

Sporvejen , der aldrig kom

Kronik i Aalborg Stiftstidende 24-07-1976

Af Jens Holm

Stud. mag. Jens Holm, Nørresundby, fortæller om dengang, Aalborg viste vej ved ikke at få sporvogne, det være sig kommunale eller private. Det mislykkede forsøg udspillede sig i tidsrummet 1912-15, men helt op, til 1925 havde Aalborg et sporvognsudvalg.

Et af de emner, som har været mest omdebatteret forårets aalborgensiske kommunalpolitik, var spørgsmålet om, hvem der skulle forestå den kollektive trafik, DSB eller et privat selskab? Når hele denne debat kunne opstå, har det baggrund i, at et privat selskab siden 1920 har varetaget busdriften i Aalborg. Men det var meget tæt på at det offentlige straks fra starten havde overtaget transporten. I årene 1912-15 var byrådet nemlig meget langt fremme med planer om, etablering af en helt eller delvis kommunal sporvejsline i Aalborg.

I årene før Første Verdenskrig var Aalborg i færd med at skifte ham. Indbyggertallet fordobledes fra 19.503 i 1890 til 38.102 i 1916 og der opstod en række nye kvarterdannelser udenom den gamle bykerne, som samtidig gennemgik en omfatter modernisering. De åbne åløb blev overdækket, og gadegennembrud som Borgergade Boulevarden lettede adgangs forholdene. Nye fleretagers forretningsejendomme erstattede den ældre bebyggelse. I nabokommunerne var i sket en lignende kraftig udvikling, og søsterbyerne ved fjorden var på vej til at i gøre et sammenhængende bysamfund. I lyset af denne befolkningskoncentration blev det klart, at man trængte til en løsning af lokaltrafik spørgsmålet.

Når det for datiden drejede sig om at transportere større menneskemængder hurtigt driftssikkert og rentabelt pegede alt i retning af jernbaner sidegren i byerne ,sporvejene. Den første sporvejslinie blev anlagt i 1832 mellem New York og Harlem, og trækraften var her heste, idet dampmaskinen var uøkonomisk på de korte strækninger og desuden - udviklede for megen røg og støj. København fik sin hestesporvognsline i 1863. Først senere i århundredet, da elektromotoren kom frem, fik man et bedre egnet drivmiddel, og i 1881 kunne man i Berlin tage den første elektriske sporvej i brug. De københavnske sporveje fulgte med og begyndte elektrificeringen i 1897. Strømmen leverede i begyndelsen via akkumulatorer, men syrelugt og uholdbarhed gjorde det allerede fra 1901 nødvendigt i stedet at få strømmen gennem kontaktledninger enten i luften eller i sporet. I teknisk henseende havde sporvejene således stort set fundet sin blivende form allerede o. 1900.

De to største danske provinsbyer, Århus og Odense, havde taget det banebrydende skridt ind i sporvejsalderen i henholdsvis 1904 , og 1911, begge steder var det private aktieselskaber, som stod for driften. Derimod, var sporvejene i hovedstaden i 1911 blevet overtaget af Københavns kommune, og da turen kom til Aalborg havde man altså valget mellem to afgørende forskellige driftsformer.

Byrådet i Aalborg synes dog ikke selv at have været sig transportbehovet bevidst, for initiativet til oprettelsen af en sporvejslinie i Aalborg udgik fra et svensk selskab i branchen, "Allmänna Svenska Elektriske Aktiebolaget", forkortet ASEA, som netop i 1911 havde færdiggjort Sporvejen i Odense. Det var kun naturligt, at selskabet ønskede at udnytte sin viden andre steder, og i januar 1912 henvendte det sig til byrådet i Aalborg og tilbød forhandlinger om anlæg og drift af en sporvejslinie.

Den offentlige mening om sagen var delt. På den ene side krævede aviserne at man måtte følge med tiden: - "Ogsaa i en stor By som Aalborg, og med dens livlige Færdsel og Gadeliv, maa Sporvejen selvfølgelig komme inden alt for længe. Det kræver baade Tiden

og Udviklingen«. På den anden side frygtede mange, at det ville blive en underskudsforretning og, tillige fandt man Aalborgs gader for smalle til en sporvej. Desuden traf man en tidlig kondibevindsthed: - Hvor mange vil betale Penge for at give Afkald paa en for de fleste haardt tiltraengt Spadseretur?,, hed det i en avis. Byrådet behandlede naturligvis projektet mere serøst. Et særligt udvalg optog forhandlinger med det svenske firma, og i marts 1913 kunne man præsentere resultatet. Det var planen at anlægge to linjer, er. Øst-vest gående rute på 3.2 km. skulle gå fra Vejgård via Østerbro, Nørregade, Slotsgade, Nytorv, Borgergade, og Kastetvej til Vor Frelsers kirke. En nord-syd gående rute skulle forbinde Pontonbroen, Nytorv, Banegården og Amtssygehuset, i alt 2,7 km: På begge ruter skulle der være afgang med syv minutters intervaller, og grundtaksten var sat til 10 Øre. Anlægsudgifterne blev anslået til 659.000 kz. og de årlige driftsudgifter til 104.000 kr. For at projektet skulle kunne løbe rundt; regnede man med, at der skulle foretages 1.156.000 rejser årligt, dvs. 33 af hver af byens 35.000 indbyggere. Til sammenligning tjener, at udnyttelsesgraden i København o. 1900 var så høj som ca. 125 rejser pr. indbygger pr. år.

Kommunen og ASEA skulle i fællesskab - finansiere projektet, idet kommunen skulle overdrage koncessionen på driften, til "A/S Aalborg Elektriske Sporveje", som ASEA, selv ville starte. Dog ville kommunen få lejlighed til at indskyde ca. 1/3 af aktiekapitaler, og skulle desuden garantere for et lån på 360.000 kr. Til gengæld ville kommunen få tre af selskabets seks bestyrelsesposter. I overensstemmelse med den særlige sporvejslov af 1895, hvori Folketinget havde givet retningslinjer for anlæg og drift af sporveje, var løbetiden for ASEA's koncession sat til 40 år, men efter 20 års forløb skulle, kommunen dog have ret til at overtage driften mod at yde erstatning til bevillingshaveren.

Et socialdemokratisk mindretal indenfor udvalget kunne imidlertid ikke tiltræde denne ordning. Man fandt det uforsvarligt at bortgive koncessionen til så stor en virksomhed, og i stedet var man principielle tilhængere af, at driften fra begyndelsen blev kommunal. I givet fald ville man dog søge at forbedre koncessionsvilkårene, f. eks. løbetiden og prisens størrelse.

Byrådsvalget kort efter styrkede denne indstilling, og i løbet af sommeren forhandlede man på ny med svenskerne. Udvalget havde nu gjort sporvejsdirektør Schmidt fra Århus til sin konsulent, og herved fandt man frem til forskellige besparelser og skærpede krav til ASEA. Linieføringen skulle ændres, således at man kun fik en enkelt rute, der gik fra Vejgaard over Nytorv til Banegården og herfra tilbage til Nytorv igen og videre ad Borgergade og Kastetvej til Vor Frelsers kirke: Kommunen skulle fortsat deltage i finansieringen og have pladser i bestyrelsen. Endvidere skulle løbetiden nedsættes til 10 år.

Stillet her overfor gav ASEA et nyt tilbud på 590.000 kr., men dette anså udvalget for mindst 100.000 kr. for højt. Efter at have foretaget forskellige modifikationer fremkom ASEA derpå med et tilbud på 490.000 kr., men også dette var uantageligt. Til sidst krævede udvalget, at ASEA reducerede sit tilbud med 30.000 kr. samt gav mulighed for en senere kommunal overtagelse. Svenskerne sagde nej.

I et byrådsmøde den 15 september 1923 måtte udvalget derfor meddele, at forhandlingerne var bristet, at det anså sin opgave af afsluttet. Den socialdemokratiske holdning havde dermed markeret sig stærkt. Lige i begyndelsen havde man fra denne side kaldt det halvt private og halvt kommunale selskab for et misfoster. Hvis Aalborg var stor nok, til driften kunne betale sig, skulle kommunen også tage fortjenesten. Havde man derimod fulgt det seneste tilbud fra ASEA; måtte kommunen til sin tid have købt selskabet tilbage til topnotering. Den socialdemokratiske talsmand bogtrykker Leander Nielsen sluttede: »Hvis ikke socialdemokraterne havde hindret dette ville Aalborg være blevet plukket for sine spare skillinger».

Højres byrådsgruppe anført af grosserer Klingenberg fandt derimod stadig det svenske tilbud fordelagtigt. Når svenskerne nu ville betale og tage risikoen, var da også rimeligt, at de fik lov til at tjene på det.

Den socialdemokratiske gruppe havde imidlertid ikke opgivet planen om en sporvej. Det sidste projekt var blevet kritiseret for at have for kort, en banestrækning; det var blot en tur rundt om hesten hed det sig i byen. Hermed hentydedes til Christian IX's rytterstatue på Nytorv. Men der lå dybere bevæggrunde, bag. Man Ønskede ikke at føre banen ind i nabokommunerne Hasseris, Vejgård og Nørresundby, fordi man da efter manges mening ville opmuntre tilbøjeligheden til at bosætte sig udenfor Aalborg, således at Aalborg købstad ville gå glip af mange skattekroner.

Men nu havde man tilsyneladende en sådan større plan i tankerne. Leander Nielsen gik i gang med at indhente tilbud fra engelske, tyske og franske selskaber for således at kontrollere det svenske tilbud: Først mere end et år senere, da der i et byrådsmøde i december 1914 blev rettet en forespørgsel angående sagens stilling, hørte offentligheden igen nyt om sporvejssagen, Leander Nielsen svarede, at man behøvede rigelig tid, og at tiden endnu ikke var inde til at sagens fremme.

Meget tyder på, at byrådsflertallet nu var indstillet, på at udskyde sagen. Et fornyet svensk tilbud i februar 1915 blev afvist som "den rene Geschäft" og i byrådsreferatet hedder det herefter lakonisk: Sporvejssagen. Sagen beror«.

Undersøgelserne havde vel vist, at kommunen ikke på egen hånd kunne klare finansieringen. Anlægget ville koste 5-600.000 kr. og det var en meget stor sum, når man tager i betragtning, at kommunens samlede udgifter i 1913-14 "var på 1,7 mill kr. Hertil kom så usikkerheden omkring sporvejens rentabilitet. Derfor var man på sin vis nok interesseret i, at fremmed kapital påtog sig en del af risikoen, men samtidig ville kommunen i tilfælde af succes selv stryge gevinsten, dvs. overtage sporvejen efter 5-10 års forløb. Det betød, at kommunen havde helgarderet sig, i en grad; som de private tilbudsgivere ikke kunne acceptere. Kommunen kunne ikke få både i pose og sæk, og følgelig brød forhandlingerne sammen.

Det særlige sporvejsudvalg fortsatte med at eksistere helt frem til 1915, skønt spørgsmålet aldrig senere kom på Byrådets dagsorden. Nødsituationen som følge af verdenskrigen gav byrådet andet at tænke på. Efter krigen tog bilismen et vældigt opsving, og i 1920 begyndte så Aalborg Omnibus Selskab sin virksomhed. Den faldt heldig ud; og planerne om en sporvej blev i det stille opgivet.

Eftertiden vil sikkert være tilbøjelig til at mene, at Aalborg med stor fremsynethed allerede på et tidligt tidspunkt her levede op til sit motto om at vise vej, idet både København, Århus og Odense på et senere tidspunkt måtte skride til nedlæggelse af deres sporveje: Sporvejsdriften i Odense ophørte i 1952, mens Århus fulgte efter i 1971; og året efter forsvandt også den sidste sporvogn i det københavnske gadebillede. Men en stor del af samtiden har sikkert set med andre øjne på sporvejsprojektets endeligt, fordi byrådet efter deres mening havde vist sig ude af stand til at løse lokaltrafikspørgsmålet og også havde vist manglende evne til at hævde Aalborgs storbystatus.