

retholde disse Forhold i længere Tid. Der er nu gaaet snart 6 Aar, siden den daværende ansvarlige Minister lod denne Motivering følge med sit Lovforslag, og der vil maaske gaa endnu 5 Aar, selv om det foreliggende Lovforslag vedtages i denne Samling, inden Banegaardsforholdene er omordnede. I de 6 Aar, der er gaaet siden da, er Livsfaren forøget betydeligt, og i de 5 Aar, der vil gaa, inden den nye Banegaard staaar færdig, vil Livsfaren sikkert forøges i meget høj Grad som Følge af den Trafikforøgelse, der formentlig vil komme.

Jeg skal nævne enkelte Tal, der illustrerer Udviklingen af Trafikken fra den Gang, da Loven af 1900 blev vedtaget, indtil nu. I Driftsaaret 1900—01 var Antallet af afgaaende rejsende 261,420, i 1912—13: 342,352; Antallet er saaledes steget i disse 12 Aar med 31 pCt. Mængden af afgaaende og ankommende Gods, Kreaturer m. m. var i 1900—01: 329,156 Tons, i 1912—13: 470,751 Tons, den var altsaa i disse 12 Aar steget med over 33 pCt. Stationsindtægten stiller sig i samme Periode saaledes: i 1900—01 var den af Personbefordring 375,282 Kr. og af Gods, Kreaturer m. m. 947,305 Kr., i alt altsaa 1,322,587 Kr., og i 1912—13 af Personbefordring 680,628 Kr., af Gods, Kreaturer m. m. 1,720,012 Kr., tilsammen 2,400,640 Kr. Indtægten er saaledes omtrent fordoblet i de 12 Aar og udgør nu omtrent $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. om Aaret. Til Sammenligning med Indtægten ved Københavns Godsbanegaard skal jeg oplyse, at Aarhus Godsbanegaard i 1912—13 har haft en Indtægt lig med $\frac{3}{5}$ af den samlede Indtægt paa Københavns Godsbanegaard, der har et 10 Gange saa stort Areal som den i Aarhus. De Tal, jeg her har nævnt, anførte jeg ogsaa ved Finanslovforslagets første Behandling under min Omtale af Aarhus Banegaardsforhold, men da de er autentiske, har jeg fundet det rigtigt at anføre dem ogsaa her ved Behandlingen af dette selvstændige Lovforslag. Disse Taler illustrerer bedre, end lange Taler kan gøre det, Forholdene, som de var i 1900, og som de er 12 Aar senere i Henhold til den sidste Driftsberetning fra Statsbanerne.

Ogsaa Togenes Antal er betydeligt forøget i denne Periode. Den Gang rullede der omtrent 60 Tog ud og ind paa Banegaarden i Aarhus, nu er Antallet af Tog 80, og af disse er de 60 å 65 blandede eller personførende Tog. Hertil kommer, at der paa Sporene maa foregaa Ran-

gering af Vogne, der skal til eller kommer fra Reparation i Værkstederne, samt af Vogne til og fra Læssesporene og Havnen. Allerede i 1909 skrev den daværende Minister: „Stationens Anlæg ere da ogsaa blevne ganske ufyldstgørende og en fuldstændig Omordning af samme som Følge deraf nødvendig.“ Den Gang foreslog Ministeren at bibeholde Personbanegaarden, men af Motiveringen fremgaar det, at man ikke var tilfreds med denne Ordning. Der staaar saaledes i Motiveringen: „Ved den nærmere Overvejelse af Sagen har det maattet erkendes, at Formen og Udstrækningen af det ældre Stationsareal ikke frembyder gunstige Betingelser for Indretningen af en tidssvarende Personbanegaard“, medens det lidt længere nede hedder, at en Flytning af begge Stationerne ned til Mølleengen vilde medføre en aarlig Besparelse i Driftsudgifterne. Et Resumé af Motiveringen for dette Lovforslag af 1909 er: Ved at bibeholde Personbanegaarden paa dens nuværende Plads faar man et utilfredsstillende Anlæg, der den Gang var anslaaet til 1,317,000 Kr., og det vil kun være stort nok i maaske 10—15 Aar. Saa er disse Penge kastede bort, og saa maa man alligevel flytte Personbanegaarden ud i Mølleengen ved Siden af Godsbanegaarden. Dette var da ogsaa Mening, idet der paa de Planer, der den Gang var udarbejdede, var afsat en disponibel Plads til en ny Personbanegaard i Mølleengen.

I Motiveringen til det i Dag behandlede Lovforslag findes der en Oplysning om, at man anslaaer den aarlige Merudgift for Statsbanerne ved at have to fra hinanden fjernt liggende Stationer til 100,000 Kr. Det vil altsaa sige, at hvis man vil ombygge Personbanegaarden paa dens nuværende Plads, vil det kræve et aarligt Statstilskud paa 100,000 Kr., saa længe man lader den ligge, og flytter man den saa efter 10—15 Aars Forløb, vil denne Kapital paa 1,317,000 Kr. være fuldstændig tabt. Det maa man vist kalde for en meget slet Statsøkonomi. Jeg synes derfor, det maa staa klart for ethvert Medlem i denne Sal, at dette Forslag er det mest rationelle af dem, der har været fremme, og at det er det mest økonomiske for Staten baade nu og i Fremtiden; og naar der er saa stor Forskel paa de to Planer, at den aarlige Drift efter Generaldirektorets Beregning vil blive 100,000 Kr. dyrere ved to selvstændige Stationer end ved at have en samlet Centralbanegaard i Mølleengen, synes jeg, at Rigsdagen som Sta-