

andrede Beslutninger med Hensyn til Aarhus Banegaard. Vi har alle sikkert med stor Tilfredshed set det Systemskifte, der har fundet Sted i Trafikministeriet, efter at den nuværende højtærede Trafikminister har overtaget Ledelsen efter sin Forgænger, det ærede Medlem Hr. Slebsager. Vi har jo set det ærede Medlem Hr. Slebsager i Løbet af fire Regeringsaar møde op med et gennemsnitligt aarligt Underskud paa Statsbanerne af ca. 30 Millioner. Det er derfor glædeligt at se dette Ministerium blive ledet af en Mand, som virkelig har Kendskab til og Forstaaelse af de Forhold, der hører under hans Ressort, som tager paa dem med et praktisk Greb og med en egen stilfærdig Energi fører sine Tanker og Planer igennem. Desto mere beklageligt er det da, at den højtærede Minister i en Sag som den, her er Tale om, Aarhus Banegaard, er gaaet frem med en saa forbløffende Vilkaarlighed og efter min Mening ganske upraktisk og planløst.

Den højtærede Socialminister havde i Slutningen af Januar en Sammenkomst med en Delegation fra Aarhus Byraad angaaende Muligheden af at fremme Nødhjælpsarbejder i Aarhus, og Borgmester Jacob Jensen gjorde under den Forhandling opmærksom paa, at bl. a. Arbejderne ved Aarhus Banegaard ikke nær var skredet frem med den Hurtighed og i det Omfang, man fra aarhusiansk Side havde ønsket. Da han kom hjem, meddelte han, at det var blevet ham sagt uofficielt, at man fra Trafikministeriets Side stod i Begreb med ensidigt at bryde de Forudsætninger, under hvilke Aarhus Kommune var gaaet til store finansielle Ofre med Hensyn til Huse, Vejvidelser og Arealopkøb omkring Aarhus Banegaard til et Beløb af i alt 4 Mill. Kr., som jo forrentes af Aarhus med 230 000 Kr. aarlig. Endvidere meddelte Borgmester Jacob Jensen, at det uofficielt var blevet ham sagt, hvad disse Planer gik ud paa. Men nogen direkte Konference, noget direkte Samraad mellem Trafikministeriet og Aarhus Byraad havde der paa det daværende Tidspunkt, altsaa sidst i Januar, endnu ikke været Tale om. For kun godt og vel halvanden Maaned siden var der endnu ikke Tale om officielle Forhandlinger, det hele stod hen i det uvisse. Det eneste, man vidste, var, at den højtærede Trafikminister i væsentlig Grad vilde ændre Planerne for Aarhus Banegaards Bygning, og at han gik paa tværs af de Forudsætninger, som Aarhus var gaaet ud fra under Forhandlingerne med hans Forgænger, det ærede Medlem Hr. Slebsager.

Paa tre Punkter har der altsaa været vist Aarhus en bemærkelsesværdig Mangel paa Imødekommenhed, nemlig dels med Hensyn til Fremme af Arbejdet med Banegaarden, dels ved den i sidste Øjeblik foretagne Forandring i Planerne for Banegaardens Bygning og endelig ved, at man ikke fra Trafikministeriets Side i blot nogenlunde rimelig Tid har indledet officiel Forhandling med Kommunalraadet i Aarhus. Denne Sag har derfor ikke blot almen Betydning, nemlig for saa vidt den vedrører Spørgsmaalet om Statens Opførelse af store offentlige Bygninger af vidtgaadende Betydning for Samfærdselen, men ogsaa principiel Betydning, fordi den stiller i et grelt Lys den Maade, hvorpaa Regeringer gaar frem, naar de forhandler med Byraad om Anliggender af væsentlig Betydning for vore Byer.

Med Hensyn til det reelle, det almenpolitiske, behøver jeg blot at nævne Navne som Hvide Sande, Hanstholm, Hirtshals, Københavns Banegaard, Christiansborg, Charlottenlund og mangfoldige andre, for at man kan se, i hvilken Grad der fra det offentlige Side, fra Regeringens Side, hvor det gælder Opførelsen af offentlige Bygninger, knibes ind og snævres ind, alene med de øjeblikkelige Interesser, de øjeblikkelige Krav for Øje, uden Fremsyn, uden Planer paa langt Sigt, medens der samtidig paa mangfoldige Omraader ganske meningsløst og overflødigt ofres enorme Summer til Institutioner, til Bygninger, som i Virkeligheden slet ikke kan forrente og betale sig for det offentlige og for Samfundet. Jeg kan endvidere i denne Forbindelse nævne Lille Bælts Broen. Forslaget om Lille Bælts Broen i den Skikkelse, som den forrige Trafikminister gjorde sig til Talsmand for, var et af de typiske Eksempler paa, hvorledes man paa en Gang vil indføre en stor og paakrævet Reform og knibe saaledes paa dens Udførelse, at Foranstaltningen bliver ganske upraktisk og udtidsvarende, navnlig med Henblik paa Kommunikationen over Lille Bælt i Fremtiden.

Et slaaende analogt Tilfælde har vi i den højtærede Trafikministers Stilling til Aarhus Banegaard. Denne Banegaard var tænkt opført ikke blot med Dagens Krav for Øje, men med Henblik paa Aarhus' Udvikling i Fremtiden. Hvis Aarhus' Befolkning forøges i de nærmeste 25 Aar i samme Tempo som i de sidste 25 Aar, vil Byen i 1950 være en By paa 170 000 Indbyggere. Og der er ingen, der siger, at Tempoet ikke vil blive langt hurtigere. Det ses jo tidt, at naar en By er i Skub trafikalt og