

at der ogsaa maa bygges en Personbanegaard, og Ordningen maa blive en saadan, at den ikke blot tilfredsstiller i Øjeblikket, men ogsaa i en overskuelig Fremtid, i den første Menneskealder. Og saa skal da de ansvarshavende Autoriteter, Regering, Rigsdag og Statsbaneautoriteterne, takke deres Gud for, at der ikke er sket flere Ulykker, end der er, i de senere Aar under de ganske forfærdelige Banegaardsforhold, og haabe, at der i de Aar, der vil gaa, inden Forholdene bliver endelig ordnet, ikke maa ske en Katastrofe, hvor Mennesker dræbes eller lemlestes. Det har Personalet stadig gaaet og frygtet for, og det er kun undgaaet, fordi man har et dygtigt og aarvaagent Stationspersonale, der til Tider maa anspønde hver Nerve for at dirigere de mange Tog, der daglig løber ud og ind, og samtidig passe paa Menneskestrømmen, der skal over 2—3 Spor for at komme til de forskellige Tog. Det kræver Mænd med en stærk Ansvarsfølelse. Der har i Aarenes Løb siden Lovens Vedtagelse i 1900 været gjort adskillige Forsøg paa at realisere Planen om en Omordning af Aarhus Godsbanegaardsforhold. Det første Forslag blev fremsat i Samlingen 1908—09 af den daværende Trafikminister, Jensen-Sønderup. Det glæder mig, at det ærede Medlem i Sommer som Ordfører under Omtalen af Lovforslaget om ekstraordinær Hjælp til de arbejdsløse meget stærkt fremhævede, at det var Statens Pligt at paabegynde saa mange Arbejder som muligt, og deriblandt nævnede det ærede Medlem ogsaa en Omordning af Aarhus Banegaard. Jeg kan kun understrege dette, at alle Arbejdere er enige i, at Arbejde er bedre end Almisser. Jeg takker det ærede Medlem for hans Udtalelse; jeg slutter af den, at han ikke har tabt sin Interesse for denne Sags Løsning. Jeg er meget glad for hans virkningsfulde Assistance, thi det vil være nu som tidligere, at der er skjulte Magter i Bevægelse for at søge at lægge Sten i Vejen for Sagen og mulig standse den endnu et Aar eller to. Længere vil det neppe lykkes. Ingen vil sikkert paatage sig Ansvaret for en længere Udsættelse.

Jeg skal i korte Træk omtale, hvad der er sket siden 1900. Aarhus By skænkede et Areal paa 290,000 Kv.-Alen eller 11 ha, og den deltog i Udgiften ved Ekspropriationen af 265,200 Kv.-Alen, der var privat Grund, med 15 pCt. af Udgiften, som beløb sig til 31,735 Kr. 75 Øre. Nu forlanges det, at Aarhus Kommune skal

give Afkald paa Forkøbsretten til et Areal paa 1,4 ha. Dette skal jeg ikke blande mig i, men kun tilføje, at den nye Banegaard ser ud til at blive Aarhus dyr nok, inden den bliver anlagt, naar Hensyn tages til det Areal, Byen har skænket, den konstante Sum, den har ydet, og det Krav, der nu stilles om, at den skal give Afkald paa Forkøbsretten til det omtalte Areal, som er steget ganske betydeligt i Værdi fra den Tid, Forkøbsretten blev erhvervet. Det samlede Areal var den Gang 555,200 Kv.-Alen eller 20—21 ha. Siden er der eksproprieret nogle mindre Grunde, saaledes at det samlede Areal nu udgør 30—31 ha eller 4—5 Gange saa meget som det, den nuværende Gods- og Personbanegaard indtager, nemlig 6,7 ha. Ministerens Forslag har saaledes, foruden at Arealet er stort nok i den første Menneskealder til en tidssvarende Banegaard, tillige den Fordel, at der er mere Jord til Raadighed, saa at en Udvidelse kan finde Sted, saafremt Stationen om en Menneskealder skulde blive for lille, medens efter det Forslag, som tidligere har været forelagt mod den samlede Generaldirektions Ønske, og som gik ud paa at indrette Personbanegaarden paa den nuværende Plads og flytte Banegaarden ud i Mølleengen, Personbanegaarden kun vilde blive stor nok i de første 10—15 Aar. Der er ingen Plads til Udvidelse der, hvor Personbanegaarden nu ligger, da den er indrammet af Gader paa alle Sider, saaledes at man ikke der kan faa tilstrækkelig Stationsplads paa anden Maade end ved at nedbryde et temmelig nyt Værksted og skære et Stykke af et Par andre Værksteder, som i Forvejen er for smaa, ja, saa smaa, at man endog maa arbejde baade i Dag- og Nathold, hvilket medfører en betydelig Udgift for Staten. Det forelagte Forslag er langt det mest økonomiske baade nu og i Fremtiden, idet det har det for Staten ikke helt uvæsentlige Lyspunkt, at den aarlige Administrationsudgift vil blive langt ringere ved en samlet Stationsplads, hvor saavel Gods- som Personbefordring foregaar, end ved to fra hinanden fjerntliggende Stationer med hvert sit Personale. Fra og til Aarhus gaar der daglig ca. 80 Tog, hvoraf 60—65 er blandede Tog, altsaa ogsaa beforder Gods, og der vil alt i alt kunne spares mindst ca. 30,000 Kr. om Aaret i Driftsudgifter ved at have en samlet Stationsplads. Derfor og af flere andre Grunde er det af Ministeren optagne Forslag det mest økonomiske og det mest rationelle, idet det ikke alene regner med