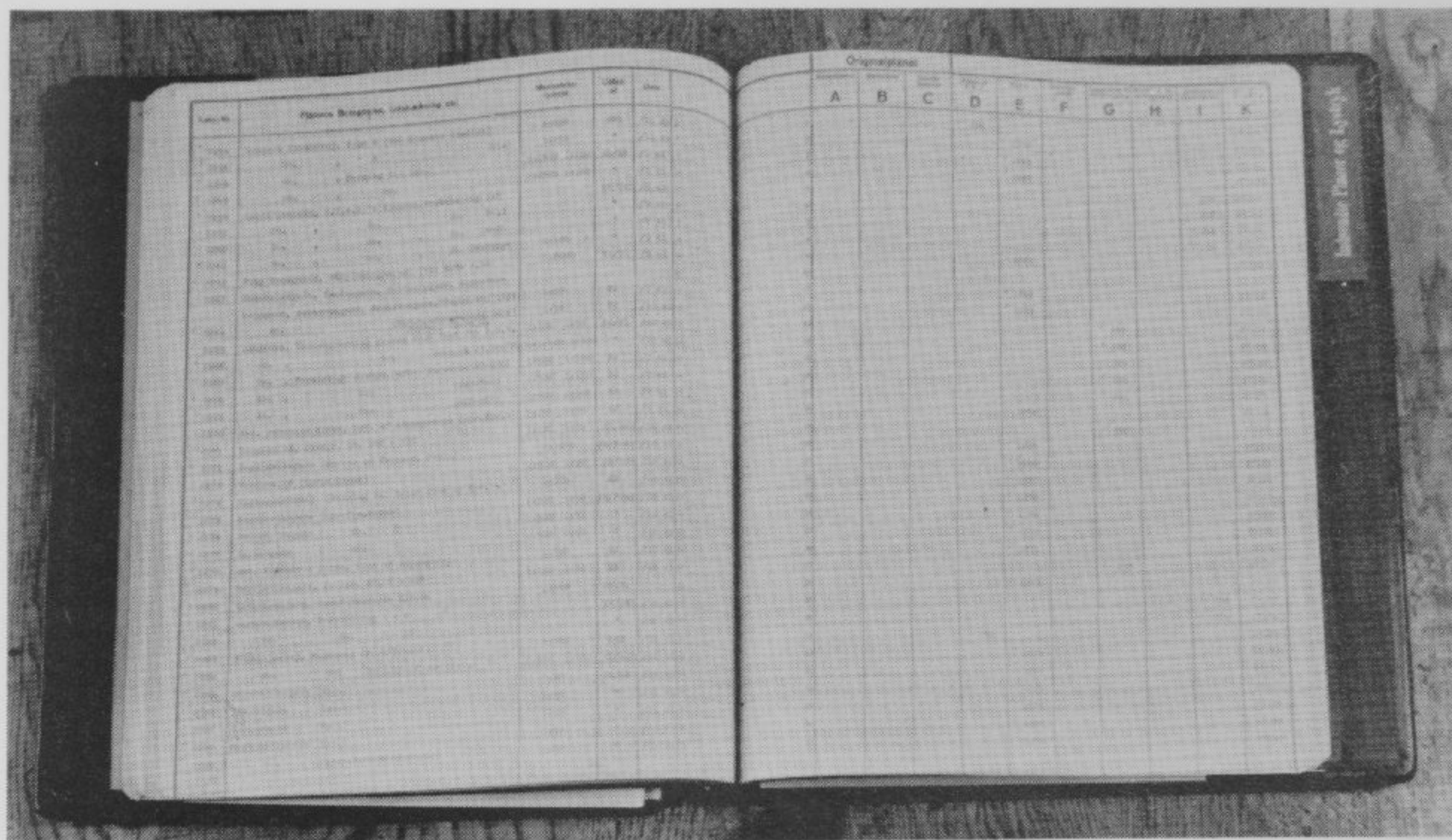
rer, 12 tegnere, 1 vejinspektør og 1 materialforvalter; og kontorphonale: 1 ekspeditionssekretær, 1 fuldmægtig, 2 overassistenter, 13 kontorassistenter og 1 bud. I 1938 var kontoret flyttet fra adressen Mejlgade 1, rådhuset, til Mejlgade 3, som kommunen sammen med naboejendommen havde købt af Bikuben, og i 1941 flyttede det ind på det nye rådhus.

1941 blev endnu et vandindvindingsanlæg sat i drift i Constantinsborg. Et nyt vandværk med pumpe-, filter- og iltningsanlæg ved boringerne i Stautrup, der var påbegyndt i oktober 1940, satte i drift 28. marts 1942. Århus vandforbrug var da vokset fra 3½ millioner m³ om året i 1920 til 6 millioner m³. Endelig blev 6. august 1944 et anlæg i Åbo sat i drift. Med de ialt fire indvindingsanlæg i Stautrup (4 millioner m³), Marselisborg (1 million m³), Constantinsborg (0,75 millioner m³) og Åbo (1,5 millioner m³) var der således pr. 1946 en kapacitet på 7,25 millioner m³ vand.

b. 1944-1950.

1944 reorganiseredes kontoret. Der havde været overvejelser om at lægge stadsarkitektembedet under stadsingeniøren, „men ved nærmere eftertanke var der vist enighed om, at stadsingeniørens afdeling var stor nok,“ og 1. juli 1943 vedtog byrådet derfor at henlægge 1. Afdeling, Sanitær-teknisk Afdeling, under stadsarkitekten, da dennes og 1. Afdelings opgaver „tangerede hinanden og helst burde være samlet under et.“ Overflytningen, som skulle have været fra 1. oktober samme år, blev udskudt og effektueredes 1. april 1944.

Dernæst blev det 7. september vedtaget at dele den hidtidige 2. Afdeling, Gader og veje (som med udskillelsen af 1. Afdeling nu blev Afdeling I), ved oprettelsen af en ny Afdeling II med byens opmåling og matrikulering, byggelinier og ekspropriationer, byggesager til erklæring, parkeringspladser for biler og cykler, teknisk tilsyn med nødtørftsanstalter samt opsyn med arkiv og instrumenter, og materialgården som sine arbejdsområder. Når det var nødvendigt, skulle den desuden være behjælpelig med forberedende projekter for afdelingen for gader og veje.



I anledning af flytningen til det nye rådhus og en deraf følgende nyordning af arkivet skrev civilingeniørerne C. Dahl og P. Johansen fra kontoret en „Redegørelse vedrørende Arkivering af tekniske Planer“, som blev trykt i *Stads- og Havneingeniøren* 34. årgang Nr. 4. April 1943 ledsaget af bl. a. dette billede af arkiv-protokollen. „Alle originalplaner, kalker og transparenttryk indføres i denne protokol i kronologisk orden i den første halvdel, medens den sidste halvdel er reserveret lystryk. De to protokoldele skilles ved et tykt skilleblad, da det indenfor en overskuelig tid er tilstrækkeligt med denne ene protokol.“ Den er faktisk stadig i brug idag, et halvt århundrede senere.

Fra og med regnskabsåret 1944-1945 blev ydermere det arbejdsområde under 2. Afdeling, som vejinspektøren - fra 1946-1947 afdelingsingeniør - varetog, nemlig vedligeholdelse af gader og veje, udskilt som Afdeling IV, Vejvedligeholdelsen.

Da endelig afdelingsingeniør ved vandværket E. Frederiksen 1. december 1946 blev vandværksdirektør, og vandforsyningen dermed udskiltes fra stadsingeniørens område, havde stadsingeniørens kontor fået følgende organisation, med opgavefordelingen afdelingerne imellem som den er beskrevet i 1968, kort før nye forandringer:

Afdeling I. Vej- og broafdelingen.

Detailprojektering, udførelse af nyanlæg, hovedistandsættelser af gader og veje, broarbejder, færdselsreguleringer, færdselstællinger, lyssignalanlæg og parkeringsundersøgelser.

Afdeling II. Byplan- og opmålingsafdelingen.

Byplaner, byggesagsbehandling, opmåling og nivellering, fastlæggelse af nye vejes traceer, projektering af sportsanlæg m.v., ekspropriationer,

arealkøb, industrigrundsalg, ledningsapprobationer, arealudlejninger, materialgården, markforvaltningen, kolonihaver, stianlæg i grønne områder og tilsyn med udførelse af private vejanlæg.

Afdeling III. Kloakafdelingen.

Anlæg, drift og vedligeholdelse af kloakledninger, pumpestationer, rensевærker og andre kloakværker, approbation af afløbsplaner samt tilsyn med udførelse af offentlige og private sanitære installationer og afløbsledninger, vedligeholdelse af rendestensbrønde, rottebekæmpelse, drift af de offentlige nødtørftsanstalter, pissoirer, vandopstandere og drikkevandskummer samt tilsyn med dagrenovation. Sundhedskommissionens sagkyndige i sager vedrørende afløbsforhold og andre tekniske og hygiejniske forhold.

Afdeling IV. Vejvedligeholdelsen.

Vedligeholdelse af offentlige færdsels- og parkeringsarealer, broer og bolværker samt af strandvejshøfderne, forskellige private veje, herunder park- og skovveje, vejistandsættelser for kommunale institutioner, vejsyn på private veje og

udførelse af påbudte istandsættelser, retablering af rendegravninger, færdselsregulerende foranstaltninger, gadeskilte, gadevandring, snerydning og grusning, renholdelse af skøjtebanerne i skovene, offentlig renholdelse på gader og pladser, pasning af fyldpladser og bekæmpelse af tangplage.

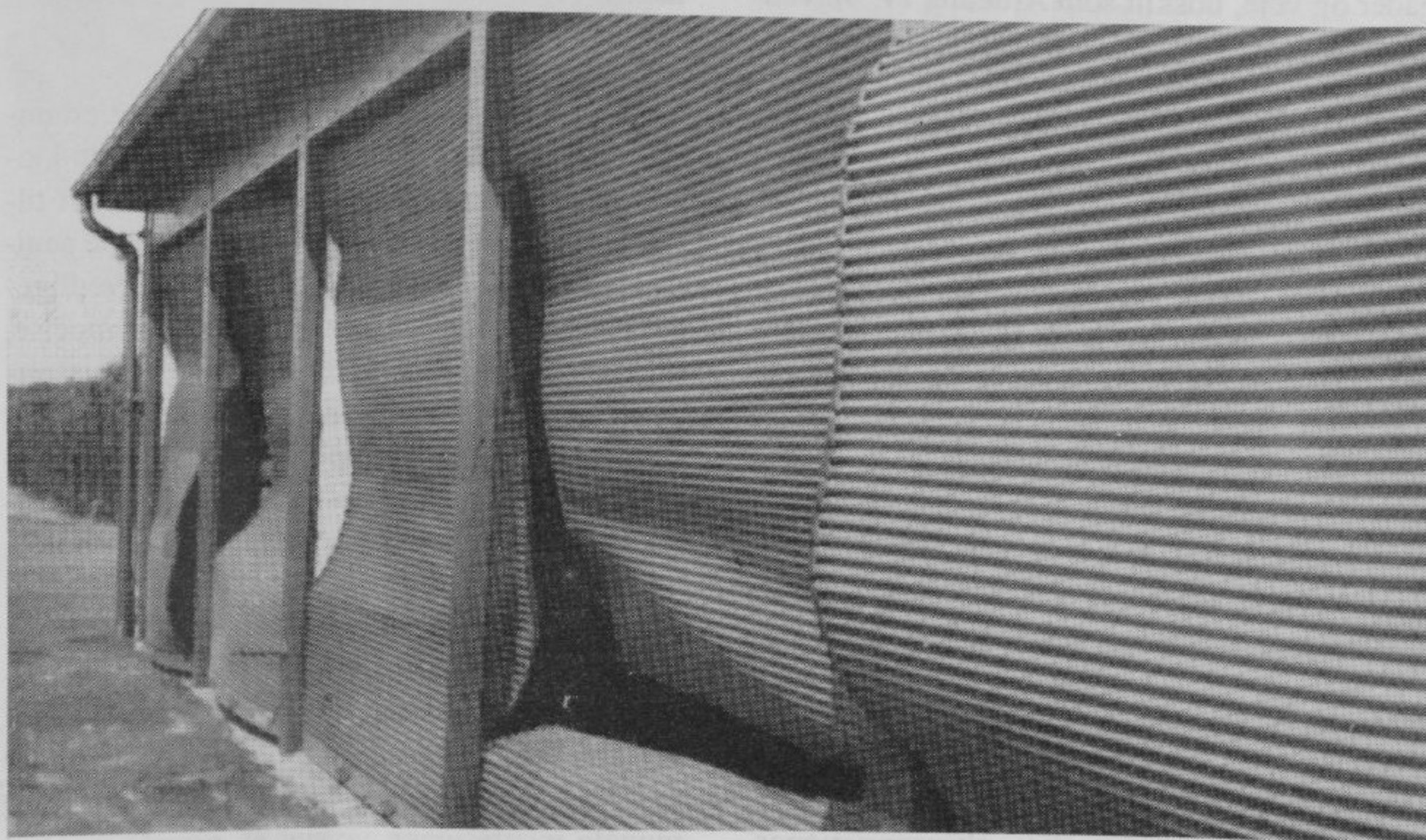
Afdeling V. Ekspeditions- og regnskabsafdelingen.

Ekspedition og journalisering af ind- og udgående sager, regnskab, lønudbetalinger, kartoteker (herunder kartotek for byens matrikulering), bilruter, droscher og andre koncessionsspørgsmål, arealleje og afgifter for studepladser, husnummerring, gadenavne, regnskab med afkrævning af gade- og kloakbidrag samt ejendomsskyldvurderinger.

Besættelsestiden og ikke mindst året 1944 satte sig også andre og nok så dramatiske spor på kontoret, hvor både stadsingeniøren og flere andre deltog i modstandsarbejde. Fra 1941 havde kontorist Helge Ryberg Rasmussen, det nu illegale Kommunistiske Partis byleder i Århus, været aktiv inden for den underjordiske presse, snart i samarbejde med sin nærmeste overordnede, den konservative overassistent Viggo Emil Hansen. Hansen var blevet angivet af en tredje ansat på

kontoret og arresteret i december 1942, genoptog efter fem måneders fængselsophold det illegale arbejde og blev igen arresteret 1. februar 1944. Han døde i Neuengamme i november samme år. Ryberg Rasmussen var blevet arresteret af dansk politi, men undslap. Stikkeren fra stadsingeniørens kontor blev likvideret i december 1944.

11. juli 1944 blev stadsingeniør Rambøll og materialforvalter Ingvar Skjødt arresteret på grund af deponering af sprængstoffer på materialgården på Dollerupvej. De førtes til Frøslev og rejste derfra i nogle uger frem og tilbage som toggidsler, inden de blev sendt med en arbejdskolonne til de tyske befæstningsanlæg ved den tysk-hollandske grænse. Skjødt døde i december 1944, Rambøll blev samme måned frigivet, men vendte hjem med knækket helbred - „dysenteri, lungebetændelse, frygtelig forsultet og benene ødelagt af spark“, som den 62-åriges tilstand beskrives i en samtidig dagbogsoptegnelse. Afdelingsingeniør E. C. Rosenstand var konstitueret som stadsingeniør under hans fravær, mens lagermedhjælper C. Jensen var konstitueret materialforvalter fra 1. december 1944 til 30. september 1945. Formand August Petersen blev 30. november 1944 myrdet af tyske håndlangere, da han tog på arbejde om morgenen.



Garageporte på materialgården efter eksplosionen på Godsbanegården på den anden side af åen 14. juli 1945.

2, genop-
d det ille-
. februar
ber sam-
esteret af
a stadsin-
ber 1944.

ll og ma-
på grund
terialgår-
ev og rej-
som tog-
bejdsko-
den tysk-
ber 1944,
en vend-
teri, lun-
ene øde-
d beskri-
fdelings-
eret som
agermed-
terialfor-
eptember
novem-
, da han



De voldsomme begivenheder under besættelsen kom også i rent fysisk forstand tæt ind på livet af selve kontoret. Natten til 21. februar 1945 blev rådhuset udsat for et bombeattentat; der „skete lidt ødelæggelse i folkeregisterkontorerne og skade på facaden, men ikke særlig stor.“ En ny bombsprængning foretaget natten til 14. marts af danske Gestapohåndlangere var ulige alvorligere. „Lidt over kl. 3 i nat hørtes en usædvanlig voldsom eksplosion i Århus. Eksplosionen stammede fra en højeksplosiv sprængladning, som var udløst ved den lave rådhusfløj mod parken. Ved eksplosionen blev kommunens hovedkontor, skattevæsenets indbetalingslokaler og varmeanlægget i kælderen søndersprængt. Der anrettedes desuden store ødelæggelser i rådhusets midtergang og i tårnets nederste etage. Desuden blev nogle tykke betonpiller revet over, og flere tusinde ruder i den store rådhusbygning knustes. Eksplosionen var så voldsom, at husene i nærheden rystede, og sprængstykker af beton og sten spredtes ud over kvarteret. Man mener ikke, rådhuset kan benyttes den første tid, bl. a. fordi varmesystemet som nævnt er totalt ødelagt.“ (*Daglige Beretninger om Begivenheder under den tyske Besættelse (fra Januar 1944 til Maj 1945)*, København 1946, p. 665, p. 721). Billedet viser et interiør efter denne anden sprængning. Rådhuset blev dog ikke rømmet; det var ikke mindst magtpåliggende at have lokalerne i brug for at undgå, at besættelsesmagten beslaglagde dem. Lokalhistorisk Samling.

Også oprydningen efter besættelsesmagten kom indirekte til at gå ud over materialgården. 1. april 1945 havde den fem lastbiler, fire fra årene 1930-1932 og én fra 1938. Den 14. juli holdt tre af bilerne på godsbanen, hvor nogle togvogne skulle tømmes for cement og pulvermaterialer til materialgården, da to vogne med tysk ammunition i den samme togstamme eksploderede. En af folkene fra materialgården mistede det ene øje, én lastvogn blev ødelagt, de to andre beskadiget. Materialgården selv fik flere skader ved eksplosionen, der dræbte tre mennesker, sårede 100 og hærgede hele kvarteret omkring Godsbanegården. Da den konstituerede materialforvalter, der havde været borte fra gården og var på vej tilbage, da ulykken indtraf, kom ind på sit kontor, fandt han skrivebordets linoleumsslidlag pløjet op af glassplinter. Endnu en lastvogn måtte senere kasseres som udslidt. Til erstatning blev købt to af tyskernes efterladte vogne, og en tredje lånt af modstandsbevægelsens arbejdsafdeling. Beretningerne for de første efterkrigsår vidner om genordigheder med brændstofmangel og nedslidt materiel; en fornyelse af lastvognsparken begyndte i 1947.

1. januar 1946 var der ifølge *Kommunal Haandbog for Aarhus* 165 fastansatte under stadsingeniøren, nemlig 64 tjenestemænd, 68 lønarbejdere og 33 „andre ansatte“. Derudover beskæftigede vandværket på dette tidspunkt, kort før sin udskillelse, omkring 75 tjenestemænd og arbejdere. Beretningen for regnskabsåret 1945-1946 opregner 85 ansatte pr. 31. marts 1946 fordelt på 33 fastansatte og 22 ikke fastansatte på kontorerne, henholdsvis 12 og 8 fastansatte på materialgården og kloakpumpestationen og 10 fastansatte formænd. Samme regnskabsår udbetaltes løn til ialt 89 månedslønnede og 718 time-, dag- og ugelønnede, heriblandt 147 time- og 28 ugelønnede arbejdsmænd, 91 henviste arbejdere under beskæftigelsesforanstaltninger og 422 hel- og halvdagslønnede snekastere med tre dages kort, som ialt fik udbetalt løn i 3.006 arbejdsdage.

Med omstruktureringen i 1944 og nogen forsinkelse undervejs blev det den nye Afdeling II, der i 1945 fremlagde 1. del af den dispositionsplan for hele kommunen, der var påbegyndt i regnskabsåret 1942-1943, 265 foliosider med resu-

mé og ledsaget af cirka 75 planer og diagrammer og 100 talskemaer. 1949 nedsattes Storårrhus-kommissionen som udarbejdede den første egnsplan, vedtaget 1954, på hvilket grundlag Århus Kommune i 1956 fremsendte en foreløbig dispositionsplan. 1966 blev Egnplan for Århuseggen vedtaget. Stadsingeniørens kontor har både i disse og alle de følgende år været med i det stadige analyse- og planlægningsarbejde på alle niveauer, som er en afgørende forudsætning for lokalområders, kommuners og regioners fysiske udvikling, en medvirken der strækker fra trafiktællinger, prognoser og detailudformning af vej- og stinet ved byggemodning til deltagelse i regionalplanlægning.



Snekastning. Udateret foto. Nørrebrogade ved Høegh Guldbergsgade og Vennelystparken.

Arbejdet på Langenæstunnelen var startet som beskæftigelsesforanstaltning med anlæggelsen af en midlertidig tunnel november 1941 til marts 1942. Krigsårenes restriktioner på anvendelsen af cement satte derefter projektet i stå, og det blev først genoptaget i 1948. Den endelige tunnel stod færdig i juli 1950. Af bruttoudgifterne på 1.111.722,75 kr. faldt de 834.240,45 på Statsbanerne, 2.707,08 på privatbaner. Statstilskudet til den henviste arbejdskraft var på 460.784,37 kr. 1949 til 1952-1953 anlagdes en vej fra Marselis Boulevard til Bjørnholms Allé gennem tunnelen som forbindelse til arealerne vest for banelinien. Der var også her tale om en beskæftigelsesforanstaltning, og omkring en trediedel af udgifterne blev dækket ved statstilskud.

diagram-
es Storår-
den første
grundlag
en forelø-
splan for
ns kontor
været med
arbejde på
udsætning
ioners fy-
ækker fra
rmning af
eltagelse i



Guldbergsga-

artet som
rgelsen af
til marts
ændelsen
å, og det
elige tun-
dgifterne
på Stats-
stilskud-
60.784,37
fra Mars-
nem tun-
st for ba-
beskæfti-
diedel af



Bent Laage Hunø, stadsingenør 1950-1963. Lokalhistorisk Sam-
ling.

6. 1950-1963.

23. maj 1950 døde stadsingenør Rambøll. Afdelingsingenør Ernst von Schilling var konstitueret stadsingenør indtil 1. november samme år, da civilingenør, cand. polyt. *Bent Laage Hunø* tiltrådte stillingen, med fastansættelse fra 1. november 1951. Han var født 1905 i Maribo, ingeniør fra 1930 og havde haft ansættelse hos private og Søllerøds kommuneingeniør, inden han 1943 blev stadsingenør i Holstebro, hvorfra han kom til Århus. Indbyggertallet i kommunen var nu på 115.000. I 1955 var det 118.943, i 1960 119.568. Væksten var for Århus Kommunes vedkommende afløst af stagnation, i 1965 var folketallet 117.748, i 1968 113.125. Derimod steg det i forstadskommunerne, der i 1870 havde 7.302

indbyggere, 8.537 i 1901, 28.720 i 1935, 35.016 i 1945 og 49.757 i 1955, til 70.849 i 1965 og 77.381 i 1968; dermed voksede indbyggertallet i Storårrhus fra 22.327 i 1870 til 60.351 i 1901, 120.072 i 1935 og 190.506 i 1968.

Antallet af biler voksede kun trægt igen i de første år efter krigen, men efterhånden hurtigere: i 1940 havde der i Århus Købstad været 169 personvogne, 10 motorcykler og 606 last- og varevogne, i 1945 var tallene vokset til 1.409, 273 og 718. I 1950 var der 2.360 personvogne, 1.038 motorcykler og 1.431 last- og varevogne, 1955 var tallene 4.102, 3.230 og 2.451. I 1960 var de oppe på 8.125 personvogne, 3.217 motorcykler og 3.921 last- og varevogne, og i 1965 var der 15.306 personbiler, 2.657 motorcykler og 4.976 last- og varevogne: for personbilerne knap en fordobling hvert femår fra 1945. I 1951 var der 966 knallerter. En stærkt stigende trafikmængde blev en kendsgerning, som byplanlægningen måtte forsøge at komme på højde med. I 1963 kørte cirka 40.000 motorkøretøjer ind i og lige så mange ud af Århus indre by i døgnet, heraf 66 % personbiler, 25 % varevogne og 9 % lastbiler.

1. oktober 1950 indførtes magistratsordning, hvorved Vejteknisk Udvalg, som Brolægningsudvalget havde heddet siden 5. marts 1942, bortfaldt, og stadsingeniørens kontor henlagdes under rådmanden for magistratens 2. afdeling, den tekniske forvaltning.

Af Århus kommunes beretning, der udkom fra regnskabsåret 1952-1953, fremgår, at personalet - opgjort som antal personer, der gennemsnitligt har været beskæftiget året rundt - i 1951-1952 var på 220: 85 tjenestemandslønnede, 113 time-, dag- og ugelønnede og 22 „andre ansatte“, til en lønudgift på 2.055.195,12 kr. I 1952-1953 gik af lønudbetalinger på 36.429.159,79 kr. til 4.479 kommunalt ansatte 2.290.971,21 til de ialt 217 på og under stadsingeniørens kontor: 85 tjenestemandslønnede (76 mænd, 9 kvinder), 112 time-, dag- og ugelønnede (109 mænd, 3 kvinder) og 20 andre ansatte (6 mænd, 14 kvinder). Forholdet mellem mænd og kvinder var altså her 191:26, mens det for de 3.932 ansatte i kommunen, der ikke aflønnedes efter lærerlønningssloven, opgøres til 2.100:1.832.



Arbejdets mekanisering. *Århus Stiftstidende* bragte 24. september 1949 billedet og følgende tekst under overskriften „Gade asfalteret fra middag til aften“: „Den 300 meter lange Lollandsgade i Århus blev i går asfalteret på 4½ time. Det skete ved hjælp af denne mastodont, en asfaltudlægningsmaskine, der i fyldt tilstand vejer ca. 15.000 kilo. Hvis arbejdet skulle være gjort med håndkraft, ville det have varet en uges tid. Det er første gang en Barber Greene, det er maskinens navn, er i virksomhed i Århus, men indtil nu har den lagt 500 kilometer vej. Maskinen, der betjenes af 15 mand, er en amerikansk opfindelse, men fremstillet i England. Den blev første gang demonstreret herhjemme på den britiske udstilling. Prisen er ca. 100.000 kr. Den arbejder væsentligt billigere end den menneskelige arbejdskraft - og bedre, hævder sagkundskaben.“ Omprofileringen og asfalteringen af Lollandsgade kostede 63.830,17 kr. af de bevilgede 70.000. Beretningen for regnskabsåret 1949-1950 beskriver den således: „Længde 275 m. Kørebanebredde 7,3-7,7 m. Fortovsbredde 2,5-2,6 m. Den gamle brolægning blev fjernet og erstattet med et 22 cm tykt, let toplagsfyldt makadamfundament. Herover blev af A/S Dansk Damann Asfalt udlagt en asfaltbelægning på 40 kg/m² 6/12 mm asfalterede skærver af blå rønnegranit, pris 4,15 kr. pr. m², for hvilken belægning firmaet ikke yder garanti. Asfalten blev udlagt med maskine. Fortovene blev omlagt med fliser og asfaltpulver. Med undtagelse af asfaltbelægningen i kørebanen blev arbejdet udført af kommunens egne folk i juli-september. Kørebanen blev toplagsfyldt den 27. august og asfalteret den 23. september.“ (*Beretning 1949-50*, p. 16) Foto *Århus Stiftstidende*.

Til og med regnskabsåret 1959-1960 er personalet i den samme størrelsesorden, svingende fra 199 i dette år som det mindste og 256 i 1954-1955 som det største. Disse udsving ligger næsten udelukkende på grupperne af time-, dag- og ugelønnede, der tegner sig for de største variationer, og andre ansatte. De tjenestemandslønnedes antal er meget stabilt, svingende mellem 84 i 1954-1955 som det mindste og 88 i 1957-1958 som det største. I 1958-1959 ses imidlertid en forandring, idet de tjenestemandslønnedes antal stiger brat til 140, mens de to øvrige grupper til gengæld reduceres med ialt 46. De tjenestemandslønnedes antal er derefter 134 i årene 1959-1960 og 1960-1961 og henholdsvis 138 og 133 i de to følgende regnskabsår, mens det samlede personale fra de 199 i 1959-1960 vokser til 219 året efter, 236 i 1961-1962, og 257 i 1962-1963. Af lønudbetalingerne på 96.730.326 kr. til 6.220

kommunalt ansatte i 1962-1963 gik 4.900.383 til personalet på og under stadsingeniørens kontor, med 2.773.621 kr. til de 133 tjenestemandslønnede (123 mænd, 10 kvinder), 1.346.686 til de 86 time-, dag- og ugelønnede (82 mænd, 4 kvinder) og 780.076 til de 38 andre ansatte (22 mænd, 16 kvinder).

Maskinparken på materialgården var også vokset siden 1934-35. I regnskabsåret 1954-1955 var der syv lastbiler, alle på nær en anskaffet efter krigen; desuden tre traktorer købt i 1951, en kompressor og tre jordstampere. Af andet materiel anskaffedes dette år en emulsionsspreder og en overfladevarmer til løsning af asfaltbelægninger og tørring af underlag før pålægning af asfaltpulver. Antallet af tromler var nu oppe på elleve, af hvilke de ti ældste foruden deres nummer endnu gik under personlige tilnavne på listen i Be-

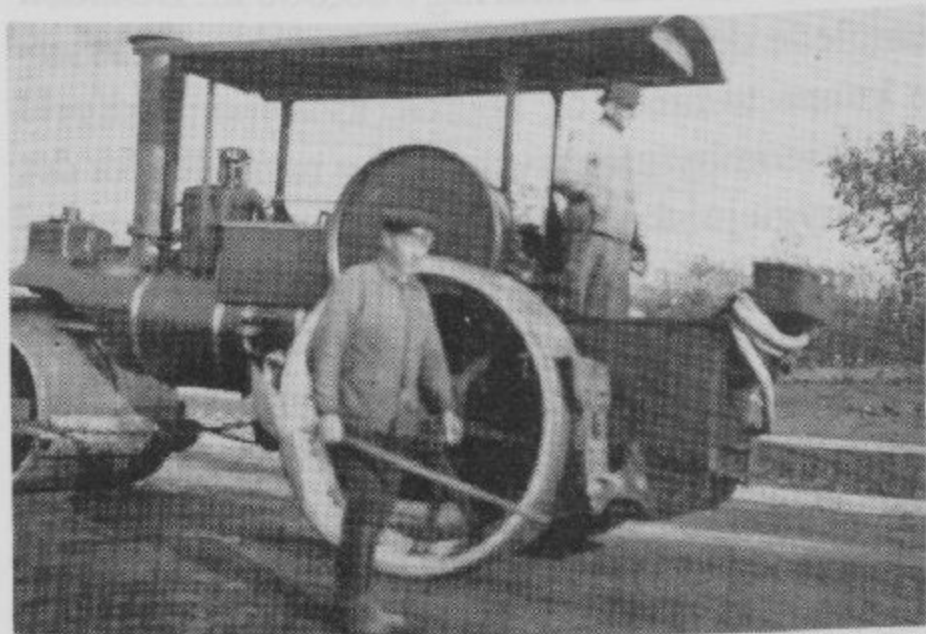
retning
1942:
ber de
Rådhu
ør Kro
tegn
i en m
billed
en an
damp
1907
ste ku
1900
nr. 11
var be
koen
(1944
Peder
solare
treds
med
besta
troml
hugn



Ole Bu

Endr
varig
adga
Proje
og fi
steri
blev
1954
og a
grun
det v

retningen. Skikken går i hvert fald tilbage til 1942: ved Rambølls 60 års fødselsdag 23. oktober dette år, hvor personalet deltog i en fest på Rådhuset arrangeret af blandt andre civilingeniør Krogh Jacobsen, „var væggene dekoreret med tegninger af kørsels-materiellet med kælenavne i en morsom streg, desværre tog Krogh Jacobsen billedmaterialet med sig, da han udvandrede til en anden kommune.“ I 1954-1955 var nr. 2, damptromlen Ole Bumle, med anskaffelsesåret 1907 suveræn alderspræsident og som den eneste kulfyret (den første damptromle anskaffet år 1900 var blevet udskiftet i maj 1939). Den nye nr. 11 (anskaffet 1954) og nr. 7, Kålormen (1936), var benzindrevne, mens Niels Juel (1947), Vejkoen (1926), Jens Vejmand (1930), Kagerullen (1944), Elizabeth (1953), Løbehjulet (1937), Peder Skram (1938) og Vejtyren (1939) kørte på solarolie. Ole Bumle nåede mere end de halvtreds år hos kommunen med aktiv tjeneste til og med regnskabsåret 1958-1959, hvor den øvrige bestand var fem benzin- og otte dieseldrevne tromler. I september 1960 blev han solgt til op-hugning.



Ole Bumle.

Endnu et beskæftigelsesarbejde blev af stor og varig værdi for Århus, denne gang ved at åbne adgang til grønne områder fra byens centrum. Projektet til Brabrandstien omfattende 17 km. sti og fire broer var blevet indsendt til arbejdsministeriets godkendelse i november 1945. Arbejdet blev sat i gang 21. april 1950. I regnskabsåret 1954-1955 kunne Fiskerhusbroen tages i brug, og anlægsarbejdet var trods nogen stilstand på grund af de følgende års stigende beskæftigelse i det væsentlige færdigt i 1960.

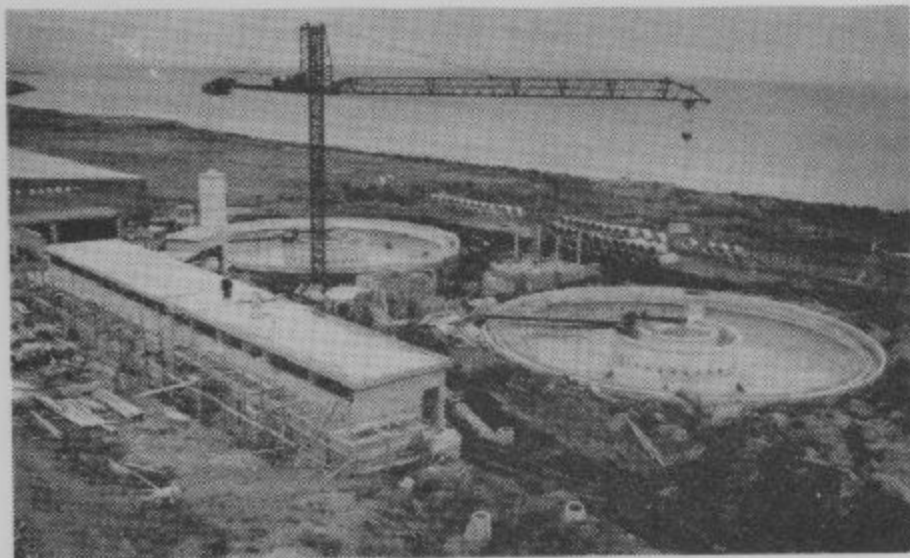
Århus' spildevand var blevet et akut problem, da befolkningens og vandforbrugets vækst og spildevandets ændrede sammensætning efterhånden var løbet fra de anlæg, der var etableret efter kloakplanen af 1909. Allerede i 1942 blev det besluttet at anlægge et mekanisk rensværk til spildevandet fra den nordlige del af Århus, Trøjborg rensværk, som var i drift fra 2. juni 1944. 17. december 1953 vedtog byrådet en dispositionsplan til løsning af spildevandsproblemet i Århus, fremsendt fra magistratens 1. og 2. afdeling 21. juni 1952 og med 8 trin, med pris pr. 1. januar 1951:

1. Mekanisk del af Trøjborg rensværk: 400.000 kr.
2. Deltagelse i Højbjerg og Aaby rensværker: 43.000 kr.
3. Mekanisk del af Marselisborg rensværk: 3.520.000 kr.
4. Mekanisk del af Trindsø rensværk: 3.200.000 kr.
5. Biologisk del af Trindsø rensværk: 2.380.000 kr.
6. Udvidelse af mekanisk del af Trøjborg rensværk: 400.000 kr.
7. Biologisk del af Trøjborg rensværk: 1.035.000 kr.
8. Biologisk del af Marselisborg rensværk: 3.770.000 kr.

„I alt til fuldstændig løsning af spildevandsproblemet“: 14.748.000 kr., hvorfra dog ikke er fra-draget forventet statstilskud.



Fiskerhusbroen under de tre jernbanebroer fotograferet juni 1956. Lokalthistorisk Samling.



Marselisborg reneværk under opførelse, oktober 1963. Lokalhistorisk Samling.

„Af disse 8 trin er de 2 første allerede gennemført. En snarlig gennemførelse af 3. og 4. trin anses for absolut nødvendig for spildevandsafledningen, og af hensyn til åen er det sandsynligt, at statens vandløbsudvalg vil bedømme 5. trin på samme måde.

Ligeledes af hensyn til spildevandets tilfredsstillende afledning vil det i nær fremtid blive nødvendigt at gennemføre 6. trin, der omfatter udvidelse af den mekaniske del af Trøjborg reneværk, således at det får en kapacitet svarende til 42.000 indbyggere. [.....]

8. trin tager alene sigte på den fuldstændige rensning af det spildevand, der afledes til bugten gennem Marselisborg reneværk, og gennemførelse af dette trin kan stort set kun motiveres med krav om rent badevand. Denne sidste del af planen ligger imidlertid så langt ude i fremtiden, at det vil være rimeligt at vente med at tage stilling til dens gennemførelse, til man har konstateret virkningen af de foregående arbejder.“

1955 tiltrådte Statens vandløbsudvalg denne dispositionsplan. 19. september 1957 forelå *Forslag til dispositionsplan for afledning af overfladevand i Århus*, som indebar en overgang fra det kombinerede afløbssystem til separate systemer for regn- og spildevand, „dels ved samlet kloakering af nye arealer, dels gennem løbende sanering af ældre gadekloaker, og endelig ved i forbindelse med nybyggeri at foretage fuldstændig separering på grundene.“ Den blev godkendt af Statens vandløbsudvalg 4. marts 1959. Systemet udbyggedes kontinuerligt i de følgende år. Marselisborg reneværk blev påbegyndt 1962 og kom i

drift 31. maj 1966; Eskelund slamværk blev opført 1963-1967 og sat i drift sommeren 1966; en slamledning mellem de to værker blev etableret 1965-1966. Lisbjerg reneværk var opført 1957 af Hasle-Skejby-Lisbjerg Kommune og overtaget af Århus Kommune 1. april 1962. Til den oprindelige pumpestation Jægergårdsgade opført 1908-1913, sat i drift 21. april 1914 og ombygget 1961-1963, pumpestation Strandvejen opført 1927 og ombygget 1956, pumpestationen Vestre Ringgade opført 1941-1942 og ombygget i 1957, pumpestation Søren Frichs Vej opført 1947-1948, pumpestation Riis Skov Søbad opført 1948-1950 og pumpestation Dybkjær opført 1955-1956 føjedes 1960-1961 pumpestation Augustenborggade; 1968 blev pumpestation Århus Vest I og II opført.

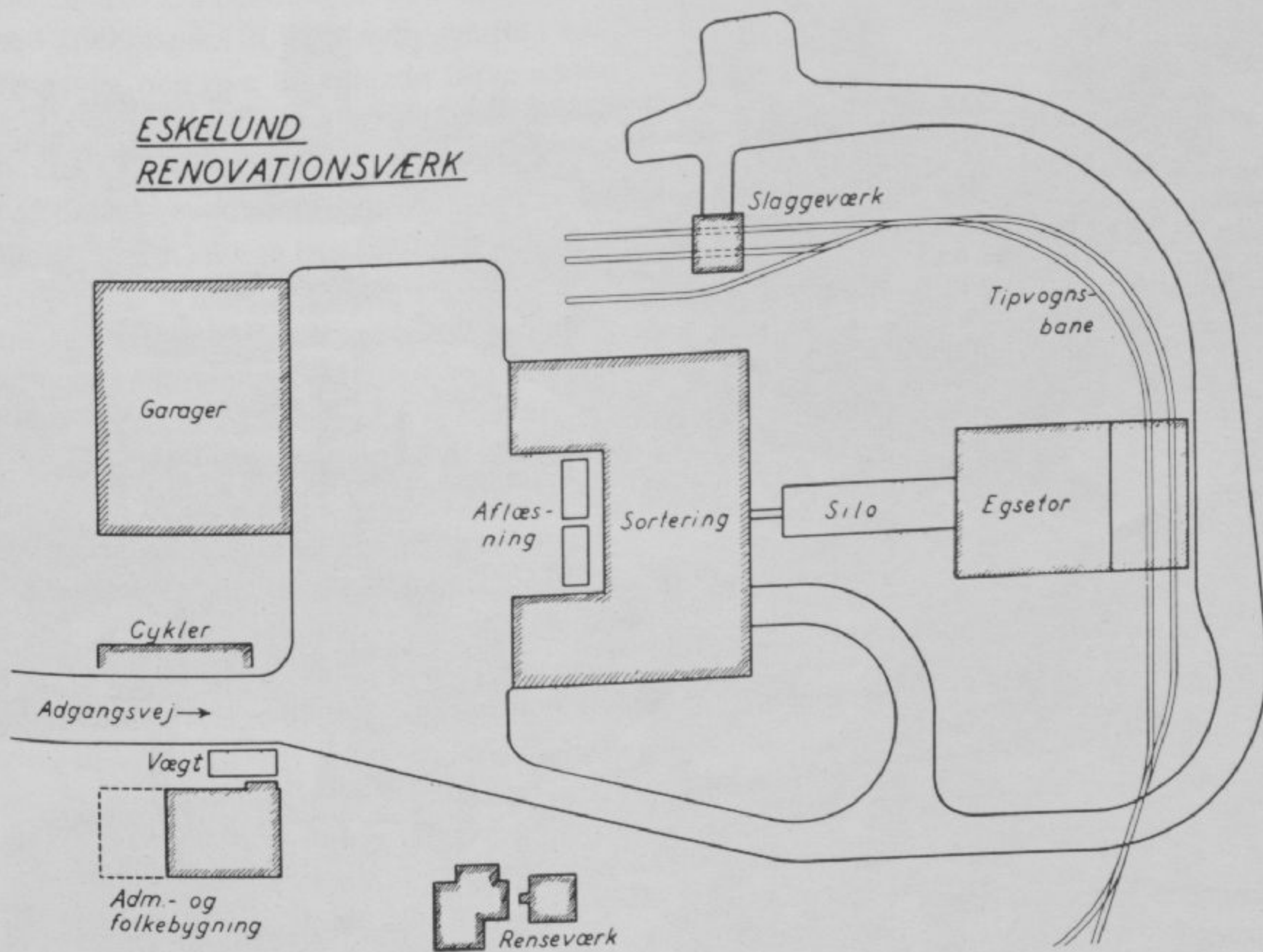
Krigsårenes fyring med tørv og brunkul havde ikke, som kul og koks, givet brændbare slagter til kommunens forbrændingsanstalt, hvor man måtte frasortere den ubrugelige aske og føje indenlandsk brændsel til det resterende affald for at få det brændt. Anstalten gav ikke blot under-skud, men trængte til sidst også til en hovedreparation anslået til omkring 500.000 kr. Desuden manglede den en egnet plads, hvor skarnkasserne kunne tømmes og spules, hvis man indførte det kasseombytningsystem, der regnedes for det mest hygiejniske ved afhentningen af dagrenovationen. Den rådende ordning var uhygiejnisk, de hestetrukne renovationsvogne nedslidte og ødelagde med deres store bagakseltryk de efterhånden udstrakte asfalterede gader. Fra 1948 foranstaltede Vejteknisk Udvalg derfor undersøgelser og forsøg med henblik på en nyordning af dagrenovationen, i det første år udført af 4. Afdeling, fra 1949-1950 af 3. Afdeling. De afsluttedes med Teknisk Udvalgs indstilling til byrådet 5. juni 1953, endeligt vedtaget 29. oktober samme år. Den omfattede opførelsen af et konverteringsanlæg ved Eskelund til afløsning af forbrændingsanstalten og anskaffelsen af støvfrie, motoriserede beholdervogne og cirka 18.000 nye skarnkasser. Overslagssummen var ialt på 4.555.000 kr.

blev op-
 1966; en
 ableret
 1957
 overta-
 Til den
 e opført
 ombyg-
 n opført
 n Vestre
 t i 1957,
 7-1948,
 48-1950
 1956 fø-
 borgga-
 I og II

l havde
 slagger
 or man
 føje in-
 fald for
 t under-
 ovedre-
 esuden
 nkasser-
 indførte
 s for det
 agreno-
 giejnisk,
 lidte og
 le efter-
 1948 for-
 ersøgel-
 ning af
 f 4. Af-
 e afslut-
 til byrå-
 oktober
 et kon-
 ning af
 af støv-
 a 18.000
 ialt på



Eskelund Renovationsværk fotografert 1959. Lokalthistorisk Samling. Forneden plan over Eskelund Renovationsværk. Gengivet efter Århus kommunes beretning 1956-57, p. 134.



Eskelund Renovationsværk fotografert 1959. Lokalthistorisk Samling. Forneden plan over Eskelund Renovationsværk. Gengivet efter Århus kommunes beretning 1956-57, p. 134.

Fra 1. april 1954 overtog 3. Afdeling igen administrationen af dagrenovationen fra 5., og samme regnskabsår tilsynet med bortkørslen af dagrenovationen fra 4. Afdeling, hvorunder den havde været henlagt siden 1944. Da forbrændingsanstalten var blevet nedlagt 10. juni 1953, måtte man køre affaldet på nødløsepladser, indtil Eskelund Renovationsværk i Viby, der var påbegyndt august 1955, var blevet taget i brug 1. april 1957. Hovedvægten i affaldsbehandlingen lå her på kompostering: efter manuel frasortering af flasker, ben, klude, metal og brød m.m. gik affaldet gennem en silo, hvor gæringen begyndte, og videre til en såkaldt egsetor, hvor det blev formalet. Den færdige kompost kunne så sælges eller bruges til opfyldning af lavtliggende arealer ned mod Århus Å. Værket var beregnet til at modtage cirka 90 tons affald dagligt „og kan udvides til også at modtage affaldet fra forstadkommunerne, såfremt dette skulle blive aktuelt.“ Det nystiftede Århus Renholdningsselskab, som hele dagrenovationsordningen overgik til pr. 1. april 1957, overtog som en del af sin overenskomst

med Århus kommune Eskelund renovationsværk mod betaling. Et regulativ for dagrenovationen i Århus blev endeligt vedtaget af byrådet 25. juni 1959.

Overdækningen af Åen fuldførtes juni 1956 til august 1958 som led i Åboulevardens forlængelse fra Dynkarken til Mindet, hvorefter åvandet på denne strækning løb i et 92 meter langt og to gange 5,4 meter bredt dobbelt tunnelrør. Et projekt var udarbejdet allerede i 1942, men var som Langenæstunnelen blevet udsat på grund af materiale-mangel. Også her gav staten et tilskud, der dækkede størsteparten af udgifterne.

En anden plan, der var på dagsordenen i disse år, var det såkaldte Frederiksgadeprojekt eller „Ny hovedgade i Århus“ til sanering af trafikforholdene i den indre by i forlængelse af Ringgade- og Åboulevardprojekterne, af hvilke det sidste havde skaffet en hovedfærdselsåre for trafikken vest-øst gennem byen, men ikke for den større nord-sydgående. Forskellige forslag til en hoved-



Åboulevardens forlængelse: den sidste overdækning af Århus Å.

gade fra
delse af
ad linie
lemrum
tre fra
sionen
plan fo
fem pu
ling af
klart o
gode n
regule
værdif
liv.

Hoved
og førs
gennem
port o
ved de
gade n
foruds
1958
domm
lighed
der m
binde
takke
rumm
litet e
til gae
gadep
lagde
positi
indre
ni 19
behar
en en
tere i

Ende
eller
Hasl
le so
linie
rend
Der
ring
af er
uder

onsværk
ationen i
25. juni

1956 til
længelse
andet på
gt og to
. Et pro-
var som
d af ma-
skud, der

disse år,
ller „Ny
kforhol-
nggade-
et sidste
rafikken
en større
n hoved-



gade fra Rådhuspladsen og nordpå ved en udvidelse af Frederiksgade og Immervad og videre ad linien Badstuegade-Studsgade var med mellemrum blevet fremlagt siden 1935, deriblandt tre fra stadsingeniøren. Frederiksgade-kommisionen blev nedsat i 1944 og forelagde 1953 sin plan for projektet. Dets formål sammenfattedes i fem punkter, nemlig 1. en tilfredsstillende afvikling af den voksende trafik nu og fremover. 2. et klart og overskueligt gadenet i den indre by. 3. gode muligheder for bycentrets ekspansion. 4. regulering og sanering af bebyggelsen. 5. en værdifuld ydre ramme om Storårhus' erhvervs- liv.

Hovedelementerne var en udvidelse af Nørreport og først og fremmest et gadegennembrud på langs gennem hele den indre by fra rådhuset til Nørreport og muligvis videre til Østbanetorvet, hvorved der tænktes etableret en monumental hovedgade med fra tre til seks vognbaner. Planen, der forudsås gennemført i seks etaper à fire år fra 1958 til 1982, indebar nedrivning af 155 ejendomme med cirka 91.500 m² etageareal, 468 lejligheder med 1.533 beboere og 333 virksomheder med 1.999 beskæftigede; nybyggeriet i forbindelse med den nye hovedgade forventedes takket være en samlet bebyggelsesplan at kunne rumme cirka 120.000 m² etageareal af bedre kvalitet end det nedrevne trods afgivelsen af arealer til gader. Byrådet vedtog enstemmigt Frederiksgadeprojektet 11. februar 1954, og i 1959 forelagde magistratens 2. afdeling et forslag til dispositionsplan for Århus Kommune, som for den indre bys vedkommende byggede på det. 16. juni 1960 blev der imidlertid nedsat et udvalg til behandling af dette forslag og udarbejdelsen af en endelig dispositionsplan, og det skulle resultere i en afgørende kursændring fem år senere.

Endelig var planerne om en „Ydre Ringgade“ eller „Ringvejen ved Århus“ fra Viby over Åby, Hasle og Vejlbj til Grenåvej næsten lige så gamle som Frederiksgadeprojektet, idet Ringvejens linieføring oprindeligt var fastlagt ved det daværende Egnplansudvalgs formidling i 1938-1939. Der arbejdedes med dette projekt for en tredje ring uden om allégaderingen og Ringgaden i form af en omfartsvej til den gennemkørende trafik uden ærinde i Århus op igennem 1950erne og

1960erne, og det kom til at gå i arv til de to følgende årtier.

Fra 1. april 1957 henlagdes markforvaltningen under stadsingeniørens kontor, til hvis 2. Afdeling Markvæsenets eneste funktionær, en markforvalter, overførtes. Fra 1. april 1958 overflyttedes opkrævning af og regnskab med brolægning- og asfaltbidrag samt kloakbidrag til stadsingeniørens kontor fra skattevæsenets regnskabsafdeling.

1. juni 1958 til 30. juni 1960 var Hunø i Iran, hvor han for FN førte tilsyn med det internationale opbygningsarbejde. Under hans fravær var afdelingsingeniør Erling H. Pedersen konstitueret som stadsingeniør.

1. april 1962 udvidedes Århus Kommune atter, idet Skejby og Lisbjerg m.v., et område på omkring 2.000 ha og med 1.150 indbyggere, blev indlemmet.



En rimelig afvikling af trafikken i den indre by blev et stort og voksende problem op igennem 1950erne og 1960erne. Guldsmedegade set fra Norsgade og Nørre Allé april 1965. Fotograf Poul Pedersen. Lokalthistorisk Samling.



Projekt „Ny hovedgade“, gengivet efter Frederiksgade-kommissionen 1944-53, *Ny hovedgade i Århus*, Århus 1954 [?], p. 18.

Johannes
risk Sam

7. 196

a. 196

Hunø
tage s
bæk K
Marin
teknik
og ha
direk
inden
ingen
geniø
nysti
han m

Pers
269 i
og vo
67 og
ansat
til 7
10.3
niøre
stem
3.01



Johannes Marinus Sørensen, stadsingeniør 1963-1988. Lokalhistorisk Samling.

7. 1963-1988.

a. 1963-1971.

Hunø søgte sin afsked pr. 1. juli 1963 for at overtage stillingen som stadsingeniør i Lyngby-Tårnbæk Kommune. 1. december tiltrådte *Johannes Marinus Sørensen*. Han var født 1918 i Løkken, teknikumingeniør 1941 og civilingeniør fra 1947 og havde blandt andet været ansat ved Generaldirektoratet for Statsbanerne, Baneafdelingen, inden han 1947-1953 havde ansættelse hos stadsingeniøren i Ålborg, og 1953-1957 hos stadsingeniøren i Århus. 1957 blev han direktør for det nystiftede Århus Renholdningsselskab, hvorfra han nu i 1963 vendte tilbage som stadsingeniør.

Personalet voksede fra de 257 i 1962-1963 til 269 i 1963-1964, reduceredes til 255 i 1964-1965 og voksede igen til 264 i 1965-1966, 288 i 1966-67 og 306 i 1967-1968. I 1968-1969 var der 302 ansatte. Af lønudbetalingerne på 205.718.056 kr. til 7.382 kommunalt ansatte i 1968-1969 gik 10.304.548 til personalet på og under stadsingeniørens kontor, med 5.238.812 til de 145 tjenestemandslønnede (135 mænd, 10 kvinder), 3.016.677 til de 107 time-, dag- og ugelønnede

(100 mænd, 7 kvinder) og 2.049.059 til de 50 andre ansatte (30 mænd, 20 kvinder).

Dette er som nævnt gennemsnitstal for de pågældende år. En liste dateret 19. september 1968, vist udarbejdet med henblik på 100års-jubilæet året efter, opregner 329 ansatte fordelt på grupperne:

teknikere 58
 kontorpersonale 20
 formænd og underformænd 19
 tømrere 3
 chauffører 9
 materialforvalter 1
 maskinmestre 2
 maskinarbejdere 3
 medhjælpere 7
 kloaktilsynsmand 1
 månedslønnede arbejdsmænd 72
 arbejdsmænd med anc. nr. 70
 løst antagne arbejdsmænd 40
 vejfundsarbejde 4
 nødtørftsopsyn 16
 rengøringsassistenter 4



Nørreport fotograferet marts 1960, set fra Studsgade mod Mejlgade. Fotograf Poul Pedersen. Lokalhistorisk Samling.

Af det store projekt „Ny hovedgade i Århus“ blev kun udvidelsen af Nørreport 1963-1969, der skaffede en håbløs trafikals flaskehals af vejen, og anlæggelsen af Busgaden 1969-1971 virkeliggjort. Projektet som helhed skrinlagdes på byrådsmødet 16. december 1965, hvor en dispositionsplan efter andre trafikpolitiske principper blev vedtaget for den indre by. Der nu var 200

biler pr. 1.000 indbyggere, mens Frederiksgadeprojektet var dimensioneret efter et forventet tal på 100 pr. 1.000 indbyggere og altså, med sine voldsomme indgreb i bykernen, alligevel ikke tilstrækkeligt til en tilfredsstillende afvikling af biltrafik i centrum. På den baggrund valgte man nu at etablere i første omgang Søndergade som gågade og fredeliggøre den inderste bykerne, hvis gadenet skulle bevares, mens der tænkte tilvejebragt et stort antal parkeringspladser i forbindelse med allégaderingen, som skulle udvides og fungere som forbindelsesvej mellem radialgaderne og til havnen. I 1971 blev også udvidelsen af allégaderne opgivet. I mellemtiden var i årene 1970 og 1971 stadsingeniørens kontors arbejdsområde i meget håndgribelig forstand blevet udvidet, og kontoret selv reorganiseret.

Ved kommunesammenlægningen 1. april 1970 mellem Århus Kommune, 6 forstæder og 14 omegnskommuner oprettedes Århus Storkommune med et indbyggertal på lidt mere end det dobbelte af Århus Kommunes, ca. 233.000 mod ca. 111.000, og et mere end ti gange så stort areal, 46.845 ha mod 4.044. Mens den samlede længde

af offentlige og private gader, veje og stier i Århus Kommune i 1967-68 havde været på knap 232 km., var den i den nye storkommune efter en omtrentlig opgørelse på omkring 1.300 km., hvoraf ganske vist hovedlandevejene og en del større veje uden for den gamle Århus Kommune administreredes af amtet. Det kan næppe undre, at stadsingeniørens personale voksede fra de 302 ansatte i 1968-1969 til 675 ved udgangen af marts 1972.

En ny organisationsplan trådte i kraft 1. april 1971, et år efter kommunesammenlægningen. Den indebar en vis omfordeling af arbejdsområderne afdelingerne imellem, og for flere arbejdsområders vedkommende en opdeling i distrikter som følge af storkommunens udstrækning. Hovedprincippet var her centralisering af funktionerne:

- den ingeniørmæssige planlægning af det overordnede vejnet samt afvandingsplan for kommunen, herunder kontakten til vejdirektorat og amtskommune,
- planlægning og projektering af veje og kloaker, herunder kontakten til vejdirektorat og amts-



Busgaden under anlæggelse, oktober 1971. Foto Jens-Kristian Søgård. Lokalthistorisk Samling.

kommun
- planlæ
ligehold
stationer
tages af
- opmå
- regnsk

Og deco
- anlæg
- drift o

Fra 1. a
delinge
gen, fra
deling,
pålagd
tioner,
ning. b
detailp
gulerin
ringsle

Afdeli
blev

Pump
ling.

kommune,
- planlægning, projektering, anlæg, drift og vedligeholdelse af rensningsanlæg og kloakpumpestationer, hvor projekteringen i hovedsagen foretages af private specialfirmaer,
- opmåling, korttegning og markforvaltning,
- regnskabsfunktionen.

Og decentralisering af

- anlægsopgaver udført af kommunens egne folk,
- drift og vedligeholdelse af veje og kloaker.

Fra 1. april 1971 blev Afdeling I, Vej- og broafdelingen, til **Afdeling I, Vej- og trafikafdelingen**, fra nu af hovedsagelig en projekteringsafdeling, idet ansvaret for arbejdernes udførelse pålagdes Afd. IV. Afdeling I blev delt i fire sektioner, hvis væsentligste opgave var a. planlægning. b. detailprojektering for Distrikt Midt. c. detailplanlægning for yderdistrikter. d. trafikregulering, og som hver blev ledet af en projekteringsleder.

Afdeling II, Byplan- og opmålingsafdelingen, blev til **Afdeling II, Forvaltningsafdelingen**

med følgende funktioner: markforvaltning, køb og salg af landbrugsejendomme og industrigrunde, opmåling og matrikulære forhold, kortarkiv og korttegnestue, ekspropriationer, vejapprobationer, ledningsapprobationer, udstykningsforhold, behandling af irregulære byggesager (herunder særlige parkeringskrav og overkørsler), behandling af partielle byplaner, Kirstinesminde landingsplads.

Afdeling III, Kloakafdelingen, blev til **Afdeling III, Hygiejnisk afdeling**, delt i tre sektioner:

A. Renseværker og renovation, med arbejdsområderne administration, planlægning og projektering af reaseværker og kloakpumpestationer, tilsyn med anlægs- og byggearbejder i forbindelse med reaseværker og kloakpumpestationer, recipientundersøgelser, spildevandskontrol, renovation, luftforurening.

B 1. Ledningsanlæg Århus Å's opland og B 2. Ledningsanlæg øvrige del af kommunen, med arbejdsområderne administration, udarbejdelse af kloakdispositionsplaner ud fra zoneplaner/ byplaner/dispositionsplaner m.v., forelæggelse af sager for landvæsenskommissioner, planlægning



Pumpestation ved Lystrupvej ramt af eksplosion efter benzinfurening 11. december 1973. Foto Jens-Kristian Søgård. Lokalhistorisk Samling.

og projektering af ledningsanlæg og udbydelse i licitation samt tilsyn, udgiftsfordeling i henhold til kendelser, afløbsapprobationer for den tidligere Århus Kommunes område, tilsyn med offentlige nødtørftsanstalter, pissoirer, vandopstandere og drikkevandskummer.

Afdeling IV, Vejvedligeholdelsen, blev til **Afdeling IV, Anlægsafdelingen**. Fra afdelingens centralkontor på rådhuset med følgende opgaver for hele kommunen:

A. Færdselsregulerende foranstaltninger: opsætning af færdselstavler, vejvisere og gadenavneskilte samt afstribning af kørebaner.

B. Materiel og materialer: drift af materialgårde og stillingspladser; indkøb og administration af maskiner og materiel; indkøb og udlevering af materialer; vedligeholdelse af bygninger, maskiner og materiel; koordinering af vinterarbejder.

C. Parkering i den indre by: drift og vedligeholdelse af parkometre, drift af P-plads i Frederiks Allé.

Desuden oprettedes fire distriktskontorer for distrikterne:

Distrikt Midt: Hasle, Åby og Århus inklusive Skejby og Lisbjerg (Thorsvej 2 Åbyhøj).

Distrikt Nord: Elev, Elsted, Hjortshøj-Egå, Skødstrup, Todbjerg-Mejlby, Trige og Vejlbj-Risskov (Tranekærvej 60 Risskov).

Distrikt Syd: Beder-Malling, Holme-Tranbjerg, Mårslet, Ormslev-Kolt, Solbjerg (inklusive Fastrupområdet) og Viby (Bygholms Allé 2 Viby J.).

Distrikt Vest: Borum-Lyngby, Brabrand-Årslev, Harlev-Framlev, Sabro-Fårup og Tilst-Kasted (Silkeborgvej 622 Brabrand).

Fra Distrikt Midt varetoges for hele kommunen renholdelse af kloaker: rensning af brønde, ledninger, sandfang etc.; afspærring og eventuelt midlertidig reparation af pludseligt opstående skader på brønde og ledninger. Distrikterne varetog hvert inden for sit område:

1. Vejanlæg: nyanlæg og omprofilering af gader og veje samt anlæg af P-pladser, når arbejdet udføres med kommunens egne folk; tilsyn med udbudte arbejder i visse tilfælde (efter aftale med Afd. I og II).

2. Kloakarbejder: nyanlæg af kloaker, når arbejdet udføres med kommunens egne folk; tilsyn

med udbudte arbejder i visse tilfælde (efter aftale med Afd. III); vedligeholdelsesarbejder; rotteudryddelse (Afd. III rådgiver).

3. Vejvedligeholdelse: reparations- og vedligeholdelsesarbejder; retablering af rendegravnninger; tilsyn med udførelse af nye asfaltertræk; tilsyn med private veje; vinterarbejde (snerydning og grusning); skøjtebaner. Månedlige ledningsmøder, som siden 1950ernes begyndelse var blevet afholdt med ledningsejerne i Århus Kommune for at koordinere arbejdet på ledningsnetene og således undgå overflødig grave- og retableringsarbejde, blev fra nu af afholdt i distrikterne i hele storkommunen.

Afdeling V, Ekspeditions- og regnskabsafdelingen, blev til **Afdeling V, Regnskabsafdelingen** med opgaverne ekspedition og journalisering af kontorets ind- og udgående sager; budget og regnskab; personale- og lønsager; diverse kartoteker; droscher, bilruter og andre koncessionsspørgsmål; arealleje og afgifter for studepladser; husnummerering; gade- og vejnavne; opkrævning af vej- og kloakbidrag, renovationsafgift m.v.; ejendomsskyldvurderinger.

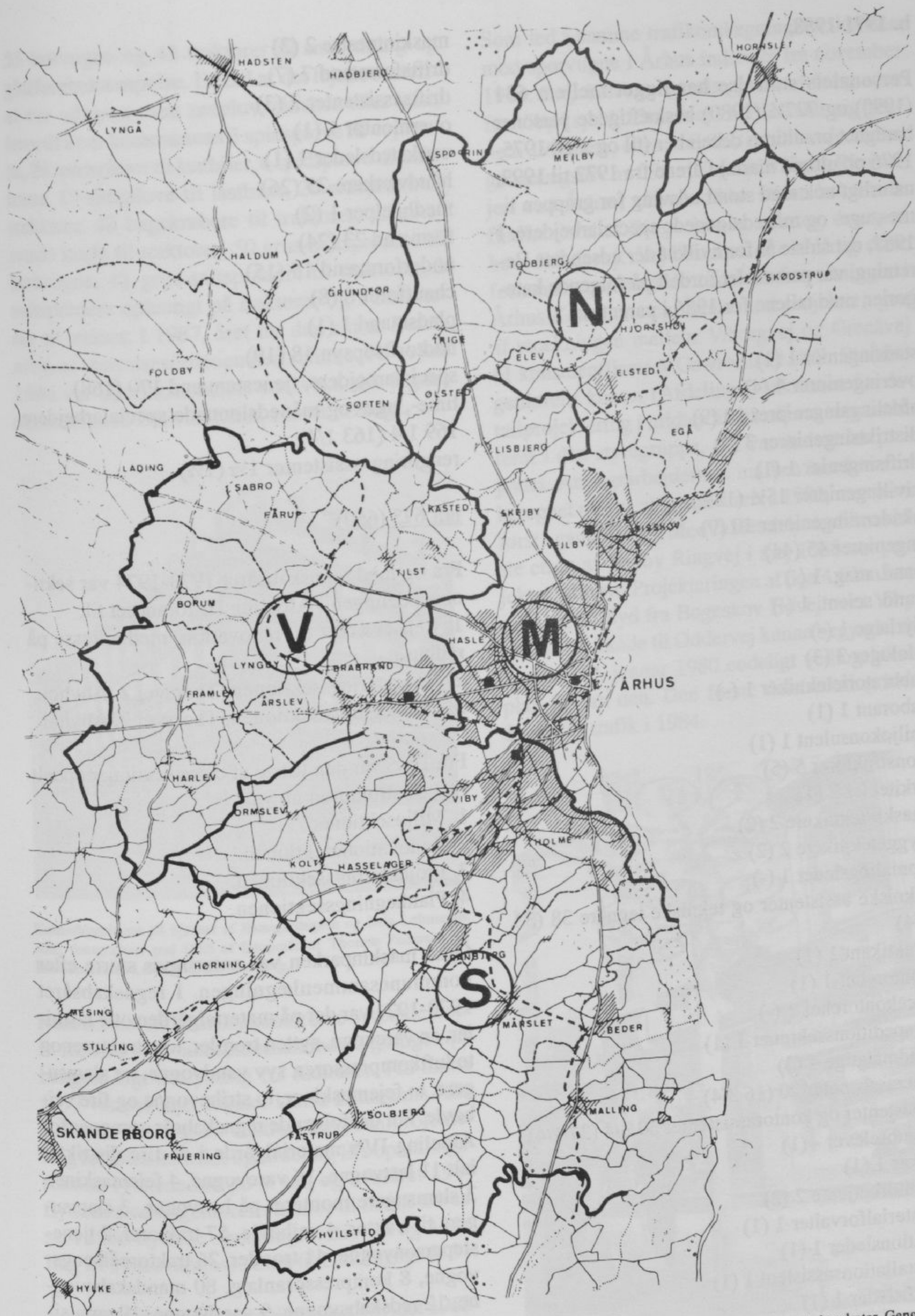
Afdeling V lededes fortsat af en kontorchef, de øvrige af overingeniører.



fter afta-
der; rot-
vedlige-
gravnin-
vertræk;
(sneryd-
lige led-
delse var
us Kom-
ingsnet-
e- og re-
distrik-

afdelin-
delingen
ering af
og regn-
toteke-
sspørgs-
er; hus-
vning af
v.; ejen-

chef, de



Århus Storkommune med distrikterne Midt, Vest, Nord og Syd. Distriktskontorerne (og rådhuset) er markeret med de sorte kvadrater. Gengivet efter *Århus kommunes beretning 1971-72*, p. 102. Ved sammenlægning med Distrikt Midt forsvandt Distrikt Vest pr. 1. juli 1986. Oktober 1993 blev de fire tilbageværende distrikter lagt sammen.

b. 1971-1988.

Personalets størrelse har ligget mellem 631 (1990) og 727½ (1980) beskæftigede personer beregnet pr. ultimo december (til og med 1975-1976 pr. ultimo marts) i årene fra 1972 til 1992, naturligt nok med størst udsving for gruppen time-, uge- og månedslønnede specialarbejdere. I 1987, det sidste år for hvilket der udsendtes Beretning, var personalet fordelt på følgende kategorier, med tallene for 1986 i parentes:

stadsingeniør 1 (1)
overingeniører 4 (4)
afdelingsingeniører 10 (9)
distriktsingeniører 3 (3)
driftsingeniør 1 (1)
civilingeniører 15½ (12½)
akademiingeniører 10 (9)
ingeniører 45 (44)
cand. mag. 1 (-)
cand. scient. 1 (-)
dyrlæge 1 (-)
biologer 3 (3)
laboratorietechniker 1 (-)
laborant 1 (1)
miljøkonsulent 1 (1)
konstruktører 5 (5)
arkitekter 2 (1)
maskinteknikere 2 (2)
byggeteknikere 2 (2)
opmålingsleder 1 (-)
tekniske assistenter og tekniske tegnere 38 (33 3/4)
praktikant 1 (1)
kontorchef 1 (1)
vicekontorchef 1 (-)
ekspeditionssekretær 1 (1)
fuldmægtige 4 (3)
overassistenter 20 (16 3/4)
assistenter og kontorassistenter 39 3/4 (37 1/4)
kontorelever - (1)
vikar 1 (1)
kontorbetjente 2 (2)
materialforvalter 1 (1)
stationsleder 1 (1)
installationsassistent 1 (1)
driftsleder 1 (1)
driftslederassistent 1 (1)
driftsmestre 6 (6)

maskinmestre 2 (3)
driftsformænd 7 (7)
driftsassistenten 2 (3)
overmontør 1 (1)
værkstedsleder 1 (1)
håndværkere 25 (26)
medhjælper 1 (2)
formænd 23 (24)
underformænd 15 (15)
chauffører 8 (8)
pladsmand 1 (1)
nødtørftsopsyn 18 (19)
specialarbejdere, tjenestemænd 170 (168)
time-, uge- og månedslønnede specialarbejdere 169 1/4 (163 1/4)
rengøringsassistenter 1½ (1½)

ialt 675 (650)

Fra og med regnskabsåret 1973-1974 var sektionsopdelingen i Afdeling III forandret til:

1. Renseværker og renovation, med adresse på rådhuset.
2. Projekteringssektionen, Thorsvej 2, Åbyhøj.
3. Planlægningssektionen, Thorsvej 2, Åbyhøj.

Fra 1985 var den første af disse sektioner opdelt i to, så strukturen nu var:

1. Miljøsektionen.
2. Renovationssektionen.
3. Projekteringssektionen.
4. Planlægningssektionen.

Også maskinparken var naturligvis større efter kommunesammenlægningen. I regnskabsåret 1970-1971 var der på materialgården otte lastbiler, en varevogn, sytten tromler, tolv traktorer og to luftkompressorer, syv vandvogne, tre slamsugere, to fejmaskiner, to stribevogne og fire vejhøvle. For det følgende regnskabsår opregnes for Afdeling IV's materialgårde i de fire distrikter ialt 11 lastvogne, 16 varevogne, 4 fejmaskiner, 3 slamsugere monteret på lastvogne, 3 slamsugere til traktor, 4 vejhøvle, 57 traktorer, 2 tjenestepersonvogne, 41 tromler, 26 traktorpåhængsvogne, 8 kompressor anlæg, 80 mandskabsvogne, 12 redskabsvogne, 9 vandvogne, 19 emulsionsprøjter, 15 pumper, 22 vibrationsplader, 28 Wachter-stampere, 22 Cobra-hamre og 6 Pegson-stampere. Desuden var der fast aftale om leje af

55 lastvog
glatføreb
el var uds
hvortil ko
le, 28 spid
torer, 15
traktorer,
rende kos
lastvogne
saltsprede
ser til tra
ning, er s
1986 var
sammen



Kontorby
Allé, foto
Poul Ped

Rent b
re forh
længer
1977 v
3, hvo
ring fo
sektio
flytte
se. I 1
ling D

Som
1969
ber 1
ter or

55 lastvogne og 43 traktorer til snerydning og glatførebekæmpelse. En del af det lejede materiel var udstyret med sneplov, skraber eller kost, hvortil kom kommunens 3 spidspløve til vejhøvl, 28 spidspløve til lastbiler, 6 spidspløve til traktorer, 15 sidepløve til lastbiler, 26 sidepløve til traktorer, 48 bagskrabere til traktorer, 25 roterende koste til traktorer, 50 grus-saltspredere til lastvogne, 41 grus-saltspredere til traktorer, 3 saltspredere ophængt på traktorer og 1 sneblæser til traktor. I 1987, året for den sidste Beretning, er størrelsesordenen den samme. Pr. 1. juli 1986 var distriktskontoret for Vest, der lagdes sammen med Distrikt Midt, blevet nedlagt.



Kontorbygningen på hjørnet af Banegårdsgade og Orla Lehmanns Allé, fotograferet maj 1985 af fotografene Thomas Pedersen og Poul Pedersen. Lokalhistorisk Samling.

Rent bortset fra distriktskontorerne betød de større forhold efter kommunesammenlægningen på længere sigt udflytning fra rådhuset. Fra marts 1977 var der lejet lokaler i Orla Lehmanns Allé 3, hvor Afdeling I's sektion for detailprojektering for Distrikt Midt og Afdeling II's opmålingssektion rykkede ind på 4. sal, og i foråret 1984 flyttede stadsingeniørens kontor til denne adresse. I 1986 flyttede opmålingssektionen og Afdeling III's renovationssektion til Lundingsgade 31.

Som allerede nævnt blev Nørreport udvidet 1963-1969, og Busgaden anlagt 1969-1971. 9. september 1972 indviedes Søndergade som gågade efter omfattende planlægnings- og anlægsarbejder.

Som led i samme trafikomlægning var kørslen med sporvogne i Århus indstillet fra november 1971. Projektering og anlæggelse af Ringvejen fra Viby i syd til Grenåvej i nord strakte sig gennem 1980'erne, efter at Folketinget havde vedtaget anlægslov nr. 295 af 8. juni 1978 om Ringvejen ved Århus, efter hvilken staten bekostede fuldførelsen af Ringvejen og overtog den som hovedlandevej. Vejdirektoratet overdrog efter forhandlinger med de tekniske forvaltninger i Århus Kommune og Århus Amt projekteringen af strækningen mellem Viborgvej og Grenåvej til konsulentfirmaet Cowiconsult A/S. Stadsingeniørens kontor (Afdeling I, sektionen for detailprojektering i midterdistriktet) var repræsenteret i den styregruppe, der var nedsat for projektet. Anlægsarbejderne i marken havde været beregnet måske at kunne starte i 1981, men kom først i gang i 1985. Med fuldendelsen af den sidste etape af Vejlbj Ringvej i maj 1988 var projektet fuldført. Projekteringen af den 4,6 km lange Ringvej Syd fra Bøgeskov Høvej over Viby, Holme og Skåde til Oddervej kunne begynde, da byrådet 30. januar 1980 endeligt vedtog lokalplan 39 om den. Den første delstrækning blev åbnet for trafik i 1984.

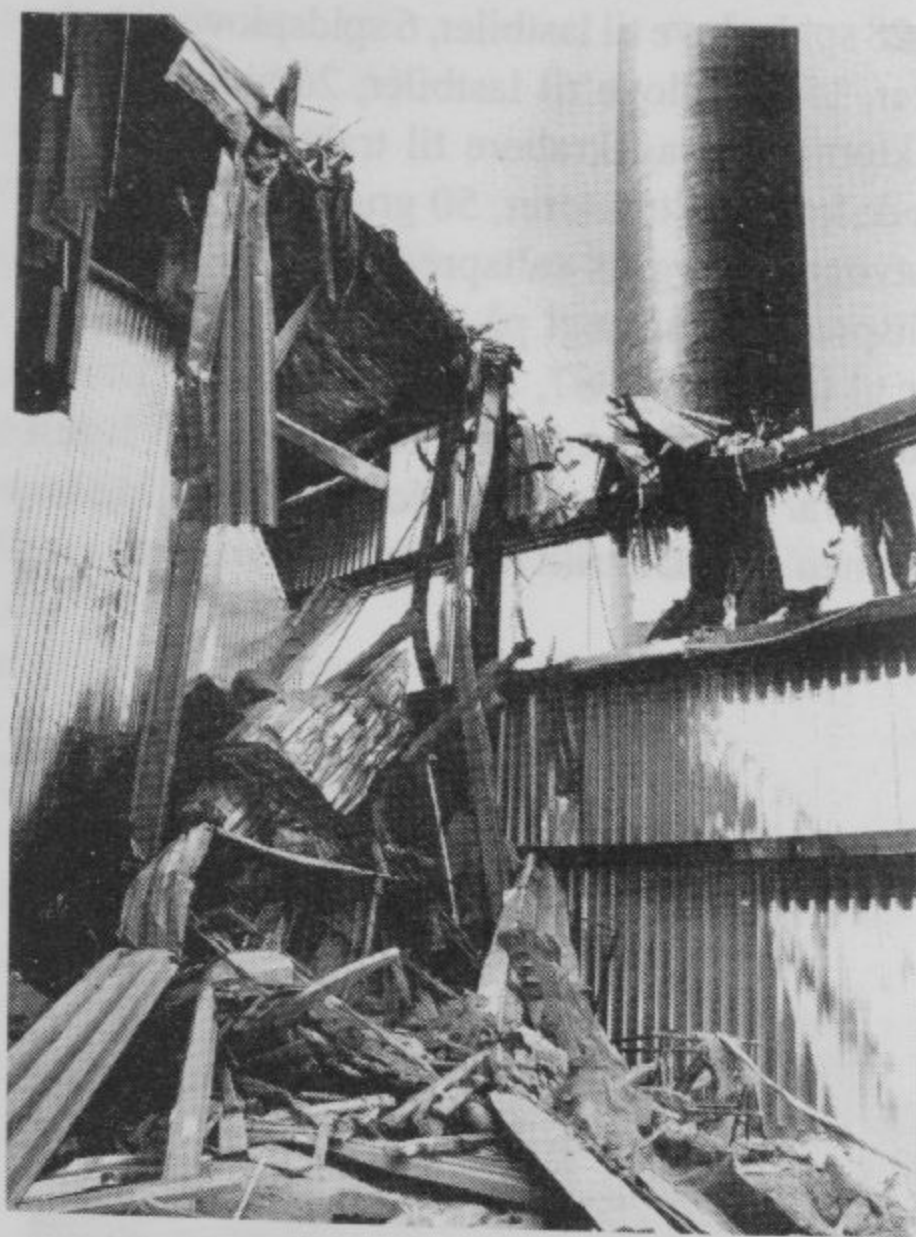


Fra anlæggelsen af gågaden, maj 1972. Foto Århus Stiftstidende. Lokalhistorisk Samling.

Omstruktureringerne i Afdeling III kan tages som en konsekvens af den øgede opmærksomhed, miljø- og renovationsspørgsmål kræver i disse tiår. I stadsingeniørens Beretning 1970-1971 noteres, at kommunesammenlægningen foreløbig ikke har medført ændringer i indsamlingen og behandlingen af dagrenovation. Der indsamles omkring 56.000 tons dagrenovation i storkommunen. Cirka 75 % behandles ved kompostering, 7,5 % ved forbrænding, mens cirka 17,5 % deponeres direkte på losseplads uden forudgående behandling. Til dagrenoveringen anvendes seks lossepladser, heraf ligger to i nabokommuner. „De anvendte lossepladser har begrænset kapacitet, og deponeringsforholdene må i den henseende ved udgangen af regnskabsåret anses for kritiske, hvorfor arealudvidelser vil være påkrævet, såfremt alternative behandlingsformer ikke gennemføres i løbet af ganske få år.“

Af Beretningen for det følgende år fremgår, at der „er påbegyndt et større planlægningsarbejde som sigter på en koordineret løsning af affaldsproblemerne som helhed“, og kan forventes afsluttet i 1972. 9. november vedtog byrådet oprettelsen af en modtagestation for olie- og kemikalieaffald; den åbnede officielt 1. januar 1973. 21. juni samme år blev en Dispositionsplan for behandling af fast og flydende affald vedtaget, og 7. februar 1974 i forlængelse heraf, at Århus Renholdningsselskab fra oktober 1975 til april 1977 skulle overtage indsamlingen af dagrenovation i de 19 distrikter, hvor private vognmænd hidtil havde stået for den. 21. februar 1974 vedtog byrådet placeringen af to forbrændingsanlæg, Nord og Syd, ved henholdsvis Lisbjerg og Haselager; Nord skulle opføres som det første. Arbejdet startede med udgangen af november 1975, og efter bl.a. en forsinkelse på cirka tre måneder på grund af skader ved et kranuheld i juni 1977 kunne der afholdes afleveringsforretning med jord- og betonentreprenøren 27. oktober 1977. Installationsarbejderne var dog blevet så forsinkede, at anlægget først var i kontinuerlig drift fra 1. april 1978. Der blev i 1979 tilført 50.412 tons husaffald, 368 tons storskrald, 28.714 tons industri- og erhvervsaffald, 1.605 tons fra containerpladser og private husstande, 10.365 tons slam, 865 tons ristestof fra kommunale renseanlæg, 256 tons risikobetonet affald og 10.617 tons

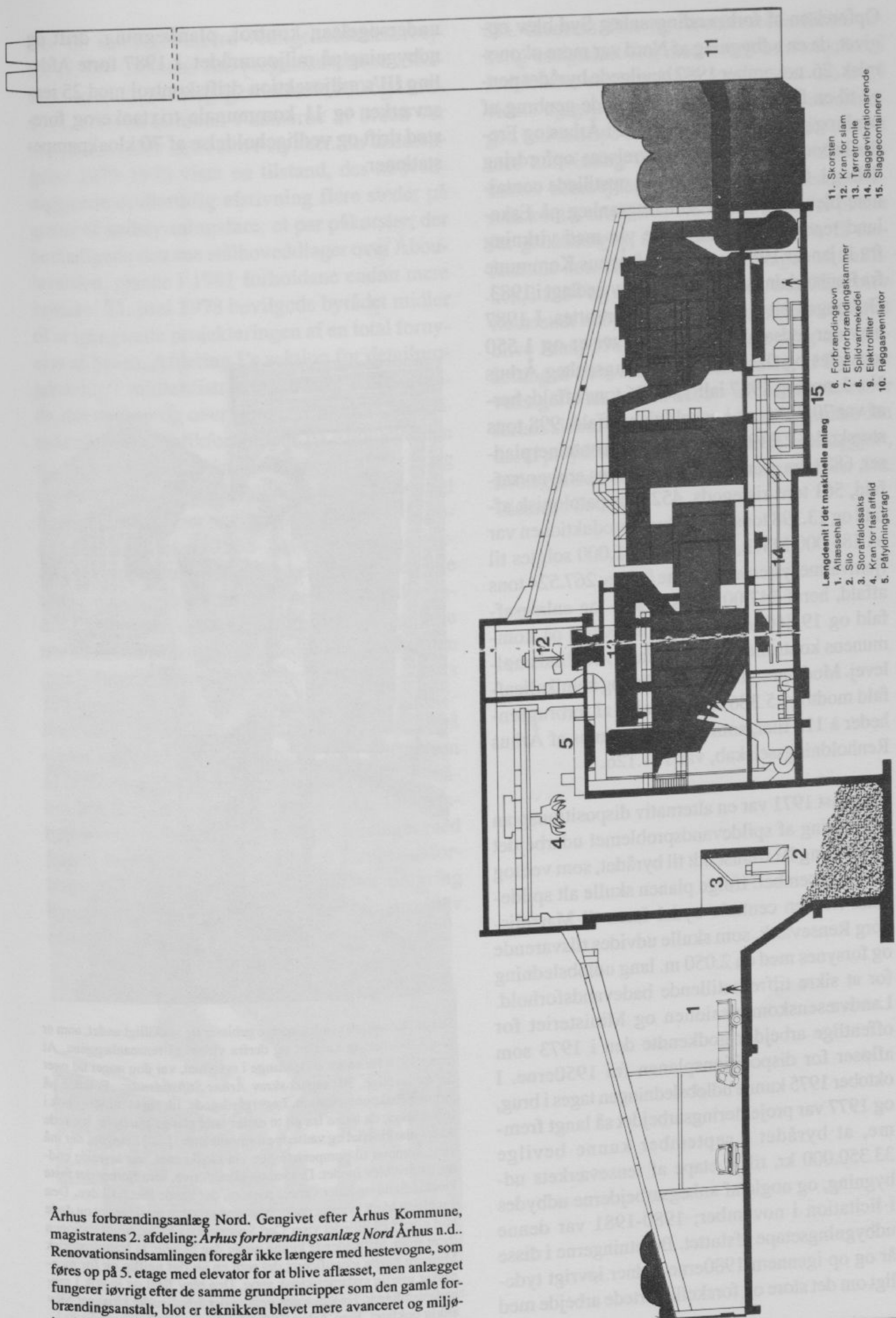
sigterest fra komposteringsanlæg. Anlæggets varmeproduktion var 113.254 Gcal, hvoraf 82.866 Gcal leveredes til fjernvarmesystemet.



Århus forbrændingsanlæg Nord, kranuheldet 20. juni 1977. Foto Århus Stiftstidende. Lokalhistorisk Samling.



77. Foto



Århus forbrændingsanlæg Nord. Gengivet efter Århus Kommune, magistratens 2. afdeling: *Århus forbrændingsanlæg Nord* Århus n.d.. Renovationsindsamlingen foregår ikke længere med hestevogne, som føres op på 5. etage med elevator for at blive aflæsset, men anlægget fungerer iøvrigt efter de samme grundprincipper som den gamle forbrændingsanstalt, blot er teknikken blevet mere avanceret og miljøbevidstheden større.

Opførelsen af forbrændingsanlæg Syd blev opgivet, da en udbygning af Nord var mere økonomisk. 26. november 1982 bevilgede byrådet penge til en forsøgsordning vedrørende genbrug af papir og glas, som kommunerne i Århus og Frederiksborg amter på miljøstyrelsens opfordring deltog i. Glas og flasker fra de opstillede containere blev bragt til et sorteringsanlæg på Eskelund renovationsværk. Dette var med virkning fra 1. januar 1981 overtaget af Århus Kommune fra Renholdningsselskabet og blev nedlagt i 1983. Ordningen blev en succes og fortsattes. I 1987 blev der indsamlet 3.700 tons aviser og 1.550 tons glas og flasker. Forbrændingsanlæg Århus Nord modtog 1987 ialt 120.496 tons affald; heraf var 70.843 tons husholdningsaffald, 998 tons storskrald, 2.219 tons fra private containerpladser, 688 tons grenaffald, 31.337 tons erhvervsaffald, 561 tons ristegods, 452 tons patologisk affald og 13.398 tons slam. Varmeproduktionen var på 184.000 MWh, hvoraf de 181.000 solgtes til fjernvarmesystemet. Samme år blev 267.524 tons affald, heraf 147.005 tons bygge- og anlægsaffald og 19.846 tons jordfyld afleveret på kommunens kontrollerede losseplads ved Pindsmøllevej. Modtagestationen for olie- og kemikalieaffald modtog 15.386 tons. Antallet af forbrugsenheder à 110 liter, som ugentligt tømtes af Århus Renholdningsselskab, var 141.126.

4. august 1971 var en alternativ dispositionsplan for løsning af spildevandsproblemet udarbejdet af Afdeling III fremsendt til byrådet, som vedtog den 2. december. Ifølge planen skulle alt spildevand fra den centrale bydel føres til Marselisborg Renseværk, som skulle udvides tilsvarende og forsynes med en 2.050 m. lang udløbsledning for at sikre tilfredsstillende badevandsforhold. Landvæsenskommissionen og Ministeriet for offentlige arbejder godkendte den i 1973 som afløser for dispositionsplanen fra 1950'erne. I oktober 1975 kunne udløbsledningen tages i brug, og 1977 var projekteringsarbejdet så langt fremme, at byrådet i september kunne bevilge 33.350.000 kr. til 1. etape af renseværkets udbygning, og nogle af anlægsarbejderne udbydes i licitation i november; 1980-1981 var denne udbygningsetape afsluttet. Beretningerne i disse år og op igennem 1980'erne vidner iøvrigt tydeligt om det store og forskelligartede arbejde med

undersøgelser, kontrol, planlægning, drift og udbygning på miljøområdet. I 1987 førte Afdeling III's miljøsektion driftskontrol med 25 renseværker og 11 kommunale trixtanke og forestod drift og vedligeholdelse af 70 kloakpumpestationer.



Der er i tidens løb samlet mange gebisser og adskilligt andet, som er gået i toiletter og kloaker og derfra videre til renseanlæggene. At man i 1978 fik en levende slange i systemet, var dog noget ud over det sædvanlige. 30. august skrev *Århus Stiftstidende*: „Folkene på Århus Kloakpumpestation, Jægergårdsgade, fik sig et mindre chok i formiddags, da halen fra en to meter lang slange pludselig baskede ud fra maskineriet og væltede en smørekande. [...] Slangen, der må være kommet til pumpestationen via kloaknettet, var levende endnu, da den blev fundet. Det var en såkaldt rive, som fjerner det faste kloakindhold og lader vandet passere, der havde fået fat i den. Den var blevet hårdt kvæstet under passagen gennem maskineriet og døde kort efter.“ På billedet viser Carl Sørensen fra kloakpumpestationen dyret frem. *Stiftstidende* kunne næste dag berette, at Naturhistorisk Museum havde identificeret det som en iøvrigt ugiftig og for mennesker ufarlig sydamerikansk snog. Den blev flået og indgik i museets samlinger. Hvordan den endte i det århusianske kloaknet blev aldrig opklaret. Foto *Århus Stiftstidende*.

Der var f...
der på Sk...
1953 og 1...
1971, eft...
begyndt...
gelse 1...
diggjorde...
grund af...
beskadig...
levarden...
kritiske...
til at igar...
else af b...
jektering...
de, der s...
rede sam...
og geng...
og de ar...
havde h...
dækkets...
ne over...
bro sam...
der bro...
tiltrækk...
gamle t...
1984, o...
tionen a...
stedet v...
af brof...
ledes m...
betonp...
nogen...
holden...
byggep...
officie...

drift og
te Afde-
l 25 ren-
og fore-
xpumpe-



let, som er
ggene. At
et ud over
olkene på
dre chok i
g baskede
en, der må
ende end-
r det faste
den. Den
et og døde
estationen
rhistorisk
y for men-
gik i mu-
knet blev

Der var foretaget større vedligeholdelsesarbejder på Skt. Clemens Bro i regnskabsårene 1952-1953 og 1953-1954 og igen i 1969-1970 og 1970-1971, efter at betonen i kanterne af broen var begyndt at falde ned i store stykker. En undersøgelse 1975-1976 viste en tilstand, der nødvendiggjorde midlertidig afstivning flere steder på grund af nedstyrtningssfare; et par påkørsler, der beskadigede den ene stålhoveddrager over Åboulevarden, gjorde i 1981 forholdene endnu mere kritiske. 21. juni 1978 bevilgede byrådet midler til at igangsætte projekteringen af en total fornyelse af broen. Afdeling I's sektion for detailprojektering i midterdistriktet stod for dette arbejde, der strakte sig over flere år. Projektet forbedrede samtidigt trafikforholdene på Åboulevarden og gengav ikke mindst broen meget af det præg og de arkitektoniske kvaliteter, den oprindeligt havde haft, og som var blevet ødelagt ved brodækkets udvidelse i 1938-1940; på strækningerne over Åboulevarden og Fiskergade fik den nye bro samme bredde som Søndergade. Arealet under broen fik bedre lysforhold og en langt mere tiltrækkende udformning. Nedbrydningen af den gamle bro fandt sted september 1983 til 1. marts 1984, og 11. april samme år begyndtes konstruktionen af den nye. Med de givne betingelser på stedet var såvel projekteringen som udførelsen af brofornyelsen ganske krævende opgaver - således måtte nedramningen af de cirka 150 jernbetonpæle, broen blev funderet på, foretages med nogen forsigtighed af hensyn til jordbundsforholdene og de store ældre bygninger omkring byggepladsen. Den nye Skt. Clemens Bro blev officielt indviet 2. maj 1987.



Nedgang fra Skt. Clemens Bro, december 1987. Foto Leif Dehnits.
Lokalhistorisk Samling.

Skt. Clemens Torv og Åboulevarden fik en virkelig ansigtsløftning med denne brofornyelse; i forbindelse med projektet kom tanker om at gå videre og genåbne åen i hvert fald på strækningen ved den nye bro på dagsordenen, ikke mindst med henvisning til bymiljøet. Stadsarkitektens kontor udarbejdede et forslag, og stadsingeniørens kontor arbejdede med dette og andre planer for genåbningen, som uundgåeligt ville få omfattende konsekvenser for afviklingen af trafikken, i 1984 og de følgende år. En indstilling blev fremsendt til byrådet i 1987. Det skulle dog først blive i maj 1989, en principbeslutning om genåbning af hele den overdækkede del af åen blev vedtaget efter en hed debat - der som bekendt er fortsat siden. 10. juli samme år påbegyndtes den del af projektet, som hidtil er blevet virkeliggjort, fritlæggelsen af nogle kvadratmeter under Skt. Clemens Bro.



Michael Robert Jacobsen, stadsingeniør fra 1988. Århus Kommune.

8. 1988-1994.

Johannes M. Sørensen fratrådte med pension 31. maj 1988.

Civilingeniør *Michael Robert Jacobsen* fra Afdeling I, (afdelingsingeniør på kontoret siden 1. september 1984), konstitueredes som stadsingeniør fra 1. juni og fik fast ansættelse i embedet fra 1. juni 1989.

Århus Kommunes folketal var 1. juli 1993 272.202, eller atten gange indbyggertallet i 1870. Der var i Århus politikreds ved udgangen af 1991 97.646 automobiler; de 81.071 var personbiler, heraf 79.471 til privatkørsel, af vare- og lastbiler var der 16.085, heraf 5.035 med en vægt på over 3.000 kg. Af magistratens 2. afdelings udgifter på 740 millioner kr. i 1987 havde stadsingeniørens kontor skrevet sig for de 673 millioner. 1988, 1989 og 1990 var tallene henholdsvis 705 og 637 millioner, 727 og 654 millioner og 733 og 652 millioner, mens budgettet for 1991 var på henholdsvis 1.090 og 995 millioner, og for 1992 på 1.063 og 970 millioner. Kommunens totale udgifter var i 1987 11.200 millioner kr., i 1988 og

1989 henholdsvis 12.000 og 12.800 millioner, mens budgettet for 1990 var på 13.800 millioner og for 1991 på 14.400 millioner kr.

Kommunens samlede personale var i 1987 på 20.645 personer, mens 1991-budgettet regnede med 21.931. For stadsingeniørens kontors vedkommende var personalet i 1988 699, i 1989 og 1990 henholdsvis 683 og 631, mens der for 1991 budgetteredes med 672, og for 1992 og til og med 1995 med 664.

Fordelingen på de forskellige arbejdsområder er følgende:

jordforsyning 6
 hovedkloaker og pumpestationer 116
 renovation m.v. 21
 dagrenovationsanlæg 47
 lossepladser 16
 bortskaffelse af olie- og kemikalieaffald 12
 sortering/genbrug 10
 øvrige miljøforanstaltninger 21
 foranstaltninger i øvrigt 18
 driftsbygninger og driftspladser 13
 maskiner og materiel 24
 vejmand 200
 færdselsregulering og sikkerhed 21
 parkometre 10
 administration 134

Ikke overraskende har miljø- og renovationsområderne fortsat været centrale.

Miljøtilsynet varetages i Århus Kommune af stadsingeniørens kontor, levnedsmiddel- og miljøtilsynet og Århus kommunale værker. De opgaver, der er lagt under stadsingeniørens kontor, er:

- godkendelse af særligt forurenende virksomheder, undtagen landbrug m.v.
- tilsyn samt øvrig sagsbehandling på ovennævnte virksomheder samt ikke-godkendte virksomheder inden for samme branche.
- godkendelse af spildevandsforhold på samtlige virksomheder med tilløb til det offentlige spildevandssystem.
- tilladelse til udledning af spildevand til vandløb, søer eller havet fra anlæg med en kapacitet på 30 PE (personækvivalenter) eller derunder.
- generel støjovervågning.

- virksom
- sen.
- kontrol m
- olie- og
- kontrol m
- uheldsbe
- bekæmp
- administ
- vate vand
- kortlæg
- indsam
- stande.
- indsam
- husstande
- indsam
- stande.
- indsam
- indsam
- heder.
- indsam
- rer.
- udarbej
- generel

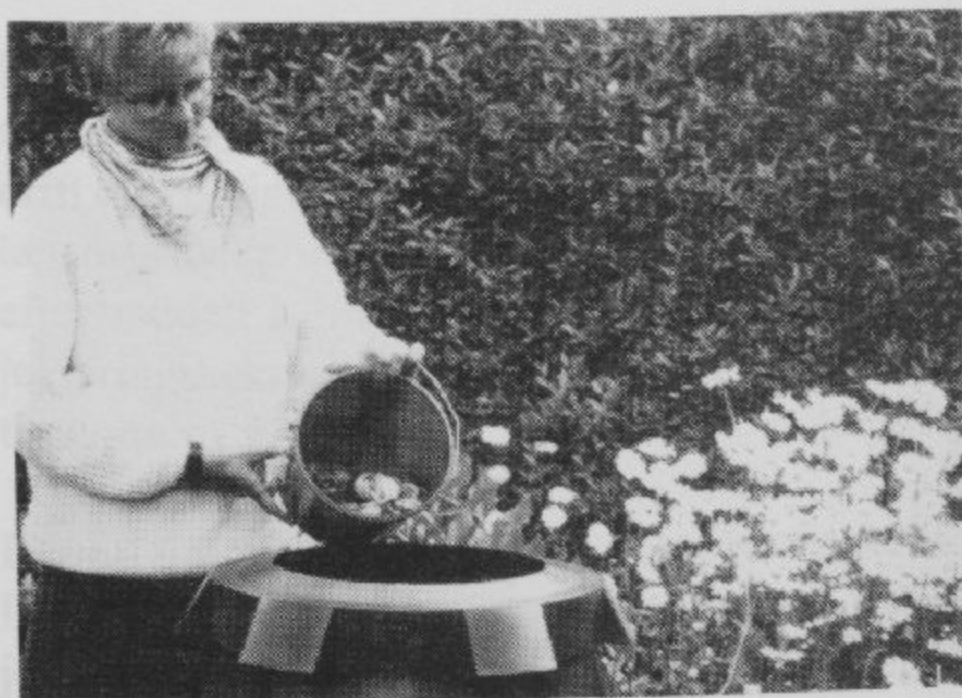


Komposterin

For at sty
 renovati
 Afdeling
deling II
novation
 sektion v
 gyndelse
 ner.

20. april
 vendelse

- virksomheder under autobranchebekendtgørelsen.
- kontrol med oplag af olie og olieforurening.
- olie- og kemikalieaffald.
- kontrol med badevand.
- uheldsberedskab.
- bekæmpelse af rotter.
- administration af vandløbsloven angående private vandløb og kommunevandløb.
- kortlægning af forurenede grunde og depoter.
- indsamling af aviser og glas fra private husstande.
- indsamling af miljøfarligt affald fra private husstande.
- indsamling af organisk affald fra private husstande.
- indsamling af madaffald fra storkøkkener.
- indsamling af papir og pap fra handelsvirksomheder.
- indsamling af papiraffald fra offentlige kontorer.
- udarbejdelse af diverse affaldsregulativer.
- generel rådgivning om indsamlingsordninger.



Kompostering af affald.

For at styrke arbejdet med genbrug og affald blev renovationssektionen 1. januar 1988 udskilt fra Afdeling III, som herved blev til to, nemlig **Afdeling III, Miljøafdelingen** og **Afdeling VI, Renovationsafdelingen**. Personalet i den udskilte sektion var på 68 fuldtidsansatte i 1988. Ved begyndelsen af 1994 er det på omkring 110 personer.

20. april 1988 vedtog byrådet en plan for genanvendelsesordninger. Indsamlingsordningen for

aviser/ugeblade og glas/flasker blev udbygget til at omfatte hele kommunen. 1989-1992 blev der oprettet fem nærgenbrugsstationer forbeholdt private husstande, som her gratis kan aflevere affald, der ellers ikke indsamles under renovationsordningen; pladserne er indrettet til, at forbrugerne selv sorterer affaldet til størst mulig genanvendelse (inklusive kompostering af haveaffald) og ellers forbrænding, deponering på losseplads eller destruktion. Interessen for disse stationer har været stor og stigende: i 1992 kørte 323.406 biler gennem stationerne, i 1993 366.442. Den modtagne affaldsmængde er oppe på omkring 28.000 tons om året. Et komposteringsanlæg til haveaffald blev åbnet i Hasselager i 1990 og modtager pr. år cirka 5.000 læs svarende til omkring 15.000 tons haveaffald. I forbindelse med en udvidelse af anlægget flyttedes det til Genbrugsområde Århus Nord ved forbrændingsanlægget i Lisbjerg, hvor det forventes i drift i slutningen af 1994. I samme område har kommunen fra 1990 drevet et forsøgsanlæg for kompostering af organisk køkkenaffald. Det erstattes af et nyt anlæg, forventet færdigt i efteråret 1994, for cirka 30.000 husstande. Et kraft/varmesystem til udnyttelse af metangas fra den gamle losseplads i Kolt til elproduktion og varmforsyning forventes i brug omkring 1. marts 1994. Affaldsplanens målsætning er at omlægge affaldsbehandlingen fra især deponering til genanvendelse og forbrænding. Dette er allerede lykkedes i vidt omfang, idet der nu kun deponeres cirka 16 % mod 58 i 1988. Samtidigt genanvendes omkring 56 %, mens cirka 28 % forbrændes. Indtil spørgsmålet om en losseplads ved Lystrup er afgjort, anvendes nabokommuners pladser.

1990-1991 blev en ny ovnlinie med røggasrensning efter skærpede miljøkrav opført på forbrændingsanlægget. Renovering af 1. ovnlinie med udskiftning af kedelsystemet til dampproduktion med henblik på udnyttelse af energien til både el og varme forventes afsluttet midt i 1994, renovering af 2. ovnlinie og installation af turbinanlæg til elproduktion midt i 1995, hvorefter produktion af både el og varme kan være i gang fra slutningen af 1995. I 1992 modtog forbrændingsanlæg Århus Nord 114.109 tons affald, heraf var 74.338 tons dagrenovation, 1.722 tons stor-skrald, 1.073 tons blandet husaffald fra contain-

ner, 3.400 tons fra nærgenbrugsstationer, 32.471 tons erhvervsaffald, 782 tons ristegods/specialaffald og 323 tons patologisk affald. Forbrændingen gav 26.093 tons restprodukter, hvoraf de 21.444 tons var slagger (til afsætning til vejbygningsformål), 2.497 tons flyveaske og resten skrot. Varmeproduktionen var 219.276 MWh, hvoraf de 197.271 blev solgt. Forbrændingsanlægget havde 42 medarbejdere. Den kontrollerede losseplads ved Pindsmøllevej modtog 113.460 tons affald, heraf 13.238 tons bygge- og anlægsaffald og 46.177 tons jordfyld. Modtagestationen for olie- og kemikalieaffald modtog 9.625 tons fra 27 tilsluttede kommuner.

Afdeling III, Miljøafdelingens, største opgave har været modernisering og udbygning af renseanlæggene efter „Århus Kommunes vandmiljøplan af 1986“, vedtaget året før Folketingets miljøhandlingsplan. Anlægsprogrammet til cirka 1,3 milliarder kr. er bragt til afslutning i 1993. Med planens fuldførelse er der 19 renseanlæg i Århus Kommune - heraf 14 højteknologiske - med en samlet fremtidsikret kapacitet på 563.000 PE, dvs. en vandmængde fra private og virksomheder svarende til, hvad 563.000 mennesker udle-

der (PE = personækvivalent). I 1990 var der 23 renseanlæg med en samlet kapacitet på omkring 500.000 PE. Den altovervejende del af spildevandet renses nu ikke blot mekanisk, men også biologisk og kemisk ved hjælp af mikroorganismer, bakteriekulturer og tilsætning, hvorved organisk stof, kvælstof og fosfor fjernes, og ammoniak omdannes til nitrat. Det største renseanlæg er Marselisborg Renseanlæg, der med en kapacitet på 220.000 PE renses spildevandet fra Århus by, Trøjborg, Højbjerg og Skåde. Gassen fra slammets forrådnelse bruges til renseanlæggets egen forsyning med varme og elektricitet, og det fosforrige slam anvendes efter afvanding som gødning. Det er med held lykkedes på at nedbringe indholdet af tungmetaller i slammet. I 1991 er der således gennemført en regulering af tandlægeklinikkernes udledning af kviksølv, som var et problem, og den årlige kviksølvudledning fra denne kilde er reduceret fra omkring 20 kg. til under 1 kg.



Århus Forbrændingsanlæg NORD.

Michael R. Jacobsen, 1988-



Marselisborg

I forbindelse med drift og vedligeholdelse af anlæg og kloaker efter indledende projekteringsoperationerne.

Efter reorganiseringen i afdelingen arbejder på miljøkontrol og læg forud for ør. Afdelingen i Silkeborg.

Nedslidning af aksaneringer der arbejder på et budget på 50 millioner til sanering af ringerne og tæning og tæning som I samarbejde



Marselisborg Renseanlæg. Foto CAT-productions.

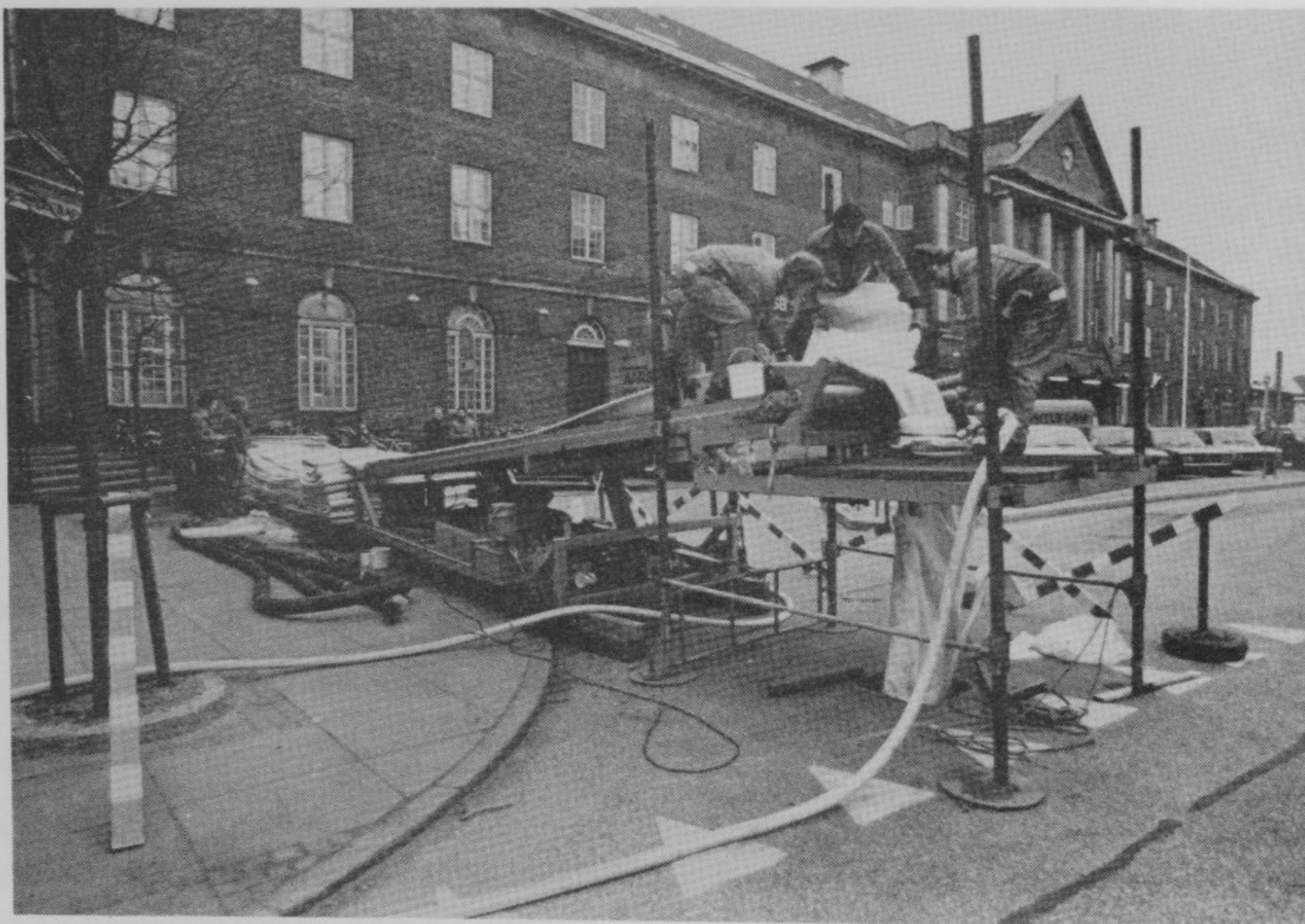
I forbindelse med færdiggørelsen af de nye rensningsanlæg, oprettedes en selvstændig sektion for drift og vedligeholdelse af kommunens rensningsanlæg og kloakpumpestationer. Afdeling III er derefter inddelt i miljøsektion, driftssektion, projekteringssektion og et sekretariat fælles for sektionerne.

Efter reorganiseringen er det samlede antal stillinger i afdelingen 136, fordelt med 31,5 i Miljøkontrol, 85 i Renseanlæg og 16,8 i Kloakanlæg foruden 2 i Sekretariatet samt 1 overingeniør. Afdeling III er i 1993 blevet samlet på adressen Silkeborgvej 260.

Nedslidning og for ringe kapacitet har gjort kloaksanering i større målestok aktuel. Fra 1988 er der arbejdet med sanering af ledningsnettet med et budget gradvist stigende fra 15,5 til op mod 50 millioner kr. pr. år. Ved en velplanlagt samlet sanering af nettet i delområder udnyttes investeringerne bedre, end de ville blive ved udskiftning og tætning på forskellige steder, efterhånden som ledningernes tilstand gør det påkrævet. I samarbejde med det private erhvervsliv er der

her anvendt og udviklet knowhow og teknik - ikke mindst den såkaldte „strømpeforing“ af kloakrør - som også er blevet en betydelig eksportvare.

Bortset fra delingen af Afdeling III og oprettelsen af Afdeling VI er kontoret idag organiseret med de samme afdelinger som i 1971. Afdeling I, Vej- og trafikafdelingen, omfatter nu et sekretariat og tre sektioner: Planlægningssektion, P, der tager sig af overordnede vej- og stiplaner, region- og kommuneplan, lokalplanbehandling, bebyggelsesplaner, byggesager, støjproblemer og støjanalyser, Trafiksikkerhedsudvalget, borgermøder. Anlæg og projektering, A, med skitse- og detailprojektering af trafikanlæg, projektstyring, anlægsplaner, anlægsbudget, behandling af forespørgsler vedrørende trafikanlæg. Trafik og Vejbelysning, T, med projektering af krydsreguleringer, projektering af signalanlæg, vejbelysning, drift- og anlægsbudget, færdselsmøder, færdsels-tællinger og færdselsanalyser, trafiksaneringer og færdselsreguleringer, færdselsuhedsregistreringer, parkeringsforhold.



Peter Aarsleff A/S Insituform igang med en såkaldt strømpe-relining på (under) Banegårdspladsen. Med denne teknik kan over 400 meter rør renoveres på én dag uden opgravninger. Før renoveringen bliver ledningen inspiceret med TV-kamera og højtryksspulet for fremmedlegemer, fedt og slam. Derefter fores den med „strømpen“ af syrefast polyesterfiber imprægneret med harpiks. „Strømpen“ trækkes i blød form gennem et indføringsrør og fastgøres. Indføringsrøret fæstnes til ledningen, og strømpen krænges ind i den med vandtryk. Når den er på plads, hærdes den ved opvarmning af vandet, lyshærdning eller koldhærdning, og til sidst åbnes stikledninger med en særlig fræsemaskine. (Peter Aarsleff A/S Insituform: *Strømperelining*) Foto *Århus Stiftstidende*.

Vejbestyrelsesforholdene blev indtil videre fastlagt i en aftale mellem stat, amt og kommune i 1988. Denne bestemmer, at stat og amt har ansvaret for de overordnede veje til og med Ringvejen. Inden for denne er alle vejopgaver kommunens. Afdeling I's anlægssektion har siden stået for følgende større anlægsopgaver: udvidelse af Nørreport, Nørrebrogade og Randersvej til Ringvejen (cirka 60 millioner kr.); anlæg af Viengevej fra Sindalsvej til Grenåvej (cirka 30 millioner); etablering af ny busrute fra Busgaden via Magasins gård (19 millioner), herunder er der udarbejdet et projekt til frilægning af Århus Å foran Magasin; ombygning og forskønnelse af Store Torv (9 millioner); anlæg af Holmskovvej i Mallings (cirka 5 millioner); anlæg af Ravnsbjergvej fra Ormslevvej til Skanderborgvej (5 millioner); og regulering af Jegstrupvej mellem Grønlykke Allé og Hovedvejen (cirka 5 millioner).

Staten har i samme periode etableret motorvejen vest om Århus (cirka 400 millioner kr.) samt havneforbindelsen fra motorvejen til Ringvejen (cirka 80 millioner), mens amtet har færdiggjort Ringvej Syd (cirka 40 millioner) og nu er i gang med at forbedre Åhavevejlinien (cirka 40 millioner).

Trafik- og Vejbelysningssektionen har i 1994 ansvaret for, at omkring 40.000 lysarmaturer på offentlige og private veje fungerer, samt at nye veje forsynes med den nødvendige vejbelysning. I 1988 påbegyndtes arbejdet med ombygning af armaturerne, så de af sparehensyn kan slukkes om natten. I 1990 kunne signalanlæg nummer 100 indvies i krydset Ravnsbjergvej-Grøndalsvej. Ved udgangen af 1993 var der 115. Med udviklingen af computerteknikken bliver styringen af signalanlæggene mere og mere avanceret, og efter godkendelse i byrådet i 1993 udbygges over-

vågningsssystemer
i principper
på skærme

Kendskab
grundlag for
analyse af
rireeffekt
database m
seneste fer
ligger i en
uheldsbel
Udvikling
systemer i
analyser o
nen.

Planlægning
kommuna
1996 med
hensyn til
råder og t
og bygger



Fra Kort- og
bruger fra s
stadsarkitek

vågningsystemet nu til et PC-baseret system, der i princippet er i stand til at vise de enkelte anlæg på skærmen i online-forbindelse.

Kendskab til trafikbelastningen er et nødvendigt grundlag for optimal drift og anlæg af vejene samt analyse af miljøfaktorer (f.eks. støj, røg og barriereeffekt). Sektionen råder i øjeblikket over en database med 1.100 poster med trafiktal for den seneste femårsperiode. Også uheldsregistrering ligger i en EDB-database, således at særligt uheldsbelastede vejstrækninger kan udpeges. Udvikling af elektroniske trafikantinformations-systemer i forbindelse med parkering, parkeringsanalyser og strategier er netop nu i gang i sektionen.

Planlægningssektionen er løbende engageret i den kommunale planlægning. Kommuneplan 1988-1996 med målsætninger for udviklingen med hensyn til boliger, erhverv, service, grønne områder og trafik, og rammer for arealanvendelse og byggeri i kommunens 28 lokalsamfund, blev

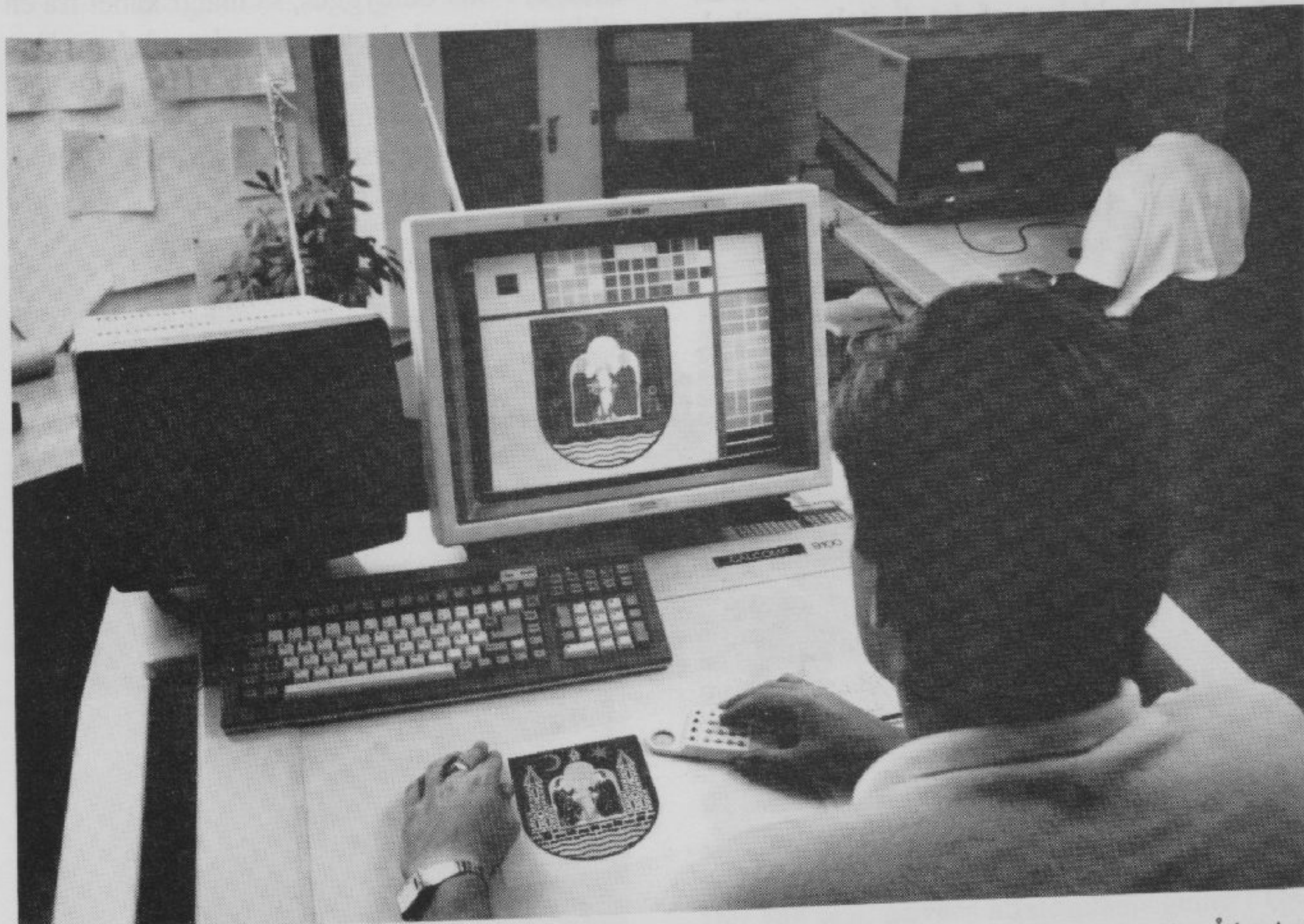
vedtaget i 1988. Den revideres fra 1992 hvert år på et bestemt område. Temaplanerne om Erhvervsarealer (uden for Midtbyen) og Trafik og Miljø blev udarbejdet 1992-1993 og vedtaget af byrådet 1993. En plan for Midtbyen, herunder stadsingeniørens kontors trafikplanlægning for City, er dernæst udarbejdet 1993-1994; den er nu i høringsfasen og ventes efter denne og efterfølgende udarbejdelse af det endelige planforslag vedtaget i juni 1994, mens temaplan Landsbyerne er i første offentlighedsfase og planlægges vedtaget i juni 1995.

Afdeling II, Forvaltningsafdelingen, tager sig som hidtil af diverse teknisk-økonomiske forhold og funktioner, herunder:

Salgskontor, salg af industrigrunde, parcelhusgrunde og storparceller.

Diverse vejadministrationer, lednings- og vejapprobationer, private vejes overtagelse, kommunegaranti for vejlån, adgangs begrænsninger, vejregister, vedtægter og retningslinier.

Ekspropriationer.



Fra Kort- og Geodatasektionen. Fra 1993 leverer sektionen også digitale oversigtskort, som er anvendelige til desktop-publishing. Århus Amt bruger fra samme år kommunens digitale kortdatabase, og sektionen havde for første gang et større antal leverancer af digitalkortdata til stadsarkitektens kontor.

Byggemodningsforhold, byggelinier, ekstrarundering, koordinering af diverse byggemodningsprojekter, bebyggelsesplaner og lokalplaner.

Særlige byggesager, diverse dispensationer, bidrag til parkeringsfond, råden over vejareal og diverse deklARATIONER.

Udstykningsapprobationer og matrikulære forhold.

Gade- og vejnavne, husnummerering.

Teknisk kortdatabase, digitale topografiske kort, matrikelkortdatabase, luftfoto, fotogrammetri og landmåling, kortarkiv og teknisk bogsamling.

Kort- og Geodatasektionen (Kort & Geodata) har som sit primære arbejde at vedligeholde og distribuere et teknisk kort over kommunen, men beskæftiger sig også med en lang række andre opgaver på kortområdet. Udarbejdelsen af det tekniske kort på EDB blev afsluttet i 1991. Etableringen af denne kortdatabase har kostet omkring 15 millioner kr. I februar 1994 blev EDB-systemet udskiftet med et mere tidssvarende. I 1994 indføres digitale matrikelkort i Århus Kommune til erstatning for cirka 250 forældede analoge kort. Vedligeholdelsen af det digitale matrikelkort er Kort & Geodata's ansvarsområde. Kort & Geodata deltager også i udviklings- og samarbejdsprojekter på kortområdet, og holder sig til stadighed à jour med nye tiltag og ny udvikling

på feltet. Der er normalt ansat en halv snes medarbejdere på sektionen.

Afdeling IV's organisation med en centralafdeling med sekretariat, distriktskontorer, en parkometertjeneste og en afdeling for materiel og færdselsregulerende foranstaltninger, der var stort set uændret siden 1971, er fra 1993 omlagt, idet distrikterne er lagt sammen fra oktober dette år, og strukturen ændret til at omfatte en overingeniør, administration med en leder af stabsfunktionen og tre sektioner: vejsektion, kloaksektion og materiel, skilte, parkering m.v. hver ledet af en afdelingsingeniør. Organisationen er samlet på Thorsvej 2 i Åbyhøj efter distriktskontorernes nedlæggelse og udflytning af det personale, som var placeret i Orla Lehmanns Allé. Vejvedligeholdelsens 14 formandsområder reduceres til ni, og kloakvedligeholdelsen opdeles i tre områder, der hver dækker tre af vejvedligeholdelsens. Den gamle materialgård på Daubjergvej afløses i 1994 af en ny på Edwin Rahrs vej i Brabrand, og materialgårdene på Lystrupvej i Risskov og Ellemosevej i Slet ombygges, så mandskabet fra en række stillingspladser kan samles på dem. Den nye struktur skal give en bedre og mere rationel drift. Afdelingens samlede personale, som i 1987 var på godt 360 personer (administrativt personale 51, formænd 27, markpersonale 283,) og i



Den nye materialgård på Edwin Rahrs Vej fotograferet februar 1994.

Pr. januar omkring 1 offentlige brønde hvor km. private grundejere omkring 2 ninger fra bassiner og Vejsektioner kr., her delse, klo kommer o bygning af teriel. De sat af til nens budg vejbelyst millioner ger, 7,8 millioner ning og a og 1 mill



Fejemaskin dende.

1992 319 (44, 24 og 251), tænkes med omlægningen reduceret til 302 (40, 19 og 243).

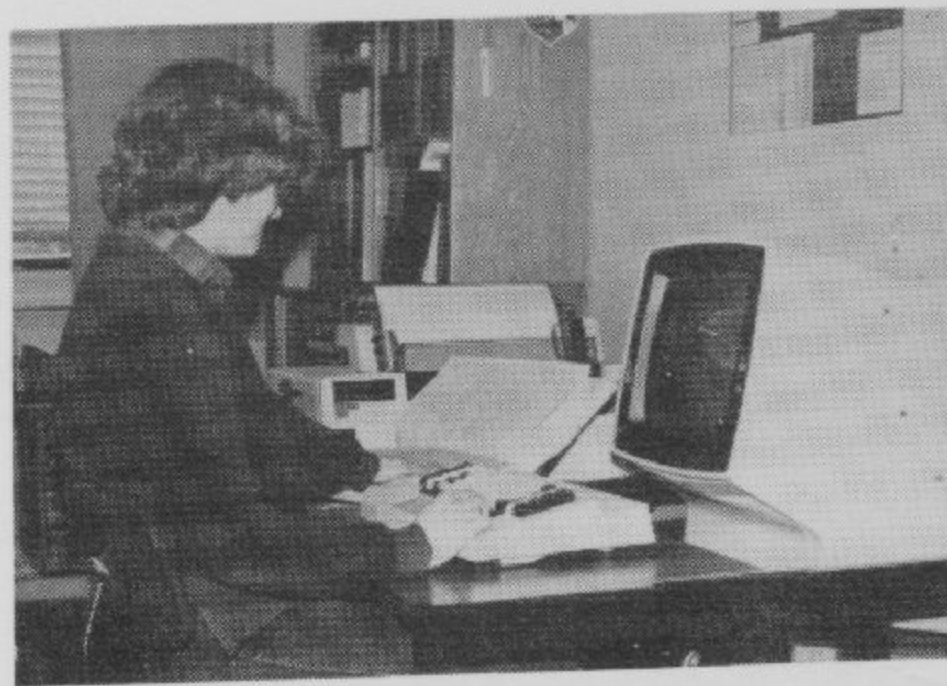
Pr. januar 1994 er det kommunale vejnet på omkring 1.080 km. offentlige veje og 135 km. offentlige stier med ialt cirka 30.000 rendestensbrønde hvortil kommer tilsyn med omkring 750 km. private fællesveje, som vedligeholdes af grundejerne. Det samlede kloakledningsnet er på omkring 2.400 km., med cirka 40.000 stikledninger fra hovedledning til skel, 150 regnvandsbassiner og 480 overfaldsbygværker og sandfang. Vejsektionens budget for 1994 er på 117 millioner kr., heraf 78 millioner til drift og vedligeholdelse, kloaksektionens på 20 millioner, hvortil kommer omkring 30,5 millioner til drift og ombygning af materialgårde, stillingspladser og materiel. De ialt 76,9 millioner kr., der for 1993 var sat af til drift og vedligeholdelse på vejsektionens budget, var fordelt med 22,5 millioner til vejbelysning, 19,6 til kørebaner og slidlag, 8,8 millioner til færdselsregulerende foranstaltninger, 7,8 millioner til fortove og gangstier, 6,4 millioner til renholdelse, 5,8 millioner til beplantning og afvanding, 5 millioner til kloakbidrag og 1 million til broer og tunneller.



Fejemaskinen „Skarnbassen“ 8. oktober 1993. Foto Århus Stiftstidende.

Nogle af Afdeling V's opgaver er blevet lagt under magistratens 2. afdelings to stabsfunktioner, Økonomifunktionen og Personalfunktionen, som blev udskilt fra Afdeling V i 1990. I 1992 begyndte arbejdet med at analysere afdelingens hidtidige struktur, og et forslag til ny organisation blev fremlagt og godkendt af både ledelse og medarbejdere. Den trådte i kraft 1. januar 1994 og betød sammenlægningen af de hidtidige fire sektioner til to: Økonomisektion (herunder EDB) og Personale- og Servicesektion (herunder Hyrevognssekretariatet). Med den nye struktur løses opgaverne i grupper på 4-5 medarbejdere. Grupperne er fordelt på henholdsvis sektorer/afdelinger. Afdeling V vil fremover lægge stor vægt på at fungere som en serviceafdeling for de øvrige afdelinger, blandt andet som konsulenter på økonomi- og personaleområdet.

Afdeling V's arbejdsopgaver er budget og regnskab, remittering, regningsudskrivning, debitorstyring, EDB, personale- og lønsager, journalisering, kassefunktion samt Hyrevognssekretariatet. Den har i øjeblikket 31 medarbejdere, heraf to kontorelever, og ledes af en kontorchef og to ekspeditionssekretærer.



Fra 5. Afdeling. Hvis de fleste af denne afdelings funktioner er mindre iøjnefaldende udadtil end for eksempel vejanlæg og genbrugsstationer, er de ikke desto mindre en forudsætning for, at stadsingeniørens kontor overhovedet fungerer.

Kontorets forskellige afdelinger deltager nu også, sammen med private firmaer, i en række internationale projekter gennem salg af knowhow. Her kan bl.a. nævnes affaldsplanlægning i Ungarn, kloaksanering i Rusland og trafikmiljøanalyser i Spanien.

sta vo stanær

69

Århus Kommune
Stadsingeniørens Kontors
Annoteret version

3848594384

160307