

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*



BERETNING

OM

ARBEJDET VED UDDYBNING OG FORBEDRING

AF

SEJLLØBET TIL ODENSE

1920-21

Beretning

om

Arbejdet ved Uddybning og Forbedring

af

Sejlløbet til Odense

1920—21



Folio

627.7(489) Ber

1926

Beretning

Arbejde ved Uddannelse og Forbedring

Selskabet i Odense

1926

Efter at Sejlløbet til Odense i 1901—04 var blevet uddybet til 6 m' Dybde, steg Trafiken stærkt, og Tendensen til at bygge større og større Skibe til oversøisk Fart bevirkede, at Stads- og Havneingeniør Blicher allerede i 1907 udarbejdede et Skitseprojekt til Sejlløbets Uddybning til 7 m. Dette Projekt kom dog aldrig til Udførelse, og en Uddybning til 6,3 m samtidig med Hovedoprensningen i 1916—17 medførte ikke tilstrækkelig Vanddybde til at tilfredsstille de af Verdenskrigen forandrede Importforhold, som omtales i Odense Handelsstandsforenings Skrivelse af 10. Marts 1917 til Kanal- og Havneudvalget, og hvori det betegnes som nødvendigt at søge Sejlløbet uddybet til 20—22 Fods Dybde. Denne Skrivelse behandledes i Kanaludvalget den 27/4 1917 og udsattes.

Bilag 1.
Side III.

I 1918 rejste Handelsstandsforeningen atter Sagen, idet man i Skrivelse af 25. November s. A. til Kanal- og Havneudvalget udtaler, »at en snarlig Uddybning af Kanalen til 24 Fod dansk vil være nødvendig, hvis Odense Kanal og Havn skal kunne opfylde de Fordringer, der fra Storhandelens Side maa stilles til den som en første Klasses Importhavn, der kan optage en Del af den direkte oversøiske Import, som de forandrede Handelsforhold utvivlsomt vil føre med sig«. Samtidig slaar man til Lyd for en Udvidelse af Havnens Bolværksplads. Denne Henvendelse behandledes i Kanaludvalgsmødet den 5/12 s. A., hvor det vedtoges at fremskaffe nogle Oplysninger om Importforholdene og Havnens Indtægter, forinden man svarer Handelsstandsforeningen.

Bilag 2.
Side IV.

Sagen behandledes derefter videre i Kanaludvalgsmøderne den 13/12 og 19/12 1918 samt 10/1 1919, i hvilket sidste det vedtoges at afholde et Møde om Sejlløbets eventuelle Uddybning; hertil skulde saa indbydes Repræsentanter for de betydeligste Importfirmaer samt for de to Mæglerfirmaer. Dette Møde afholdtes paa Odense Raadhus den 16/1 1919, og, som vedlagte korte Referat viser, var næsten alle Importørerne stemt for en hurtig Uddybning til 7,5 m.

Bilag 3.
Side V.
Bilag 4.
Side VI.

Kanal- og Havneudvalget, der bestod af Grosserer Chr. Andersen, Borgmester Bloch (Formand), Købmand P. A. Kruuse, Snedkermester L. Chr. Larsen og Driftsbestyrer Stensballe, anmodede herefter Havneingeniør Clausen om, med Støtte af Havnebygmester Lorenz, København, at udarbejde et Projekt til Sejlløbets Uddybning til 7,5 m' Dybde. Samtidig bad man Havnebygmesteren om at udarbejde et Projekt for Havnens fremtidige Udvidelse.

Den 12. April 1919 valgtes Driftsbestyrer Stensballe til Formand i Kanaludvalget, og Borgmester Bloch afløstes af Sagfører A. P. Henriksen.

Fra den 3. Marts til hen i Maj 1919 foretoges de fornødne Forarbejder i og langs Sejlløbet, Opmaalinger, Pejlinger og Boringer, samtidig med at der udarbejdedes Planer og Beregninger, og i Kanaludvalgsmødet den 20/6 1919 fremlagde Havneingeniøren Uddybningsprojektet, der atter behandledes i Mødet den 27/6 s. A., hvori Kanaludvalget vedtog at fremsende Projektet til Byraadet og at anbefale dets Udførelse. Projektet fremsendtes da til Byraadet med Udvalgets Skrivelse af 27/6 1919.

Bilag 5.
Side VII.

Sagen om Uddybningen kom derefter til 1. Behandling i et ekstraordinært Byraadsmøde den 10/7 1919, hvori Byraadet enstemmigt vedtog at lade Sagen overgaa til 2. Behandling og at bemyndige Kanaludvalget til i Forening med Magistraten at undersøge Vilkaarene for Tilvejebringelse af den til Planens Udførelse fornødne Kapital samt til at foretage Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om Muligheden for Statstilskud. Udvalget bemyndigedes derhos til allerede nu at lade udarbejde de endelige Planer til Arbejdets Udførelse (se det stenografiske Referat af Byraadsforhandlingerne).

Bilag 6.
Side XII.

I Skrivelse af 22. August 1919 henvendte Byraadet sig til Indenrigsministeriet med Forespørgsel om, hvorvidt man kunde forvente Statstilskud til Arbejdernes

Bilag 7.
Side XIII.
Bilag 8.
Side XXIX.

Men forinden selve Arbejdets Udførelse beskrives, skal der omtales nogle Forhold, hvorom der saavel før som under Arbejdets Udførelse blev forhandlet og taget Bestemmelse.

Det blev saaledes bestemt, at Havnevæsenet selv vilde levere Kullene til Uddybningsarbejdet, hvorfor man allerede i December Maaned 1919 indbød de odenseanske Kulfirmaer til en Forhandling om dette Spørgsmaal; man anmodede dernæst Firmaerne om at fremkomme med Tilbud paa Levering af Kul, idet man fremlagde »Betingelser for Levering af Kul til Odense Havnevæsen 1920—21«.

Bilag 27.

Side
LXXXIV.

Man modtog derefter Tilbud paa Levering af de ønskede Kvantum Kul fra Firmaerne Laur. Andersen, Odense Kulkompagni, A/S Rsm. Holbeck & Søn og A/S Arbejdernes Brændselsforsyning.

I samtlige Tilbud var der taget Forbehold i Anledning af de overordentlig usikre Leverings- og Transportforhold.

Der blev saa sluttet Kontrakt om følgende Partier Kul:

Firmaet Laur. Andersen	4—6000 ts
Odense Kulkompagni	4—6000 -
A/S Rsm. Holbeck & Søn	2000 -
A/S Arbejdernes Brændselsforsyning ...	2000 -

at levere successivt indtil Februar 1921.

Det viste sig imidlertid paa Grund af de vanskelige Udførselsforhold i England ugørligt at fremskaffe Kullene rettidigt, saaledes at Kontrakterne maatte annulleres, hvorefter man — for at faa Uddybningsarbejderne paabegyndt — dels maatte laane en Del Kul fra Elektricitetsværket og Vandværket dels indkøbe mindre Partier Kul, hvor saadanne kunde faas. Endvidere anvendte man forsøgsvis ca. 70 ts Tørv og ca. 52 ts Brunkul til at blande i Kullene.

Bilag 28.

Side
LXXXVI.

De samlede Kulindkøb (heri indbefattet forannævnte smaa Partier Tørv og Brunkul) har ialt været paa 12.377,935 ts.

Hoslagte Fortegnelse over de forskellige Kulsorter, der er indkøbt, viser tillige den nyttige Brændværdi for Kullene samt den Pris, Uddybningsfirmaet har betalt Havnevæsenet for hver enkelt Kulsort, idet der i Henhold til Kontrakten er regnet med en Grundpris af 150 Kr. pr. t Kul med en Brændværdi af 7000 Cal.

De 2310 ts New River Kul (amerikanske Kul) har Havnevæsenet købt hjem direkte fra Amerika sammen med Elektricitetsværket og Sydfyenske Jernbaner, der hver modtog et lignende Kvantum Kul hjemsejlet paa samme Damper.

Bilag 29.

Side
LXXXVII.

Af Bilag 29 vil det ses, hvornaar Kulindkøbene har fundet Sted, ligesom Planen viser Kuludleveringskurven samt Prisen pr. t Kul ved Havnevæsenets Kulindkøb.

Som det fremgaar af Bilag 28 har Uddybningsentreprenøren for Brændsel ialt betalt Havnevæsenet 1.811.069,40 Kr., eller gennemsnitlig ca. 147,25 Kr. pr. t Kul. I Indkøb har Brændselet kostet Havnevæsenet 2.155.300,74 Kr., eller gennemsnitlig ca. 175,34 Kr. pr. t Kul, hvorefter der paa Brændselet til det samlede Arbejde har været et Tab paa ca. 344.000 Kr.

Indkøbspriserne for Kul var meget variable i Løbet af Arbejdets Udførelse; ved Paabegyndelsen kunde Kullene købes til ca. 170 Kr. pr. Ton, men allerede i Juni 1920 maatte der købes en mindre Ladning »D. C. B. steam« til en Pris af 272 Kr. pr. Ton; derefter faldt Kulpriserne, og henimod Arbejdets Slutning kunde man i November—December 1921—Januar 1922 faa gode Kul til ca. 45 Kr. pr. Ton.

Der har gennemsnitlig været brugt ca. 7,43 kg Kul pr. m³, hvortil svarer en Udgift af ca. 1 Kr. 30 Øre pr. m³.

Da det var et udenlandsk Firma, der overtog Arbejdet i Entreprise, blev der i Kontrakten (§ 7) indsat en Bestemmelse om, at der ved Arbejde, udført af den almindelige Arbejdsmandsklasse, skulde anvendes ca. 90 % danske Arbejdere. De kontraherede Priser blev fastsatte paa Grundlag af den ved Kontraktens Oprettelse gældende Løn af 1,40 Kr. pr. Time for timelønnede Jordarbejdere i Odense (§ 4). Det Beløb, denne tarifmæssige Løn gik op eller ned, skulde for hver timelønnet Arbejder være at tillægge eller fradrage Entreprenørernes Tilgodehavende. Saa fremt Arbejderne maatte være lønnede med Ugeløn og for en Arbejdstid udover den sædvanlige, skulde der ved Ændringer af den overenskomstmæssige Timeløn tilkomme Entreprenørerne et Tillæg eller Fradrag for hver Ugelønsudbetaling, proportional med Timelønnens Stigning eller Fald.

Timelønnen varierede i Løbet af Arbejdets Udførelse saaledes:

indtil 30. Maj 1920	1,40 Kr.
31. Maj—31. Juli 1920	1,55 -
1. August 1920—28. April 1921	1,63 -
29. April—14. August 1921 ..	1,50 -
15. August 1921 til Arbejdets Slutning	1,32 -

Paa Grund af disse Timelønsvariationer kom Havnevæsenet til at betale Entreprenørerne et Tilskud paa ialt 65,841 Kr.

Angaaende Plumpning af Fylden paa Fjorden blev der under Arbejdets Udførelse ført nogle Forhandlinger med Ministeriet, hvorefter der blev truffet den Ordning, at der maatte fyldes saaledes:

1. I »Egensedyb« paa en Strækning af ca. 2 km Længde til en Dybde af $\div 3,5$ m mellem 4-m-Dybdekurverne.
2. I »Gersøhage-Løbet« til en Dybde af $\div 4$ m.
3. I »Trekantet-Middelgrunds-Løbet« til en Dybde af $\div 2$ m, dog saaledes at der langs Løbets vestlige og nordlige Side ikke fyldes nærmere Grunden end til $\div 3,5$ m.
4. I »Det gamle Sæk-Løb« til en Dybde af $\div 2$ m, dog saaledes at der i Løbets vestlige Del, indtil Skallehagekosten, ikke fyldes nærmere Grunden mod Nord end til $\div 3,5$ m.
5. I »Pælekrogs-Løbet« til en Dybde af $\div 2$ m, dog saaledes at der langs Løbets vestlige og nordvestlige Side ikke fyldes nærmere Grunden end til $\div 3,5$ m.

Det blev endvidere tilladt Entreprenørerne at fjerne den bløde Grund i »Det gamle Hasseløre-Løb« og dernæst fylde med fast Fyld til en Dybde af $\div 4$ m eller de Dybder, der var før Fjernelsen af den bløde Grund; dog maatte der mellem »Koholm« og den østre Hasseløredæmning fyldes til en Dybde af $\div 2$ m i en Bredde af 60—100 m.

Det blev dernæst bestemt, at Lodseriet ved Gabet paa Statens Vegne skulde føre Tilsyn med, at Fylden blev henlagt paa rette Maade paa disse Fyldpladser.

Dels forinden og dels samtidig med Udførelsen af Uddybningsarbejdet i Havnen og Kanalen blev der forskellige Steder udført Jord-, Kystbeskyttelses- og Bro-Arbejder. Disse Arbejder blev udført i mindre Entrepriser saaledes:

Arbejdets Art	Entreprenør	Tidspunkt	Entreprisenum
			Kr.
a. Jordarbejde ved Tilbagerykning af østre Kanaldæmning ved Stige Ø (Prof. 5,45 — Prof. 5,85)	Hans Jørgensen & Søn, Odense	26/1—31/3 1920	35.736,08
b. Jordarbejde ved Tilbagerykning af vestre Kanaldæmning ved Enden af Kanalen (Prof. 7,50 — Prof. 7,80).....	Nielsen & Christensen, Odense	2/2—29/4 1920	27.266,80
c. Bygning af 340 løb. m Gærde paa 3 m Vanddybde langs vestre Kanalbred (Prof. 0,625 — Prof. 0,720 og Prof. 1,130 — Prof. 1,375).....	Hans Jørgensen & Søn, Odense	8/3—5/8 1920	90.479,81
d. Jordarbejde ved Tilbagerykning af østre Kanaldæmning ved Stige (Prof. 4,90 — Prof. 5,20)	Nielsen & Christensen, Odense	27/3—6/5 1920	11.661,17
e. Bygning af 39 løb. m Bolværk paa 3 m Vanddybde og 8 løb. m Spuns-væg ved Svajebassinet i Havnen.	Murermester C. Johanne-sen, Odense	23/4—13/7 1920	22.975,43
f. Jordarbejde ved Tilbagerykning af østre Kanalbred ved Petroleumslagrene (Prof. 1,355 — Prof. 1,950)	Hans Jørgensen & Søn, Odense	8/6—17/8 1920	12.649,25
g. Jordarbejde ved Tilbagerykning af vestre Kanaldæmning mellem Slusen og Nisted (Prof. 2,25 — Prof. 3,175) med tilhørende Vejarbejde.	Chr. Nielsen, Aarslev	17/7—3/11 1920	39.628,56
h. Bygning af 2 Anlægsbroer og en Duc d'Albe ved Petroleumslagrene med Levering af Bolte m. m. (Træmaterialet leveredes af Havnevæsenet).....	Tømrmester Jørgen Eriksen, Odense	18/11 1920 - 1/2 1921	4.200,00
i. Ramning af ca. 720 løb. m Gærde langs vestre Kanaldæmning mellem Profilerne 2,400 og 3,175 samt Anbringelse af 16 Stk. Fortøjnings-pæle	Tømrmester A. Jørgen-sen, Odense	5/2—26/3 1921	10.071,00
k. Udførelse af Bredbeskyttelsesar-bejder ved Hasselø (Prof. 8,92 — Prof. 9,30).....	Tømrmester Jørgen Eriksen, Odense	Marts—April 1921	5.419,00
l. Mindre Leverancer.....			260.087,10 7.981,49
		Ialt...	268.068,59

Som allerede tidligere nævnt paabegyndtes Afsætningerne og Pejlingerne for det store Uddybningsarbejde i Februar 1920; den 9. Marts ankom den første Uddybningsmaskine, og den 12. s. M. begyndte den paa Gennemgravningen af Gersø-Hage. Entreprenørerne optog Forhandling med Arbejdsmændene, og efter at der i Løbet af Marts—April Maaneder var opnaaet en Overenskomst, fremmedes Arbejdet ret jævnt, idet der ved Uddybningsmaskinerne anvendtes dels 16-Timers dels 24-Timers Drift.

Af følgende Oversigt vil man kunne se, hvilke Uddybningsmaskiner, der har arbejdet her, og hvor de har arbejdet, deres Arbejdstid og de arbejdende Maskiners Antal til de forskellige Tider.

Oversigt

over

Arbejdsstederne for Uddybningsmateriellet.

Dato 1920	K. B. 2	Løve	K. B. 7	K. B. 8	G. B. 10	K. B. 12
9/3	Ankommer.					
12/3	Begyndt Gravning med udenlandsk Mandskab, medens der underhandles med Arbejderne.					
17/3	Regulær Gravning i Gersø Hage.					
27/3	Graver i Gl. Hasseløreløb.					
6/4	Maskinen ligger stille paa Grund af Forhandlinger med Arbejderne.					
8/4		Ankommer.				
4/5	Begynder Gravning igen i Gl. Hasseløreløb.					
18/5		Begyndt Gravning ved Gabet.				
6/6		Nørreholm.				
9/6	Kanalen, Profil 7,4.					
11/7		Gabet.				
29/8	Profil 4,0.	Lindø Knæ.				
3/9			Ankommer.			
6/9			Feds Middelgrund.			
8/9		Til Reparation.				
15/9		Lindø Knæ.	Til Reparation.			
28/9			Feds Middelgrund.			
1/10		Sækken.				
10/10		Feds Middelgrund.	Sækken.			
31/10			Feds Middelgrund.			
7/11	Østre Havnebassin.					
11/11		Til Reparation.	Ophørt at grave.			
22/11		Feds Middelgrund.				
24/11				Ankommer.		
26/11			Afgaaet.	Sækken.		
16/12	Juleferie.	Til Reparation.				
19/12		Juleferie.		Reparation. Juleferie.		
31/12				Gersø Hage.		

Dato 1921	K. B. 2	Løwe	K. B. 7	K. B. 8	G. B. 10	K. B. 12
3/1				Gersø Hage.		
15/1					Ankommer.	
16/1					Kanalen.	
20/1	Kanalen.					
21/1				Sækken.		
24/1		Hare Hage.				
5/2				Feds Middel grund.		
21/2						
5/3		Gersø Hage.				
15/3		Hasselø.				
23/3				Reparation.		
4/4				Sækken.		
16/4	Ophørt at gra- ve.					
18/4		Kanalen.				
25/4		Reparation.				
29/4	Ophørt at gra- ve.	Hasseløløbet.		Sækken.		
19/5		Reparation.		Hasselø.		
3/6		Kanalen.				
28/6					Espenøre Hage.	
29/6						Ankommer.
3/7		Hasselø.		Ophørt at gra- ve.		
4/7						Kanalen.
6/7	Afgaaet.			Afgaaet.		
8/7					Havnen.	
12/7					Ophørt at gra- ve.	
17/7		Reparation.				Hasselø.
24/7						Kanalen.
27/7		Gabet.			Afgaaet.	
3/8		Nørreholm.				
5/8		Hare Hage.				
8/8		Hasselø.				
14/8		Staalskibsværf- tet.				
15/8		Hasselø.				
26/8		Reparation.				
29/8		Kanalen.				
31/8		Hasselø.				
7/9		Espenøre.				
18/9		Hasselø.				
22/9		Enden af Ka- nalen.				
1/10		Espenøre.				
7/10		Kanalen.				
8/10		Reparation.				

Dato 1921	K. B. 2	Løwe	K. B. 7	K. B. 8	G. B. 10	K. B. 12
13/10		Havnen.				Kanalen.
18/10		Kanalen.				
21/10		Feds Middel- grund.				
22/10		Kanalen.				
4/11		Svajeplads.				
9/11		Nørreholm.				
21/11		Sønderholm- Flintholm Hage.				
24/11		Lindø Knæ.				
26/11		Hare - Hage.				
30/11		Sortø.				
1/12		Sækken - Feds Middelgrund.				Hasselø.
21/12		Gersø Hage.				
26/12		Enden af Ka- nalen.				
29/12		Espenøre.				
1922						
1/1		Ophørtatgrave.				Espenøre.
9/1						Lumby Middel- grund.
11/1						Gersø Hage.

Udvidelse og Uddybning til — 7,5 m af Sejlløbet til Odense 1920—21.

Parcel I.

Projekteret Arbejde		Tilbudspriser			Udført Arbejde		Betalte Priser		
	Antal m ³	Enhedspris	Specialsum Kr.	Hovedsum Kr.		Antal m ³	Enhedspris	Specialsum Kr.	Hovedsum Kr.
Havnen , indtil Prf. 1,10 incl. Svajelads. Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baagø indd. Strand	75,000	4,90	367.500,00	367.500,00	Havnen , indtil Prf. 1,10 incl. Svajelads. Fast Fyld udgravet og klappet i de gamle Løb	70,329	4,90	344.612,10	344.612,10
Kanalen , Prf. 1,10—5,05. Fast Fyld at opgrave og oplægge i Baagø indd. Strand	293,000	4,85	1.421.050,00	1.615.450,00	Kanalen , Prf. 1,10—5,05. Fast Fyld, klappet i de gamle Løb.....	232,699	4,85	1.128.590,15	1.491.501,35
Blød Fyld at opgr. og opl. i Baagø indd. Str.	81,000	2,40	194.400,00		Blød Fyld, klappet i de gamle Løb	50,213	2,40	120.511,20	
Stige Vinterhavn , Prf. 5,40. Blød Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæmning, Prf. 7,4—8,9	15,000	2,70	40.500,00	40.500,00	Blød Fyld, oplagt i Baagø indd. Strand	101,000	2,40	242.400,00	
Kanalen , Prf. 5,05—6,30. Fast Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæmning, Prf. 7,4—8,9	140,000	5,00	700.000,00	743.200,00	Stige Vinterhavn , Prf. 5,40. Oplagt i Baagø } Fast Fyld	225	5,00	1.125,00	24.345,00
Blød Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæmning, Prf. 7,4—8,9	18,000	2,40	43.200,00		indd. Strand } Blød Fyld	8,600	2,70	23.220,00	
					Kanalen , Prf. 5,05—6,30. Fast Fyld, oplagt i Øer og Dæmninger paa Fjorden.....	6,600	5,00	33.000,00	692.780,60
					Fast Fyld, klappet i de gamle Løb	117,091	5,00	585.455,00	
					Blød Fyld, klappet i de gamle Løb	15,569	2,40	37.365,60	
					Blød Fyld, oplagt i Baagø indd. Strand	15,400	2,40	36.960,00	
Kanalen , Prf. 6,30—7,45. Fast Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæmning, Prf. 7,4—8,9	112,000	5,00	560.000,00	560.000,00	Kanalen , Prf. 6,30—7,45. Fast Fyld; oplagt i Øer og Dæmninger paa Fjorden.....	7,700	5,00	38.500,00	466.995,00
					Fast Fyld, klappet i de gamle Løb.....	79,675	5,00	398.375,00	
					Blød Fyld, klappet i de gamle Løb	12,550	2,40	30.120,00	
Kanalen , Prf. 7,45—8,60. Fast Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæmning, Prf. 7,4—8,9	52,000	5,00	260.000,00	466.400,00	Kanalen , Prf. 7,45—8,60. Fast Fyld, klappet i de gamle Løb.....	22,850	5,00	114.250,00	442.848,40
Blød Fyld at udgrave og oplægge samme Sted	86,000	2,40	206.400,00		Blød Fyld, klappet i Egense-Dybet.....	5,000	2,40	12.000,00	
					Blød Fyld, klappet i de gamle Løb	41,916	2,40	100.598,40	
					Blød Fyld, oplagt paa Haarde Hage ...	90,000	2,40	216.000,00	
Ialt fast Fyld	672,000				Ialt fast Fyld	537,169			
Ialt blød Fyld	200,000				Ialt blød Fyld	340,248			
Regulering af Dæmningsskraaninger	65,000 m ²	0,60		39.000,00					
Parcel I, ialt				3.832.050,00	Parcel I, ialt				3.463.082,45

Parcel II.

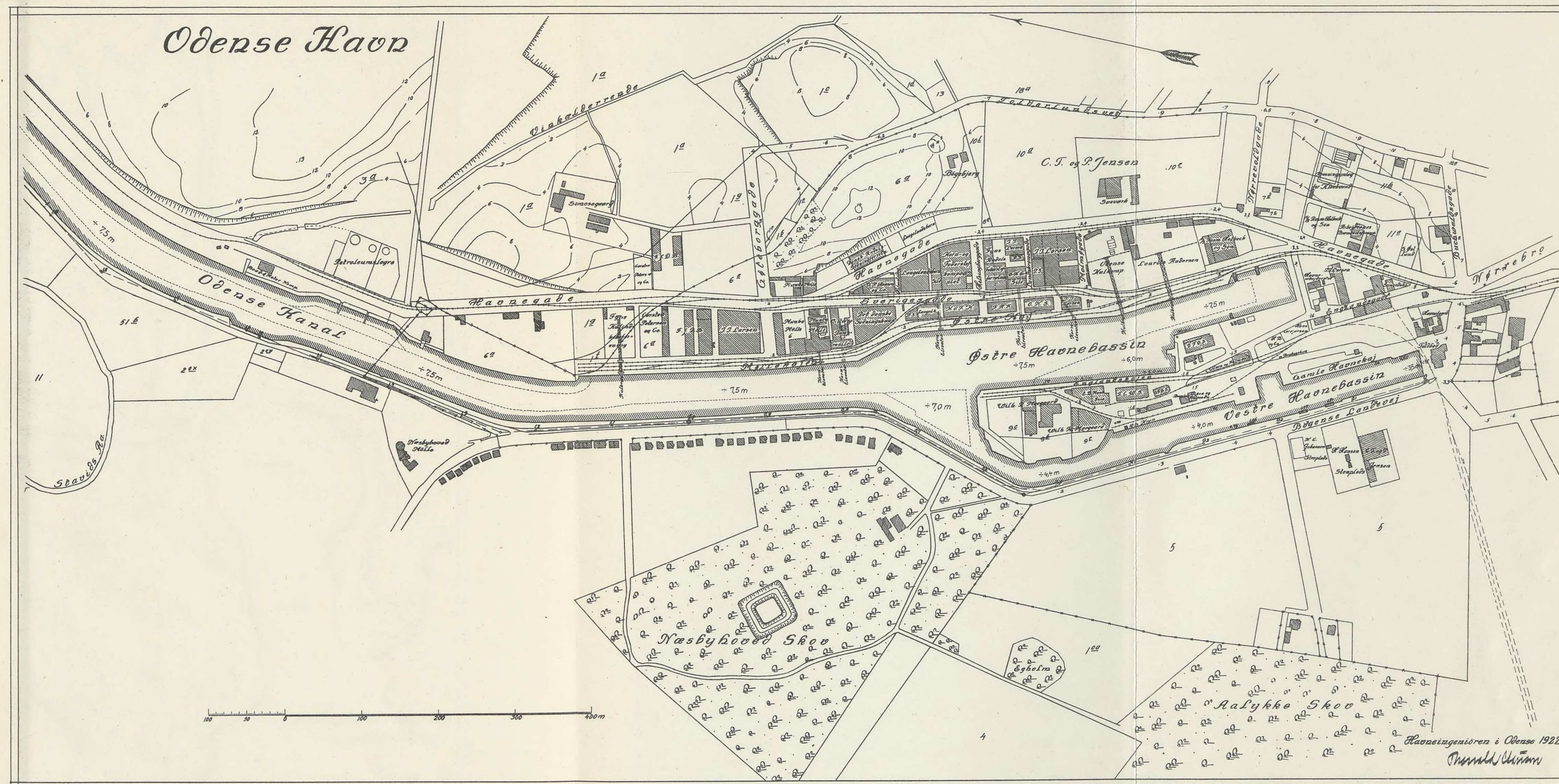
Projekteret Arbejde		Tilbudspriser			Udført Arbejde		Betalte Priser		
	Antal m ³	Enhedspris	Specialsum Kr.	Hovedsum Kr.		Antal m ³	Enhedspris	Specialsum Kr.	Hovedsum Kr.
Fjorden, Prf. 8,60—9,50.					Fjorden, Prf. 8,60—9,50.				
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Dæmning over Hasselø og paa Arealet mellem det projekterede og det nuværende Løb, eventuelt ca. 25000 m ³ paa Espenøre Hage	197,000	4,35	856.950,00		Fast Fyld, oplagt i Øer og Dæmninger paa Fjorden	58,600	5,00	293.000,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge bag ovennævnte Dæmninger	58,000	3,10	179.800,00	1.036.750,00	Blød Fyld, oplagt paa Haarde Hage....	31,000	3,10	96.100,00	
Fjorden, Prf. 9,50—11,70.					Blød Fyld, klappet i de gl. Løb	89,036	4,35	387.306,60	
Fast Fyld at udgrave og oplægge paa Espenøre Hage, eventuelt ved Vigelsø, og i Dæmning fra Nørrehoved over Feds-Middelgrund	106,000	4,50	477.000,00		Blød Fyld, klappet i de gl. Løb og Egense-Dybet	29,249	3,10	90.671,90	1.014.543,50
Blød Fyld at udgrave og oplægge ved Vigelsø	34,000	3,10	105.400,00	582.400,00	Fjorden, Prf. 9,50—11,70.				
Fjorden, Prf. 11,70—15,00.					Fast Fyld, oplagt i Øer og Dæmninger paa Fjorden	35,900	4,50	161.550,00	
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baakeøer } { ved Gersø og Tregrave og oplægge i Baakeøer } { kantet Middelgr. ved Sortø	15,000 4,000	4,50 5,00	67.500,00 20.000,00		Fast Fyld, klappet i de gl. Løb	56,571	4,50	254.569,50	
Fast Fyld at udgrave og klappe i Egense-Dybet	121,000	2,90	350.900,00		Fast Fyld, klappet i Egense-Dybet	1,622	4,50	7.299,00	
Blød Fyld at udgrave og klappe i Breg-nør-Bugten	95,000	2,80	266.000,00	704.400,00	Blød Fyld, oplagt paa Haarde Hage ...	39,000	3,10	120.900,00	
Fjorden, Prf. 15,00—19,50.					Blød Fyld, klappet i Egense-Dybet	3,378	3,10	10.471,80	554.790,30
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Øer paa Hare Hage og Flintholm Hage ...	23,000	4,50	103.500,00		Fjorden, Prf. 11,70—15,00.				
Blød Fyld at udgrave og klappe i Breg-nør-Bugten	170,000	2,00	340.000,00	443.500,00	Fast Fyld, oplagt i Vigelsø-Dæmningen.	16,800	4,50	75.600,00	
Gabet.					Fast Fyld, klappet i de gl. Løb	21,800	5,00	109.000,00	
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baakeøer paa Lammesø Hage	18,000	4,00	72.000,00		Fast Fyld, klappet i de gl. Løb	4,500	2,90	13.050,00	
Fast Fyld at udgrave og klappe i Egense-Dybet	42,000	4,00	168.000,00	240.000,00	Fast Fyld, klappet i de gl. Løb	30,580	2,90	88.682,00	
Ialt fast Fyld	466,000				Fast Fyld, klappet i Egense-Dybet	8,895	2,90	25.795,50	
Ialt blød Fyld	417,000				Blød Fyld, klappet i Egense-Dybet	158,905	2,80	444.934,00	757.061,50
Regulering af Dæmningsskraaninger	130,000 m ²	0,60		78.000,00	Fjorden, Prf. 15,00—19,50.				
					Fast Fyld, oplagt i Lammesøerne	3,600	4,50	16.200,00	
					Fast Fyld, klappet i Egense-Dybet	4,600	2,90	13.340,00	
					Blød Fyld, klappet i Egense-Dybet	3,706	2,90	10.747,40	
					Blød Fyld, klappet i Egense-Dybet	118,189	2,00	236.378,00	276.665,40
					Gabet.				
					Fast Fyld, klappet i Lammesøerne	10,000	4,00	40.000,00	
					Fast Fyld, oplagt i Lammesøerne	20,800	4,00	83.200,00	
					Fast Fyld, klappet i Egense-Dybet	6,817	4,00	27.268,00	150.468,00
					Ialt fast Fyld	407,727			
					Ialt blød Fyld	379,721			
					Regulering af Dæmningsskraaninger ...	47,600 m ²	0,60		28.560,00
Parcel II, ialt				3.085.050,00	Parcel II, ialt				2.782.088,70

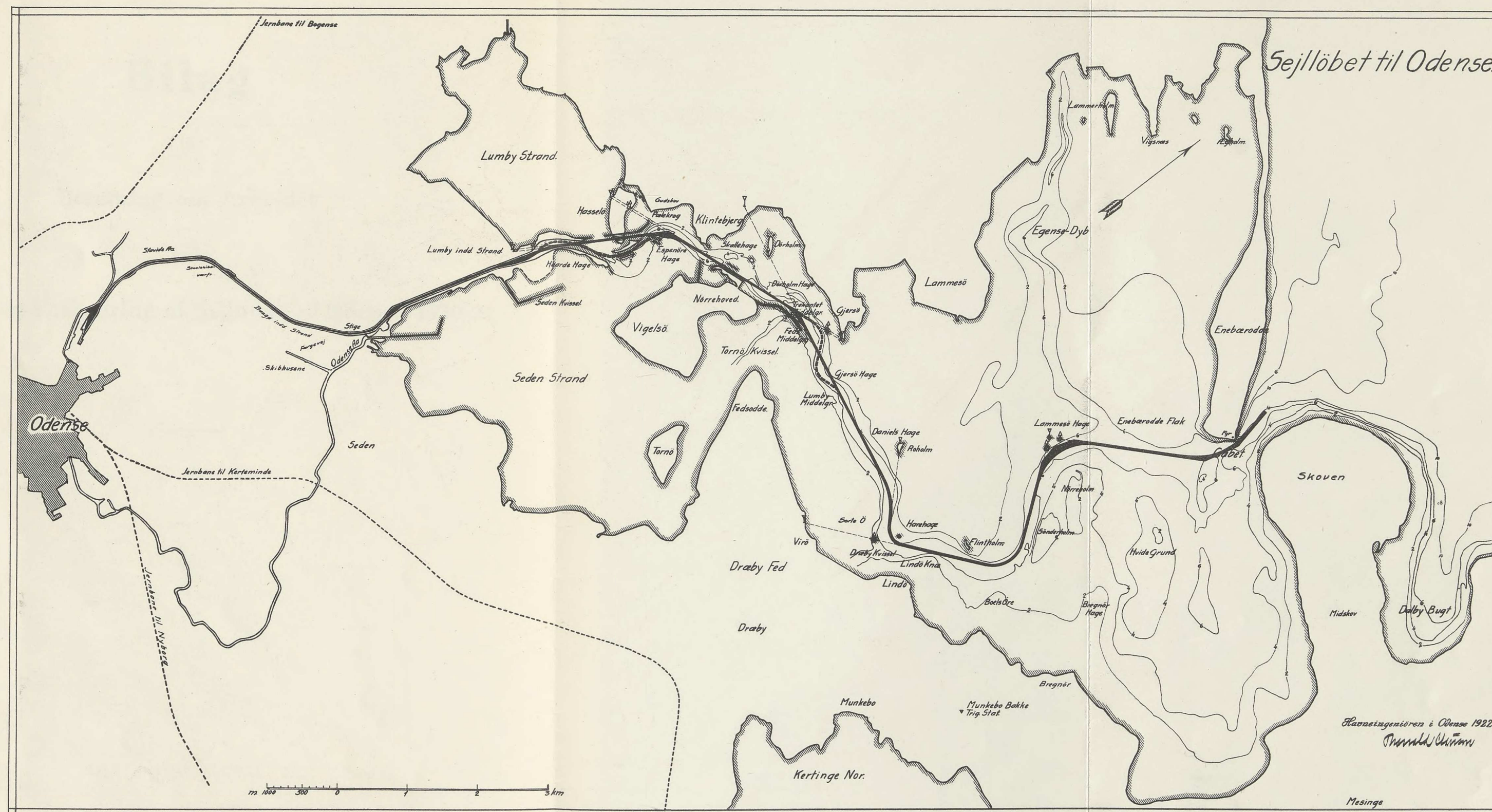
Med Hensyn til Uddybningsarbejdets Fuldendelse skal det bemærkes, at det allerede i Efteraaret 1921 i Hovedsagen var færdigt saaledes, at man den 28. September kunde indvi det forbedrede og uddybede Sejlløb ved en Fest, ved hvilken Kongen og Dronningen var til Stede. Arbejdet blev dog først helt færdigt i Foraaet 1922, hvorefter Afleveringen fandt Sted den 26. Marts.

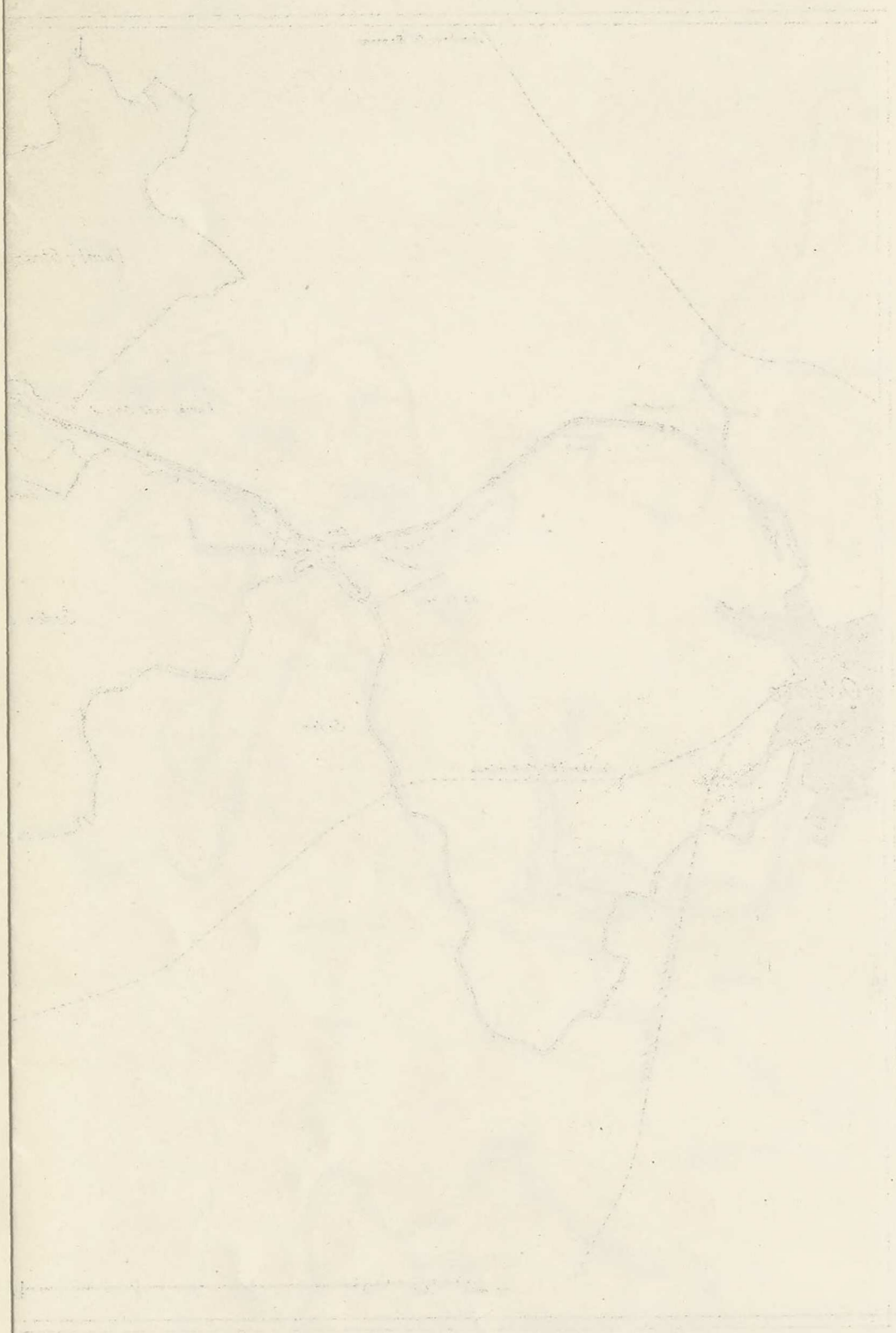
Af vedhæftede Plan Lbnr. 67/1922 vil det ses, hvorledes Dybdeforholdene er i Havnen efter Uddybningen, og paa Plan Lbnr. 68/1922 er med tyk, fuldt optrukket, sort Linie vist det nuværende Sejlløb, medens det tidligere Sejlløb fra »Enden af Kanalen« forbi »Hasselø« og fra »Trekantet Middelgrund« til »Lumby Middelgrund« er vist med tyk, punkteret, sort Linie; tillige er med en tyndere sort Linie vist de foretagne Dæmningsanlæg, med sorte cirkulære Pletter de foretagne Ø-Opfyldninger dels til Sikring af Sejladsen under Isforhold dels til Anbringelse af Baaker.

Havneingeniøren i Odense, Oktober 1925.

Thorvald Clausen.







Bilag

til

Beretning om Arbejdet

ved

Uddybning og Forbedring af Sejlløbet til Odense 1920-21.

Bilag

til

Beretning om Arbejdet

ved

Udvalget og Forberedelse af Forslaget til Lov om 1920-21.

Handelsforeningen.

Bilag 1.

Odense, den 10. Marts 1917.

Til

Odense Byraads Kanal- og Havneudvalg,

Odense.

Under Henvisning til den i Øjeblikket stedfindende Oprensning og Uddybning af Kanalen, ved hvilken der i Bunden af Løbet paa Siderne efterlades en Mudderbunke, der indskrænker Løbets Bundbredde med indtil 3 Meter, skal Handelsforeningens Bestyrelse tillade sig at gøre opmærksom paa, at denne Indskrænkning af Bundbredden ikke er gavnlig for Sejlladsen her paa Havnen. Tendensen har hidtil gaaet i Retning af større Skibe med Delladning — hvilket forøvrigt giver Havnen den største Indtægt, da disse Skibe erlægger fulde Havnepenge af Netto Register-Tonnagen uden Hensyn til, at de kun bringer Delladning — og da de moderne Skibstyper er særlig brede i Bunden, i hvilken Henseende man tillader sig at henvise til medfølgende 2 Tegninger, som bedes returneret, vil det for disse være af ganske særlig Betydning, at Bundbredden i Kanalen opretholdes i sin fulde oprindelige Bredde, saa meget mere, som de paa Siderne efterladte Mudderbanker vil plumre Vandet til Skibenes Bundventiler saa stærkt, at Kondensator-Vandet standser eller endogsaa ødelægger Maskineriet. Den indskrænkede Bundbredde vækker heller ikke smigrende Opmærksomhed blandt Rederne, naar Mæglerne paa direkte Forespørgsel nødes til at opgive den indskrænkede Bundbredde, hvilket let vil føre til, at Dampere, bestemt for Odense, — hvad der allerede er sket — ganske mistes, idet Skibene destineres til Nabobyer, hvor der er rigeligt Vand.

I denne Forbindelse skal man tillade sig at oplyse, at Østasiatisk Kompagnis M/S »Fionac« der ventes hertil, men maaske mistes paa Grund af den manglende Bundbredde, i direkte Afgifter til Kanalen (Havne- og Bropenge) erlægges op imod 3000 Kr., naar det losses sin halve Ladning her.

Da der ved saadanne Damperes Losning tilføres Byen betydelige indirekte Indtægter ved Siden af de direkte Havneafgifter, vil det være meget beklageligt, om Kanalen skulde miste saadanne Tilførsler, og man henstiller derfor til det ærede Kanal- og Havneudvalg, at Oprensningen af Sejlløbet foretages i hele Løbets Bredde, saa at den oprindelige Bundbredde fuldt ud opretholdes.

Samtidig tillader man sig at gøre opmærksom paa, at da cif.-Forretninger paa oversøiske Pladser nu under Krigen fuldstændig er ophørt, er Importørerne blevne tvungne til at gøre deres Indkøb fob. fra oversøiske Pladser og samtidig selv foretage Befragtningen af Skibe; dette fører atter til, at man har maattet gaa bort fra Delladninger og fragte større Fulldladninger direkte hertil, hvilket forøvrigt betyder mindre Omkostninger og følgelig større Konkurrencedygtighed for odenseanske Firmaer. Dette Forhold vil uden Tvivl vedvare i adskillige Aar efter Krigens Ophør, og da disse Skibe oftest vil have 20—22 Fods Dybdengaaende, vil det være ligefrem nødvendigt, hvis saadanne skal kunne faas til Odense, at søge Sejlløbet snarest muligt uddybet til de tidligere projekterede 22 Fod. Lægtning vil fordyre Losnings-Omkostningerne saa betydeligt, at Ladningerne vil blive destineret til konkurrerende Havne, hvor Skibene kan flyde ind.

Selv om Tendensen i Løbet af nogle Aar efter Krigens Ophør atter skulde gaa i Retning af Del-Ladninger, vil en større Dybde alligevel kræves, fordi disse oversøiske, moderne Baade bygges stadig større, og man henstiller derfor til Udvalget at have sin Opmærksomhed henvendt paa, at Odense Havn bliver sat i Stand til at optage en Del af den direkte Trafik, der utvivlsomt vil blive Følgen af, at Hamburgs dominerende Indflydelse under de forandrede Handelsforhold vil tabe sig.

P. B. V.

Chr. Andersen.

Odense, den 25. November 1918.

Til

Odense Byraads Kanal- og Havneudvalg.

Med de forbedrede Udsigter, som den tilstundende Fred aabner for Handel og Skibsfart, tillader Handelsforeningens Bestyrelse sig overfor det ærede Kanal- og Havneudvalg at udtale som sin Formening, at en snarlig Uddybning af Kanalen til 24 Fod dansk vil være nødvendig, hvis Odense Kanal og Havn skal kunne opfylde de Fordringer, der fra Storhandelens Side maa stilles til den som en første Klasses Importhavn, der kan optage en Del af den direkte oversøiske Import, som de forandrede Handelsforhold utvivlsomt vil føre med sig, og hvis den ikke skal afskæres fra at staa sig i Konkurrencen med andre gode Provins-havne. Man er ikke blind for, at en saadan Uddybning vil blive bekostelig, men ligesom man tror, at den øgede Import vil give øgede Indtægter til Forrentning af en betydelig Del af Uddybnings-Omkostningerne, saaledes føler man sig forvisset om, at større Vanddybde vil føre med sig Anlæget af andre Stor-Virksomheder, som ser deres Fordel ved at kunne udnytte Odenses fortrinlige Beliggenhed med Banenet i alle Retninger.

I denne Forbindelse tillader man sig at erindre om, at øget Trafik vil foraarsage øget Efterspørgsel efter Kajplads, og da den igangværende Udvidelse af Bolværket — saavidt os bekendt — hovedsagelig allerede er optaget, maa man anse det for at være meget paa-krævet, at den Adgang til yderligere Bolværksplads, som Kanal- og Havneudvalget ved sit Fremsyn ved Erhvervelsen af Aalykkeengen har skabt, bliver udnyttet.

Man ønsker dog at betone, at Uddybningen af selve Kanalen maa anses for at være Hovedsagen, da Tilstedeværelsen af dybt Vand vil være den nødvendige Forudsætning for Udnyttelsen af de foreliggende Muligheder.

P. B. V.

Chr. Andersen.

Januar 1919.

Til

Firma Rasmus Holbeck & Søn,
Nørregade 69, her.

Herr Grosserer Laur. Andersen,
Nørrebro 45, her.

Firma Odense Kulkompagni,
Havnen, her.

Firma I. I. Larsen,
Vestergade 19, her.

Firma Odense ny Silopakhus,
Adr: Herr P. Simonsen,
Nørrebro 47, her.

Herr Grosserer Bendix Hansen,
Rudkøbing.

Herr Direktør Rasmussen,
Korn- og Foderstofkompagniet,
Kongensgade 31 a, her.

Herr Forretningsfører N. P. Hansen,
Det danske Gødningskompagni,
Havnen her.

A/S Dampmøllen »Victoria«,
Havnen, her.

A/S Munke Mølle,
Havnen, her.

Herr Grosserer Th. Muus,
Frederiksgade 2, her.

Herr Købmand Scheffmann,
Vestergade 86, her.

Herr Mægler Friis,
Nørrebro 91, her.

Herr Mægler Clemmensen,
Nørrebro 89, her.

Under 25. November 1918 har man modtaget en Skrivelse fra Handelsforeningens Bestyrelse, hvori denne udtaler som sin Formening, at det af Hensyn til de forbedrede Udsigter, som den tilstundende Fred aabner for Handel og Skibsfart, vil være nødvendigt *dels* at foretage en snarlig Uddybning af Kanalen til 24 Fod dansk, *dels* at tilvejebringe mere Bolværksplads.

Saaledes foranlediget tillader man sig herved at indbyde Dem til et Møde Torsdag den 16. ds. Kl. 10¹/₂ Fm. i Byraadssalen paa Odense Raadhus for sammen med Kanaludvalget at drøfte Spørgsmaalet om eventuel Uddybning af Sejllobet til Odense.

P. U. V.

Bloch.

Odense, Januar 1919.

Møde den 16/1 1919

med Repræsentanter for Handelsstanden til Drøftelse
af Spørgsmaalet om **Sejlløbets Uddybning.**

Borgmesteren indleder med Oplæsning af Handelsforeningens Skrivelse af 25/11 1918 samt Havneingeniørens Erklæring af 10/12 1918.

I. I. Larsen: Odense har Opland til alle Sider; anbefaler Uddybningen; den vil betyde, at der i Havnen vil finde Omladning Sted. (Hamburgs Betydning ringe i den første Tid.)

Th. Muus: Sluttes sig til I. I. Larsen. Meddeler, at Hamburg vil blive trykket af Ententen, og at Udsigterne for Danmark i det hele handelsmæssigt set er gode, ogsaa angaaende Transit-handel. Anmoder om at faa Uddybningsagen fremmet snarest.

I. I. Larsen oplyser, at man før Krigen købte cif. Odense, medens man nu maa købe fob. Ladehavnen og selv fragte, og da er det bedst at kunne nøjes med Losning i én Havn.

Rasmussen, Korn- & Foderstof-Kompagniet, slutter sig til I. I. Larsen.

Lauritz Andersen mener, at med Hensyn til Kulimporten paatrænges Uddybningen ikke.

Direktør Nielsen, „Victoria“, anbefaler Uddybningen som en fremtidig Nødvendighed.

Mægler Clemmensen anbefaler Uddybningen.

Direktør Nielsen, Rsm. Holbeck & Søn, anbefaler; mener, at Byen godt kan give aarligt Tilskud til Kanalen af Hensyn til den store Interesse, den har for Byen.

Borgmesteren berører det pekuniære og henstiller til Importørerne, om man mulig kunde tænke sig en forhøjet Pladsleje.

Grosserer Chr. Andersen henleder Opmærksomheden paa den forøgede industrielle Virksomhed ved Havnen som Følge af Uddybning og kan godt tænke sig, at Byen kunde spæde til.

Driftsbestyrer Stensballe slutter sig til Grosserer Andersen og udbeder sig et bestemt Tilsagn fra Importørerne om pekuniær Støtte. Havnepladserne faar betydelig større Værdi ved en Uddybning, hvilket begrunder en Forhøjelse af Pladslejen.

Lauritz Andersen synes, at det er uberettiget at paaligne ham en forhøjet Pladsleje.

I. I. Larsen henleder Opmærksomheden paa, at en Forhøjelse af Havne- og Brotaksterne kan ikke saa godt gaa an af Hensyn til de andre Byer.

Borgmesteren henstiller til Repræsentanterne at tænke over Sagen og senere, maaske i Løbet af en ca. 8 Dage, at meddele, hvorvidt man synes at kunne gennemføre en eventuel Lejeforhøjelse til Støtte for en Uddybning.

Th. Muus er villig til Forhandling om Pladslejens Forhøjelse.

Grosserer Chr. Andersen tilsiger Handelsforeningens Bestyrelses Støtte.

Borgmesteren afslutter og fastslaar som Resultat, at man gennemgaaende er stemt for en Uddybning snarest.

Thorvald Clausen.

27. Juni 1919.

Til

Byraadet.

Som det vil være det ærede Byraad bekendt, har man i nogen Tid haft under Overvejelse Spørgsmaalet om en eventuel Uddybning af Sejlløbet ind til Odense, et Spørgsmaal, som gentagne Gange er blevet rejst fra Handelsstandens Side, saaledes som det fremgaar af medfølgende Genparter af Skrivelser af 10. Marts 1917 og 25. November 1918, i hvilken sidste Skrivelse det navnlig er paapeget, at Handelsstandsforeningen som sin Formening maa udtale, at en snarlig Uddybning af Kanalen til 24 Fod dansk vil være nødvendig, hvis Odense Kanal og Havn skal kunne opfylde de Fordringer, der fra Storhandelens Side maa stilles til den som en første Klasses Importhavn, der kan optage en Del af den direkte oversøiske Import, som de forandrede Handelsforhold utvivlsomt vil føre med sig, og hvis den ikke skal afskæres fra at staa sig i Konkurrencen med andre gode Provinshavne. Disse Skrivelser fra Handelsstanden har været efterfulgt af Forhandlinger med Importørerne og andre Interesserede, og man har derigennem erfaret, at Uddybningsspørgsmaalet absolut krævede stor Interesse, hvorfor man gik i Gang med Forarbejderne desangaaende.

Under Overvejelserne vedrørende Uddybningsarbejdet fandt man det mest formaalstjenligt at faa udarbejdet en Fremtidsplan for Havnens videre Udvikling ved Anlæg af nye Bassiner, Kajpladser m. m., saaledes at man efterhaanden kunde udvide Havnen med de Anlæg, som Tiden nødvendiggjorde, og saaledes, at en Uddybning og Udvidelse nu kunde indgaa som et Led i det samlede Hele.

Man anmodede derfor i Januar Maaned i Aar Havnebygmester Lorenz, København, om at yde Havnevæsenet Bistand under Overvejelserne angaaende Kanalens og Havnens Udviklingsmuligheder og at udarbejde et Fremtidsprojekt til Uddybning og Udvidelse af Havn og Kanal, samtidig med at man anmodede Havneingeniøren om, med Bistand af Havnebygmesteren, at udarbejde Projekt til en Uddybning og Udvidelse af Odense Havn, Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde.

Disse Projekter er nu udarbejdede, og idet man herved forelægger dem for det ærede Byraad, skal man tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

Fremtidsprojektet.

Som det vil ses af den Projektet ledsagende Beskrivelse og Planer, gaar det i Hovedsagen ud paa at udnytte de lavtliggende Arealer paa Havnens og Kanalens Vestside, dels til Indretning af Bassiner, dels til Fremstilling af gode Kajer med bagvedliggende Havnepladser, der er tænkt forsynede med Banespor fra den projekterede nye Havnebane ned over Aalrykkemarken. Bogense Landevej er vist forlagt Vest om de nye Havnearealer saaledes, at den danner en Grænse for disse.

Paa Kanalens østlige Side er Baagø inddæmmede Strand tænkt udnyttet i industrielt Øjemed.

Paa den Projektet ledsagende Plan I er vist, hvorledes Løbet i Fjorden hensigtsmæssigst afrettes ved en eventuel Uddybning til 10 m, ligesom der paa denne Plan er vist, hvorledes man eventuelt kunde etablere en Fjordhavn udfor Galthoved, hvis en saadan i Fremtiden skulde ønskes.

Paa Plan V er vist den Del af selve Havnens Fremtids-Udvidelsesplan, som i første Række vil kunne komme til Udførelse; denne Udvidelse vil andrage et Beløb af ca. 3.800.000 Kr.

**Projekt til Uddybning og Udvidelse af Odense Havn, Kanal
og Fjord til 7,5 m' Dybde.**

Projektet gaar i sine Hovedtræk ud paa følgende:

Uddybning af Sejlløbet fra 6 til 7,5 m Dybde under Generalstabens Nulpunkt.

Gennemgravninger og Afretninger af Sejlløbet ved de værste Krumninger i Kanal og Fjord. Havnens Udvidelse med et noget større Svajebassin.

Forlængelse af Kanaldæmningerne og Anlæg af Lededæmninger langs Sejlløbet i Fjorden, eventuelt i Forbindelse med en Inddæmning af Lumby Strand.

VIII

Udgifterne til disse Arbejder — exclusive Udgifter til Arealerhvervelser samt Rentetab under Arbejdets Udførelse er i Projektet anslaaede saaledes:

Havnens Uddybning.....	ca. 410.000 Kr.
Kanalens —	- 3.440.500 -
Fjordens —	- 3.136.800 -
	ca. 6.987.300 Kr.
Administration og uforudsete Udgifter.....	- 512.700 -
	ca. 7.500.000 Kr.

Under Overvejelserne af dette Projekt har Udvalget været enig i, at de nuværende Søvejsforhold ind til Odense næppe vil kunne være tilfredsstillende i den nærmeste Fremtid. Der er saaledes sket en Forandring i Typen for Handelsskibe, idet Konkurrencen i Fragtfarten har fremkaldt Bestræbelser for at fremskaffe Skibe, der med saa faa Omkostninger som muligt kan indtage langt større Ladninger, end der tidligere har været Spørgsmaal om at indføre paa én Gang, og da saadanne Skibe med deres, i Forhold til deres Tonsdrægtighed, mindre Driftsudgifter kan sejle for lavere Fragter end de hidtil benyttede Skibe, staar de Byer, hvis Havne ikke er i Stand til at modtage saadanne større Skibe, i Fare for at blive overfløjede af dem, der i saa Henseende byder Skibene bedre Vilkaar. Ved Siden af den Tendens til Anvendelse af større Skibe, som er til Stede, skal man nævne den fremtrædende Rolle, som den oversøiske Trafik efterhaanden spiller paa Handelens Omraade, og som karakteriseres ved Benyttelsen af store Skibe, ligesom man skal pege paa de forandrede Befragtningsforhold, Krigen har ført med sig, saaledes at det nu er fordelagtigst at kunne nøjes med Losning i én Havn, og man vil sikkert kunde regne med, at de almindelige Foderstoffdampere næppe med Fordel vil kunne fragtes med mindre Dybgaaende end ca. 7 m.

Disse Forhold maa efter Udvalgets Formening tages i Betragtning ved Ordningen af Bejllings- og Havneforholdene, og man skal pege paa, at Odense formenes at have særdeles gode Chancer for at kunne deltage i En-Gros-Handelen, idet den ikke alene har en central Beliggenhed paa Fyen, men i hele Landet, og kan med sit fortrinlige Banenet beherske et stort Opland; skal disse Forhold kunne udnyttes ogsaa i Fremtiden, maa Byen være saaledes stillet med Hensyn til Havneforhold, at Indførsel fra første Haand muliggøres, og at den i denne Henseende er jævnbyrdig med Nabobyerne, særlig med Hensyn til Trafikken med Korn og Foderstoffer.

Det skal ogsaa nævnes, at man ved en Uddybning af Sejlløbet fremmer Anlægget af industrielle Foretagender ikke alene langs Kanalen, men ogsaa langs den omlagte Havnebane over Aalyskemarken.

Man undlader ikke at meddele, at man ganske naturligt har overvejet Spørgsmaalet om en Ordning saaledes, at de større Skibe kunde lettes ved Lægtning paa Fjorden for saa, naar de var bleven lettede, at gaa op til Havnen med de nuværende Dybdeforhold; en saadan Ordning synes imidlertid ikke at kunne anbefales; dels er Lægtning en meget dyr Foranstaltning, ca. 12 Kr. pr. Ton, dels vil man alligevel ikke kunne undgaa en Afretning af Sejlløbet paa flere Steder, da de saaledes lettede Skibe vil være for lange til at kunne føres op til Havnen med de nuværende Krumninger i Løbet.

Udvalget er enig i, at det vil være heldigt, at den foreslaaede Uddybning bringes til Udførelse, og maa, ihvorvel Forrentningen og Amortisationen af de ca. 8 Millioner Kr., som Planens Gennemførelse vil koste, vil være en stor Byrde for Havnekassen, formene, at Udviklingen af saa gode Forhold som muligt for Erhvervsvirksomheden her i Byen er en nødvendig Betingelse for Byens Fremgang og Trivsel, og at, hvis Forholdene bliver, som de er, man da staar i Fare for at fremkalde en saadan Stilstand i Handel og Omsætning her i Byen, der vil kunne bevirke en Formindskelse i Indtægter for de Næringsdrivende og en betænkelig Nedgang i Ejendomsværdierne. Endvidere skal man pege paa, at det stedse har vist sig, at hvad der ofres paa en Udvikling og Forbedring af Havne- og Søvejsforhold, er blevet rigelig erstattet ved det forøgede Liv i Handel og Omsætning, som de paagældende Foranstaltninger har fremkaldt, i hvilken Henseende man skal henlede Opmærksomheden paa den stærke Stigen af Trafiken paa Havnen her og dennes Indtægter efter Tilendebæringelsen af Udvidelsesarbejderne i 1883—86, 1889—91 og 1901—04 (se Bilag 2 i Projektet).

Ganske kalkulatorisk vil Havnens aarlige Udgifter efter en Uddybning som den projekterede kunne anslaaes til:

Ordinære Driftsudgifter og Forrentning og Afdrag af nuværende bevilgede Laan.....	ca. 550.000 Kr.
Forrentning og Afdrag af ny Laan.....	- 450.000 -
	ca. 1.000.000 Kr.

Hvad Indtægterne angaar, vil det ganske naturligt i nogen Grad være vanskeligt at komme det rigtige nær, men man skal dog oplyse, at man ved et Møde med Odense Handelsstandsforening den 25. ds. fik en enstemmig Udtalelse fra denne om, at den

- 1. gav sin Tilslutning til Projektet om Kanalens Uddybning til 7,5 m, og
- 2. tilsagde sin Støtte til dette Projekts Gennemførelse ved at være medvirkende til at bære
 - a. øgede Lejeafgifter,
 - b. passende Forhøjelse af Havne- og Brotaksten,
 - c. eventuelt en Afgift af Jernbanevogne.

Under Hensyntagen hertil og til derom nærmere førte Forhandlinger har man Anledning til at tro, at Plads- og Grundlejen vil kunne forhøjes fra de nuværende ca. 55,000 Kr. aarlig til ca. 115,000 Kr., medens Havne- og Bropege, der i 1915/16 var oppe paa ca. 302,500 Kr. aarlig, vil kunne fordobles ved en Forøgelse af Havne og Brotaksterne paa 100 % for den samme Trafik, en Forøgelse, som man har Grund til at kunne forvente gennemført, da Ønsket om en tilsvarende Forøgelse sikkert er fremme ogsaa i samtlige Havne under de nuværende daarlige økonomiske Forhold.

Under disse Forudsætninger vil Indtægterne efter nogen Tid kalkulatorisk kunne anslaaes til:

Plads- og Grundleje	ca. 115.000 Kr.
Havne- og Bropenge.....	- 605.000 -
Andre Indtægter.....	- 30.000 -
	ca. 750.000 Kr.

P. U. V.

J. P. Stensballe.

Thorvald Clausen.

Handelsforeningen.

Odense, den 10. Marts 1917.

Til

Odense Byraads Kanal- og Havneudvalg.

Odense.

Under Henvisning til den i Øjeblikket stedfindende Oprensning og Uddybning af Kanalen, ved hvilken der i Bunden af Løbet paa Siderne efterlades en Mudderbanke, der indskrænker Løbets Bundbredde med indtil 3 Meter, skal Handelsforeningens Bestyrelse tillade sig at gøre opmærksom paa, at denne Indskrænkning af Bundbredden ikke er gavnlig for Sejladsen her paa Havnen. Tendensen har hidtil gaaet i Retning af større Skibe med Del-ladning — hvilket forøvrigt giver Havnen den største Indtægt, da disse Skibe erlægger fulde Havnepenge af Netto Register-Tonnagen uden Hensyn til, at de kun bringer Delladning — og da de moderne Skibstyper er særlig brede i Bunden, i hvilken Henseende man tillader sig at henvise til medfølgende 2 Tegninger, som bedes returneret, vil det for disse være af ganske særlig Betydning, at Bundbredden i Kanalen opretholdes i sin fulde oprindelige Bredde, saa meget mere, som de paa Siderne efterladte Mudderbanker vil plumre Vandet til Skibenes Bundventiler saa stærkt, at Kondensator-Vandet standser eller endogsaa ødelægger Maskineriet. Den indskrænkede Bundbredde vækker heller ikke smigrende Opmærksomhed blandt Rederne, naar Mæglerne paa direkte Forespørgsel nødes til at opgive den indskrænkede Bundbredde, hvilket let vil føre til, at Dampere, bestemt for Odense, — hvad der allerede er sket — ganske mistes, idet Skibene destineres til Nabobyer, hvor der er rigeligt Vand.

I denne Forbindelse skal man tillade sig at oplyse, at Østasiatisk Kompagnis M/S »Fiona«, der ventes hertil, men maaske mistes paa Grund af den manglende Bundbredde, i direkte Afgifter til Kanalen (Havne- og Bropenge) erlægger op imod 3000 Kr., naar det losser sin halve Ladning her.

Da der ved saadanne Dampere Losning tilføres Byen betydelige indirekte Indtægter ved Siden af de direkte Havneafgifter, vil det være meget beklageligt, om Kanalen skulde miste saadanne Tilførsler, og man henstiller derfor til det ærede Kanal- og Havneudvalg, at Oprensningen af Sejlløbet foretages i hele Løbets Bredde, saa at den oprindelige Bundbredde fuldt ud opretholdes.

Samtidig tillader man sig at gøre opmærksom paa, at da cif.-Forretninger paa oversøiske Pladser nu under Krigen fuldstændig er ophørt, er Importørerne blevne tvungne til at gøre deres Indkøb fob. fra oversøiske Pladser og samtidig selv foretage Befragtningen af Skibe; dette fører atter til, at man har maattet gaa bort fra Delladninger og fragte større Fuldladninger direkte hertil, hvilket forøvrigt betyder mindre Omkostninger og følgelig større Konkurrencedygtighed for odenseanske Firmaer. Dette Forhold vil uden Tvivl vedvare i adskillige Aar efter Krigens Ophør, og da disse Skibe oftest vil have 20—22 Fods Dybgaaende, vil det være ligefrem nødvendigt, hvis saadanne skal kunne faas til Odense, at søge Sejlløbet snarest muligt uddybet til de tidligere projekterede 22 Fod. Lægtning vil fordyre Losnings-Omkostningerne saa betydeligt, at Ladningerne vil blive destineret til konkurrerende Havne, hvor Skibene kan flyde ind.

Selv om Tendensen i Løbet af nogle Aar efter Krigens Ophør atter skulde gaa i Retning af Del-Ladninger, vil en større Dybde alligevel kræves, fordi disse oversøiske, moderne Baade bygges stadig større, og man henstiller derfor til Udvalget at have sin Opmærksomhed henvendt paa, at Odense Havn bliver sat i Stand til at optage en Del af den direkte Trafik, der utvivlsomt vil blive Følgen af, at Hamburgs dominerende Indflydelse under de forandrede Handelsforhold vil tabe sig.

P. B. V.

Chr. Andersen.

Handelsforeningen.

Odense, den 25. November 1918.

Til

Odense Byraads Kanal- og Havneudvalg.

Med de forbedrede Udsigter, som den tilstundende Fred aabner for Handel og Skibsfart, tillader Handelsforeningens Bestyrelse sig overfor det ærede Kanal- og Havneudvalg at udtale som sin Formening, at en snarlig Uddybning af Kanalen til 24 Fod dansk vil være nødvendig, hvis Odense Kanal og Havn skal kunne opfylde de Fordringer, der fra Storhandelens Side maa stilles til den som en første Klasses Importhavn, der kan optage en Del af den direkte oversøiske Import, som de forandrede Handelsforhold utvivlsomt vil føre med sig, og hvis den ikke skal afskæres fra at staa sig i Konkurrencen med andre gode Provins-havne. Man er ikke blind for, at en saadan Uddybning vil blive bekostelig, men ligesom man tror, at den øgede Import vil give øgede Indtægter til Forrentning af en betydelig Del af Uddybnings-Omkostningerne, saaledes føler man sig forvisset om, at større Vanddybde vil føre med sig Anlægget af andre Stor-Virksomheder, som ser deres Fordel ved at kunne udnytte Odenses fortrinlige Beliggenhed med Banenet i alle Retninger.

I denne Forbindelse tillader man sig at erindre om, at øget Trafik vil foraarsage øget Efterspørgsel efter Kajplads, og da den igangværende Udvidelse af Bolværket — saavidt os bekendt — hovedsagelig allerede er optaget, maa man anse det for at være meget paa-krævet, at den Adgang til yderligere Bolværksplads, som Kanal- og Havneudvalget ved sit Fremsyn ved Erhvervelsen af Aalykkeengen har skabt, bliver udnyttet.

Man ønsker dog at betone, at Uddybningen af selve Kanalen maa anses for at være Hovedsagen, da Tilstedeværelsen af dybt Vand vil være den nødvendige Forudsætning for Udnyttelsen af de foreliggende Muligheder.

P. B. V.

Chr. Andersen.

Udskrift

af

Odense Byraads Forhandlingsprotokol.

Aar 1919, den 10. Juli, Eftermiddag Kl. 5, afholdt Byraadet ekstraordinært Møde under Ledelse af Næstformanden, Driftsbestyrer Stensballe.

Til Behandling forelaa:

1.

712/1919. Et af Kanal- og Havneudvalget udarbejdet og fremsendt Projekt til Uddybning og Udvidelse af Sejlløbet i Odense Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde og

et af samme fremsendt og af Havnebygmester G. Lorenz udarbejdet Fremtidsprojekt for Uddybning og Udvidelse af Odense Kanal og Havn.

Overslagssummen andrager 7½ Mill. Kr.

ad. 1.

Byraadet vedtog eenstemmigt at lade Sagen overgaa til 2. Behandling og bemyndigede Kanaludvalget til i Forening med Magistraten at undersøge Vilkaarene for Tilvejebringelse af den til Planens Udførelse fornødne Kapital samt til at foretage Henvendelse til Ministeriet om Muligheden for Statstilskud. Udvalget bemyndiges derhos til allerede nu at lade udarbejde de endelige Planer til Arbejdets Udbydelse.

Mødet hævet:

Sophie Jørgensen.

J. P. Stensballe.

P. Stokholm.

P. A. Kruuse.

Carl Rasmussen.

I. Vilh. Werner.

H. P. Petersen.

H. Grost.

N. Jacobsen.

Marie Jacobsen.

N. Dreyer.

L. D. Rasmussen.

A. P. Henriksen.

Forhandlingerne

i

Odense Byraads Møde

den 10ende Juli 1919.

Det aabne Møde.

DAGSORDEN:

1. Udvidelsen af Odense Havn og Kanal.

Fraværende: Frk. Katr. Jensen, d'Herrer P. Christensen, J. Eriksen,
Larsen, Fr. Svendsen.

Referat:

Stensballe: Som eneste Sag til Behandling foreligger i Dag Kanal- og Havneudvalgets Indstilling om Udførelsen af Uddybningsarbejder i Kanalen og Fjorden for at fremskaffe en mindste Vanddybde til Odense Havn paa 7,5 m og en dermed i Forbindelse staaende Afretning af Sejlløbet i Fjorden til et Beløb af 7½ Million Kroner.

Projektet er udarbejdet af Havnebygmester Lorenz ved Københavns Havnevæsen og Havneingeniør Clausen, men samtidig har Havnebygmesteren udarbejdet et Fremtidsprojekt paa langt Sigt for Uddybning og Udvidelse af Odense Havn og Kanal, og jeg vil gerne bringe Dem, Herr Havnebygmester, Byraadets og særlig Havneudvalgets Tak, fordi De i Dag har villet komme til Stede her og forelægge Deres Projekt og deltage i Behandlingen af den foreliggende Sag.

Idet jeg iøvrigt vil tillade mig at henvise til Kanal- og Havneudvalgets Indstilling og overlade Forelæggelsen af selve Projekterne til Havnebygmesteren og Havneingeniøren, skal jeg tillade mig at udtale følgende:

Dette er jo den største Bevilling, der nogen Sinde paa en Gang er søgt gennemført i Odense Byraad, og i Betragtning af Forslagets Rækkevidde og store Betydning for Odense By tager jeg ikke i Betragtning at trætte Byrådet lidt med nogle historiske Data, der viser, hvorledes Odense Bys Udvikling har været afhængig af Havnen.

I Oldtiden og noget ind i Middelalderen var der to Søveje til Odense, nemlig Båagø Strand i Forbindelse med Næsbyhoved Sø og Odense Aa. Imidlertid blev den første ret hurtig ubrugelig, og Sejlladsen foregik da udelukkende ad Aaen, indtil dennes Munding for ca. 400 Aar siden tilsandede, og Odense var da uden søværts Forbindelse, men maatte hente sine Varer ved Landingssteder ude ved Fjorden.

For at afhjælpe denne mangelfulde Trafikforbindelse paabegyndtes i Slutningen af det 18de Aarhundrede Gravningen af Odense Kanal. Arbejdet udførtes ved Statens Foranstaltning og blev fuldført 1804, paa hvilket Tidspunkt Odense By kun havde 6000 Indbyggere. Kanalen var meget bugtet, og dens Dybde var 3,1 m.

I 1858 købte Odense, der den Gang havde 14,000 Indbyggere, Kanalen af Staten for 200,000 Kr.

I 1876 uddybedes Kanalen til 3,5 m, efter at der var anskaffet en Dampmuddermaskine.

I 1883—86 uddybedes Kanalen til 4,1 m, og Østre Havnebassin gravedes; i 1888 havde Byen ca. 28,300 Indbyggere.

I 1889—91 uddybedes Kanalen til 4,7 m, og Byen havde i 1900 38,500 Indbyggere, og endelig foretoges den sidste Uddybning af Kanal og Havn i 1901—04 til 6 m i Forbindelse med yderligere Udvidelse af Østre Havn, hvorefter der paabegyndtes oversøisk Fart til Odense Havn med Korn og Foderstoffer, saa godt som udelukkende i halve Ladninger, og i 1916 er Byen vokset til ca. 45,000 Indbyggere, men til stærkt henimod 60,000, naar Dalum, St. Hans Landsogn og Vor Frue Landsogn medregnes.

Samtidig er Bestuvningsmængderne vokset i Havnen fra ca. 59,000 Register Tons i 1883 til 95,900 i 1893, 120,500 i 1903, 238,100 i 1913 og til ca. 206,000 i 1916, i hvilket Aar Havnens Indtægter og Udgifter ikke blot balancerede, men der endogsaa fremkom Overskud.

Paa dette Tidspunkt bragte jo Krigen med den derpaa følgende Blokade Skibsfarten til saa godt som at ophøre, og i 1918—19 er Bestuvningsmængderne gaaet helt ned til ca. 80,000 Register Tons, og Havnens Status blev rent ud elendig.

Ikke desto mindre har Kanal- og Havneudvalget stadig forberedt sig paa de bedre Tider, der nu efter Fredsslutningen syntes at skulde oprinde, og der er dels bygget, dels under Bygning ca. 240 m Bolværk paa 7,5 m Vand, hvorved den samlede Bolværkslængde paa dybt Vand under Krigen er bleven forøget med 33 %, og jeg vil i denne Forbindelse gerne bede Forsamlingen mindes vor nys afdøde Havneingeniør Blichers store og til det sidste usvækkede Interesse for vor Havns Udvikling og Trivsel.

Imidlertid har Forholdene i Skibsfarten ganske forandret sig under Krigen for de oversøiske Ladningers Vedkommende, thi medens der tidligere kunde købes cif, maatte Importørerne gaa over til at købe fob og samtidig selv befragte Skibe, og dette førte til, at man maatte gaa bort fra Delladninger og fragte større Fuldladninger direkte til dansk Havn.

Dette Forhold gjorde Handelsforeningen opmærksom paa i Marts 1917 og tilføjede samtidig, at der derved spares betydelige Omkostninger og gaves Firmaerne større Konkurrencedygtighed.

Det forudsaa allerede den Gang, at dette Forhold vilde blive ved at være, og Udviklingen kan vel siges at være gaaet endnu mere i Retning af oversøisk Import, end man havde ventet, og selv saadan en Vare som Kul befragtes jo nu fra Amerika i større Skibe end dem, der kan gaa ind i Odense Havn.

Paa Foranledning af Handelsforeningens Skrivelse indbød da Havneudvalgets Formand, Borgmester Bloch, Importørerne til et Møde med Udvalget, paa hvilket Importørerne meget stærkt opfordrede til Uddybning af Kanalen, og Udvalget anmodede derefter Havneingeniøren om at paabegynde Tilrettelæggelse af Projekteringsarbejderne for en eventuel Uddybning.

Imidlertid ophørte Krigsførelsen i Efteraaret 1918, og med de forbedrede Udsigter til Skibsfartens snarlige Genoptagelse henvendte Handelsstandsforeningen sig igen til Kanaludvalget i følgende Skrivelse: (oplæstes)

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse indbød Borgmester Bloch igen samtlige Importører til Møde med Kanaludvalget, og da Importørerne paa dette Møde tilbød, for saa vidt Havnens Budget i de første Aar ikke kunde balancere, frivillig at gaa til en vis Forhøjelse af Pladslejerne, gik Udvalget for Alvor i Gang med Overvejelsen angaaende Havnens fremtidige Udvidelse.

Under de Overvejelser og Undersøgelser, Udvalget foretog, blev der hurtigt Enighed om, at de nuværende Søvejsforhold til Odense ikke kunde kaldes tilfredsstillende i den nærmeste Fremtid, og at, hvis Odense ikke skaffede større Vanddybde, da vilde den staa i Fare for at miste sin førende Stilling som Stabelplads for Fyn som Følge af de omtalte forandrede Forhold for Skibsfarten og paa Grund af den Bestræbelse, der er fremme, for at fremskaffe Skibe, der med saa faa Omkostninger som muligt kan indtage langt større Ladninger, end der tidligere har været Spørgsmaal om at indføre paa een Gang. Da saadanne Skibe med deres i Forhold til deres Tons-Drægtighed mindre Driftsudgifter kan sejle for lavere Fragter end de hidtil benyttede Skibe, staar de Byer, hvis Havn ikke er i Stand til at modtage saadanne større Skibe, i Fare for i det lange Løb at blive overfløjet af dem, der i saa Henseende byder Skibene bedre Vilkaar. Man vil sikkert kunne regne med, at til oversøisk Fart maa en Havn i Fremtiden kunne tage Dampere ind paa mindst ca. 7 m Dybgaaende, og Vanddybden maa herefter være 7,5 m, for at der kan være det fornødne Vand under Skibene.

Der rejste sig da det Spørgsmaal, om der ikke kunde træffes en saadan Ordning, at de større Skibe kunde lettes ved Lægtning paa Fjorden for derefter at gaa i Havn, men da Lægtning dels er meget dyr, ca. 12 Kr. pr. Ton, saa Firmaernes Konkurrencedygtighed derved vilde svækkes for meget, og en Afretning af Sejlløbet alligevel var paakrævet, da de saaledes lettede Skibe vil være for lange til at kunne føres op til Havnen med de nuværende Krumninger i Løbet, ansaa man ikke den Vej for farbar.

Odense har jo imidlertid særlige gode Chancer for, at der fra denne kan drives Storhandel, thi ikke blot ligger Odense midt i Fyn og har derved billigere Jernbanefragter til alle Sider ud over det nære Opland end nogen anden fynsk By, men den ligger jo ogsaa centralt i hele Landet, saa der herfra kan videresendes saavel til Sjælland som til Jylland, hvad der da ogsaa har været Tilfældet, medens der var Import, og denne Handel har vel store Chancer for at udvides nu med Sønderjyllands Tilbagegivelse. — Odense kan saaledes med sit Banenet beherske et stort Opland. —

Imidlertid formente Udvalget ikke at kunne slaa sig til Ro alene med Udarbejdelse af Projekt til en Uddybning og Afretning af Løbet. — Der var vel bygget et betydeligt længere Bolværk under Krigen, men Havneforholdene maatte tilrettelægges saaledes, at man var sikker paa, at der ogsaa i Fremtiden kunde tilvejebringes den fornødne Bolværksplads og Havneplads for nye Firmaer og for Anlæg af andre Storvirksomheder, der kræver større Vand-

dybde, og som eventuelt vilde se deres Fordel ved at kunne udnytte Odenses fortrinlige Beliggenhed med Banenet i alle Retninger, siger Handelsforeningen jo i sin Skrivelse. —

Der forelægger Forslag, udarbejdet af Havneingeniør Blicher, til Anlæg af et enkelt Bassin i Aalykkemarken — men, hvis ogsaa dette blev optaget, hvad saa? og da Udvalget tillige mente det rigtigst, at der blev set paa Havneforholdene her med »fremmede Øjne«, og man forment, at naar der skulde gaaes til at ofre saa stort et Beløb paa Besejlingsforholdene til Odense, som Tilfældet er med en Uddybning til 7,5 m, Arbejdet da burde iværksættes paa det teknisk bedste Grundlag, henvendte Udvalget sig til en saa anerkendt Vandbygningstekniker som Havnebygmester Lorenz, der paatog sig at udarbejde et Fremtidsprojekt for Uddybning og Udvidelse af Odense Kanal og Havn og samtidig paatog sig sammen med Havneingeniøren at udarbejde Forslag til Uddybning til 7,5 m, og det er Resultatet af disse Overvejelser, der nu foreligger her i Dag paa Byraadets Bord.

Jeg kan her ikke undlade at bringe Borgmester Bloch, der som Formand for Kanal- og Havneudvalget indtil April d. A. har ledet Tilrettelæggelsen af dette Arbejde, vor bedste Tak og fra Kanal- og Havneudvalgets Medlemmer en Tak for godt Samarbejde med Ønsket om, at Borgmesteren fremdeles vil bevare sin store Interesse for Havnen og dens Virksomhed.

Udgifterne til Uddybning af Sejløbet og Havnen til 7,5 m samt til Gennemgravningen og Afretningen af Sejløbet ved de værste Krumninger i Kanal og Fjord er anslaaet til ialt Kr. ca. 7.500.000, idet der er regnet med en Kulpris af Kr. 130 pr. Ton, medens Udgifterne under ellers i andre Henseender lige Forhold kan anslaaes til at ville formindskes med Kr. ca. 200.000 for hver 10 Kr., Kulprisen falder pr. Ton.

Selv om Forrentningen og Amortisationen af dette store Beløb vil være en stor Byrde for Havnekassen, formener Udvalget dog, at det vil være nødvendigt at udføre Arbejdet ud fra den Betragtning, at Udviklingen af saa gode Forhold som muligt for Erhvervsvirksomheder her i Byen er en nødvendig Betingelse for Byens Fremgang, og hvis Havneforholdene bliver, som de er, maa de staa i Fare for at fremkalde en saadan Stilstand i Handel og Omsætning her i Byen, at der vil kunne befrygtes en Tilbagegang i Erhvervslivet til Skade for hele Byens Trivsel.

Det har jo ogsaa stadig vist sig, at hvad der ofres paa en Udvikling og Forbedring af Havne- og Søvejsforhold, er blevet rigelig erstattet ved det forøgede Liv i Handel og Omsætning, som de paagældende Foranstaltninger har fremkaldt, hvad den store Stigning i Trafikken har bevist.

Nu er Forholdet imidlertid det, at en Udgift paa godt 7½ Million Kroner vil bringe en væsentlig Forøgelse i Havnens Udgifter, og Udvalget har den Opfattelse, at selv om det skulde være saaledes, at der kan gaa nogle faa Aar, uden at der kan blive Balance i Havnens Regnskab, saa maa det dog være saaledes, at Havnen kan bære sig selv. Det har derfor været Udvalget om at gøre at komme til Klarhed over, hvor vidt det kunde siges at være økonomisk forsvarligt her at gaa til den store Udgift. — De aarlige Driftsudgifter og Afdrag paa nuværende bevilgede Laan maa sikkert anslaaes til saadan noget som 550.000 Kroner. Kommer dertil Forrentning og Afdrag af nye Laan, saa kommer man op paa 1 Million Kr. om Aaret i Driftsudgifter. For at naa at dække disse Udgifter vil der kræves en ganske betydelig Forøgelse af Indtægterne, og man tør sikkert gaa ud fra, at den forøgede Import og Eksport alene ikke vil kunne skaffe Balance. Det vil derfor være nødvendigt at se at faa de nuværende Afgifter forhøjet, og det kunde jo ske paa to Maader, dels ved en Forhøjelse af Pladslejerne og dels ved en Forhøjelse af Havne- og Bropenge, eventuelt sammen med andre, mindre Indtægter, som Havnen har.

Ved det Møde, som Udvalget havde med Importørerne i Vinter, erklærede disse, som jeg tidligere har sagt, sig beredt til at gaa med til en frivillig Forhøjelse af Pladslejen, og for at faa en Forstaaelse af Handelsforeningens Opfattelse af Nødvendigheden af at gaa til en Uddybning af Kanalen og for at faa Klarhed over, at man kunde naa et virkeligt Resultat med Hensyn til en frivillig Forhøjelse af Pladslejen, blev der af Handelsstandsforeningen holdt et Møde den 25. Juni, hvortil Kanaludvalget var indbudt. Ved dette Møde udtalte Importørerne sig — ligesom ved tidligere Møder — for en Uddybning af Kanalen, og der blev ikke fra nogen Side protesteret derimod — tværtimod. Men samtidig gik Handelsforeningen i Gang med at søge at skaffe en frivillig Forhøjelse af Lejeindtægten. Der blev nedsat et Udvalg af Handelsstandsforeningens Medlemmer, som har henvendt sig til Lejerne ved Havnen med det Resultat, at der nu synes at være stærk Sandsynlighed for, at der kan frivilligt tegnes et aarligt Bidrag dertil, saa lang Tid Havnen ikke kan betale sig, af ca. 40.000 Kr. om Aaret. Det er ikke alene Handelsstandens Forening, der erklærer sig villig dertil, det er ogsaa Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, som har erklæret sig for beredt dertil, og Andelsfoderstofforeningen har udtalt sin Tilslutning dertil, men skal dog først behandle det i et Bestyrelsesmøde.

Der synes saaledes at være Forstaaelse af, at det har stor Betydning for dem at faa

Havnen uddybet. Der blev tillige den Aften i Handelsstandsforeningen udtalt, at man derfra gav sin Tilslutning til Projektet, og man tilsagde sin Støtte til Projektets Gennemførelse, dels ved disse forøgede Lejeafgifter, dels ved passende Forhøjelse af Havne- og Brotaksterne og dels ved en eventuel Afgift af Jernbanevogne. En saadan Afgift har vi ikke før haft her i Byen, men det er indført i adskillige andre Byer, en Afgift af f. Eks. 5 Kr. for de Jernbanevogne, som ikke tilfører Havnen andre Indtægter. Det er jo ikke alene Odense, der skal skaffe sig forøgede Indtægter, det vil sikkert blive de fleste Byer paa Fyn, ialt Fald de Byer, der vil komme frem i Konkurrencen nu og søge at skabe den størst mulige Trafik ved Havnen. Derfor vil der heller ikke være saa stor Betænkelighed ved at gaa til en Forhøjelse af Havne- og Brotaksterne, udover de allerede forhøjede 50 %, idet det sikkert nok vil blive nødvendigt for de allerfleste Havne. Man mener derfor, at hvis man kunde gaa til en passende Forhøjelse, saa kunde man naa op til at faa Balance paa nær et Par Hundrede Tusinde Kroner. Det er ganske vist ikke saa lille et Beløb, der mangler, men man maa der regne med, at det er ikke straks, at Kapitalen skal sættes ind og forrentes. Pengene skal først anvendes i Løbet af 3 Aar, det er den Tid, som Arbejdets Udførelse omtrent vil tage, og naar man ser hen dertil og har Tillid til, at Landbruget atter som før Krigen skal ind paa Salg af forædlede Produkter, saaledes som det er refereret i de sidste Dage, at en af Landbrugets ledende Mænd, Forstander Madsen Mygdal, Dalum Landbrugsskole, formener, at der jo sikkert vil blive større Efterspørgsel fra Udlandet nu end tidligere efter disse Produkter, da vil sikkert ogsaa Importen over Odense med den dygtige Handelsstand, der nu findes her paa Pladsen, øges, og Balance opnaas. — Der er jo imidlertid i Rigsdagen atter vedtaget en Lov, hvorefter der til offentlige Arbejders Iværksættelse kan ydes en Rentegodtgørelse af Statskassen paa $1\frac{1}{2}$ % halvaarlig i 8 Aar, og hvis Odense Kommune skulde kunne faa Rentegodtgørelse af hele Beløbet, hvad der jo dog maa være nogen Sandsynlighed for, da der ved dette Arbejde antages at kunne beskæftiges ca. 140 Arbejdsmænd daglig i 3 Aar, saa vil der jo sikkert ret snart kunne opnaas Balance.

Det er nu snart 20 Aar siden, at den første Uddybning af Havnen skete, saaledes at der blev tilstrækkelig dybt til, at oversøisk Fart kunde finde Sted gennem Kanalen. Hvis de Mænd, der den Gang sad i Kanaludvalget, følte sig noget ængstelige ved at paatage sig Ansvaret for Anvendelsen af $2\frac{3}{4}$ Mill. Kr., der den Gang var Tale om til Udførelse af Arbejdet, saa kan man nok mene, at det var ret naturligt, thi paa det Tidspunkt var der ikke nogen Handelsstand i Odense, der tidligere havde drevet Storimport. Kanaludvalget bestod den Gang bl. a. af vor nuværende Stiftamtmand, Simony, Valeur, Grosserer Holbeck, afdøde Sagfører Knudsen og Etatsraad Schnakenburg, og der stod den Gang i Indstillingen til Byraadet: »Spørgsmaalet maa ikke stilles saaledes: Tør vi indlade os paa den store finansielle Risiko, der er forbunden med denne Plan? men saaledes: Tør vi undlade at gøre dette Skridt? og man forment, at Ansvaret ved at undlade var større end ved dets Gennemførelse.«

Nu har vi imidlertid en Handelsstand, som er fuldt forberedt med mekaniske Losseapparater ved Havnen, saa Skibene kan losses hurtigt, hvad det jo gælder om nu om Stunder, med mange store og gode Pakhuse, med Kundekreds over hele Fyn og delvis i Jylland og paa Sjælland. Odense har tilkæmpet sig Stillingen som Stabelplads for de fleste fynske Kystbyer, og nu siger Kanaludvalget enstemmigt: »Vi kan ikke undlade at gøre vort yderste for at sikre Odense denne Stilling ogsaa i Fremtiden, og vi gør det i Tillid til vor dygtige og solide Handelsstand, til alle Havnens dygtige Lejere, hvis Trivsel er Havnens Trivsel, og i Forvisning om, at dette Forslags Vedtagelse vil blive til Gavn for Odense By i sin Helhed.«

Hermed vil jeg gerne anbefale Sagen til Byraadets yderste Velvillie, og jeg vil derefter bede Havnebygmester Lorenz om at forelægge Projektet til en fremtidig Udvidelse af Odense Havn. —

Havnebygmester Lorenz: Naar jeg skal have den Ære i Dag at forelægge for det ærede Byraad mine Fremtidsplaner for Odense Kanal og Havn, maa jeg paa Forhaand udtale, at min Redegørelse kun vil komme til at angaa Hovedtrækkene i Projektet, da jeg ikke tør trætte Forsamlingen med for mange Detailler, hvorom der iøvrigt er gjort Rede i min Betænkning.

Fremtidsprojektet tager Sigte paa Udvidelse i et langt Tidsafsnit, jeg har tænkt mig saadan noget som 50—100 Aar frem i Tiden, og skulde tjene som Vejledning under kommende Udvidelser, saaledes at der ikke ved disse foregribes noget med Hensyn til fremtidig Udvidelse.

Jeg har regnet med, at Havnen vil kunne komme til at benyttes af Skibe med ca. 200 Meters Længde og $9\frac{1}{2}$ —10 Meters Dybgaaende, det er altsaa Skibe, der er betydeligt større end »Frederik den 8.«, det største Skib, kan jeg godt sige, som endnu søger København. Det kunde maaske synes for højt et Maal at stile efter, men jeg maa dertil sige, at Maalet maa hellere være for højt end for lavt, og det vil ved de kommende første Udvidelser ikke koste noget, at Rammerne for Fremtidsprojektet holdes vide, idet det blot gælder om, at man i sine Dispositioner ikke kolliderer med de fremtidige Linier.

Jeg kan sige, at vi i København er nu paa det Standpunkt, som dette Projekt peger hen imod, vi tænker naturligvis heller ikke at staa stille med det, men man maa i al Almindelighed sige, at 10 Meters Vanddybde er det sædvanlige for Øjeblikket for meget store transatlantiske Dampere. Man ved jo imidlertid ikke, hvilke Overraskelser Skibskunsten kan frembringe, og om Forholdene i det hele taget maatte kunne ændre Grundlaget for saadan et Projekt, d. v. s., at der kan blive Tale om endnu større Vanddybde, men det er der jo heller intet til Hinder for.

Jeg skal ikke trætte Dem med nogen nærmere Behandling af det tekniske Materiale, som jeg har angivet i min Betænkning, blot erindre om, at Folketallet for Odense fra 1880 til 1916 er steget fra 21,000 til 45,000, og regnes Forstæderne med, til 54,000, og at Bestuvningen — det er i Virkeligheden Maalet for Trafikering af en Havn, det er den Mængde Varer, der føres over Skibets Lønning, enten ind eller ud over Lønningen og enten til Bolværk eller til Lægtning — i de sidste 30 Aar er steget fra 59,000 til ca. 240,000 Register Tons. Betragter man Trafikeringen af de større danske Havne, saa staar Odense som sidst i Rækken af de 5 største Havne, nemlig København med 5,300,000 Tons, Aalborg 627,000, Aarhus 526,000, Esbjerg 343,000 og Odense 238,000 Tons. Odense er nok sidst i Rækken, men derefter kommer alle de øvrige med et stort Nedtrin — Kolding med 153,000 Tons er den næste. Altsaa, Odense hører alligevel med til de største af Havnene, men dens Dybde er den mindste af de anførte Havnes, altsaa svarer i Virkeligheden slet ikke til dens Trafikering.

Der er jo det, som Formanden berørte, Spørgsmaalet om Lægtning fremfor Uddybning, det har jeg ogsaa behandlet lidt, og jeg kan blot nævne saa meget som, at saafremt af de 238,000 Register Tons, hvormed Havnen trafikeres, blot de 18,000 blev lægtet, saa vilde den Udgift være saa meget aarlig, at den kapitaliseret svarer til, hvad Kanalens Uddybning vilde koste, eller man kan ogsaa sige, at hvis blot hver Uge eet Skib blev lægtet ind, saa er man inde paa et forkert Arrangement, saa skal man hellere uddybe. Alt dette Lægtevæsen er kun et Surrogat. For at en Havn virkelig skal kunne være konkurrencedygtig, maa den have den Dybde, der er nødvendig for den.

Jeg skal derefter gaa over til at beskrive Projektet. Det er som sagt tænkt til en Vanddybde af 10 Meter. Der er først selve Indsejlingsløbet igennem Fjorden og Kanalen. Der er tænkt foretaget en Gravning, saaledes at medens man tidligere gik denne Vej (Taleren viste paa det ophængte Kort), saa vil Skibene nu direkte kunne gaa ind igennem Gabet. — Saa har man gjort den radikale Foranstaltning, at man skærer igennem fra Lammehage til Gersø. Det foreliggende Forslag gælder ikke en saadan radikal Foranstaltning, idet det nemlig vil koste saa mange Penge i Øjeblikket at foretage det, at man slet ikke turde anbefale det. Det gik op imod 3 Millioner Kroner mere, hvis man skulde begynde at grave igennem der, og man kan egentlig godt sige, at de Penge, der udgives til denne Omregulering, som nu foreslaas her, vil allerede i 6 Aar kunne dækkes ved det, man sparer ved ikke at grave igennem nu. Hvis man en Gang senere vil foretrække en Gennemgravning, saa vil man altsaa ikke have Grund til at ærgre sig over, at man ikke gjorde det straks, for hvis det Tidspunkt bare ligger 6 Aar efter nu, saa kan det betale sig.

Fremtiden skulde altsaa bringe en Sejlads den Vej tværs igennem, det bliver betydeligt mere retliniet end nu, men ogsaa det, der foreslaas nu, giver en meget stor Forbedring, og saa følger den iøvrigt det nu foreslaaede Projekt, idet der dog nede ved Stige foretages en mere radikal Ændring. Det er et meget vanskeligt Punkt ved Stige, og man søger at bøde paa det saa godt som muligt ved det nu foreliggende Forslag om 7,5 Meter. Skal man derimod ind paa at have de meget store Skibe igennem, saa maa man ogsaa grave lige igennem her, og hele den Ø med Pavillionen kommer til at forsvinde, men det hører med til Fremtidsprojektet.

Derefter foretages en Uddybning videre til 10 Meter ind igennem Havnen. Der er tænkt, at en saadan Havn med 10 Meters Dybde skulde have 35 Meters Bundbredde, og den mindste Krumningsradius skulde være 900 Meter. — Som Forsamlingen kan se, er der paa Planen en Plet, som kaldes Fjordhavnen. Det Spørgsmaal har nemlig været oppe under Forhandlingerne med Kanal- og Havneudvalget, hvorvidt man ikke kunde faa en mindre Havn, en Lossehavn, hvor Varerne kunde transporteres ind og med Jernbane gaa videre. Derved vilde jo kunne spares meget store Uddybningsarbejder. Det vil jo imidlertid være en daarlig Erstatning for at komme ind til Odense at ligge derude og losse, og derfor er det jo ogsaa kun tænkt benyttet under særlige Forhold, hvor det skulde være meget store Skibe paa 10 Meters Vanddybde. Hvis man paa et Tidspunkt ønskede at faa dem ind, saa kunde man for $4\frac{1}{2}$ Million Kroner lave et Anlæg herude, hvor man kunde lade dem gaa ind og lade dem losse ind i derværende Pakhuse og saa føre Varerne videre til Odense eller ud i Landet; saa kan Skibene eventuelt, naar de er lettede for en Fjerdedel af Lasten, gaa ind til Odense. En saadan Havn vil ogsaa være en stor Fordel i Tilfælde af Isvintre,

naar det er vanskeligt for Skibene at komme ind — men det hører som sagt med til Fremtidssigtet, som man egentlig ikke paa nærværende Tidspunkt tør anbefale til Vedtagelse. Saadan et Havneanlæg vil koste ca. $4\frac{1}{2}$ Million Kroner, og det er vist her paa Kortet med et meget stort Skur paa 200 Meters Længde, og senere vil det kunne udvides til 2 store Skure, saaledes at to transatlantiske Dampere ad Gangen kan ligge der. Det vil med Skure og al Ting koste ca. 6 Mill. Kr.

Jeg skal derefter gaa over til at omtale selve Havnens Udvidelse. Der er det at bemærke, som De alle kender, at Kanalen bugter sig denne Vej (vistes paa Kortet), og der har det været heldigt for mig, som skulde projekttere et saadant Anlæg, at Landet er højt her mod Øst, hvorved Opgaven er bleven noget lettere, idet det følger af sig selv, at Besejlingen meget hurtigere og lettere skaffes til Veje, ved at Havneanlægget ligger mod Vest.

Som De vil se, har man jo benyttet alle de store Enge hele Vejen omkring Næsbyhoved Skov og helt langt op til Bispeengen. Det er jo et Areal, som ikke er af større Værdi, men som alligevel vil kunne egne sig til Havneudvidelse, og det vil næppe skabe større tekniske Vanskeligheder at arbejde der, for der er den Fordel ved det, at der ikke der som flere andre Steder, hvor der er blød Bund, er ret langt ned til fast Bund, altsaa alle Bolværker o. s. v. vil komme ned paa fast Bund. Disse Enge har jo i Virkeligheden været Fjorden, som har strakt sig hele Vejen ind, og senere blev det en Slags Indsø.

Der er i Projektet gaaet frem paa den Maade, at jeg har fulgt afdøde Havneingeniør Blichers Ide med at foretage en Udvidelse Vest for Børgense Landevej som 1. Anlæg. Jeg har blot varieret det lidt, idet jeg for at gøre Besejlingen noget bedre har drejet det nye Bassin i den anden Retning, og saa har jeg derefter projekteret en Fortsættelse videre. Her skulde være et 65 Meter bredt Bassin og her et 80 Meter bredt Bassin (vistes paa Planen). Gennemskæringen er omtrent den samme, som var projekteret fra Havneingeniør Blichers Side.

Derefter skulde man foretage en Afgravning i to Bassiner omkring Næsbyhoved Skov, saaledes at denne bliver en Ø, og samtidig lægger man et lille Bassin her for at skaffe større Bolværkslængde til Stede. Det vil nemlig have sin store Fordel for Trafikken en Gang, naar hele dette her bliver lavet, at man ikke behøver at bringe Skibene denne Vej tilbage for at foretage disse besværlige Svejninger, men at de kan gaa rundt her (se Planen).

Oprindelig var jeg i mit Projekt gaaet videre mod Nord og havde gjort Øen endnu større, men det viste sig, da jeg kom herover og saa paa Forholdene, at her er en naturlig Udgang, medens der længere mod Nord ligger nogle meget høje Bakker, som det vil være besværligt at grave igennem, foruden at der ogsaa er adskillig Bebyggelse den Vej.

Saa er der her paa Planen vist, hvorledes man foruden disse Bassiner her med forholdsvis Lethed vil kunne tilvejebringe to store Bassiner yderligere mod Nord. Det er Bassiner paa 100 Meters Bredde i Indsejlingen, og hvor der er Plads for Svejning af Skibe paa et Par Hundrede Meters Længde. Disse Anlæg har den Fordel, at man straks vil kunne gaa i Gang med noget af det. — Hvis der en Gang kommer Forespørgsel fra Industriens Side om store Arealer, saa vil man kunne anwise dem Plads her (vistes paa Planen) og begynde at anlægge Bolværk og faa Vej og Bane ud, saa at man var sikker paa, at et saadant Anlæg ikke vilde kollidere senere ved fremtidige Udvidelser. — Disse Udvidelser omfatter omtrent en Længde af 7,300 Meters løbende Længde. Den nuværende Havns Bolværkslængde er 1.500 Meter, og jeg kan nævne, at Københavns Frihavns for Øjeblikket er 5.000 Meter, saa dette Anlæg her er noget større end Københavns Frihavn, men paa den anden Side er hele Københavns Havns Bolværkslængde 28.000 Meter, saa man skal ikke skræmmes med, at man derfor har naaet Københavns Størrelse.

Saa er der yderligere vist, at dette Havnen tilhørende Terræn, som ligger overfor Stige, vil kunne bruges eventuelt til Industribrug, ved at der sættes Bolværk omkring, og tillige graver man en Kanal rundt om, saaledes at man faar Bolværk ind paa Bagsiden (se Planen).

Jeg har foretaget et Overslag, men det vil absolut ikke holde Stik, naar man kommer en 50—100 Aar frem i Tiden, men det skal egentlig nærmest være for at give et Billede af Anlæggets Størrelse, og der er jeg kommen til, at dette Anlæg (vistes paa Planen) vil koste 64 Mill. Kr. og det derude ved Stige ca. 8 Mill., deri indbefattet Spor, Veje, Bolværker, Udgravning og alt muligt, derimod naturligvis ikke Pakhuse. Det er jo store Tal, men det er ogsaa Fremtiden, man har for Øje.

Jeg har ikke villet angive nogen speciel Udnyttelse af disse Bolværker for Øjeblikket, fordi jeg syntes, at det var unyttigt Arbejde, da det jo var langt hen i Fremtiden, de skulde i Brug, og der kan ske Omslag i Industri og Agerbrug, som bevirker helt andre Forhold. Der er jo iøvrigt ikke noget i Vejen for, saaledes som Anlægget ligger, at større Dele af det kan benyttes, til hvilket Øjemed man ønsker. Der er ikke noget i Vejen for, at man kan lægge et større Skibsværft, og der kan lægges Pakhuse, hvor det skal være.

Saa er der vist, hvorledes det, at man graver igennem ved Næsbyhoved Skov, vil bevirke en Gennemskæring af Børgense Landevej, som derfor maa omlægges, og som er tænkt om-

lagt denne Vej (se Planen). Saa vil altsaa hele Trafikken her kunne faa Adgang til Byen igennem Aalykkegaarden og gennem Jarlsbergtunnelen og til den nuværende Havn.

Jeg skal ikke trætte Dem med Hensyn til Sporanlæg. Det er i det hele taget noget af det vigtigste og vel ogsaa noget af det vanskeligste ved et Havneprojekt at faa det til at falde sammen med de havnetekniske Interesser.

Nu vil jeg blot til Slut meddele, at hvis man vil begynde paa en Havneudvidelse, vil jeg foreslaa, at man laver den Del af Projektet, der er vist her (vistes paa Planen), det vil altsaa sige, at man udvider den gamle Havn til 65 Meters Bredde, lægger nye Bolværker paa 7,5 Meters Dybde og yderligere graver et nyt vestligt Bassin. Derved vil man faa en 600 Meters Bolværkslængde og et meget stort Areal her Syd for Skoven, som jo er et stort Aktiv til Udleje. Et saadant Anlæg vil koste 3,800,000 Kr. Det er naturligvis mange Penge, men Penges Værdi er jo saa ringe, og jeg kan her nævne, at det i Almindelighed er saaledes, at Havneværker og den Slags er ca. 3 Gange saa dyrt som før Krigen. Af disse Penge vil omtrent 1,600,000 Kr. gaa til Jordarbejde, 1,200,000 Kr. til Kajer. Der er nok den bløde Bund, men naar man erstatter lige i Vandlinien med god Fyld, saa vil der næppe være nogen Vanskelighed eller Fare forbunden med at udføre Havneværkerne paa de Steder der.

Nu tør jeg ikke trætte Dem længere med mit Foredrag, men blot henvise til det Forslag, som Havneingeniør Clausen og jeg i Forening har udarbejdet vedrørende Uddybning af Kanalen og Sejlrenden til 7,5 Meter.

Havneingeniør Clausen: Det Projekt, som foreligger, gaar ud paa at uddybe Sejlløbet fra 6 til 7,5 Meter og samtidig at gennemgrave og afrette Løbet flere Steder dels i Fjorden og dels i Kanalen, for det tredie at forlænge Kanaldæmningerne langs med Sejlløbet, saaledes at man ogsaa paa den Maade faar Lededæmninger langs med Sejlløbet for at sikre Sejladsen, for det fjerde at uddybe Havnen og forsyne den med Svajebassin, saaledes at de største Skibe, som kommer, kan svaje heroppe.

Der er ved Projektet bleven udarbejdet forskellige Planer, som er hængt op her, og den første af disse er dette Søkort, hvor man ser Sejlløbet helt ude fra Gabet og op til Havnen.

Hvad Sejlløbet ude paa Fjorden angaar, kan man dele det i to Stykker: fra Gabet op til Klintebjerg og fra Klintebjerg hen til Enden af Kanalen. Stykket fra Gabet til Klintebjerg er ret variabelt saavel i Bredde som i Dybde. Dybden veksler fra 6 til 10 Meter, og Bredden er meget varierende. Sejladsen foregaar i Øjeblikket efter 8 forskellige Retninger, idet der er opstillet Sømærker, hvorefter man kan sejle i de 8 forskellige Retninger. Fra Klintebjerg til Enden af Kanalen er Løbet kun afmærket ved Hjælp af Vagere. — Nu gaar Projektet ud paa at gøre Sejlløbet bedre ved den forøgede Dybde, man har foreslaaet, og der er regnet med, at Skibe paa 150 Meters Længde skulde kunne komme op, dog ikke fuldt lastede.

De fuldt lastede Skibe, som kan komme op, kan ligge godt og vel 7 Meter, og de vil være paa en Længde af 120—130 Meter. De vil se af den Tabel, der er ved Projektet, at et Skib, der ligger godt og vel 7 Meter, vil have en Lasteevne af omkring ved 7,000 Tons, hvorimod de Skibe, som nu kommer op og ligger omkring ved 6 Meter, kun har en Lasteevne paa ca. 4,000 Tons fuldt lastede.

Saa gaar Projektet ud paa at gøre Indsejlingen ude ved Gabet noget nemmere paa Grund af de større Skibes Længde, om hvilke der nu bliver Tale, saaledes at man udvider Løbet noget over mod Øst, saa at Skibene lettere kan komme til at passere omkring Fyret. Paa Strækningen fra Gabet og et Stykke ind paa Fjorden sejles der i én Retning, der er afmærket ved Baaker (Taleren viste paa Planen); saa drejer Skibene og gaar i en ny Retning ned efter Munkebo og derefter hen mod Harehage og rundt til Roholmen.

Dybden er sat til 8 Meter ude i Gabet af Hensyn til den Uro, som kan findes her, og af Hensyn til, at Sejlløbet paa den yderste Del af Fjorden ligger temmelig frit og aabent, er der regnet med $7\frac{3}{4}$ Meters Dybde op til Roholmen, og Løbets Bredde i Bunden er paa de Steder, hvor der skal graves nyt Løb, sat til 40 Meter. Fra Roholmen og op til Enden af Kanalen er der regnet med 30 Meters Bundbredde; af Hensyn til, at man nu er kommen nærmere ind, og der ikke mere er saa aabent Vand, har man ment at kunne gaa ned til denne Bredde. Der er ved Harehagen et temmelig bredt Sving; der kunde være Tale om muligvis at grave Hagen igennem, hvilket yderligere vilde koste ca. 470,000 Kr., men vi mener ikke, at det er nødvendigt af Hensyn til Skibsfarten, og derfor er det ikke foreslaaet. Fra Harehagen op til Feds Middelgrund er der nu 3 Sejlretninger. Dette foreslaas ændret, saaledes at der kun bliver een Sejlretning, idet nemlig Sejladsen omkring Gersøhage for Tiden er noget vanskelig. — Derefter kommer det lige Løb hen igennem Sækken til Klintebjerg, hvor der kun er foreslaaet de nødvendige Udvidelser i Bredden og Dybden. — Men saa kommer Løbet fra Klintebjerg hen til Enden af Kanalen; Sejladsen her foregaar i Øjeblikket i fire forskellige Retninger, og det er ret vanskeligt, i alt Fald for store Skibe, at passere. — Her gaar Forslaget ud paa at rette Løbet af, saaledes at der bliver een Retning

fra Klintebjerg og op i Nærheden af Enden af Kanalen, og paa dette Stykke er Bundbredden foreslaaet sat til 25 Meter, idet man regner med, at der kan komme Skibe med en Bredde af 18 Meter. —

Saa kommer Kanalen. Her er Bundbredden sat lidt mindre; den er, saaledes som Profilet viser, sat til 22 Meter paa de lige Strækninger og varierende fra 27—32 Meter i Krumningerne.

Krumningsradierne i Kanalen er ændret noget; det har saaledes været et vanskeligt Punkt at passere omkring ved Stige. Der er i Øjeblikket Krumningsradier paa omkring 500 Meter. Der er her foreslaaet en Forbedring, idet man har taget en Krumningsradius paa 1000 Meter udenfor Stige, og saa har man samtidig holdt en Bundbredde paa 30 Meter hele Vejen igennem dette S-formede Løb. Iøvrigt er der foreslaaet en Afretning af Sejllobet mellem Stige og Nisted, og nede ved Odense Staalskibsværft og Odense Skibsværft, hvor man ikke godt kan komme rundt med større Radier end 500 Meter, er der holdt en Bundbredde af 30 Meter.

Naar man saa kommer op i Havnen, vil det ses, at der er foreslaaet uddybet til $7\frac{1}{2}$ Meters Dybde foran de Bolværker, der kan taale en saadan Uddybning, og der er endvidere ved Udgravning i den vestlige Side af Havnen, hvor det ny og det gamle Havnebassin mødes, foreslaaet tilvejebragt et Svajebassin med en Dybde af 6 Meter.

Med Hensyn til Vigepladser er der tænkt indrettet saadanne ved Odense Staalskibsværft, ved Stige, ved Enden af Kanalen, ved Klintebjerg og saa ude paa Fjorden paa de Steder, hvor Sejllobet ganske naturligt giver Plads. —

Der vil ved dette Projekt fremkomme en Masse Fyld, og denne er tænkt anbragt forskellige Steder. Der vil saaledes være at grave af fast Fyld ca. 750,000 m³, som dels er tænkt anbragt i Dæmninger langs Kanalen og dels i Dæmninger ude paa Fjorden, saaledes at disse Dæmninger eventuelt senere kan benyttes som et Led i Inddæmningen af Fladstrandene og dels kan tjene som Lededæmninger. Den bløde Fyld, som er tænkt eleveret og anbragt inde bag Dæmningerne, udgør ca. 270,000 m³; noget af denne Fyld er tænkt anbragt i Baagø Strand, Vest for Færgevejen, saaledes at Arealerne der kan blive fyldt op og senere være brugelige til industrielle Anlæg. Resten af Fylden er tænkt anbragt paa de Steder ude paa Fjorden, hvor Havnevæsenet i Følge tidligere Landvæsenskommissionskendelse har Tilladelse til at anbringe Fyld. Hvad den yderste Fyld angaar, som skal graves ude paa Fjorden, vil det være billigere at anbringe den ved Plumpning paa forskellige Steder paa Fjorden eller maaske lige udenfor Gabet paa Steder, hvor det kommer til at genere saa lidt som muligt. — Der er saa tilbage 230,000 m³ Fyld, der vil være at grave ude ved Hasselø. Denne Gennemgravning er foreslaaet, fordi det er vanskeligt med store Skibe at befare det bugtede Sejllob her, og det er en Afretning, som kun vil koste 350,000 Kr. mere, end hvis man afrettede Sejllobet uden om. Denne Fyld er tænkt gravet tør og anbragt i Dæmninger langs med Sejllobet.

Der er paa de forskellige Planer vist, hvorledes man i Detailler vil faa Løbet anbragt, og der er paa en af Planerne vist en Sammenligning imellem Kanalen, som den er nu, Kanalen, som den skulde være efter Projektet, og saa nogle andre Kanaler. Det vil deraf ses, at en Bredde paa 22 Meter er temmelig almindelig eller har i alt Fald været almindelig ved mange af de store Kanaler til at begynde med, f. Eks. Amsterdammer-Kanalen; Suez-Kanalen, der til at begynde med ogsaa havde denne Bredde, er senere bleven udvidet, hvilket ogsaa er sket med Kejser Wilhelm-Kanalen.

Oppe i Havnen vil Bolværkerne paa de fleste Steder kunne taale denne Uddybning til 7,5 Meter. Der er hidtil anvendt Træunderbygning for Bolværkerne, flere Steder med en Betonkajmur ovenpaa. Det vil nok blive saaledes, at Vandet oppe i Havnen vil blive noget mere frisk og saltholdigt efter denne Uddybning, idet Saltvandet nemmere vil kunne komme op. Der er foretaget en Undersøgelse af Vandets Saltholdighed i Fjorden, Kanalen og Havnen, og det viser sig, at Saltholdigheden i Havnen er saa ringe, at selv om der skulde komme en lille Førogelse, saa vil der næppe være nogen Fare ved at anvende Trækonstruktion, eller for at de Trækonstruktioner, der er, vil blive angrebne af Pæleorm og Pælekrebs, som ellers i mange Havne ødelægger Træværket.

Kruuse: Det er nu fjerde Gang indenfor en god Menneskealder, at Odense Byraad skal til at tage Beslutning om Uddybning af Sejllobet ind til Odense. I 1883 uddybedes der fra 11 til 13 Fod, 1889—91 til 15 Fod, og sidste Gang, da Uddybningen strakte sig fra 1900 til 1904, gik man ned til de 19 Fod. Hver Gang dette Arbejde har været paa Tale i Odense Byraad, har der været stor og stærk Uenighed om Nødvendigheden og Betimeligheden af Anvendelse af saa store Midler paa Søvejen til Odense, og hver Gang har Mellemstandpunktet sejret.

Hver eneste Gang har de kendte Gammelmandsbetæneligheder rejst deres Hoved og søgt at lægge alle de Hindringer, de kunde, i Vejen for de Fremskridt, der skulde og maatte komme, men ingensinde saa stærkt som i 1899—1900, da Odense Byraad skulde tage denne Bestemmelse — der rejste sig de mærkeligste Betæneligheder.

I Grunden var Havneudvalgets Flertal stemt for at gaa ned til 22 Fod, men et Mindretal holdt paa 17 og en Lægterstation ude i Fjorden, og denne Lægterstation har nu i alle de Aar bleven ved at spørge, hver Gang vi har talt om Kanalens Uddybning. Det er mig derfor nu en ubetinget Glæde, at Kanaludvalget faar at vide, at det er et Fantom, som vi ikke skal skimte længere efter. Det vil koste alt for mange Penge, det vil være at drukne de Penge derude i Fjorden, hvis vi laver en Lægterstation. Det vil blive dyrt, og det vil blive daarligt for de Folk, der skal bruge Odense Havn.

Det er da ganske overordentlig glædeligt at konstatere, at der denne Gang, hvor vi staar overfor det allerstørste Projekt, der endnu har været fremme paa Byraadets Bord, er en saa absolut Enighed indenfor Havne- og Kanaludvalget, at vi kan komme og sige til Byraadet: Her er et Projekt, som vi er enige om, og som vi kan anbefale Dem at vedtage. Selv om det er mange Penge, saa er det ikke mere, end vi mener, at Odense By kan overkomme, det er ikke anderledes, end at vi mener, at dette kan bygge en Fremtid for vor By. Det tager nemlig Sigte paa to Ting: Afretning af det meget krumme Løb ude i Fjorden og selve Uddybningen af Kanalen.

Men naar vi nu faar disse 24 Fods effektive Vanddybde, saa vil jeg gerne sige, at saa er vi ogsaa saadan stillet, at vi kan komme i direkte Forbindelse med de store Afskibningssteder paa den anden Side Havene, og hvad det betyder for den almindelige Omsætning og for Billiggørelse af Varerne, behøver man ikke at gaa nærmere ind paa.

I tidligere Dage, da de første Uddybninger var paa Tale, stod der i en Indstilling, at der trivedes ikke nogen egentlig en gros Handel i Odense, fordi man ikke kunde faa nogen som helst direkte Forbindelse, ikke en Gang med de europæiske Lande. Vore Landbrugsprodukter maatte afskibes over Nyborg Havn, og en By som Nakskov gik ned til 15 Fod, medens Odense kun havde 11 Fod. Nu kommer vi op i Højde med Aarhus og Aalborg og de andre store Provinshavne. Men overalt ser man ogsaa Byerne anvende betydelige Beløb paa Udvidelse og Uddybning af deres Havne: Kolding uddyber, Aarhus uddyber og Aalborg gør det ogsaa — ikke mindst København, som vi jo nu ser har en Havn paa en Mils Udstrækning fra Syd til Nord, og dog er den i disse Tider — hvad Handelsstanden i sørgelig Grad maa bekende — altfor lille. Der mangler ogsaa Kajplads, saaledes at vi maa vente i maanedsvis for at faa de Varer frem, som kommer dertil fra oversøiske Havne. —

Da det nu ved sidste Uddybning gik saa godt med Kanalens Indtægter, saaledes som Formanden har nævnt, at det allerede faa Aar efter kunde lykkes at faa Kanalen til at balancere, saa var det naturligt, at Kanaludvalget rettede sine Bestræbelser paa at gennemføre det Projekt, som der allerede i 1900 var Tale om, nemlig 22 Fods Projektet, og i den Anledning lod man allerede i 1907 paabegynde Udarbejdelse af Planer til Gennemførelse af dette. Thi det skal siges, at det vilde kun have kostet ca. 1 Million Kroner mere for 20 Aar siden at have gennemført det til 22 Fod, og dette havde man stadig for Øje. Jeg erindrer fra Forhandlingerne den Gang, at Havneingeniør Blicher regnede med, at for hver Fod, vi gik ned, kostede det 1 Mill. Kr. mere — alt var allerede stegen paa de ganske faa Aar, og efter de Beregninger, man havde i Kanaludvalget den Gang, betød det, at det vilde koste ca. et Par Mill. Kr. at faa det gennemført, som burde have været gennemført 1904.

Forholdene vilde det ikke saaledes, at det nogensinde kom frem paa Byraadets Bord, og det er maaske for saa vidt godt; thi der er ingen Tvivl om, at det, vi staar overfor i Dag, er langt det bedste. Jeg kunde dog have ønsket, at vi allerede havde været — om ikke færdige, saa dog godt paa Vej til det, for jeg er bange for, at vi er lidt for sent paa det, og at den vældige Trafik, som nu vil komme i den nærmeste Fremtid, i nogen Grad vil gaa uden om Odense. Vi ser med Beklagelse, at der er Tale om, at Stykgodsladninger fra Amerika og England nu skal losses i Aalborg. Afskiberne tager allerede Forbehold i deres Konnossementer, at de vil have Lov til at losse i en af disse Havne, hvis de ikke kan faa København. Jeg kunde have ønsket, at vor By og den fynske Handelsstand havde været i Stand til at tage Del i disse Muligheder her, saaledes at vi i alt Fald havde haft Mulighed for at faa disse store Skibe til Fordeling rundt omkring i Landet.

Men det er mit Haab og Ønske, at det absolut ikke vil være for sent for Odense at komme med i det Kapløb, der bliver iblandt Byerne.

Hver Gang vi har haft en saadan Udvidelse, er det jo gaaet frem for Byen, og hver eneste Gang har det vist sig at være rigtigt. Alle Betæneligheder er gjort til Skamme i en Grad, som enhver, som har hørt de Tal, der her i Dag er fremlagt, føler sig overbevist om.

Jeg maa have Lov til at nævne, at i 1902 var Havnens Indtægter 110,000 Kr., i 1906 allerede 170,000 Kr. — Om Bestuvningen er der allerede talt, saa den vil jeg ikke trætte Dem med.

Naar vi nu faar dette Projekt gennemført, saa kan vi tage store Skibe paa indtil 8,000 Tons Lasteevne og med en Længde af 120—130 Meter. Vi mindes sikkert, at der nede i Havnen for mange Aar siden laa en af »Det forenede«s Dampere, der kom fra Sydamerika

med en Ladning Foderstoffer hertil, men denne Damper havde losset Halvdelen af sin Last i en anden Havn først; den gik herop med den sidste Halvdel, og vi var ret stolte af at se den hernede i Havnen. Det var den Gang, det kunde lade sig gøre at tage Partlast. Der var rigelig med Udbud af Tonnage, og Rederierne var villige til at sige: »Ja, kan vi ikke tage det hele til een Havn, saa kan vi gaa til 2 Havne«. Men det er ikke Tilfældet nu. Rederierne gaar ikke ind paa nogen Partlast, de gaar kun ind paa at tage det ene store Skib op til den ene Havn.

Endelig kommer dertil, at Typen paa Skibe, efter hvad de sagkyndige siger, er ved at forandre sig. Skibene er i den sidste Menneskealder stadig bygget større og større, det gjaldt om at udnytte Maskinkraften og Teknikken, og det arbejder man ogsaa stadig paa. Der er Tale om at bygge en bestemt Type, og denne Type vil ikke kunne naa op til Odense Havn i den nuværende Vanddybde.

Havneingeniøren har lige nævnt, at der skulde opgraves 2 Millioner m³ Fyld, og at Arbejdet vilde koste ca. 8 Mill. Kr. Det er jo ganske vist mange Penge, men der er ingen Tvivl om, at det økonomisk skal kunne lønne sig.

Formanden har lige talt om, hvorledes man tænker sig at fremskaffe disse Penge, og om en ganske enkelt Side af denne Sag vil jeg gerne gøre nogle Bemærkninger. Den Del af Handelsstanden, der er Lejere nede ved Havnen, har vist sig særdeles imødekommende overfor Kanaludvalgets Anmodning om at være med til at skabe Muligheder for Forrentning af det store Beløb, som vi nu skal til at laane, og det er en Imødekommenhed, som man har al mulig Grund til paa det kraftigste at anerkende og være taknemlig for. Thi det kan naturligvis nok siges, at selvfølgelig faar disse Folk en uhyre stor Fordel derved, og det er dem, der i første Række kommer til at høste Fordelen, men paa den anden Side kan de staa med deres Kontrakter i Haanden og sige: »Vi behøver det ikke«. Det har de ikke gjort, og det synes jeg, at vi skal være glade for.

Men jeg har flere Gange haft Lejlighed til i Kanaludvalget — første Gang allerede i 1907 — at gøre opmærksom paa den uheldige Maade, hvorpaa man udlejer disse Pladser dernede, idet jeg sagde, at det beroede paa Tilfældigheder for den Mand, der lejede en Plads, og for det Udvalg, der bestemte Lejen, om det nu var rigtigt. Jeg foreslog, at man fik en almindelig Vurdering af Pladserne og fastsatte Prisen under Hensyn til en passende Forrentning, og at man foretog en Omvurdering med passende Mellemrum. Det har aldrig lykkedes mig at vinde Gehør for disse Tanker i Kanaludvalget, skønt det er saa selvindlysende retfærdigt og rigtigt, som tænkes kan. Thi saa længe Importøren svarer den Rente til Havnekassen, saa længe bliver han siddende rolig og uanfægtet dernede, og han kommer ikke til et eneste Øjeblik, før der er skabt nye Muligheder, at betale mere. Jeg tænker mig forøvrigt, at dette Spørgsmaal nu maa rykke sin Løsning et Stykke nærmere, thi der er nu givet Vejledning til at vurdere Grundene særskilt, saaledes at vi kan faa Jordværdien frem, og jeg tænker mig ogsaa, at mange andre Hensyn vil gøre det absolut nødvendigt, at vi kommer Spørgsmaalet nærmere, end vi har været hidtil, og det skulde glæde mig. Thi lige saa sikkert som det er, at det vil være en stor Fordel for Importørerne, lige saa sikkert er det, at det vil blive til Gavn for Havnekassen. Saa vilde vi bl. a. ikke nu have behøvet at sige til Importørerne: Vil I være saa gode at give noget mere til os? men derimod kunde vi have sagt: Saasnart der er skabt Muligheder for jer, saa er disse Grunde saa meget mere værd, og saa vil der være at betale saa meget mere. — Iøvrigt vil jeg gerne sige, at jeg føler mig egentlig ikke tiltalt af at skulle være med til at forhøje vore Skibsafgifter og Vareafgifter, ej heller at lægge den Afgift paa Jernbanevogne, hvorom der har været talt. Thi det er og bliver en Skat paa Omsætningen, som jeg ikke egentlig bryder mig om, og jeg føler mig overbevist om, at Vejen ikke er at gøre Odense Havn dyrere end fornødent, Vejen er snarere at gøre den billigere og derved mere tiltrækkende end andre Havne. Men naar jeg alligevel gaar med til dette, er det kun, fordi jeg ikke paa nogen mulig Maade vil lægge Sten i Vejen for Forslaget. Men det er ogsaa mit Haab, at Handelsstanden vil vide at benytte Havnen i en saadan Udstrækning, at det kan være Kanaludvalget muligt inden ret lang Tid at nedsætte disse Afgifter igen.

Det er just i disse Dage netop 20 Aar siden, at Byraadet sidste Gang vedtog en Udvidelse, som man den Gang saa hen til med store Forventninger, og vi kan vel alle mindes, hvilke stærke Svingninger, denne Sag da satte Sindene i Odense i. Men jeg vil gerne have Lov til her ved denne Lejlighed særlig at mindes een Mands Arbejde for denne Sags Gennemførelse — Formanden har nylig mindedes andre af dem, der var Foregangsmænd her — jeg vil gerne minde om, at det var afdøde Etatsraad Schnakenburg, der i ganske særlig Grad havde denne Sag som en af sine Hjertesager. Der gik aldrig nogen Lejlighed hen, hvor han ikke ønskede at tale Kanalens Sag. Han kunde ikke blive træt af at forklare, i hvor høj Grad Odense var afhængig af at have en god og dyb Kanal og en i alle Maader fortrinlig Havn. Jeg føler mig overbevist om, at naar vi nu — hvad jeg haaber, at Byraadet vil — ved-

tager dette Forslag, som Kanaludvalget i Dag har forelagt, saa har vi gjort en god bypatriotisk Gerning, og at vi da har opfyldt den Mission, som vore Medborgere i Odense har betroet os, at varetage Byens Ve og Vel.

Jeg tillader mig paa det varmeste at anbefale det foreliggende Forslag til Byraadets Vedtagelse. —

Jakobsen: Som Formanden bemærkede, saa er denne Sag, som Kanaludvalget har lagt paa Byraadets Bord i Dag, absolut den største, som nogensinde har været fremme her i Byraadet, og det er jo ogsaa en Sag, som har umaadelig stor Betydning for Odense Bys Udvikling — jeg kunde fristes til at sige: enten Knald eller Fald!

Saa vil jeg takke Kanaludvalget, Havnebygmester Lorenz og Havneingeniør Clausen for den grundige, klare og udmærkede Udarbejdelse af Forslaget. Det har været med meget stor Interesse, at jeg har set Havnebygmesterens Forslag til et nyt, fremtidigt Odense, og der har det glædet mig, at Havnebygmesteren — maaske af ganske naturlige Grunde, maaske med Vilje, er kommen til at tage æstetiske Hensyn, nemlig ved Bevarelsen af Næsbyhoved Bakke og Skov, som en Gang i Fremtiden vil blive et smukt Parti derude. —

Hovedspørgsmaalet er jo det: Kan vi her i Byraadet forsvare at gaa til Anvendelse af den umaadelige Sum til Forbedring af Søvejen til Odense? Men man kan ogsaa, saaledes som Formanden bemærkede, stille Spørgsmaalet saadan: Kan man forsvare at undlade at gøre det?

Ja, det er vistnok en Skønssag. Vi kender heldigvis ikke Fremtiden, men efter de Oplysninger, der foreligger, synes det, som om Skibstypen til oversøisk Fart vil blive betydelig større end den nuværende. Følgen deraf vil blive, at de store Skibe ikke vil kunne benytte vor nuværende Kanal, maa altsaa gaa andetsteds hen, og Følgen deraf er selvfølgelig igen, at der i Kanal og Havn vil blive Stilstand, der vil blive Tilbagegang.

Jeg er ikke saa sangvinsk som Herr Kruuse — han bliver jo let meget begejstret for en Sag. Jeg tør ikke sige, at der ikke er nogen Tvivl om, at det vil kunne forrente sig og blive et godt Aktiv for Odense By. Men jeg tør ikke andet end stille mig velvillig til Forslaget her, og jeg tvivler ikke om, at det er nødvendigt at gennemføre Projektet.

Med Hensyn til Udgiften oplyser Formanden, at det er jo kun kalkulatorisk. Alene Udgiften til Kul — saasnart den stiger eller falder med 10 Kr. pr. Ton, saa vil Udgiften gaa opad eller nedad med 200.000 Kr., med andre Ord, hvis f. Eks. Kullene stiger fra 130 til 180 Kr. pr. Ton, saa vil det dreje sig om 1 Mill. Kr. mere eller omvendt. — Jeg kan se, at de Udgifter, der er beregnet, er grundig undersøgt, og det kan ikke gøres bedre. Een Ting er jeg lidt i Tvivl om, og det er, om Kanaludvalget har regnet tilstrækkeligt til Forrentning af de Laan, som skal optages. Naar jeg er kommen i denne Tvivl, saa er det, fordi jeg fornylig tilfældig talte med en Forretningsmand, og han viste mig et engelsk og amerikansk Blad og gjorde mig opmærksom paa, hvor forbavsende dyre Penge blev i Fremtiden. Han viste mig, at de Laan, som Sverrig skal optage i Amerika, 25 Millioner Dollars, skal forrentes med 6 % og endda ikke til pari Kurs. Der tror jeg nok, at Kanaludvalget har regnet lidt vel smaat. — En anden Ting, som jeg vil spørge Kanaludvalget efter, er, om der til Vedligeholdelsesudgifter er regnet tilstrækkeligt. Vedligeholdelsen af et stort Anlæg er selvfølgelig forholdsvis større end et lille Anlæg; om det er proportionalt dermed, tør jeg ikke udtale mig om. Men det vil maaske Havnebygmesteren eller Havneingeniøren give mig Oplysning om. — Efter Kanaludvalgets Oplysning vil vi altsaa efter den Trafik, vi havde her paa Havnen i 1916, komme til at staa med et Underskud af 200.000 Kr. Der skal altsaa en endnu større Trafik til for at kunne faa Balance i Regnskabet, og jeg tvivler ikke om, at naar vi kommer ind i normale Forhold, saa vil vor gode og dygtige Handelsstand sikkert søge at udnytte Havnen paa bedste Maade, saaledes at Underskudet vil blive saa lille som muligt.

Jeg vil altsaa nærmest anbefale Sagen til Byraadets Vedtagelse; men der er endnu et Par Spørgsmaal, som jeg vil tillade mig at rette til Havnebygmesteren eller til Ingeniør Clausen. Det første Spørgsmaal har egentlig omtrent Herr Kruuse besvaret, nemlig hvorvidt det nuværende Tidspunkt er heldigt at paabegynde dette Stykke Arbejde paa, og jeg vil indrømme, at efter de Udtalelser, som Herr Kruuse kom med, tør jeg heller ikke være med til at udsætte Tidspunktet, jeg mener, det er bedst, at vi faar fat snarest muligt. — Et andet Spørgsmaal, som Havnebygmesteren berørte, da han forelagde Sagen, er dette, om det ikke med det samme vilde være fornuftigt at tage den rette Linie fra Lammehage til den saakaldte trekantede Middelgrund, idet jeg har maalt efter, at den Strækning, som den rette Linie giver i Forhold til den krumme Linie, der gaar over til Munkebo, er saadan noget som 4—7.

Jeg tænker ikke alene paa Tidsbesparelsen med at komme ind, men ogsaa paa, at den store krumme Linie maa jo koste ganske betydeligt at faa udvidet til den projekterede Bredde og Dybde. Jeg tænkte mig, at de Penge, der skulde bruges dertil, var omtrent smidt i Vandet, men nu da Havnebygmesteren oplyser, at den rette Linie vil koste saadan noget som 3 Mill. Kr., tør jeg ikke komme nærmere ind paa det.

Saa er der et Spørgsmaal endnu, og det er Spørgsmaalet Lagerplads og Kajplads ved Havnen. Saavidt mig bekendt, er der kun ganske faa Pladser dernede, og jeg er ikke rigtig inde i, hvordan Forholdet er med Kajplads. Formodentlig vil Herr H. C. Petersen som særlig handelskyndig udtale sig om det.

Havneingeniøren oplyste, at en Del af Fylden var tænkt lagt op i Lumby og Seden Strand.

Har vi Ret til det? Kan der ikke blive nogen Vanskelighed fra Lodsejernes Side derude? Idet jeg altsaa vil anbefale Sagen, saa mener jeg dog, at den bør selvfølgelig gaa til 2. Behandling, og jeg vil gerne, inden den kommer til 2. Behandling, anmode Kanaludvalget om i Forbindelse med Magistraten at forhøre nærmere om, paa hvilke Vilkaar vi vil kunne faa Laan til Projektets Gennemførelse. Jeg vil ligeledes bede om, at man forhører i Ministeriet, hvad de mener, at vi kan faa i Støtte af Staten til Forrentning af Anlægskapitalen. Jeg vil ogsaa henstille til Kanaludvalget, at de arbejder videre paa Projektet, saaledes at vi ikke spilder nogen Tid, men at der arbejdes videre paa de Tegninger, hvorefter Arbejdet skal udbydes, det vil sikkert fremme det ikke saa ganske lidt. — Der var en lille Sorg, jeg havde, det var, at Havnebygmesteren oplyste, at det lille Projekt til Udvidelse af Havnen dernede vilde koste saadan noget som 3.800.000 Kr. Det er mange Penge, men som sagt, jeg ser med Velvilje paa Sagen.

Carl Rasmussen: Jeg maa først udtale min Glæde over, at denne Sag er kommen frem, og jeg skal ikke opholde mig ret længe ved den, saa meget mere som jeg hører, at der ogsaa fra den anden Gruppe er Tilslutning til Sagen, og det glæder i allerhøjeste Grad os. Thi vi tror naturligvis fra vor Side, at det er en Foranstaltning, som er gavnlig for vor By, selv om man kan stille sig noget skeptisk overfor, hvorledes vi skal faa Pengene forrentet. Der er vist ingen Tvivl om, at det er den Vej, vi maa gaa for at holde vor Handelsstand konkurrencedygtig, og det er alligevel det, der skal til, for at vor By kan blomstre. — Der er en Ting, som jeg dog gerne vil gøre opmærksom paa, og som jeg vil haabe maa vinde Anklang her i Byraadet. Jeg er af dem, der mener, at Bolværkspladsen er og bliver meget hurtig for lille, og det vilde ikke være heldigt, om vi nu tog den store Udvidelse og saa lod Kajpladsen ligge. Jeg kan ikke se rettere, end at vi maa tage de 3.800.000 Kr. med i første Omgang, thi jeg er tilbøjelig til at tro, at det er de Penge, som der ofres, som ikke alene vil forrente sig selv, men ogsaa give et godt Stød til at faa den øvrige Kapital forrentet. Jeg gør det med saa meget større Glæde, som det vil give et meget forøget Arbejde her i Odense By, og det er en gammel Sætning, der har været sagt her saa ofte, at vi hellere vil give Arbejde end Understøttelse. Nu er vi kommen saa vidt, at vi har rigeligt med Arbejde for Vinteren, saafremt Byraadet i denne Sag vil se stort paa Forholdene; thi derved skal vi have Bogense Landevej fjernet hurtigst muligt, og vi faar Jordafravninger i Aalykke-marken, som ogsaa fordrer megen Arbejdskraft, og jeg mener, at det staar saa stærkt i Forbindelse med denne Sag, at vi ikke under nogen Omstændighed maa lade det ude af Sigte. Naar vi nu skal til at laane en Kapital til dette Projekts Gennemførelse, lad os saa tage det andet med det samme, thi jeg tror, at det er de sidste Penge, der bliver ofret, som vil komme til at give Stødet til, at det første bliver bedst forrentet.

Med disse Ord vil jeg gerne anbefale Sagen til Byraadets Velvilje. Vi er fra vor Side glade ved den, og jeg haaber, at vi ikke ser forkert paa Odense Bys Handelsstand, naar vi tiltror dem at skaffe Forrentning af Kapitalen til Veje.

H. C. Petersen: Det kan ikke nægtes, at Byraadet i Dag paatager sig et stort Ansvar ved den Afslutning, som vi giver denne Sag. Det er en Sag, som man ikke saadan kan gaa let over. Jeg er ogsaa af dem, der tror, at en Uddybning af Odense Kanal vil blive til Gavn for vor By, og jeg haaber, naar jeg nu skal til at stemme, at jeg har troet rigtigt, at det ikke senere er en Fejl, vi har gjort; thi man kan jo ikke nægte, at saa vil det jo være til kolossal Skade for Odense By i Fremtiden, saafremt vore Forventninger ikke slaar til. Jeg vil ogsaa være med til at stemme for denne Uddybning, men da jeg saa Forslaget og Projektet fra Kanaludvalget, saa blev jeg ærlig talt noget forundret. Thi det er jo ikke noget nyt, at der er Tale om en Udvidelse af vore Havnebassiner. Vi er oven i Købet kommen saa langt, at vi er begyndt at grave ovre paa Næsbyhoved-Engen. Den Tanke er vel nærmest fremkommen, formoder jeg, fordi det ved forskellige Lejligheder har vist sig, at Skibene ikke kunde komme til Bolværket. Men hvad vil der ske, hvis vi nu udvider, og det tager den Udvikling, som vi tænker og haaber? Der kan jeg med min bedste Vilje ikke se andet, end at vi øjeblikkelig kommer til at mangle Kajplads og Losseplads. Jeg vil sige, at hvis det kun skulde kunne lykkes at faa 3—4—5 store Skibe her til Odense, hvis det var hele Udviklingen, saa vilde jeg stemme imod Sagen. Men jeg har nu den Tro, at ikke alene de bestaaende Firmaer vil faa Gavn af denne Havneudvidelse, men at ogsaa nye Firmaer vil søge hertil. Men der findes i Øjeblikket kun 4 ledige Pladser ved Havnen; vi tænker os, at Udvidelsen vil tage 3 Aar, og i de 3 Aar har vi kun disse 4 Pladser, som under normale Forhold endda vilde blive optagne. Saa staar vi, naar de 3 Aar er gaaet, og har ikke det mindste til at losse ved eller Kajplads, hvor nye Firmaer kan bygge.

Jeg kan ikke se andet, end skal vi i Dag tage den Risiko paa os at ofre 7½ Mill. Kr. paa Uddybning af Odense Kanal, saa maa vi ogsaa tage Risikoen paa os at lave et Havnebassin, der kan staa færdigt, naar Kanalens Uddybning er færdig. Thi ellers er der kun de nu bestaaende Firmaer, der kan faa Gavn af det plus fire andre, der kan komme til, og en saadan Udvikling vil jeg formene slet ikke er passende til det, der nu sker. Jeg tænker mig, at man saa om 3 Aar vil se, at der er Brug for meget mere, og saa begynder man at projektere en ny Havneudvidelse, som atter vil tage en 2—3 Aar, og vi kan vel nok gaa ud fra, at Købmænd, som agter at etablere et eller andet Foretagende, venter ikke i 2—3 Aar, til Odense bliver færdig. Saa arrangerer de sig et andet Sted, og har de først bygget de Foretagender et andet Sted, saa er jeg noget i Tvivl om, at de river dem ned og flytter dem til Odense. Derfor vil jeg meget henstille til Kanaludvalget, at de overvejer det Spørgsmaal, som jeg her har fremdraget, saaledes at det muligvis knnde komme frem og blive færdigt samtidig med det andet. Jeg ved meget vel, at det er meget store Beløb, men naar jeg tør gaa med til de 7½ Mill. Kr., saa vil jeg ogsaa være med til det andet, hvis vi ellers kan skaffe Pengene paa nogenlunde lempelige Vilkaar. Skal der handles i dette Tilfælde, saa maa der handles til Bunds. Det er min Mening, og den vil jeg gerne have Lov til at slaa til Lyd for.

Naar det nu i Dag nævnes, at det vil koste 7½ Mill. Kr. — det lyder meget stort og er ogsaa et stort Beløb — saa vil jeg have Lov til at sige, at jeg har erfaret, at f. Eks. Vejle paatænker at ofre 7½ Mill. Kr. paa deres Havn, og kan de gøre det, saa forekommer det mig, at saa kan Odense ogsaa forsvare at foretage en Havneudvidelse til 10—11 Mill. Kr. Kan Pengene skaffes, saa vil jeg ikke være bange for at gaa med dertil. Jeg tror paa Udviklingen, og Udviklingen kan ikke ske, uden at der tillige bliver Kajplads og Losseplads, og jeg vil bede Kanaludvalget overveje Spørgsmaalet, om det ikke skulde udføres med det samme.

L. D. Rasmussen: Det forekommer mig, at det bedste ved denne Plan, som her er fremstillet for Odense Byraad, er den Klarhed og det enkle, som hele Forslaget vidner om. Det forekommer mig, at naar man har set hele denne Plan med den Fremtid, som man synes at ville gaa efter, saa er det saa enkelt og saa ligetil, at enhver, der gennemgaar det nøjere, uvilkaarlig siger til sig selv: Ja, saaledes og ikke anderledes kan Nutiden og Fremtidens Havneforhold ordnes her i Odense, og saa er der en god Ting til, at der er ikke Tale om et Par Alternativer, saa man kan gaa hen og foretage det mindre og derved maaske faa Fremtidens Bebrejdelser, saaledes som Herr Kruuse i Dag har bebrejdet vore Forfædre, at de ikke var tilstrækkeligt fremsynede. Derfor synes jeg, at denne Plan er i allerhøjeste Grad tiltalende. Der er ogsaa det gode ved den, at man kan tage det skridtvis, man kan løse det øjeblikkelige nødvendige, og saa kommer det til at passe som et Led ind i det hele. Man kan gøre Skridtet mindre eller større straks, og det kommer alligevel til at passe. Om man tager det Skridt videre, som Herr H. C. Petersen anbefaler, og som jeg ogsaa vil gøre mig til Talsmand for, saa kommer det altsammen til at passe ind i det samlede Hele, som er fremstillet for os.

Jeg vil netop sige, at jeg slutter mig i og for sig til de Udtalelser, der er kommen fra d'Herrer Carl Rasmussen og H. C. Petersen, og det var min Tanke, da jeg gennemgik Sagen, at det kunde dog vist ikke gaa an, at man ikke tog den første Havneudvidelse med, altsaa skaffede mere Bolværk. Jeg tænkte uvilkaarligt ved mig selv, at naar man i 1915—16, hvor Havnen var saa stærkt trafikeret, næsten ikke kunde skaffe Bolværksplads, saa vil det jo være umuligt med Fremtidens stærkere Trafik at gøre det. — Der var ogsaa en anden Tanke. I 1915—16 var vi oppe paa, at Havnen kunde forrente sig nogenlunde, maaske endda gav et lille Overskud. Men Spørgsmaalet bliver uvilkaarligt, om den Kajplads, vi har i Øjeblikket, er i Stand til overhovedet at kunne skaffe den Forrentning, der skal til for det hele Beløb, om det ikke netop af Hensyn til Forrentningen bliver en Nødvendighed at skaffe den yderligere Kajplads, der vil kunne skaffes ved Anlæg af det nye vestre Havnebassin, og derfor glæder det mig at høre dels fra vor Gruppens Side, hvor vi har behandlet Spørgsmaalet og var ganske enige om, at i den Retning burde vi se at føre Forhandlingerne i Aften, og dels fra den anden Side, at man der er ganske enige med os i de Betragtninger. Det viser sig ogsaa, at der i selve Indstillingen findes en Passus om, at denne Uddybning af Odense Havn og Kanal ikke vil være tilstrækkelig til at imødekomme en større Stigning af Trafikken, men at den tillige maa ledsages af en Forøgelse af Bolværkslængden ved Anlæg af nye Kajer, og netop dette slog ned i mig som noget, der var en absolut Nødvendighed, baade set fra et Rentabilitets- og fra et Trafikstandpunkt. Jeg vil derfor gerne anbefale det, saa meget mere som Herr Kruuse var inde paa noget, som vistnok er ret og rigtigt. Herr Kruuse mente, at det snarere maatte siges, at Odense kom noget bagefter med Hensyn til dette Foretagende; det vilde sikkert have været heldigere, hvis vi, saa snart vi kom ind i fredelige Forhold, straks havde haft Besejlingsforholdene i Orden. Men jeg haaber

ikke, at vi er kommen for sent, jeg haaber, at det vil kunne lykkes os alligevel at drage Trafikken denne Vej. Men det vilde jo være ulykkeligt, hvis vi foretager denne Uddybning og faar Trafikken draget hertil, at Skibene saa kommer til at ligge længe her uden at kunne komme til Kajen og faa losset eller ladet. Derved vilde Odense Havn straks blive misrekommanderet.

Derfor ser jeg ikke rettere, end at det ene maa følge med det andet, uagtet jeg naturligvis er paa det rene med, at denne Mundfuld bliver en Del større. — Der er foretaget en Budgettering af Driften, som viser, at der vil blive et Underskud af omkring et Par Hundrede Tusinde Kr. Jeg vil allerede nu, skønt det naturligvis ikke er saa bydende nødvendigt, alligevel henstille, at man gør Laanekapitalen saa stor, at man derved faar den fornødne Kassebeholdning, saa det ikke bliver en Nødvendighed at udskrive nogen Del af dette Underskud paa Skatteyderne. Thi Sagen er nemlig den, at vel er det rigtigt, at Byens Borgere i første Linie faar Gavn af Varerne, der tilføres søværts, men det er ligesaa rigtigt, at en stor Del af Varerne naturligvis kommer ud omkring til det øvrige Opland, og at vi som Skatteydere her kommer til at betale for de billigere Varer til Oplandet. Det skal kunne balancere. Derfor maa vi ved Hjælp af Laan i alt Fald en Overgang drive Kanalen og tære paa den Kapital og den Kassebeholdning, som vi har, hvad der jo iøvrigt ikke er noget ukendt indenfor Kanalens Administration.

Endelig vil jeg ogsaa gerne henstille, at vi gør alt, hvad vi kan for at faa disse $1\frac{1}{2}$ % halvaarlig fra Statskassen til dette betydelige Arbejde, og jeg kan ikke tænke mig andet, end at man fra Ministeriets og Lovgivningsmagts Side absolut maa se med Velvilje paa Odense Bys store Ofre og stærke Bestræbelser for netop søværts at skaffe Varer til Veje til hele vort Opland. Der vil jeg henstille, at de Penge, vi derved faar, bruges rent ekstra til Nedskrivning af det Laan, vi rejser, thi dermed vil jo Forrentningen senere blive noget mindre, saaledes at vi i Virkeligheden anvender Pengene til at gøre Foretagendet billigere, saaledes at man senere faar en mindre Sum at forrente.

Det var det Par Bemærkninger, jeg vilde gøre til det foreliggende Forslag, idet jeg vil anbefale, at vi vedtager det, naturligvis ikke i Aften.

Der er kun eet, som jeg endnu kunde have Lyst til at henstille til Udvalget, og det er, at man imellem 1. Behandling i Dag og 2. Behandling, der kommer senere, undersøger Muligheden af, om det ikke vilde være billigere, om Kommunen selv uden Entreprenør foretog denne Uddybning. Man vil maaske møde mig med Svaret, at vi har ikke Maskiner. Meget rigtigt. Men jeg ved, at det kan lade sig gøre at laane saadanne Maskiner imod at betale en Lejeafgift. Saa kan Kommunen selv foretage det nødvendige og kontrolere og lede det. — Jeg ønsker, at man imellem 1. og 2. Behandling foretager en Undersøgelse, om der ikke ad den Vej kunde spares nogle Penge, thi af 11 Mill. Kr. bør man naturligvis undersøge, om der ikke er Mulighed for at kunne spare noget af dette Beløb. Jeg vil anmode om, at Tanken tages op til nærmere Undersøgelse. Jeg er ikke i Stand til i Øjeblikket at sige, om det vil blive billigere eller ikke, men det er dog en Undersøgelse værd, synes jeg.

Stensballe: Jeg vil gerne besvare nogle Spørgsmaal, der er rettet til Kanaludvalget.

Arkitekt Jacobsen mente, at den Sum, som vi havde ansat til Forrentning af Laanet, var for lille. Det kan jo kun være skønsmæssigt, og fra det Øjeblik, vi satte Summen, og til nu, kan det godt være, at der er foregaaet Svingninger i Laanemarkedet, men da selve Udgiften ogsaa kan svinge, ved man slet ikke, om det kan slaa til, eller det maaske er for meget, men vi har sat det efter vort bedste Skøn.

Med Hensyn til Vedligeholdelsen vil sikkert Havnebygmesteren eller Havneingeniøren bedre kunne svare paa det. Jeg vil dog mene, at det er lidt anderledes her, end hvis man gaar hen og udfører et stort Anlæg, som skal vedligeholdes stadigvæk. Her drejer det sig om at grave Kanalen dybere, og Vedligeholdelsen bliver muligvis blot det at fjerne, hvad der kommer. Det er dog muligt, at der skal anskaffes større Maskiner end dem, vi har nu. Vi har i Overslaget lagt noget til de almindelige Udgifter, som vi har nu, men det kan jo kun blive et Skøn og endda et meget ufuldstændigt Skøn.

Med Hensyn til Oplagring af Fyld har vi Tilladelse til at oplagre flere Steder, og jeg tvivler ikke om, at vi ogsaa vil kunne faa Tilladelse til at oplagre de Steder, hvor det viser sig nødvendigt. Det har jo ikke voldt uovervindelige Vanskeligheder hidtil at faa Lov til at oplagre Fyld langs med Kanalen; men det vil vi naturligvis søge at faa bragt i Orden, eventuelt ved en Landvæsenskommission.

Arkitekt Jacobsen rejste det Spørgsmaal, om der nu ogsaa var tilstrækkelig Lagerplads og Kajplads, og det samme Spørgsmaal blev fremhævet stærkt af d'Herrer Carl Rasmussen og H. C. Petersen. Jeg vil der gøre opmærksom paa, at vi har siden 1915/16 forøget Bolværkerne paa dybt Vand med 33 %. At vi er naaet til det, som vi skulde og burde naa, og som vi kan vente at faa Brug for, naar selve Kanalen kommer i fuld Drift, og vi faar den Trafik, som vi ønsker, det tror jeg ikke, men vi har dog 3—4 Pladser endnu, ret store

Pladser, som er disponible for eventuelle Lejere. Vi har ment, at det, det først og fremmest drejede sig om i Øjeblikket, var at faa dette Projekt til Uddybningen forceret saa meget som muligt, for at vi ikke skulde komme bagefter. Det har vist sig, at der er stærkt Kapløb, og det vilde være uheldigt, hvis man skulde forsinke dette Projekt yderligere ved langvarige Overvejelser.

Jeg vil tillige dertil bemærke, at det vil jo ikke være muligt at komme til at udnytte de nye Havneanlæg i Aalykkemarken, forinden selve Havnebanen er omlagt. Forinden kan man nemlig ikke naa at faa Spor til de nye Kajer. Havneudvalget har jo nu omtrent faaet den Ordning tiltraadt af Statsbanerne, den hviler i Øjeblikket i Generaldirektoratet, og det vil selvfølgelig være Havneudvalget magtpaaliggende saa hurtigt som muligt at faa truffen en endelig Ordning med Statsbanerne med Hensyn til Omlægning af Havnebanen.

Desuden vil det ogsaa være nødvendigt, som der er gjort opmærksom paa, at omlægge Børgense Landevej. Dertil er der ogsaa gjort Skridt, idet der er sket Henvendelse til Amdtsraadet om at optage Forhandlinger om Omlægning af Børgense Landevej, og det skal blive fremmet saavel fra Teknisk Udvalgs som fra Kanaludvalgets Side, saaledes at vi hurtigst muligt kan faa disse store Jordarbejder i Gang under Forudsætning af, at Byraadet vil bevilge dem. Formentlig vil der ikke hengaa lang Tid dermed, for hvis det skulde vise sig nødvendigt og rigtigt at gaa til en Udvidelse af Bolværks- og Kajpladsen ved Havnen, vil man kunne naa at faa den Udvidelse, som er fremstillet i dette Projekt, færdig saa nogenlunde samtidig med, at selve Uddybningen af Kanalen bliver færdig. Men vi maa fra Kanaludvalgets Side dertil sige, at vi vil jo mene, at det ikke vil være ganske forsvarligt at gaa dertil, hvis der ikke viser sig at være tilstrækkelig Efterspørgsel efter Pladserne. Efter denne Forhandling her i Byraadet vil jo sikkert Forretningsfolk Landet over igennem Bladene blive klar paa, at Odense er villig til at gøre, hvad det skal være for at skabe de bedst mulige Forhold for Storhandel og i det hele taget for Handel og Industri, som er knyttet til Odense Havn.

Herr L. D. Rasmussen henstillede, at Laanet optoges saa stort, at det eventuelle Under-skud i de første Aar kunde afholdes af selve Laanet. Jeg kan for mit Vedkommende ganske slutte mig til Herr Rasmussens Forslag, jeg vil ogsaa gerne være med til at søge at skaffe et Laan saa stort. Ligeledes er Herr L. D. Rasmussens Henstilling om, at Pengene fra Staten bruges til at nedskrive Laanet, sikkert ogsaa rigtig. Men det vil vist ikke komme til at forliges saa godt med Herr Kruuses Henstilling om, at Afgifterne ved Havnen ikke blev forøget altfor meget, det kunde være, at der kom et Modsætningsforhold der, men iøvrigt er det noget, som kan overvejes, naar det først foreligger, og man ser, hvorledes Udviklingen vil komme til at gaa.

Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Herr Kruuses Betragtninger om Udleje af Pladserne, men jeg vil dog mene, at det vil være noget vanskeligt at faa en saadan Udlejningsmaade gennemført — ganske bortset fra den eventuelle Berettigelse deri — idet de Lejemaal, der er sluttet med Odense Havn, er sluttet paa langt Aaremaal, paa indtil 100 Aar. —

Derefter udtalte Herr L. D. Rasmussen, om det ikke kunde lade sig gøre at udføre Arbejdet uden Entreprenør. Herr Rasmussen var ikke blind for, at det ikke kunde lade sig gøre i alt Fald at anskaffe Maskiner dertil. Det kan det slet ikke alene af den Grund, at det er Maskiner, som kun skal bruges en enkelt Gang her, det vil sikkert være lang Tid, inden de skal bruges igen, og een enkelt Uddybningsmaskine vil heller ikke være tilstrækkelig — der skal en 2—3 Stykker i Gang, for at der overhovedet kan være Tale om, at Arbejdet kan fuldendes indenfor et begrænset Tidsrum af 3 Aar. — Herr L. D. Rasmussen taler om at leje Materiel og derefter udføre det for egen Regning. Jeg tror, at det vil blive noget dyrt, men der er selvfølgelig intet i Vejen for, at Kanaludvalget inden 2. Behandling søger at sætte sig ind i det Spørgsmaal og fremskaffe de bedst mulige Oplysninger derom. Jeg ved netop, at det samme Firma, som har den Maskine, vi har liggende hernede i Havnen, har udlejet til Nakskov Havn, men saavidt mig bekendt, har der ikke pekuniært været noget vundet derved, og jeg forstaar Herr L. D. Rasmussen saaledes, at hvis der ikke pekuniært kan vindes noget derved, saa gaar man den sædvanlige Vej. — Jeg tror, at under disse Forhold, hvor der navnlig vil blive Tale om at faa udenlandsk Materiel herind, vil det vel ogsaa nok blive vanskeligt at foretage Lejemaal, men vi kan undersøge det. —

L. D. Rasmussen: Jeg har ikke tænkt, at vi ved at ønske det vestre Bassin fremmet skulde sinke Uddybningen. Jeg er naturligvis ikke blind for, at Enkelthederne for det vestre Bassin vel nok ikke er færdige, og at der tiltrænges mere Overvejelse, saa vi vel vanskeligt kan vedtage det nu lige med det samme. Men jeg vil gerne, da Tanken nu er kommen frem fra to Sider, yderligere understrege det, for at vi saa hurtigt, som det er gør ligt, kan komme til at staa overfor en Beslutning ogsaa paa dette Omraade, for vi kan dog sikkert, da denne Uddybning strækker sig over et Tidsrum af ca. 3 Aar, naa at projektere og gennemføre ogsaa det vestre Havnebassin til nogenlunde samme Tid, som Uddybningen bliver færdig, og det er det, der for mig er Hovedsagen, at vi kan staa med begge Dele færdige

Det samme kan gælde med Hensyn til Havnesporet. Da der nu er en passende Tid, saa vil man vel nok inden den Tid kunne faa Sporet anlagt.

Jeg tror netop, at min Tanke med Hensyn til Nedskrivning paa Tilblivelsesværdien med det Beløb, som vi faar fra Staten, vil komme til at gavne Herr Kruuses Tanke om en Nedsættelse af Havne- og Brotaksterne. Saa vidt jeg kan se paa Budgettet med de 200,000 Kr. Underskud, har man vistnok ikke der regnet med Statens Tilskud? (Afbr.: Nej.) Saa vil det dog ikke betyde saa ganske lidt i Retning af billigere Afgifter. Det glæder mig, at Havneudvalget foretager den Undersøgelse, jeg henstillede. Jeg har hørt paa et tidligere Tidspunkt fra Folk, der har været ret kendt dermed, at deres Udgift til Opgravning og Aflæsning af Fyldmasse har været ikke saa ganske lidt mindre, end det ellers plejede at være Tilfældet.

H. C. Petersen: Jeg vil heller ikke være med til at sinke Udførelsen af Uddybningen, og jeg haaber ikke, at Kanaludvalget har faaet den Opfattelse af min Udtalelse før. Men jeg vil gerne have Lov til at paatale en Udtalelse, som Formanden kom med, idet Formanden udtalte, at saafremt Forespørgselen efter Pladser kommer, vil vi kunne tage Sagen op. Det er ikke ganske rigtigt. Thi ligesom vi nu her i Dag ikke vil sinke Sagen, for at Konkurrencen ikke skal komme os i Forkøbet, saaledes bestemmer en Købmand heller ikke en Plan, som først kan bringes til Udførelse om 3 Aar. Naar en Købmand faar en Plan, saa realiserer han den paa staaende Fod. Efter 3 Aars Forløb er meget forandret, og saa er Planen maaske slet ikke praktisk og indbringende. Der er sikkert ingen, der vil vente paa noget, der muligvis kommer om 3 Aar. Naar en Købmand faar en Ide, saa ser han sig om efter den belejligste Plads, og det er det, vi maa skabe, saadan at de ikke skal staa og vente paa, at vi kommer senere, for saa tager de og realiserer Planen et andet Sted. — Jeg kan stadigvæk ikke se andet, end at der mangler noget af det vigtigste ved denne Plan, nemlig mere Kajplads og mere Oplagsplads for nye tilkommende Firmaer.

Stensballe: Vi vil gøre alt muligt for at forbedre det, men vi mener, at der maa vise sig nogen Interesse fra Handelsstandens Side. Det kan laves ret hurtigt, det er Begyndelsen, der er den sværeste. Kanaludvalget skal nok tage det op og søge at fremkomme med nyt Forslag til Byraadet.

Kruuse: Det har glædet mig at høre, at der er stærke Røster i Byraadet for, at vi gaar i Lag med den første Del af Havnebygmester Lorenz's overordentligt fremsynede Fremtidsprojekt, nemlig Udgravningen dernede i Aalykkeengen. Det er et Forslag, som er kommen fra de to Grupperes Ordførere her i Byraadet, og som jeg meget gerne vil støtte. Jeg vil dér fuldkommen henholde mig til Formandens Udtalelser, idet jeg til Herr H. C. Petersen vil sige, at da Kanalen sidste Gang blev uddybet, fandtes der ikke i Odense nogen Handelsstand, der var i Stand til fuldt ud at udnytte den store Vanddybde, men allerede kort efter Vedtagelsen, endnu før Kanalen var færdig, fandtes der paa Pladsen Firmaer, der disponerede Aar ud i Fremtiden for at være de første til at benytte de Chancer, der da frembød sig. Jeg tvivler ikke om, at det samme vil være Tilfældet her. Som Formanden før sagde, kan dette blive bekendt ud over Landet, og der vil være Folk, der vil se deres Fordel ved at være de første til at tage de bedste Pladser og udnytte den Chance, der her kommer. Jeg gaar med Glæde med til i Kanaludvalget at tage Arbejdet op til dette Projekts Gennemførelse.

Stensballe: Idet Byraadet vedtager Sagens Overgang til 2. Behandling, bemyndiges Kanaludvalget til i Forbindelse med Magistraten at undersøge Vilkaarene for Tilvejebringelse af den til Udførelsen fornødne Kapital, samt at foretage en Henvendelse til Ministeriet om Muligheden for Statstilskud. Kanaludvalget bemyndiges derhos til allerede nu at udarbejde de endelige Planer til Arbejdets Udbydelse.

Jeg vil gerne spørge, om Byraadet kan være enig i denne Beslutning? — Da ingen udtaler sig derimod, gaar jeg ud fra, at Byraadet er enig, og jeg vil gerne paa Kanaludvalgets Vegne bringe en Tak for den velvillige Modtagelse, som dette store Projekt har faaet her. Det har været under ret vanskelige Forhold, at vi er kommen frem med det, og vi har gjort os al mulig Umage for at faa det saa godt funderet som vel muligt, netop fordi Udgifterne derved var saa store.

Jeg vil ogsaa gerne endnu en Gang rette en Tak til Havnebygmesteren og Havneingeniør Clausen for det store og gode Arbejde, der er præsteret i denne Sag, og som nu har faaet Byraadets udelte Tilslutning. — Jeg vil ogsaa udtale Haabet om, at dette maa blive til Gavn for Odense By, og at Havnen, selv med de store Udgifter, der kommer op, fremdeles maa trives og blive til Gavn ikke blot for Odense, men ogsaa for det store Opland her omkring og for de Byer, der efterhaanden har faaet deres Stabelplads her i Odense. —

22. August 1919.

Som det vil være det høje Ministerium bekendt har Odense Kommune i Løbet af de sidste ca. 40 Aar ofret betydelige Summer paa Forbedring af Sejlløbet til Odense, og Erkendelsen af, at Søvejen til Odense er det lokale Forretningslivs Hovednerve, er fremdeles den herskende blandt Byens Indvaanere.

Udviklingen fører imidlertid med sig, at Bestræbelserne for Søvejens Forbedring ingen-
sinde tør indstilles, idet Kravene til en 1. Klasses Havn og Kanal efter Forholdenes Natur
nødvendigtvis stedse maa være stigende, og i Forstaaelse heraf har Udvalget for Kanal- og
Havnevæsenet nu paany henvendt sig til Byraadet angaaende en endog ret betydelig Ud-
videlse og Forbedring af Søvejen til Odense og af selve Havnen.

De samlede Udgifter ved det hele Foretagende andrager efter et af Havnebygmester
Lorenz i København udarbejdet Projekt og Overslag følgende Summer:

1. Uddybning og Udvidelse af Odense Havn og Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde ca.	7,500,000 Kr.
2. Udvidelse af Havnen ved ny Bassiner, Anlæg af Kajer med Havnepladser, Spor anlæg m. v. ca.	3,800,000 Kr.
hvortil antagelig maa regnes med uforudseelige Udgifter af forskellig Art til Beløb ca.	700,000 Kr.
saa at det hele Foretagende maa paaregnes at ville med- føre en Bekostning af ca.	<u>12,000,000 Kr.</u>

Da denne Kapitals Forrentning og Amortisation selvsagt vil betyde en ganske over-
ordentlig stor Byrde for Odense Kanal- og Havnevæsen, andrager man om at blive tilstaaet
Statstilskud efter Lov Nr. 362 af 30. Juni 1919 til Arbejdernes Udførelse, idet man skal ud-
tale, at selve Havneudvidelsen antages gennem et langt Tidsrum at kunne give Beskæftigelse
til 150 a 200 Arbejdere daglig og allerede derved tør siges at være af stor samfundsmæssig
Betydning, hvortil kommer, at dette i høj Grad produktive Foretagende vel nok tør siges
at være af nationaløkonomisk Betydning under Hensyn til, at der her er Tale om en Trafik-
vej, der ved sin Retning og Beliggenhed har Interesse for hele Landsdelen.

P. B. V.

J. P. Stensballe.

J. C. Madsen.

Til

Indenrigsministeriet.

Indenrigsministeriet.

(Afdelingen for sociale
Sager vedrørende Arbejderforhold.)

Bilag 9.

København, den 1. Oktober 1919.

I Andragende af 22. August d. A. har Byraadet anholdt om, at der i Henhold til Lov af 30. Juni 1919 om Statstilskud til kommunale Arbejder m. m. maa blive tilstaaet Odense Kommune Statstilskud til Forrentningen af et Laan, stort ca. 12,000,000 Kr., der agtes optaget til Bestridelse af Udgifterne ved Udvidelse af Odense Havn.

I denne Anledning skulde man efter stedefunden Forhandling med Finansministeriet tjenstlig melde, at der, naar Byraadet endelig har vedtaget de omhandlede Arbejder, og det fornødne Samtykke fra højere Myndighed dertil foreligger, paa derom nærmere indgivet Andragende vil kunne forventes Tilskud i Henhold til Loven af 30 Juni 1919 ($1\frac{1}{2}\%$ af det paagældende Beløb halvaarlig i 8 Aar), saafremt Arbejderne iværksættes snarest mulig og senest inden den 1. April 1920.

P. M. V,

H. Vedel.

Sv. Neumann.

Til

Odense Byraad.

Odense Kanal- og Havneudvalg.**Bilag 10.**

Hermed: 1 Bilag.

Den 6. Oktober 1919.

Til

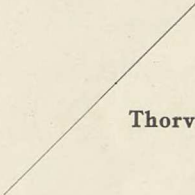
Odense Byraad.

I Skrivelse af 27. Juni d. A. tillod Kanaludvalget sig til det ærede Byraad at fremsende Forslag til Uddybning og Udvidelse af Odense Havn, Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde til et Beløb af ca. 7,5 Millioner Kroner, og i Mødet den 10. Juli d. A. vedtog Byraadet enstemmigt at lade Sagen overgaa til 2. Behandling og bemyndigede Kanaludvalget til i Forening med Magistraten at undersøge Vilkaarene for Tilvejebringelse af den til Planens Udførelse fornødne Kapital samt til at foretage Henvendelse til Ministeriet om Muligheden for Statstilskud, hvorhos Kanaludvalget bemyndigedes til med det samme at lade udarbejde de endelige Planer til Arbejdets Udbydelse.

Medens Spørgsmaalet om den fornødne Kapitals Tilvejebringelse endnu er under Overvejelse, er Udarbejdelsen af de endelige Planer og Betingelser for Arbejdets Udførelse nu saa vidt fremme, at Arbejdet vil kunne udbydes i Licitation, og da det ikke paa Grund af de herskende Forhold er muligt at sige noget bestemt om de samlede Udgifter ved Udførelsen, tillader man sig at anmode om det ærede Byraads Samtykke til at lade foretage en saadan Udbydelse under Forbehold af Byraadets og Ministeriets Approbation paa Arbejdets Udførelse saaledes, at man eventuelt ved 2. Behandling vil kunne forelægge Resultatet. Man undlader ikke at tilføje, at man agter at bortlicitere Arbejdet saaledes, at Tørafgravninger og Bredbeskyttelsesarbejder udføres enten af Havnevæsenet selv eller af lokale Entreprenører.

Man tillader sig at vedlægge en Plan vedrørende Arbejdets Udførelse.

P. U. V.

J. P. Stensballe.

 Thorvald Clausen.

Odense Byraad.

Bilag 11.

Den 10. Oktober 1919.

Under Henvisning til det ærede Udvalgs Skrivelse af 6. ds. undlader man ikke til behagelig Efterretning at meddele, at Byraadet i Mødet den 7. ds. har bemyndiget det ærede Udvalg til at udbyde Arbejdet ved Uddybning af Odense Havn, Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde i Licitation, dog saaledes, at saavel Byraadets som Ministeriets Approbation forbeholdes.

P. B. V.

A. P. Henriksen.

J. C. Madsen.

Til

Kanaludvalget.

Licitation.

Med Forbehold af Odense Byraads og Ministeriet for offentlige Arbejders Approbation paa efternævnte Arbejders Udførelse udbydes Arbejderne ved Udvidelse og Uddybning af Sejllobet ind til Odense herved i Entreprise i Henhold til Tegninger og Betingelser, der ligger til Eftersyn paa Havneingeniørens Kontor, Nørrebro 91², Odense, hvortil Tilbud indsendes inden Onsdagen den 5. November d. A. Kl. 10 Fm., til hvilken Tid Tilbudene vil blive aabnede i Overværelse af de bydende, som maatte indfinde sig.

Betingelser med Oversigtsplan kan, saa vidt Oplaget strækker til, faas til Laans mod et Depositum af 25 Kr., der tilbagebetales, naar det udlaaante senest Licitationsdagen tilbageleveres i uskadt Stand.

Kanal- og Havneudvalget i Odense, Oktober 1919.

P. U. V.

J. P. Stensballe.

Thorvald Clausen.

Stempel 1720 Kr.

KONTRAKT

om

Uddybning af Odense Havn, Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde

mellem

Entreprenørerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance
og Odense Kanal- og Havnevæsen.

§ 1.

I Henhold til Licitation af 5. November 1919 overdrager Odense Kanal- og Havnevæsen Arbejdet ved Uddybning til 7,5 m' Dybde af Sejlløbet ind til Odense samt delvis Omlægning af Sejlløbet i Odense Fjord alt i Henhold til vedhæftede Tilbud af 5. November 1919 og 20. November 1919 Alternativ III og vedhæftede Plan I, Beskrivelse og særlige og almindelige Betingelser samt bilagte Detailplaner med nedennævnte Ændringer, til Firmaerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance, ligesom nævnte Firmaer i Henhold til forannævnte Bilag overtager det omhandlede Arbejde ved Uddybning til 7,5 m' Dybde af Sejlløbet ind til Odense med delvis Omlægning af Sejlløbet i Odense Fjord.

§ 2.

Betalingen for Arbejdet udregnes efter Pejlinger før og efter Opmudringen. I Tilbud af 5. November 1919 har Entreprenørerne tilbudt at udføre Uddybningsarbejdet for en Række Enhedspriser, der for de i Tilbudslisten opgivne Mængder vil give en samlet Pris af 6,917,100 Kr., hvilken Sum dog vil være at reducere med 171,000 Kr. i Betragtning af, at begge Parceller overtages under et.

I denne Sum fragaar paa Grund af følgende Mindrearbejder:

Ved Gabet 26,100 m ³ à 4,00	104,400 Kr.
Paa Strækningen Lammesø-Hage-Flintholm (Profil 16,50 — Profil 19,475) 107,000 m ³ à 2,00	214,000 -
Ved Lindø Knæ 4,000 - - 4,50	18,000 -
Ved Hage-Hage 4,500 - - 4,50	20,250 -
Dæmningsregulering. 138,000 m ² - 0,60	82,800 -
	439,450 Kr.

hvorefter Tilbudssummen ændres til 6,306,650 Kr.

Med Hensyn til Udgravningen i Vinterhavnen ved Stige, 15,000 m³, skal Havnevæsenet være berettiget til inden 1. Juni 1920 at tage Bestemmelse om, hvorvidt det ønsker dette Arbejde udført; men Entreprenørerne skal være forpligtet til at udføre Arbejdet til den tilbudte Pris, idet bemærkes, at denne Begrænsning af Arbejdet betragtes som værende udenfor de i de særlige Betingelsers § 8 omhandlede Ændringer og Begrænsninger.

Den i Alternativ III i Tilbud af 20. November 1919 anførte Anordning antages, hvorved Størstedelen af den opgravede Fyld fra hele Uddybningen klappes, og hvorved der bl. a. vil finde Sted en Klappning af fast Fyld fra Kanalen og en Del af Fjorden i dertil anviste Pladser i det gamle Hasseløreløb, 200,000 m³, og langs Sejlløbet mellem St. ca. 9,0 og St. ca. 13,0 500,000 m³. Denne Anordning giver en Reduktion i Entrepriesummen paa 790,000 Kr. og Til-ladelse til at klappe Fyld ved Punkt I i Stedet for ved O (se Plan 1) giver Reduktionen 15,000 Kr., ialt **Kr. 805,000.**

Disse Ændringer vil medføre, at Entrepriesummen yderligere reduceres til **Kr. 5,501,650.**

Enhedspriserne i Firmaernes Tilbud af 5. November 1919 vil være at anvende ved Ud-regning af Betalingen saavel for hele Arbejdet som for Tillæg eller Fradrag i Betalingen for Mer- eller Mindrearbejder.

Ved à conto Betalinger vil der af Hensyn til Reduktionen 171,000 Kr. være at fradrage ca. 20 Øre pr. m³ Udgravning i Parcel I, og paa Grund af Reduktionen 790,000 Kr. bl. a.

ved Plumpning af 700,000 m³ i de gamle Løb fradrages ca. 1 Kr. 13 Øre i Enhedsprisen pr. m³, der er plumpet.

Saaframt en Del af de 500,000 m³, som forudsættes klappet i de gamle Løb mellem St. ca. 9,0 og St. 13,5, skal bugseres ud til Egensedybet efter Havnevæsenets Ønske for Bevarelse af enkelte Dybder paa nævnte Strækning, skal dette udføres for en Tillægspris af 1,00 Kr. pr. m³ maalt i Uddybning.

Havnevæsenet har Ret til indenfor et Tidsrum af 9 Maaneder, regnet fra Kontraktens Underskrift, at fordre ca. 50,000 m³ fast Fyld oplagt i reguleret Dæmning fra Vestre Dæmning over Hasselø efter Gudskov, dog kun paa saa lang en Strækning som Elevatoren kan række under Hensyn til Vanddybden; for denne Fyld betales ialt 5,00 Kr. pr. m³.

Før Klappning af de 200,000 m³ i det gamle Hasseløreløb skal Entreprenøren selv paa egen Bekostning foretage den der nødvendige Opmudring af blød Fyld, som lægges ind paa Opfyldningspladsen paa Haarde-Hage. Der maa kun klappes til en Dybde af $\div 4$ m eller de forhaandenværende Dybder, dog mellem Koholm og Østre Hasseløredæmning til en Dybde af $\div 2$ m i en Bredde af 60—100 m efter nærmere Aftale.

Alle angivne Kubikmængder er Maal for Fylden, maalt efter Pejling i Udgravning.

§ 3.

Havnevæsenet leverer Uddybningsfirmaerne de nødvendige Kul fob Pram eller Fartøj ved Bolværk for en Grundpris af 150 Kr. pr. Ton.

Kullene skal være gode screened Dampkul med en gennemsnitlig nyttig Brændværdi af 7,000 Calorier.

For hver Ladning udtages Prøver af Repræsentanter for Havnevæsenet og Firmaerne; disse Prøver undersøges paa Statsprøveanstalten, hvorefter den gennemsnitlige Brændværdi for Ladningen fastsættes. Den fastsatte Pris af 150 Kr. pr. Ton med 7,000 Caloriers Brændværdi vil være at formindske eller forøge procentvis efter Brændværdien.

Havnevæsenets Tilgodehavende ved Levering af Kullene vil være at fradrage ved de maanedlige à conto Udbetalinger.

Ved de forskellige Kulladningers Ankomst er Entreprenørerne forpligtet til i saa stor Udstrækning som muligt at aftage Kullene direkte fra Skib.

Hvis Havnevæsenet ikke ser sig i Stand til at kunne levere det fornødne Kvantum Kul til ethvert Tidspunkt af Arbejdet, skal Entreprenørerne med 1 Maanedes Frist selv overtage Leveringen af Kullene efter en Grundpris af 150 Kr. med Hensyntagen til Brændværdien, indtil Havnevæsenet igen er leveringsdygtig. Entreprenørerne skal dog erholde Havnevæsenets Approbation med 24 Timers Frist ved Kulindkøbene. Gaar Prisen over 250 Kr. pr. Ton, er Havnevæsenet berettiget til at standse Arbejdet ved Kulfyring, og der skal da optages nærmere Forhandling om Anvendelse af andet Brændsel.

Skulde der for Havnevæsenet fremkomme saadanne Vanskeligheder, som beror paa force majeure, Arbejdsnedlæggelse og lignende, ved Fremskaffelse af Kullene, kan Entreprenørerne ikke gøre Erstatningskrav, bl. a. ved Materiellets Stilleliggen, gældende overfor Havnevæsenet.

Entreprenørerne er forpligtet til, i saa stort Omfang som gør ligt, at anvende andet Brændsel end Kul, f. Eks. Tørv, Brænde m. m., dersom der efter foretagne Forsøg med saadanne andre Brændselsmaterialier kan træffes en Overenskomst mellem Havnevæsenet og Entreprenørerne om det økonomiske Grundlag for en saadan Ordning.

§ 4.

De kontraherede Priser er fastsatte paa Grundlag af den nugældende Lønning af 1,40 Kr. pr. Time for timelønnede Jordarbejdere i Odense. Det Beløb, denne tariffmæssige Løn gaar op eller ned, vil for hver timelønnet Arbejder være at tillægge eller fradrage Entreprenørernes Tilgodehavende.

Saaframt Arbejderne maatte være lønnede med Ugeløn og for en Arbejdstid udover den sædvanlige, tilkommer der Entreprenørerne ved Ændringer af den overenskomstmæssige Timeløn et Tillæg eller Fradrag for hver Ugelønsudbetaling proportional med Timelønnens Stigning eller Fald. En Maaned efter Timelønnens Forandring skal Entreprenørerne meddele Havneudvalget, hvilken Ugeløn man er kommet overens om mellem Organisationerne for dette Arbejde, og denne Ugeløn multipliceret med den nuværende og divideret med den nye Timeløn vil da blive Grund-Ugelønnen, som skal svare til den tariffmæssige Timeløn af 1,40 Kr., og hvorefter Entreprenørernes Tillæg eller Fradrag med tilbagevirkende Kraft til det Tidspunkt, da Timelønnen blev ændret, udregnes efter den hermed proportionalt stigende eller faldende Ugelønsansættelse.

Entreprenørerne skal tilsende Havnevæsenet *ugentlige* Lister over Lønningsudbetalinger saavel for ugelønnede som for timelønnede Arbejdsmænd med Angivelse af Timeantallet.

§ 5.

Tidsfristen.

Arbejdets Udførelse skal være fuldendt 15 Maaneder fra det Tidspunkt efter Approbationen paa Arbejdets Udførelse, da Havnevæsenet anmoder Entreprenørerne om at paa-begynde Arbejdet.

For Overskridelse af denne Tidsfrist ifalder Entreprenørerne en Dagsmulkt af 1,800 Kr.

§ 6.

Entreprenørerne forpligter sig til at overtage for 300,000 Kr. af »Odense Havns 6 % Obligationslaan af 1920«, hvilke Obligationer Havnevæsenet vil modtage som tilbageholdt Beløb.

§ 7.

Under Henvisning til de særlige Betingelsers § 13 forpligter Entreprenørerne sig til ved Arbejde, udført af den almindelige Arbejdsmandsklasse, at lade ca. 90 % af disse Arbejdere være danske.

§ 8.

Angaaende Ejendomsretten til det Materiel, der agtes anvendt ved Uddybningsarbejdet, henvises til vedhæftede Erklæring af 14. November 1919 fra Firmaet W. J. Kalis Wzn. & Co.

§ 9.

Ved Udgravning for Svajelads i Havnen, ved vestre Kanalbred paa Strækningen Profil 1,10 — Profil 1,40 og ved Liggeplads ved Petroleumslagrene skal Entreprenørerne være villige til at foretage Udgravningen paa det Tidspunkt, som maatte ansættes af Havnevæsenet.

§ 10.

I Henhold til § 4 i Odense Kommunes almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer gælder følgende Bestemmelser:

Afsætning af Hovedmaalelinien foretages af Havnevæsenet, medens det paahviler Entreprenørerne selv at foretage den nødvendige Afmærkning for Gravningen, idet der vil blive angivet de vandret maalte Afstande fra Hovedmaalelinien til begge Bundkanter af Løbet i hvert enkelt af de afmærkede Profiler (med 50 m' Afstand).

Havnevæsenet angiver Højden til et afsat Fixpunkt for hver ca. 3,000 m fra Havnen til Gersø, samt paa »Roholm«, »Flintholm« og ved »Gabet«.

§ 11.

Den af Entreprenørerne foretagne Opfyldning ved Plumpning skal udføres efter Tilsynets Anvisning. Plumpning i de gamle Sejløb maa ikke foretages før de tilsvarende nye Løb er sejlbare for 6,2 m dybgaende Skibe.

§ 12.

I Henhold til de almindelige Betingelsers § 16 stiller Entreprenørerne før Arbejdets Paa-begyndelse en Garanti paa 550,000 Kr. enten i rede Penge eller i Bankgaranti fra en anerkendt dansk Bank.

§ 13.

Havnevæsenet vil anbefale et eventuelt Andragende fra Entreprenørerne om, at disse kun 1 Gang kommer til at betale Havneafgift af deres Uddybningsmateriel.

§ 14.

I den ved Licitationen fremlagte Beskrivelse af Arbejderne ved Uddybningen foretages følgende Ændringer og Tillæg eller gives yderligere Forklaring:

- 1) Side XLVI Lin. 12 og 13 f. o. I Fjorden fra Profil ca. 15,0 til Profil ca. 19,50 ændres den projekterede Dybde til 7,50 m.
- 2) Side XLVI Lin. 14 f. o. Ved Gabet ændres den projekterede Dybde til 7,75 og 8,0 (se Plan 14).
- 3) Side XLVI Lin. 29 og 28 f. n. Angaaende Tidspunktet for Udgravning for Svajelads i Havnen, for Udgravning ved vestre Kanalbred paa Strækningen Profil 1,10 — Profil 1,40 og for Liggeplads ved Petroleumslagrene henvises til Bestemmelsen i Kontraktens § 9.
- 4) Side XLVI Lin. 28 f. n. Med Hensyn til Uddybning i Vinterhavnen ved Stige henvises til Kontraktens § 2.
- 5) Side XLVI Lin. 15 — 8 f. n. Her bortfalder i Beskrivelsen: »Fyldpladsen i Baagø inddæmmede Strand eventuelt forvoldte Skader«, og i Stedet indføjes: »Fyldpladsen i Baagø inddæmmede Strand, hvor der skal oplægges blød Fyld saa nær som muligt til Kote + 2 m, skal mod Øst begrænses af en Dæmning, der bekostes af Entreprenørerne, som er ansvarlig for, at der ikke sker nogen Skade paa Arealerne Øst for Dæmningen, og er pligtig at erstatte eventuelt forvoldte Skader«.

- 6) *Side XLVI Lin. 7 — 4 f. n.* Her bortfalder i Beskrivelsen:
»medens fast Fyld, der.....fra den nævnte Bundlinie«.
- 7) *Side XLVI Lin. 3 f. n.* Her bortfalder i Beskrivelsen: Det antages, at der i Baagø
det nye Løbs østre Bundkant«, og i Stedet indføjes: Det antages, at der i Baagø ind-
dæmmede Strand kan oplægges ca. 114,000 m³ Fyld. Resten af Fylden fra Parcel I klappes
for den faste Fylds Vedkommende paa Fyldpladserne i Fjorden, medens den bløde Fyld
kan anbringes paa Fyldpladsen ved Haarde Hage.
- 8) *Side XLVII Lin. 9 — 11 f. o.* I Beskrivelsen bortfalder: »Ved Oplægning af Fyld i.....
med samme Profil som nylig omtalt«.
- 9) *Side XLVII Lin. 24 f. n.* Efter »enkelt Skravering« tilføjes: »eller som rettet med Kryds-
skravering«.
- 10) *Side XLVII Lin. 23 — 20 f. n.* I Beskrivelsen bortfalder: »Fylden fra Udgravningen.....
paa Espenøre Hage«, og i Stedet indføjes: »Den faste Fyld fra Udgravningen over Has-
selø (Profil 8,6 — 9,6) klappes paa Fyldpladserne i Fjorden. Den bløde Fyld kan indlægges
bag Kanaldæmningen ved Haarde Hage.
- 11) *Side XLVII Lin. 14 — 10 f. n.* I Beskrivelsen bortfalder: »den bløde Fyld kan.....
Fyldplads ved Vigelsø«, og i Stedet indføjes: »Paa Strækningen Profil 11,5 — Profil 12,3
skal den paa Planerne viste Dæmning dannes af den faste Fyld fra Udgravningen. Den
blødere Fyld, som opgraves fra Profil 9,6 til Profil 11,7, kan anbringes paa Havnevæse-
nets Fyldplads ved Vigelsø.
- 12) *Side XLVIII Lin. 3 — 6 f. o.* I Beskrivelsen bortfalder: »Resten af Fylden fra
op over Kote + 3 m«, og i Stedet indføjes: »Resten af Fylden fra Parcel II anbringes
ved Hjælp af Selvlosserpramme paa de paa Plan 1 med Krydsskravering viste Pladser
i Fjorden, dels i Egensedybet, hvor der ikke maa fyldes over Kote + 3,5 imellem 4 m-
Dybdekurverne, dels paa Pladserne langs Sejllobet, hvor Opfyldningen intet Sted maa
komme over + 4 m, og skal holdes i mindst 35 m Afstand fra Sejllobets nærmeste
Bundkant.

§ 15.

For Opfyldelse af nærværende Kontrakts Bestemmelser er de kontraherende Firmaer
ansvarlige et for begge og begge for et.

§ 16.

Af Hensyn til nærværende Kontrakts Stempling bemærkes, at det pekuniære Mellem-
værende mellem Parterne ved Kontraktens Opfyldelse andrager ca. 3,100,000 Kr., under Hen-
syntagen til, at Havnevæsenet selv leverer ca. 16,000 Tons Kul.

Odense, den 20. Februar 1920.

Odense Kanal- og Havneudvalg:

J. P. Stensballe.

L. Chr. Larsen.

C. Larsen.

P. A. Kruuse.

Chr. Andersen.

Paa de kontraherende Entreprenørfirmaers Vegne:

W. J. Kalis Wzn. & Co.s

Baggermaatschappy.

G. J. M. Goedhard.

J. Fibiger.

I. Villefrance.

Til Vitterlighed:

Thorvald Clausen.

I. Hansen.

G. Lorenz.

Fortegnelse over Bilag til Kontrakten.

1. Tilbud af 5. November 1919 fra Entreprenørerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance.
 2. Tilbud af 20. November 1919 fra Firmaet W. J. Kalis Wzn. & Co.
 3. Erklæring af 14. November 1919 fra Firmaet W. J. Kalis Wzn. & Co. angaaende Ejendomsretten til det Materiel, der agtes anvendt ved det omkontraherede Uddybningsarbejde.
 - Vedhæftede Kontrakten.** 4. Beskrivelse af Arbejdet ved Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense, af September 1919, med deri foretagne Ændringer og Tilføjelser.
 5. Særlige Betingelser for Arbejdet ved Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense, 10. Oktober 1919.
 6. Odense Kommunes almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer.
 7. Reglement for Besejling af og Ordens Overholdelse m. m. i Odense Havn og Kanal samt i Sejlløbet til samme.
 8. Oversigtsplan over Sejlløbet til Odense (Plan Nr. 1) 1:20000.
 9. Et Bind Planer, indeholdende:
 - Pl. 2. Plan over Havnen 1:2000.
 - » 3. Kort over Kanalen fra Profil 1,25—3,50 1:2000.
 - » 4. » » » » 2,40—5,50 1:2000.
 - » 5. » » » » 4,60—7,60 1:2000.
 - Bilagte Kontrakten.** » 6. » » Kanal og Fjord fra Profil 7,20—9,80 1:2000.
 - » 7. » » en Del af Baagø inddæmmede Strand 1:2000.
 - » 8. Grundundersøgellesplan.
 - » 9. Dæmningsprofiler.
 - » 10. Kort over Kanal og Fjord fra Profil 7,20—9,80 1:2000.
 - » 11. » » Fjorden fra Profil 9,20—12,50 1:2000.
 - » 12. » » » » 11,70—14,70 1:2000.
 - » 13. » » » » 13,50—c. 18,20 1:4000.
 - » 14. » » » » c. 16,50— Gabet 1:4000.
- Paa en Del af Planerne er med Krydsskravering angivet Rettelser i Henhold til Kontrakten.
10. Et Hefte Bolværkstegninger.
 11. Et Hefte Jordberegninger.
 12. 9 Hefter Tværprofiler, hvori med grøn Farve er angivet Rettelser i Henhold til Kontrakten.

Licitationen

den 5. November 1919 over Arbejderne ved Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense.

TILBUDSLISTE.

Parcel I (udført for sig alene).

Uddybning til 7,5 m.

	Enhed	Antal	Enheds- pris	Specialsum	Hovedsum
Havnen indtil Profil 1,10, incl. Udvidelse af Svajeplds.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baagø ind-dæmmede Strand (Profil 3,5—4,7). Middeltrans-port ca. 3,5 km	m³	75,000	4,90	367.500,00	
Kanalen , Profil 1,10—5,05.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baagø ind-dæmmede Strand (Profil 3,5—4,7). Middeltrans-port ca. 1,5 km	»	293,000	4,85	1.421.050,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge i Baagø ind-dæmmede Strand (Profil 3,5—4,7). Middeltrans-port ca. 1 km.....	»	81,000	2,40	194.400,00	
Stige Vinterhavn , Profil 5,4.					
Blød Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæm-ning (Profil 7,4—8,9). Afstand ca. 3 km.....	»	15,000	2,70	40.500,00	
Kanalen , Profil 5,05—6,3.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæm-ning (Profil 7,4—8,9). Middeltransport ca. 2,5 km	»	140,000	5,00	700.000,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæm-ning (Profil 7,4—8,9). Middeltransport ca. 3 km	»	18,000	2,40	43.200,00	
Kanalen , Profil 6,3—7,45.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Dæmning mellem Koholm og Hasseløre Østre Dæmning (Profil 9,05—9,3). Middeltransport ca. 2 km...	»	112,000	5,00	560.000,00	
Kanalen , Profil 7,45—8,60.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Østre Dæm-ning (Profil 7,4—8,9). Middeltransport ca. 0,5 km	»	52,000	5,00	260.000,00	
At overføre				3.586.650,00	

	Enhed	Antal	Enheds- pris	Specialsum	Hovedsum
Overført.....				3.586.650,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge samme Sted	m³	86,000	2,40	206.400,00	3.793.050,00
Ialt fast Fyld	m³	672,000			
Ialt blød Fyld	»	200,000			
Regulering af Dæmningsskraaninger	m²	65,000	0,60	39.000,00	39.000,00
Andre og uforudsete Udgifter					
Parcel I, udført for sig alene.....				Ialt Kr.:	3.832.050,00

Dette Arbejde tilbydes fuldført i et Tidsrum af 15 Maaneder, regnet fra Dagen for Tilbudets endelige Approbation.

Parcel II (udført for sig alene)

Uddybning til 7,5—8 m.

	Enhed	Antal	Enheds- pris	Specialsum	Hovedsum
Fjorden, Profil 8,6—9,6.					
Fast Fyld at udgrave og dels oplægge i Dæmninger fra Vestre Kanaldæmning (Profil 8,5) over Hasselø til Gudskov og paa Arealet mellem det projekterede og det nuværende Løb, eventuelt ca. 25,000 m³ paa Espenøre Hage (Profil 9,8—10,1), dels klappe i Egense Dyb	m³	197,000	4,35	856.950,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge bag ovennævnte Dæmninger	»	58,000	3,10	179.800,00	
Fjorden, Profil 9,6—11,70.					
Fast Fyld at udgrave og dels oplægge paa Espenøre Hage (Profil 9,7—10,1), eventuelt ved Vigelsø (Profil 10,5—10,8) og i Lededæmning fra Nørrehoved over Feds Middelgrund (Profil 11,5—12,5), dels klappe i Egense Dyb. Middeltransport ca. 1,5 km	»	106,000	4,50	477.000,00	
Blød Fyld at udgrave og oplægge ved Vigelsø (Profil 10,5—11,0). Middeltransport ca. 1 km...	»	34,000	3,10	105.400,00	
At overføre				1.619.150,00	

	Enhed	Antal	Enheds- pris	Specialsum	Hovedsum
Overført.....				1.619.150,00	
Fjorden, Profil 11,75—15.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baakeøer ved Gersø og Trekantet Middelgrund. Middeltransport ca. 0,5 km	m ³	15,000	4,50	67.500,00	
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baakeø ved Sortø. Middeltransport ca. 2,5 km.....	»	4,000	5,00	20.000,00	
Fast Fyld at udgrave og klappe i Egense-Dybet. Middeltransport ca. 11 km	»	121,000	2,90	350.900,00	
Blød Fyld at udgrave og klappe i Bregnør-Bugten. Middeltransport ca. 10 km.....	»	95,000	2,80	266.000,00	
Fjorden, Profil 15—19,5.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Øer paa Harehage og Flintholm-Hage. Middeltransport ca. 0,5 km	»	23,000	4,50	103.500,00	
Blød Fyld at udgrave og klappe i Bregnør-Bugten. Middeltransport ca. 4,5 km	»	170,000	2,00	340.000,00	
Gabet.					
Fast Fyld at udgrave og oplægge i Baakeøer paa Lammesø-Hage. Middeltransport ca. 2,5 km	»	18,000	4,00	72.000,00	
Fast Fyld at udgrave og klappe i Egense-Dybet. Middeltransport ca. 5 km.....	»	42,000	4,00	168.000,00	3.007.050,00
Ialt fast Fyld	m ³	526,000			
Ialt blød Fyld	»	357,000			
Regulering af Dæmningsskraaninger, Baakeøer m. m.....	m ²	130,000	0,60	78.000,00	78.000,00
Andre og uforudsete Udgifter					

Parcel II, udført for sig alene..... Ialt Kr.: 3.085.050,00

Dette Arbejde tilbydes fuldført i et Tidsrum af 15 Maaneder, regnet fra Dagen for Tilbudets endelige Approbation.

Hvis hele Arbejdet udføres i samlet Entreprise, tilbydes det udført for:

	Specialsum	Hovedsum
Parcel I. Uddybningsarbejdet	3.793.050,00	
Regulering af Dæmningsskraaninger	39.000,00	
Andre og uforudsete Udgifter		3.832.050,00
Parcel II. Uddybningsarbejdet	3.007.050,00	
Regulering af Dæmningsskraaninger, Baakeøer m. m.	78.000,00	
Andre og uforudsete Udgifter		3.085.050,00
For hele Arbejdet i samlet Entreprise	Ialt Kr.:	6.917.100,00

Dette samlede Arbejde tilbydes fuldført i et Tidsrum af 15 Maaneder, regnet fra Dagen for Tilbudets endelige Approbation.

København, den 4. November 1919.

W. J. Kalis Wzn & Co.s
Baggermaatschappy.
G. J. M. Goedhard.
Købmagergade 69¹,
for Fibiger og Villefrance
J. Fibiger.

Tilbudet gives under følgende Forudsætninger:

at Kul kan skaffes fob vor Pram Odense Havn for en Pris, der ikke overstiger 150 Kr./t.
at de nugældende Arbejdslønninger ikke stiger.

Af Materiel agtes mindst anvendt:

for Parcel I

1 à 2 Gravemaskiner, 7—800 l Spande
1 à 2 Sugepressere, 1000—1500 HK.
2 à 3 Slæbedampere, 150—250 HK.
1 Elevator (eventuelt fælles for begge Parceller)
Diverse Pramme, Kraner, Motorbaade, Husbaade o. s. v.,

for Parcel II

1 à 2 Gravemaskiner, 7—800 l Spande
1 Elevator (eventuelt fælles)
3 Slæbedampere, 150—400 HK.
1 Sugepresser, ca. 1000 HK.
Diverse Pramme, Kraner, Motorbaade, Husbaade o. s. v.

Fotografier af en Del af det Materiel, der antagelig vil blive anvendt, vedlægges.

Af Mandskabet vil antagelig over Halvdelen være Danskere.

Indfyldningen foretages i Parcel I hovedsagelig med Sugepressere. For Parcel II forbeholder vi os at indlægge saa meget som muligt med Elevator, **medens Gravemaskinens Overskudsydelse klappes.**

Vi beklager meget, at vi saaledes ikke har set os i Stand til at afgive et Tilbud, der **fuldstændigt** følger Projektet, men vi har fulgt det saa nær, som vort Materiel tillader os det.

Vi tillader os dog at bemærke, at vi, dersom der kunde foretages nogle Ændringer i Projektet, saa vort Materiel fuldstændigt passer til det, kunde udføre Arbejdet i begge Parceller en Del billigere.

W. J. Kalis Wzn. & Co.s
Baggermaatschappy,
G. J. M. Goedhard.

W. J. Kalis Wzn. & Co.s
Baggermaatschappy.

København K., den 20. November 1919.

Odense Kanal- og Havneudvalg,
Odense.

Deres ærede af 18. ds. har vi takkende modtaget og tillader os derfor herved at tilbyde det ærede Udvalg følgende Reduktioner af vort Tilbuds Priser, dersom en af følgende tre Arbejdsplaner maatte vælges:

Alternativ I.

Ca. 350,000 m³ fast Fyld indskyldes i Baagøstrand,
ca. 300,000 m³ blød » »
ca. 90,000 m³ fast Fyld oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 200,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet, efter at den bløde Fyld først er udgravet og indskyldet. Resten af Fylden klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres med Kr. 350,000 — skriver Tre Hundrede & Femti Tusinde Kroner, saaledes at Prisen for hele Arbejdet inklusive Reduktion af Dæmningsarealer og de af Dem nævnte Reduktioner af Fyldmængden vil koste ca. **Kr. 6,100,000.**

I Tilfælde af, at den faste Fyld, der skal klappes i »P« i Egense Dybet, kan klappes i »J«, reduceres Prisen i dette Tilfælde med Kr. 30,000. —

Alternativ II.

Ca. 350,000 m³ fast Fyld indskyldes i Baagøstrand,
ca. 300,000 m³ blød » »
ca. 90,000 m³ fast » oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 700,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet og gamle Løb mellem St. 9—13.
Resten klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres da med Kr. 560,000 — skriver Fem Hundrede & Seksti Tusinde Kroner. —

Samlet Pris som før: ca. **Kr. 5.890.000,00.**

Alternativ III.

Ca. 300,000 m³ blød Fyld indskyldes,
ca. 90,000 m³ fast » oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 700,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet og gamle Løb mellem St. 9—13.
Resten klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres da med Kr. 790,000 — skriver Syv Hundrede & Nitti Tusinde Kroner. —

Samlet Pris som før: ca. **Kr. 5.660.000,00.**

I Tilfælde af, at den faste Fyld, der skal klappes i »P« i Egense Dybet, kan klappes i »J«, reduceres Prisen yderligere med Kr. 15.000,00.

Idet vi haaber, at det ærede Udvalg maa kunne acceptere et af vore Tilbud, tegner vi

med Højagtelse

W. J. Kalis Wzn. & Co.s
Baggermaatschappy.
G. J. M. Goedhard.

W. J. Kalis Wzn. & Co.

København K., den 14. November 1919.

Til

Odense Havneudvalg,

Odense.

Foranlediget ved en telefonisk Samtale imellem Herr Havnebygmester Lorenz og Herr Ingeniør Fibiger skulle vi i Overensstemmelse med Herr Fibiger og paa hans Foranledning høfligst oplyse, at det Materiel, der agtes anvendt, hvis Entreprisen vedrørende Arbejderne i Odense Kanal overdrages os, *ejes* af Firmaet W. J. Kalis Wzn. & Co.s Baggermaatschappy, Haag.

Materiellet er saaledes ikke alene fast i vor Besiddelse, men det befinder sig tilmed her i Landet, og hvis det ønskes, skal det være os en Fornøjelse at forevise de hollandske Papirer, Maalebreve m. m.

Det bemærkes iøvrigt, at vi i videst muligt Omfang vil bestræbe os for at bruge dansk Arbejdskraft.

Med Højagtelse

W. J. Kalis Wzn. & Co.s

Baggermaatschappy.

G. J. M. Goedhard.

Beskrivelse af Arbejdet

ved

Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense.

Arbejdet omfatter:

Uddybning af Sejlløbet fra 6 til 7,5—8 m' Dybde under Generalstabens Nulpunkt af 1904. Gennemgravninger og Afretninger af Sejlløbet ved de værste Krumninger i Kanal og Fjord.

Havnens Udvidelse med et noget større Svajebassin end det nuværende.

Forlængelse af Kanaldæmningerne og Anlæg af Lededæmninger m. m. langs Sejlløbet i Fjorden.

Til Arbejdet hører følgende Planer og Bilag:

A. Pl. 1.	Oversigtsplan over Sejlløbet til Odense	1:20000
- 2.	Plan over Havnen.	1:2000
- 3.	Kort over Kanalen fra Profil 1,25—3,50	1:2000
- 4.	- - - - - 2,40—5,50	1:2000
- 5.	- - - - - 4,60—7,60	1:2000
- 6.	- - Kanal og Fjord - 7,20—9,80	1:2000
- 7.	- - en Del af Baagø inddæmmede Strand	1:2000
- 8.	Grundundersøgelsesplan.	
- 9.	Dæmningsprofiler.	
3 Hæfter	Tværprofiler.	
1 Hæfte	Bolværkstegninger.	
1 -	Jordberegning.	
B. Pl. 1.	Oversigtsplan over Sejlløbet til Odense	1:20000
- 9.	Dæmningsprofiler.	
- 10.	Kort over Kanal og Fjord fra Profil 7,20—9,80	1:2000
- 11.	- - Fjorden - - 9,20—12,50	1:2000
- 12.	- - - - - 11,70—14,70	1:2000
- 13.	- - - - - 13,50—c. 18,20	1:4000
- 14.	- - - - - c. 16,50—Gabet	1:4000
6 Hæfter	Tværprofiler.	
1 Hæfte	Jordberegning.	

Maalinger og Beregninger er udført i Metermaal.

Hovedmaalelinien langs Sejlløbet er stationeret i km. Et Profils Plads er for Fjordens, Kanals og en Del af Havnens Vedkommende betegnet ved et helt Tal, som angiver, hvor mange km det ligger fra Sydenden af det gamle Havnebassin, og en Decimalbrøk af km. Pejleprofilerne er som Regel taget vinkelret paa Hovedmaalelinien med 50 Meters indbyrdes Afstand. For Østre Havnebassins Vedkommende er Profilerne hovedsagelig taget vinkelret paa Østre Kaj og med 25 Meters indbyrdes Afstand. Alle Profilerne er tegnet set i Retning Havnen—Gabet.

Højder og Dybder er regnet fra Generalstabens Nulpunkt af 1904. Flodskiftet er gennemsnitligt ca. 35 cm i Kanalen, men varierer en Del efter Vindforholdene. April—Maj har væsentlig lav Vandstand, Juli—August høj Vandstand. Ved Gabet er ret stærk Strøm.

Pejlingerne er foretaget med en Pejlestage, hvis mindste Inddeling er 10 cm; der er aflæst 5 cm efter Skøn. Paa Enden af Pejlestagen er en Brik med ca. 15 cm Tværmaal. Vandstandsbrædderne er langs Kanalen og saa langt ud i Fjorden, som det lader sig gøre, bestemt ved Nivellement fra Fikspunkter paa Land, længere ude i Fjorden ved en Række samtidige Vandstandsobservationer.

Dybder og Bundbredder.

	Nuværende		Projekteret	
	Dybde	Bund- bredde	Dybde	Bund- bredde
	m	m	m	m
Kanalen, lige Strækning	ca. 6	16	7,5	22
— , i Krumning	- 6	20	—	27—32
Fjorden, indtil Profil 11,75, lige Strækning	—	—	—	25
— — — , i Krumning	—	—	—	variabel
— Profil 12,25 til Profil ca. 15,00, lige Strækning .	—	—	—	30
— — — — — , i Krumning	—	—	—	variabel
— — c. 15,00 - — - 19,50, lige Strækning .	—	—	7,75	40
— — — — — , i Krumning	—	—	—	variabel
Ved Gabet	—	—	8	—

Der er for de store Skraaningers Vedkommende regnet med Anlæg 2 under Nulpunktet, medens de mindre Skraaninger umiddelbart ved de nye Dæmnings Kystlinie skal have Anlæg 4. Med Hensyn til Banketter og Anlæg over Nulpunktet henvises til Plan 9, hvoraf det vil fremgaa, at Dæmningernes Kroner skal anbringes i Kote + 2,5 m med variabel Bredde, medens Skraaningerne tildannes med Anlæg 2 foroven og Anlæg 10 forneden samt forsynes med et vandret Banket paa 1 m Bredde i Kote 0,0.

Krumningerne i Kanalen varierer fra 500 m til 1000 m.

Arbejdet udbydes i 2 Entrepriser, Parcellerne I og II.

Parcel I omfatter: Uddybning i Havnen, Kanalen og Fjorden indtil Profil 8,60 med tilhørende Afretning og Udvidelse af Løbet, Dæmningsarbejder m. m. samt Udgravning i Vinterhavnen ved Stige.

Parcel II omfatter: Gravning af et nyt Løb over den sydøstlige Spids af Hasselø og Uddybning af Sejlløbet paa Fjorden og i „Gabet“ med tilhørende Afretning og Udvidelse af Løbet, Dæmningsarbejder m. m.

Parcel I.

Hertil hører de under A nævnte Planer og Bilag.

Som det vil fremgaa af Planerne, skal der samtidig med Udgravningen finde en Udvidelse af Sejlløbet Sted samt graves ud for Svajeplass i Havnen, for Anlægsbroer ved Petroleumslagrene, Vigeplads ved Stige og ved Enden af Kanalen, samt i Vinterhavnen ved Stige. Der skal graves til de paa Tværprofilerne med fuldt optrukne røde Linier viste Grænser.

Jordbundsforholdene er oplyst ved Pl. 8, idet de ældre Boringer fra Udvidelsesarbejderne i 1901—04 delvis er brugt, suppleret med nye Grundundersøgelser. Paa Strækningen fra Havnen til Baagø Strand er Forholdene ret variable. Gennem Baagø Strand ligger der øverst blød Bund, blandet med Skaller; derunder træffes som Regel i Dybder af ca. 3 à 6 m fast Bund af Ler eller Sand. Fra Stige til Enden af Kanalen findes hovedsagelig stift Ler, delvis med Sten. (Paa Boreplanen er fra Prof. 5,50 til 7,50 indtil 6 m Dybde vist Ler, der dog ved Uddybningen 1901—04 fandtes at indeholde nogle Sten.) Omkring Prof. 7,50 findes et ret stenet Lag.

Den afgravede Fyld skal anbringes dels i Baagø inddæmmede Strand paa den paa Pl. 7 med enkelt Skravering viste Plads, dels langs Østre Dæmning, Nord for Stige, ligeledes vist med enkelt Skravering paa Planerne.

Fyldpladsen i Baagø inddæmmede Strand begrænses mod Øst af Færgevejen fra Skibhusene til Stige; denne Vej ligger i Kote ca. + 1 m og er ca. 7 m bred i Kronen. Den bløde Fyld skal oplægges saa nær som muligt til Kote + 2 m, hvorfor Entreprenøren maa anbringe en Jordvold langs den nævnte Vejs Vestside, dog saaledes at der stadig skal være Plads til kørende Færdsel paa Vejen. Til Jordvolden kan benyttes Græstørvene paa Vejdæmnings Vestside og ved dens Fod. Entreprenøren er ansvarlig for, at der ikke sker nogen Skade paa Arealerne Øst for Færgevejen og er pligtig at erstatte eventuelt forvoldte Skader. Den fornødne Afspærring paahviler det Entreprenøren at etablere. Fast Fyld, der indlægges med Sugepresser, maa kun oplægges til Kote + 2 m, medens fast Fyld, der oplægges med Elevator, maa anbringes i Kote + 5 m i en Afstand af ca. 50 m fra det nye Løbs østre Bundlinie og saaledes, at den indlagte Fyld planeres til Kote + 2 m til en Afstand af 40 m fra den nævnte Bundlinie.

Det antages, at der i Baagø inddæmmede Strand kan oplægges ca. 450,000 m³ Fyld.

Resten af Fylden fra Parcel I oplægges for den faste Fylds Vedkommende dels eventuelt bag Østre Dæmning mellem Stige og Enden af Kanalen, dels paa Havnevæsenets Fyldplads Øst

for Sejlløbet ved Haarde Hage og dels i Østre Dæmnings Forlængelse til Nordspidsen af den nuværende østre Hasseløredæmning, medens den bløde Fyld skal anbringes paa Fyldpladsen ved Haarde Hage.

For Oplægning af Fyld mellem Stige og Enden af Kanalen gælder den samme Bestemmelse, som nævnt for Losning af fast Fyld i Baagø Strand, idet der dog her højst maa fyldes i en Bredde af 80 m fra det nye Løbs østre Bundkant. Paa Fyldpladsen ved Haarde Hage kan Fylden oplægges frit, dog saaledes at den ud mod Sejlløbet skal planeres som vist paa Pl. 9/1919, Fig. 4.

Ved Oplægning af Fyld i Dæmningen fra Koholm til Nordenden af Østre Hasseløredæmning kan Oplægningen finde Sted i en Bredde af ca. 50 m Øst for sidstnævnte Dæmning, og Fylden skal ud mod det nuværende Sejlløb planeres med samme Profil som nylig omtalt.

Den Fyld, som ikke forlanges profilplaneret, skal afleveres med en nogenlunde jævn Overflade, skikket til Dyrkning, og Entreprenøren maa under Arbejdet sørge for, at den oplossede Fyld ikke bortskyldes og føres hen paa Steder, hvor den kan genere.

(De nye Dæmnings Forsyning med Kystbeskyttelse, Græstørvbeklædning m. m. er Entreprenøren uvedkommende.)

Som det fremgaar af Profilerne, er der med røde punkterede Linier vist nogle nødvendige Afgravninger; Arbejdet ved disse vil blive udført ved Havnevæsenets egen Foranstaltning; saafremt disse Afgravninger ikke skulde være udførte, forinden Entreprenøren ønsker at udføre sit Uddybningsarbejde ved disse Profiler, skal Entreprenøren være villig til at fjerne den Fyld, som ved hans Arbejde skulde styrte ned, alt indenfor de viste Profiler efter Tilbudets Enhedspris.

Parcel II.

Hertil hører de under B nævnte Planer og Bilag.

Som det vil fremgaa af Planerne, skal der samtidig med Uddybningen finde dels en Udvidelse af Sejlløbet Sted, dels en Afretning af det, saaledes at der graves nye Løb fra Prof. 8,60 til Prof. 9,60 ind over den sydøstlige Spids af Hasselø og fra Prof. 11,75 til Prof. 13,10, gennem Feds Middelgrund og Gersø Hage; Løbet fra Hare Hage forbi Lindø Knæ til Flintholm Hage gøres retliniet, og ved „Gabet“ udvides Sejlløbet en Del.

Der skal graves til de paa Tværprofilerne med fuldt optrukne røde Linier viste Grænser.

Jordbundsforholdene er oplyst paa Planerne, hvor der er vist Resultatet af nogle Boringer, foretaget dels tidligere, dels i 1919; Jordbundsforholdene er ret variable. Boringerne er udført dels ved Hjælp af Sneglebor, dels ved Skylleboring. I det nye Løb over Hasselø findes hovedsagelig stift Ler, delvis med Sten. Ved Uddybningsarbejdet i 1901—04 fandtes der i Sækkeløbet Ler, der sine Steder er haardt og stenet, ligesom der ved Profilerne ca. 11,75—11,80 (se Boringerne d_1 og d_2 paa Plan 12) fandtes en Revle af haardt Ler med Sten. Den Fyld, der skal fjernes ved »Gabet«, antages at bestaa af Ler, Sand og Sten.

Den opgravede Fyld skal anbringes som vist paa Planerne med enkelt Skravering.

Fylden fra Udgravningen over Hasselø (Prof. 8,60—9,60 regnet fra Hovedmaalelinien) skal anbringes dels paa den trekantede Ø mellem det nuværende og det nye Hasseløreløb, dels i Dæmning fra Nordenden af den nuværende vestre Kanaldæmning over Hasselø til det høje Land ved Gudskov, dels eventuelt paa Espenøre Hage. Tilvejebringelsen af Dæmningen Vest for det nye Hasseløreløb, der skal dannes af den faste Fyld, staar i Forbindelse med en eventuel Inddæmning af Lumby Strand, hvilket for Tiden er underkastet en Kommissionsbehandling; der vil kunne blive Tale om Bygning af de til en saadan Inddæmning nødvendige Bygværker, hvilket dog ikke vedrører denne Entreprise, men Entreprenøren skal m. H. t. Oplægning af Fylden være villig til at tage de Hensyn, som af Tilsynet maatte blive forlangt. Denne Udgravning vil eventuelt kunne udføres under Tørlægning; den bløde Fyld kan anbringes dels Øst for det nye Løb, dels Vest for dette efter nærmere Anvisning.

Paa Strækningen fra Prof. 9,60 til Prof. 12,50 skal der fremstilles de paa Planerne viste Dæmninger, der skal dannes af den faste Fyld fra Udgravningen; den blødere Fyld, som opgraves fra Profil 9,60 til Prof. 11,70, skal anbringes paa Havnevæsenets Fyldplads ved Vigelsø.

Paa Strækningen fra Prof. 11,9 til »Gabet« skal der anbringes de paa Planerne viste Opfyldninger, der dels skal anvendes som Baakeøer, dels som Øer, der kan tjene til at sikre Sejladsen under vanskelige Isforhold, nemlig Opfyldninger paa: Trekantet Middelgrund, ved Gersø, paa Sorte Ø, Hare Hage, Flintholm Hage og Lammesø Hage. Disse Opfyldninger skal dannes af fast Fyld, og hvis der under Arbejdet træffes særlig stenet Fyld, skal denne fortrinsvis anbringes i disse, lige saavel som Entreprenøren altid skal have Opmærksomheden henvendt paa, naar det kan forliges med Arbejdets rimelige Fremme, da at anbringe Fylden saaledes, at de forskellige Sorter oplægges paa de Steder, hvor de kan komme bedst til Nytte.

Opfyldningerne incl. Øerne skal profilplaneres som vist med rødt paa Pl. 9; der vil dog

muligvis her vil blive Tale om mindre Ændringer, afhængig af de Anlæg, hvormed den oplosede Fyld indstiller sig, hvilket jo for en Del beror paa Oplosningsmetoden.

Resten af Fylden fra Parcel II anbringes ved Hjælp af Selvlosserpramme paa Fjorden paa de med brun Skravering paa Pl. 1 viste Pladser, nemlig dels i Egensedybet, dels i Bugten ved Bregnør, saaledes at den faste Fyld klappes paa førstnævnte Sted, medens den bløde Fyld losses paa sidstnævnte Sted. Der maa ikke fyldes op over Kote $\div 3$ m.

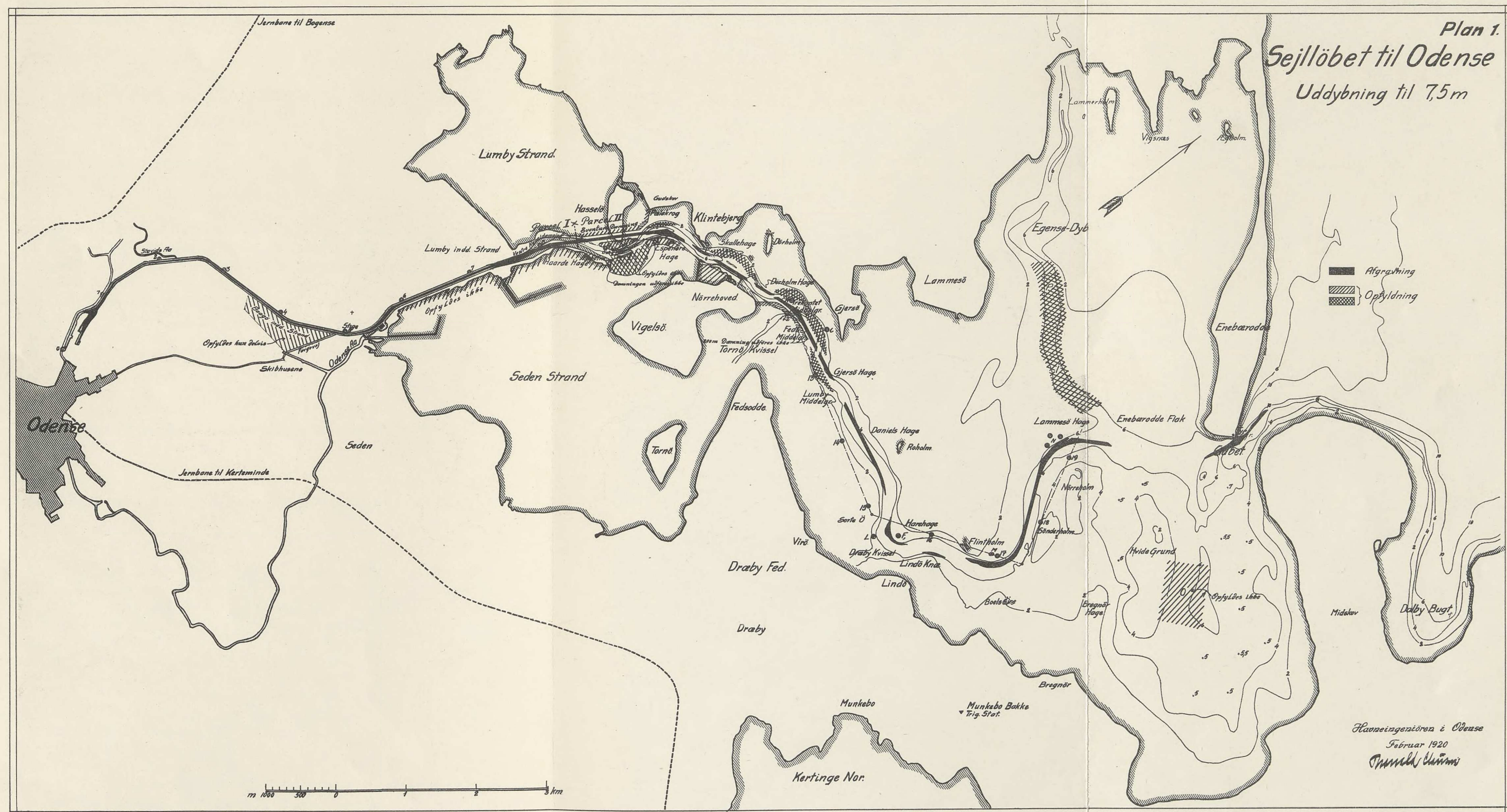
Med Hensyn til de nævnte Opfyldninger bemærkes, at man i Øjeblikket kun har Tilladelse til at foretage nogle af disse, medens man med Hensyn til de øvrige søger Tilladelse, hvilket muligvis kan bevirke enkelte Ændringer i Fyldens Anbringelse.

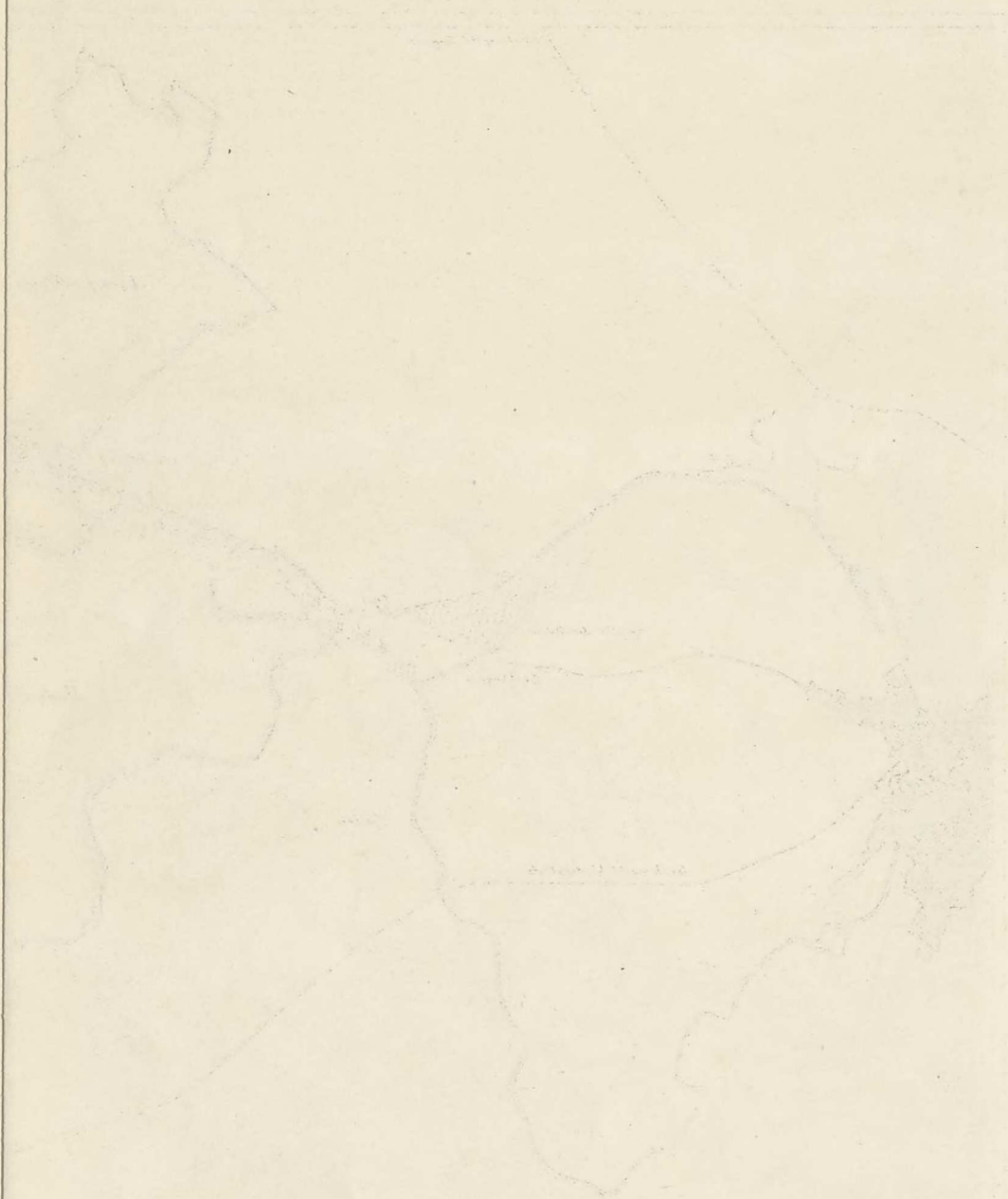
Forslag med Detailler med Hensyn til Fyldens Oplægning tilligemed Redegørelse for Oplosningsmetoden maa, forud for Arbejdets Paabegyndelse paa hver enkelt Arbejdsplads, fremsendes til Havnevesenets Approbation. Entreprenøren maa ikke uden særlig Tilladelse oplægge Fyld paa andre Steder end de her angivne, og han skal drage Omsorg for, at Fylden ikke under nogen Omstændighed flyder ud i Sejlløbet eller Kvisselerne til Ulempe for Sejladsen eller for Fiskeriet. Skulde Dybden i Sejlløbet eller i Kvisselerne noget Steds formindskes paa Grund af, at der aflejres Fyld for tæt ved dem, skal Entreprenøren uden særlig Godtgørelse foretage de deraf nødvendiggjorte Oprensninger.

Odense, September 1919.

Thorvald Clausen,

Havneingeniør.





Særlige Betingelser

for

Arbejdet ved Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense.

Arbejderne udbydes med Forbehold af Ministeriet for offentlige Arbejders Approbation paa deres Udførelse. De udbydes i 2 Parceller saaledes, at Parcel I udgør Havnearbejdet, Kanalarbejdet og Fjorderarbejdet indtil Profil 8,60, medens Parcel II udgør Resten af Arbejderne i Fjorden (fra Profil 8,60 udefter).

Der modtages Tilbud paa Udførelsen af:

1. hver Parcel for sig,
2. hele Arbejdet under ét,
3. Dele af Parcellerne, idet der saa maa oplyses nærmere, hvor stor en Del af Arbejderne, Tilbudet gælder.

1.

Odense Kommunes almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer er gældende for dette Arbejde.

2.

Entreprenøren leverer selv alle til Arbejdets Gennemførelse fornødne Arbejdsredskaber.

3.

Forarbejderne til nærværende Projekt er hovedsagelig foretaget i 1919. Pejlingerne er som Regel foretaget med 50 Meters Afstand mellem Profilerne, undtagen i Havnen, hvor Afstanden er 25 m. Efter den Tid er der foruden det almindelige Oprensningsarbejde uddybet en ringe Mængde ved »Odense Staalskibsværft«. De opgivne Volumener er udregnet efter de ved Licitationen fremlagte Pejleplaner, men maa kun tages kalkulatorisk; de endelige Volumener maa udregnes efter Pejlinger umiddelbart før Gravningen.

Pejlinger foretages med Havnevæsenets Pejlestage. Pejlinger før Gravningen betales af Havnevæsenet, medens Udgifter ved Pejlinger første Gang efter Gravningen, deles lige mellem Entreprenøren og Havnevæsenet. Eventuelle gentagne Efterpejlinger, der skyldes Entreprenørens mangelfulde Udførelse af Uddybningsarbejdet, betales helt af denne.

I Tvivlstilfælde er Havnevæsenets Pejlinger afgørende.

Der skal graves til de Dybder og i den Udstrækning, som det med røde fuldt optrukne Linier er angivet paa Tværprofilerne, og hvorefter Fyldmængden er beregnet. Disse Dybder fordres at være til Stede ved Efterpejlingen; for den Fyld, der graves udover det teoretisk forlangte, betales intet.

Det over den nuværende Bund liggende Mudder medregnes saaledes, at den Bund, hvorefter Uddybningsmængden regnes, fastsættes som liggende midt imellem Overfladen af Mudder og Overfladen af den nedenunder værende Bund. (Paa Profilerne er Muddrets sandsynlige Dybde angivet med sorte Punkter.)

De angivne Kubikmængder af blød Bund er kun omtrentlige, hvorfor der samtidig med Pejlingerne før Gravningen maa foretages Boringer til Bestemmelse af den bløde Bunds Mægtighed.

De til Grund for Beregningerne fastslaaede Pejlings- og Grundundersøgelsesplaner skal være forsynet med begge Parter anerkendende Underskrifter, forinden Uddybningsarbejdet paabegyndes. De paa nogle af de fremlagte Planer viste Resultater af de af Havnevæsenet foretagne Grundundersøgelser tjener til Underretning for Entreprenøren, uden at Havnevæsenet dog paatager sig noget Ansvar for de deri meddelte Oplysninger.

4.

Arbejdet skal udføres som angivet paa de fremlagte Planer og andre Bilag, overensstemmende med den dertil hørende Beskrivelse, og, forsaavidt disse Planer og Bilag ikke giver tilstrækkelige Detailoplysninger, efter Havneingeniørens nærmere Anvisning.

Entreprenøren skal ugentlig indsende Rapporter til Havneingeniøren over det udførte Uddybningsarbejde med Angivelse af det hver Dag opmudrede Kvantum, Fyldens Beskaffenhed m. m. Blanketter hertil vil blive udleveret Entreprenøren til Udfyldning.

5.

Arbejderne skal udføres saaledes, at der saa lidt som muligt lægges Skibsfarten Hindringer i Vejen. Muddermaskiner, Pramme, Bugserdampere m. m. skal vige til Side for forbisejlende Skibe, saa at disse ikke sinkes i deres Fart, og Gravemaskiner skal i Tide slække af paa Fortøjningerne; om fornødent skal Pramme ved Gravemaskine forhales. Ledige Pramme skal ligge forsvarligt fortøjede uden Gene for Sejladsen. Ladede Pramme maa ikke ligge fortøjede i eller tæt ved Farvandet; naar Muddermaskiner, Pramme eller andre Fartøjer af Hensyn til Arbejdet nødvendigvis skal ligge i Farvandet eller saa tæt ved dette, at de, hvis de skulde synke, vilde standse eller i væsentlig Grad genere Skibsfarten, skal de have Vagtmandskab om Bord, og Entreprenøren skal være ansvarlig for mulig Standsning af Sejladsen og for al den Skade, der kan ske for Skibsfarten ved Forsømmelse fra hans eller hans Folks Side.

Al Skade, der maatte blive anrettet paa Havneværker, Fortøjningspæle, Bredbeskyttelse, Broer, Sømærker m. m., maa Entreprenøren erstatte eller istandsætte.

Den til Muddermaskiner under Arbejdet fornødne Forankring kan kun paaregnes fremstillet ved Ankre i Land, langs Kanalbredde eller langs de nye Løb efter nærmere Anvisning. Huller for Forankring i Land maa graves med fornødent Hensyn til Færdselen der.

Manøvreringen med Pramme saavel ved Muddermaskiner som under Bugsering skal foregaa saaledes, at Skibsfarten ikke hindres, eller at der opstaar Fare for Sammenstød grundet paa manglende Styling. Entreprenøren er her underkastet de gældende Reglementer for Ordenens Overholdelse og Besejling af Odense Kanal og Havn, hvilke vedlægges, og desuden er han pligtig til straks at efterkomme de Anvisninger, Havnevæsenet til enhver Tid maatte finde det nødvendigt at give, f. Eks. kun at maatte slæbe med 1 Pram ad Gangen i Kanalen.

Entreprenøren skal finde sig i, at anden Entreprenørs Materiel passerer hans Arbejdspladser, og han skal tage samme Hensyn til dette Materiel som til anden Skibsfart; han skal iøvrigt finde sig i, at der paa hans Arbejdsomraade foretages andre Arbejder.

6.

Den opmudrede Fyld skal anbringes paa de dertil anviste Oplagspladser, og disse skal efter endt Arbejde afleveres med nogenlunde jevn Overflade for de Pladers Vedkommende, hvor der finder Plumpning Sted, medens der med Hensyn til Dæmningernes Regulering henvises til Beskrivelserne. Forsaavidt Fyld anbringes ved Hjælp af Skylning, skal det paases, at der ikke derved sker Skade paa Naboarealerne, eller at Fylden ad Omveje flyder udenfor det til Oplægning bestemte Areal. Hvor den anbringes paa Arealer under dgl. Vande, skal det tilstræbes, at saa meget af Fylden som muligt kommer op over dgl. Vande; skulde det blive nødvendigt i dette Øjemed at anbringe midlertidige Gærder af Granpæle med Granplanker, skal saadanne udføres af Entreprenøren efter forudgaaet Approbation af Havneingeniøren og paa Havnevæsenets Bekostning. Havneingeniøren kan forlange mulig ved Uddybningen opgravet Grus oplagt i maalelige Bunker paa nærmere anvist Plads paa Opfyldningsarealerne, og Entreprenøren erholder da herfor en Tillægspris af 2 Kr. pr. m³. De ved Uddybningen og Oplosningen fundne Sten skal, om det forlanges, af Entreprenøren opsættes i maalelige Bunker, og herfor betaler Havnevæsenet en Tillægspris af 4 Kr. pr. m³ for Blandingssten. Entreprenøren maa ikke uden særlig Tilladelse af Kanaludvalget anbringe Fylden paa andre Steder end de anviste. Paa de Arealer, der anvises til Plumpning, maa der kun fyldes til de angivne Dybder; hvad der fyldes højere, er Entreprenøren pligtig at fjerne paa egen Bekostning, hvilket ogsaa gælder for Fyld, der losses paa andre Steder end de dertil anviste. Hvis der træffes Sten, der rækker op over de Dybder, hvortil der skal graves, skal de optages og bringes i Land efter nærmere Anvisning; de af Uddybningsmaskiner opgravede

Sten maa ikke borttransporteres paa Dækket af de lastede Pramme. Havnevæsenet har Ret til til enhver Tid at sætte Mandskab om Bord i Entreprenørens Maskiner, Slæbebaade og Pramme for at overvaage Opfyldelsen af de stillede Fordringer; ligeledes har den paa Lossepladserne stationerede Vagt Adgang til fri Ud- og Hjemrejse med Entreprenørens Baade.

Der skal i Tilbudene opgives, hvilke Oplosningsmetoder der vil blive anvendt.

For en Del af de projekterede Dæmnings Vedkommende saavel som med Hensyn til Plumpning paa de i Beskrivelsen nærmere betegnede Arealer søger Havnevæsenet Tilladelse til at lade disse udføre. Mulige Ændringer, dette vedrørende, er Entreprenøren pligtig at finde sig i, naar Losning andet Sted kan foregaa under samme Forhold.

7.

Arbejdet skal paabegyndes senest en Maaned efter Tilbudets Approbation, for saa vidt dette ikke hindres af Frost.

Arbejdet ønskes fremmet saa hurtigt som muligt uden urimeligt at fordyre det. Da dette imidlertid meget vil bero paa, hvad Materiel d'Hrr. Entreprenører raader over, ønskes der paa de forkellige Tilbud angivet den Tid, indenfor hvilken Entreprenøren forpligter sig til at udføre Arbejdet.

For Overskridelse af den angivne Tidsfrist ifalder Entreprenøren en Mulkt, der bestemmes til at være $\frac{1}{2}$ ‰ af Kontraktsummen pr. Dag; dog nedsættes den til $\frac{1}{3}$ ‰, hvis hele Arbejdet udføres i samlet Entreprise.

8.

Havnevæsenet har Ret til at foretage Ændringer og Begrænsninger i det omhandlede Jordarbejde, naar saadanne Ændringer og Begrænsninger tilsammen ikke overstiger 10 pCt. af den omkontraherede samlede Kubikmængde; indenfor denne Grænse beregnes Forandringer som Mer- eller Mindrearbejde efter Tilbudets Enhedspriser, medens Betaling for forandret Arbejde udover den fastsatte Grænse fastsættes ved skriftlig Overenskomst mellem Havnevæsenet og Entreprenøren paa Grundlag af Tilbudets Enhedspriser.

9.

Efterhaanden som Arbejdet skrider frem, kan der erholdes maanedlige Afdragsbetalinger i Henhold til § 17 i »Odense Kommunes almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer«, idet der tilbageholdes 10 pCt. af tilgodegjorte Beløb; det saaledes tilbageholdte Beløb kan ikke overstige 5 pCt. af Kontraktsummen.

10.

Fuldførte Opmudringsarbejder kan afleveres stykkevis, dog kun for saa vidt de udgør et sammenhængende Hele; der kan dog kun afleveres mindst 3 km af Gangen. Strækninger, som Entreprenøren skal befare med lastet Materiel, kan ikke afleveres. Aflevering sker efter forudgaaet Profilpejling og Skinnepejling.

Naar en saadan Strækning er færdig og godkendt, skal Entreprenøren dog være forpligtet til fremdeles, uden særlig Godtgørelse, at fjerne Sten, der maatte blive paavist indenfor Profilerne, og mulig Tilsætning af Mudder, foraarsaget af Aflejring fra Skyllvand eller hidrørende fra Spild fra Entreprenørens Materiel.

Dæmninger med tildannede Skraaninger skal, efter nærmere Aftale med Havneingeniøren, afleveres saaledes, at Havnevæsenet i Tide kan naa at foretage de fornødne Sikrings-Arbejder inden Efteraaret.

11.

I Henhold til de almindelige Betingelsers § 16 stiller Entreprenøren en Sikkerhed af 10 pCt. af Kontraktsummen.

12.

Entreprenøren er forpligtet til at holde sine Arbejdere sygeforsikrede efter Regler, som nærmere maatte blive bestemt af Havnevæsenet.

13.

En udenlandsk Entreprenør skal være repræsenteret af en dansk Mand, bosat her i Landet, til hvem Havnevæsenet i Henhold til de almindelige Betingelsers § 7, 3. Stykke, i alle Anliggender kan henholde sig, og som skal være Medunderskriver paa Kontrakten.

Entreprenøren skal i saa stor Udstrækning som muligt anvende dansk Arbejdskraft og i saa Henseende navnlig Folk fra Odense Kommune.

I Tilbudet skal opgives, hvor mange Folk der gennemsnitlig skal anvendes, og i Tilfælde af, at det er en udenlandsk Entreprenør, hvor mange af disse der er her fra Danmark.

Entreprenøren skal tillige angive, hvor meget Materiel han forpligter sig til at holde i stadigt Arbejde med Angivelse af Materiellets Art, Størrelse og Ydeevne.

14.

Tilbud indgives i den Form, som de udleverede Tilbudsblanketter angiver. Blanketterne maa udfyldes baade med Enhedspriser og Hovedsum.

I Tilbudene ønskes foran omhandlede Oplysninger saavel for Parcel I og Parcel II hver for sig som for det samlede Arbejde. Enhedspriserne for den samlede Entreprise fastsættes paa Grundlag af Enhedspriserne i de partielle Tilbud i Forhold til Tilbudenes samlede Specialsummer.

Tilbudene afleveres paa Havneingeniørkontoret i forseglet Konvolut med Udskrift: »Tilbud paa Uddybningsarbejde Parcel I eller II« inden Onsdag den 5. November 1919 Kl. 10 Fm., til hvilken Tid de aabnes sammesteds i de Bydendes Nærværelse.

Tilbudene skal være bindende i 4 Uger efter Licitationsdagen, hvorefter Tilbud eventuelt antages af Kanaludvalget med Forbehold af Ministeriets Approbation.

Kanaludvalget staar frit med Hensyn til hel eller delvis Antagelse eller Forkastelse af de indkomne Bud.

Kanal- og Havneudvalget i Odense, den 10. Oktober 1919.

P. U. V.

J. P. Stensballe.

Thorvald Clausen,
Havneingeniør.

Odense Kommunes

almindelige Betingelser

for

Arbejder og Leverancer

(Vedtagne af Byraadet den 30. Marts 1917, overensstemmende med Dansk Ingeniørforenings almindelige Betingelser af 27. Maj 1915, undtagen § 19, 1. Stykke.)

§ 1.

Ydelsens Omfang.

Alle Arbejder og Leverancer udføres i nøje Overensstemmelse med de for samme gældende almindelige fælles og særlige Betingelser, Tegninger, Beskrivelser, Tilbud eller Prøver. Nærværende almindelige Betingelser, der danner Grundlaget for Retsforholdet mellem Bygherren (Køberen) og Entreprenøren (Sælgeren), kan ikke ændres ved andre Betingelser undtagen for saadanne Bestemmelser Vedkommende, der selv afgiver Hjemmel derfor.

Entreprenøren (Sælgeren) skal levere alle Materialer og præstere alle til Ydelsens fuldstændige Tilendebringelse fornødne Bydelse, herunder Ryddeliggørelse, dog ikke saadanne, som udtrykkelig er undtagne. Dersom Bygherren (Køberen) selv eller ved andre leverer eller udfører nogen Del af Anlægget, skal Entreprenøren (Sælgeren) kun udføre saadanne hertil hørende Bydelse, som særligt er ham paalagt i de for Arbejdet gældende Dokumenter.

Materialfortegnelser, Beregninger, Planer, Nivellementer, Maalinger og lignende, der er fremlagt ved Licitationen til Vejledning for de bydende, er ikke bindende for Bygherren (Køberen) i den Forstand, at indløbne Fejl kan give Grund til Ophævelse af Entreprenørens (Sælgerens) Forpligtelser; men saafremt Fejlen er af væsentlig Betydning, kan Entreprenøren (Sælgeren) gøre Krav paa Erstatning, saafremt han paaviser Fejlen umiddelbart efter, at han er eller burde være kommen til Kundskab om den.

§ 2.

Mønt, Maal, Vægt.

Naar andet ikke udtrykkelig er angivet, er alle Betegnelser i Henseende til Mønt, Maal og Vægt danske.

§ 3.

Ydelsens Art og Bedømmelse.

Arbejder og Leverancer skal udføres smukt, solidt og i enhver Henseende forsvarligt af Materialier, der, for saa vidt disses Beskaffenhed ikke er anført i de særlige Betingelser, kan henføres til gode Handelsvarer.

Om forlanges, skal Entreprenøren (Sælgeren) ved Certifikater eller paa anden Maade godtgøre Materialernes Oprindelse.

Bygherren (Køberen) og hans tilsynsførende har Ret til Adgang til de Arbejdspladser eller Værksteder, hvor Arbejdet (Leverancen) udføres, og kan fordre sig meddelt enhver Oplysning, som er nødvendig til Bedømmelse af Ydelsens Godhed.

Bygherren (Køberen) eller hans tilsynsførende kan under Arbejdets (Leverancens) Gang kassere ikke kontraktmæssigt Arbejde eller Materiale, hvilket i saa Fald bliver at omgøre eller erstatte. Denne Kassation skal ske saa hurtigt som muligt. Kasserede Materialer (Leverancer) skal uopholdelig fjernes fra Arbejdsstedet.

Entreprenøren (Sælgeren) skal nøje følge de Anvisninger, der af Bygherren (Køberen) eller Tilsynet maatte gives med Hensyn til, at Ydelsen udføres i enhver Henseende godt og formaalstjenligt.

Entreprenøren (Sælgeren) skal, om forlanges, uden Vederlag afgive Prøver og stille fornødent Mandskab til Disposition ved disses Udtagning og Undersøgelse. Saafremt andet ikke er bestemt i de særlige Betingelser, skal, i Tilfælde af, at Materialer undersøges ved specielle Prøveanstalter, Bygherren (Køberen) betale Prøverne i det Omfang, de falder tilfredsstillende ud, medens utilfredsstillende Prøver betales af Entreprenøren (Sælgeren).

Afsætninger.

Bygherren (Køberen) lader, naar ikke andet er fastsat, foretage Afsætningen af de bestemmende Hovedlinier og Højder, medens al øvrig Afsætning udføres af Entreprenøren (Sælgeren).

Uoverensstemmelser m. m.

Hvor Tegninger og Beskrivelser ikke yder tilstrækkelig Vejledning til enkelte Konstruktioners Udførelse, og hvor der er Uoverensstemmelse imellem de forskellige Dokumenter, skal Entreprenøren (Sælgeren) indhente Bygherrens (Køberens) Afgørelse, der paa Forlangende skal gives skriftligt.

Mulige derved foraarsagede Spørgsmaal angaaende Ændringer i Betalingen maa være Genstand for særlig Afgørelse, uden at dog Arbejdets (Leverancens) Udførelse af den Grund maa forhales.

Forandringer.

Bygherren (Køberen) har Ret til at forlange Forandringer i Ydelsernes Art og Omfang indenfor Grænser, der skal fastsættes i de særlige Betingelser.

Saafremt Bygherren (Køberen) mener, at der af den Grund bør foretages Nedsættelser i Betalingen, maa han samtidig meddele Entreprenøren (Sælgeren) dette. Saafremt Entreprenøren (Sælgeren) mener sig berettiget til Tillægsbetaling, maa han uopholdelig meddele Bygherren (Køberen) dette. Uden udtrykkelig Ordre maa intet Ekstraarbejde udføres. — Forandringer i Betalingen søges i ethvert enkelt Tilfælde fastsat ved skriftlig Overenskomst, inden det paagældende Arbejde (Leverance) udføres.

Entreprenørens (Sælgerens) Personale.

Entreprenøren (Sælgeren) maa enten selv lede Arbejdet (Leverancen) eller dertil holde en med fornøden Fuldmagt forsynet kyndig Person. Denne skal i enhver Henseende repræsentere Entreprenøren (Sælgeren).

De af Entreprenørens (Sælgerens) Formænd eller Folk, der maatte vise sig ubrugelige, eller som ved deres Opførsel giver berettiget Grund til Klage, skal paa Bygherrens (Køberens) Forlangende fjernes fra Arbejdsstedet.

Er Entreprenøren (Sælgeren) en i Udlandet bosat Mand, maa han, om forlanges, opgive en her i Landet bosat Mand, til hvem Betaling paa hans Vegne kan ske, mod hvem som egentlig Mandatarius Søgmaal kan rettes, og med hvem i det hele taget alle Forhandlinger paa hans Vegne kan føres med bindende Virkning for ham.

Entreprenøren (Sælgeren) maa kun benytte indenlandske Arbejdere. Uden tvingende Nødvendighed maa der ikke arbejdes paa Søn- og Helligdage.

Entreprenøren (Sælgeren) er overensstemmende med de i Lovgivningen om Arbejderes Forsikring mod Ulykkestilfælde indeholdte Regler m. H. t. det vedkommende Arbejde at betragte som Arbejdsgiver og bærer saaledes de denne i Henhold hertil paahvilende Forpligtelser. I Tilfælde af, at Entreprenøren (Sælgeren) helt eller delvis overdrager Arbejdet til en anden, er han pligtig at drage Omsorg for, at ogsaa de af vedkommende anden Entreprenør (Sælger) paa Bygherrens (Køberens) Arbejdspladser beskæftigede Arbejdere er forsikrede mod Ulykkestilfælde, saaledes at Hovedentreprenøren (Hovedsælgeren), saafermt denne Forpligtelse ikke er overholdt, selv hæfter for Forsikringspligten lige overfor Arbejderne.

Bygherren (Køberen) har Ret til eventuelt at udbetale bevisligt tilgodehavende Dagløn og Forsikringssummer for Entreprenørens (Sælgerens) Regning.

Forhold til andre Entreprenører (Sælgere).

Entreprenøren (Sælgeren) skal paa bedste Maade samvirke med andre ved samme Anlæg beskæftigede Entreprenører (Sælgere); han skal i Tide forhandle med Tilsynet, saa at alle Fejl og Forsinkelser, der kan opstaa ved Mangel paa saadan Samvirken, undgaas.

Iøvrigt er han underkastet Bygherrens (Køberens) Anordninger i saa Henseende.

Materialer leverede af Bygherren (Køberen).

Entreprenøren (Sælgeren) overtager de af Bygherren (Køberen) leverede Materialer, saaledes som nærmere foreskrevet i de særlige Betingelser, og bærer efter Modtagelsen det fulde Ansvar for, at de ikke bortkommer eller beskadiges. Naar deres Mængde ikke er

fastsat, skal der leveres Entreprenøren (Sælgeren) det fornødne Kvantum, som af denne maa behandles med Sparsommelighed, og hvoraf det muligt tiloversblevne tilbageleveres.

Saaframt Bygherrens (Køberens) Materialer beskadiges eller gøres ubrugelige ved kaseret Arbejde, er Entreprenøren (Sælgeren) erstatningspligtig. Bygherren (Køberen) er erstatningspligtig overfor Entreprenøren (Sælgeren), saaframt de Materialer, som det ifølge særlige Betingelser paahviler Bygherren (Køberen) at levere, ikke leveres rettidigt, dog kun for saa vidt det kan paavises, at der herved er paaført Entreprenøren (Sælgeren) Tab.

§ 10.

Ansvar under Arbejdet (Leverancen).

Alle Dele af Arbejdet (Leverancen) henstaar indtil deres foreløbige Overtagelse, jfr. § 18, for Entreprenørens (Sælgerens) Regning og Risiko, og han skal — medmindre andet er bestemt i de særlige Betingelser — vedligeholde og brandforsikre dem.

Dette gælder ogsaa Arbejder og Leverancer, for hvilke der er sket Udbetaling.

Entreprenøren (Sælgeren) bærer det fulde Ansvar for sine Stilladsers og Redskabers Styrke og Holdbarhed.

Entreprenøren (Sælgeren) er i det Omfang, der hjemles ved Lovgivningens almindelige Regler, overfor Bygherren (Køberen) ansvarlig for al den Skade, som han selv eller hans Folk maatte paaføre de Bygherren (Køberen) eller andre tilhørende Bygninger, udført Arbejde, Maskiner og Materialer.

Bygherren (Køberen) er i det Omfang, der hjemles ved Lovgivningens almindelige Regler, overfor Entreprenøren (Sælgeren) ansvarlig for al den Skade, som han selv, hans Folk eller andre ved samme Anlæg beskæftigede Entreprenører (Sælgere) eller deres Folk maatte paaføre det af Entreprenøren (Sælgeren) udførte Arbejde, Maskiner, Materialer, Værktøj eller Genstande, som er leverede af Entreprenøren (Sælgeren) eller tilhører ham.

§ 11.

Garanti.

I det i de særlige Betingelser angivne Tidsrum efter Arbejdets (Leverancens) Aflevering er Entreprenøren (Sælgeren) pligtig til uden Vederlag at afhjælpe alle Mangler, der maatte være Følge af Fejl, som kan lægges ham til Last. Saaframt der i Forbindelse med Garantien skal paahvile Entreprenøren (Sælgeren) Vedligeholdelsespligt, maa dette anføres i de særlige Betingelser.

Entreprenøren (Sælgeren) har ingen Erstatningspligt for Driftstab eller tabt Avance.

§ 12.

Entreprenørens (Sælgerens) Fallit, Død m. m.

I Tilfælde af Entreprenørens (Sælgerens) Fallit kan Bygherren (Køberen) uden andet Varsel end en skriftlig Meddelelse til Entreprenørens (Sælgerens) Bo ophæve Kontrakten, saaledes at der betales Entreprenørens (Sælgerens) Bo for, hvad der maatte være ydet. Ved Entreprenørens (Sælgerens) Død eller Umyndiggørelse har hans Enke, Bo eller Kurator Ret til med en af Bygherren (Køberen) godkendt Mand som Leder at fortsætte og færdiggøre Arbejdet (Leverancen), for saa vidt Enken hensidder i uskiftet Bo, eller Gælden i Boet vedgaas.

§ 13.

Tidsfrist, Bøder, Erstatning.

Arbejdet (Leverancen) skal paabegyndes snarest muligt efter, at Entreprenøren (Sælgeren) har faaet Meddelelse om Budets Antagelse, for saa vidt som de særlige Betingelser ikke angiver et bestemt Tidspunkt.

Arbejdet (Leverancen) skal i sin Helhed og i de enkelte Dele fremmes saaledes, at der er rimelig Sikkerhed for at tilendebringe det indenfor de fastsatte Tidsfrister.

Dersom Arbejdet (Leverancen) paa utilbørlig Maade tilsidesættes eller ikke fremmes hurtigt nok, har Bygherren (Køberen) Ret til, efter forudgaaende forgæves skriftlig Advarsel, at fratage Entreprenøren (Sælgeren) Arbejdet (Leverancen) eller visse Dele deraf og lade det fuldføre for hans Regning.

Saaframt Arbejdet (Leverancen) fratages Entreprenøren (Sælgeren), er Bygherren (Køberen) berettiget til i fornødent Omfang og paa forsvarlig Maade at benytte de Entreprenøren (Sælgeren) tilhørende Materialer, Redskaber og Arbejdsmateriel.

Der kan paalægges Entreprenøren (Sælgeren) en nærmere angiven Bøde for Overskridelse af Tidsfristerne. Det er dog en Betingelse for denne Bødes Afkrævning, at Bygherren (Køberen) ved Tidsfristens Udløb var i Stand til at modtage Arbejdet (Leverancen), og Overskridelsen af Tidsfristerne regnes først fra den Dag, da dette var Tilfældet.

Udover den fastsatte Bøde kan Erstatningskrav for forsinket Levering ikke rejses.

Forlængelse af Tidsfristerne kan forlanges i følgende Tilfælde:

- a. Ved en saadan Forandring af Arbejdet (Leverancen) efter Bygherrens (Køberens) Begæring, at den medfører en Forøgelse eller Forsinkelse af dette.
- b. Ved Forsinkelse af Leverancer eller Arbejdsydelser, som Bygherren (Køberen) selv udfører eller lader udføre ved andre Entreprenører (Sælgere).
- c. I Tilfælde af indgribende Forstyrrelser i Arbejdets (Leverancens) Gang, der bevirkes uden Entreprenørens (Sælgerens) Skyld ved Forhold, over hvilket han ikke er Herre, f. Eks. Krig, Ildsvaader, Striker eller Lock-out'er, usædvanlige Naturbegivenheder e. l.

Entreprenøren (Sælgeren) maa dog ufortøvet meddele Bygherren (Køberen), naar han i saadan Anledning anser sig for berettiget til Forlængelse af Fristen, og paa Forlangende godtgøre, at disse Forhold har været afgørende for den indtraadte Forsinkelse, ligesom ogsaa at forsinket Modtagelse af Materiale ikke skyldes uhensigtsmæssige Dispositioner fra hans Side.

Hvis Bygherren (Køberen) ikke er i Stand til at modtage Arbejdet (Leverancen) til den fastsatte Tid, er han desuagtet forpligtet til at erlægge konditionsmæssig Betaling for det udførte Arbejde (Leverance). Endvidere er han forpligtet til at erstatte Entreprenøren (Sælgeren) de paaviselig ved Forsinkelsen foraarsagede Udgifter. Forlængelse af Tidsfristerne for Arbejdets (Leverancens) Modtagelse tilkommer Bygherren (Køberen) i tilsvarende Tilfælde som under Punkt c. for Afleveringen foreskrevet, ligesom der ogsaa maa iagttages de samme Regler for Meddelelse om og Paavisning af Aarsagen til Forsinkelsen.

Iøvrigt er begge Parter ansvarlige overfor hinanden for Udgifter vedrørende det omkontraherede Arbejde, som ved Fejl eller Forsømmelser fra den ene Parts Side maatte være paaført den anden Part.

§ 14.

Forhold til det offentlige, Orden paa Arbejdspladsen.

Entreprenøren (Sælgeren) er underkastet de af Myndighederne eller af Bygherren (Køberen) givne almindelige eller særlige Bestemmelser til Ordens Opretholdelse, og han skal ved Udførelsen af samtlige Arbejder (Leverancer) imødekomme alle Fordringer, der maatte blive stillede for at undgaa unødvendige Ulemper for Trafikken paa og ved Arbejdsstedet.

§ 15.

Oldsager.

Oldsager og andre Genstande af Værdi eller Interesse, som findes under Arbejdet, afleveres til Tilsynet. Finderen erholder den Findeløn, som maatte blive betalt.

§ 16.

Sikkerhed.

Dersom Forholdene efter Bygherrens (Køberens) Skøn kræver det, maa Entreprenøren (Sælgeren) forinden Arbejdets (Leverancens) Paabegyndelse stille en Sikkerhed, hvis Beløb skal angives i de særlige Betingelser.

Sikkerheden kan forlanges enten i rede Penge, eller i Effekter, Bankgaranti eller Selvskyldnerkaution, som Bygherren (Køberen) anser for betryggende.

Den stillede Sikkerhed tjener til i enhver Henseende at holde Bygherren (Køberen) skadesløs i Tilfælde af, at Entreprenøren (Sælgeren) maatte misligholde sine Forpligtelser overfor ham eller overfor Arbejderne.

Sikkerheden tilbageholdes, indtil Entreprenørens (Sælgerens) Forpligtelser med Udløbet af Garantiperioden er fuldt ud opfyldte. Bygherren (Køberen) kan dog, naar Garantiforpligtelsen, efter at Arbejdet (Leverancen) er afleveret til Brug, ikke kan skønnes at andrage det fulde Beløb, udbetale indtil $\frac{2}{3}$ af Sikkerheden.

§ 17.

Ved Arbejdets (Leverancens) Paabegyndelse fordeler Bygherren (Køberen), efter at have hørt Entreprenøren (Sælgeren), Tilbudssummen paa de enkelte Poster af Arbejdet (Leverancen) efter disses Værdi for at senere stedfindende Afdragsbetalinger kan ske paa Grundlag af denne Fordelingsliste. Ved Overenskomst om forandret Betaling gives der Fordelingslisten nødvendig Tilføjelse.

Saafermt ikke andet er fastsat, kan Entreprenøren (Sælgeren) en Gang hver Maaned indgive en Begæring om Udbetaling af tilgodegjorte Beløb. Der udbetales ham derefter inden Forløbet af tre Uger det Beløb, som det maa erkendes, at der er ydet kontraktmæssige Materialier eller Arbejde for. Dog kan der tilbageholdes indtil 10 pCt. af disse Beløb til Sikkerhed for Arbejdets (Leverancens) gode Aflevering i sin Helhed.

Naar det tilbageholdte Beløb har naaet 5 pCt. af hele Kontraktsummen, kan Bygherren (Køberen) ikke forlange yderligere Tilbageholdelse.

For saadanne Leverancer, som præsteres fuldt færdige i Rater, ydes Betalingen uden Afdrag, og alene det stillede Depositum tjener som Sikkerhed i Garantiperioden.

I Tilfælde af Uenighed om den endelige Opgørelse maa det Beløb, som Parterne er enige om, at Entreprenøren (Sælgeren) har til Gode, ikke forholdes ham.

Alle Leverancer og Arbejder er, i den Tilstand, hvori de til enhver Tid befinder sig, Bygherrens (Køberens) Ejendom, for saa vidt de fastsatte Betalingsvilkaar er overholdte. Entreprenøren (Sælgeren) skal træffe de til Konstateringen af Ejendomsforholdet fornødne Foranstaltninger og afholde mulige Omkostninger herved.

§ 18.

Aflevering.

Naar Arbejdet (Leverancen) er fuldført og anmeldt færdigt, skal Bygherren (Køberen) med Tilkaldelse af Entreprenøren (Sælgeren) lade foretage et almindeligt Eftersyn og herved paapege, hvad der eventuelt endnu maatte kunne forlanges udført.

Møder Entreprenøren (Sælgeren) ikke selv eller ved befuldmægtiget til dette Eftersyn, maa han tage Bygherrens (Køberens) Opmaaling og Skøn over Arbejdet for gyldigt.

Saafermt forefundne Mangler maa anses for uvæsentlige, og saafermt ikke andet — navnlig i de Tilfælde, hvor der paahviler Entreprenøren (Sælgeren) Vedligeholdelsespligt — er bestemt i de særlige Betingelser, overtager Bygherren (Køberen) Arbejdet (Leverancen), og der udbetales Entreprenøren (Sælgeren) hans Rest-Tilgodehavende med Fradrag af passende Beløb for eventuelle Mangler, hvilke Beløb ansættes af Bygherren (Køberen), der tillige bestemmer en rimelig Tidsfrist, inden hvilke Manglerne skal være afhjulpne.

Naar Arbejdet er fuldført eller Leverancen præsteret, skal Entreprenøren (Sælgeren) snarest muligt eller indenfor en i de særlige Betingelser fastsat Frist indsende en Opgørelse over alle de Fordringer, han mener at have paa Bygherren (Køberen) med Hensyn til denne Ydelse, og han kan efter Indsendelsen af denne Opgørelse ikke fremkomme med yderligere Krav.

Den i § 16 angivne Sikkerhed udleveres først, naar alle Entreprenørens (Sælgerens) Forpligtelser er fyldestgjorte.

§ 19.

Twistigheder.

I Tilfælde af Meningsforskel mellem Bygherren (Køberen) og Entreprenøren (Sælgeren) om deres indbyrdes Retsforhold i Anledning af Arbejdet (Leverancen) kan hver af Parterne forlange Stridsspørgsmaalene, for saa vidt disse er af teknisk Natur, afgjort ved Voldgift. Dog har Entreprenøren (Sælgeren) at underkaste sig Odense Byraads Afgørelse i alle Tilfælde, hvor Forskellen mellem Parternes Ansættelse ikke overstiger 200 Kr. Voldgiftsrettens Nedsættelse sker paa en af de i § 22 angivne Maader. Dens Behandling af Sagen sker overensstemmende med de af Dansk Ingeniørforening vedtagne, af Akademisk Arkitektforening i Forening med Fællesrepræsentationen for Dansk Industri og Haandværk tiltraadte og af Ministeriet for offentlige Arbejder approberede Regler. Dens Kendelse er endelig.

Selv om Twisten henvises til Rettergang eller Voldgift, har Entreprenøren (Sælgeren) dog stadig, indtil endelig Afgørelse er truffet, at udføre Bygherrens (Køberens) Forlangender.

I Tilfælde af Søgmaal er Parterne pligtige at give Møde for den Forligskommission og Underret, hvorunder Bygherren (Køberen) eller — om denne maatte foretrække det — Arbejdsstedet henhører, med Varsel som til indenfor Jurisdiktionens Omraade boende, samt underkaste sig den ved Forordning af 25. Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning.

§ 20.

Tilbud.

Tilbudene skal, hvis det forlanges, udfærdiges paa dertil af Bygherren (Køberen) leverede Blanketter eller efter en nærmere angiven Ordlyd.

Tilbudene skal foruden de udtrykkeligt fordrede Opgivelser indeholde de bydendes Navne, Adresser og Underskrifter. Naar flere i Forening giver Tilbud, er dette bindende een for alle og alle for een. Dersom der foruden paa det samlede Arbejde (Leverance) tillige forlanges Tilbud paa Dele deraf, kan Tilbudet indeholde Angivelse af, om det gælder enkelte af de angivne Ydelser, eller om kun det samlede Bud er gældende.

Tilbudene aabnes til fastsat Tid i Overværelse af de bydende, der giver Møde. Efter at Tilbudenes Aabning er paabegyndt modtages ikke flere Tilbud.

Saafermt Tilbudet foruden Enhedspriser indeholder en samlet Sum, er Enhedspriserne alene bindende, naar disse skal lægges til Grund for Betalingen, ellers den samlede Sum.

Ved offentlig Licitation er Bygherren (Køberen) berettiget til at vælge mellem samtlige indkomne Tilbud eller forkaste dem alle.

Ved bunden Licitation har Bygherren (Køberen), medmindre andet udtrykkelig er fastsat, Valget imellem at antage det billigste Tilbud eller at forkaste dem alle.

Kommer det udbudte Arbejde (Leverance) ikke til Udførelse, skal Bygherren (Køberen) tilbagesende alle de indkomne Tilbud, Tegninger, Beskrivelser m. m., og Tilbudene er hermed annullerede.

§ 21.

Kontrakt.

Kontrakt afsluttes enten ved Paategning paa Tilbudet, Tilførsel i en Licitationsprotokol eller ved særligt Dokument. Dersom disse Dokumenter er stempelpligtige, betaler Bygherren (Køberen) Stemplet. Der leveres Entreprenøren (Sælgeren) fornøden Genpart af Kontrakt, Beskrivelser, Tegninger o. s. v., hvilke paa Forlangende skal tilbageleveres efter endt Arbejde (Leverance). Dersom Entreprenøren (Sælgeren) ikke maa benytte Tegninger, Modeller etc. til andet Brug, vil dette være at angive i de særlige Betingelser.

Afstaaelse af Arbejdet (Leverancen) eller Dele deraf til andre kan kun ske med Bygherrens (Køberens) Samtykke.

Tilbudsgivere, som ikke har Raadighed over deres Bo, kan ikke antages som Entreprenører (Sælgere).

§ 22.

Særlige Angivelser.

Voldgiftsretten nedsættes af:

- a. Dansk Ingeniørforenings Bestyrelse, eller
- b. det af Akademisk Arkitektforening i Forening med Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Haandværk nedsatte Voldgiftsudvalg.

Reglement

for

Besejling af og Ordens Overholdelse m. m. i Odense Havn og Kanal
samt i Sejlløbet til samme.

§ 1.

Sejladsen til Odense Havn foregaar gennem Odense Fjord og Kanal, hvilken sidste samt Strækningen fra Enden af Kanalen til Hasseløre og Løbet gennem Sækken tildels er ved Kunst uddybet. I Sækken og udenfor Indløbet til Kanalen er udlagt en Del Varpebøjer, og ved Hasseløre er anbragt en Duc d'Alpe; langs Kanalen er anbragt Varpepæle.

§ 2.

Alle Dæks-Skibe og Fartøjer, som er brændte for Læstedrægtighed og ikke er hjemme-hørende i Odense By, eller i hvilke Odense Bys Indvaanere ikke er Redere for mere end Halvparten, er i Henhold til det specielle Reglement for Odense Fjords og Kanals Lodseri (Bekendg. 15de Marts 1883, jvfr. Bekendtg. 20de Juni 1879 og Reglement af 12te Juli 1841 §§ 5 og 6) pligtige til at have Lods ombord, naar de sejler op eller ned ad Kanalen mellem Stige og Odense, og det er Lodsens Pligt at passe og være ansvarlig for, at ingen Uordener begaas til Hinder for Farten paa Kanalen eller imod de for denne givne Reglementer.

§ 3.

For al Sejlads i *Fjorden* gælder de almindelige internationale Søvejsregler (kgl. Anordn. af 18de Februar 1887).

For Sejlads i *Kanalen* gælder følgende Regler:

1. To hinanden mødende Skibe, der sejler, bugseres eller bevæger sig ved egen Dampkraft eller ved Aarer, skal, om fornødent, begge vige til Styrbord, saa at de passerer hinanden paa Bagbords Side.
2. Af to Skibe, der sejler, bugseres eller bevæger sig ved egen Dampkraft eller ved Aarer, af hvilke det ene indhenter det andet, skal det indhentede Skib, om fornødent, vige til Styrbord for at give det indhentende Skib Plads til Passage om Bagbord af sig.
3. Skibe, der trælles, og som møder, indhenter eller indhentes af Skibe, der ikke trælles, skal under alle Omstændigheder holde sig den benyttede Trællebane nærmest og saaledes give Plads til Passage.
4. Naar et Skib, der trælles, indhenter et andet, der ligeledes trælles, skal det indhentende Skib forblive nærmest Trællebanen, medens det indhentede maa vige til den modsatte Side og affire Trællelinen.
5. To hinanden mødende Skibe, der begge trælles, forholder sig som under Nr. 1 anført. Naar paa Grund af de paagældende Skibes Størrelse Undvigepladserne maa benyttes, paaligger det i Reglen det udgaaende Skib i Tide at søge en saadan.

Sejl- og Robaade er pligtige til at vige for passerende Skibe.

§ 4.

Alle Dampskibe skal gaa med mindsket, ikke over 4 Miles, Fart i Kanalen, saa at Kanalsens hele Længde under ingen Omstændigheder gennemløbes hurtigere end i 65 Minutter; mindre Dampskibe under 30 Tons tillades det at gaa med lidt stærkere Fart, dog maa Tidsfristen for Kanalsens Gennemsejling ikke være under 50 Minutter. Skibe, som ligger fortojede i Kanalen, og Pramme, hvad enten de ligger stille eller er i Gang, skal passerer saa langsomt som muligt. Ligeledes skal Uddybningsmaskinerne passerer saa langsomt som muligt og paa den Side, hvor der vises Flag; dersom der paa Maskinen hejses 2 Flag, da er dette Signal for, at denne ikke kan passerer, og Skibene maa da stoppe, til Signalet hales ned, og et Flag vises ud fra Siden.

§ 5.

Ingen maa beskadige eller borttage de til Sejlløbets Afmærkning anbragte Prikker, Vagere eller andre Mærker i Fjorden, eller Varpepælene, Risgærderne, Rørene etc. langs Kanalen.

§ 6.

Et Skib maa ikke uden i Nødtilfælde stoppe op i Kanalen uden ved de i § 3 omtalte Undvigepladser, og skulde dette ske, skal det hurtigst muligt fjernes. Formaar Skibsføreren ikke at gøre dette ved egen Hjælp, er han pligtig til uopholdelig at søge Assistance, og Kanalen er i Tilfælde af Vægning berettiget til at bortfjerne Fartøjet for Skibets Regning.

§ 7.

For at afværge at Skibe sættes paa Grund i Kanalen og derved forhindrer Passagen for andre Skibe, maa intet Fartøj gaa op eller ned ad denne, naar ikke Vandstanden er saaledes, at det efter sit Dybgaaende kan være flot overalt i Kanalen i det Tidsrum, der vil medgaa, for at Skibet kan passere Kanalen i dennes hele Udstrækning. Skibsføreren og Lodsens har derfor nøje at observere de ved Kanalbassinet, Skibhusene og Enden af Kanalen anbragte Vandstandsmærker og at tage Hensyn saavel til den der viste Vandstand som til den Indflydelse, som Ebbe og Flod eller Vinden kunne antages at ville udøve paa denne i det Tidsrum, som vil medgaa til at passere Kanalen.

§ 8.

Saasnart et Skib kommer ind i Kanalen, skal dets Ankre fiskes saaledes op, at de ikke kan gøre Skade paa andre Skibe, Uddybningsmaskiner etc., og i selve Havnen skal de indlægges paa Dækket, Ræerne skal være kajede eller brasede langskibs, og naar Kanalfogden forlanger det, skal ogsaa Klyverbommen og løse Udlæggere indrigges.

Dampskibe, der ligger fortøjede eller bevæges i Havnen, maa ikke røre deres Maskiner med saadan Kraft, at Fortøjningspæle beskadiges, andre Skibes Fortøjninger derved kunne sprænges, eller at forbipasserende Fartøjer ved Hjul- eller Skruvandets udsættes for at miste Styret.

§ 9.

Enhver i Havnen ankommende Skibsfører skal uopholdelig melde sig hos Kanalfogden og henlægge sit Fartøj paa det Sted, som anvises ham af denne, og dette maa ikke forhales til noget andet Sted uden hans Tilladelse.

§ 10.

Fartøjer maa ikke fastgøres ved Bolværkerne, Broerne eller Friholderværkerne, men kun ved de dertil anbragte Fortøjningspæle og Ringe. Fortøjningen skal være anbragt paa en saadan Maade, at den ikke mere end fornødent hindrer Passagen paa Skibsbroen, og hvis Kættinger benyttes, skal disse være forsynede med Klædning paa de Steder, hvor de hviler paa Bolværkerne. Alle Fartøjer, som ligger umiddelbart ved Bolværkerne, skal være forsynede med Friholder. I Broer og Bolværker maa ikke hugges med Hager; Færvandet maa i Havnen ikke spærres med Trosser eller Kættinger uden Kanalfogdens Tilladelse, og naar det forlanges, skal de slækkes for andre Fartøjer.

I Reglen maa ingen køre mellem Bolværkerne og de paa Kajen anbragte Fortøjningspæle.

§ 11.

Fra Skibe i Havnen maa ingen Badning eller mod Velanstændighed stridende Blottelse af Legemet finde Sted.

Uden Tilladelse fra Kanaludvalget er Fiskeri, Jagt og anden Skydning i Kanalen og paa dens Terræn forbudt; ligeledes er Kørsel og Ridning paa Kanalens Dæmninger kun tilladt efter forudgaaende erholdt Tilladelse fra Kanaludvalget.

§ 12.

Naar et Skib har faaet anvist en Plads til Losning eller Ladning, skal det inden 24 Timer begynde dette Arbejde og senere, forsaavidt Vejrliget tillader det, uafbrudt fortsætte samme, da Fartøjet i modsat Fald paa Kanalfogdens Forlangende skal hales bort for at give Plads for andre.

Naar det af Kanalfogden forlanges, skal ethvert Fartøj hale bort til et andet Sted, selv om det har paabegyndt Losningen eller Ladningen, men har da fortrinsvis Ret til at faa en saadan Plads anvist, hvor Losningen eller Ladningen kan fortsættes.

Skibe, som skal udlosse og indtage Varer m. m., har fortrinsvis Ret til Plads ved Bolværkerne eller Broerne fremfor Skibe, som kun skal losse eller indtage Ballast.

§ 13.

Genstande, som er lossede eller skal indlades, maa ej henligge langs Bolværkerne eller paa Broerne; dog kan det, saafremt Plads haves, tillades at henlægge Trælast og deslige paa Havnepladsen efter Kanalfogdens Anvisning paa følgende nærmere Vilkaar. Oplagspladsen ved Havnen inddeles i Numre med ca. 225 □-Alen i hvert Nummer, og Kanalfogden anviser vedkommende Ladningsmodtager ét eller, om fornødent, flere Numre, hvorpaa Ladningen kan henlægges. Paa den saaledes anviste Plads kan Varerne derefter henligge afgiftsfrit i 14 Dage efter Skibets Udlosning. Efter Udløbet af denne Frist betales 10 Kr. for hvert Pladsnummer, hvorefter Varerne atter kan henligge 14 Dage; naar disse er forløbne, betales 20 Kr. for hvert Nummer, og senere fordobles stedse Afgiften for hver forløbne 14 Dage. Vedkommende skal dog til enhver Tid være pligtig til, saasnart det forlanges, at bortskaffe det henlagte, da det ellers foranstaltes bortført af Kanalfogden paa vedkommende Ejers eller Kommissionærs Bekostning.

§ 14.

Skibe, som indtager eller lossere Ballast, Sand, Kalksten, Stenkul eller deslige, der kan foraarsage Opfyldning eller Urenlighed i Havnen, skal have tætte Sejl eller Presenninger imellem Skibet og Bolværket eller, naar der losses eller indlades til eller fra Lægter, da imellem Skibet og denne, saa at intet spildes. Ballast, som losses, skal Skibsføreren straks besørge bortkørt til det Sted, som anvises af Kanalfogden, saafremt Skibsføreren ikke selv disponerer over samme enten ved Salg til andre Skibe eller til Benyttelse udenfor Havnens Grund, og Kajen maa, naar Ballast er losset eller indladet, straks rengøres.

Hvad der ved Losning eller Indladning af Kul, Kalksten, Sukkerroer, Tang etc. maatte spildes, skal af Ladningsejeren eller dennes Befuldmægtigede straks foranstaltes opfejlet og bortkørt, saa at ingen Urenlighed henligger paa Kajen. I Overtrædelsestilfælde kan Kanalfogden lade det fornødne Arbejde udføre paa Vedkommendes Bekostning.

Aske og anden Urenlighed maa ikke udkastes paa Kajen eller i Kanalen og Havnen, men skal henføres til de Steder, Kanalfogden anviser.

§ 15.

Nye Fartøjer maa ikke bygges paa Havnens Pladser, ældre ikke trækkes paa Land for at repareres, uden efter Kanaludvalgets Tilladelse og Kanalfogdens Anvisning. Ønskes et Skib kølhalet, har vedkommende Skibsfører at henvende sig til Kanalfogden, som vil anvise ham Pladsen dertil, hvis denne ikke allerede er optagen, samt paa Forlangende udlevere de Kanalvæsenet tilhørende Kølhalingsredskaber imod den for disse fastsatte Takst.

§ 16.

Gamle aftaklede Fartøjer maa ikke uden Kanaludvalgets udtrykkelige Tilladelse blive henliggende i Havnen eller Kanalen; ej heller maa noget gammelt eller til Pram sløjfet Skib eller nogen Pram henligge i Havnen som Pakhus.

§ 17.

Saafremt et Skib, en Pram, Lægter, Baad eller lignende synker i Havnen, Kanalen eller Fjorden, skal vedkommende Ejer eller den, der i hvert enkelt Tilfælde maatte være berettiget til at handle paa hans Vegne, uopholdelig foranstalte det Sunkne fjernet. Gøres der ikke af vedkommende Ejer eller hans Befuldmægtigede Anstalter til det Sunknes Fjernelse, kan Kanaludvalget foranstalte Vraget optaget paa Ejers Bekostning.

Samme Regler gælder for de Fartøjer m. m., der maatte indstrande eller henlægges paa Steder, hvor de kunne foraarsage Ulemper eller være til Hinder for Sejladsen.

§ 18.

Ønskes et Skib oplagt i Havnen, vil dette være at anmelde for Kanalfogden, som, saalænge Plads haves ved Stige, Skibhusene eller i Havnen, anviser, hvor det skal ligge, hvorefter det fortøjes paa den Maade, denne bestemmer. Forinden Skibets Fører forlader Skibet, skal han skriftlig opgive en her bosiddende Mand, hvem Tilsyn med Skibet er overdraget, og hvem Ordre kan gives med Hensyn til Flytning af Skibet m. m., og som maa have Bemyndigelse til at udrede de til nødvendige Foranstaltninger med Hensyn til Skibet medgaaende Udgifter. Iøvrigt henligger et saadant oplagt Skib i alle Maader for Ejers Risiko og uden Ansvar for Havne- og Kanalvæsenet.

§ 19.

Paa ethvert i Havnen liggende Skib (oplagte Fartøjer undtagne) skal til enhver Tid findes mindst en Mand ombord, der kan modtage Ordre, om Skibet skal flyttes, og foranstalte dette udført.

Naar der af Kanalfogden er givet Ordre til at forhale et Skib, og dette ikke udføres inden den bestemte Tidsfrist, har denne Ret til at foranstalte Skibet flyttet; enhver herved forarsaget Udgift til Tovværk, Lods, Mandskab, Bugserbaad eller hvadsomhelst bæres af Skibet.

§ 20.

Ingen maa handle skødesløst ombord i Havnen og Kanalen med Ild og Lys. Naar intet Mandskab er ombord, skal Ild og Lys være forsvarlig slukket. Paa de i Havnen liggende Fartøjer maa ikke have tændt Lys uden i sikre og tætte Lanterner. Ild til Opvarmning maa kun have i forsvarlige Ovne eller Kaminer, og til Madkogning kun i Fartøjer, som har Jernkabyser i Ruf ovenpaa Dækket eller forsvarlig murede Kabyser under Dækket. Ild paa Kabysen maa i Havnen kun have i Tiden fra 21de Marts til 21de Oktober fra Kl. 4 Morgen til Kl. 8 Eftermiddag og i Tiden fra 22de Oktober til 20de Marts fra Kl. 5 Morgen til Kl. 7 Eftermiddag. Ild i Ovn eller Kamin eller Lys i Lanterne maa kun have fra de ovennævnte Tider indtil Kl. 10 Aften. For Dampskibe kan dog Kanalfogden i enkelte Tilfælde indrømme Afbigelser fra disse Bestemmelser.

Tjære, Beg, Olie, Farve og andre let antændelige Genstande maa under ingen Omstændigheder koges ombord, og i Land kun paa de af Kanalfogden anviste Steder.

§ 21.

Paa Fartøjer, som fører brandfarlige Varer som Ladning, saasom Krudt, Petroleum, Terpentin, Sprit o. desl., skal, saalænge den brandfarlige Ladning er i Skibet, al Ild og Lys være slukket ombord; ejheller maa Tobaksrygning finde Sted. Kanalfogden kan dog i enkelte Tilfælde indrømme Afbigelser herfra, hvor de brandfarlige Varer kun i ringe Kvantiteter findes i Skibet. Men Skibe, hvis Ladning væsentlig bestaar af de nævnte Varer, skal fra Indløbet af Kanalen føre rødt Flag paa forreste Mast og maa ikke løbe ind i Havnebassinene, førend Kanalfogden eller Havneassistenten er kommen til Stede og har anvist dem Plads til Losning.

§ 22.

Ingen Uvedkommende maa opholde sig paa Havnepladsen til Hinder for den Losning eller Ladning, der foregaar, eller de Arbejder, som foretages der. Enhver Uvedkommende er derfor pligtig til paa Kanal- og Havnefogdens eller Havneassistentens Anmodning straks at forføje sig bort.

§ 23.

Overhovedet har enhver, som befinder sig paa Havnens og Kanalens Grund, at rette sig efter Kanal- og Havnefogdens og de ham underordnede Opsynsmænds Anvisninger. Tror nogen sig forurettet derved, kan han forebringe Sagen skriftlig for Kanaludvalget, men har indtil videre at efterkomme Paabudet.

Det paaligger Kanal- og Havnefogden samt Kanalvæsenets øvrige Betjente at behandle enhver med Høflighed, og Kanalfogden skal under Udøvelsen af sine Embedsforretninger stedse være i Uniform, der gør hans Stilling kendelig.

§ 24.

Føreren af ethvert Skib eller Fartøj er ansvarlig for al Skade, af hvad Navn nævnes kan, som han, hans Mandskab eller Fartøj maatte anrette i Kanalløbet eller i Havnen, paa Broer, Bolværker eller andre Havneindretninger eller paa Havnens Inventariegenstande etc., hvad enten denne Skade tilføjes som Følge af Overtrædelser af nærværende Reglement eller paa Grund af Mangel paa almindelig Agtpaagivenhed, og Erstatning for saadan Skade kan om fornødent søges i selve Skibet med Tilbehør.

§ 25.

Overtrædelser af de i dette Reglement givne Bestemmelser og Opsætsighed eller fornærmelig Adfærd imod Kanal- og Havnefogden eller Kanalens øvrige Betjente straffes med Bøder paa indtil 200 Kr., forsaavidt Lovgivningens almindelige Bestemmelser ikke maatte medføre højere Straf. Betales de skyldige Bøder ikke, vil de være at afsone efter Lovgivningens almindelige Regler.

Alle Bøder for Overtrædelse af dette Reglement tilfalder Havnekassen; ligeledes Beløb, som maatte indkomme i Erstatning i Henhold til § 24 for Beskadigelse af Havnens Materiel m. m.

§ 26.

I alle Tilfælde, hvor der for Overtrædelser af dette Reglements Bestemmelser ikke er Tale om højere Straf end Bøder, eller hvor der handles om Skadeserstatning, er Kanaludvalget berettiget til at bestemme og affordre Vedkommende de Summer, som skal erlægges; men er de paagældende ikke tilfredse med Kanaludvalgets Kendelse, afgøres Sagen ved Dom. Alle Sager i Anledning af dette Reglement bliver, naar der ikke er Tale om højere Straf end Bøder, at behandle som offentlige Politisager.

Det tillades ikke, at den, som ifølge dette Reglement har paadraget sig Straf eller Erstatningsforpligtelse, bortrejser, førend han har rettet for sig eller stillet saadan Sikkerhed, som af Stedets Øvrighed anses for tilstrækkelig.

§ 27.

Alle ældre Reglementer angaaende Ordens Opretholdelse m. m. i Odense Havn og Kanal, derunder Reglementet af 29. August 1846, ophæves herved.

Foranstaaende Reglement stadfæstes herved.

Indenrigsministeriet den 26de Juni 1890.

Ingerslev.

Jacoby.

A. P. Hemmelsen.

J. C. Mathiasen.

Om: Opfyldninger paa Odense Fjord.

Hermed: 1 Bilag.

Den 11. Oktober 1919.

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 31. Maj 1918 tillod man sig at anmode det høje Ministerium om Tilladelse til ved fremtidige Uddybningsarbejder at losse Fyld ved Selvlossepramme paa de paa medfølgende Plan Lbnr. 1/1919 med sorte Bogstaver betegnede Steder A-B-C-D-E-F₁-F₂-G-H-I paa visse nærmere Betingelser, og i Skrivelse af 30. Oktober f. A. har man modtaget den begærte Tilladelse under Hensyntagen til de af Fiskeridirektøren og Marineministeriet i Sagen afgivne Erklæringer.

I den siden da forløbne Tid har man kun en Gang benyttet sig af den givne Tilladelse, idet man har losset nogen Fyld fra et Uddybningsarbejde i Havnen og Kanalen paa Fyldpladsen I ved Egensedybet.

Imidlertid er der i Løbet af indeværende Aar udarbejdet et Projekt til Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense til 7,5 Meters Dybde, et Projekt om hvis nærmere Udførelse der eventuelt snarest vil fremkomme Andragende. Men naar man allerede nu tillader sig at berøre Sagen, er Aarsagen den, at der ved det nævnte Projekt vil blive Tale om en meget stor Fyldmasse, som man dels ønsker anbragt saa hensigtsmæssigt som muligt dels saa økonomisk som muligt.

Paa hoslagte Oversigtsplan er med graa Skravering vist de Pladser, hvorpaa Havnevæsenet i Henhold til tidligere Bestemmelser har Tilladelse til at fylde op, medens der med rød og brun Skravering er vist de Steder, hvor man ved det projekterede Uddybningsarbejde kunde ønske at anbringe Fyld, i hvilken Henseende man skal tillade sig at fremføre følgende:

De projekterede Opfyldninger omkring Hasselø falder i 3 Dele, nemlig:

- a. i Dæmningen fra Nordenden af den nuværende vestre Kanaldæmning over Hasselø til Gudskov,
- b. i Dæmning mellem det nuværende Hasseløreløb og det projekterede Hasseløreløb, og
- c. i Dæmning fra Koholm til Nordenden af den nuværende østre Hasseløredæmning.

Medens Spørgsmaalet om Anlæg af den under a nævnte Dæmning staar i Forbindelse med Sagen om Inddæmning af Lumby Strand, som i Øjeblikket er underkastet en Kommissionsbehandling, ønskes Opfyldningen under b af Hensyn til at lede Sejladsen bedst muligt gennem det nye Løb over Hasselø. Med Hensyn til Opfyldningen, nævnt under c, skal bemærkes, at den maa siges i højeste Grad at være ønskelig for at lede Strømmen fra Seden Strand saaledes, at den kan aflejre det i den opslemmede Mudder i det gamle Hasseløreløb, hvorved man mindsker Tilsætningerne i Sejlløbet.

Naar Havnevæsenet dernæst ønsker at oplægge Fyld i Dæmningen fra Nørrehoved langs Sydsiden af det nye Løb over Feds Middelgrund, da er dette Ønske dels begrundet i, at Sejladsen her ret nødvendigt maa ledes langs en saadan Dæmning, dels at man maa søge at afskære Tornø Kvisselen, saaledes at dens Udløb bliver saa vidt muligt parallel med Sejlløbet og ikke som nu tværs paa, hvilket virker meget generende.

De med røde Bogstaver viste smaa Opfyldninger K, L, M og N ønskes dels af Hensyn til Anbringelse af Baaker (K, L og N) dels af Hensyn til Sikring af Sejladsen under Isforhold.

Alle forannævnte Opfyldninger tænkes ført op til en Højde af ca. 2,5 m over dgl Vande.

Sluttelig bemærkes, at man gerne ønsker paa Arealerne P og O at maatte anbringe Fyld med Selvlosserpramme indtil en Dybde af $\div 3$ m, idet man paa førstnævnte Areal tænker at anbringe fastere Fyld, medens sidstnævnte Areal tænkes som Oplagsplads for den blødere Fyld. Naar man ikke mener yderligere at kunne anvende Fyldpladsen ved I, skyldes dette en mulig senere Udnyttelse af det dybe Vand i Egensedybet indtil i Nærheden af Lammesø.

Under Henvisning til foranstaaende tillader man sig at anmode det høje Ministerium om Tilladelse til at maatte fylde op paa de nævnte Pladser.

P. B. V.

A. P. Henriksen.

J. C. Madsen.

Den 5. November 1919.

Ved Licitationen D. D. over Arbejderne ved Udvidelse og Uddybning af
Sejlløbet ind til Odense indkom følgende Tilbud:

Navn	Parcel I Kr.	Parcel II Kr.	Begge Parceller Kr.	Tidsfrist
W. J. Kalis Wzn. & Co., København og Fibiger & Villefrance, Vejle.	3,832,050	3,085,050	6,917,100	15 Maaneder
Saabye & Lerche, København.	3,666,000	3,840,600	7,330,000	17 Maaneder
Elzelingen & Co., København.			7,371,000	3 Aar
N. C. Monberg, København.	3,990,250	3,473,750	7,464,000	3 Aar
Hans Jørgensen & Søn, Odense og Jürgen Brandt, Rendsburg.	4,128,510	3,689,620	7,818,130	2 Aar
Internationales Baukonsortium, Berlin.	6,176,400	5,405,850	11,582,250	3½ Aar
Habermann & Guckes og Carl Nielsen, Fruens Bøge, Odense.		5,101,750		400 Arbejdsdage.

Ved samtlige Tilbud er der taget forskellige Forbehold.

Thorvald Clausen.

Den 18. November 1919.

Til

Firmaet W. J. Kalis Wzn. & Co.,

København.

Forinden Kanal- og Havneudvalget kan tage Stilling til den afholdte Licitation vedrørende Uddybning af Odense Havn, Kanal og Fjord, tillader man sig at anmode om, at det ærede Firma inden førstkommande Lørdag vil opgive, hvilke Besparelser der vil kunne tilvejebringes ved en anden Fordeling af Oplosning og Tipning af Fylden, idet det vil have Betydning for Sagens Realisation, at Arbejdet udføres for det mindst mulige Beløb. Det skal bemærkes, at der i ethvert Fald maa oplooses saa meget fast Fyld, som indgaar i de angivne Baakeøer (60,000 m³) samt i Dæmningen fra Vigelsø til Feds Middelgrund (ca. 90,000 m³). Selv om det vilde være af Betydning at faa tilvejebragt de paatænkte Arealer og Dæmninger, vil man eventuelt kunne se bort fra disse Opfyldningsarbejders Udførelse ved Tipning af Fylden, naar der derved kan opnaas en større Reduktion af Anlægssummen.

Som Led i Bestræbelserne for Reduktion af Udgifterne mener man at kunne reducere Uddybningerne ved Gabet og indskrænke Dybden der til 7³/₄ m og tillige begrænse noget Uddybningerne fra Gabet til Harehage og lade Dybden her blive 7¹/₂ m, idet man gaar ud fra, at disse Besparelser ikke vil forrykke de opgivne Enhedspriser for de Arbejder, der kommer til Udførelse.

Disse Reduktioner vil omtrentlig udgøre:

Ved Gabet	34,000 m ³ fast Fyld.
Lammesø-Hage-Flintholm	107,000 » blød »
Ved Lindø Knæ	4,000 » fast »
Ved Hare-Hage	4,500 » fast »

P. U. V.

J. P. Stensballe.

Thorvald Clausen.

W. J. Kalis Wzn. & Co.s
Baggermaatschappy.

Bilag 17.

København K., den 20. November 1919.

Odense Kanal- og Havneudvalg.

Odense.

Deres ærede af 18. ds. har vi takkende modtaget og tillader os derfor herved at tilbyde det ærede Udvalg følgende Reduktioner af vort Tilbuds Priser, dersom en af følgende tre Arbejdsplaner maatte vælges:

Alternativ I.

Ca. 350,000 m³ fast Fyld indskyldes i Baagøstrand,
ca. 300,000 m³ blød » »
ca. 90,000 m³ fast Fyld oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 200,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet, efter at den bløde Fyld først er udgravet og indskyldet. Resten af Fylden klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres med Kr. 350,000 — skriver Tre Hundrede & Femti Tusinde Kroner, saaledes at Prisen for hele Arbejdet inclusive Reduktion af Dæmningsarealer og de af Dem nævnte Reduktioner af Fyldmængden vil koste ca. **Kr. 6.100.000,00.**

I Tilfælde af, at den faste Fyld, der skal klappes i »P« i Egense Dybet, kan klappes i »J«, reduceres Prisen i dette Tilfælde med Kr. 30,000. —

Alternativ II.

Ca. 350,000 m³ fast Fyld indskyldes i Baagøstrand,
ca. 300,000 m³ blød » »
ca. 90,000 m³ fast » oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 700,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet og gamle Løb mellem St. 9—13.
Resten klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres da med Kr. 560,000 — skriver Fem Hundrede & Seksti Tusinde Kroner. —

Samlet Pris som før: ca. **Kr. 5.890.000,00.**

Alternativ III.

Ca. 300,000 m³ blød Fyld indskyldes,
ca. 90,000 m³ fast » oplægges i Dæmning,
ca. 60,000 m³ » » » i Baakeøer,
ca. 700,000 m³ » » klappes i Hasseløreløbet og gamle Løb mellem St. 9—13.
Resten klappes i Egense Dyb og Bregør Bugten.

Vort Tilbud reduceres da med Kr. 790,000 — skriver Syv Hundrede & Niti Tusinde Kroner. —

Samlet Pris som før: ca. **Kr. 5.660.000,00.**

I Tilfælde af, at den faste Fyld, der skal klappes i »P« i Egense Dybet, kan klappes i »J«, reduceres Prisen yderligere med Kr. 15.000,00.

Idet vi haaber, at det ærede Udvalg maa kunne acceptere et af vore Tilbud, tegner vi

med Højagtelse

W. J. Kalis Wzn. & Co.s
Baggermaatschappy.
G. J. M. Goedhard.

Den 24. November 1919.

Udskrift

af

Odense Kanal- og Havneudvalgs Forhandlingsprotokol.

Søndag den 23. November 1919 afholdtes Møde mellem Kanaludvalget og Repræsentanter for Firmaerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance.

Tilstede var:

Driftsbestyrer Stensballe,
Købmand, cand. pharm. P. A. Kruuse,
Landinspektør C. Larsen,
Grosserer Chr. Andersen,
Snedkermester L. Chr. Larsen,
Direktør Goedhard,

Ingeniør Fibiger,
Entreprenør Villefrance,
Ingeniør Andersen,
Havnebygmester Lorenz,
Kanalfoged Hansen og
Havneingeniør Clausen.

Man enedes om følgende Ordning, hvorefter Havnevæsenet under fornøden Approbation af Byraad og højere Myndigheder antager Firmaernes Tilbud af 5—11—1919 paa Udførelsen af Parcellerne I og II ved Uddybningen af Sejlløbet til Odense til 7,5 m' Dybde for en Pris af 6,917,100 Kr., at udføre i 15 Maaneder, dog med følgende ændret Arbejdsplan og dermed forbundne Reduktioner.

Tilbudssummen reduceres med 171,000 Kr.

For at faa de i Havneudvalgets Skrivelse af 18—11—1919 ønskede Ændringer, fremkommer et Afslag paa ca. 467,100 Kr. i Henhold til de anførte Mængder og Tilbudets Enhedspriser.

En Ændring i Reduktionen af Fyldmængden ved Gabet forbeholdes.

De i Alternativ III i Tilbud af 20. ds. anførte Anordninger med Hensyn til Fyldens Fordeling reducerer yderligere Prisen med 790,000 Kr., foruden med 15,000 Kr. ved Tipning af Fylden ved Punkt »I« i Egensedybet.

Saafermt Havnevæsenet maatte ønske en Del af de 500,000 m³, som forudsættes klappet i de gamle Løb mellem St. 9,0 og St. 13,0, bugseret ud til Egensedybet, skal dette udføres for en Tillægspris af 1,00 Kr. pr. m³, maalt i Uddybning. Al Fyld forudsættes iøvrigt klappet udelukkende i Egensedybet.

Havnevæsenet har Ret til at fordre ca. 50,000 m³ fast Fyld oplagt i Dæmning fra Vestre Dæmning over Hasselø til Gudskov; for denne Fyld betales 5,00 Kr. pr. m³.

Kulpris efter glidende Skala med en Grundpris af 150 Kr. pr. t for Dampkul med 7000 Cal.

For Variationer i Arbejdslønnen op eller ned vil der være at tage Hensyn til de overenskomstsmæssig fastsatte Tariffer, og Forhøjelse og Fradrag beregnes forholdsvis herefter, idet Grundlønnen i Øjeblikket er 1,40 Kr. pr. Time.

Til Arbejde, udført af den almindelige Arbejdsmandsklasse, skal ca. 90 % af Arbejderne være danske.

Entreprenørerne forpligter sig til at overtage for 300,000 Kr. af »Odense Havns 6 % Obligationslaan af 1920«, hvilke Obligationer Havnevæsenet efter nærmere Aftale vil modtage som tilbageholdt Beløb.

Begge Parter saavel Kanaludvalget som Entreprenørerne vedgaar herved ovenanførte Priser og Grundlag for den senere Kontrakt.

J. P. Stensballe. G. Lorenz. P. A. Kruuse. L. Chr. Larsen. C. Larsen.

Chr. Andersen. J. Fibiger. I. Villefrance. Karl Andersen. I. Hansen

for W. J. Kalis Wzn. & Co.s Baggermaatschappy.

Thorvald Clausen.

G. J. M. Goedhard.

V. Arnaa.

Om Uddybningsarbejder.
Hermed 1 Pakke Bilag.

Den 1. December 1919.

Til

Kanaludvalget.

Ved den Licitation, der med Forbehold af Ministeriets Approbation paa Arbejdets Udførelse blev afholdt den 5. November 1919 over Arbejdet ved Uddybningen af Sejlløbet til 7,5 m' Dybde, var Arbejdet udbudt saaledes, som det vil fremgaa af hoslagte Beskrivelse og særlige Betingelser med dertil hørende Planer og Bilag.

Arbejdet omfatter:

1. Uddybning af Sejlløbet fra 6 til 7,5—8 m' Dybde under Generalstabens Nulpunkt af 1904.
2. Gennemgravninger og Afretninger af Sejlløbet ved de værste Krumninger i Kanal og Fjord.
3. Havnens Udvidelse med et noget større Svajebassin end det nuværende.
4. Forlængelse af Kanaldæmningerne og Anlæg af Lededæmninger m. m. langs Sejlløbet i Fjorden.

De projekterede Uddybninger og Fyldoplægninger er paa Oversigtsplanen, Plan I, angivet med rød og brun Farve.

Det har imidlertid ved Licitationen vist sig, at det forhaandenværende Materiel egner sig bedre for en noget anden Anbringelse af den opgravede Fyld, ligesom man efter nærmere Overvejelser har ændret ubetydeligt ved de paatænkte Udgravninger paa Fjorden saaledes, at man nu mest praktisk og økonomisk kan lade Arbejdet udføre som rettet med grønt paa Oversigtsplanen.

Herefter vil Arbejdet gaa ud paa følgende:

Uddybning til en Dybde af 8 og 7,75 m ved »Gabet«, medens Dybden i Resten af Sejlløbet bliver 7,5 m med Bundbredder og Skraaningsanlæg som angivet i Beskrivelsen.

I Fyldens Anbringelse indtræder den Ændring i den første Plan, at man nu ønsker

1. at klappe Fyld i Egensedybet paa det med grøn Skravering viste Areal, medens Klappning paa Arealet »O« ved Hvide-Grunden bortfalder; Fylden agtes klappet til en Dybde af $\div 3,5$ m paa Arealet mellem 4 m-Kurverne og saaledes, at den faste Fyld anbringes paa den østlige Del af Arealet, medens den bløde Fyld klappes paa den vestlige Del.
2. Dæmningen fra Nørrehoved langs det nye Sejlløb til Feds Middelgrund, der dels skal være Lededæmning for Sejladsen gennem det nye Løb, dels skal afskære Tornø Kviselen og ændre dens Udløb saaledes, at det bliver saa vidt muligt parallelt med Sejlløbet, afkortes med ca. 200 m.
3. I de gamle Sejlløb mellem St. ca. 9,0 ved Hasselø og St. ca. 13,0 ved Lumby Middelgrund tænkes klappet fast Fyld.

I det gamle Hasseløreløb fjernes først den der aflejrede bløde Fyld, og derefter fyldes der med fast Fyld saaledes, at de nuværende Dybder bibeholdes, hvorved der bliver et Løb med 4 m' Vanddybde.

Der tænkes endvidere lagt en Dæmning fra Nordenden af østre Kanaldæmning (Koholm) til den nuværende østre Hasseløredæmning. I de øvrige gamle Sejlløb tænkes kun klappet til en Dybde af $\div 4$ m mellem 4 m-Kurverne.

Med Hensyn til den paatænkte Dæmning fra Enden af vestre Kanaldæmning over Hasselø til Gudskov bemærkes, at dens Anlæg staar i Forbindelse med Sagen om Inddæmning af Lumby Strand, som i Øjeblikket er underkastet en Kommissionsbehandling. Dæmningernes Profiler og Beskyttelse er vist paa Plan 9.

Baagø inddæmmede Strand fyldes kun delvis op.

Under Hensyntagen til forannævnte Ændringer, vil Udgifterne til det samlede Uddybningsarbejde blive saaledes:

Selve Uddybningsarbejdet ca. 5,600,000 Kr.

Til Arbejder, som Havnevæsenet selv udfører eller lader

udføre i mindre Entrepriser ca. 800,000 Kr.

Administration og uforudsete Udgifter, herunder Rentetab ca. 500,000 Kr.

ca. 6,900,000 Kr.

Erbødigt

Thorvald Clausen.

Referat

af

Odense Byraads Møde den 2. December 1919.

11. *Borgmesteren:* Til 2. Behandling foreligger det af Havne- og Kanaludvalget udarbejdede Projekt til Uddybning af Sejlløbet i Odense Kanal og Fjord til 7,5 m' Dybde og et af Havnebygmester Lorenz udarbejdet Fremtidsprojekt for Uddybning og Udvidelse af Odense Kanal og Havn. Overslagssummen andrager 7½ Mill. Kr. — Jeg vil give Ordet til Kanaludvalgets Formand, Driftsbestyrer Stensballe.

Stensballe: Jeg skal iøvrigt her henholde mig til mine Udtalelser ved Sagens 1. Behandling. Der er ikke sket noget, der har ændret Havne- og Kanaludvalgets Opfattelse angaaende Nødvendigheden af at skride til denne Uddybning af Kanalen og den dermed i Forbindelse staaende Udvidelse af Havnen.

Siden Sagen var til 1. Behandling, er der sket det, at Kanaludvalget med Byraadets Bemyndigelse har foretaget en Udbydelse af Arbejdet, og denne Udbydelse har givet det Resultat, at Overslaget har vist sig at være tilstrækkeligt.

De Tilbud, der kom ind — og der var jo en Del — var allesammen Tilbud, som delvis i alt Fald skulde bruge udenlandsk Materiel. Tilbudene var ganske vist noget højere, end man havde paaregnet, men det viste sig, at det Materiel, der kunde fremskaffes, egnede sig bedre til Fjernelse af Fylden, end der var forudsat ved Projektets Udbydelse. Det viste sig nemlig, at der ikke fandtes tilstrækkeligt Materiel til, at vi kunde faa adskillige Arealer opfyldt, som vi i og for sig gerne vilde have haft, men at det derimod blev adskilligt billigere, hvis vi sænkede en Del af Fylden ude i Vandet, hvor der var Plads til det. Vi har derfor fra Kanaludvalgets Side indledet Forhandlinger med det Firma, der var billigst i den samlede Entreprise. Sagen er nemlig den, at det er udbudt saaledes, at det kunde udbydes i to Parceller, en, der nærmest vedrørte selve Uddybningen og Udvidelse af Havnebassinet, og en, der drejede sig om Uddybning af Fjorden og Indløbet til Kanalen. Men ved at Fylden nu skulde sejles ud og sænkes, saa turde man ikke indlade sig paa en Deling af Arbejdet, idet man nemlig var bange for, at det skulde give Anledning til Besværligheder ved Arbejdets Udførelse. Man har saa søgt at faa de to Parceller i een Entreprise overdraget til een Entreprenør, og der foreligger nu i Dag til Behandling i det lukkede Møde en Indstilling fra Kanaludvalget, hvorefter Arbejdet skulde overdrages til Firmaet Fibiger & Villefrance i Forbindelse med Firmaet Kalis fra Holland. Det er det Firma, der er billigst paa den samlede Entreprise. Jeg skal der kun nævne, at ikke blot er det det billigste, men det er ogsaa det Firma, der kan udføre Arbejdet i den korteste Tid. Tiden er sat til 15 Maaneder fra den Dato, hvor de faar Ordre til at paabegynde Arbejdet. Endvidere er de gaaet ind paa at staa ved deres Tilbud, indtil der foreligger fornøden Approbation fra Byraadet og Ministeriet for offentlige Arbejder, saaledes at vi altsaa har den fornødne Tid til at skaffe Pengene tilveje til Arbejdets Udførelse.

Endvidere kan vi fra Kanal- og Havneudvalgets Side fremhæve, at det er et Firma, hvis Materiel man har Kendskab til og ved, at de kan udføre Arbejdet indenfor den Tid, der er sat til det.

Naar vi nu i Dag indstiller dette Tilbud til Byraadet, saa viser det sig, at vi kan komme noget ned under den Overslagssum, som var fremme i sidste Møde. Der foreligger her i Dag en Indstilling fra Kanaludvalget om, at selve Overslagssummen kan reduceres fra 7,500,000 Kr. til 6,900,000 Kr. Jeg skal dertil sige, at det er i Overensstemmelse med det, der var fremsat sidste Gang ved Sagens 1. Behandling. Der blev fra Byraadets Side den Gang henstillet til Kanaludvalget, om det ikke vilde være rigtigst at gaa dertil at faa en Udvidelse af selve Havnen og lave et nyt Bassin og større Bolværkslængde. Det har i Mellemtiden været overvejet i Udvalget, men vi er kommen til det Resultat, at for det første viser det sig, at der er meget store Vanskeligheder ved at skaffe Pengene,

og for det andet nærede vi ogsaa en vis Ængstelse for i Øjeblikket at forøge Udgifterne med dette ret store Beløb, som vil andrage ca. 4 Mill. Kr.

Vi indstiller derfor fra Kanal- og Havneudvalget i Dag til 2. Behandling, at vi ikke udfører andet end Uddybningen og Udvidelse af Havnebassinet og nøjes med den Udvidelse af Havnen, som fandt Sted i Fjor, da der blev bygget 100 Meter Bolværk, og den Udvidelse af Havnepladsen, der ogsaa vil finde Sted i Aar, hvor der er under Arbejde 140 m Bolværk.

Naar denne Sag er bragt frem her, er det efter Tilskyndelse af Handelsstanden i Odense. Det er paa dens Initiativ og meget kraftige Opfordring, at Kanal- og Havneudvalget har taget Sagen op og søgt den gennemført, og vi har set i disse Dage af alle de Forhandlinger, der har været ført om at fremskaffe Penge, at det ikke alene er den snævre Handelskreds, der staar enig derom, men det er hele Byens Erhvervsliv. Det falder godt i Traad med Kanaludvalgets Opfattelse, at Odense Havn og Kanal er Livsnerven for Erhvervslivet her i Byen. Det kan ikke hjælpe, at der er gode Forbindelser til at sende Varer omkring til Oplandet, naar de ikke kan føres hertil. Vi har yderligere i den Tid, der er gaaet, haft adskillige Beviser paa, at denne vor Opfattelse er rigtig, thi der har været ikke saa ganske faa Skibe, der ikke har kunnet komme til Odense paa Grund af den manglende Vanddybde, og som derfor har maattet gaa til andre Havne for at blive udlossede der, noget, der har fordyret ikke blot Varerne ved Forsendelse, men ogsaa har skabt det Forhold, at Odense Havn er gaaet Glip af store og gode Indtægter.

Jeg vil tillade mig paa Kanal- og Havneudvalgets Vegne at anbefale, at denne Sag nu gennemføres, og at Byraadet vedtager den ved 2. Behandling, saaledes at det Beløb, der stilles til Kanaludvalgets Raadighed, nedsættes fra 7,500,000 Kr. til 6,900,000 Kr. Heri er taget Hensyn til, at der kan i alt Fald ske nogen Stigning saavel i Kulpriser som i Arbejdsløn, hvis det skal være, saaledes at vi mener, at vi kan komme igennem med dette Beløb uden væsentlig Overskridelse.

Borgmesteren: Er der andre af Byraadets Medlemmer, der ønsker at udtale sig om denne Sag? Da det ikke synes at være Tilfældet, gaar jeg ud fra, at det er, fordi Kanal- og Havneudvalgets Formand saa godt har redegjort for Motiverne og for Berettigelsen og Forsvarligheden af den store Plan, som ligger for, saa Byraadet er enigt med ham i hans Forslag. Jeg vil foreslaa, at Byraadet vedtager en Beslutning omtrent saalydende: Byraadet vedtager at lade de foreslaaede Kanal- og Havnearbejder udføre i Henhold til Kanal- og Havneudvalgets Indstilling af 27. Juni 1919 og Dags Dato og bemyndiger Kanaludvalget til hertil at anvende et Beløb paa 6,900,000 Kr., alt under Forbehold af fornøden ministeriel Approbation. — Jeg kan maaske gaa ud fra, at Byraadet eenstemmigt vedtager dette Forslag.

Vedtoges eenstemmigt.

12. *Borgmesteren:* Til 2. Behandling kommer i ganske naturlig Forbindelse med det nu vedtagne Forslag Forslaget om at bemyndige Kanal- og Havneudvalget til mod Garanti af Byraadet og selvfølgelig ogsaa mod Samtykke af vedkommende Ministerium til at optage et Laan til Afholdelse af Udgifterne ved den Plan, der nu lige er bleven vedtaget af Byraadet. Vi havde den Sag for sidst for 14 Dage siden. Laanesager skal efter Forretningsordenen vedtages ved to Behandlinger med mindst 14 Dages Mellemrum. Denne Bestemmelse sker Fyldest, naar vi i Dag behandler denne Laanesag og eventuelt vedtager den. Sidst forelaa der et Forslag, som blev tiltraadt af Byraadet, om at optage et Laan paa mindst 7 Mill. Kr.; i Henhold til den Redegørelse, som Formanden for Kanal- og Havneudvalget nu har givet, vil der være at anvende 6,900,000 Kr. til Planens Gennemførelse. Men dertil kommer, at der udenfor den egentlige Plan er afholdt i Følge tidligere Vedtagelse nogle Arbejder til Forlængelse og Forstærkning af Bolværket, hvilket Arbejde ialt har kostet 600,000 Kr. Det er Arbejder, som staar i ganske naturlig Forbindelse med den store Uddybningsplan, og som først faar deres virkelige Værdi for Odense Havn og dens fremtidige Udnyttelse i Forbindelse med denne Uddybningsplan, og da vi ikke har faaet Laan paa Grund af de vanskelige Laaneforhold, saa vil det være naturligt, at vi forbinder de to store Udgiftsposter, saaledes at Laanet fra Magistratens Side foreslaas fastsat til 7,5 Mill. Kr.

Der er jo det særlige ved Forslaget om denne Laaneoptagelse, at man ikke i Øjeblikket har fuld Garanti for, at Laanet kan blive tegnet fuldt ud. De ved fra Sagens tidligere Behandling her, at man ikke fra Byraadets eller Kanaludvalgets eller Magistratens Side har kunnet faa normale Laanetilbud frem fra Finansinstitutterne. Vi har derfor søgt at løfte Sagen ved Henvendelse til den interesserede Befolkning i By og

Opland. Vi har faaet Støtte ogsaa fra Folk, som tidligere har været knyttet til Odense, og vi har i det hele taget vundet en Tilslutning og Støtte til denne Sag, som vi ikke nok kan sige Tak for, og ved Hjælp af denne Tilslutning og denne Støtte er det, at vi nu har Haab om at faa tegnet — selv om det ikke paa Forhaand er garanteret — de fornødne Penge, indtil $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Vi har i Øjeblikket sikkert tegnet $4\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og der er Tilsagn om yderligere Beløb fra forskellige Sider. Jeg tænker, at vi vil naa frem, saaledes at der paa Torsdag kan tages fat for Alvor, og saa skulde det være mærkeligt, om ikke den Stemning var saa stærk, at den underbygger et heldigt Resultat af vore Laanebestræbelser. Laanet er jo tænkt som et Obligationslaan til 6 % Rente aarlig, optaget til pari Kurs — dog naturligvis saaledes, at vore Banker, Fyens Diskontokasse, Handelsbanken i Odense og Fyns Landmandsbank, som er gaaet i Spidsen med at tage en stor Del af Laanet, skal gøre det som en Bankforretning — det er de pligtig til overfor deres Aktionærer og øvrige Kundekreds, og der skal vi betale 3 % Provision, og saa bliver der selvfølgelig Stempelpenge i det Omfang, hvor vi ikke kan blive fri for Stempel, og der bliver Omkostninger af forskellig Slags.

Men alt i alt vil det blive et Laan, som efter Dagens Pris vil være et forsvarligt Laan, for ikke at sige et ret billigt Laan. Jeg maa maaske sige, at med Hensyn til Laanets Størrelse maa vi have det paa $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr., dog saaledes at vi i Overensstemmelse med, hvad Formanden for Kanaludvalget oplyste, kan optage Laanet, og Sagen kan gennemføres med en lille Smule mindre Beløb. Vi begrænser altsaa Laanets Størrelse — det er vi ogsaa nødt til af Hensyn til Pengemarkedets hele Stilling — til ikke at overstige $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr., men derimod bliver de, der tegner sig, bundne til Laanet, selv om det knap bliver saa stort.

Jeg vil i Henhold til denne korte Forklaring bede om, at Byraadet i Overensstemmelse med Vedtagelsen ved 1. Behandling den 18. November og det Ændringsforslag, som jeg nu her har stillet og motiveret, om at Laanet bliver fikseret til ikke over $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr., ogsaa vil vedtage det ved 2. Behandling og — med Forbehold af ministeriel Approbation — at bemyndige Kanal- og Havneudvalget til at udbyde og optage et 6 % Obligationslaan, stort indtil $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr., til pari Kurs minus Garantiprovision og andre Omkostninger, samt at lade Kommunen garantere for Laanet, hvoraf 6,900,000 Kr. vil være at anvende til de i Dag under Sag Nr. 11 vedtagne Kanal- og Havnearbejder, medens 600,000 Kr. anvendes til Dækning af Udgiften ved tidligere foretagne Bolværksarbejder. — Maa jeg spørge, om nogen af Medlemmerne ønsker at udtale sig om denne Sag.

Carl Rasmussen: Jeg vil gerne anbefale denne Sag. Jeg tror, at det er en absolut Nødvendighed for Odense By, og det er en absolut Nødvendighed, da vi allerede har vedtaget at uddybe og rette Løbet ude ved Kanalen. Dog vil jeg gøre den Bemærkning, at jeg umaadelig gerne havde set, at der straks var bleven skabt noget mere Bolværksplads. Men naar jeg anbefaler det til Byraadet og gerne vil være med til at stemme for det, saa er det, fordi det er min Overbevisning, at dette hurtigt fører med sig, at det andet kommer frem, og jeg vil da haabe, at Odense Byraad vil se stort paa Tingene til den Tid ogsaa og ikke lade nogen Lejlighed gaa bort, hvor der kan være Tale om at skaffe Indtægter til Odense By, men at vi gør alt muligt for at holde vor Havn i en saadan Stand, at vi altid er konkurrencedygtige og altid er parate til at tage et hvilket som helst Skib af den Størrelse, $7\frac{1}{2}$ Meter, for at Handelsstanden i Odense og Odense Bys Borgere i det hele taget derved kan faa en Livsnerve, som de kan være stolte af og glade ved. — Jeg anbefaler Byraadet at tiltræde det af Borgmesteren stillede Forslag.

Jacobsen: Maa jeg i Tilknytning dertil bringe en Tak til det Udvalg, der har været nedsat, for det store og dygtige Arbejde, der er gjort, og for den Energi, hvormed denne Laanesag er fremmet. Jeg tvivler ikke om, at Udvalget kan gennemføre Sagen, saaledes at vi staar fuldtruede til at gennemføre dette store Arbejde.

L. D. Rasmussen: Ligesom jeg med Glæde stemte for det forrige Punkt paa Dagsordenen, fordi jeg ansaa det for en bydende Nødvendighed af Hensyn til hele Byens Udvikling, saaledes vil jeg ogsaa anbefale det foreliggende Forslag. Dette, at der rejses et kommunalt Laan iblandt Byens Borgere, anser jeg for heldigt. I Særdeleshed naar der frembyder sig saa mange Vanskeligheder, som Tilfældet er i Øjeblikket, mener jeg, at det er en heldig Form og en god Løsning af Spørgsmaalet, og det er en Løsning, som ingen af Byens Borgere maa være ængstelige for at gaa med til. Der er ingen af Byens Borgere, der behøver at være ængstelige for at tegne dette Laan, thi de er sikre paa, at deres Kapital ikke gaar tabt — den er aldeles sikker, naar Odense Kommune garanterer, og det er derfor, at jeg meget gerne vil være med til at anbefale det, idet jeg samtidig ogsaa vil knytte den Bemærkning til det, at jeg vil meget gerne se, at Odense Bys Borgere rejser sig som en Enhed om Tanken, saaledes at vi er i Stand til ved egne

Kræfter, sammen med det naturlige Opland, som vi har, at løse denne Opgave. Det vil være smukt og værdigt for os, samtidig med at vi viser en fuld Forstaaelse af Nødvendigheden af dette Samfærdselsmiddel.

Eriksen: Det er jo en Glæde at høre, at saa langt man er naaet med dette Projekt, har man mærket Velvilje og Energi af vort eget Byraadsudvalg, og man har mærket Arbejdslyst og Energi fra private, dygtige Mænds Side her i Byen, og for saa vidt er jo al Ting godt. Nu vil jeg ogsaa ønske, at det Arbejde, som jo kun er i Begyndelsen, maa fortsættes paa en saadan Maade, at det bliver færdigt. Jeg tænker her ikke mindst paa, at de, der skal til at arbejde med det, ikke mindst Odense Bys Arbejdere, ogsaa vil have Forstaaelsen af, at det er en stor Opgave, ogsaa for dem, saaledes at man ikke lægger større Hindringer i Vejen for, at Arbejdet kan fuldføres paa en Maade, som man kan blive tilfreds med og indenfor en rimelig Tid. Jeg lægger Mærke til, at man er i Færd med at antage et Entreprenørfirma, som jeg hører har udmærket gode Maskiner og udmærket godt Materiel, og jeg hører ogsaa, at de vil kunne blive færdige paa en urimelig kort Tid — det er en saa kort Tid, at man ikke har tænkt sig, at det kunde lade sig gøre. Men nu ved jeg, som jeg begyndte med at nævne, at der skal flere Ting til end Maskiner, der skal mange Mennesker til, og jeg har hørt lidt om, at man tænker paa at forlange, at mindst 90 % skal være danske Arbejdere, og det er jo glædeligt; men jeg vil dog gerne sige, at man maa passe paa, at man ikke binder den Entreprenør for stærkt, saa Arbejdet trækker længe ud paa Grund af urolige og vanskelige Arbejdsforhold. Det er dog saaledes, at den Mand, der sender sit Materiel hertil, ogsaa laver Arbejdet paa den korte Tid for at kunne anbringe sit Materiel andre Steder. Jeg vil gerne bede Udvalget tage det under Overvejelse, saaledes at der ikke kan blive noget af den Art, men jeg vil igen sige, at jeg vil haabe, at Arbejderne har Forstaaelse af, at den Opgave, som vi her tager op i dyre Tider, er saaledes, at de ogsaa har Ansvar.

Stensballe: Jeg maa dertil sige, at det har været Udvalget magtpaaliggende at sikre Arbejde for danske Arbejdere i saa høj Grad, som det er muligt, og vi mener ogsaa, at vi ved de Bestemmelser, der nu er indført i Kontrakten, er naaet dertil. Vi har gjort det i Tillid til, at Arbejdsmandsklassen vil vide, at her ydes dem Sikkerhed for, at de ved Arbejde kan fortjene det, som de behøver for at leve, og vi stoler ogsaa paa, at der ikke vil blive stillet Krav, som gaar udenfor Rimelighedens Grænser. Hvis det skulde komme til Konflikt eller den Slags Ting, saa er det jo givet, at saa vil Havne- og Kanaludvalget gaa til Byraadet og søge Raad. Men vi stoler ganske sikkert paa, at det ikke bliver Tilfældet, for ogsaa Arbejderne vil forstaa, at dette Arbejde er af overvejende Betydning for Odense By og derigennem for at sikre dem selv de billigst mulige Levevilkår. Det er jo Arbejdsmandsarbejde altsammen, det, der skal udføres dernede. De, der skal betjene Maskinerne, kan vi ikke forlange skal være danske, og det har vi heller ikke gjort.

L. D. Rasmussen: Jeg vil kun gøre den ganske korte Bemærkning, at jeg tror, det vil være klogt paa nærværende Tidspunkt — ligesom vi ved at overdrage Arbejdet til en bestemt Entreprenør viser Tillid til ham — ogsaa viser den samme Tillid overfor den store Arbejdsskare, der skal beskæftiges ved dette Arbejdes Gennemførelse. Jeg tror, at vi gør klogt i at vise samme Tillid til begge Parter uden iøvrigt at fordybe os i noget Spørgsmaal af den Art.

Borgmesteren: Jeg ved ikke, om Raadet ønsker, at jeg skal læse Forslaget op een Gang til, eller om vi kan vedtage det, saaledes som jeg læste det op før, ligesaa eenstemmigt, som vi vedtog det forrige Punkt paa Dagsordenen.

Vedtoges.

Borgmesteren: Maa jeg med Hensyn til disse to store Sager, som vi nu har truffet Bestemmelse om, udtale det Haab — det er vel de største Sager, som der igennem mange Aar er truffen Bestemmelse om i Odense Byraad — at vi maa have grebet rigtigt, at vi vi maa have set og bedømt Fremtidens Muligheder, Fremtidens Krav til Byen, til Havnen og Kanalen, til vore Indbyggere, Forretningsdrivende, til vort Opland og dets Beboere, rigtigt, saaledes at vi i de kommende Aar maa kunne sige, at det var en vigtig og ansvarsfuld, men ogsaa en god og forsvarlig og heldbringende Beslutning, vi her har taget; og saa vil jeg med det samme sige Tak til alle dem, der dog er vore Vælgere, de Borgere, for hvem vi sidder her og skal træffe Afgørelser, fordi vi, da vi i denne Sag har henvendt os til dem, har faaet den Tilslutning, vi har, fra store og smaa, fra Institutioner og Privatmænd, fra alle, der vil det godt for Odense. Lad os takke dem, fordi vi ikke forgæves har paakaldt deres Assistance og deres Offervillighed i denne Sag. Jeg tvivler ikke om, at de skal nok staa bagved og lade Handling følge efter det foreløbige gode Tilsagn om Støtte. —

Den 18. November 1919.

Referat

af

Mødet den 17. November 1919 Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftm. mellem Magistraten, Kanaludvalget og Repræsentanter for Handel, Industri og Landbrug.

Borgmesteren byder Velkommen.

Der var mødt:

H. Appel, Proprietær Jespersen, Bankdirektør Thomsen, Mægler Clemmensen, Direktør Dæhnfeldt, Konsul Hey, Direktør Høeg, Direktør Raffenberg, Direktør Lehmann, Grosserer Th. Muus, Grosserer Emil Larsen, Mægler Sørensen, Grosserer J. V. Andersen, Direktør Rasmussen, Korn- og Foderstofkompagniet, Konsul Clemmensen, Købmand Martin Iversen, Direktør Nielsen, Brændselsforsyningen, Konsul Gædeken, Direktør Hans Pedersen, Munke Mølle, Sagfører Sørensen, P. Simonsen, Forpagter Schroll, Købmand Scheffmann, Grosserer Christiansen, Tømerhandler Poul Jensen, Grosserer Jens Weimann, en Repræsentant for Landbosparekassen samt Byraadsmedlemmerne:

Borgmesteren, Stensballe, C. Larsen, P. A. Kruuse, C. Rasmussen, H. Chr. Pedersen samt Grosserer Andersen, Snedkermester Larsen, Kanalfogden og Havneingeniøren.

Borgmesteren forelægger Sagen om Uddybning af Sejlløbet og omtaler dens Forelæggelse for Byraadet til 1. Behandling og dens videre Forløb.

Stensballe peger paa, at Sagen er rejst fra Handelsstandsforeningen, der i 2 Skrivelser har anmodet Kanaludvalget om at overveje Spørgsmaalet om Uddybning til 24' dansk. Tidligere Uddybninger har forrentet sig. Omtaler det foreliggende Projekts Betydning og Trafiken paa Havnen, der sikkert igen vil stige. Berører en Forhøjelse af Havne- og Bropenge og omtaler Odenses gode Beliggenhed med Hensyn til Banenet. anbefaler Uddybningen, der vil andrage ca. 7 Millioner Kroner.

Konsul *Hey* fremhæver Byraadets Enighed i Sagen og betoner den store Betydning, det vil have at faa Kanalen uddybet. For at skaffe Penge hertil kunde man forsøge at skaffe et 6 % Laan mod Kommunens Garanti. Henstiller at forsøge Udskrivning af et almindeligt Laan indenfor Odenseborgerne, maaske ca. 3,5 Mill. Kr., medens Bankerne kunde tage Resten; man kunde jo ogsaa prøve at henvende sig til Rederierne, Handelsstanden m. m.

Borgmesteren takker Konsul Hey og bemærker, at man i nogen Grad har været inde paa Konsulens fremsatte Tanker.

I. I. Larsen anbefaler meget Uddybningen og mener, at Odense vil gaa tilbage, hvis man ikke faar 7,5 m Vand; mener at Risikoen er forsvindende.

Chr. Andersen. Handelsstandsforeningens Bestyrelse er enig i at anbefale Sagen og mener, at den er absolut nødvendig.

Borgmesteren meddeler, at man kunde modtage Laanet ratevis saaledes, at man eventuelt fik 2 Millioner i hver af Terminerne $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{10}$ 1920 og $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{10}$ 1921.

Mægler Clemmensen anbefaler Uddybningen og mener, det haster.

Grosserer *Muus* mener, at man maaske nok kan henvende sig til den civile Befolkning, men vil gerne først høre Bankernes Stilling.

Bankdirektør *Høeg* udtaler, at hans Bank har Sympati for Sagen, men mener, at det er uoverkommeligt; mener, at man maa se først, om der er Interesse fra andre Sider, før Bankerne tager Stilling.

Direktør *Dæhnfeldt* udtaler sig som Odenseborger med stor Interesse for Sagen; den maa ikke strande, da den er af største Betydning for Byen.

Borgmesteren takker for Udtalelserne; oplyser, at A. P. Møller har udtalt sin store Interesse for Sagen og tilsagt Medvirkning, eventuelt til Fremskaffelse af Pengene. Mener, at Resultatet af Forhandlingerne maa blive dette, at man alle har Sympati for Sagen, og henstiller saa, at der nedsættes en Komité til at overveje Spørgsmaalets Løsning angaaende Agitation m. m.

Konsul Hey udtaler, at Borgmesteren maa være Formand i dette Udvalg.

Borgmesteren anmoder om at faa Stensballe med i Udvalget.

Efter korte Bemærkninger af Hey, Høeg, C. Andersen, Dæhnfeldt, Borgmesteren, Bankdirektør Thomsen, Hans Pedersen, Stensballe, Emil Larsen og Proprietær Jespersen valgtes:

Borgmesteren,
Stensballe,
Kruuse,
C. Andersen,
Dæhnfeldt,
Proprietær Jespersen,
Forpagter Schroll,
Hans Pedersen,
Jens Weimann,
Konsul Hey,
Martin Iversen,
C. Rasmussen,
Skibsreder A. P. Møller,
Th. Muus,
Emil Larsen.

Thorvald Clausen.

Udvalget
for
Tilvejebringelse af Laanet af 1920
til
Odense Kanal og Havns Uddybning
Raadhuset, Odense, Telefon 72

Alle Oplysninger gives paa mundtlige,
telefoniske eller skriftlige Henvendelser.

Havneudvidelsens økonomiske Side.

Odense Kanal og Havns Udvidelse og Uddybning vil efter de indkomne Tilbud koste ca. Kr. 7,000,000.

I den 15—18 Maaneders Byggeperiode vil der i Renter paaløbe ialt højst ca. Kr. 200,000.

Da Staten *aarlig* i de første 8 Aar bidrager 3 pCt. af Anlægssummen, skal Kanalen i de første 8 Aar til Renter aarlig **kun udrede ca. Kr. 216,000.**

Kan det nu ogsaa ventes at disse Penge vil indgaa?

Svaret maa ubetinget blive: „**Ja, ikke alene dette Beløb vil indgaa, der vil indgaa langt mere.**“

Hvorfor?

Fordi Kanalens Regnskaber gennem Aarene klart og uomstødeligt beviser:

- 1) at dybere Vand i Kanalen altid har givet større og stadig stigende Indtægter,
- 2) at Kanalens Indtægter i det lange Løb altid har kunnet bære Udgifterne ved enhver Uddybning og Udvidelse, indtil Blokaden for en Tid lammede Trafikken.

Se paa følgende Tal, der viser Havnens Indtægter af Havne- og Bropege i en Del Aar, begyndende med Aaret 1901.

I 1901 beløb Havne- og Bropege sig til Kr. 108.569,07

I 1903 - - - - - 150.977,29

Havnens Regnskabsaar løber siden 1. April 1904 fra 1. April til 31. Marts.

1905—06 beløb Havne- og Bropege sig til Kr. 174.957,36

1907—08 - - - - - 188.212,66

1909—10 - - - - - 197.016,15

1910—11 - - - - - 219.366,01

1911—12 - - - - - 234.610,24

1912—13 - - - - - 249.178,96

1913—14 - - - - - 269.909,31

1914—15 - - - - - 291.867,34

1915—16 - - - - - 302.546,58

1916—17 - - - - - 262.727,56

1917—18 - - - - - 157.358,58

1918—19 - - - - - 173.622,80

Se, hvor jævnt og sikkert Indtægterne vokser, indtil Blokaden — fra 1. Febr. 1917 — for første Gang standser Fremgangen.

Alle danske Havne paatænker at forhøje de hidtil gældende Havne- og Bropege. For Odense Havn og Kanals Vedkommende er foreslaaet 125 pCt. Forhøjelse paa de indtil 1. Aug. 1918 gældende Takster.

Tag nu Indtægten for Aaret 1915—16 — sidste Aar før Blokaden.... Kr. 302.546,58. Forhøjelsen, 125 pCt. heraf, udgør..... - 378.183,22, der er mere end nok til at dække de Kr. 216,000 forøgede Renter aarlig de første 8 Aar,

Betænk saa den yderligere Reserve, der ligger i, at **samtlige Ejere og samtlige Lejere** af Arealer ved Havnens Bolværker **frivillig** har forpligtet sig til — fra Uddybningens Fuldendelse og indtil Havnen paany kan bære sig — **aarlig at betale ca. Kr. 40,000 mere til Havnekassen, end de efter deres Skøder og Lejekontrakter er forpligtede til.**

Nej, der er visselig ingen Fare for, at Kanalen ikke kan klare sig selv!

Byens Kasse behøver sikkert ikke at træde til her!

Ved De, at et Skib, lastet med *mere* end ca. 3000 Tons, og som stikker dybere end ca. 5,8 Meter, nu *ikke* kan slippe ind til os?

Ved De, at de $7\frac{1}{2}$ Meter Vand skaffer fri Bane for Oceanskibe, der stikker indtil 7,2 Meter dybt, og bringer os indtil 6 à 7000 Tons Varer?

Ved De, at Skibsafgift, Havne- og Bropenge for en saadan Oceandamper, naar den bringer os 6—7000 Tons Kunstgødning, Majs, Korn eller Foderstoffer, efter de forhøjede Takster beløber sig til ca. Kr. 10,000?

Naar De betænker, at øget Import betyder lavere Omkostninger og dermed billigere Varepriser, øget Arbejde og dermed øget Velstand, mener De saa ikke, at Uddybningen, som Byraadet enstemmigt har vedtaget, og Forretningsverdenen staar samlet om, bør udføres snarest?

Saa vel Byens som Oplandets Beboere maa hjælpe til at føre denne saa uendelig vigtige Sag igennem.

Tegn derfor saa mange af de 6 pCt. Obligationer, som De kan, saa snart Laanet udbydes!

Odense i Novbr. 1919.

Grosserer Chr. Andersen, jun. Direktør Chr. Dæhnfeldt. Konsul F. Hey.

Købmand Martin Iversen. Proprietær V. Jespersen, Næsbyhoved.

Købmand P. A. Kruuse. Grosserer Emil Larsen. Grosserer Th. Muus.

Skibsreder A. P. Møller, København Møller Hans Petersen, Munke Mølle.

Bageribestyrer C. Rasmussen. Forpagter Schroll.

Driftsbestyrer J. P. Stensballe. Fabrikant Jens Weimann.

Borgmester Henriksen,
Formand.

mindst 25 % den 1. April 1920
25 % den 1. Oktober 1920
25 % den 1. April 1921
sidste 25 % den 1. Oktober 1921

Tegningsindbydelse

paa indtil

7 $\frac{1}{2}$ MILLIONER KRONER

i Odense Kanal og Havns 6% Obligationslaan af 1920, garanteret af
Odense Kommune.

Odense Byraad har den 2. December 1919 — med forventet Approbation af de paa-gældende Ministerier — vedtaget at optage et 6 % Laan paa indtil 7 $\frac{1}{2}$ Millioner Kroner til Odense Kanal og Havns Udvidelse og Uddybning, garanteret af Odense Kommune. Laanet inddeles i Obligationer paa Kr. 100, Kr. 200, Kr. 500, Kr. 1000, Kr. 2000 og Kr. 10,000.

Dette Laan, der er uopsigeligt fra Kreditors Side, er afdragsfrit indtil 1. Oktober 1925. Paa denne Dag og enhver efterfølgende 1. Oktober afdrages der — efter forudgaaet Udtrækning — $\frac{1}{30}$ af Laanets Hovedstol, saaledes at det er fuldt indfriet senest 1. Oktober 1954. Til 1. Oktober 1930 og enhver efterfølgende 1. Oktober kan Laantageren forøge Udtrækningen eller indfri Restlaanet. Alle Udtrækninger sker ved Notarius publicus i Odense; deres Resultater, saavel som eventuel Opsigelse af Restlaanet, bekendtgøres i »Berlingske Tidende« og i Odense Dagblade senest 3 Maaneder forud for Forfaldsdagen. Obligationerne, som udstedes til Ihæندهaver, kan transporteres uden Erlæggelse af Stempelafgift og paa Forlangende noteres paa Navn og senere atter paa Ihæندهaver. Odense Bys Kommunekassererkontor er Betalingssted for Kupons og udtrukne Obligationer. Tegning af disse Obligationer finder Sted i nedennævnte Banker.

Indbetalingsterminerne er

mindst 25 % den 1. April 1920	} mindste Indbetaling er 100 Kr.
» 25 % den 1. Oktober 1920	
» 25 % den 1. April 1921	
sidste 25 % den 1. Oktober 1921	

Ved Forudbetaling godtgøres en Rente af 6 % p. a., der efterbetales halvaarlig hver 1. April og 1. Oktober mod Afstempling paa Interimsbeviserne.

Obligationerne betales med 100 % og forsynes med halvaarlige Kupons, der forfalder hver 1. Oktober og 1. April.

Nedennævnte Banker udsteder Interimsbeviser, der senere ombyttes med originale Obligationer.

Tegningen sluttet, naar 7 $\frac{1}{2}$ Millioner Kroner er tegnet.

Odense Byraad, i December 1919.

P. B. V.
A. P. Henriksen,
Borgmester.

Tegning anbefales af nedennævnte Udvalg for Tilvejebringelse af fornævnte Laan:

Grosserer Chr. Andersen jun.	Direktør Chr. Dæhnfeldt.	Konsul F. Hey.
Købmand Martin Iversen.	Proprietær V. Jespersen.	Købmand P. A. Kruuse.
	Næsbyhoved.	
Grosserer Emil Larsen.	Grosserer Th. Muus.	Skibsreder A. P. Møller,
		København.
Møller Hans Petersen,	Bageribestyrer C. Rasmussen.	Forpagter Schroll.
Munke Mølle.		
Driftsbestyrer J. P. Stensballe.	Fabrikant Jens Weimann.	

Borgmester Henriksen,
Formand.

I Henhold til Odense Byraads foranstaaende Tegningsindbydelse modtager vi Tegning af nævnte 6 % Odense Kanal og Havns Obligationer mod Garanti af Odense Kommune i Dagene fra 12. til 22. December incl. **til pari Kurs.**

Odense, den 11. December 1919.

Fyens Disconto Kasse.
(Bank-Aktieselskab.)

Handelsbanken i Odense.

Fyens Landmandsbank.
(Aktieselskab.)

Odense Byraad.

Den 6. December 1919.

Under 25. Februar 1901 meddelte det høje Ministerium Samtykke til en Uddybning af Sejlløbet til Odense og Udvidelse af Købstadens Havn og til Optagelse af et Laan til Dækning af Udgifterne, hvorhos man under 9. Juni 1905 erholdt Approbation paa Optagelsen af et yderligere Laan til Dækning af Udgiften ved senere besluttede Arbejder i Forbindelse med den ovennævnte Havneudvidelse.

Den ovennævnte Havneudvidelse har ingensinde skuffet de Forventninger, man nærede til den, thi Trafikken paa Havnen og dermed dennes Indtægter steg bestandig paa særdeles tilfredsstillende og navnlig paa jævn og betryggende Maade, idet Stigningen kun blev standset ved den fra 1. Febr. 1917 etablerede Stormagtsblokade, der nødvendigvis maatte lamme Trafikken ogsaa paa Odense Havn; men bortset herfra var Udvidelsen overmaade formaalstjenlig, hvad der vil fremgaa af følgende Tal, der angiver Havnens Indtægter af Havne- og Bropenge fra og med Aaret 1901.

I 1901 beløb Havne- og Bropenge sig til Kr. 108.569,07

I 1903 - - - - - 150.977,29

Havnens Regnskabsaar løber siden 1. April 1904 fra 1. April til 31. Marts.

I 1905—06 beløb Havne- og Bropenge sig til Kr. 174.957,36

I 1907—08 - - - - - 188.212,66

I 1909—10 - - - - - 197.016,15

I 1910—11 - - - - - 219.366,01

I 1911—12 - - - - - 234.610,24

I 1912—13 - - - - - 249.178,96

I 1913—14 - - - - - 269.909,31

I 1914—15 - - - - - 291.867,34

I 1915—16 - - - - - 302.546,58

I 1916—17 - - - - - 262.727,56

I 1917—18 - - - - - 157.358,58

I 1918—19 - - - - - 173.622,80

Imidlertid gaar Udviklingen som bekendt i Retning af Skibstyper med større og større Dybgaaende, saa at det bliver nødvendigt at skride til yderligere Uddybning af Sejlløbet og de nuværende Havnebassin, saafremt man skal kunne vedligeholde den oversøiske Import over Odense Havn, og denne overhovedet bevare sin Position som konkurrencedygtig god dansk Havn, og da man nu fra Købstadens Forretningsverden har modtaget en Henvendelse, hvoraf det fremgaar, at man i de Kredse, der først og fremmest er interesseret i Havnen, staar enig bag Byraadet med Ønske om og Krav paa at faa denne for hele Byen og dens betydelige Opland saa vigtige Sag, der med Rette betegnes som en Livssag, bragt til en hurtig og formaalstjenlig Løsning, har man med Assistance af Havnebygmester G. Lorenz af København og Havneingeniør Th. Clausen ladet udarbejde et Projekt bl. a. til en Uddybning af Sejlløbet gennem Odense Fjord og Kanal samt det østre Havnebassin til en Dybde af 7,5 m, der er anslaaet til en Udgift af ca. 6,900,000 Kr. under Forudsætning af, at en Del af den faste Fyld losses i de gamle Sejlløb paa Strækningen fra »Hasselø« til »Lumby Middelgrund« (dog kun til en Dybde af $\div$ 4 m), idet man formener, at Udvidelsen og Uddybningen af det nuværende Sejlløb yder fuld Erstatning herfor.

Ved Sagens Behandling i Byraadsmødet den 10. Juli d. A. og 2. ds. har man eenstemmigt tiltraadt Indstillingen fra Kanal- og Havneudvalget om at lade Uddybningen gennemføre, idet man ganske har kunnet slutte sig til den af Kanaludvalget og de herværende større Forretningsdrivende hævdede Opfattelse, at denne Uddybning er af fundamental Betydning for Byens Udvikling og fortsatte Trivsel, og Byraadets Stilling til Sagen støttes derhos i allerhøjeste Grad ved den stærke Stemning for Sagen, som man paa forskellig Vis har erfaret er fremherskende blandt Byens og Oplandets Indvaanere, en Stemning, der blandt andet har givet sig positivt Udslag deri, at man, forudsat at Uddybningen udføres, har modtaget Tilsagn om

frivillig Forhøjelse af Lejeafgifter af Havnepladser m. v. med ca. 40,000 Kr. aarlig, indtil forøgede Havneindtægter indgaar til Dækning af de forøgede Rente- og øvrige Udgifter.

Man tillader sig derfor at andrage om det høje Ministeriums Samtykke til, at det ovennævnte Uddybningsarbejde gennemføres, og at der indgaas Kontrakt med Entreprenørfirmaerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance om Arbejdets Udførelse.

Endvidere andrager man om fornødent Samtykke til, at de til Arbejdet medgaaende Udgifter, nemlig ca. 6,900,000 Kr., jfr. Skrivelse af 2. December 1919 fra Udvalget for Kanal- og Havnevæsenet, samt endvidere 600,000 Kr., for hvilke allerede af Ministeriet tilladte Bolværks- og andre Havnearbejder ere under Udførelse, altsaa ialt 7,500,000 Kr., tilvejebringes ved Laan, som man udbyder til 6 % aarlig Rente og pari Kurs, saaledes at man dog selv afholder alle Udgifter bl. a. ogsaa til Provision for Banker og andre for den Del af Laanet, som ikke tegnes direkte af det ved Samarbejde mellem Byraadet og interesserede Mænd i Odense og Omegn i denne Anledning nedsatte Udvalg.

Det bemærkes, at man samtidig har tilskrevet Indenrigsministeriet med Andragende om, at det forannævnte Laan maa optages under Odense Kommunes Garanti.

Man tillader sig at vedlægge de Uddybningen vedrørende Planer, Tegninger og Beregninger.

P. B. V.

A. P. Henriksen.

J. C. Madsen.

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Indenrigsministeriet.

Bilag 25.

20. Januar 1920.

I det med Amtets paategnede Erklæring af 8. December f. A. (C. 146/1919) modtagne Andragende har Odense Byraad anholdt om Indenrigsministeriets Samtykke til, at Købstad-kommunen overtager Garantien for et Laan paa 7,500,000 Kr., som af Odense Havn og Kanal agtes optaget til Dækning af Udgifterne ved Uddybning af Sejlløbet til Odense gennem Odense Fjord og Kanal og af de nuværende Havnebassiner. For Laanet udstedes 6 % rentebærende Obligationer, der er uopsigelige fra Laangivernes Side, men amortiseres i Løbet af 30 Aar med lige store aarlige Rater, dog saaledes, at Amortisationen først begynder den 1. Oktober 1925, og at Laantageren forbeholder sig Ret til fra og med 1. Oktober 1930 at forøge Udtrækningen eller indfri Restlaanet efter forudgaaende 3 Maaneders Varsel.

I denne Anledning skulde man til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse tjenstlig melde, at det begærte Samtykke herved meddeles, idet tilføjes, at Ministeriet for offentlige Arbejder, med hvilket man har brevvekslet om Sagen, har udtalt, at samme for sit Vedkommende meddeler Tilladelse saavel til Udførelsen af den ommeldte Uddybning som til Optagelsen af det anførte Laan paa 7,500,000 Kr., ligesom Ministeriet for offentlige Arbejder intet har at erindre imod, at Arbejdets Udførelse overdrages Entreprenørfirmaerne W. J. Kalis Wzn. & Co. og Fibiger & Villefrance, hvorhos nævnte Ministerium har udtalt, at nærmere Resolution vil kunne forventes med Hensyn til det Tilsyn, der vil være at føre med Fyldens Henlæggelse paa visse anviste Steder.

Fr. Martensen Larsen.

Aage Schlichtkrull.

Til

Odense Byraad.

Den 20. Januar 1920.

I Skrivelse af 1. Oktober f. A. har det høje Ministerium stillet Byraadet i Udsigt, at der paa derom nærmere indgivet Andragende vil kunne forventes Tilskud i Henhold til Lov af 30. Juni 1919 til Forrentning af et Laan, der agtes optaget til Bestridelse af Udgifterne ved Udvidelse af Odense Havn.

Med Bemærkning, at man har besluttet foreløbigt kun at lade en saa stor Del af de ommeldte Arbejder komme til Udførelse, at Udgiften derved vil kunne dækkes ved et Laan paa $7\frac{1}{2}$ Million Kroner — i Byraadets Andragende af 22. August f. A. var anført 12 Millioner Kroner — tillader man sig at oplyse, at det ovennævnte Laan paa $7\frac{1}{2}$ Million Kroner nu er sikret, og at det underhaanden er meddelt Byraadet, at fornødent Samtykke til Arbejdets Udførelse, til Laanets Optagelse og til, at Odense Kommune overtager Garantien for Laanet, i de nærmeste Dage kan forventes meddelt af Indenrigsministeriet og af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Under Henvisning hertil andrager man om, at Tilskud i Henhold til Loven af 30. Juni 1919 nu maa blive tilsagt Byraadet med $1\frac{1}{2}$ % halvaarlig i 8 Aar af det optagne Laan, $7\frac{1}{2}$ Million Kroner.

Man tillader sig at udtale, at det, for hurtigst muligt at kunne faa Arbejderne paabegyndt, vil være af stor Betydning for Byraadet at modtage det høje Ministeriums forventede velvillige Svar snarest belejligt.

P. B. V.

A. P. Henriksen.

J. C. Madsen.

Til

Indenrigsministeriets Afdeling for sociale Sager vedrørende Arbejderforhold.

Udkast

til

Betingelser for Levering af Kul til Odense Havnevæsen 1920—21.

Til Odense Havnevæsen ønskes leveret ca. 16,000 Tons Dampkul efter følgende Betingelser:

1.

Kullene skal være gode, screened Dampkul med en Brændværdi af ca. 7000 Calorier. Minecertificat skal paa Forlangende forevises.

2.

Leverandøren garanterer, at Kullene har en nyttig Brændværdi paa ca. 7000 Calorier. Havnevæsenet er berettiget til af de enkelte Ladninger at udtage Kontrolprøver, som analyseres paa Steins Laboratorium, København, og saafremt disse Analyser skulde vise, at den gennemsnitlige nyttige Brændværdi er under 6650 Cal., er Havnevæsenet berettiget til i Betalingen for den paagældende Levering at fradrage saa mange Procent, som Brændværdien er lavere end 7000 Cal.; skulde Brændværdien til Gengæld være over 7350 Cal., gives der et tilsvarende Tillæg i Betalingen.

3.

Kullene, der skal benyttes til Arbejderne ved Udvidelse og Uddybning af Sejlløbet ind til Odense, skal leveres fob Pram eller Skib Odense Havn og leveres successive i Tiden fra 1. Februar d. A., idet Leverancen antagelig vil kunne fordeles med ca. 350 Tons pr. Uge.

Leverandøren skal være villig til at tilbageholde Kullene i en saadan Udstrækning, som Uddybningsentreprenøren vil forlange, samt til ikke at levere større Kulmængder ad Gangen, end denne kan aftage. Leverandøren skal i det hele levere Kullene saaledes, at der altid er en tilstrækkelig Mængde Kul til Uddybningsentreprenørens Brug.

Den samlede Kulmængde, der skal anvendes, bliver ca. 16,000 Tons. Leverancen gælder den hele til Arbejdets Fuldførelse nødvendige Kulmængde.

Sker Levering af Kullene ikke i rette Tid, saa at Kulmangel kan befrygtes, er Havnevæsenet berettiget til at anskaffe Kul andet Steds fra for Leverandørens Regning og dække mulige Omkostninger herved af Kautionssummen, ligesom Leverandøren maa holde Havnevæsenet skadesløst for ethvert berettiget Krav, der af Uddybningsentreprenøren maatte blive stillet til dette paa Grund af mangelfuld Levering af Kul.

4.

Kullene skal vejes af den kgl. autoriserede Vejer og Maaler, og hver Ladning Kul, der betragtes som endelig leveret, maa ledsages af en Meddelelse fra den autoriserede Vejer, hvorefter Betaling kan finde Sted. Udgifterne til Vejningen afholdes af Leverandøren.

5.

Der maa ikke være mere Smuld eller Kulstøv eller andre Urenheder i Kullene, end hvad der i Almindelighed er uundgaeligt i gode Handelsvarer; i modsat Fald skal Leverandøren lade Kullene harpe og bortfjerne det fraharpede, som vejes og fradrages i Regningen for Leverancen. Meningsforskel herom kan Leverandøren fordre afgjort ved Voldgift.

6.

Betalingen erlægges kontant, efterhaanden som Kullene er modtaget og godkendt.

7.

Leverandøren er underkastet nærværende særlige Betingelser, samt »Odense Kommunes almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer«.

8.

Som Sikkerhed for Leverancens rettidige og kontraktmæssige Udførelse deponerer Leverandøren ved Kontraktens Underskrift et Garantibevis fra en solid dansk Bank paa et Beløb af Kr. Dette Depositum tilbagebetales, naar den sidste Kulleverance er kontraktmæssig præsteret.

9.

Havnevæsenet vil yde Leverandøren sin Støtte til Fremskaffelse af Kullene gennem Fragt-nævnet.

10.

Tilbud modtages indtil paa Havneingeniørens Kontor. Prisen angives i Kr. pr. Ton à 1000 kg. Havneudvalget forbeholder sig Ret til frit Valg mellem de indkomne Tilbud.

Odense Kanal- og Havneudvalg, den 7. Januar 1920.

P. U. V.

J. P. Stensballe.

Thorvald Clausen.

Den 15. Marts 1922.

Oversigt

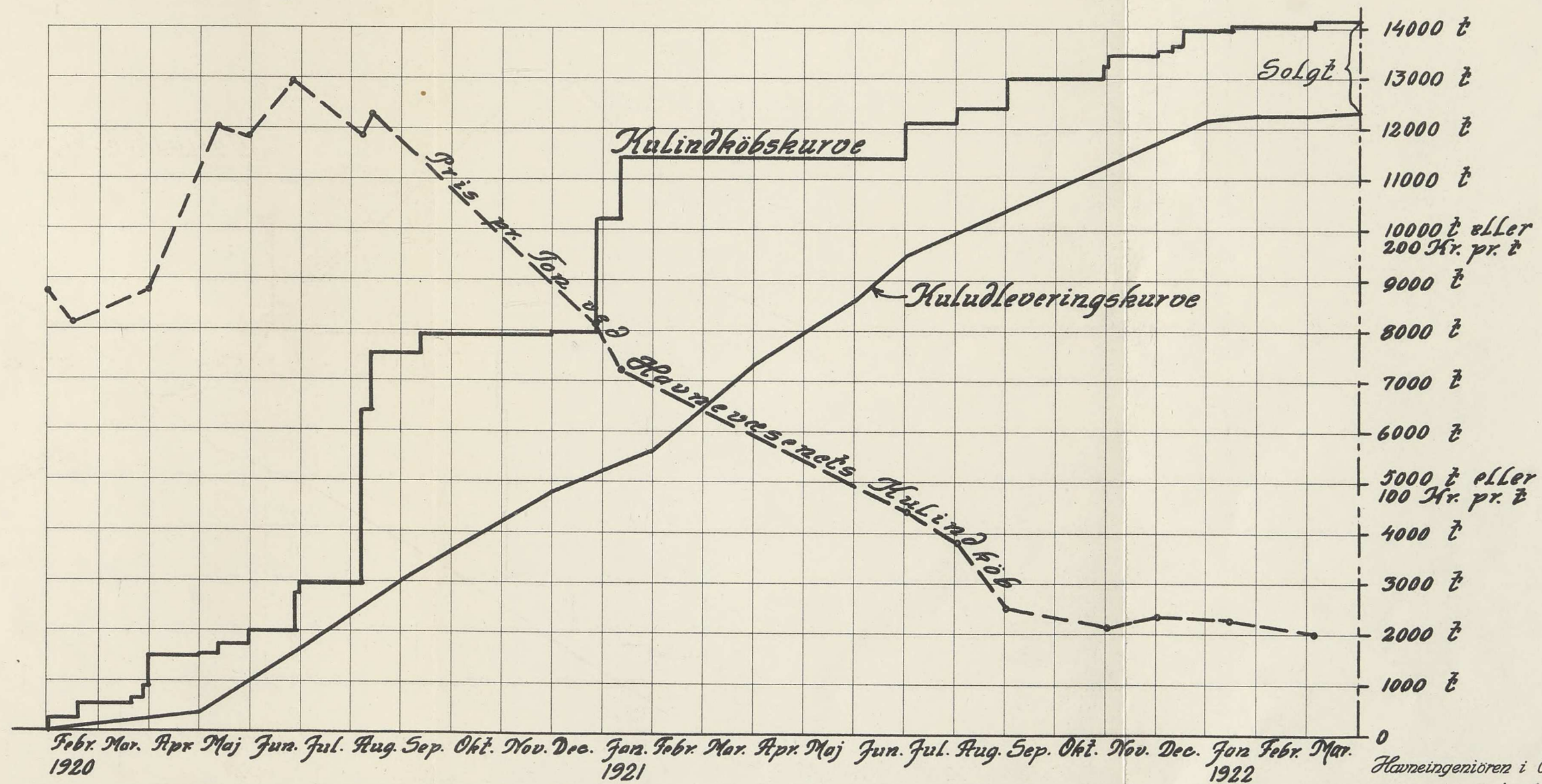
over

Kulleverancen til Kalis & Co. under Uddybningen.

Kullenes Navn	Brændværdi	Antal Tons	Enhedspris Kr. Øre	Hovedsum Kr. Øre
Rosslyn Hartley	5764	260,258	123,51	32.144,47
Tyne primes	6314	295,971	135,30	40.044,88
Dysart Rosslyn	5666	241,645	121,41	29.338,12
Fifeshire	5819	499,970	124,69	62.341,26
Coamex	7237	101,415	155,08	15.727,44
Bridgeness smalls	5962	118,714	127,76	15.166,90
Chemiss Splint	6217	49,060	133,21	6.535,28
Aitken Navigation	7111	132,262	152,39	20.155,40
Newcastle D. C. B.	6521	160,485	139,74	22.426,18
D. C. B. smalls	6015	139,608	128,90	17.995,47
Skotske Kul	5864	153,111	125,66	19.239,93
Tørv		69,672	55,00	3.831,96
West Virginia	7449	81,191	159,63	12.960,52
Newcastle	6457	44,775	138,36	6.195,07
D. C. B. steam	6248	425,566	133,89	56.979,03
Wales røgfri	6553	163,244	140,42	22.922,72
New River	7167	2310,157	153,59	354.817,01
Brunkul		23,363	46,50	1.086,38
Brunkul		28,800	48,00	1.382,40
»Star«-Briketter	7185	356,647	153,97	54.912,94
Lambton A	7382	1534,821	158,19	242.793,34
Lambton B	6841	410,984	146,59	60.246,14
Domaniales	7731	199,873	165,66	33.110,97
Saar harpede Dampkul	6863	452,681	147,06	66.571,28
Lanarkshire	6813	1045,968	146,00	152.711,33
South Yorkshire	6643	296,583	142,35	42.218,59
Fairmont	7243	1092,257	155,20	169.518,29
D. C. B. (L. A.)	6791	764,154	145,52	111.199,69
Aitken Navigation	7215	382,732	154,61	59.174,19
Lassodie	6237	100,978	133,65	13.495,71
South Hetton	7321	100,449	156,88	15.758,44
Bridgeness	7537	75,067	161,50	12.123,32
D. C. B. (Holbeck)	6449	210,820	138,19	29.133,22
Lochgelly	5816	54,654	124,63	6.811,53
		12.377,935		1.811.069,40

Thorvald Clausen.

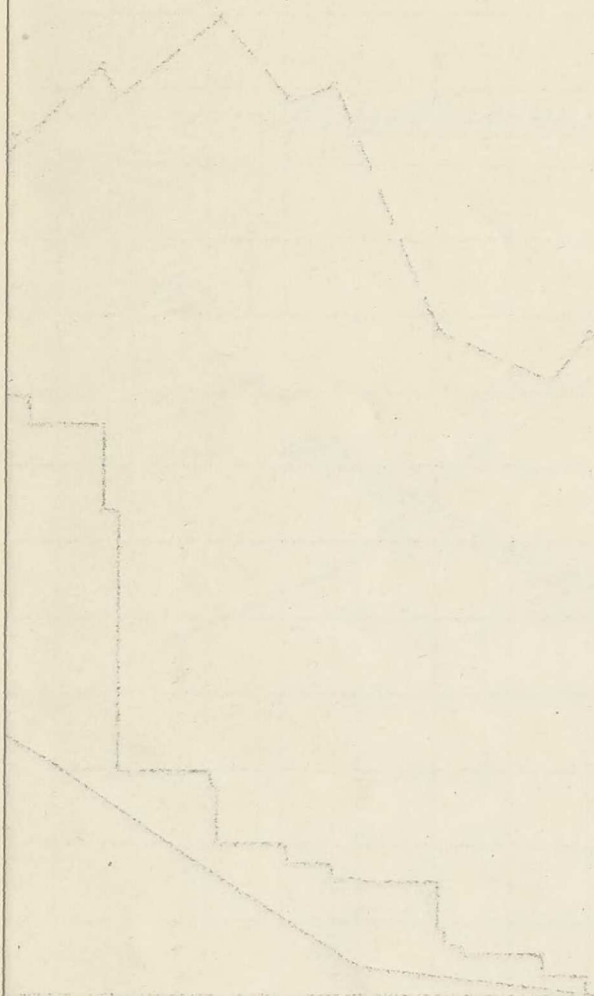
Kulforbruget ved Uddybningsarbejdet 1920-1922



Havneingeniøren i Odense 1922

Th. M. Christensen.

Thompson



For the year 1920

