

synet med Sygekasselægernes Underskrift. Endelig arbejdes der i dette Værksted i Dag- og Nathold. Arbejderne arbejder den ene Uge om Dagen og den anden om Natten, og en saadan uregelmæssig Arbejdsmaade er i høj Grad sundhedsfarlig, ligesom det for Staten er en meget økonomisk Foranstaltning, idet der maa betales Ekstratillæg for Natarbejde. Det drejede sig i sin Tid om over 14,000 Kr. aarlig.

Jeg tror derfor, at det næste Skridt, der maa gøres, og det helst inden ret længe, maa være at bygge en tidssvarende Kedelsmedie i Aarhus. Hertil kunde man maaske benytte et Stykke af det ledigtblevne Areal. Jeg antager, at det er Ministerens Mening at indlede Forhandlinger med Aarhus Byraad om denne Forkøbsret, og saa kommer man nok til Rette. Men jeg kan ikke nægte, at den paagældende Bemærkning virker stødende paa mig. Jeg kan dog ikke tænke mig, at Staten vil lade en forsvarlig Løsning af et vigtigt Banegaardsspørgsmaal afhænge af, hvorvidt en Kommune vil give Afkald paa sine gamle Rettigheder eller ej. Men disse Forhold ordner sig, som sagt, nok, Lovforslaget kommer neppe til at strandes derpaa. For Aarhus By og dens Borgere er det nemlig en meget vigtig og betydningsfuld Sag, og for Regeringen maa det være magtpaaliggende at lette sin Samvittighed for det store Ansvar, der paahviler den. Jeg haaber derfor, at Ministeriet vil gøre sit til at gennemføre Sagen. Thi, som der staar i Lovforslaget, er der paa visse Tider ligefrem Livsfare forbundet med at færdes paa Aarhus Personbanegaard, hvor Stationspladsen og Perronpladsen er saa stærkt indskrænket, at der kun findes 2 Perroner og et Trinbræt. Ogsaa i det Lovforslag, der blev fremsat den 26. Marts 1909, tales der om den store Livsfare, der findes der. Og ved Finanslovens første Behandling omtalte jeg meget udførligt de slette Banegaardsforhold i Aarhus baade ved Person- og Godsbanegaarden. Jeg omtalte da ogsaa, hvilke betydelige Tab der voldttes for Handelsstanden ved de mange Timers Venten paa Aflevering og Afhentning af Gods. Jeg skal derfor ikke dvæle nærmere derved nu. Ethvert æret Medlem, der har set denne Banegaard, vil være klar over, hvor slette Forholdene er, og det er maaske rigtigt i Øjeblikket at tale saa lidt som muligt om Handelsstanden i Aarhus. Det er jo i friskt Minde, hvad der er passeret for kort Tid sidenovre i Aarhus, hvor Formanden

for Handelsforeningen, Konsul Chr. G. Hansen, Direktør for Aarhus Kornkompagni, i Spidsen for dette Kompagni med megen Rette har paadraget sig alle Landets hæderlige Borgeres Foragt for den Maade at drive Forretning paa, hvorved man ikke tager i Betænkning, blot for at at tjene Penge til sin egen Lomme, maaske at sætte Landets Neutralitet i Fare.

**Formanden:** Jeg advarer det ærede Medlem mod at komme ind paa private Spørgsmaal og fremsætte Sigtelser mod private Personer.

**F. F. Samuelson:** De Forhold, jeg her har omtalt, er jo offentlig bekendte, og jeg mente, det ikke kunde gøre noget, at jeg omtalte dem her. Jeg vilde kun tilføje, at Handelsstanden i Aarhus har taget Afstand fra den Optræden, som vedkommende her har gjort sig skyldig i.

Jeg skal saa vende tilbage til det foreliggende Lovforslag. Foruden Handelsstandens Tab, som er et økonomisk Tab, er der med den nuværende Ordning forbundet andre Tab, som baade har været og er og i Fremtiden kan blive vidtrækkende. Det er interessant at læse, hvad den tidligere Trafikminister, Jensen-Sønderup, skrev i sin Motivering til det for 6 Aar siden fremsatte Lovforslag om en ny Personbanegaard i Aarhus, og med den højtærede Formands Tilladelse vil jeg oplæse et Stykke deraf. Der staar saaledes om Perronforholdene: „Af Perroner findes kun to egentlige og et Trinbræt. Hovedperronen er alt for smal, saaledes at der... finder en Trængsel Sted, der er til største Ulempe saavel for Publikum som for Jernbane- og Posttjenesten. Endnu værre er Forholdene for Mellemperronens og Trinbrættets Vedkommende, idet disse have en saa ringe Bredde, at Færdselen paa dem ligefrem kan være forbundet med Fare.“ Ministeren tilføjede: „Det er selvfølgelig særligt under samtidig Ekspedition af flere personførende Tog, at Manglerne træde stærkest frem, og saadan samtidig Ekspedition af 2, 3 og 4 Tog forekommer flere Gange daglig; men ogsaa udenfor disse Tilfælde ere Forholdene af en saadan Art, at det ikke kan betragtes som forsvarligt at opretholde dem endnu i længere Tid.“ Saaledes skrev altsaa den tidligere Trafikminister for 6 Aar siden: det var forbundet med Fare at færdes paa de smalle Perroner, hvoraf den ene, der kaldes for et Trinbræt, kun er neppe en Meter bred, og det var uforsvarligt at op-