

ærede Medlemmer Hr. Holstein og Hr. Hedelund har givet disse Betragtninger deres Tilslutning. Jeg vil først gøre den Bemærkning, at der ikke ved Aarhus Banegaard er noget Arbejde, som er forsinket, saaledes som en af de Herrens Talere syntes at mene. Arbejdet ved Aarhus Banegaard er fremmet planmæssigt efter de Bevillinger, der er givet paa Finansloven. Jeg vil endvidere fastslaa, at der ikke er nogen Overenskomst med Aarhus Byraad, der er krænkert, men at Statsbanerne i deres Dispositioner har holdt sig fuldstændig indenfor de ved Overenskomsten givne Rammer. Jeg vil endvidere sige, at de 4—5 Mill. Kr., som Aarhus har ofret i Anledning af Personbanegaarden, ikke har Relation til den paagældende Bygning, men til hele Banegaardsanlægget og det Sted, hvor hele dette Anlæg ligger.

Jeg kommer saa tilbage til Bygningen. Selve Banegaardsbygningen var efter det sidste Projekt, der var udarbejdet, beregnet til at skulle koste 2,6 Mill. Kr., og det er rigtigt, at denne Plan er blevet ændret saaledes, at der menes at kunne spares ca. 800 000 Kr., muligvis lidt mere. Dette er sket ved for det første at flytte nogle Kontorlokaler, som var anbragt i Stuen, men som det ikke var nødvendigt at have i Stuen, fordi det var Kassekontorer, som ikke saadan har Berøring med Publikum, op paa 1ste Sal; for det andet ved, som det ærede Medlem Hr. Simonsen allerede har nævnt, at dreje den store Hal fra at ligge langs med Sporene til at ligge tværs over Sporene, altsaa paa langs af de rejsendes Bevægelsesretning, hvorved man faar en langt bedre Udnyttelse af Anlægget; og for det tredje ved at stryge den tredje Etage, som blev anbragt af Skønhedshensyn, fordi Bygningen skulde være 107 m lang. Nu er denne Etage overflødig, ja, man kan sige, at Skønhedshensynet kræver, at den fjernes, fordi Bygningen nu paa Grund af Hallens Drejning og Kontorlokalernes Flytning op paa 1ste Sal kun faar en Façadelængde af 70 m.

Man kan herved faa en Banegaard, hvis Trafikkapacitet bliver lige saa stor som den anden, den kan tage ganske den samme Trafikudvikling som det oprindelige Projekt, imødesee ganske den samme store Udvikling af Aarhus By, som Aarhusbanerne venter og haaber. Og den bliver altsaa ca. 800 000, jeg haaber op til 1 Mill. Kr. billigere end det første Projekt. Tilmed karakteriserer alle kyndige, som har set Tegningen til den nye Façade, den som

baade smuk og monumental. Efter den første Plan vilde der blive ca. 50 Værelser, for hvilke man ingen som helst Anvendelse havde, idet Statsbanerne i Aarhus har en stor, rummelig og smuk Administrationsbygning, og man var derfor paa et vist Tidspunkt inde paa Tanken om at bruge disse 50 Værelser til et Hotel i Forbindelse med Jernbanerestaurationsen; det var i Virkeligheden den eneste Maade, hvorpaa man kunde forsvare Forskellen i Byggeprisen. Dette medførte en Protest fra Aarhus Byraad gennem Socialministeriet, idet Byraadet selv omgikkes med Planer om et Hotel ved Banegaardspladsen. Jeg fandt det rimeligt, at man bøjede sig for en saadan Protest og undlod at indrette det paatænkte Hotel.

Jeg tror ikke, at Rigsdagen vil bebrejde mig denne Indskrænkning af Statsbanernes store Anlægsudgifter. Der har fra Rigsdagens Side været anket tilstrækkeligt, og med en vis Grund, over de meget store Anlægsudgifter, som Staten i det hele taget har, naar den bygger, og jeg tror derfor, at Rigsdagen saa langt fra at ville bebrejde mig, hvad jeg her har gjort, tværtimod vil sige, at det er den rigtige Maade at gaa frem paa. Hvis Rigsdagen skulde bebrejde mig det, maatte den megen Tale, der har været om fornuftig Økonomi i Statshusholdningen, betragtes som en god Spøg. Jeg agter i hvert Tilfælde for mit Vedkommende at gøre alt, hvad jeg kan, for ogsaa fremtidig overalt at bringe Anlægsudgifterne ned til det mindst mulige med fuld Hensyntagen til Trafikmenses Krav.

Endelig har jeg et Par Bemærkninger at gøre om Hanstholm Havn, og det skal under de givne Forhold ikke blive mange. Jeg har ikke ændret den Opfattelse, jeg gjorde gældende ved første Behandling, nemlig at jeg ikke finder det paakrævet og heller ikke tilraadeligt under de nuværende økonomiske Forhold at gaa videre med Hanstholm Havn, førend Hirtshals Havn er færdig, og man ser denne Havns Benyttelse i Forbindelse med Thyborøn Havn, som kun er  $\frac{1}{6}$  fyldt, og som har praktisk talt ubegrænsede Udvidelsesmuligheder for næsten ingen Penge. Thyborøn Havn, som har en kilometerlang Dækmole og afmærket Indsejling og desuden 2 Redningsdampere, regnes nu for saa sikker, at man i alle de vestjydske Limfjordshavne regner med at kunne tage den Trafik ind i Thyborøn, som tidligere er gaaet igennem Hals, idet man har indrettet sine Havne paa den større Vanddybde, som man ønsker i Løbene ud mod Thyborøn. Man regner med at