

N:o 11.

Af herr **Crafoord**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ändring af järnvägsstyrelsens bokföringssätt.

Statens järnvägars bokföringssystem daterar sig sedan 1862.

Af historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning, som kungl. järnvägsstyrelsen utgaf med anledning af statsbanornas 50-årsjubileum, framgår (del IV sid. 270), att 1895 års räkenskap utgjorde 223 band samt upptog en sammanlagd hyllängd af 30 m. Till jämförelse nämnes i samma bok, att 1863 års räkenskap bestod af 35 band med en sammanlagd hyllängd af 1,8 meter,

Sedan 1862 har ju också vår statsbaneförvaltning utvecklats till ett af landets största industriella företag och balanserar med en bruttoinkomst af omkring 60,000,000 kronor. Af den ekonomiska öfversikt af statens järnvägars bokförda räkenskaper och transportarbete, som kungl. järnvägsstyrelsen årligen ingifver till Kungl. Maj:t, framgår en mångfald af uppgifter, men framställda i sådan form, att de ej med praktisk tydlighet framhålla de olika kostnaderna och på dem gjorda afskrifningar.

Såsom t. ex. enligt gällande littereringstabell skall föras å litt. D 4 a 2 »underhåll af verkstads- och förrådsbyggnader, af kolbryggor samt af verkstädernas axel-, *belysnings-* och vattenledningar inom hus, samt hyra för kolupplagsplatser m. m.»

Sättes nu denna littera i sammanhang med D 4 a 4, som innefattar kostnaderna för verkstads- och förrådsbyggnaders uppvärmning, *belysning* och renhållning — och så t. ex. frågas: hvad kostar belysningen vid Tomtebodas verkstäder? — så synes det mig, att en exakt uppgift härom ej kan erhållas, då den är sammanblandad med alla de i ofvannämnda littera angifna, ganska vidt skilda affärerna.

För öfrigt förekommer *belysning* på 9 olika ställen tillsammans med andra omkostnader med undantag af *belysning* af lok, som föres särskildt.

Enligt 1906 års statistik sid. 29 tab. 1 rad 780 står signalering och *belysning* inom stationerna 380,056 kr. 29 öre och å rad 722 signalering, *belysning* och uppvärmning af bantågen 352,358 kr. 57 öre samt å rad 806 lokstallars och vattenstationers eldning, *belysning*, materialförbrukning och underhåll 415,688 kr. 89 öre. Här af framgår, att *belysning* ingår i rätt afsevärda belopp utan att respektive konti visa hvad den kostar.

Litt. D 2 e innefattar lokomotivstallar och vattenstationer, kollossnings- och briketteringsanläggningar; således omfattar detta konto kostnader, som höra till den direkta lokomotivtjänsten, kolkostnaden och en fabriktionsdrift.

Här af kanske förklaras, hvarför t. ex. pressen (Aftonbladet af den 18 jan. 1909) uppgifver, att generaldirektör Nordström vid ett offentligt tillfälle meddelade, att fabriken i Elmhult lämnade briketter, som icke voro dyrare än engelska stenkol och hade ungefär samma brännvärde som sådana, då däremot förre generaldirektör Sahlén framhållit, att briketterna blefvo så dyra, att fabrikationen måste nedläggas.

Som ett ytterligare exempel, huru littereringstabellen kan begagnas, får jag anföra en afskrift af kungl. järnvägsstyrelsens skrifvelse till distriktsförvaltningen vid I distriktet af den 17 okt. förra året.

Afskrift.

Till Distriktsförvaltningen vid I distriktet.

Sedan de försök med elektrisk järnvägsdrift, till hvilka 1904 års Riksdag beviljat ett anslag af 425,000 kronor, nu blifvit i hufvudsak afslutade, och de för olika arbeten vid dessa försök förda arbetsnummer utvisa en sammanlagd utgiftssumma af kr. 503,122: 63 bestämmer kungl. styrelsen, att detta belopp skall redovisas sålunda:

å litt. D 7 d:

1) en ångturbingenerator, som öfverflyttats till verkstaden vid Liljeholmen med ett värde af kronor	15,000: —
2) Westinghouselokomotivet » » » » »	20,000: —
3) Siemenslokomotivet » » » » »	20,000: —

- 4) Återstående ångelektriska maskineri jämte ledningar och instrumenttaflor i kraftstationen vid Tomtebodå med ett värde af kronor 12,000: —

å litt. D 4 a 2:

- 5) Kraftstationsbyggnaden och revisions-skjulet vid Tomtebodå . . . » » » » » 11,122: 63

å försöksdriftens konto skall kvarstå:

- 6) den elektriska utrustningen af motorvagnståget samt kontaktledningarna från Tomtebodå till Järfva och Värtan » » » » » 25,000: —
 På det af Riksdagen anvisade anslaget afföres » 400,000: —

Utgörande summan häraf kronor 503,122: 63

hvidan af förberörda af Riksdagen beviljade anslag återstå

25,000 kronor.

Genom de ofvan lämnade bestämmelserna om bokföring af kostnaderna för ångturbingeneratoren fullständigas föreskriften i kungl. styrelsens skrifvelse den 20 augusti 1908, hvori bestämdes om de i samband med turbingeneratorns öfvertagande af 1 distriktet stående kostnadernas afförande. Den i sistberörda skrifvelse omnämnda kondenseringsanordningen skall i likhet med generatoren upptagas å litt. D 7 d.

Stockholm den 15 oktober 1908.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Viktor Klemming.

Ivan Öfverholm.

Wikland.

17/10 08. Md. till efterrättelse.

Bestyrkes å tjänstens vägnar
Karl Rosberg.

Af ofvanstående framgår, att kontot D 7 d, innefattande nya inventarier, blifvit belastadt med 12,000 kr. för en ångturbin, 2 elektriska lokomotiv samt diverse ledningar och instrumenttaflor m. m. i Tomtebodas, att litt. D 4 a 2, som innefattar som ofvan sagts *underhåll* af verkstads- och förrådsbyggnader, af kolbryggor samt af verkstädernas axel-, belysnings- och vattenledningar inomhus, hyra för kolupplag m. m., belastas med en kraftstationsbyggnad och ett revisions skjul för elektriska driftförsök vid Tomtebodas med ett värde af 11,122: 63 kronor.

Ofvanstående torde vara tillräckligt att belysa, på hvilket sätt den nuvarande bokföringen verkar och kan användas.

Äfven anser jag det vara ett önskemål, att uppställningen af på inkomster och utgifter inverkan faktorer så gjordes, att Riksdagens herrar ledamöter med lätthet skulle kunna bilda sig ett riktigt omdöme om förvaltningen af ett verk, som årligen konsumerar omkring 50,000,000 kronor.

För detta ändmål tillåter jag mig att som bilaga till denna motion närsluta ett par exempel på grafisk framställning af utgifter för transportarbete. Af dessa framgår bl. a., att lokomotivens nyttiga tågarbete i medeltal per dygn för tågtjänst varit 2 t. 39 m.

Vårt enskilda järnvägsnät växer ständigt, och för landets kommunikationsintresse i sin helhet fordras ett fullt praktiskt samarbete mellan statsbaneförvaltningen och de enskilda banornas förvaltningar. Äfven från den synpunkten sedt är en åskådlig och korrekt bokföring af allra största betydelse.

På grund af hvad jag sålunda anfört får jag föreslå,

att Riksdagen måtte besluta om en skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning, om och i hvad mån kungl. järnvägsstyrelsens bokföringssystem bör ändras.

Anhålles om remiss till vederbörligt utskott.

Stockholm den 18 jan. 1909.

J. G:son Crafoord.

I motionen instämma:

Ivan Svensson.

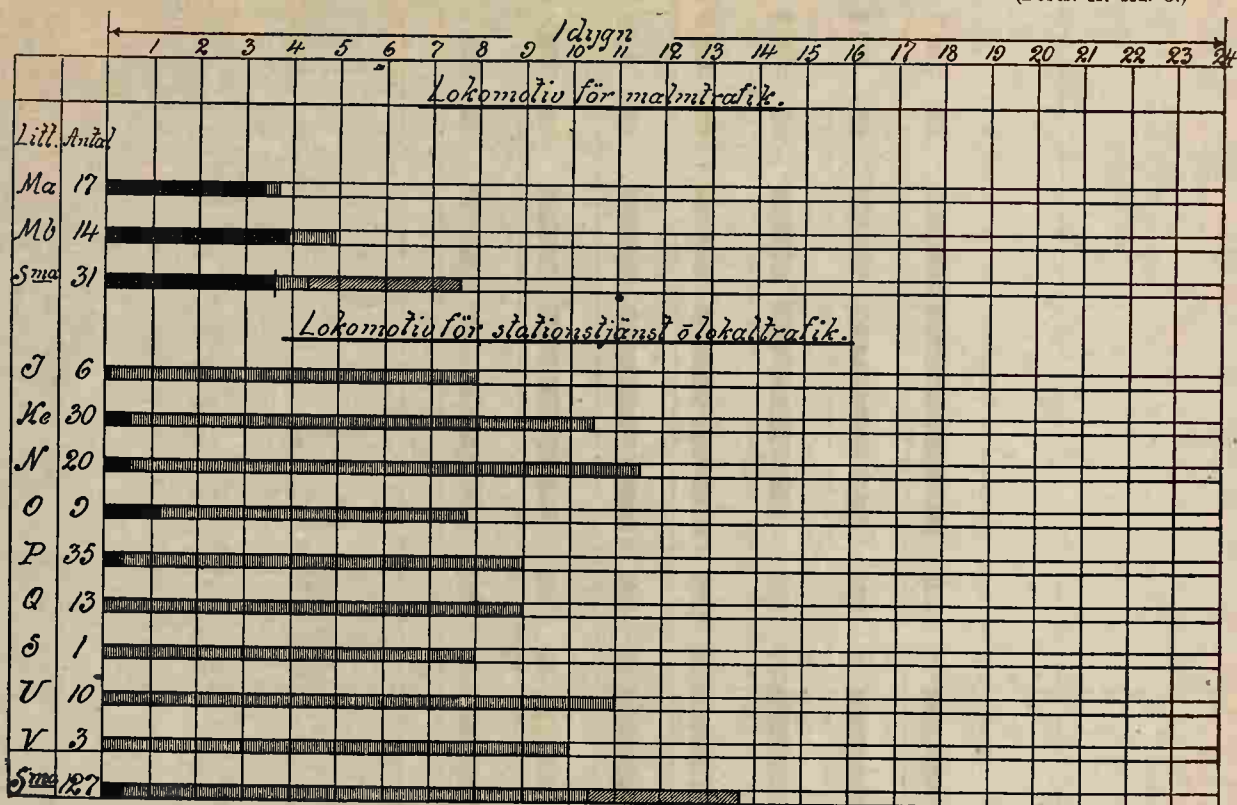
A. Åkerman.

Gustaf Odqvist.

Hj. Branting.

Herm. Lindqvist.

(Forts. fr. sid. 5.)

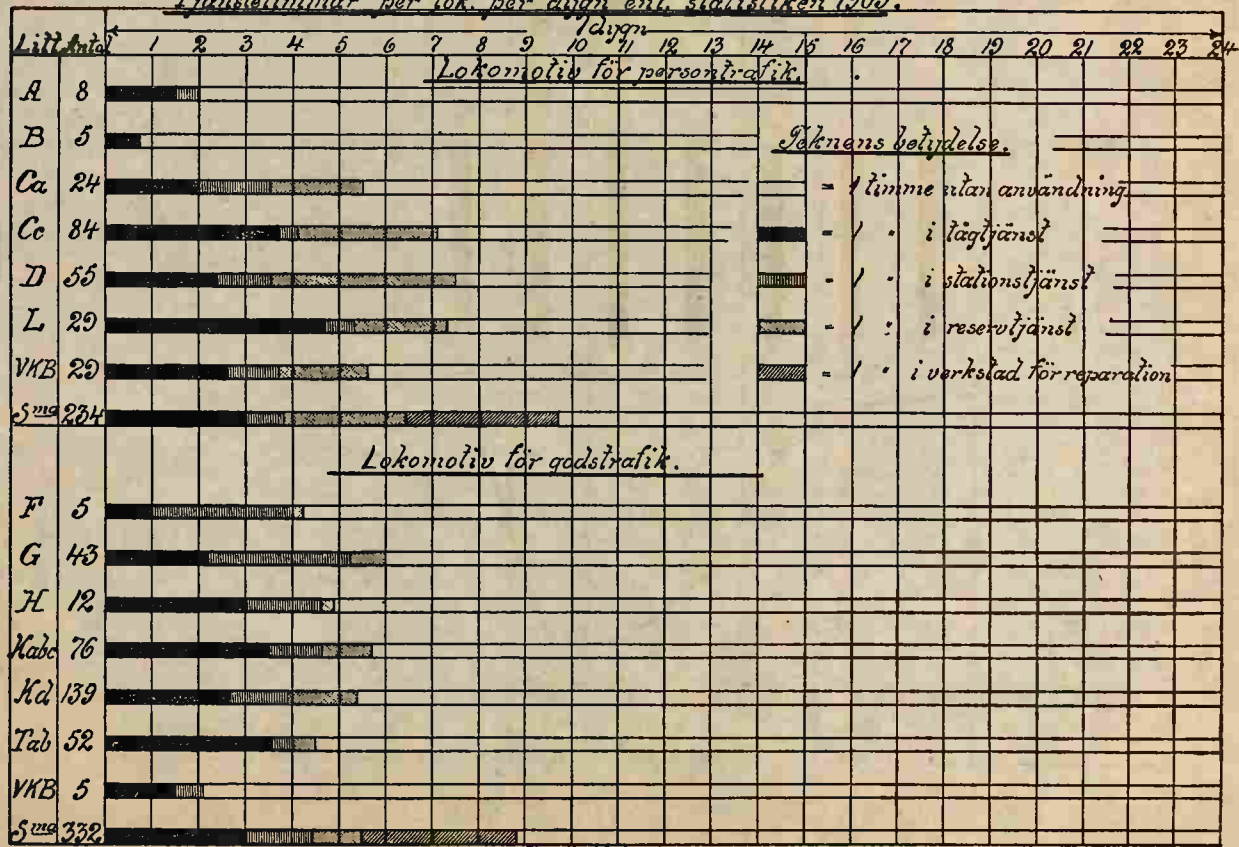


Alltså lokomotivens nyttiga tågarbete i medeltal per dygn = 2 t. 39 min. *Obs.* Samma tid för 1906.

Notiser i Andra Kammaren, No: 11.

Lokomotivens användning.

Tjänstetimmor per lok. per dygn enl. statistiken 1905.



(Forts. å sid. 8.)

Notiser i Andra Kammaren, No: 11.

Kostnad för lokomotivtjänsten per
1000 bruttotonkilometer.

