

den paa Finansloven i de sidste Par Aar bevilgede Sum til de Funktionærer, der have deltaget i den strenge Tjertentjeneste, er der kun en Gang givet Matroser fra 7 til 14 Kr. hver og tilsvarende Beløb til Fyrbødernes. Det er altsaa alt, hvad de have faaet uden for deres normerede Lønning for den hyppige Fraværelse fra Hjemmet og for de store Udgifter, Opholdet paa Skibet, hvor de ikke have Naturalforplejning, har medført. Efter Samlingens Slutning modtog jeg et Svar paa dette Andragende gennem Tingets højtærede Formand, og af dette Svar fremgaar det, at Udvalget ikke har gjort nogen Indstilling, og det ses ikke, at Andragendet har været hos Ministeren for offentlige Arbejder. Ministeren er altsaa fuldstændig ansvarsløs, hvis der ikke er fket noget paa dette Omraade. Jeg vil imidlertid haabe, at man, naar Lønnings- og Taksterne i en nær Fremtid blive reviderede, saa ogsaa vil tage Hensyn til disse Klasser af Fyrbødere og Matroser i Statsbanernes Søfartsafdeling, for at deres Aar kunne blive noget forbedrede. Disse Folk have stillet saa rimelige Fordringer, at jeg synes, man med god Vilje maatte kunne imødekomme dem.

Inden jeg forlader Jærnbanevæsenet, vil jeg endnu sige nogle saa Ord om Jærnbanernes Drift og Jærnbanernes Regnskab. Med Hensyn til Regnskabet vil jeg vise de Udtalelser, som vi i de senere Dage have hørt her i Tinget, at der hersker en ganske forbausende Uklarhed om Tallenes Forstaaelse. Det har i alt Fald forundret mig som Forretningsmand at se, hvor liden Klarhed der er angaaende dette Spørgsmaal inden for Tinget, ja selv inden for Ministeriets og blandt Finansudvalgets Medlemmer. Der er tilshneladende ingen, som med Bestemthed kan sige, om Jærnbanevæsenet her i Landet, forretningsmæssigt set, har givet et Overskud eller et Underskud. Men en af de første Betingelser for enhver Bogføring er dog den, at Posteringen af de enkelte Beløb skal foregaa saaledes, at man faar en aldeles klar Balance som Slutningsresultat. Min højtærede Partifælle, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgfreds (C. Hage), udtalte med Rette, at det, der finansielt set er det væsentlige, er, at vi saa at vide, hvad vi have taget ind, og hvad vi have givet ud. Men jeg vil dog sige, at det for Rigsdagen efter mit Skøn ingenlunde er tilstrækkeligt, at vi saa dette endelige Resultat ført frem i en samlet Sum. Naar jeg i min Forretning har 10 forskellige Afdelinger, er det i alt Fald ikke tilfredsstillende for mig, at man ved Arets Slutning kommer med Va-

lancen og siger: „Saa stort Overskud eller saa stort Underskud har der været i Forretningen“. Nej, jeg forlanger aldeles bestemt Indsigt i hver enkelt Afdeling, jeg vil vide, hvorledes hver enkelt Gren af Forretningen har betalt sig og arbejdet sig frem eller tilbage, og kun gennem dette specielle Kendskab sættes jeg i Stand til at lede Forretningens Udvikling paa en sund Maade. Jeg mener, at det maa være lige saa vigtigt eller endnu langt vigtigere for et Ministerium at have et tilsvarende klart Overblik over de enkelte Regnskabsposter, og ganske særlig gælder det om en saa forgrenet Institution som Statsbanerne. Jeg tror allerede af den Grund, at det maa være overordentlig vigtigt for den betræffende højtærede Minister at vide aldeles nøje Bested om, hvorledes Driftsregnskabet for de enkelte Stam- og Sidebaner stiller sig. Kun ad denne Vej sættes Ministeren i Stand til at afvise lokale Krav, der ikke lade sig forene med et fornuftigt Sparingsmæssigheds hensyn til Statens hele Husholdning. Altsaa, jeg mener, at Regnskabet absolut bør forelægges Rigsdagen paa en saadan Maade, at vi saa et aldeles klart Svar paa det Spørgsmaal, om Banerne virke som et Aktiv, der giver Indtægt, eller som et Passiv, der medfører en Udgift. — Samtidig med, at jeg har tilladt mig at fremføre disse Bemærkninger om Regnskabet, vil jeg ogsaa sige nogle saa Ord angaaende Jærnbanernes Drift. Jeg har i forrige Samling, da Statsbanedriften over Esbjerg-Parteston var under Drøftelse, ligesom ved flere andre Lejligheder, hørt Udtalelser om, at vort danske Jærnbanevæsen stod paa et meget højt Udviklingstrin. Nu vil jeg gerne indrømme, at man kan fremdrage andre Lande, hvor Jærnbanevæsenet staar lavere; men jeg vil samtidig paa det bestemteste hævde, at vi ikke bør slaa os til Ro med den fejle Opfattelse, at den Udvikling, her er naaet, virkelig er noget af første Klasse. Jeg skal nævne nogle enkelte Eksempler. Sæt dem ind i en Jærnbanekupe og om Vinteren. De finder en behagelig Varme og har som rejsende meget lidt at beklage dem over. Men et Øjeblik efter at Toget er kørt fra Stationen, aabnes Vinduet. Det er maaske Snevejr — saa bukker vedkommende Jærnbanekonduktør sig med Overkroppen ind i den overhede Kuppe; Sne og Is hænger ham mangen Gang i Skægget. Han klipper Deres Billet, og efter at være færdig med deres Kuppe gaar han til den næste, entrer langs med Gangbrættet paa en ligefrem livsfarlig Maade, der naturligvis tillige er meget skadelig for Helbredet, thi det siger jo den sunde Fornuft, at det at udsætte den