



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

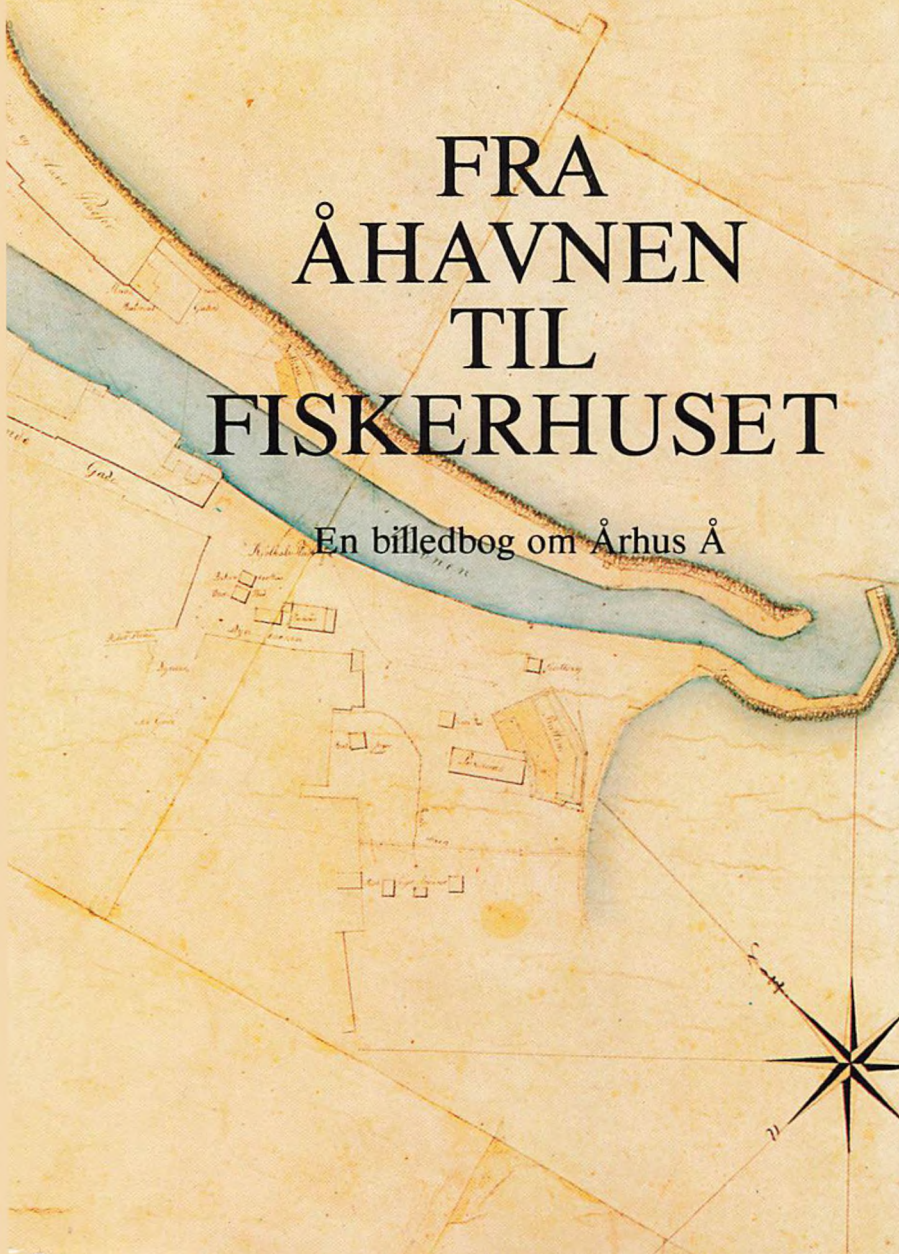
Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Bernhardt Jensen

# FRA ÅHAVNEN TIL FISKERHUSET

En billedbog om Århus Å



Bernhardt Jensen

FRA  
ÅHAVNEN  
TIL  
FISKERHUSET

En billedbog om Århus Å

1978/79

Omslagets for- og bagside gengiver henholdsvis højre og venstre trediedel af et kort fra 1814 visende åens løb gennem byen fra havnen til Århus Mølle.

Kortet, der er tegnet af den daværende møllejer, krigskommissær og landinspektør Johannes Dahl (1755-1815), tilhører Århus havnevesen.

Redaktion og tilretteleggelse: Jens Byrith, Thomas W. Lassen og Finn H. Lauridsen.



## FORORD

*Den 11. juni 1978 døde fltv. borgmester Bernhardt Jensen, 68 år gammel. I forbindelse med Århus Universitets 50 års jubilæum var han blevet udnævnt til æresdoktor dels for sit kommunalpolitiske arbejde for universitetssagen, dels - og ikke mindst - for sin omfattende forskning i Århus bys historie. Bernhardt Jensen havde glædet sig til promotionen - hans hustru og datter modtog ved denne doktorbrevet - og til den forelæsning, han skulle have holdt nogle dage efter, havde han som emne valgt Århus Å, der var kommet til at interessere ham som en vigtig og morsom detalje i byens udvikling, og hvis historie han gerne ville skrive mere om end de glimt, han havde givet i andre af sine bøger.*

*Til forelæsningen efterlod han et manuskript, der for deles vedkommende var tekster til lysbilleder og for andre mere sammenhængende. Manuskriptet var ikke helt færdigt. Der manglede bl.a. en slutning, der formentlig skulle have behandlet Brabrandstien, som Bernhardt Jensen altid havde interesseret sig meget for, også i anlægsfasen i 1950'erne. Da manuskriptet var tænkt som et foredrag til lysbilleder, har Århus havn fundet det nærliggende at lade det ledsage en samling billeder om åen så langt tilbage i tid, den nu kan illustreres. Da kun ganske enkelte billeder på forhånd var angivet, har det været nødvendigt med grundlag i teksten at foretage et udvalg, som forhåbentlig vil være i overensstemmelse med Bernhardt Jensens oprindelige intentioner. De to sidste billeder med tilhørende tekst er leveret af havnen som en naturlig afrunding af emnet.*

*Serien af småskrifter om Århus havn blev startet af Bernhardt Jensen i 1961, og han leverede selv, mens han levede, to af dem, »Da jernbanen kom til Jylland« (1961-62) og »Med skib til skoven - af de århusianske skovbådes historie« (1977-78). Han havde ved sin død planer om at skrive om bugserbådene; nu må den foreliggende bog gå i stedet - som en sidste hilsen fra havnens formand gennem 13 år.*

*Orla S. Hyllested*

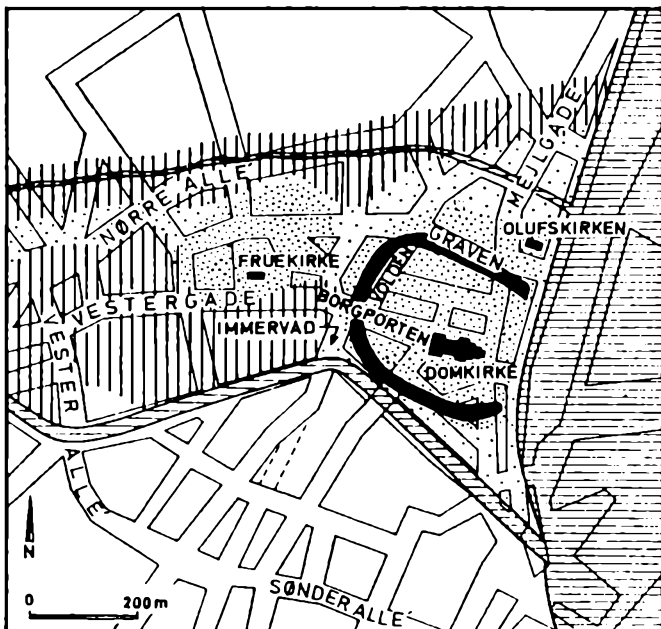


1

Selv om Århus blandt sine forskellige udgaver af byens segl en gang (1672) har haft ét, som viste et på bølger og to korslagte fisk hvilende hus, der indeholdt tre vandret liggende årer, så er dog i dag alle enige om, at byens navn ikke har noget med et åre-hus at gøre, men at det er en forvanskning af det oldnordiske ar-os, som betyder åmunding. Denne åmunding og det nederste stykke af åen var det, som afgjorde placeringen af byen for ca. 1100 år siden, idet der her var en naturlig havn, for ellers byens eneste havn lige til man hen mod midten af forrige århundrede anlagde det første havnebassin uden for åhavnen.

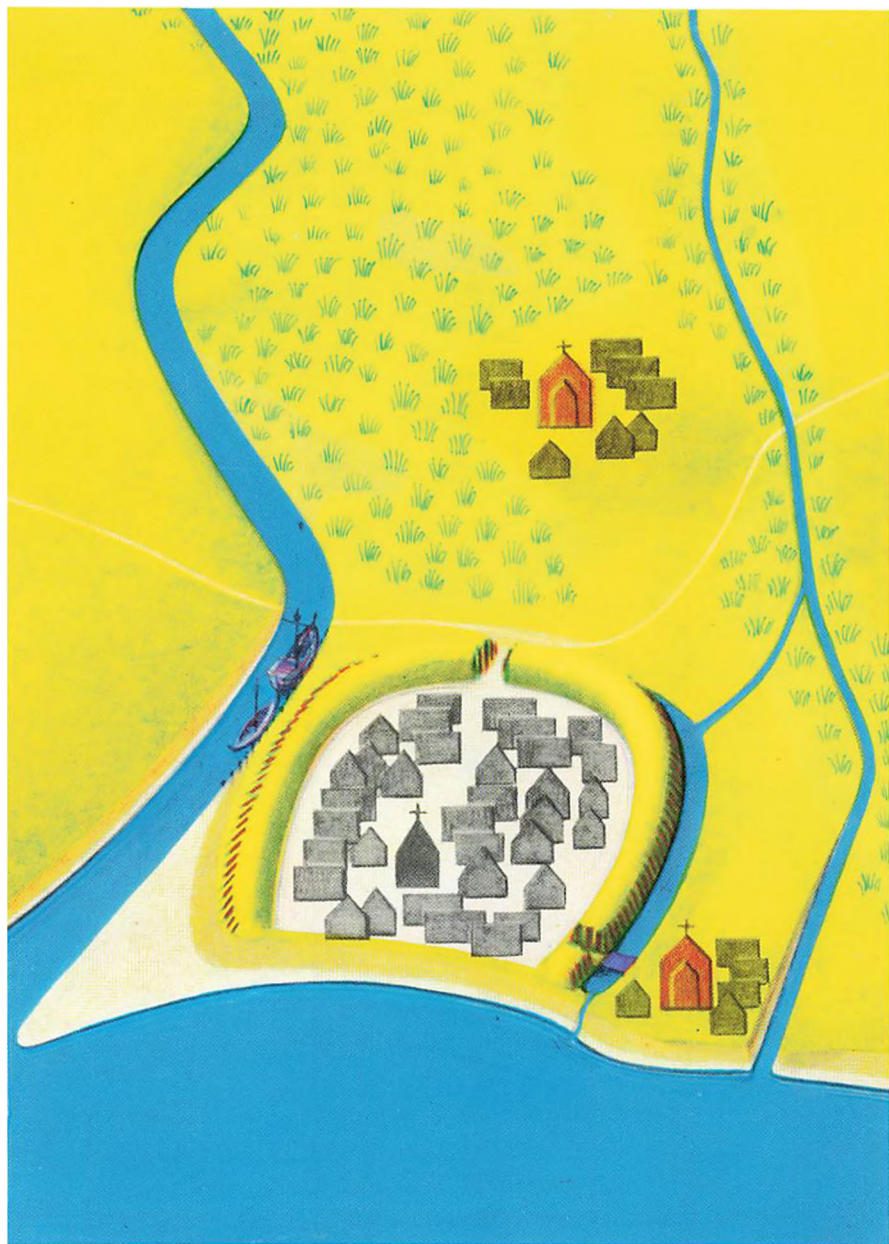
2





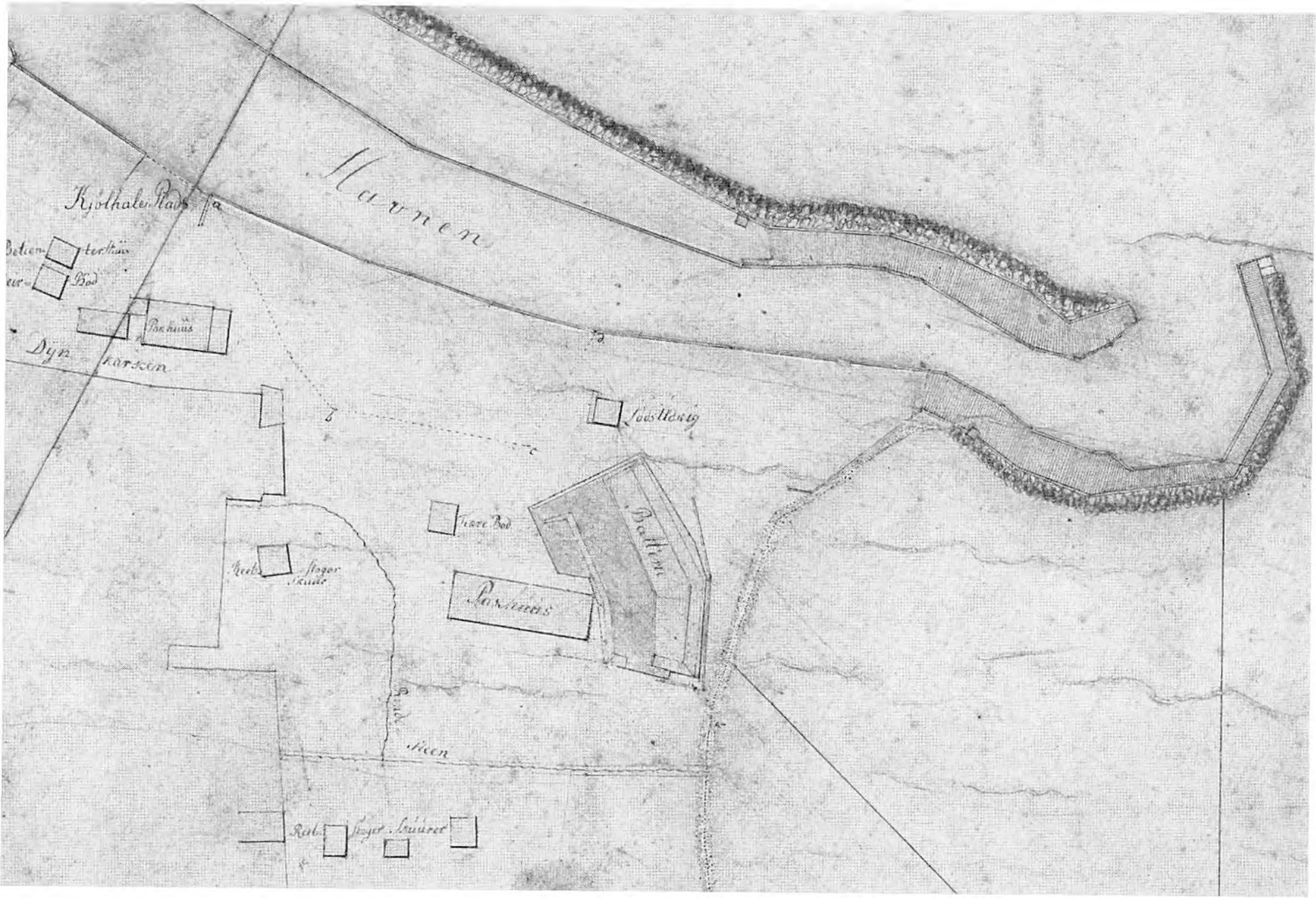
3

Byen anlagdes på en 4-5 hektar stor sandbanke på åens nordlige side og blev efter sædvane i vikingetiden befæstet med volde og grave. Mod syd behøvedes dog ingen voldgrav: åen dannede her den naturlige vandlinje foran volden, og Søndervold fulgte åen på hele strækningen op til Immervad, hvor graven for den vestlige vold formentlig har fulgt Immervads og Badstuegades østside og stået i forbindelse med åen. Vi kan altså fastslå, at byen fra sin oprindelse har knyttet sig ganske tæt til åen.





Ret tidligt er man begyndt at forlænge åhavnen og beskytte åmundingen ved at lægge moler af sten både på den nordlige og den sydlige side og endelig i 1803 at forsyne munden med en slags skærm, der skulle forhindre tang og sand i at trænge ind i åbningen. På dette kort fra 1814 ses det, at nordbredden var et ret smalt rev (den gade, der senere anlagdes her, hed Revet), mens den sydlige side var fastere knyttet til kyststrækningen syd for byen. Her ses det under Napoleonskrigene opstillede kanon-batteri, et »lodsudkig« og pakhusse. I en beretning til kongen 1597 siges det, at »åen danner en havn, der kan rumme mange store skibe«, og at borgerne har forbedret havnen ved at bygge moler ud i havet. Men i 1626 meldes, at havnen er forfalden, og bedre blev det ikke i krigens tid senere i århundredet. Ofte berettes der om manglende eller udskredne bolværker, endda i Ågade, der var byens brygge, efter at den var blevet anlagt i 1400-tallet neden for Søndervold, da befæstningssystemet var ophævet.



Kjøthale Pads  
Havnen

Betong  
Køles  
Køles  
Køles

Dyng hærken  
Kjøles

Køles

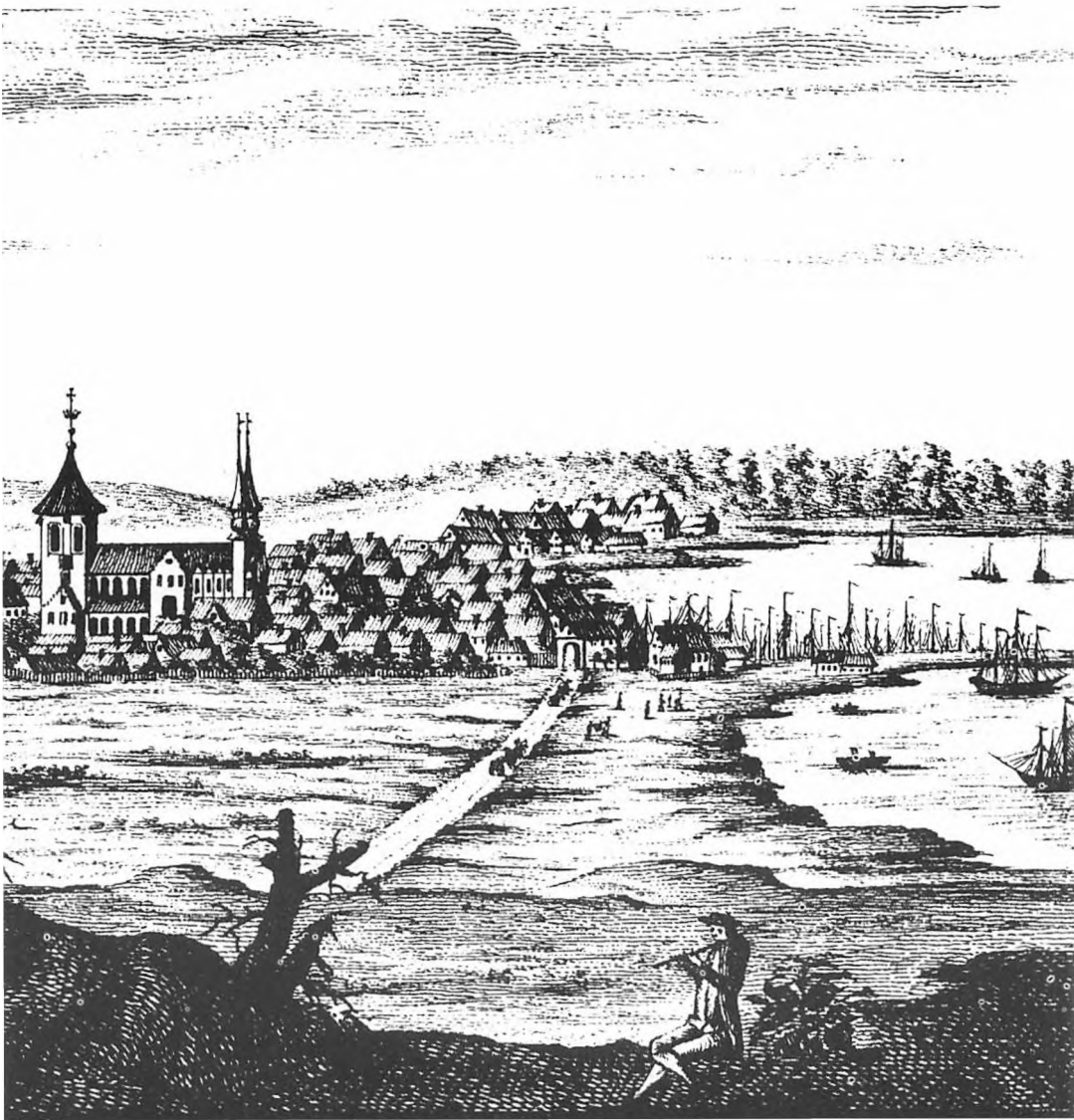
Køles

Køles  
Stager  
Lindes

Batterien  
Kjøles

Køles  
Stager  
Lindes

En detalje i byprospektet i Pontoppidans Atlas fra 1768 viser en velbesøgt havn, men tillige, at en del skibe må blive liggende udenfor. Det skyldes, at tilsandingen ofte gjorde dybden i indsejlingen for beskeden for de større skibe. Da Christian 6. besøgte Århus i 1733, måtte hans fregat blive liggende uden for havnen, og majestæten sejles i land i en båd. I den anledning besluttede han at forære byen en muddermølle. Det blev en dyr gave; byen skulle nemlig hente den i København, og transporten kostede 400 rigsdaler, et stort beløb i betragtning af, at muddermaskinen kun anvendtes nogle få år. Stormvejr anrettede også ofte skade på havnen, så kongen endog i den anledning både måtte eftergive byen dens skat og et par gange skænke træ fra sine skove til bolværkernes istandsættelse.



Havnen strakte sig helt op til broen ved Immervad. Denne strækning vedblev lige til forrige århundredes slutning at høre under havnevæsenet. I ældre tid/middelalderen var der imellem Årslev og åmundingen kun én mulighed for at passere åen, nemlig ved Immervad, ellers var begge åbredder lave og sumpede. Men her var åløbet smalt og havde fast grund på begge sider. Ordet Immer eller rettere Emmer i gadenavnet forklarer sandsynligvis, hvorfor her kunne vades over åen. Her er nemlig fundet store mængder af uopløselige kalksten, som har hævet bunden - muligvis udkastet i forbindelse med kalklæskning til de ældste teglstensbygninger i Århus, f.eks. Domkirken. Tidspunktet for den første bros opførelse kendes ikke; men da der i 1400-tallet er en bebyggelse syd for åen med navnet Brobjerg, har broen i hvert fald været der forinden, måske også længe før. Århus Å var et så betydeligt vandløb, at det hørte til »rigets strømme« og dannede grænse mellem Ning og Hasle Herreder. Broen vedligeholdtes da ved bidrag fra disse herreder; man hører flere gange om, hvordan den sydlige halvdel af broen vedligeholdtes for Ning Herreds brokorn.





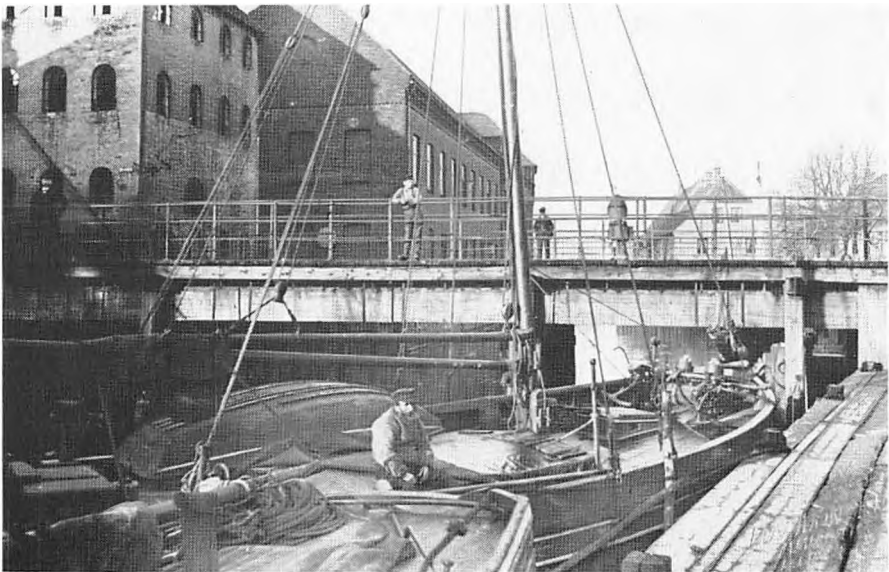


8

I 1839 afløstes den gamle bro, der var bygget af egestolper, af en bro, der hvilede på granitfundament; men først i årene 1873-74 forsynedes broen med fortøve i form af to smalle træbroer, der blev hængt på hver sin side af korebroen. Broen benævnes i ældre tid ofte Basballebroen - efter den fremtrædende borgerfamilie, hvis gård lå ved Magasins hjørne - men fik senere i overensstemmelse med Brobjergs omdobning til Frederiksgade navnet Frederiksbroen.

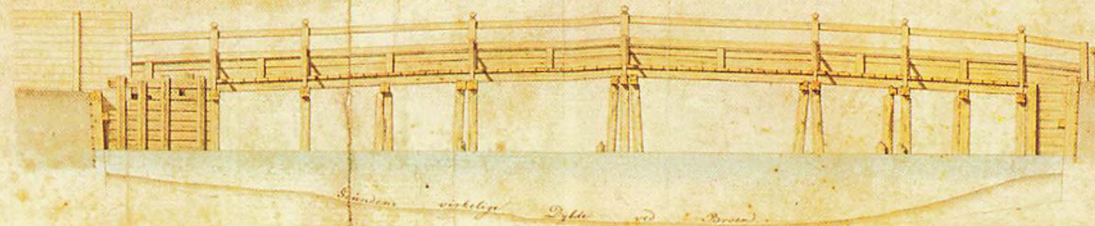


I 1634 opførtes der endnu en bro over åen, nemlig Mindebroen, og derved blev åhavnen delt i to dele, Mindehavnen og Kanalen. Selv om en klap i den ældste Mindebro tillod skibe at passere ind i Kanalen eller Gamle Havn, så tabte dog stykket fra den nye bro op til Immervad efterhånden sin betydning som havn. Mindebroen kostede så meget i vedligeholdelse, at der i 1682 fremkom forslag om at kræve en afgift af de fremmede, som kørte over broen, såvel rejsende som hunder - en idé, der dog vist ikke blev realiseret. Omkring 1700 mistede broen sin klap, og på trods af en vis utilfredshed med den manglende mulighed for gennemsejling forblev den fast - også da der i 1817 fandt en ombygning sted. Samtidig lavedes i et stykke nyt holværk en nedgang til en gangbro, hvor både kunne lægge til og sælge fisk, og endvidere en kasse, der stod i forbindelse med åen, hvori kunne anbringes to pumper i ildebrandstilfælde.



Tegning  
af  
Minde-Broen  
over Aaen som løber gjennem Aarhuus-Bye.  
saaledes som den befandt sig i Juni 1810.  
Forfattet af *Rasmussen*

Broen set fra den sydlige Side.



Gjennemsnit af Broen *aa a b.*





Aar 1800



Aar 1834

Aarhus

Toldbod



Aar 1869



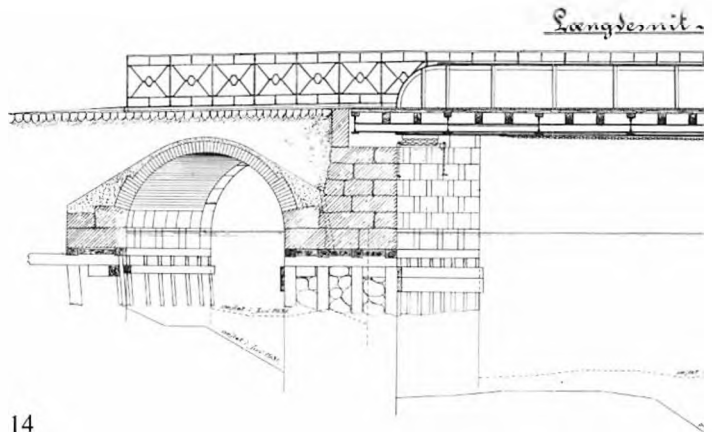
Fra Aar 1895

12

13 ▶

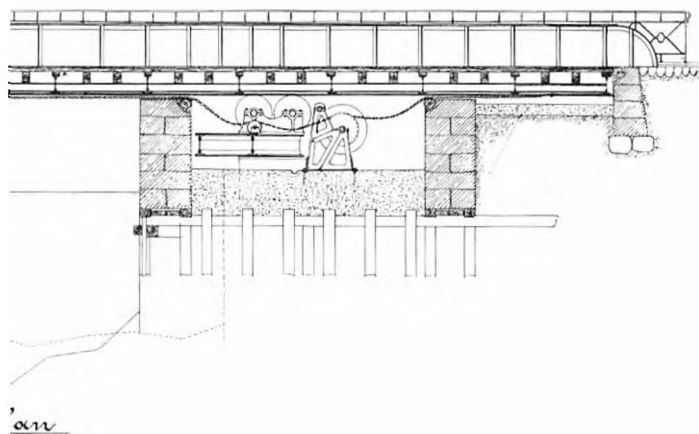
Et vidnesbyrd om, hvordan havnevirksohmheden efterhånden flyttede sig fra den indre åhavn (Gamle Havn) ud efter havet, har man i toldstedernes beliggenhed. Den første toldbod lå på hjørnet af Immervad og Ågade i det såkaldte kræmmerhus, som var købmændenes laugshus; her var tillige vejerbod. Toldboden indrettedes her 1656, men flyttedes 25 år senere til en ny bod i Ågade, dog ikke den her afbildede (12 øverst t.v. og 13, der i 1936 flyttedes til »Den gamle By«). Denne opførtes omkring 1760, men afløstes i 1834 af en ny i Dynkarken (Mindet).



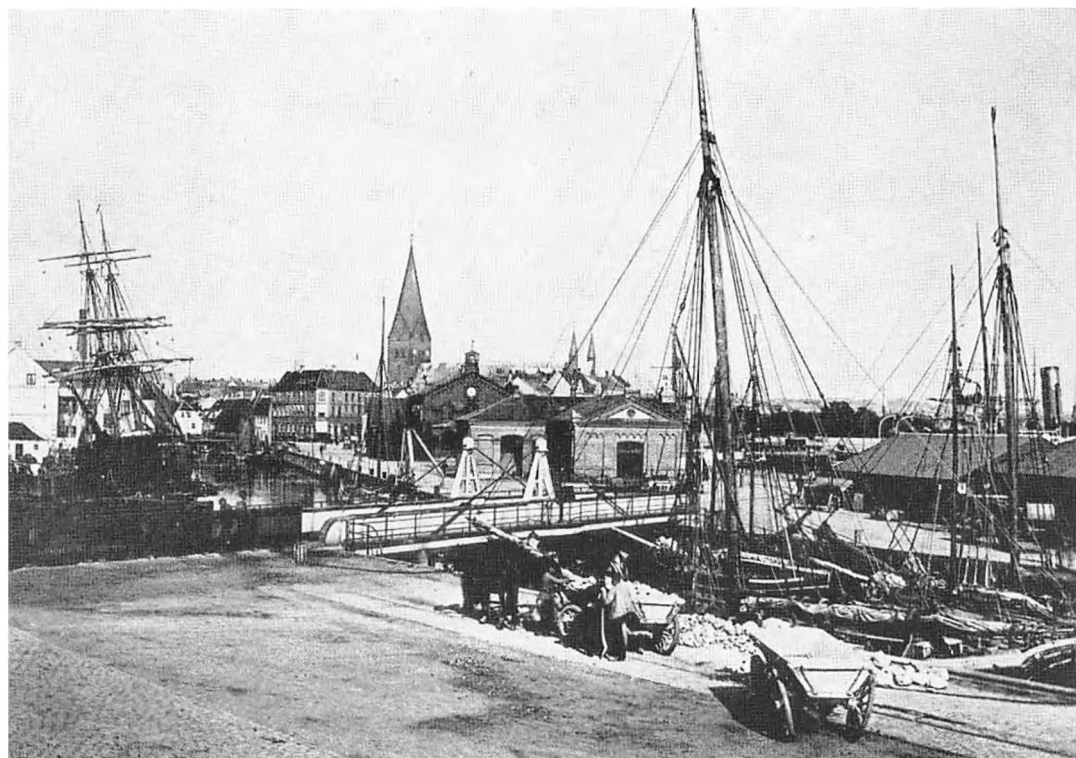


14

Selv efter at Århus havn var blevet udvidet med sit første havnebassin uden for åen - det var færdigt i begyndelsen af 1850'erne - tabte åhavnen ikke sin betydning. Det var stadig vigtigt at kunne sejle her ind. Da jernbanen derfor skulle føres til havnen, måtte den passere åen via en svingbro, der kunne åbnes for skibes passage. Behovet for en bro ved Dynkarken til Spanien-Strandvejen var også aktuelt for den kørende færdsel. I 1873 blev et sådant forslag imidlertid opgivet, fordi det ville betyde indgreb i kølhalingsbeddingen ved Mindet - hvor der også er blevet bygget mindre skibe - og da broen endelig blev til noget i 1899, måtte havnen insistere på, at der blev tale om en rullebro, så også skibe med mast fortsat kunne sejle ind i åen.



15



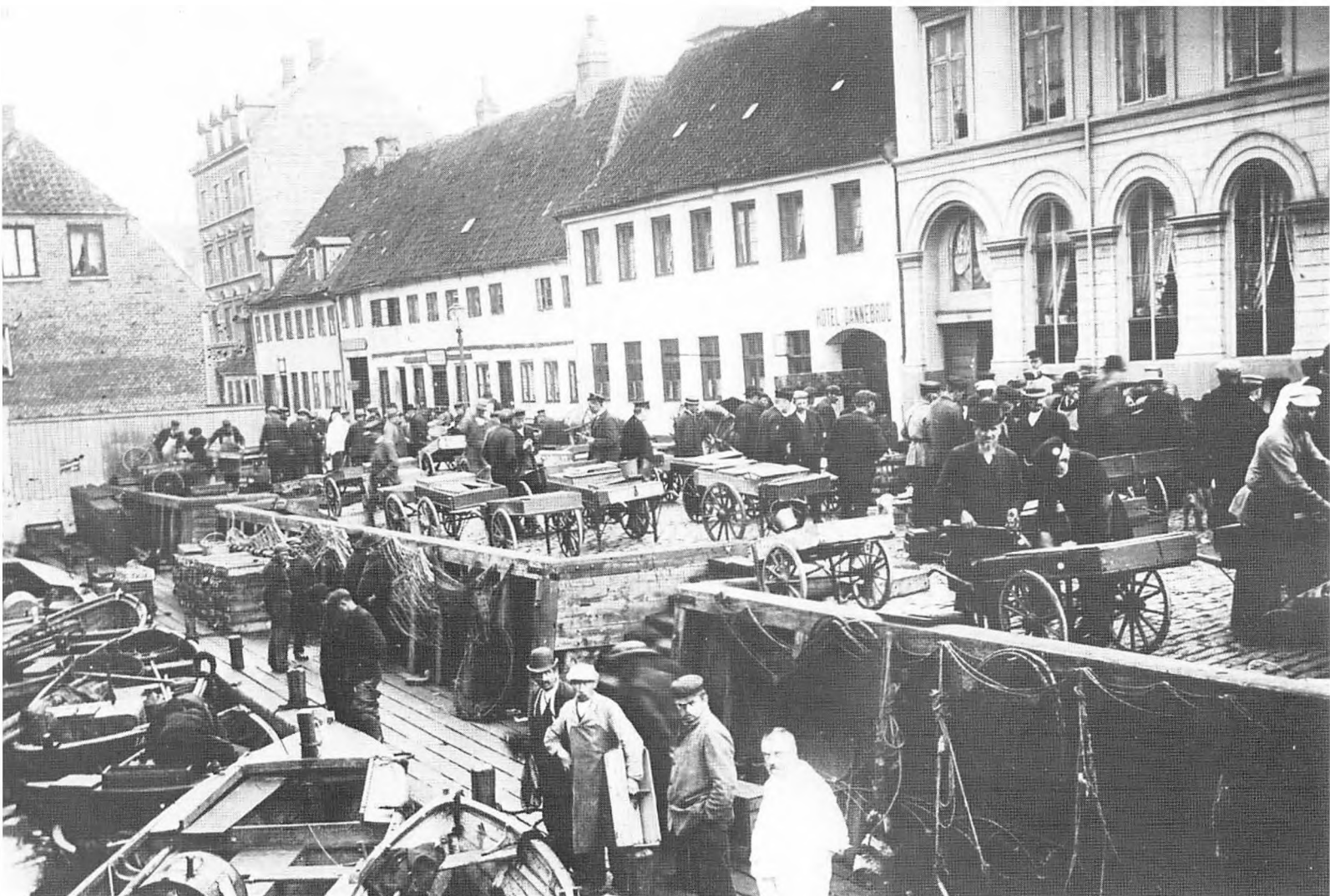


16

17 ►

Fiskerbåde og pæreskuder fortsatte da op i dette århundrede med at sejle op til og under Mindebroen for i Ågades ostende at handle over holværket ud for Hotel Dannebrog og den nu forsvundne Molboernes gård. Her handlede de første nye Samsø-kartofler, og her var faktisk lige til 1924 centrum for byens fiskehandel. Efterhånden fik Ågade en ny funktion som handelsgade ved at blive regulær torveplads på de klassiske torvedage.







18

Medvirkende til Ågades centrale placering blev naturligvis den højbro, der i 1884 forbandt åens to bredder og derved skabte en moderne strøggade. Dermed indleddes nemlig også diskussionerne om delvis overdækning af åen, ja endog planer om at flytte åen - projekter, som dog i lange tider forblev på diskussionens plan.

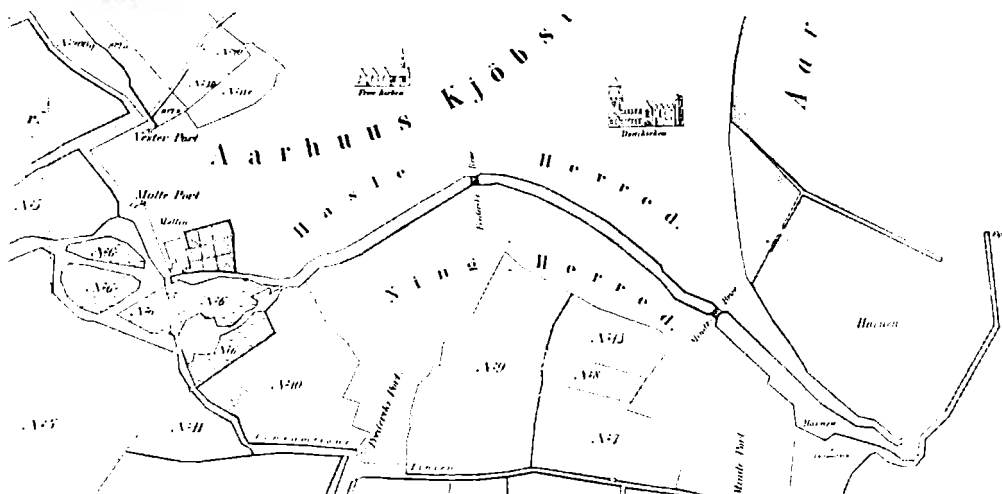




20

Århus Å hedder i ældre tid oftest Mølleåen. Navnet skyldes, at den var drivkraft for Århus Mølle, som lå ca. en km oppe i landet fra åmundingen.

21









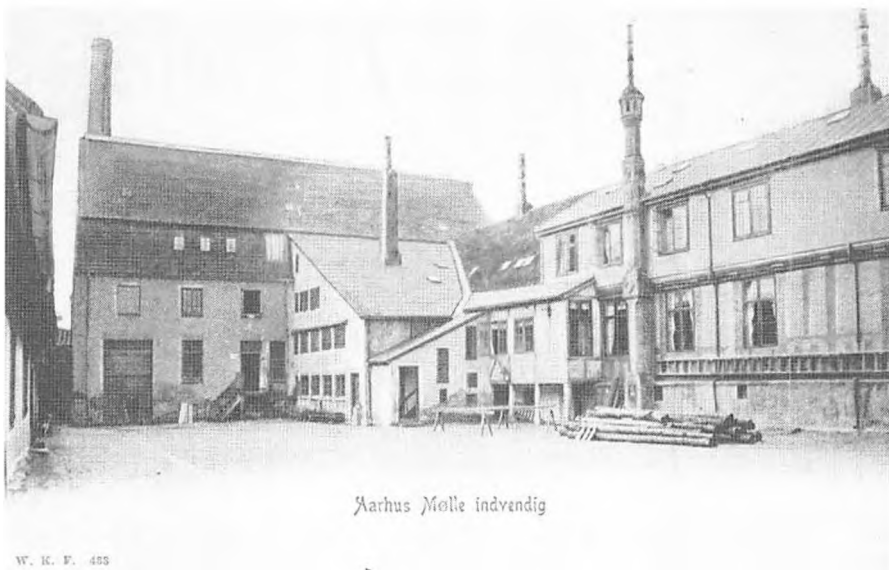
23

Møllen må være anlagt i 1200-tallet ved, at kongen har ladet bygge en dæmning hen over åen - den nuværende strækning af Vester Allé fra foden af Fattiggårdsbakken til Vesterbro Torv - og midt på denne dæmning ladet opføre en vandmølle. Den nævnes første gang i 1286 i et brev fra Erik Menved, idet møllen har gjort skade på Århus Domkapitels enge. Det var første, men ikke eneste gang, at møllen kom i konflikt med lodsejerne ovenfor - omkring Brabrand Sø og i Åby Enge. Møllerne stemmede vandet op i damme, og store engstrækninger stod under vand om vinteren, indtil mølleren omkring 1. maj åbnede for sluserne. På grund af åens ringe fald måtte møllens hjul være et underfaldshjul. Den oprindelige å benyttedes som omløb - og er efter møllens nedlæggelse identisk med den nuværende å.

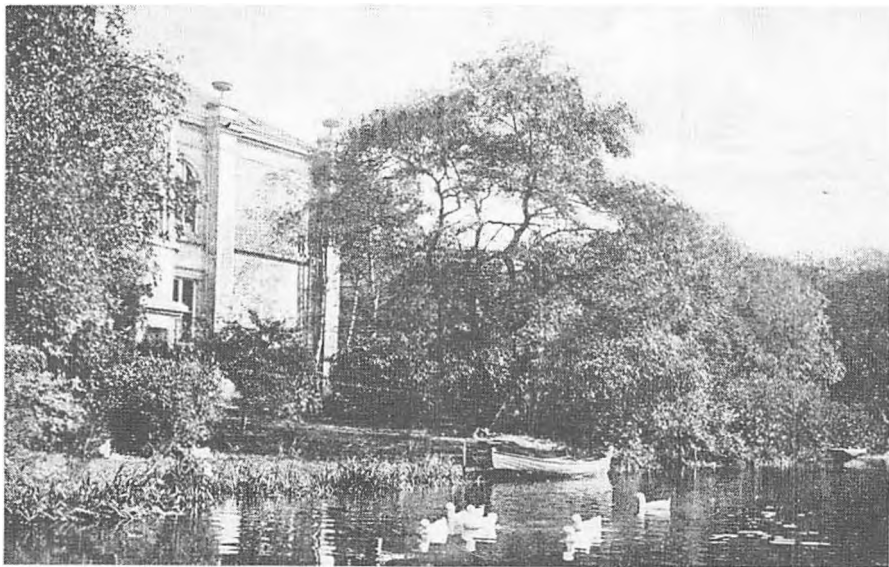




For byens vedkommende kunne åen volde kvaler ved højvande i havnen med oversvømmelser i Ågade til følge, og undertiden kunne vandet trænge helt op i møllen. I 1779 fortæller mølleren, at bagflod undertiden oversvømmer den nederste etage, så familien måtte flytte op i den øverste. 1664 blev møllen af kongen solgt og var siden i skiftende eje. Familien Weis rykkede ind 1846 og blev der, til møllens saga sluttede 1873. Endnu nogle år blev den dog videreført som dampmølle.

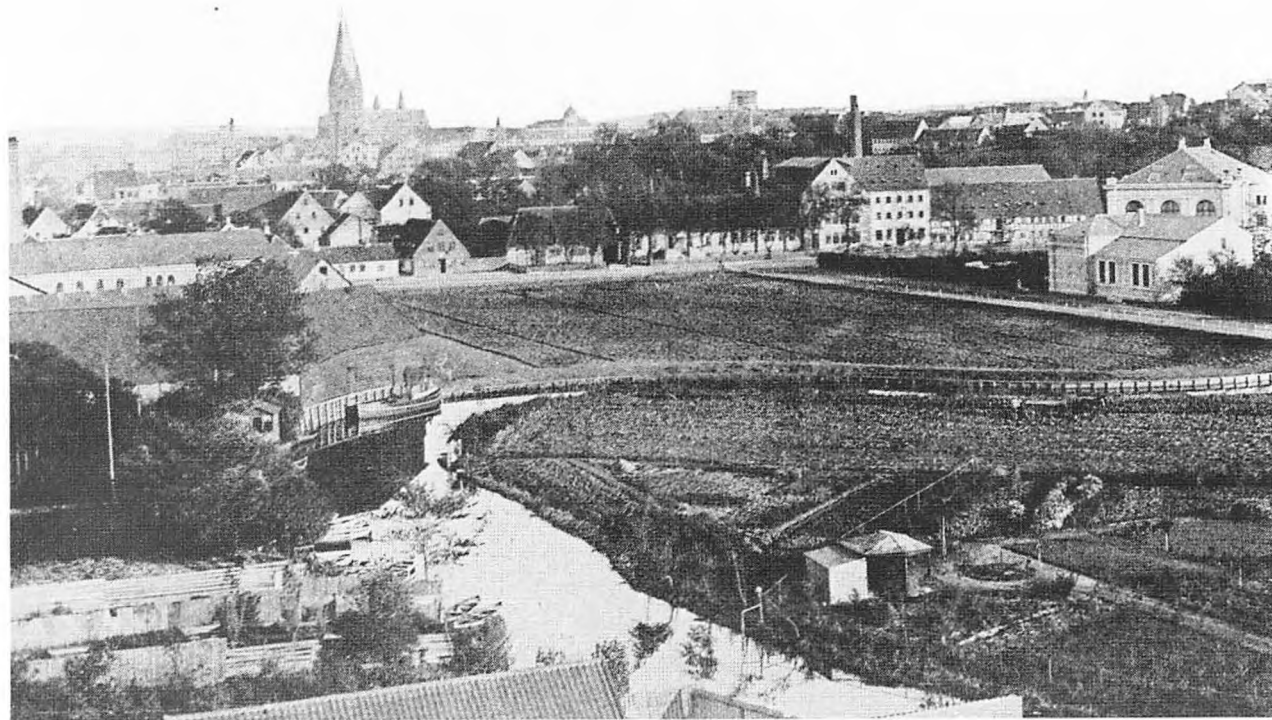






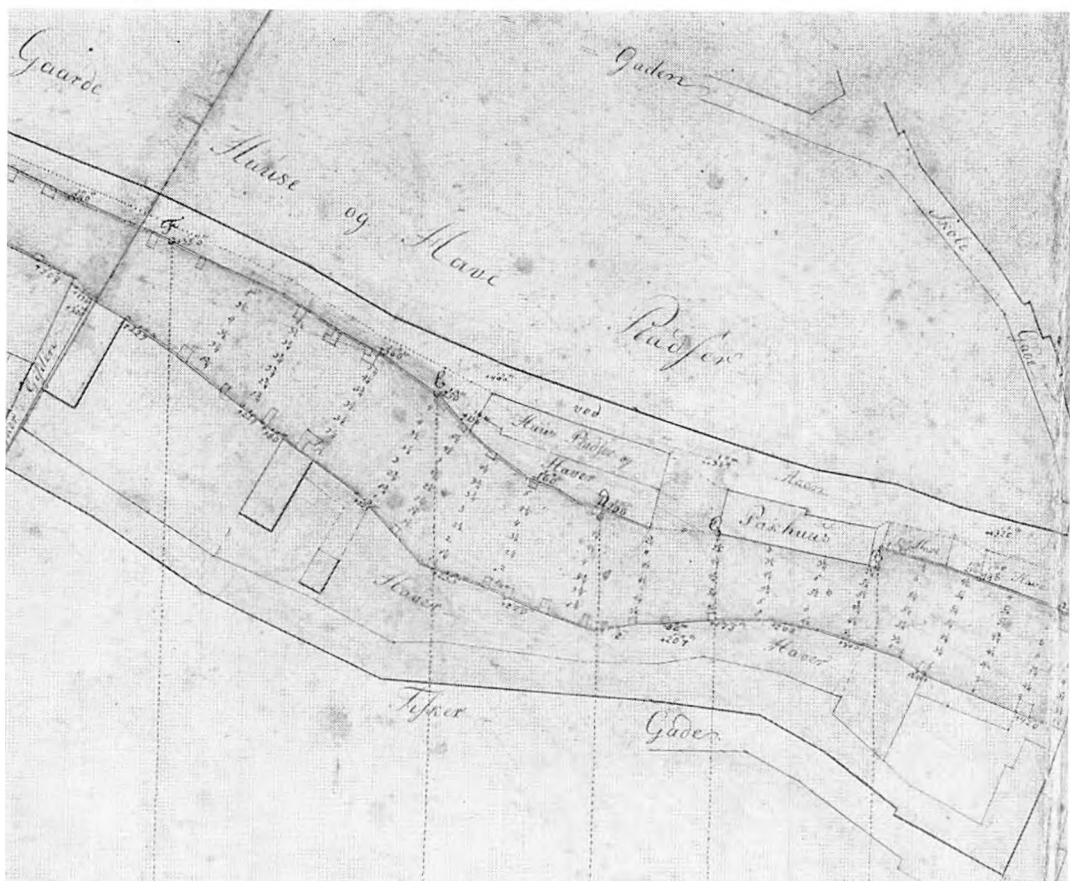
27

Nedlæggelsen medførte store ændringer. Det blev muligt at sænke vandstanden lidt til glæde for lodsejerne, som til gengæld måtte udrede en erstatning til mølleren på 70.000 rdl., fordi han gav afkald på sin ret til at opstemme vandet. Samtidig forsvandt mølledammene, hvor århusianerne havde løbet på skøjter om vinteren. Her blev plads til det museum, som Andreas Weis skænkede grunden til, og her blev plads til nye gader, som kommunen måtte købe af mølleren, med hvem man havde haft mange stridigheder, især fordi møllen ikke betalte skat til byen, men lå som et landdistrikt, der først indlemmedes i købstaden i 1886. Allerede i 70'erne ville Weis bygge i Mølleengen; men kommunen mente, det var for risikabelt. Museet var sunket og dets kælder ubrugelig til opbevaring.



Samtidig med vandmøllens nedlæggelse var der i 70'erne en del postyr om åløbets form og navnlig bredde. Bortset fra de yderste havnebolværker, som havnen vedligeholdt, måtte grundejerne langs Ågade og Fiskergade holde bolværkerne vedlige ud for deres ejendomme, en klar økonomisk fordel for havnen, hvis det ellers blev gjort, men der skete adskillige forsømmelser.

29





Da grundejerne på Ågade kun stødte til åen på den måde, at de ud til vandet - på den anden side gaden - rådede over en smal stump have, hvor de kunne sidde sommeraftener og nyde vandets plasken og indsnuse dets blandede dufte, henvendte de sig i 60'erne til byrådet og blev med dette enig om at afstå disse små haver mod at slippe for bolværkspligten. Kommunen bekostede da et nyt bolværk af granit i cement. På åens sydside var flere grundejere interesseret i at få lov til at rykke deres bebyggelser længere ud, helt ud til åen, og i 1873 gav byrådet tilladelse hertil mod, at de pågældende bekostede et tilsvarende stenbolværk som på den anden side. Herved skete der en indskrænkning af åløbet til 18 alen. Farverne Holm & Voigt var blandt dem, der byggede ud - senere også Stampe.









33

Over indskrænkningen af åløbets bredde kom der protester fra møller Weis, der sjældent forsømte nogen lejlighed til strid, navnlig hvis han kunne opnå en fordel. Men bortset fra, at byrådet hentede sig en næse fra Indenrigsministeriet, fordi man havde foretaget reguleringen uden at spørge først, så fik man via en Landvæsenskommission godkendt den nye bredde på visse betingelser, bl.a. at der overalt skulle være en mindstedybde af  $1\frac{1}{2}$  alen ved daglig vande. Det gjaldt også for strækningen mellem Slusebroen og Frederiksbro, hvor man havde planer om at få sat bolværker på de hidtil løse bredder. I byens planer indgik i begyndelsen af 1870'erne endog en idé om en 20 alen bred og 750 alen lang gade langs åens nordside i forlængelse af Ågade og med mulighed for jernbanespor, hvorved den ville blive af største betydning for byens handel og næring. Det varede dog endnu længe med gadeanlæg langs åen - forbindelsen med Frederiksbroen nåedes først med åoverdækningen i 1933.



Åen har tidligt tiltrukket de håndværkere, som havde brug for vand i deres erhverv. Fiskergade, Ågade og Mindegade beboes i slutningen af 1600-tallet ikke blot af et meget stort antal skippere og handelsmænd, men også af feldberedere. Endvidere dukker farvere op i Fiskergade og Vestergade med grunde og haver ned til åen. Gadenavne i tidligere tid som Farvergade og Garvergyde fortæller om disse håndværks placering nær åen.

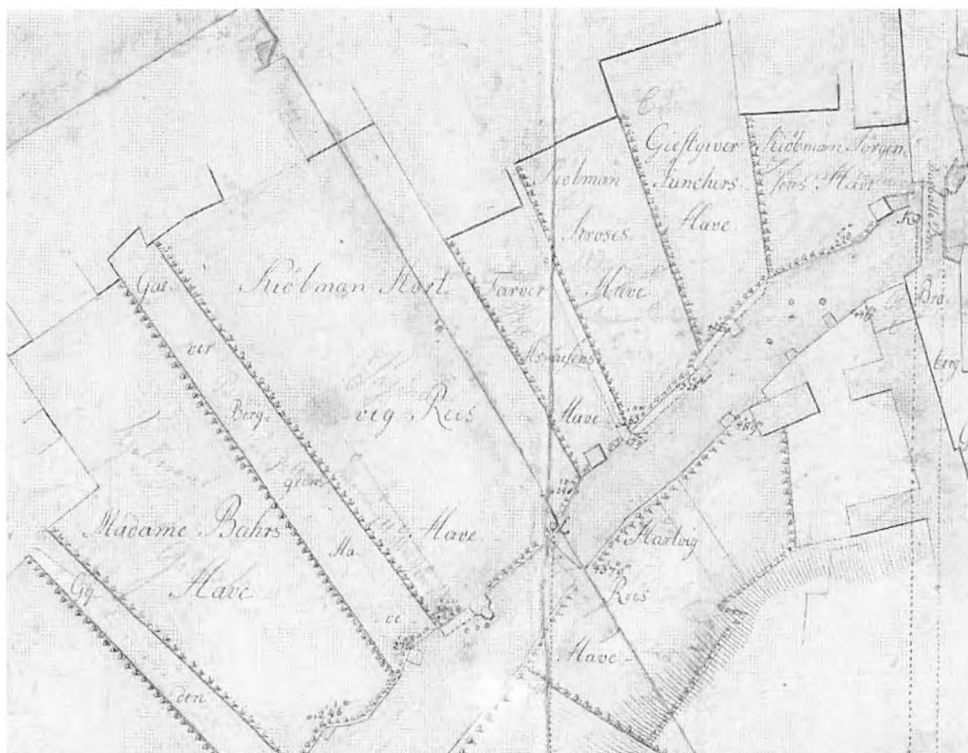
1793 købte farver N.F. Jahnsen ejendommen på hjørnet af Fiskergade og Frederiksgade. 1824 solgte han den til sin søn A.R. Jahnsen, der også var farver, og som 1846 solgte videre til svigersønnen farver A.B. Holm, der kom fra Odense. Han udvidede virksomheden med spinderi og klædefabrik og beskæftigede en tid 40 mand, men efter en brand gik det nedad for den genopbyggede fabrik, der dog senere kom på fode igen som Holm & Voigt. 1856 fik P.V. Stampe privilegium som farver; også han udvidede med klædefabrik. De to farvere konkurrerede med hinanden og med garver Carl Flach om at give vandet forskellige kulører.





På Vestergade lå i 1700- og 1800-årene flere store farvergårde med grunde til åen, og ser man på kortet fra 1814, kan man se, at både farver Asmussen og garver Berggren har små bygninger i selve åbredden, nok mere til nytte end til nydelse af åidyllen. En forening af det nyttige og det behagelige sørgede købmand Hartvig Philip Réé for. Han drev både farveri og kattuntryk; men hans have, der med en bro var forbundet med åens anden side, var om søndagen åben for publikum - med kuriositeter.

37





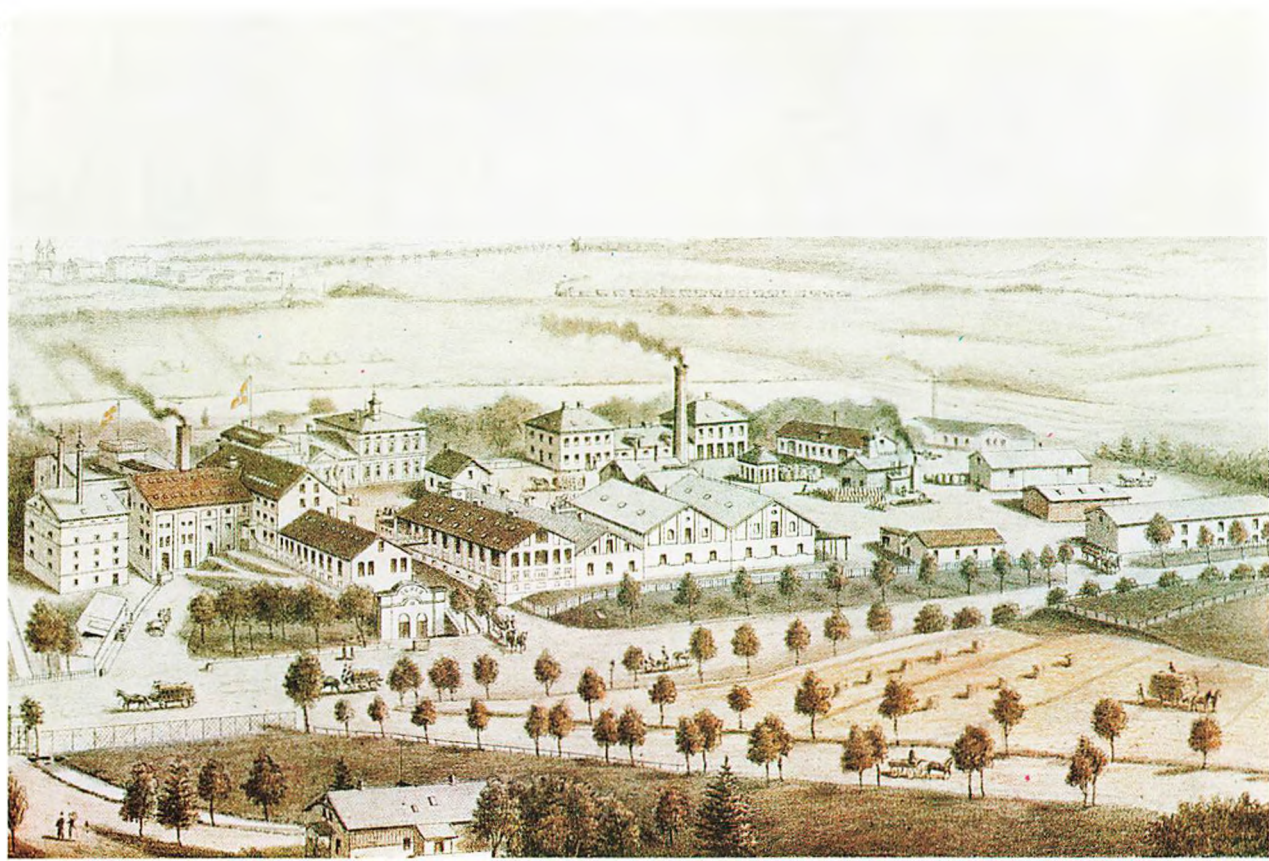


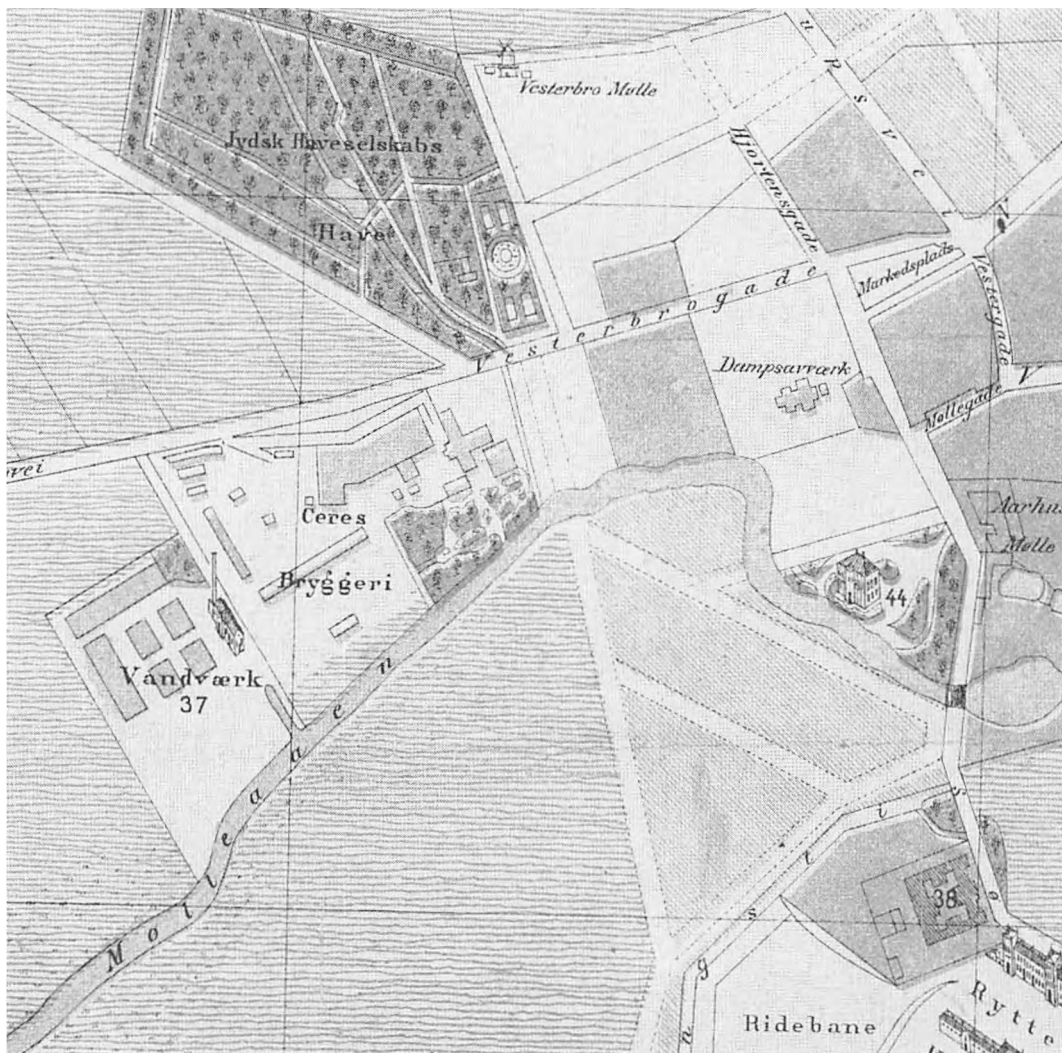




39

Andre virksomheder kom til højere oppe ad åen, oven for møllen, således bryggeriet Ceres i 1856. I begyndelsen af dette århundrede købte et konsortium, der kaldte sig »A/S Grundarealer ved Århus Å« ca. 100 tdr. land af Åby Mark tæt op til Århus' bygrænse og udstykkede her grunde til A/S Frichs (1908) og flere andre virksomheder, hvad der skabte en hel del problemer for Århus med hensyn til vejanlæg, jernbanespor o.l.

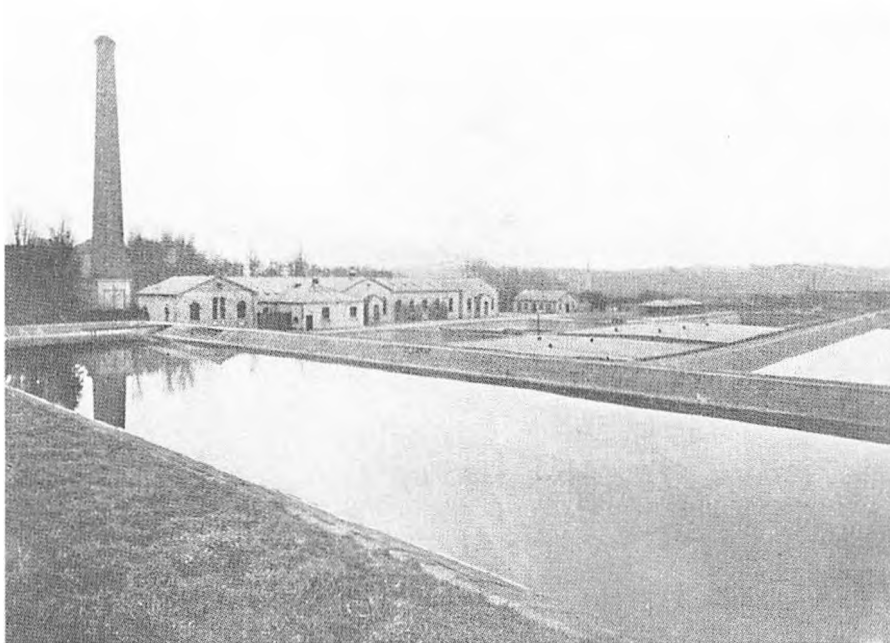




Mens hele den industrielle udnyttelse af åvandet betragtes som ganske naturlig, vil man i dag nok undres over, at åen også i 30 år leverede byens drikkevand. Indtil 70'ernes begyndelse måtte århusianerne forsyne sig med vand fra brønde, og først efter flere års overvejelser og forhandlinger skred man til at opføre et vandværk, der placeredes ved åen lige oven for Ceres. Her indtog man fra 1872 åvand, som pumpedes op i højtliggende filtre og så i så ren tilstand, som det var muligt, bragtes ud i ledningsnettet. Den altid parate møller Weis, der havde ret til åvandet, fik 14.800 rdl. i godtgørelse for det vand, man tog fra ham.

Men problemfrit var det ikke at bruge åen til drikkevand; allerede fire år efter vandværkets igangsætning var man stærkt foruroliget over, hvor mange afløb der var til åen og Brabrand Sø, også fra Brabrand Kirkegård, herunder fra møddingen og latrinen, og ikke mindst foruroligende var oprettelsen af en limfabrik, hvor man årligt forarbejdede benene af 50.000 kreaturer - og frembragte rådnende vand, der sikkert delvis endte i åen.

Et større udvalg med bl.a. to læger havde været nedsat, og der rettedes nu en appel til Indenrigsministeriet om at lave en lov om beskyttelse af vandværker som den, der allerede eksisterede for København. Et par af byens kloakker udmundede ikke langt fra Vandværket, ganske vist neden for dette, men blev nu flyttet neden for Slusebroen (1877).









44

I 1906 lededes stadig en tredjedel af byens kloakvand ud i åen på dens ca. 1800 alen lange løb gennem byen. Det var generende nok, for om sommeren blev åvandet ofte til en stinkende væske med luftbobler på overfladen. Et offentligt nødtørftshus med direkte nedfald i åen gjorde ikke sagen bedre. Men drikkevandet kom dog nu ikke mere fra åen, idet husstandene forsynedes fra de artesiske borer, hvoraf de første etableredes i Stautrup i 1902.





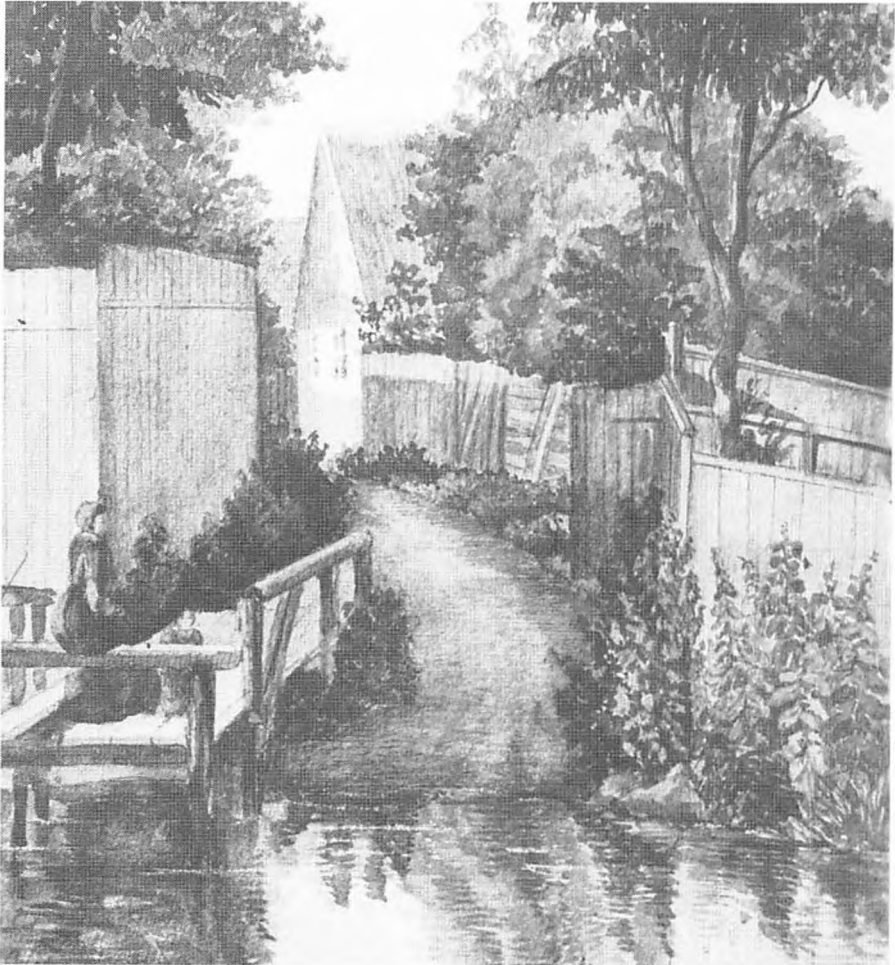
45

Ombygningen af vandværksvandet fra åvand til artesiske glædede imidlertid ikke erhvervskunderne. Vandet fra undergrunden i Århusområdet er særdeles hårdt, kalkholdigt, og viste sig derfor uheldigt for kedelanlæggene. I 1913 fik A/S Frichs Fabrikker og Århus Oliefabrik samt Ilt- og Brintfabrikken lov til at inddrage vand direkte fra åen, og det samme skete for Statsbanernes vedkommende. Man fandt, at den smule vand, de skulle bruge, og som delvis kom tilbage til åen, var uden betydning, når den samlede årlige afstrømning var 68,5 millioner kubikmeter og den daglige minimumsmængde 125.000 kbm.

1916-17 kom der henvendelse fra andre virksomheder, bl.a. Otto Mønstedts fabrik og Århus Oliefabriks virksomheder inde i byen om gennem en særlig ledning at få leveret åvand, og det gav anledning til, at der etableredes et specielt åvandværk. Dette fik efterhånden flere kunder: Forenede jyske Farverier og Tricotagefabrikker, Gasværket og Midtkraft og Ceres til køleanlæg. Det har ikke kunnet konstateres, hvorfra bryggeriet fik vand til selve øllet. I 1868 averterede købmand J.M. Mørk et stort 5-etages pakhus i Vestergade til leje. Velegnet til bryggeri, liggende nær ved åen, hvis vand har vist sig fortrinligt til anvendelse i et sådant anlæg. Brøndvand findes også. I maj 1973 udgik åvandværket af drift, efter at leveringen var sunket til mellem 1,5 og 2 pct. af vandleverancen.



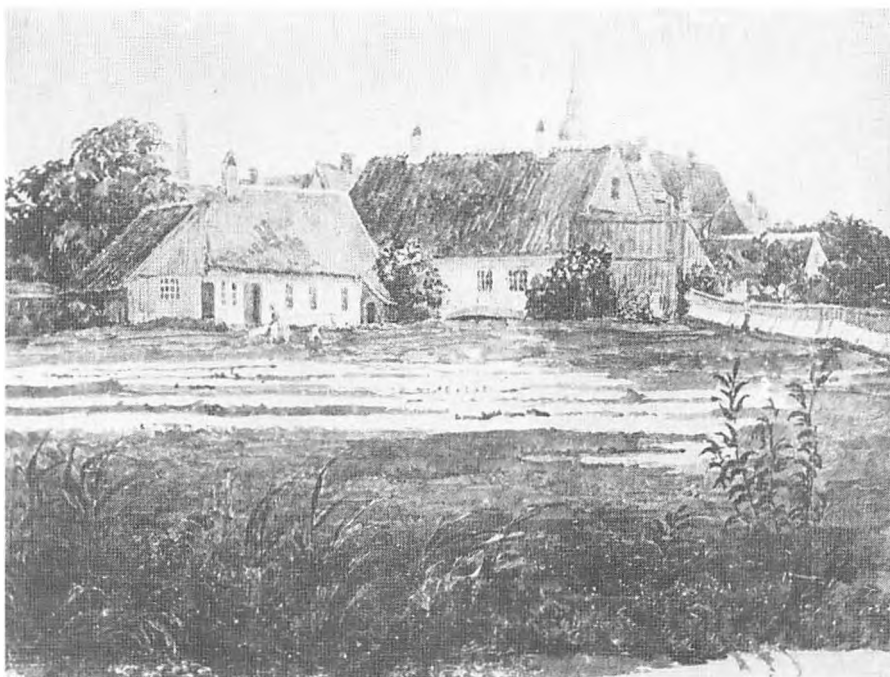
Det bløde vand i åen har nok også været bedre at vaske tøj i end det vand, man måske kunne hente op af brøndene. I hvert fald vrimlede det med tvættesteder i åen. På et kort fra 1859 ses, at hver eneste af Fiskergades ejendomme havde en udbygning af træ i åen dels til vask, dels til fortøjning af både. For borgere, der ikke selv havde tvættesteder, var der af kommunen oprettet sådanne forskellige steder, bl.a. ved Mindebroen en hel vaskeflåde. Mange foretrak at vaske ved møllen, hvor vandet var rent; her lå også blegepladserne på begge sider af åen, hvor tøjet tørredes og i stedet for sin skidengrå fik en hvidere kulør - måske.







Blegmand Jørgen Knudsen havde i 1855 et regulært bleghus »uden for Vesterport«. Gaden Blegdammen ligger på den nordre bleghaves plads. Der har tidligere kunnet fanges både ål og laks i større mængder i åen, og Jørgen Knudsen udlejede da også både med fiskeredskaber. Ved Århus Mølle fangedes et enkelt år i forrige århundredes begyndelse for 2.000 rdl. laks, og møllens ålefiskeri takseredes i 1838 til 300 rdl. årligt. I 1922 berettedes om stimer af laks, som ved Slusebroen forsøgte at gå op ad åen til Brabrand Sø.



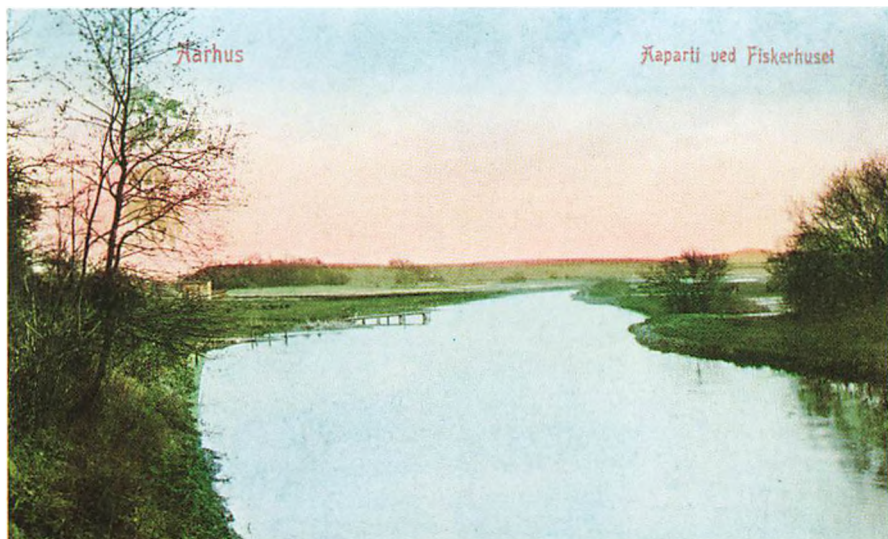




51

Det var i forrige og begyndelsen af dette århundrede en yndet forlystelse at ro op til Fiskerhuset, et traktørsted mellem byen og Brabrand Sø, eller helt op i Brabrand Sø. I forrige århundrede forsøgte også med kollektiv trafik, i 1855-56 f.eks. Jørgen Knudsens maskinbåd, der søndag eftermiddag og om aftenen gik op til Brabrand Sø. Passagererne kunne få kogt vand om bord og tetøj.





I 1871 sejlede C. Langhoff ture til Fiskerhuset med hjulbåden »Prøven«. Og i 1891 fik dampbåden »Constantin« lov til at sejle helt op til Constantinsborg. Det skete mod byrådets protest, idet det hævdedes at skade drikkevandsindtagningen; men Amtsrådet gav tilladelsen, der dog vist kun varede den ene sommer. I 1896 var der opræk til regulær krig om sejladsen på åen, idet grundejere i Åby satte pæle i åen og spærrede med kæder med den begrundelse, at unge fra byen var gået i land i engene og havde voldt ødelæggelser og taget fisk i hyttefadene; men en voldsom protest med møder og 900 underskrifter tvang dog spærringerne væk efter et par års forløb. I vort århundrede eksisterede en stor bådudlejningsforretning ved Museumsbroen hos Hans R. Hansen, kaldet Yankee-Hans.



---

## Den nye Hjulbaad „Prøven“

vil fra Søndagen den 11te (imorgen) Middag og saalænge Sommeren varer hver Søndag og Mandag Eftermiddag seile mellem Fiskerhuset og Øen, og tillader jeg mig at henlede Publikum's Opmærksomhed paa Baaden som et baade billigt og hurtigt Befordringsmiddel saavel for de ærebe Familier som for enkelte Personer. De andre Søgnebage kan Baaden leies til Toure saavel i Søen som Vaen, naar man henvender sig i Møllestien Nr. 73, 1ste Sal.  
C. Langhoff.

---

54



---

## Dampbaaden „Constantin“

paabegynder sine Farter til Fiskerhuset **1ste Pinsedags Morgen Kl. 5** og fortsætter disse hele Dagen med ca. 1½ Times Melleumrum. 2den og 3die Pinsedag afgaer Skibet første Gang Kl. 9 og fremdeles med 1½ Times Melleumrum. Billetter Tour 15 Øre, Tour & Retour 25 Øre.

---

55

# Aarhus Byraad.

## Maprojektet. — Andragendet forkasted.

I Aarhus Byraads Møde i Aftes var Maprojektet den eneste Sag, som tog lidt Tid, og den Modtagelse, dette fik, vil for en Tidlang have strinlagt Sagen. Den maa vente til bedre Tider.

Havneudvalget havde nu afgivet Erklæring til Andragendet fra forskellige Grundejere langs Laen om dennes Overdækning eller Flytning. Udvalgets Erklæring er ledsaget af en lang Rebejærelse fra Havneingeniøren, hvori han udtaler sig om Laens Betydning for Havnen.

Paa Grund af den overvældende Blads, Skattelisten i Dag tager i Bladet, vil vi først i Morgen kunne bringe Havneingeniørens Erklæring, men denue er nærmest imod Projektet, navnlig imod Flytningen af Laen.

I Byraadet var Johan Pedersen den eneste, der talte for at bevilge den fornødne Sum til Udarbejdelse af et Overflag over Arbejderne ved Overbygningen af Laen.

Smød talte Formanden, Myrgaard, Zientenberg og tildele Laurfen. De mente all at Tidspunktet til dette store Arbejdes Fulførelse endnu ikke var kommet. Laurfen udtalte, at hvis der blandt de paagældende Grundejere var saa særdeles Interesse for Sagen, kunde de vel nok ofre lidt mere derpaa end at sætte deres Navne under en Ansøgning.

Johan Pedersen foreslog Medfattelse af Udvalg til Overvejelse af Sagen, men hell ikke dette Dnsle kunde han saa opfyldt, idet fra flere Sider fremhævedes, at det vill vække falske Forhaabninger hos de Interesserede.

Grundejernes Andragende forkastedes.

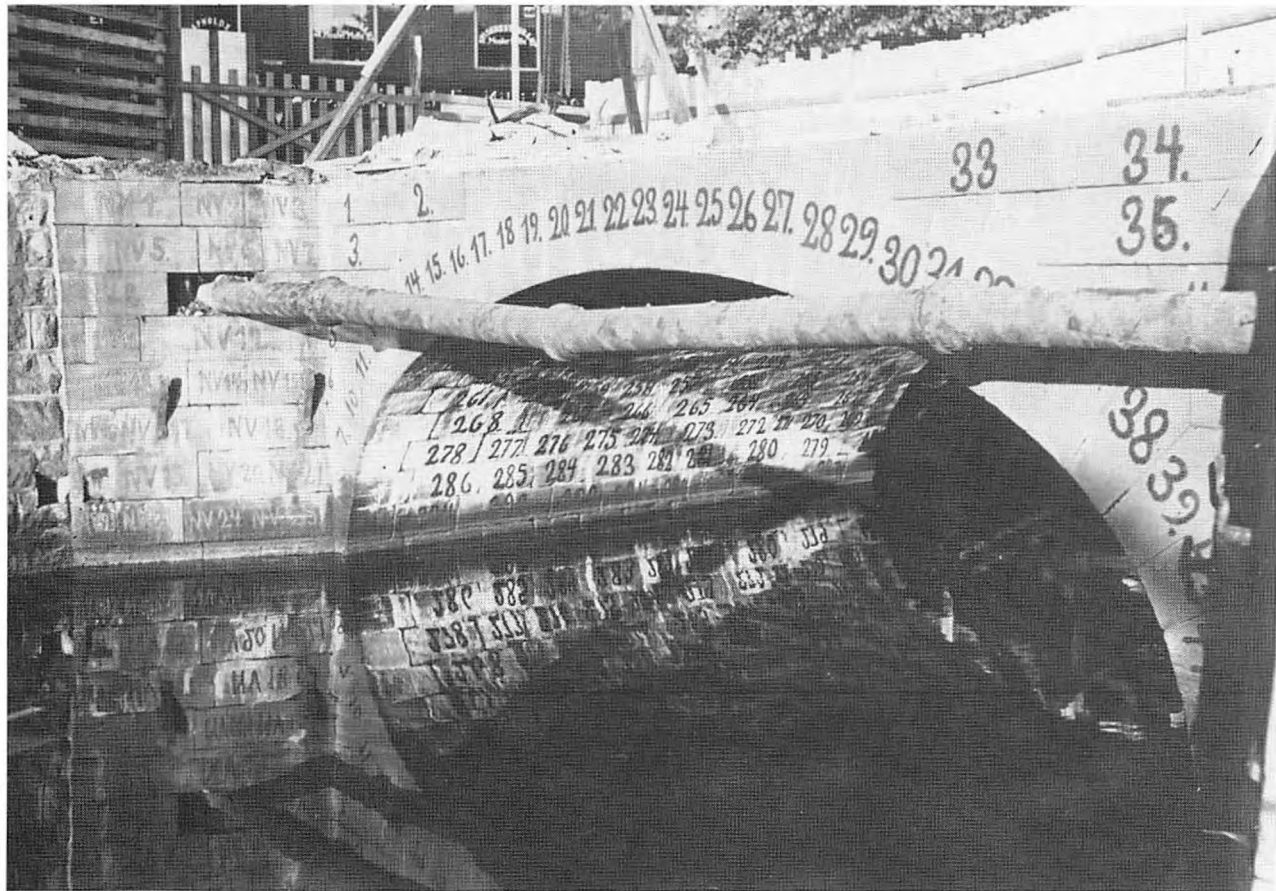
Efterhånden som åen mistede sin betydning som havn og vandforsyningskilde, forekom generne ved dens rolle som recipient for afløb mere generende. Samtidig syntes grundejere og forretningsdrivende, at der måtte kunne fås noget bedre ud af det areal, åen optog i midtbyen. I 1884 og 1896 var der forslag fremme om at overdække åen på strækningen mellem Frederiksbro og Fiskerbroen (ud for Fiskergyde) for her at skabe et stort torv, og skønt forslagsstillerne var villige til at betale halvdelen af det beløb, overdækningen dengang ansloges at koste, 100.000 kr., afviste byrådet planen. Samme skæbne fik en mere fantastisk plan, der ved århundredskiftet fremsattes af overretssagfører Johan Pedersen om simpelt hen at fjerne åen fra byområdet. Han ville grave et nyt afløb fra Fiskerhuset langs Marselisborg Skov til havet. Havneingeniøren afviste dog muligheden for her at udnytte det nye udløb til en sydhavn, og i øvrigt mente han, at åens gamle udløb i havnen bidrog til at holde denne isfri om vinteren.



Men efterhånden begyndte man dog at forberede en overdækning, nu ikke for at lave torv, men for at skabe en trafikvej vestfra til havnen. Efter at Ålborg og Horsens allerede havde overdækket deres åløb, tog også Århus fat; i 1932 startede man med stykket mellem Christiansbro (ud for Grønnegade) og Frederiksbro, som lod den aldrig fuldførte Louisegade føre igennem, nu som Åboulevarden, og den fortsattes så etapevis, til man i 1940 var nået ud til Rullebroen ved Dynkarken.









60

Generelt kan det siges, at selv om åens vand er stærkt forurenet, hvad angår bakterieindhold o.l., eftersom der på en række af udløbene i oplandet kun findes mekanisk, ikke biologisk rensning, så er dens tilstand langt bedre nu end tidligere. Der er stadig ved Slusebroen kanaler for afløb af regnvand, og det kan under visse forhold medføre spildevand i små mængder; men der sker en gradvis bedring.

Slusebroens betydning er ikke stor. Den skulle beskytte mod indtrængende havvand, hvilket nu ikke er et alvorligt problem. Indtil for en snes år siden foretoges dog årligt ca. 100 i- og oplukninger af sluserne under broen. noget besværliggjort af broens udvidelse, der bevirker, at mandskabet må stige ned gennem en lem i gaden og kravle hen til en mekanisk anordning, hvorved man kan bevæge klapperne. Der er installeret et alarmsystem til vandværket på Silkeborgvej; men det tages nu ikke mere så alvorligt, at vandet stiger lidt. Ved tøbrud gives vandet helt frit løb, ellers står klapperne som regel halvt åbne.



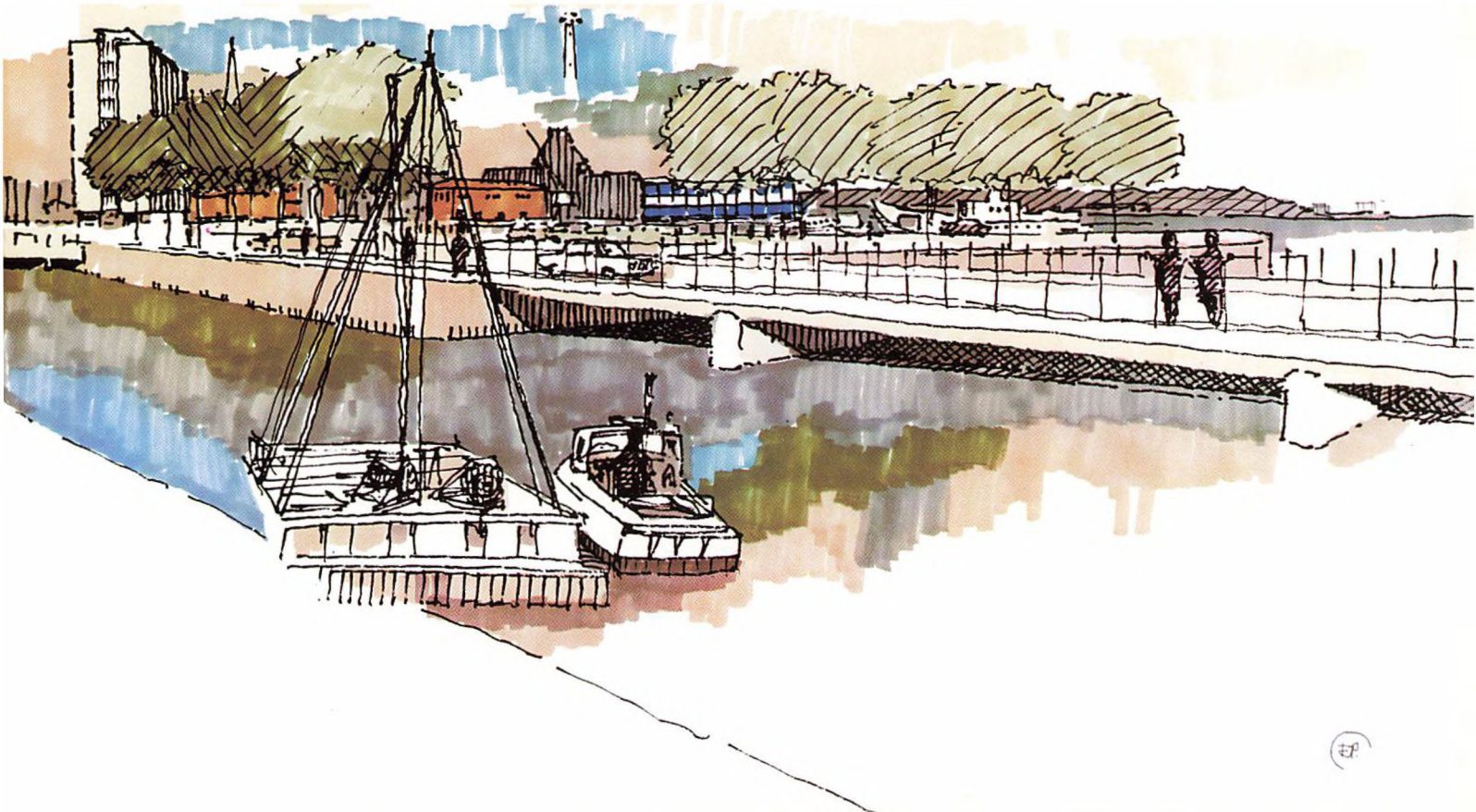




62

Den tidligere så velbesøgte åhavn er i dag uden betydning for havnetrafikken, og åmundingen bruges nu kun til oplægning af småmateriel. Som et led i løsningen af havnens store interne trafikproblem - forbindelsen mellem nord- og sydhavnen - planlægges for tiden en ny broforbindelse over den yderste del af åen. På hosstående akvarel ses, hvorledes den nye bro kommer til at tage sig ud i det fremtidige havnebillede.





# Billedfortegnelse

Forkortelsen Lok.Saml. står for Århus Kommunes Biblioteker, Lokalhistorisk Samling, og EA betegner Erhvervsarkivet.

1. Byens segl fra 1672. Tegning af J. Ølsgaard 1903.
2. Åens udlob o. 1970. Foto Bernhardt Jensen.
3. Det ældste Århus indtegnet på moderne bykort.
4. Århus ca. 1100. Rekonstruktionstegning af Flemming Bau til Skalk 1972.2.
5. Åhavnen 1814. Jfr. omslaget.
6. Prospekt af Århus, udsnit. Pontoppidans Danske Atlas 1768.
7. Ågade og Frederiksbro. Foto A. Fritz o. 1865. Lok.Saml.
8. Frederiksbro og Immervad o. 1920. EA.
9. Frederiksbro o. 1910. Lok.Saml.
10. Fiskerbåde ved Mindebro o. 1890. EA.
11. Tegning af Mindebroen 1810. Århus havnevæsen.
12. De fire Toldboder. Postkort. EA.
13. Toldboden i Ågade. Postkort o. 1910. EA.
14. Rullebroen ved Dynkarken i længdesnit, 1900. Århus havnevæsen.
15. Svingbroen, udsigt fra lodshuset i 90'erne. EA.
16. Pæraskuder ved Mindebroen 1921. Lok.Saml.
17. Fiskehandel ved Hotel Dannebrog o. 1910. Lok.Saml.
18. Clemensbro o. 1910. Postkort. EA.
19. Clemensbro 1884. Koloreret stik efter tegning af V. Bloch-Suhr. Lok.Saml.
20. Parti af Århus Mølle med Slusebroen, foto o. 1865. Lok.Saml.
21. Århus Købstads Jorder o. 1845, udsnit. EA.
22. Mølleåen. Akvarel af Fr. Visby (1839-1926) i Den gamle By.
23. Århus Mølle, tegnet af Bertha Weis 1847. Foto i Lok.Saml. efter original i Rigsarkivet.
24. Mølleengen. Foto o. 1870. EA.
25. Århus Mølle. Postkort o. 1905. EA.
26. Parti fra Århus Mølle. Foto o. 1920. EA.
27. Ådyl ved museet o. 1910. EA.
28. Århus Mølle og museet henimod århundredskiftet. Foto. EA.
29. Åen ved Fiskergade 1814, jfr. omslaget. Ådymbder angivet i fod i forhold til daglig vande.
30. Ågade set fra Frederiksbro o. 1865. Foto i Lok.Saml.



31. Parti af åen mellem Frederiksbro og Fiskerbro o. 1910. Lok.Saml.
32. Købmand A. Stabells hus, Fiskergade 27. set fra åen. Foto ca. 1860. Lok.Saml.
33. Åen set mod vest fra Frederiksbro o. 1895. Lok.Saml.
34. Åen set mod øst fra Slusebroen o. 1890. Lok.Saml.
35. Holm & Voigt set fra Immervad o. 1920. Lok.Saml.
36. Stampe's klædefabrik ved Mindebroen 1920. Lok.Saml.
37. Haver ved åen 1814. Jfr. omslaget.
38. Rée's have. Akvarel af Fr. Visby (1839-1926) i Den gamle By.
39. Åen og »Ceres« set fra øst o. 1900. Foto. EA.
40. Bryggeriet »Ceres«. Efter N. Malmgren: Danmarks Industrielle Etablissementer 1888-89.
41. Kort over Århus By 1885, udsnit. EA.
42. Udsigt over vandværksterrænet o. 1920. Efter Århus Vandværk 1872-1922.
43. Århus Å ved Slusebroen o. 1970. Lok.Saml.
44. Ågade ved Frederiksbro o. 1905. Lok.Saml.
45. Frichs Fabrikker. Nytårskort 1946/47.EA.
46. Århus Å set mod Immervad o. 1890. Lok.Saml.
47. Tvættested ved Århus Mølle. Efter akvarel af Bertha Weis 1857. Foto i Lok.Saml.
48. Situationsplan over åen ved Fiskergade, 1859. Århus havnevæsen.
49. Blegdammen ved Århus Å o. 1860. Akvarel af Bertha Weis. Foto i Lok.Saml.
50. Udsigt fra Århus Mølle mod »Ceres«. Akvarel af Fr. Visby (1839-1926) i Den gamle By.
51. Fiskerhuset o. 1900. Lok. Saml.
52. Åparti ved Fiskerhuset. Koloreret postkort o. 1910. Lok. Saml.
53. Både ved Museumsbroen o. 1915. Lok.Saml.
54. Annonce i Aarhus Stiftstidende 1871.
55. Annonce i Aarhus Stiftstidende 1891.
56. Aarhus Stiftstidende 18. januar 1901.
57. Åhavnen 1937. Lok.Saml.
58. Opfyldning af åen vest for Frederiksbro 1931. Lok.Saml.
59. Frederiksbro under nedtagning 1932. De enkelte sten nummererede med henblik på evt. genopførelse. Lok.Saml.
60. Slusebroen ved århundredskiftet. EA.
61. Ved Slusebroen. Akvarel af Fr. Visby (1839-1926) i Den gamle By.
62. Århus havn. Foto: Klaus Gottfredsen.
63. Broprojekt ved Åhavnen 1978. Akvarel ved Erik Petersen.



Denne bog er udgivet af Århus havn i anledning af Årsskiftet 1978/79

Papir: Svea krideret kunsttryk

Omslag: Ensidig kromecote

Offset: Linde Tryk, Århus

Repro: Hammerschmidt Kliché/Offset

Bogbind: Albrechtsens Bogbinderi

