

den nuværende Trafik, men ogsaa med den Udvikling, som rimeligvis vil fortsætte sig i samme, ja maaske i endnu højere Grad end i de siden 1900 svundne Aar. Naar man siden Aaret 1900, da man vedtog at købe det omtalte Areal, har ladet det ligge hen som en død Kapital, idet det ikke har været frugtbargjort i alle de mange Aar, saa skyldes det mange forskellige Omstændigheder, som har spillet ind og forhindret Planens Realisation.

Jeg skal nævne nogle enkelte Tal, som maaske bedre end noget andet kan give ærede Medlemmer et Indblik i Udviklingen siden Vedtagelsen af Loven af 27. April 1900. Af Statsbanernes Regnskaber fremgaar det, at i Driftsaaret 1900—1901 var Antallet af afgaaende rejsende 261,420, i 1912—13: 342,352. Antallet er altsaa i disse Aar steget med 31 pCt. Afgaaende og ankommande Gods og Kreaturer m. m. androg i Aaret 1900—1901: 329,156 Tons, i 1912—13: 470,751 Tons, hvilket viser en Stigning i disse 12 Aar paa over 33 pCt. Statsbanernes Indtægt var i 1901 af Personbefordring 375,282 Kr., af Gods og Kreaturer m. m. 947,305 Kr., tilsammen 1,322,587 Kr. I 1912—13 var der en Indtægt paa Personbefordring af 680,628 Kr., paa Gods- og Kreaturbefordring af 1,720,012 Kr., tilsammen 2,400,640 Kr. Disse Tal viser, at Indtægten er omtrent fordoblet i ca. 12 Aar og nu udgør omtrent 2½ Mill. Kr. om Aaret. Til Sammenligning skal jeg oplyse, at Københavns Godsbanegaard har en Indtægt af 2,979,785 Kr. imod de førnævnte 1,720,012 Kr. for Aarhus. Det vil sige, at Aarhus har haft ⅓ af den samlede Indtægt paa Københavns Godsbanegaard, medens denne har maaske det tidobbelte Areal. Af disse Tal vil ærede Medlemmer kunne forstaa, at i de 14 Aar, der er gaaet, siden man i 1900 tænkte paa at bygge en ny Banegaard, har Forholdene udviklet sig saaledes, at det for Personbanegaardens Vedkommende er forbundet med stor Livsfare for de rejsende at færdes paa Stationspladsen, og paa Godsbanegaarden er Forholdene saa slette, at ingen Forretningsmand i Kongeriget Danmark turde byde sine Kunder det, som Statsbanen byder sine Kunder i Aarhus. Vognene maa holde i Timevis saavel ved Afhentning som ved Aflevering af Gods, og hvilke kolossale Summer dette løber op til mellem Aar og Dag for vor store, dygtige Handelsstand i Aarhus, er vanskeligt at opgøre. Det har derfor været med spændt Opmærksomhed, den har fulgt med, naar jeg Aar efter Aar har udtalt

mig her i Tinget om denne Sag, som ikke er Handelsstandens Sag alene, men hele Aarhus Bys, og mange er de Spørgsmaal, som er rettede til mig, om jeg ikke troede, at Rigsdagen snart vilde se saaledes paa det, at det var uforsvarligt at udskyde den længere.

Det er interessant at se, hvad den tidligere Trafikminister Jensen-Sønderup for 6 Aar siden skrev i sin Motivering af Forslaget om en ny Personbanegaard. Der staar saaledes: „Af Perroner findes kun to egentlige og et Trinbræt. Hovedperronen er alt for smal“, hvilket er til „største Ulempe saavel for Publikum som for Jernbane- og Posttjenesten. Endnu værre er Forholdene for Mellem-perronens og Trinbrættets Vedkommende, idet disse har en saa ringe Bredde, at Færdselen paa dem ligefrem kan være forbundet med Fare“. Ministeren tilføjer: „Det er selvfølgelig særlig under samtidig Ekspedition af flere personførende Tog, at Manglerne træder stærkest frem, og saadan samtidig Ekspedition af 2, 3 og 4 Tog forekommer flere Gange daglig; men ogsaa udenfor disse Tilfælde er Forholdene af en saadan Art, at det ikke kan betragtes som forsvarligt at opretholde dem endnu i længere Tid“. Saaledes skrev den tidligere Trafikminister for 6 Aar siden. I disse 6 Aar er Faren sikkert forøget ganske betydeligt, idet Personbefordringen er tiltaget meget stærkt; og var det uforsvarligt for 6 Aar siden at udskyde Sagen, maa det være endnu mere uforsvarligt i Aar. Faren forøges Dag for Dag, og der vil vel nok medgaa 4—5 Aar endnu, forinden den nye Banegaard bliver færdig, selv om Planen, hvad jeg haaber, og de 100,000 Kr. til Paabegyndelsen i Aar bliver vedtaget. At Banegaarden ikke allerede nu staar færdig, fralægger jeg mig alt Ansvar for; jeg har arbejdet ihærdigt for den i de 8 Aar, der er gaaet, ikke alene ved at omtale Sagen her i Rigsdagen, men ogsaa ved at paatale Forholdene overfor de skiftende Trafikministre; ligeledes har Generaldirektionen ofte haft mit Besøg i den Anledning. Men jeg haaber nu, at de 100,000 Kr. bliver vedtaget, og at Arbejdet vil blive paabegyndt umiddelbart efter Finanslovens Vedtagelse. Jeg skal da anbefale denne Sag saa varmt, som det er mig muligt, til Finansudvalget og ærede Medlemmer i dette Ting.

Jeg har endnu nogle Bemærkninger til den samme højtærede Minister angaaende enkelte Forhold ved Statsbaneværk-