



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1923:61
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



UTREDNING OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

DE ENSKILDA
JÄRNVÄGARNAS BOKFÖRING

ENLIGT AV KUNGL. MAJ:T DEN 30 NOVEMBER 1922

GIVET UPPDRAG



S T O C K H O L M

1 9 2 3

Statens offentliga utredningar 1923

Kronologisk förteckning

1. Beträntande med förslag angående magistraternas befriande i visst avseende från ansvar för kronopubbörden m. m. Norstedt. 57 s. **Fi**.
2. Förslag till lag om lösdrivares behandling m. fl. författningar. Del 5 av fästivårdslagstiftningskommitténs betänkanden. Palmquist. xj, 423 s. **S**.
3. Spannmålsmarknadssakkunnigas betänkande. Norstedt. 41 s. **Jo**.
4. Beträntande med förslag till lag om församlingsstyrelse samt till bestämmelser om folkskoleärendenas överflyttning från den kyrkliga till den borgerliga kommunen m. m. Palmquist. vj, 304 s. **E**.
5. Skolkommisionens betänkande. 5. Organisatoriska och ekonomiska utredningar. Norstedt. 236 s. **E**.
6. Utredning angående vissa spörsmål rörande städernas domstolsväsen. Av N. Herlitz. Norstedt. 164 s. **Ju**.
7. Statens ställning till järnvägarna i olika främmande länder. Av A. Lilienberg. Tullberg. 411 s. **K**.
8. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendurn i främmande länder. 4. Folkomröstningsinstitutet i Nordamerikas förenta stater. Av H. Tingsten. Tullberg. iv, 399 s. **Ju**.
9. Förslag till strafflag, allmänna delen, samt förslag till lag angående villkorlig frigivning jämte motiv. Marcus. xij, 514 s. **Ju**.
10. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendurn i främmande länder. 3. Folkomröstningsinstitutet i den schweiziska demokratin, dess förutsättningar, former och funktioner. Av A. Brusewitz. Tullberg. 381 s. **Ju**.
11. Utredning rörande ombyggnad av Strömsholms kanal samt utsträckning av kanalen från Smedjebacken till Ludvika. Meddelande från Kungl. Kanalkommisionen. Nr 5. Haggström. 133 s. 2 kart. **K**.
12. Beträntande och förslag angående det eklestiska arrendeväsendet. Beckman. xij, 239 s. **E**.
13. Vägkommisionens betänkanden. 4. Förslag till lag om enskilda vägar m. m. Marcus. 147 s. **K**.
14. Beträntande med förslag till avtal rörande Stockholms bangårdsfråga. Beckman. 46 s. 10 kart. **K**.
- 15—17. Försvarsrevisionens betänkande. 3. Beträntande och förslag rörande revision av Sveriges försvarsväsende. Del 1. Inledande avdelning, lantförsvaret. viij, 661 s. Del 2. Sjöförsvaret, sammanfattning av revisionens förslag, särskilda yttranden. (2), 741 s. Del 3. Bilagor. (2), 96, 33, 28, 19, 53, 85, 4, 30, 2, 48, 30, 36, 6 s. Beckman. **Fö**.
18. Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande 4 med förslag till lag om landsting m. m. Beckman. 235 s. **S**.
19. Beträntande angående decisiv folkomröstning, avgivet av folkomröstningskommittén. Tullberg. 40 s. **Ju**.
20. Folkomröstningskommitténs utredningar angående referendurn i främmande länder. 5. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. Tullberg. 71 s. **Ju**.
21. Beträntande angående ordnandet av Stockholms förortsbaneffråga. Blom. 126 s. 11 kart. **K**.
22. Beträntande och förslag i fråga om kvinnors tillträde till statstjänster. 3. Kvinns behörighet att innehava prästerlig och annan kyrklig tjänst. Marcus. 51 s. **Ju**.
23. Beträntande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 25 maj 1894 angående jordfästning m. m. Norstedt. 56 s. **Ju**.
24. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 6. Utredning angående lämpliga distributionssystem för landsbygdselektrifiering. Beckman. viij, 192 s. **Jo**.
25. Inventering av odlingsjord längs Inlandsbanan från Ströms södra sockengräns till Storuman. Tullberg. 30 s. 2 kart. **Jo**.
26. 1921 års pensionskommitténs betänkande. 2. Beträntande angående avveckling av den stärbhus efter präst tillförsäkrade förmånen av tjänst- och nådar samt beredande i sammanhang därmed av förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa. Tullberg. 100 s. **E**.
27. Underdånigt betänkande med förslag till lönerreglering för betättningshavare i domsagorna m. m. Beckman. 85 s. **Ju**.
28. Underdånigt betänkande med förslag till förordning angående tillverkning av brännvin m. m. Blom. 67 s. **Fi**.
- 29—30. Den industriella demokratis problem. 1. Beträntande jämte förslag till lag om driftsmånder. 240 s. 2. Den industriella demokratin i utlandet. 267 s. Tullberg. **S**.
31. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 18. Den svenska mekaniska verkstadsindustriens utveckling intill krigsutbrottet. Av E. Linder. Tullberg. iv, 435 s. **Fi**.
32. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 19. Sveriges bryggeriindustri. Av A. Lilienberg. Tullberg. iv, 40 s. **Fi**.
33. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 20. Garveriindustriens produktionsförhållanden. Av W. Smith. Marcus. iv, 175 s. **Fi**.
34. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 21. Kvalitetsfrågan hos det svenska vetet. Av H. Nilsson-Ehle. Marcus. 16 s. **Fi**.
35. Samorganisation av riksdagsbiblioteket och den centrala statsförvaltningen i bok- och bibliotekssavseende. Av V. Gödel. Marcus. 54 s. **Fi**.
36. Beträntande och förslag rörande förvaring av förmänskade tillräckliga förbrätare jämte förslag till internering av farliga återfallsförbrätare. Lund, Berling. 116 s. **Ju**.
37. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 22. Översiktstabeller angående den svenska industriens utveckling 1891—1920 jämte anmärkningar. Marcus. iv, 147 s. **Fi**.
38. Efterskrift till Om röstsammanräkning vid kommunala val enligt lagarna den 9 juni 1922. Av E. v. Heidenstam. Beckman. (s. 53—61). **S**.
39. Om röstsammanräkning vid kommunala val enligt lagarna den 9 juni 1922. Av E. v. Heidenstam. Andra upplagan. Med efterskrift. Beckman. (4), 61 s. **S**.
40. Jordkommisionens betänkanden. 6. Om sociala arrendebestämmelser, avlösnings av arrendejordbruk, förekommande av vanhärd, upphävande av fideikommiss i fast egendom, anskaffande av tomtmark till bostäder m. m. Marcus. 505 s. **Ju**.
41. Skolkommisionens betänkande. 6. Om rätt för elever, utexaminerade från statens högre lärarinneseminarium, att vinna inträde vid universitet och där avlägga examen samt om folkskollärares fortbildning i vetenskapligt avseende. Norstedt. 63 s. **E**.
42. Lagerhus- och kylhuskommitténs betänkande. 2. Lagerhusväsendet i Sverige och därmed sammanhängande förhållanden. Norstedt. viij, 300 s. **Jo**.
43. Förslag till tullstadga jämte motivering. Norstedt. (2), 134 s. **Fi**.
44. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 23. De svenska järn- och metallmanufakturindustriernas utveckling med särskild hänsyn till förhållandena vid tiden närmast före världskrigets utbrott. Av G. Delling. Tullberg. iv, 196 s. **Fi**.
45. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 24. Undersökning angående jordegendomsvärdernas utveckling i Sverige och vissa främmande länder. Av K. Amark. Marcus. iv, 93 s. **Fi**.
46. Sammandrag av yttranden över stadsplanlagkommitténs betänkande med förslag till stadsplanlag och författningar som därmed hava samband samt bostadskommisionens betänkande med förslag till byggnadsstadga. Palmquist. 367 s. **Ju**.
47. Kommunikationsverkens lönekommitté. 5. Beträntande angående beredande av semester åt viss icke-ordinarie personal i statens tjänst. Fahlcrantz. 49 s. **K**.
48. Anvisningar rörande vissa åtgärder för möjliggörande av ökad spannmålsbeläning från jordbrukarnas sida. Norstedt. 43 s. **Jo**.
49. Statens ställning till järnvägarna i Sverige med särskild hänsyn till inlösningfrågan. Av A. Lilienberg. Tullberg. vj, 268 s. **K**.
50. Redogörelse fra det av de danske, norske og svenske Kraftoverføringskommisioner nedsatte elektrotekniske Udvalg angaaende elektrisk Kraftoverføring fra Norge til Danmark. Kobenhavn, Jørgensen & Co. 135 s. **K**.

Fortsättning å omslagets tredje sida.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1923: 61

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



UTREDNING OCH FÖRSLAG

ANGAENDE

DE ENSKILDA JÄRNVÄGARNAS BOKFÖRING

ENLIGT AV KUNGL. MAJ:T DEN 30 NOVEMBER 1922

GIVET UPPDRAG



STOCKHOLM 1923

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

232245

STATENS ÖFFENTLIGA FÖRHANDLINGAR 1882: 31
KONSTNÄRS- OCH FÖRFATTARLÖN



UTREDNING ÖFR FÖRSLÄG

AV GÅNGEN

DE FINSKILDA

JÄRNVÄGARNA S BOKFÖRING

ÅR 1882 ÅR 1883 DEN 10 NOVEMBER 1882

ÖFR FÖRSLÄG

STATENS ÖFFENTLIGA FÖRHANDLINGAR 1882: 31
KONSTNÄRS- OCH FÖRFATTARLÖN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till Konungen	1
Inledning	3
Motivering av förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg	13
Motivering av förslaget till kungl. kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg	34
Förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg	42
Förslag till kungl. kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg	47
Formulär för balansräkning	52
Formulär för vinst- och förlusträkning	57

Bilagor.

Utdrag ur kungl. förordning angående handelsböcker och handelsräkningar . . .	61
Utdrag ur allmänna aktiebolagslagen	63
P. M. ang. de nordamerikanska järnvägarnas bokföring och ekonomiska statistik	69
Lag angående de schweiziska järnvägarnas bokföring	122
Förordning angående räkenskaper och redovisning vid de schweiziska järnvägarna	129
Lag angående de engelska järnvägarnas bokföring	146

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

TILL KONUNGEN.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret i skrivelse den 18 december 1919, riksdagen i skrivelse den 2 mars 1920 och 1918 års järnvägskommitté i skrivelse den 12 april 1920 gjort framställning om verkställande av utredning i fråga

om bokföringen vid de enskilda järnvägarna i landet, uppdrogs i kungl. brev av 21 maj 1920 åt en kommission att verkställa utredning rörande bokföringen vid de enskilda järnvägarna, i syfte att större enhetlighet och likformighet i dessas räkenskaper måtte åstadkommas, samt att inkomma med det förslag, var- till utredningen kunde giva anledning.

Till ordförande i kommissionen förordnades överdirektören Jakob Ludvig Widell samt till ledamöter verkställande direktören i svenska järnvägsföreningen, dåvarande majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Olof Bärnheim, byrådirektören vid statens järnvägar Sven Norrman, kamreraren vid Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar Karl Richnau och professorn vid handels- högskolan i Stockholm Oscar Sillén. Genom kungl. brev den 5 maj 1922 för- ordnades sedermera till ledamot i kommissionen riksgäldssekreteraren John Axel Hägglund och till sekreterare förste aktuarien vid statens järnvägar Erik Vilhelm Malmkvist.

Genom kungl. brev den 30 november 1922 har därefter kommissionen för utredning i fråga om bokföringen vid de enskilda järnvägarna upplösts och uppdragits åt undertecknade, ledamöter i kommissionen, Norrman och Richnau att med biträde av undertecknad, sekreterare hos kommissionen, Malmkvist upp- göra och senast den 31 maj 1923 inkomma med förslag i fråga om huvud- grunderna för anordnande av en enhetlig och likformig bokföring vid de en- skilda järnvägarna.

Till kommissionen överlämnades den 8 september 1920 från civildepartemen- tet de till Konungen ingivna framställningarna angående utredning rörande de enskilda järnvägarnas bokföring. Dessa handlingar hava jämte kommissio- nens arbetsmaterial i övrigt till oss överlämnats.

Till fullgörande av det givna uppdraget få vi härmed avgiva underdånigt yttrande jämte förslag till dels lag, dels kungörelse angående bokföringen vid enskilda järnvägar. I fråga om huvuddragen av den nya bokföringen hava vi uppnått enighet. Beträffande vissa delvis viktiga punkter hava vi emellertid stannat vid skilda meningar, som då framlagts bredvid varandra.

Stockholm den 31 maj 1923.

Underdånigst

SVEN NORRMAN. KARL RICHNAU.

Erik Malmkvist.

Inledning.

För järnvägsaktiebolag gälla de föreskrifter rörande bokföringen, som finnas intagna i dels kungl. förordning av den 4 maj 1855 angående handelsböcker och handelsräkningar, sedan förordningen genom lag av den 28 juni 1895 utsträckts att gälla för bland annat samtliga aktiebolag, dels lag av den 12 augusti 1910 om aktiebolag. Som bilaga A och B hava närlagts gjorda utdrag ur berörda författningar, upptagande deras i bokföringshänseende viktigare bestämmelser.

Nuvarande föreskrifter angående de enskilda järnvägarnas bokföring och ekonomiska statistik.

Som av dessa bilagor torde framgå, har med 1855 års förordning avsetts att reglera bokföringstekniska förhållanden. 1910 års aktiebolagslag innehåller bestämmelser av stor vikt för bokföringens sakliga reglering.

Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall varje järnväg dels under byggnadstiden inlämna årlig berättelse om arbetets fortgång, dels, sedan järnvägen öppnats för trafik, avgiva redogörelse för nya arbeten och uppgift å den rullande materielen, samt dels slutligen viss tid efter järnvägens avsyning överlämna översiktskarta och uppgift å anläggningskostnaden. Berörda skyldigheter började åläggas järnvägarna i från år 1871 givna koncessioner.

Från år 1910 äro sådana under byggnad varande järnvägar, för vilka statslån beviljats, ytterligare skyldiga att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända detaljerade rapporter angående byggnadsarbetets fortgång och den ekonomiska ställningen. Dessa rapporter skola avgas enligt fastställda formulär. Någon skyldighet att, sedan järnväg färdigbyggts, kompletteringsvis bokföra nyanläggningskostnader efter samma grunder som nybyggnadskostnader har icke föreskrivits, väl enär väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ekonomiska granskningsplikt upphör i och med järnvägsbyggnadens avslutning.

I koncessionsresolutionerna för enskilda järnvägar finnes bokföringsfrågan berörd endast i samband med bestämmelserna om inlösen av enskilda järnvägar. I efter år 1890 utfärdade koncessioner talas härvid om den *enligt av Kungl. Maj:t godkända*¹ räkenskaper uppkomna nettobehållningen av trafiken. I tidigare koncessioner är formuleringen i berörda hänseende mindre tydlig. Sålunda tala koncessioner, utfärdade åren 1875—1889, i allmänhet om den enligt *behöriga*¹ räkenskaper uppkomna nettobehållningen, och koncessioner, utfärdade åren 1869—1874, tala om den nettointkomst banan lämnat, enligt vad dess

¹ Vår kursivering.

ägare kunna *tillförlitligen*¹ ådagalägga. Sistnämnda koncessioner innehålla därjämte en bestämmelse, att, om ägarna *ej vilja eller kunna*¹ tillförlitligen styrka beloppen av den nettoinkomst, varefter löseskillingen bör beräknas, denna skall bestämmas efter banans värdering av fem gode män. I före år 1869 utfärdade koncessioner saknas slutligen bestämmelser om inlösen av och härvid även om bokföring för de enskilda järnvägarna.

Av vad sålunda anförts torde få anses framgå, att Konungen beträffande järnvägar, som under senare tid koncessionerats, förbehållit sig viss rätt att utfärda närmare föreskrifter rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, men att Konungen däremot icke förbehållit sig sådan rätt beträffande de tidigast koncessionerade järnvägarna. Vidare är att märka, att i allmänna författningar givna bokföringsföreskrifter endast gälla för de järnvägar, som ägas av aktiebolag.

I den allmänna järnvägsstatistik, som alltifrån år 1878 sammanställts och publicerats, ha ekonomiska data intagits, och ha dessa i samband med statistikens reformering, särskilt i årgångarna 1906 och 1914 (13), blivit rätt utförligt redovisade. Vid uppställning av de statistiska frågeformulären har emellertid järnvägsstyrelsen, som icke ansett sig äga befogenhet att meddela föreskrifter angående bokföringen, sett sig förhindrad att närmare definiera de olika bokföringsbegreppen. Den ekonomiska redovisningen har därför blivit beroende på vid olika järnvägar rådande individuella uppfattningar, i enlighet med vilka vid de enskilda järnvägarna på varierande sätt upptagits och bokförts vissa slag av bokföringsposter, såsom t. ex. utgifter för avskrivningar, med resultat att den allmänna järnvägsstatistikens ekonomiska data för skilda järnvägar icke äro med varandra fullt jämförbara, och att säkra hållpunkter saknas för bedömning av de statistiskt redovisade värdenas verkliga innebörd.

Denna ofullständighet och brist i den allmänna järnvägsstatistiken har den genom svenska järnvägsföreningens försorg år 1909 publicerade littereringstabellen icke avhjälpit. Sagda littereringstabells främsta uppgift synes hava varit att uppställa ett schema för enhetlig bokföring av de enskilda järnvägarnas *driftsutgifter*, varigenom skulle underlättas jämförelser mellan dessas storlek vid skilda järnvägar. Genom littereringstabellen erhålles emellertid icke en fullständig reglering av bokföringen, i det att särskilda formulär för balansräkningen och för vinst- och förlusträkningen icke blivit uppgjorda och närmare bestämmelser beträffande avskrivningsförfarandet saknas. Fasta bestämmelser av de viktigaste bokföringsbegreppen såsom byggnads- och anläggningskostnad, nettoinkomst, driftöverskott o. s. v. lämnas ej heller. Littereringstabellens användning är slutligen icke obligatorisk.

Svenska järnvägsföreningen har senare vid olika tillfällen till sina medlemmar riktat uppmaning att söka tillämpa likformiga bokföringsprinciper. Sålunda beslöt föreningens styrelse den 6 mars 1917 att till förningens medlemmar rikta en kraftig uppmaning att, så snart lämpligen ske kunde, tillämpa det bokföringssystem, som av föreningen antagits, ävensom att uttala

¹ Vår kursivering.

önskvärldheten av att månadsbokslut måtte uppgöras. I avskrivningsfrågan har föreningens styrelse den 7 juni 1916 uttalat sig för tillämpning av visst enhetligt förfarande. Anförda, av svenska järnvägsföreningen förordade bestämmelser följas emellertid endast delvis av järnvägarna.

Månatliga uppgifter över de enskilda järnvägarnas trafik och trafikinkomster ha av ålder insänts till järnvägsstyrelsen och av denna publicerats för varje särskild järnväg, under åren 1912—1917 i den statistiska månadspublicationen »järnvägsstatistiska meddelanden».

I skrivelse den 12 november 1917 till svenska järnvägsföreningen hemställde kungl. järnvägsstyrelsen, under anförande att frånvaron av månatlig utgiftsstatistik för de enskilda järnvägarna innebure en mycket kännbar olägenhet vid styrelsens taxereglerande verksamhet, om svenska järnvägsföreningens medverkan för upprättande från 1918 års ingång av månatliga uppgifter över jämväl järnvägarnas utgifter. De uppgifter, som härvid komme att ställas till styrelsens förfogande, skulle, om så önskades, betraktas som sådana statistiska detaljuppgifter, vilka icke finge delges allmänheten. Svenska järnvägsföreningen biföll redan den 20 november sagda hemställan, varefter formulär för månadsstatistik utarbetades genom försorg av delegerade, utsedda av järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen. Från och med 1918 års ingång ha därefter i järnvägsstatistiska meddelanden icke publicerats några individuella månatliga uppgifter angående de enskilda järnvägarnas driftresultat.

Jämlikt gällande instruktion den 23 mars 1877 för statens ombud vid revision av de med statslån understödda järnvägsbolagens förvaltning och räkenskaper åligger det berörda ombud att årligen avgiva berättelse om granskningen jämte särskilt upprättat sammandrag av bolagets räkenskaper för de senaste fem åren.

Till oss ha överlämnats följande till Konungen ingivna handlingar i de enskilda järnvägarnas bokföringsfråga, nämligen

fullmäktiges i riksgäldskontoret skrivelse den 18 december 1919 angående de med statslån understödda järnvägsaktiebolagens bokföring,

riksdagens skrivelse den 2 mars 1920, nr 50, angående viss utredning rörande de med statslån understödda järnvägsaktiebolagens räkenskaper,

1918 års järnvägskommittés skrivelse den 12 april 1920 angående utarbetande av förslag till bokföringsföreskrifter för de enskilda järnvägarna med följande bilagor:

transumt av kungl. järnvägsstyrelsens yttrande den 27 april 1916 i anledning av motion i andra kammaren nr 129 av herr Åkerlund,

transumt av första kammarens tillfälliga utskotts utlåtande nr 19 (1916) i anledning av herr Åkerlunds motion nr 129,

transumt av motion nr 274 (1917) av herr Widlund om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förstatligande av de enskilda järnvägarna m. m.,

transumt av herrar riksgäldsfullmäktiges utlåtande den 20 april 1917 över motion nr 274 av herr Widlund,

Framställningar angående de enskilda järnvägarnas bokföring.

transumt av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga utlåtande den 27 april 1917 över motion nr 274 av herr Widlund,

transumt av kungl. järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande den 26 april 1917 över motion nr 274 av herr Widlund, och

utdrag av protokoll, hållet vid sammanträde inom 1918 års järnvägskommitté den 12 april 1920.

Av berörda handlingar framgår, att varken inom riksdagen eller bland hörda myndigheter någon meningsskiljaktighet råder rörande behovet och önskvärdheten av närmare föreskrifter till reglering av de enskilda järnvägarnas bokföring. Skilda myndigheter ha emellertid anlagt en något olika syn på bokföringsfrågan, beroende på arten och omfattningen av den statliga uppsikt över det enskilda järnvägsväsendet, de var för sig ha att utöva.

Statsrevisorerna och riksgäldsfullmäktige ha sålunda särskilt uppmärksammat, att rådande bristfälligheter och olikheter i järnvägsbolagens bokföring försvåra möjligheten att bedöma de *statsunderstödda* järnvägsbolagens ekonomiska ställning och utsikterna för berörda bolag att kunna fullgöra sina förbindelser till staten.

Riksdagen har i sin skrivelse av den 2 mars 1920 i anslutning till statsrevisorernas nyssberörda framställning ansett det vara önskvärt, att en utredning företoges i syfte att ernå större enhetlighet och likformighet i de med statslån understödda järnvägsaktiebolagens räkenskaper, varefter formulär till normalbokföring för ifrågavarande enskilda järnvägsbolag lämpligen borde upprättas samt bolagen åläggas att i sin bokföring följa dessa formulär.

Järnvägsstyrelsen, som har att avge yttrande över framställningar från de enskilda järnvägarna rörande ändringar i deras taxor, har i avgivna yttranden särskilt betonat angelägenheten, att härför erforderliga uppgifter rörande järnvägarnas ekonomiska driftresultat måtte bokföringsvis framkomma, och detta icke enbart för statsunderstödda, utan för samtliga enskilda järnvägar.

I yttrande av den 27 april 1916 i anledning av herr Åkerlunds motion har styrelsen alltså för sin del funnit önskvärt:

att en utredning komme till stånd rörande lämpligheten av reglerande bestämmelser för de enskilda järnvägarnas bokföring,

att beständare normer än för närvarande utarbetades rörande disponibla vinstens användning, särskilt rörande avskrivning resp. avsättning till förnyelsefond,

att de enskilda järnvägsbolagen borde åläggas föra sina räkenskaper så, att de ekonomiska slutresultaten av järnvägsdriften framginge utan sammanblandning med de ekonomiska resultaten av annan till den egna järnvägsdriften ej hänförlig verksamhet, samt

att vid förstberörda utredning till prövning upptoges frågan rörande möjligheten eller lämpligheten att ordna bokföringen så, att av räkenskaperna framginge de ekonomiska resultaten för olika koncessionerade bandelar och arrenderade banor.

I yttrande den 26 april 1917 över motion av herr Widlund har styrelsen ytterligare framhållit önskvärdheten av,

att föreskrift utfärdades därom, att särskilda enskilda järnvägar månatligen sammanställde sina utgifter och till järnvägsstyrelsen successivt insände rapport därom.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har funnit sig böra kraftigt understryka behovet av åtgärder för införande av ett för alla enskilda järnvägar enhetligt bokföringssystem tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder och har härvid erinrat om att på andra håll, såsom i Nordamerikas förenta stater, åtgärder i sådan riktning genomförts.

För 1918 års järnvägskommitté har i de enskilda järnvägarnas bokföringsfråga det framstått som synnerligt av behovet påkallat, att de enskilda järnvägarnas bokföring så ordnades, att av räkenskaperna lätt kunde framgå, till vilket belopp den inlösningssumma skall beräknas, som statsverket enligt respektive koncessioner skall erlägga, i händelse statsverket önskar inlösa viss järnväg.

I berörda hänseende hade kommittén mött stora svårigheter, särskilt i fråga om tolkningen och tillämpningen av det i koncessionerna använda begreppet »nettobehållning av trafiken». Ur inlösnings synpunkt gällde det att, med bibehållande av andemeningen i koncessionsvillkorens definition av förenämnda begrepp, finna bokföringsregler, som så nära som möjligt svarade mot nutida bokföringsbegrepp.

För ett flertal järnvägar hade för senare tillkomna bandelar särskilda koncessionsvillkor utfärdats, utan att därvid uppmärksammats svårigheten att föra särskilda räkenskaper för de under en och samma förvaltning stående och med gemensam taxa försedda särskilda bandelarnas inkomster och utgifter, och utan att några anvisningar givits om vad för sådana fall vore att iakttaga.

1918 års järnvägskommitté har sedermera i utlåtande av den 30 november 1921 framlagt förslag till nya inlösningsbestämmelser, vilka, därest de bliva lag, torde komma att kräva beaktande vid järnvägsbokföringens ordnande.

I länder med privatbanesystem synes järnvägarnas bokföring numera i allmänhet vara reglerad genom statliga föreskrifter. Vi ha tagit del av givna allmänna bokföringsbestämmelser i U. S. A., Schweiz och England.

I U. S. A. antogs redan år 1887 en lag rörande den mellanstatliga samfärdseln, som bland annat innehåller ingående bestämmelser angående bokföringen och vad därmed sammanhör. Som representant för regeringen vid utövan det av kontroll bland annat i ekonomiskt hänseende över järnvägarna inrättades ett ämbetsverk, benämnt Interstate Commerce Commission (I. C. C.) med vittgående befogenhet.

Genom en sin ledamot, professor O. Sillén, som under viss del av år 1920 vistades i U. S. A., hade bokföringskommissionen införskaffat ett vidlyftigt material rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, som, i korthet refererat av insamlaren, nu blivit ytterligare bearbetat, så att en av sekreteraren utarbetad p. m. rörande berörda bokföringen vid U. S. A:s järnvägar kan närläggas som bilaga C.

I Schweiz antogs år 1896 en lag angående järnvägarnas bokföring. Till

Utländskt
studiemate-
rial.

densamma sluter sig en av Bundesrat utfärdad förordning, senast förnyad år 1913. Kontrollerande myndighet i Schweiz är regeringen (Bundesrat). Berörda lag och förordning äro i översättningar närlagda som bilaga D.

I England antogs år 1911, alltså långt före genomförandet av den bekanta stora järnvägsreformen, en lag angående järnvägarnas bokföring, i översättning närlagd som bilaga E.

Förenämnda författningar angående bokföringen förete likhet i huvuddragen, men därjämte i detaljerna betydande olikheter, beroende på den allmänna strukturen i de särskilda ländernas järnvägssystem och de delvis av denna beroende syften, man genom bokföringens ordnande velat vinna.

Vid utarbetandet av för svenska förhållanden avpassade bokföringsföreskrifter har den utländska järnvägslagstiftningen varit till viss ledning — särskilt vid systematiseringen av räkenskapsformulärens rubriker — men ha vi dock tagit avgörande hänsyn endast till de behov beträffande bokföringens ordnande, som under historiskt givna betingelser framträtt i vårt land.

Riktlinjer
för bok-
föringens
nyordning.

Vid prövning av den närmare innebörden av det oss givna uppdraget ha vi till en början övervägt de erinringar, som i förenämnda framställningar gjorts mot nuvarande bokföringsförhållanden vid de enskilda järnvägarna, och möjligheten att tillgodose de önskemål beträffande bokföringens nyordning, som i samband därmed uttalats. Det har härvid syntts ur allmän synpunkt angeläget, att de enskilda järnvägarnas bokföringssystem så ordnas, att räkenskaperna komma att lämna erforderligt siffermaterial såväl för bevakandet av statens ekonomiska intressen i egenskap av stor långgivare och såsom berättigad att efter vissa grunder inlösa järnvägarna som ock för den taxereglerande verksamhet, som det tillkommer Kungl. Maj:it att utöva beträffande de enskilda järnvägarna. Räkenskaperna torde jämväl böra i möjlig utsträckning lämna önskvärd vägledning för beskattningen.

Som ytterligare riktlinjer för bokföringens nyordning har syntts oss böra uppställas fordran,

dels att de nya bokföringsföreskrifterna för enskilda järnvägar skola, så nära som är möjligt och lämpligt med hänsyn till järnvägsdriftens säregna natur, ansluta sig till allmänna, i lag och författning för aktiebolag givna bokföringsbestämmelser,

dels att räkenskapsammandrag för de enskilda järnvägarna må till sin uppställning, såvitt av förhållandena betingas, ansluta sig till den uppställning, som för statens järnvägars motsvarande räkenskapsammandrag kan komma att fastställas, så att ett så enhetligt redovisningssystem som möjligt för landets samtliga järnvägar må erhållas, och

dels att vid uppställningen av bokföringssystem för de enskilda järnvägarna tages största möjliga hänsyn till de enskilda järnvägarnas behov av en på en gång enkel som för praktiska syften fullt användbar redovisning, för vilken icke heller böra uppställas sådana normer, att de enskilda järnvägarnas ekonomiska handlingsfrihet på ett för deras utveckling menligt sätt bindes.

Några av de ovan uppställda kraven stå i ett visst motsatsförhållande till

varandra. Att ordna bokföringen så, att den på ett fullt tillfredsställande och uttömmande sätt tillgodoser samtliga berörda krav och önskemål, torde därför icke vara möjligt. Vi ha emellertid vid prövning av dylika spörsmål sökt finna lösningar, som såvitt möjligt, tillgodosett olika intressen och synpunkter. I vissa frågor ha vi emellertid ej härvid kunnat uppnå enighet, utan nödgats framlägga särskilda förslag.

Som i det föregående angivits, anse vi, att de särskilda bokföringsföreskrifterna för enskilda järnvägar böra så nära som möjligt ansluta sig till i lag och författning givna bokföringsföreskrifter för aktiebolag i allmänhet. Vi ha därför icke upptagit till prövning, huruvida de bokföringstekniska bestämmelser, som återfinnas i 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar, äro tidsenliga och avpassade efter järnvägsdriftens fordringar, och vi ha ansett oss med så mycket större fog kunna underlåta en sådan prövning, som dels inga framställningar blivit gjorda om ändring av de enskilda järnvägarnas bokföring i tekniskt hänseende, och dels ett förslag till lag om ändrad lydelse i vissa delar av kungl. förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar den 29 januari 1916 avgivits av vissa härför utsedda sakkunniga.

De bokföringen berörande föreskrifter, som återfinnas i 1910 års aktiebolagslag, avse att sakligt reglera bokföringen. Av särskild betydelse i ifrågasvarande hänseende är § 56, som innehåller bestämmelser om aktiebolags balansräkning. De härstädes givna föreskrifterna kunna icke anses vara vid järnvägarna allmänt följda. Särskilt torde föreskrifterna om avskrivning eller däremot svarande avsättning till förnyelsefond vara ofullständigt iakttagna. Enär å ena sidan bör fordras, att författningen givna bestämmelser följas, men å andra sidan ett strängt genomförande av vad aktiebolagslagen stadgar beträffande avskrivning för värdeminskning skulle för ett flertal enskilda järnvägar medföra de största svårigheter och icke önskvärda följder, i värsta fall tvångslikvidation, ha vi för de enskilda järnvägarnas del sökt i avskrivningsfrågan finna föreskrifter, som, om de än i formellt hänseende avvika från aktiebolagslagens stadganden, dock torde i stort sett motsvara lagens andemening, på samma gång som de fylla kraven på en efter järnvägsdriftens särskilda behov ordnad rationell bokföring.

Jämväl i ett annat hänseende ha vi sett oss föranlåtna föreslå från aktiebolagslagen avvikande bestämmelser. Nämnda lag föreskriver förbud för upptagande som tillgång av vissa slag av kostnader, såsom stiftelsekostnader, förberedande undersökningar m. m. Icke heller finansomkostnader, såsom kapitalrabatter m. m. torde jämlikt aktiebolagslagen få anses vara tillåtet föra som tillgångar. Även om dessa bestämmelser jämlikt § 141 mom. 7 i aktiebolagslagen icke givits eller av oss föreslås komma att få retroaktiv giltighet, torde dock genomförandet från och med den tid, då aktiebolagslagen trädde i kraft, av lagens bestämmelser om vad som får anses som ett företags tillgångar få tänkas medföra vissa svårigheter för en del järnvägsföretag. Även för fram-

Avsteg från
aktiebolags-
lagen.

tiden skulle en sträng tillämpning av berörda stadganden vålla olägenheter särskilt för ekonomiskt mindre väl ställda järnvägar.

Motsvarande förhållanden i andra länder, såsom exempelvis Schweiz, ha jämte behovet av relativt jämna driftkostnader under olika år föranlett, att man i utfärdade bokföringsbestämmelser medgivit, att vissa slag av kostnader, som till sin natur otvivelaktigt äro driftsutgifter, dock få provisoriskt föras som tillgångar mot villkor, att kostnaderna amorteras enligt vederbörligen upprättade amorteringsplaner. Vi ha ansett, att järnvägsdriftens fordringar även i vårt land kräva, att detta viktiga och för järnvägarna förmånliga avsteg göres från aktiebolagslagens bestämmelser om vad som i en balansräkning får upptagas som tillgång.

Ur inlösen-
synpunkt er-
forderliga
bestämmelser.

Det av 1918 års järnvägskommitté i förberörda skrivelse av den 12 april 1920 uppställda önskemålet om en sådan redovisning, att, vid eventuell fråga om statsinlösen, det i koncessionsvillkorens inlösningsbestämmelser omnämnda värdet för nettobehållningen av trafiken skulle genom bokföringen framgå, ha vi icke sett oss i stånd att fullt tillgodose, dels enär berörda behållning icke kan anses som ett klart definierbart bokföringsbegrepp, dels enär det tillkommer Kungl. Maj:t att i varje särskilt fall pröva, huruvida nettobehållningen enligt bokföringen blivit vederbörligen angiven. Vi ha emellertid ansett oss böra framlägga vissa förslag till underlättande av ett fastställande av löseskillingen för viss järnväg vid statsinlösen, varvid vi likväl icke kommit till enig uppfattning. De spörsmål, som framträda i samband med inlösningsfrågan, äro vidare rätt invecklade, varför de mera ingående belysas i motiveringen.

Bokförings-
föreskrifter-
nas uppdel-
ning på dels
en lag, dels
en kungl. för-
ordning, dels
ämbetsver-
kens verkstäl-
lighetsbeslut.

Det synes ändamålsenligt att indela de nya bokföringsföreskrifterna i dels allmänna stadganden, som av Konungen och riksdagen gemensamt fastställas genom lag, dels närmare föreskrifter och till dem anslutande formulär, som fastställas genom i administrativ väg tillkommen kungl. förordning eller, efter av Kungl. Maj:t givet bemyndigande, av viss statlig myndighet.

Att vissa allmänna stadganden rörande de enskilda järnvägarnas nya bokföring bliva antagna av Konungen och riksdagen gemensamt synes erforderligt, enär vissa i 1910 års aktiebolagslag givna föreskrifter torde böra för de enskilda järnvägarnas del i viss mån modifieras, vartill kommer, att de äldre järnvägarnas bokföring, såsom i det föregående visats, icke enligt koncessions-resolutionerna är underkastad Kungl. Maj:ts godkännande.

Det kunde då ifrågasättas att i en bokföringslag för de enskilda järnvägarna intaga samtliga bokföringsföreskrifter ävensom normalformulär för de enskilda järnvägarnas bokföring. Ett sådant förfaringsätt torde dock vara varken erforderligt eller praktiskt, då bokföringens skyndsamma anpassning efter till tid och rum skiftande förhållanden givetvis försvåras, om varje ändring skall av riksdagen godkännas. Vi våga för vår del icke hoppas, att de bokföringsbestämmelser, som i anledning av vår utredning kunna komma att utfärdas, bliva så fullständigt utarbetade och i olika hänseenden så ändamålsenliga, att

de ej skola behöva undergå ändringar och modifikationer, i mån som erfarenhet rörande den nya bokföringens verkningar vinnes. Härtill kommer, att i själva järnvägsdriften ävensom i järnvägsväsendets organisation, järnvägarnas finansieringsförhållanden m. m. torde komma att tid efter annan uppträda förändringar, som kräva ett snabbt genomförande av motsvarande förändringar i bokföringsföreskrifterna och till dem anslutande formulär, för att dessa skola alltjämt fylla sin uppgift. Slutligen måste hänsyn tagas till svårigheten att tillämpa fullt enhetliga bokföringsföreskrifter för till sin storlek så vitt skiljaktiga järnvägar som till exempel trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle å ena sidan och endast några kilometer långa lokalbanor å andra sidan.

Vi ha av anförda skäl i avgivna förslag utgått från, att närmare bokföringsföreskrifter skola i enlighet med lagens allmänna bestämmelser meddelas genom i administrativ väg tillkommen kungl. förordning, samt att tillämpningsbestämmelser och dylikt skola utfärdas av vederbörande ämbetsverk.

De förslag i fråga om huvudgrunderna för anordnande av en enhetlig och likformig bokföring vid de enskilda järnvägarna, som vi efter verkställd utredning haft att avgiva, ha sammanfattats i förslag till:

dels lag om bokföring vid enskild järnväg,

dels kungl. kungörelse om bokföring vid enskild järnväg med åtföljande normalformulär till uppställning av balansräkning samt vinst- och förlusträkning.

De framlagda förslagen äro i det följande motiverade.

Följande bokföringen berörande spörsmål hava vi icke upptagit till närmare prövning eller i varje fall icke så slutbehandlat, att förslag kunnat avges.

1. *Byggnadsräkenskapernas förande.* Önskvärt synes, att för byggnadsräkenskaperna fastställas bokföringsrubriker att gälla icke blott för nybyggnad av koncessionerad järnväg utan även för järnväg, som upplåtits för allmän trafik, så att hela byggnadskostnaden blir, på sätt som kan vara erforderligt, uppdelad på olika byggnadstitlar. Förslag till byggnadsräkenskapernas förande synes böra uppgöras av eller i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

2. *Driftsräkenskapernas förande.* Av driftsräkningen, omfattande inkomster och utgifter för järnvägsrörelsen, framgår driftsöverskottet för järnvägsrörelsen, vilket saldo i bokföringen överföres till järnvägsförvaltningens vinst- och förlusträkning.

Hur inkomster och utgifter i driftsräkningen bliva systematiskt fördelade på olika rubriker (litteror) är av viss allmän betydelse, varför ock den allmänna järnvägsstatistiken utförligt redogör för inkomsternas och utgifternas fördelning. Sitt huvudsakligaste värde har dock denna litterabokföring, som är av väsentligen statistisk natur, för järnvägsförvaltningarna själva. Då den år 1909 genom svenska järnvägsföreningens försorg utarbetade, i det föregående omnämnda littereringstabellen av föreningen ansetts böra underkastas revidering, utsåg föreningen år 1917 fyra kommitterade för verkställande av revision av littereringstabellen. Emellertid beslöts redan år 1918, att i anledning av motsedd förändring av littereringstabellen för statens järnvägar med revisionen av littereringstabellen för de enskilda järnvägarna måtte få

Det framlagda förslaget omfattning.

anstå, intill dess kungl. järnvägsstyrelsen fattat beslut rörande littereringstabell för statens järnvägar. Sedermera har en av kungl. järnvägsstyrelsen tillsatt kommitté avgivit förslag till nytt redovisningsformulär i berörda del för statens järnvägar, men har styrelsen ännu icke tagit ställning till förslaget.

Vi hava ingående granskat berörda förslag och undersökt dess användbarhet för de enskilda järnvägarna och härvid kommit till den uppfattningen, att förslaget, efter vissa förenklingar och ändringar i övrigt, skulle vara synnerligen användbart även för de enskilda järnvägarnas del. Vi ha emellertid icke ansett oss böra framlägga förslag i frågan. Liksom svenska järnvägsföreningen hålla vi nämligen före, att, innan ny littereringstabell uppgöres för de enskilda järnvägarna, frågan om statens järnvägars blivande littereringstabell bör vara ordnad. Vidare må framhållas, att littereringstabellen, hur viktig den än är, dock icke intager en central plats i bokföringssystemet. Ur den statliga kontrollens synpunkt är littereringstabellens uppställning en fråga av sekundär betydelse, och ovisst synes, huruvida framläggande av förslag till ny littereringstabell över huvud faller inom ramen av det oss givna uppdraget att inkomma med förslag i fråga om *huvudgrunderna* för anordnande av en enhetlig och likformig bokföring.

Slutligen är att märka, att lag resp. kungörelse om bokföring mycket väl kunna utfärdas och träda i tillämpning, utan att ingående föreskrifter i dem lämnas angående driftsräkningens litteraredovisning.

3. *Ekonomisk järnvägsstatistik.* Med bokföringens omläggning uppstår behov av järnvägsstatistikens anpassning. Berörda revision av den allmänna järnvägsstatistiken synes böra genomföras av kungl. järnvägsstyrelsen i samråd med svenska järnvägsföreningen.

4. *Påföljd vid överträdelse av givna bokföringsbestämmelser.* Huruvida påföljd bör stadgas för överträdelse av givna bokföringsföreskrifter är en fråga av juridisk innebörd, som givetvis ligger utanför ramen av det oss givna uppdraget.

5. *Organisationsfrågor.* De organisationsfrågor, som torde uppstå i samband med bokföringens omläggning, ligga givetvis utanför ramen av vårt uppdrag.

Motivering av förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

Vi hava i inledningen anført skälen, varför en av Konungen och riksdagen gemensamt antagen lag om bokföring vid enskild järnväg synes erforderlig. Innehållet i en sådan lag torde böra begränsas till allmänna stadganden. Under hänvisning till det avgivna lagförslaget (sid. 42) skola vi nedan motivera de olika paragrafernas innehåll.

Enligt § 1 skall lagen tillämpas av järnvägsförvaltning, varmed förstås såväl innehavare av järnvägskoncession som envar, till vilken järnvägsdriftens upprätthållande helt eller delvis av koncessionshavaren överlåtits. Icke blott järnvägsaktiebolag utan även kommuner och enskilda, som idka järnvägsrörelse, bliva sålunda underställda lagens föreskrifter.

§ 1. Lagens
giltighets-
område m. m.

För järnvägsaktiebolag gälla för närvarande förordningen den 4 maj 1855 angående handelsböcker och handelsräkningar och lagen den 12 augusti 1910 om aktiebolag. Ifrågasättas kunde, att de bestämmelser angående bokföringen, som bland andra bestämmelser förefinnas i berörda författningar och alltjämt böra gälla, utbrötes och överfördes till lagen om bokföring vid enskild järnväg, helst som förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg innehåller icke endast tillägg till i berörda författningar givna föreskrifter utan ock i vissa delar avsteg från desamma. Enklare torde dock vara att det, på sätt i mom. 2 säges, föreskrives, att i sagda författningar givna bestämmelser skola jämväl gälla, i den mån föreliggande lag icke innehåller särskilda avvikande bestämmelser.

Måhända kan det ur praktisk synpunkt vara lämpligt att som bilaga till lagen om bokföring vid enskild järnväg närlägga vissa utdrag ur sagda tidigare författningar, så att samtliga de enskilda järnvägarna berörande bokföringsföreskrifter bliva samlat tillgängliga. Ett dylikt utdrag har såsom redan nämnts av oss verkställt och finnes närlagt som bilagor A och B.

I § 2 avhandlas, vilka räkenskaper berörande handlingar skola inges till offentlig myndighet, samt i vissa fall tiderna för deras ingivande.

Det har ansetts vara av en viss betydelse och därför föreslagits, att balansräkningen samt vinst- och förlusträkning med tillhörande bilagor skola inges

§ 2. Järn-
vägarnas re-
dovisnings-
plikt.

till offentlig myndighet redan före deras fastställande vid bolagsstämma och samtidigt med handlingarnas överlämnande till järnvägsbolagens revisorer. Härigenom vinnes dels möjlighet att i tid ingripa mot föreslagna åtgärder, i fall då ett sådant kan vara motiverat särskilt för bevakande av statens fordringar för lämnade statslån, dels ock tidigare åtkomst av uppgifter, som behövas för taxeändamål, statistikens uppgörande m. m.

Styrelse- och revisionsberättelse samt vissa utdrag ur bolagsstämmans protokoll föreslås skola senare insändas.

Som mom. 1 c har i undertecknad Norrmans förslag till lag intagits en bestämmelse, att på sätt Konungen förordnar skall inges en beräkning av den i koncessionsresolutionerna nämnda nettobehållningen av trafiken. Detta stadgande kräver en närmare förklaring.

1918 års järnvägskommitté har i sin skrivelse i bokföringsfrågan av den 12 april 1920 påpekat svårigheten att rätt definiera, vad som bör förstås med den nettobehållning av trafiken, som enligt koncessionsbestämmelserna skall vid statsinlösen av enskild järnväg — i vissa fall ovillkorligt, i andra fall alternativt — ligga till grund för löseckillingens beräkning. Efter år 1875 utfärdade koncessioner ange berörda nettobehållning innefatta gjorda utdelningar jämte ränte- och kapitalavbetalningar å lån samt avsättning av kontanta medel eller överförande av säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond. Kommittén, som påvisar, att berörda definition, tagen efter ordalydelsen, icke överensstämmer med nutida bokföringstekniska begrepp och icke är så tydlig som önskligt vore, anser det ur inlösningssynpunkt viktigt, att bokföringsregler utfinnas, med vilkas hjälp den koncessionsenliga nettotomkomsten skall kunna anges i så nära överensstämmelse med nutida bokföringsbegrepp, som är förenligt med bibehållande av andemeningen i koncessionsvillkorens definition.

Enligt undertecknad Richnaus mening är en bestämmelse av i mom. 1 c angiven innebörd icke av förhållandena påkallad.

Som i inledningen nämnts, har det ur allmän synpunkt syntts angeläget, att de enskilda järnvägarnas bokförings-system så ordnas, att bland annat erforderligt siffermaterial kunde lämnas för bevakande av statens stora ekonomiska intressen såsom berättigad att inlösa de enskilda järnvägarna, och har 1918 års järnvägskommitté ansett av behovet påkallat, att av räkenskaperna lätt kunde framgå, till vilket belopp inlösningssummorna vid statsinlösen enligt resp. koncessioner skola beräknas. Sedermera har visats, att bokföringen ej till fullo kan tillfredsställa detta önskemål, utan måste utöver bokföringsresultaten en beräkning göras. Det material, som denna beräkningsutförande fordrar, torde genom bokföringens nyordning komma att framgå ur de räkenskapssammandrag, som skola avlämnas, vadan det grundläggande för önskemålets uppfyllande kan anses vara tillgodosett.

Det har emellertid ifrågasatts, att de enskilda järnvägarna utöver dessa räkenskapssammandrag skulle utföra ovannämnda beräkning, som skall ange den i koncessionsresolutionerna nämnda nettobehållningen av trafiken och årligen till viss myndighet ingivna densamma. Olika uppfattningar råda

En prövning av, vilka slag av inkomster och utgifter böra tagas i betraktande vid beräkning av »nettobehållningen av trafiken», ligger helt utanför ramen av vårt uppdrag. Någon definition av nämnda begrepp kunna vi således icke lämna.

Vad genom bokföringens ordnande kan i berörda hänseende vinnas, är enligt vår uppfattning, att inkomster och utgifter bliva så systematiskt redovisade, att bästa möjliga underlag erhålles för bestämmande av en järnvägs nettobehållning av trafiken. Det av oss framlagda förslaget till vinst- och förlusträkning med bilagda driftsräkningar — i förslaget till kungl. kungörelse om bokföring vid enskild järnväg — har utarbetats under beaktande av denna synpunkt. Sålunda skola enligt förslaget driftresultaten för skilda rörelsegrenar separat redovisas.

Vid driftresultatens bokföringsmässiga angivande för visst år kan emellertid hänsyn icke tagas till alla bolagets till driften hänförliga inkomster och utgifter under året. Här torde vara nog att erinra, att vissa utgifter, såsom för skatter, hänföra sig till bolagets totala verksamhet och icke till viss rörelsegren (järnvägsdriften). I vinst- och förlusträkningen komma därför till synes inkomster och utgifter, som icke blivit bokföringsmässigt fördelade på olika rörelsegrenar. Det driftöverskott för järnvägsrörelsen, som vinst- och förlusträkningen enligt vårt förslag har att redovisa, kan således icke sammanfalla med begreppet nettobehållning av trafiken, utan böra för nettobehållningens framräkning till driftöverskottet för järnvägsrörelsen läggas, ävensom från överskottet avdragas vissa, i vinst- och förlusträkningen särskilt angivna inkomster och ut-

om dessa beräkningars uppställning, och det förutsättes därför, att de skulle bliva föremål för successiv prövning och fastställas år för år.

Det kan ej anses rimligt att av de enskilda järnvägarna fordra denna årliga beräkning. *Dels* har en dylik beräkning intresse enbart ur inlösningssynpunkt, och då man med säkerhet torde kunna förutsätta, att flertalet av de enskilda järnvägarna ej komma att inlösas av staten, skulle beräkningarna för deras vidkommande endast vara överflödigt arbete, och *dels* skall, i de fall statsinlösen blir aktuell, nettobehållningen av trafiken beräknas endast för de tio år, som förflutit närmast före det år, varunder anspråk om inlösen framställes, vadan även i dessa fall en massa onödigt arbete skulle utföras genom årliga beräkningar under tiden då frågan om inlösen ej är aktuell.

Genom bokföringens nyordning och det material för nettobehållningens beräkning, som därigenom erhålles, torde så mycket vara vunnet, att man tills vidare kan låta därvid bero och alltså utesluta bestämmelsen i lagens § 2 mom. c jämte motsvarande bestämmelse i kungörelsen om årlig beräkning av den i koncessionsresolutionerna nämnda nettobehållningens av trafiken storlek.

gifter. Vilken hänsyn vid nettobehållningens av trafiken beräkning skäligen bör tagas till sådana inkomster och utgifter, torde väl i allmänhet kunna regleras genom allmänna bestämmelser eller prejudikat, men torde esomoftast böra göras beroende av prövning i det särskilda fallet. Sådana poster, som ej kunna bokföringsmässigt tillföras viss rörelsegren, måste kalkylatoriskt uppdelas.

Storleken av nettobehållningen av trafiken enligt koncessionernas mening måste således framgå ur en *beräkning*. Järnvägsbolagen och Kungl. Maj:t kunna härvid givetvis hava olika uppfattning om, hur denna beräkning bör uppställas. Det har då synts mig kunna föreligga skäl, att dessa olika uppfattningar bliva föremål för successiv prövning, och att nettobehållningarnas storlek är för år fastställes, så att fasta grunder efter hand vinnas för nettobehållningens beräkning, och icke parterna — staten och vederbörande järnvägsbolag — om en gång inlösningsfrågan blir aktuell, komma att stå inför komplicerade och ouppklarade spörsmål beträffande sättet för inlösningsvillkorens tillämpning.

Det är ur anförda synpunkter som jag ansett böra intagas bestämmelsen i mom. 1 c, att järnvägsförvaltningarna skola avgiva beräkning på sätt Konungen förordnar av den i koncessionsresolutionerna nämnda nettobehållningens av trafiken storlek. Härvid förutsättes, att, i fall då krav jämlikt i § 7 föreslaget stadgande ställts på sådan uppställning av räkenskaperna, att driftresultaten skola framgå för olika i en järnvägsförvaltning ingående koncessionsenheter, järnvägarna även skola förpliktas avgiva beräkning över nettobehållningens storlek vid de olika koncessionsenheterna.

I mom. 3 föreslås skyldighet för järnvägsförvaltning att till myndighet och på tider, som av Konungen bestämmas, ingiva driftekniska uppgifter för månad eller annan del av året.

Såsom i inledningen nämnts, ingivas dylika månatliga uppgifter till kungl. järnvägsstyrelsen, och hava desamma enligt uppgift från järnvägsstyrelsens taxebyrå kommit till vidsträckt användning.

Enligt mom. 4 förpliktas järnvägsförvaltningarna att enligt bestämmelser, som av Konungen eller av Konungen förordnad myndighet meddelas, avgiva statistiska uppgifter. Denna bestämmelse har ansetts böra intagas, enär i de äldre koncessionsresolutionerna icke stadgats skyldighet att meddela statistiska uppgifter.

I § 3 föreskrives dels att räkenskaperna skola avslutas för kalenderår och omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum, dels att räkenskaperna skola så uppläggas och föras, att av dem kunna utan omgång hämtas de för räkenskapsammandragen erforderliga uppgifterna.

§ 3. Räkenskapsår m. m.

I första momentet av paragraferna 4 och 6 föreslås, att formulär till balansräkning och formulär till vinst- och förlusträkning med tillhörande specifikationer och bilagor skola fastställas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

§§ 4 och 6. Balans- samt vinst- och förlusträkningar.

I ett flertal framställningar har erinrats om betydelsen, att de ekonomiska resultaten framgå för järnvägsdriften, utan sammanblandning med de ekonomiska resultaten för i samband med järnvägsdriften drivna rörelsegrenar, och ha stadganden i dylik riktning intagits i andra momentet av nämnda paragrafer. Emellertid kunna, såsom tidigare nämnts, icke alla inkomster och utgifter bokföringsvis fördelas på olika rörelsegrenar, varför i § 6 mom. 2 föreskrivits, att, sedan driftresultat separat angivits för olika rörelsegrenar, sådana inkomster och utgifter skola i vinst- och förlusträkningen redovisas, som icke skäligen kunna hänföras till viss rörelsegrens verksamhetsområde eller verksamheten under redogörelseåret.

Byggnadsräkenskaperna bilda en specifikation till balansräkningens anläggningsvärden. Några svårigheter att upplägga byggnadsräkenskaper för varje koncessionerad järnvägsenhet och att årligen komplettera desamma med kostnaden för gjorda förbättringar torde icke föreligga beträffande *nya* järnvägar. I § 5 mom. 1 har därför, och då kändedom om byggnadskostnadernas storlek för olika koncessionsenheter kan vara av betydelse bland annat vid fråga om statsinlösen, intagits en bestämmelse, att skyldighet till sådan bokföring av byggnadskostnaderna skall åligga järnvägsförvaltning.

§ 5. Byggnadsräkenskaper.

Beträffande byggnadsräkenskapernas förande vid *redan förefintlig* järnväg, som innesluter flera koncessionerade järnvägsenheter, ha vi stannat vid olika uppfattning.

Det kan för sådan järnväg enligt un- Undertecknad Richnau anser, att be-
dertecknad Norrmans uppfattning va- träffande redan förefintlig järnväg,

ra förenat med svårigheter, som dock ej torde böra överskattas, att få genomförd en utredning rörande de tidigare byggnadskostnadernas fördelning på olika koncessionsenheter. I många och sannolikt flertalet fall torde en uppdelning av anläggningsvärdena på olika koncessionsenheter icke heller vara behöfelig, då de olika koncessionsenheterna ju esomoftast så intimt samhöra, att järnvägen endast i sin helhet kan tänkas ifrågakomma till statsinlösen. I andra fall kan det åter vara av betydelse, att särskilda anläggningsvärden finnas angivna för olika koncessionsenheter av en viss järnväg. De gode män, som enligt koncessionsvillkoren i vissa fall skola fastställa löseskillningens storlek, lära näppeligen kunna göra detta, utan att kunskap först vunnits om de faktiska byggnadskostnadernas belopp. I anledning av dessa överväganden har jag ansett, att i mom. 2 av § 5 bör intagas ett stadgande, att järnvägsförvaltning skall vara skyldig att före viss dag slutföra utredning angående byggnadskostnadernas uppdelning på dels de skilda järnvägsenheter, dels de olika byggnadstitlar, för vilka Konungen finner sådan uppdelning erforderlig.

Den ovan ifrågasatta uppdelningen av byggnadskostnaderna, jämväl på byggnadstitlar, kan bl. a. vara betingad av behovet av sakligt underlag för beräkning av erforderlig årlig avskrivning för värdeminskning. Sådana avskrivningar erfordras nämligen med mycket varierande procent för olika delar av byggnadskostnaden.

§ 7. Drifts-
räkenska-
perna.

Rörande järnvägsförvaltningarnas skyldighet att i vissa fall *redovisa driftresultaten för olika i en järnväg ingående koncessionsenheter* ha vi jämväl stannat vid olika förslag.

Undertecknad Norrman anser för möjliggörande av inlösningsvillkorens tillämpning nödvändigt, att sådan skyldighet föreskrives. Gällande kon-

som innesluter flera koncessionerade järnvägsenheter, ett krav på en utredning rörande byggnadskostnadernas fördelning på dessa olika enheter stöter på snart sagt oövervinnliga praktiska svårigheter, och att en sådan fördelning för övrigt ej är behöfelig annat än från inlösnings synpunkt. Att under sådana förhållanden betunga järnvägarna med detta utredningsarbete synes icke hava skäl för sig, så mycket mer som flertalet av de enskilda järnvägarna ej torde bli föremål för statsinlösen. Vidare synes överflödigt att i bokföringslagen införa bestämmelser om byggnadskostnadens fördelning på olika koncessionsenheter, enär Kungl. Maj:t enligt villkoren i meddelade koncessioner äger rätt att, om fråga om statsinlösen framställes inom 10 år efter det järnvägen blivit öppnad för allmän trafik, påfordra utredning om anläggningskostnaden för viss koncessionsenhet enligt av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper.

Slutligen är att märka, att, om fråga om statsinlösen väckes efter 10 år, anläggningskostnaden *ej* skall ligga till grund för inlösningssummans beräkning, varför föreskriften saknar betydelse, sedan denna tid förflutit.

Undertecknad Richnau får i föreliggande fråga anföra följande. I det föregående ha framhållits de stora svårigheter, som föreligga för fördel-

cessionsbestämmelser om inlösen förut-sätta nämligen, att nettobehållningen av trafiken framgår separat för olika i viss järnväg ingående koncessionsenheter.

Av vad i det föregående anförts framgår emellertid, att nettobehållningen av trafiken enligt koncessionernas terminologi icke kan bokföringsvis framgå ens för järnvägsrörelsen i dess helhet, utan att densamma måste i viss mån kalkylatoriskt beräknas. Det måste då givetvis vara förenat med än mycket större svårigheter att angiva motsvarande nettobehållning för *olika delar* av en viss järnväg. Härför kräves en fördelning av inkomsterna på olika bandelar och en uppdelning av utgifterna, vilket allt icke låter sig genomföras utan att i avräkningar m. m. behandla varje koncessionsenhet som särskild järnväg, vilket skulle kräva en mycket avsevärd kostnad.

Något allmänt krav på redovisning av inkomster, utgifter och nettobehållning för olika koncessionsenheter bör av anförda skäl icke framställas. Då emellertid koncessionernas inlösningsvillkor äro knutna till de olika koncessionsenheterna och icke till järnvägen i dess helhet, torde antingen koncessionsvillkoren böra så ändras, att de hänföra sig till järnvägen i dess helhet eller ock redovisningen så läggas, att nettobehållningen av trafiken kan beräknas för de olika enheterna. Att inlösningsbestämmelserna bringas ur världen på grund av att bokföringen icke är anpassad efter dem, torde icke böra tolereras. En eventuell utredning torde emellertid få antagas giva vid handen, att järnvägsbolagen skola vara villiga medgiva en modifiering av koncessionsbestämmelserna i sådan riktning, att särskild bokföring för olika i

ning av byggnadskostnaderna. De svårigheter, som möta vid ett försök till uppdelning av driftresultaten, äro ännu större, ty här stöter man på det praktiskt omöjliga. Om t. ex. flera koncessionsenheter bilda en gemensamhet i trafikhänseende med för den sammanlagda trafiksträckan genomgående tariffer, genomgående tåg och tågpersonal, gemensam administration, gemensamma räntor och skatter m. m. kan en fördelning av inkomster och utgifter på de olika koncessionsenheterna ej göras annat än efter vissa kalkyler. Det vill säga, det finnes ingen möjlighet att bokföra *verkliga*, på varje del fallande inkomster och utgifter, utan dessa måste framgå ur en beräkning. Att under sådana förhållanden fordra räkenskapers uppställande så, att driftresultaten för olika koncessionsenheter må kunna framgå ur dem, är orimligt och ändamålslost, särskilt som en kalkylatorisk fördelning av hela trafikens driftresultat på de olika enheterna när som helst vid påfordran av Kungl. Maj:t kan utföras enligt de principer, som skulle ha legat till grund för en i räkenskaperna gjord fördelning.

en ekonomisk järnvägsenhet ingående koncessionsenheter endast *undantagsvis* skulle visa sig erforderlig för tillvaratagande av statens intressen vid en statsinlösen.

Med hänvisning till vad sålunda anförts har jag velat föreslå en bestämmelse i § 7 mom. 2, att järnvägsförvaltning skall vara skyldig att på anfordran av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, så uppställa räkenskaperna, att driftresultaten framgå för de skilda järnvägsenheterna, och att den i koncessionerna omnämnda nettobehållningen av trafiken kan för dem med tillfredsställande noggrannhet beräknas.

§ 8. Noggrann skillnad mellan utgifter för kapitalökning och utgifter för drift och underhåll.

Liksom i U. S. A., innan Interstate Commerce Commissions bokföringskontroll genomfördes, torde även i Sverige förekomma, att under »goda» år utgifter, som borde föras som utgifter för kapitalökning, föras på underhållslittera, och att under »dåliga» år utgifter, som hänföra sig till underhåll eller betingas av utrangering, föras som utgifter för kapitalökning. Emellertid bliva räkenskaperna härigenom missvisande såsom underlag för beskattning, taxerättning m. m. Det är därför av synnerlig vikt, att det, på sätt i § 8 stadgas, i bokföringen noga skiljes mellan utgifter för kapitalökning och utgifter för underhåll.

Avskrivningsbestämmelser. §§ 9—11.

Efterföljande §§ 9—11 avhandla avskrivningsfrågan, vilken kräver en mera ingående utredning.

§ 56 mom. 4 i 1910 års lag om aktiebolag innehåller följande regler för avskrivning:

Lagfästa bestämmelser angående avskrivning.

»Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må utan hinder av vad under 1) stadgats upptagas till belopp motsvarande kostnaderna för tillgångarnas anskaffning eller tillverkning, ehuru verkliga värdet är lägre än detta belopp. I ty fall skall dock därå årligen avskrivas det belopp, som motsvarar tillgångarnas av ålder eller nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak uppkomna värdeminskning. I stället för sådan avskrivning må motsvarande avsättning kunna göras till en särskild förnyelsefond. Sådan fond må ej minskas annorledes än genom en minskningen motsvarande avskrivning å ifrågakvarande tillgångar.»

De i lagen använda beteckningarna »avskrivning» resp. »avsättning till förnyelsefond» torde icke vara fullt lyckligt valda. Visserligen framgår av lagen,

¹ Bolagets tillgångar må ej upptagas vare sig över sina verkliga värden eller till högre belopp än som motsvara kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning.

att här endast avses en mot den på grund av ålder eller nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak fortskridande värdeminskningen svarande avskrivning eller avsättning till förnyelsefond, men lösryckta från sitt sammanhang kunna anförda beteckningar lätt erhålla en vidsträcktare tydning, i det att med avskrivning möjligen kan förstås jämväl kapitalets amortering och i avsättning till förnyelsefond kunna inbegripas avsättningar till större belopp, än som motsvaras av de bokförda värdena för de egendomsdelar, som framdeles skola förnyas.

Då lagen med avskrivning avser avskrivning av bokförda värden på grund av viss inträdd värdeminskning och med avsättning till förnyelsefond en mot berörda avskrivning svarande avsättning till ett värdeminskningsskonto, kallat förnyelsefond, skulle kunna ifrågasättas, att i de enskilda järnvägarnas bokföringslag införa en i berörda hänseende exaktare terminologi. Emellertid ha vi icke ansett detta i vidare mån lämpligt, än att beteckningen förnyelsefond ändrats till förnyelsekonto, varigenom antydes, att förnyelsemedlen icke bilda en fond i detta ords vanliga mening.

Fattas ordet avskrivning i sin vidsträcktaste betydelse, framträda följande Olika slag av underbegrepp: avskrivningar.

1. Verklig amortering.

2. Avskrivning för värdeminskning, som sönderfaller i

a) avskrivning, då värdeminskningen betingas av ålder, nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak,

b) avskrivning, då värdeminskningen betingas av teknikens framsteg eller av att anordningarna icke längre motsvara rörelsens fordringar.

Avsättning för förnyelse i aktiebolagslagens mening synes närmast kunna anges som en bokföringsteknisk variant för avskrivningsförfarandet. Avsättningar för en förnyelse i begreppets vidsträcktare mening nämligen till sådan storlek, att vid utrangering av visst egendomsobjekt och i samband härmed verkställd förnyelse antingen utvidgningar och förbättringar skola kunna genomföras utan kapitalökning eller åtminstone ersättningsarbeten av samma slag som de utrangerade skola trots stigande prisnivå kunna utföras utan tillförsel av nytt kapital, gå däremot längre än det i aktiebolagslagen föreskrivna avskrivningsförfarandet. Vi skola emellertid i det följande avhandla principerna även för dylika avsättningar.

Vid vissa utländska järnvägar är föreskrivet, att järnvägsanläggningarnas värden skola verkligt amorteras. Verklig amortering.

Den främst framträdande orsaken till en dylik bestämmelse har varit inlösningbestämmelsernas avfattning. Då såsom i Frankrike och vissa andra länder koncession lämnats endast för viss tid (i regel 99 år), varefter järnvägarna skola till större delen utan ersättning tillfalla statsverken, har detta medfört ett ofrånkomligt behov att amortera anläggningarnas värden. Inför faran, att Frankrike, sedan järnvägsanläggningarnas värden sålunda till större delen avskrivits, skulle se sig i stånd att tillämpa synnerligt låga tariffer, som, stöd-

jande landets industri, kunde göra denna övermäktig i konkurrensen, ha vissa andra länder, såsom Preussen före världskriget och Schweiz, för sina statsbanors del föreskrivit regler för järnvägskapitalets verkliga successiva amortering.

Ett andra skäl för en dylik amortering har särskilt starkt framträtt under senaste tid i och med motordriftens införande på landsvägarna och i luften. Särskilt kännbar har den härav föranledda trafik- och inkomstminskningen hittills varit vid vissa korta järnvägar.

I Sverige har alltid hävdats den uppfattningen, att järnvägsanläggningarna bibehölles vid sina tidigare värden, om underhållet vore gott och vederbörliga avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond gjordes. Det kan emellertid ifrågasättas, om denna uppfattning är i längden fullt hållbar. Även om beträffande järnvägarna en stigande affärsavkastning och ett stigande affärsvärde än så länge varit regel, torde det dock icke vara uteslutet, att ej en stark rörelse i motsatt riktning kan inträda. Sådana tendenser ha vid ett flertal järnvägar redan framträtt i och med landsvägstrafikens utveckling och industriens, särskilt järnindustriens, nuvarande svårigheter. Genomförandet av en verklig amortering av järnvägsanläggningarna skulle därför enligt vår uppfattning innebära en klok försiktighetsåtgärd.

Någon föreskrift om järnvägskapitalets amortering torde emellertid för närvarande icke böra ifrågasättas, enär dels en dylik föreskrift skulle alltför mycket strida mot de principer, som tillämpas gentemot aktiebolag i allmänhet, dels flertalet järnvägar icke ha så god ekonomisk ställning, att ett sådant krav på järnvägsägarna rättvisligen synes böra uppställas.

Avskrivning
för värde-
minskning.

1910 års aktiebolagslag föreskriver, såsom redan nämnts, endast sådan avskrivning, som betingas av ålder, nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak, men däremot icke avskrivningar, som betingas av teknikens framsteg eller av att banan med byggnader och rullande materiel icke längre motsvarar rörelsens fordringar.

Under förutsättning att järnvägarnas räler få bli liggande, tills de bliva utnötta, att lokomotiven och vagnarna få fortsätta att gå, till dess deras underhåll ställer sig alltför kostsamt, att de ursprungliga stationshusen alltjämt kunna användas och i allmänhet att de särskilda egendomsobjektens verkliga »livslängd» bestämmes endast av faktorerna ålder, nyttjande eller därmed jämförbar orsak, kräves en relativt låg avskrivning. Emellertid är järnvägstrafiken i allmänhet stadd i utveckling, vilket ställer krav på förstärkt och förbättrad materiel, ombyggnader av stationer m. m. Även själva linjen måste understundom omläggas i syfte att ernå större trafiksäkerhet eller en mera förmånlig tracé. Utrangering av ursprungliga egendomsobjekt måste därför mycket ofta vidtagas långt innan deras egentliga »livslängd» är förbi. Givetvis bör icke vid sådan utrangering anläggningsvärdet ökas med mera än skillnaden mellan kostnaden för nyanläggning och den ursprungliga anläggningen, varför sistnämnda värde bör avskrivas.

Med hänsyn till järnvägsdriftens särskilda förhållanden synes det därför

kunna vara principiellt riktigt, att avskrivningar eller häremot svarande avsättningar för värdeminskning föreskrevs till belopp, motsvarande den totala omfattningen av värdeminskningen, vare sig denna betingas av ålder och slitage eller av bristande modernitet och ändamålsenlighet.

Emellertid är det förenat med stora praktiska svårigheter att utvidga det obligatoriska avskrivningsförfarandet till att omfatta även värdeminskning på grund av egendomens otidsenlighet. Under tider, då tekniken gör snabba framsteg och vid järnvägar, där trafiken är stadd i rask utveckling, fortgår en dylik värdeminskning med en helt annan och större hastighet än under tider med färdigutbildad teknik och vid järnvägar med stagnerande trafik. Fasta normer för en avskrivning, som skall motsvara den värdeminskning, som fortgår på grund av teknikens framsteg m. m., torde sålunda icke kunna anges. Vi ha därför ansett oss förhindrade att föreslå någon ändring i gällande lags bestämmelse, som begränsar den obligatoriska avskrivningen till belopp, svarande mot fortskridande värdeminskning på grund av ålder, nyttjande eller därmed jämförlig orsak.

Av aktiebolagslagens båda alternativa metoder för avskrivningsförfarandet synes formen avsättning till förnyelsefond (förnyelsekonto) erbjuda beaktansvärda fördelar framför det direkta avskrivningsförfarandet. Viktigast är givetvis, att avskrivningskostnaderna, om avsättning göres till fond, bliva jämnt fördelade på olika år, men även andra fördelar äro att anteckna. De faktiska avskrivningsbeloppen bliva givetvis i längden desamma, vilkendera metoden än tillämpas; men om direkt avskrivning göres, försvinner avskrivningsbeloppet ur balansräkningen, medan, om avskrivningen göres medelbart genom avsättningar till ett förnyelsekonto, detta lämnar besked om den inträdda värdeminskningens storlek, varjämte av specialredovisningen för kontot framgår ej mindre de årligen tillförda beloppen än även kontots ianspråkstagande vid utrangeringar. En annan fördel, som avsättningsförfarandet erbjuder, är, att anläggningarnas bruttovärden bliva i balansräkningarna redovisade, varvid anläggningarnas nettovärde framgår efter avdrag av förnyelsekontots saldobelopp, medan, om den direkta avskrivningsmetoden tillämpas, endast anläggningens resterande nettovärde blir redovisat.

Avsättning till förnyelsekonto lämpligaste bokföringstekniska metod för avskrivning för värdeminskning.

Aktiebolagslagen utgår från en avskrivning, motsvarande värdeminskningen för all sådan egendom, som genom ålder, nyttjande eller därmed jämförlig orsak undergår värdeminskning. Hänförd till en *järnväg*, torde bestämmelsen få anses innebära, att avskrivning för värdeminskning skall göras för banans överbyggnad, husbyggnader, elektrisk utrustning, verkstäder med inventarier, rullande materiel och inventarier, men icke för banans mark eller järnvägens underbyggnad, vilka senare icke undergå värdeminskning genom ålder eller nyttjande.

Förnyelsekontots omfattning och storleken av avsättningar till detsamma.

Vid statens järnvägar har avsättning till förnyelsefond regelbundet ägt rum, sedan Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens framställning i brev av den 15 september 1911 lämnat bemyndigande härtill. Beträffande de enskilda järnvägar-

na har svenska järnvägsföreningen den 7 juni 1916 förklarat vissa efter utredning föreslagna avskrivningsprocenter vara rätt avvägda och väl lämpade att användas vid skeende avskrivningar å en järnvägs olika tillgångar. Senare ha vissa höjningar av de ursprungliga avskrivningsprocenterna vidtagits i syfte att, sedan nybyggnadskostnaderna på grund av prisnivåns stegring blivit höjda, möjliggöra ersättning utan ökning av anläggningsvärdet. Sistberörda stegring av avskrivningsprocenterna avser ju emellertid icke genomförandet av en avskrivning i enlighet med aktiebolagslagens bestämmelser, varför vi sakna anledning att i här närmast förevarande sammanhang avhandla densamma.

De procenttal för avsättning till förnyelsefond, som före prisnivåns stegring av kungl. järnvägsstyrelsen tillämpats och de, som av svenska järnvägsföreningen rekommenderats till användning, sammanställas nedan.

	Kungl. järnvägsstyrelsen	Svenska järnvägsföreningen
	Avsättningsprocent i förhållande till ursprungliga anskaffningsvärdet	
Husbyggnader utom verkstäder	2	2
Verkstadsbyggnader	2	2
Råler	1.5	2
Växlar med tillbehör	1.5	2
Broöverbyggnader	1.5	3
Bangårdsmaskinerier	2	3
Signal- och säkerhetsanläggningar	2	3
Telefon och telegraf	2	2
Lokomotiv	2.5	3
Personvagnar	2.5	3
Godsvagnar	2.5	3
Verkstadsinventarier	5	10
Andra inventarier	—	10
Färjelägen	2	—
Sjöfartsmateriel	5	—
Anläggningar för elektrisk drift:		
Överföringsledningar:		
Kopparledningar	0.55	—
Övriga detaljer	1.4	—
Kontaktledningar	1.4	—
Husbyggnader	2	—

Sammanställningen ger vid handen, att de av järnvägsföreningen föreslagna procenttalen i flertalet fall överstiga de vid statens järnvägar ursprungligen tillämpade procenterna för avsättning till förnyelsefond. Orsakerna härtill hava, jämlikt en i svenska järnvägsföreningens handlingar återgiven »P. M. angående slitningsavdrag vid järnvägsbolagslagens taxering», varit, att man dels kombinerat frågan om avsättning för värdeminskning med frågan om tillåtna avdrag

för värdeminskning vid taxering, dels vid beräkning av den genomsnittliga årliga värdeminskningen även tagit viss hänsyn till den utrangering, som av olika orsaker ofta äger rum, oaktat föremålen fortfarande kunna vara i gott stånd. Berörda p. m. framhåller därjämte svårigheten att uppskatta olika föremåls livslängd, så att denna motsvarar de skiftande förhållandena vid olika järnvägar i landet.

Svenska järnvägsföreningens anmaning att tillämpa ett enhetligt avskrivningsförfarande har i viss utsträckning följts. Dock tillämpa järnvägarna i regel olika grunder, avpassade dels efter järnvägarnas ekonomiska situation, dels efter deras varierande slitningsförhållanden.

Redan erfarenheten i vårt land torde sålunda få anses visa, att värdeminskningen vid järnvägarna icke fortgår efter så enkla och enhetliga linjer, att det kan vara lämpligt att för alla järnvägar fastställa definitivt lika detaljbestämmelser rörande obligatorisk avsättning till förnyelsekonto. Än mindre kan det anses lämpligt, att sådana bestämmelser intagas i en av Konungen och riksdagen gemensamt antagen lag.

Där i utlandet obligatorisk avsättning till förnyelsefond finnes föreskriven, torde den ock alltid utgå med belopp, svarande mot de olika järnvägarnas särskilda förhållanden. Den i Schweiz ännu gällande förbunds lagen angående järnvägarnas räkenskapsväsen av år 1896 föreskriver sålunda, att de årliga avsättningarna till förnyelsefonden skola fastställas av regeringen efter järnvägsförvaltningarnas hörande. I U. S. A., där obligatorisk avsättning till värdeminskningsskonto är föreskriven endast beträffande rullande materiel och sjöfartsmateriel, fastställas procenterna för avsättning av Interstate Commerce Commission på förslag av de olika järnvägsförvaltningarna.

I § 9, mom. 1 i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg har i enlighet med förestående utredningsresultat intagits en bestämmelse, att avsättning till förnyelsekonto skall äga rum enligt grunder, som fastställas av Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar.

Vi skola vid motiveringen av förslag till kungl. kungörelse återkomma till frågan om grunder för avsättning till förnyelsekontot, sedan densamma här avhandlats så långt som med hänsyn till bokföringslagens innehåll synes erforderligt.

För ett stort antal järnvägar äro de ekonomiska årsresultaten så svaga, att obligatoriska avsättningar till förnyelsekonto icke kunna göras av årets nettoinkomster. Verkställas det oaktat avsättningar, så uppstår förlust, och skulle denna i många fall komma att inom kort växa till sådan storlek, att $\frac{2}{3}$ av aktiekapitalet bleve förbrukat och järnvägen måste träda i likvidation. Till undvikande av en sådan utveckling, vilken icke ur någon synpunkt kan vara önskvärd, har i mom. 2 av § 9 intagits en bestämmelse, att föreskriven avsättning till förnyelsekonto må upptagas inom linjen, såvida förefintligt överskott icke medger genomförandet av avsättningen.

Genom avsättningens upptagande inom linjen komma balansräkningarna att i varje fall lämna erforderligt besked om värdeminskningens storlek. Givetvis

Förändring inom linjen av avsättningar till förnyelsekonto.

böra icke aktieutdelningar komma till stånd, innan en plan uppgjorts och följts för amortering av berörda inom linjen förda skuld.

Förnyelse-
kontots
minskning.

Beträffande frågan, under vilka villkor förnyelsekontot må minskas, kunna olika uppfattningar råda.

Man kan antingen föra individuell räkning beträffande värdeminskningen för olika objekt t. ex. olika lok, vagnar, husbyggnader m. m. eller ock föra summarisk räkning beträffande värdeminskningen för större eller mindre grupper av egendomsobjekt.

Tillämpas den förra metoden, bör förnyelsekontot aldrig få minskas med större belopp, än som vid utförande av ersättningsarbete motsvarar gjorda avsättningar till förnyelsekontot för ifrågavarande utrangerade egendomsobjekt.

Tillämpas den senare metoden, bör vid ersättningsarbetes utförande förnyelsekontot få minskas med det bokförda värdet av den utrangerade egendomen utan hänsyn till den faktiska storleken av gjorda avsättningar för vad som utrange-rats.

Otvivelaktigt är förstberörda princip beträffande förnyelsekontots förande den ur teoretisk synpunkt riktigaste och bästa. Det torde icke heller möta alltför stora svårigheter att i praktiken tillämpa densamma för vissa grupper av egendom såsom t. ex. rullande materiel. Däremot torde den individuella räkning-metoden bliva svår att tillämpa beträffande flertalet övriga egendomsdelar, enär för dess tillämpning kräves kunskap, utom om anskaffningskostnadens storlek, som ju alltid kan approximativt uppskattas, även om året, då anskaffningen gjordes resp. förbättringsarbeten vidtogos, och bokföringen i regel icke torde vara så lagd, att sistberörda uppgifter kunna utan stort besvär erhållas.

Vi ha av anförda skäl ansett bokföringslagens bestämmelse kunna, på sätt § 9 mom. 3 anger, begränsas till att förnyelsekontot icke får minskas annat än i samband med utrangering av det slag av egendomsobjekt, för vilka avsättningar blivit gjorda, och icke med högre belopp än som svarar emot det bokförda värdet av den utrangerade egendomen.

Avskrivning
vid utrange-
ring.

Av aktiebolagslagens i det föregående relaterade mom. 4 i § 56 måste anses följa, att värdet av utrangerade egendomsobjekt icke får upptagas bland järnvägens tillgångar med högre belopp, än det efter utrangeringen kan anses äga. Senast i samband med utrangeringen måste sålunda det utrangerades bokförda värde, naturligtvis exkl. värdet av vid utrangeringen tillvaratagna egendomsdelar, avföras från järnvägens tillgångar.

En sådan avskrivning torde dock esomoftast icke konsekvent genomföras. Särskilt torde förekomma, att vid linjeomläggningar, ombyggnader och dylikt hela nyanläggningskostnaden föres som utgift för kapitalökning, utan att avskrivning göres med den ursprungliga byggnadskostnaden för det som utran-geras.

Till förtydligande av nuvarande bestämmelser i aktiebolagslagen ha vi i § 10

intagit ett stadgande, att vid all utrangering (inkl. i samband med ersättning, förändring och förbättring) anläggningsvärdet skall minska med det bokförda värdet av det utrangerade. I samband härmed föreskrives, att vid ersättning (inkl. förändring och förbättring) anläggningsvärdet skall öka med hela nykostnaden, varvid alltså anläggningens tidigare värde ändras med skillnaden mellan den bokförda kostnaden för det nya och det utrangerade egendomsobjektet.

Såsom tidigare anförts, har kungl. järnvägsstyrelsen, sedan nyanskaffningskostnaderna genom prisnivåns förskjutning höjts, tillämpat större avsättningar till förnyelsefond, än som anses betingat av anläggningskostnadernas ursprungliga storlek och föremålets livslängd. Även svenska järnvägsföreningens styrelse har enligt protokoll av den 18 oktober 1918 uttalat sig för förhöjda procenter.

Konjunkturförnyelsekonto.

Att dessa åtgärder, som för statens järnvägars del godkänts av Kungl. Maj:t och för de enskilda järnvägarnas del vidtagits av de järnvägar, vilkas ekonomi ansetts medge detta, varit synnerligen välbetänkta, därom råder ingen skiljaktig mening. Av bokföringsteoretici har emellertid gjorts gällande, att en avskrivning resp. avsättning för värdeminskning enligt aktiebolagslagens mening bör begränsas till belopp, motsvarande det utrangerades bokförda värde, och att den ytterligare avsättning, som med hänsyn till prisnivåns förskjutning kräves för att realkapitalet skall hållas vid makt, utan att nytt skuldkapital skall behöva tillföras, intar en plats för sig. Avsättning till ett konjunkturförnyelsekonto bör sålunda få göras, men berörda konto bör särskilt redovisas.

Vi ha för vår del anslutit oss till denna uppfattning, varav följer, att avsättning till dylikt konjunkturförnyelsekonto för de enskilda järnvägarnas del icke bör vara obligatorisk utan beroende på bolagets ekonomiska ställning. I en bokföringslag torde några bestämmelser om dylik avsättning då icke behöva eller bära intagas.

Avsättningar till fond för utvidgningar och förbättringar synas icke heller bära i en bokföringslag föreskrivas, om det än framstår som synnerligen angeläget och i överensstämmelse med vanliga sunda affärsprinciper, att de järnvägar, vilkas ekonomiska ställning så tillåter, göra största möjliga dylika avsättningar.

Fond för utvidgningar och förbättringar.

Såsom i inledningen anförts, ha vi velat föreslå viss lättnad i järnvägsförvaltnings enligt aktiebolagslagen förefintliga skyldighet att på visst sätt begränsa tillgångarnas värden.

§ 11. Kostnader att framdeles täcka.

I § 11 föreslås därför, att vissa slag av kostnader, såsom kostnader för avskrivningar, vilka icke kunna täckas av förnyelsefundsmedel, stiftelsekostnader, finansomkostnader och större oförutsedda utgifter må på villkor, som av Konungen fastställas, kunna, samtidigt som de föras som utgifter, påföras ett tillgångskonto, benämnt »Kostnader att framdeles täcka».

Beträffande sättet för balansräkningens revidering i enlighet med de nya bokföringsbestämmelserna ha vi sett oss föranlåtna framlägga olika förslag.

Undertecknad Norrman får för sin del anföra följande.

För att den nya bokföringen skall kunna lämna ur olika synpunkter tillfredsställande resultat är önskvärt, för att icke säga nödvändigt, att balansräkningens ingående värden revideras i enlighet med de nya bokföringsbestämmelserna.

Helst borde en dylik revidering gå tillbaka till järnvägens hela trafikeringstid eller åtminstone till hela trafikeringstiden i innehavarens ägo. Emellertid skulle, som av vissa exempel framgår, kravet härpå medföra avsevärda nedskrivningar av vissa järnvägsbolags tillgångar och ett häremot svarande försvagande av bolagens bokförda ekonomiska ställning. Vid genomförande av 1910 års aktiebolagslag, vilken först införde bestämmelser om vad som får som tillgång upptagas, ha statsmakterna icke heller velat helt genomföra kravet på retroaktiv tillämpning av den nya lagens bestämmelser vid uppställning av balansräkningens ingående värden, utan medgivit följande i § 141, mom. 7 upptagna viktiga undantag: »Har bolag, då denna lag träder i kraft,¹ i senast prövade balansräkning² upptagit tillgång till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, utgör bestämmelsen i 56 § under 1) ej hinder mot att fortfarande upptaga den tillgång till samma belopp, som förut.»

Vad sålunda stadgas torde fortfarande böra äga giltighet för järnvägsaktiebolag. Då dock kännedom om de

Enligt undertecknad Richnaus mening synes vid genomförandet av den nya bokföringen nödvändigt att, för att genast komma in i det rätta avskrivningsförfarandet, revidera de i balansräkningens uppförda värdena å anläggningar på så sätt, att anläggningarna med tillägg av under åren gjorda avdrag för avskrivningar upptagas till de bokföringsvärden, som skulle ha funnits, om inga avskrivningar företagits. De sålunda å tillgångssidan tillagda beloppen skola samtidigt uppföras å skuldsidan under rubriken »förnyelsekonto» samt där fördelas å resp. underrubriker.

En dylik revidering innebär ingen ändring i den slutliga ställning, som senast prövade balansräkning utvisar, i det att de belopp, som tilläggas i tillgångssidan, samtidigt uppföras å skuldsidan.

Någon annan revidering synes ej kunna förutsättas, ty då inga bestämda grunder hittills funnits för avskrivningar och i övrigt bestämmelserna i aktiebolagslagens § 56 giva rum för olika tolkningar om förfarandet vid avskrivning, torde ej med stöd av nu gällande lagar några befogade anmärkningar kunna göras mot de värden, som angivas i de enskilda järnvägarnas balansräkningar. Att då vid genomförandet av denna lag fordra en vidsträckt revidering av balansräkningarna, som bland annat skulle innefatta retroaktiva avskrivningar från år 1911 efter först genom denna lag fastställda grunder, torde ej vara möjligt.

Vid genomförandet av 1910 års ak-

¹ Lagen trädde i kraft den 1 januari 1912.

² Avseende alltså 1910 års räkenskaper.

värden, med vilka en järnvägsförvaltnings tillgångar äro upptagna högre än de enligt den nya lagens bestämmelser skulle kunna vara, är av viss betydelse, har jag ansett, att den skillnad mellan en tillgångs bokförda värde och dess kostnad, som jämlikt § 141, mom. 7 i 1910 års aktiebolagslag uppföres som tillgång, skall upptagas skild från övriga tillgångar och i mom. 2 av § 12 föreslagit en bestämmelse i dylik riktning.

Härefter uppstår fråga om balansräkningens revidering jämlikt de nya bestämmelserna skall gå tillbaka till den tidpunkt, — från och med 1911 års räkenskaper — från vilken aktiebolagslagen varit beträffande balansräkningens uppgörande gällande, eller om en bestämmelse motsvarande § 141, mom. 7 i aktiebolagslagen bör helt eller i modifierad form intagas i denna lag, så att ingående värden i en vid de nya bokföringsbestämmelsernas ikraftträdande prövad balansräkning skola kunna oförändrade gälla, endast med den modifikation, som av min medsakkunnige föreslås beträffande överflyttning av gjorda avskrivningar till ett förnyelsekonto.

En bestämmelse i sistnämnda riktning kunde vara motiverad, därest vi föreslagit skärpning av aktiebolagslagens stadgande om vad som får som tillgång upptagas. Så är emellertid icke fallet i annan mån, än att vi föreslagit normer för avskrivningen (avsättningen till förnyelsekonto), där aktiebolagslagen endast stadgar, att en mot värdeminskningen svarande avskrivning eller avsättning till förnyelsefond skall göras, utan att angiva, efter vilka närmare grunder avskrivningens storlek skall beräknas. Vårt förslag i detta stycke innebär emeller-

tiebolagslag ha statsmakterna icke heller velat genomföra kravet på någon retroaktiv tillämpning av den nya lagens bestämmelser vid uppställning av balansräkningens ingående värden, utan i § 141, mom. 7 medgivit följande viktiga undantag: »Har bolag, då denna lag träder i kraft, i senast prövade balansräkning upptagit tillgång till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, utgör bestämmelsen i § 56 under 1) ej hinder mot att fortfarande upptaga den tillgång till samma belopp som förut.»

I enlighet härmed anser jag att § 12 i lagen bör få den lydelse, som av mig föreslagits.

tid enligt min uppfattning endast en tillämpningsbestämmelse till 1910 års aktiebolagslags stadgande. På det att denna tillämpningsbestämmelse icke må verka onödigt tyngande, har vidare föreslagits, dels att avsättning till förnyelsekonto enligt lägre grunder än normalgrunderna må göras, om så prövas befogat,¹ dels att avsättningarna må kunna, om järnvägarnas ekonomiska läge så kräver, föras inom linjen eller provisoriskt uppföras som tillgång under konto »Kostnader att framdeles täcka».

Av anförda skäl finner jag det stå i bästa överensstämmelse med redan gällande lag, att det i enlighet med av mig avgivet förslag stadgas, att vid räkenskapernas uppställning enligt bestämmelserna i den nya lagen ingående värden för tillgångar och skulder skola, med det undantag, som 1910 års aktiebolagslag § 141, mom. 7 stadgar beträffande bolags rätt att i visst fall upptaga tillgång till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, åsättas de belopp, som efter utredning, på sätt Konungen föreskriver, framgå under förutsättning att lagen varit tidigare gällande.

En revidering av balansräkningen i enlighet med vad sålunda föreslås innebär, att under åren 1911—1923 gjorda utbetalningar för nybyggnader m. m., vilka förts som driftkostnader, skola överföras till anläggningskontot² och

¹ Se § 3 mom. 3 i förslag till kungl. kungörelse.

² 1910 års aktiebolagslag innebär icke förbud mot förandet av nybyggnadskostnader som driftkostnader. Den i förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg i § 8 införda bestämmelsen att vid bokföringen skall noga skiljas mellan utgifter för kapitalökning, som skola debiteras järnvägarnas tillgångskonton, och utgifter för underhåll, som skola debiteras järnvägarnas vinst- och förlusträkningar, innebär en nyhet. Tidigare har endast — genom bestämmelsen att tillgångarna ej må upptagas till högre belopp än som svarar mot deras anskaffningskostnad — varit förbjudet att föra drift- och underhållskostnader som anläggningskostnad. En ökning av järnvägarnas tillgångsvärden kan emellertid icke tänkas för järnvägsförvaltningarna vålla några olägenheter ur balanssynpunkt, varför jag ej hyst betänklighet mot den i texten anförda konsekvensen av de föreslagna bestämmelserna.

påföras något slag av förnyelsekonto eller fond, att under samma tid gjorda avskrivningar skola återinföras å anläggningsvärdena och påföras förnyelsekontot eller konjunkturförnyelsekontot, att avsättningar till förnyelsekonto enligt skäligen grunder skola beräknas för hela tiden, att härvid får tagas under övervägande, i vilken utsträckning avsättningarna — i den mån de ej täckas av verkställda avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond — böra föras inom linjen eller upptagas å tillgångssidan som »Kostnader att framdeles täcka», och att gjorda utrangeringar böra medföra förnyelsekontots minskning med de utrangerade objektens värde.

Vidare böra naturligtvis andra i balansräkningen intagna bokföringsposter bringas i reell och formell överensstämmelse med den nya uppställningen för balansräkningen.

Först efter en revision av tidigare balansräkningar i huvudsaklig enlighet med vad sålunda föreslås vinnes en klar översikt av de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning och en fast grundval för den nya bokföringens byggnad.

Rörande skyldigheten för järnvägsförvaltning att för statlig myndighet hålla § 13. Kontroll över bokföringen.
tillgängliga samtliga affärshandlingar ha vi kommit till olika uppfattning.

Undertecknad Norrman får i denna del anföra följande.

Den ekonomiska kontroll, som staten författningens enligt utövar beträffande de enskilda järnvägarnas byggnad och drift, är uppdelad på ett flertal myndigheter, nämligen utom Kungl. Maj:t, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen, varjämte statens ombud och revisorer i de med statslån understödda

Undertecknad Richnau anser, att då detaljerade bestämmelser med åtföljande normerande uppställningar för vinst- och förlust- samt balansräkningar nu komma att utfärdas för de enskilda järnvägarnas bokföring, så torde så klara riktlinjer bliva uppdragna för bokföringens nyordning, att bestämmelsernas efterlevnad ej bör möta större tvekan eller svårigheter. Då bestämmelserna till yttermera visso bliva

järnvägsaktiebolagen ha att bevaka statens intressen. Någon särskild kontrollmyndighet beträffande de enskilda järnvägarnas bokföring finnes icke.

I motsats härtill är i Nordamerikas Förenta stater en mycket ingående ekonomisk inspektion över staternas järnvägar koncentrerad till Interstate Commerce Commission, som utfärdat noggranna bestämmelser rörande järnvägarnas bokföring och även, bland annat genom kringresande revisorer, övervakar, att de givna bestämmelserna samvetsgrant följas. I Schweiz har en motsvarande bokföringskontroll före banornas förstatligande utövats av Bundesrat, och utövas en sådan alltjämt beträffande de banor, som kvarstå som enskilda.

Utfärdandet av bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas bokföring torde — att döma därav, att man i utlandet ansett en fortgående granskning erforderlig, liksom ock därav, att aktiebolagslagens få bokföringsföreskrifter erfarenhetsmässigt icke hava blivit i allo följda — icke kunna anses medföra i och för sig betryggande säkerhet för bestämmelsernas följande, helst som bokföringsföreskrifterna svårigen kunna ges den tydlighet, att ej kan komma att råda tvekan, hur vissa poster rätteligen böra bokföras. Till vårt uppdrag hör visserligen icke att pröva, huruvida och i vilken utsträckning ett ordinärt statligt övervakande av bokföringen bör anordnas, men jag har för min del ansett nödigt, att i lagen, på sätt § 13 anger, intages en bestämmelse, att järnvägsförvaltning skall vara skyldig att för granskande statlig myndighet hålla tillgängliga samtliga till järnvägsrörelsen hörande räkenskaper, protokoll, kontrakt, överenskommelser och andra af-

sammanfattade i en för järnvägsbokföringen *speciell lag*, torde detta medföra betryggande säkerhet för att desamma komma att efterlevas, ty de enskilda järnvägarna ha hittills visat sig synnerligen lojala i att efterleva den mångfald bestämmelser, som i andra avseenden förelagts dem. För det övervakande av järnvägarnas ekonomi, som kan vara behövt i allmänt intresse för taxesättning m. m., torde statmakterna erhålla ett tillräckligt material i de enligt förenämnda bestämmelser upprättade räkenskapssammandrag, som skola tillställas vissa statliga myndigheter.

Något ytterligare övervakande i detalj, utfört av »granskande statlig myndighet» för att konstatera bestämmelsernas efterlevnad synes således ej vara behövt. § 13 i lagen bör därför endast gälla enskilda järnvägar med statslån, och avses där med »myndighet, åt vilken Konungen överlämnat uppgiften att granska sådan järnvägs ekonomiska ställning och förvaltning» statens ombud i järnvägsbolagets revision eller ock de särskilda ombud, som riksgäldskontoret kan hava befogenhet att tillkalla i de fall, då järnvägsbolag ej fullgjort sina låneförbindelser till staten.

färhandlingar samt att genomföra de rättelser i fråga om bokföringen, som kunna av den granskande myndigheten påfordras. Denna skyldighet anser jag böra självklart utsträckas till alla järnvägsförvaltningar, enär statsmyndigheterna för utövande av kontroll över taxeväsendet m. m. ha behov att känna förutsättningarna för varje järnvägsförvaltnings ekonomiska ställning.

I § 14 har intagits en bestämmelse, att Konungen äger meddela de ytterligare föreskrifter angående bokföringen vid de enskilda järnvägar, som för lagens tillämpning finnas erforderliga.

§ 14. Tillämpningsföreskrifter.

Motivering av förslaget till kungl. kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg.

I avgivet förslag till kungl. kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg (sid. 47) hava införts de allmänna bestämmelser, som för bokföringslagens tillämpning synts i första hand viktiga. En kortfattad motivering av förslaget följer nedan.

I paragraferna 3, 5 och 6 hava föreslagits bestämmelser, att framställning må kunna göras hos Konungen om tillämpning av andra än de angivna allmänna bokföringsföreskrifterna. De undantag, varom här är fråga, torde visserligen ej få anses vara av den betydelse, att ej viss underordnad myndighet bör kunna anförtros rätten att pröva inkommande framställningar, men då någon viss myndighet för närvarande icke finnes för handläggning av ärenden av ifrågavarande slag, och då vi icke haft att taga ställning till i samband med bokföringens nyordning eventuellt uppkommande organisationsfrågor, ha vi icke haft annat val än föreslå, att berörda framställningar skola göras hos Konungen.

§ 1. Bokföringsskyldighet.

De båda första momenten i § 1 innehålla förpliktelse för järnvägsförvaltning att upprätta vissa bokföringssammandrag efter i kungörelsen angivna formulär.

Mom. 3 medger emellertid, att bokföringen förenklas, därest större svårigheter möta att i visst eller vissa hänseenden tillämpa formulären oförändrade, och i mom. 4 lämnas allmänt tillstånd att genomföra en större specifikation, än som föreskrivits i formulären. Dessa undantagsbestämmelser torde få anses nödvändiga med hänsyn till den olikhet i storlek och betydenhet, som finnes mellan skilda järnvägar.

§ 2. Skyldighet att avgiva räkenskaps-sammandrag.

Det första momentet i § 2 stadgar, till vilka myndigheter olika räkenskaps-sammandrag skola ingivas. Dessa myndigheter äro enligt förslaget kommunikationsdepartementet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen (i två exemplar) samt — beträffande statsunderstödda järnvägar — riksgäldskontoret.

Den i Norrmans förslag i lagens § 2, mom. 1 c nämnda beräkningen över nettobehållningen av trafiken föreslås skola i två exemplar inges till kommunikationsdepartementet. Givetvis kan sistnämnda beräkning icke behöva publiceras annat än i samband med utredning angående statsinlösen. Närmare bestämmelser angående sättet för beräkningens verkställande torde böra utfärdas först sedan erfarenhet vunnits, rörande vilka slag av inkomster och utgifter ovisshet kan råda beträffande deras medtagande i berörda beräkning.

Behovet av avsättning till förnyelsekonto torde i hög grad variera vid olika järnvägar, beroende som det är på många skiftande förhållanden. Definitivt enhetliga grunder för avsättningens beräkning kunna vi därför icke föreslå. § 3. Avsättning till förnyelsekonto.

Enligt undertecknad Norrmans uppfattning är det önskvärt, att vissa fasta normalgrunder anges, enligt vilka en järnvägsförvaltning utan vidare kan vara berättigad att verkställa avsättning. Efter prövning av olika ifrågakommande grunder har jag stannat vid att för avsättning till förnyelsekonto beträffande rullande materiel och inventarier föreslå de procentsatser i förhållande till byggnads- eller anskaffningskostnaden, som tidigare, nämligen före kriget, enligt av Kungl. Maj:t givet bemyndigande tillämpats vid statens järnvägar, nämligen för rullande materiel 2.5 procent och för inventarier 5.0 procent.

Beträffande järnvägsanläggningen i övrigt har det, särskilt med hänsyn till saknaden av bokföringsuppgifter över byggnadskostnadernas fördelning på olika egendomsobjekt, syntts lämpligast, att avsättningens normala storlek får bestämmas efter en enkel och summarisk princip. En sådan tillämpas ock av beskattningsmyndigheterna, som i

Enligt undertecknad Richnaus uppfattning torde det ej vara lämpligt att giva förfarandet vid avsättning till förnyelsekonto så snäva former, att endast en avsättningsprocent fastställes för olika slag av egendomsobjekt och att tillstånd till ändring, om så anses erforderligt, ovillkorligen skall sökas hos Konungen. Vi hava, som av inledningen framgår, enats om, att sådana normer för bokföringen böra uppställas, att de enskilda järnvägarnas ekonomiska handlingsfrihet ej må bindas på ett för deras utveckling menligt sätt.

Särskilt vad avsättningsförfarandet beträffar torde en handlingsfrihet, som hålles inom vissa gränser, vara fördelaktig och böra medgivas. Det synes därför lämpligt att i kungörelsen fastställa såväl minimi- som maximiprocenter för de obligatoriska avsättningar, som skola svara mot fortskridande värdeminskning på grund av ålder, nyttjande eller därmed jämförlig orsak t. ex.

allmänhet medgiva 1 procents avskrivning. Sistnämnda avskrivning är större än den som framgår, om man ställer summan av de avsättningar, som enligt Kungl. Maj:ts medgivande före kriget fingo göras vid statens järnvägar i förhållande till dessas anläggningsvärde exkl. rullande materiel. Berörda procentsats var nämligen endast omkring 0.7 procent. Då emellertid de föreslagna procenterna för avsättning till förnyelsekonto torde beträffande rullande materiel och inventarier vara i allmänhet väl låga, och då det torde få anses innebära en fördel, om samma avsättning till förnyelsekonto tillämpas som av skattemyndigheterna medgives, har jag beträffande järnvägsanläggningen exkl. rullande materiel och inventarier ansett en avsättning till förnyelsekonto av 1 procent skälig och velat föreslå denna som normerande.

Beträffande avsättningen till förnyelsekonto för diverse rörelsegrenar torde en större frihet böra beredas, varför föreslagits, att järnvägsförvaltning skall äga vid beräkning av avsättningen till förnyelsekonto tillämpa lägst 1 högst 2.5 procent å anläggningsvärdet.

Då det för en enhetlig och likformig bokföring är av utslagsgivande betydelse, att samma principer för avsättning till förnyelsekonto komma till tillämpning vid alla järnvägar, har jag — med det betydelselösa undantaget för diverse rörelsegrenar — icke kunnat biträda min medsakkunniges mening, att järnvägsförvaltningarna, låt vara inom vissa latituder, må kunna till och med utan motivering själva fastställa storleken av avsättningar till förnyelsekonto. Å andra sidan föreligga otvivelaktigt ganska skiftande

för rullande materiel lägst 2.5 %, högst 5.0 %
 för inventarier » 5.0 » » 10.0 »
 för järnvägsanläggningen i
 övrigt . . . » 1.0 » » 1.0 »
 för diverse rörelsegrenar . » 1.0 » » 2.5 »

Avsättningarna till förnyelsekonto äro emellertid av så stor vikt, att de ej böra få undergå oupphörliga fluktuationer, i synnerhet som de numera skola ingå i driftkostnaderna, utan böra järnvägsförvaltningarna bestämman sig för de avsättningsprocenter inom ovan föreslagna grunder, som de anse sig böra använda, och bör ändring i dem ej göras utan motivering. Denna motivering skall åtfölja de räkenskapssammandrag, som ingå till vederbörande myndigheter med undantag av riksgäldskontoret.

Framställning till Konungen om ändring av avsättningsprocenterna bör ej behöva göras annat än i de fall, att avsättningar önskas, som gå utanför ovan angivna gränser.

Med hänvisning till det här anförda anser jag, att kungörelsens § 3 bör erhålla den av mig föreslagna lydelsen.

avskrivningsbehov vid olika järnvägar, beroende på ett flertal varierande förhållanden, i främsta rummet olika grad av användning. Förenämnda grunder böra därför icke vara definitivt bindande. I mom. 3 föreslås därför, att framställning om avsättning till förnyelsekonto enligt andra grunder må kunna göras hos Konungen, därest större eller mindre avsättning än enligt normalgrunderna finnes motiverad på grund av särskilt stor eller liten förslitning å banan eller av annan orsak.

Rörande motiveringen av avsättning till ett konjunkturförnyelsekonto hänvisas till sid. 27. § 4. Avsättning till konjunkturförnyelsekonto.

Ifrågavarande avsättning torde böra få göras före vinstens fastställande, men dock icke vara obligatorisk.

Då avsättningen föranledes av prisnivåns förskjutningar, synes dess maximala storlek böra göras beroende av prisnivåns höjd under räkenskapsåret i jämförelse med prisnivåns höjd under byggnadsåret, varvid emellertid torde kunna bortses från pridförskjutningar före år 1913, angående vilka närmare officiella uppgifter icke finnas, ävensom från de smärre pridförskjutningarna under åren 1914 och 1915.

Enligt det framlagda förslaget skall avsättning till konjunkturförnyelsekonto icke få göras till högre belopp än som kan motiveras av prisnivåns höjd under räkenskapsåret enligt det genom kommerskollegii försorg i »Ekonomisk översikt» publicerade generalindextalet för grosshandelspriser, jämfört med motsvarande indextal vid tiden för järnvägens byggande, dock tidigast år 1913.

I § 5 anges dels närmare vilka slag av kostnader jämlikt bokföringslagens § 11 må kunna påföras tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka», dels under vilka villkor sådan bokföring må äga rum. § 5. Kostnader att framdeles täcka.

Där i utländsk järnvägslagstiftning motsvarande förmån är medgiven järnvägsbolag, kräves, att amorteringsplan skall upprättas och underställas vederbörande ekonomiska inspektionsmyndighet för godkännande. Vi ha ansett tillfyllest, att det stadgas, att amorteringsplan skall upprättas, varvid amorteringstiden bör beräknas med hänsyn till kostnadernas storlek, sedd i förhållande till storleken av de överskott, som järnvägsrörelsen i regel lämnar, dock till högst 10 år, utom beträffande kapitalrabatter, för vilka amorteringstiden må utsträckas till lånets amorteringstid. Rätt till beräkning av längre amorteringstid må sökas hos Konungen.

Inom linjen förda kostnader för avsättning till förnyelsekonto äro att betrakta som uppskjutna kostnader. § 6. Inom linjen förda kostnader för avsättning till förnyelsekonto.

Så länge de kvarstå inom linjen behöver någon amortering icke ifråga-

komma. Vid avsevärd och bestående förbättring av en järnvägs ekonomiska ställning torde avsättningarna bära överföras till effektiv skuld å förnyelsekontot. För möjliggörande av detta är det emellertid nödvändigt, att samtidigt kostnaderna överföras till kontot »Kostnader att framdeles täcka», varvid skyldighet inträder att enligt viss amorteringsplan täcka kostnaderna. Amorteringstiden torde i detta fall lämpligen kunna sättas till högst tre gånger det antal år, under vilket avsättningar till förnyelsekonto förts inom linjen — givetvis med den reduktion, som kan betingas därav, att de föreskrivna avsättningarna endast delvis förts inom linjen. Rätt till beräkning av längre amorteringstid synes bära sökas hos vederbörande myndighet.

Bestämmelser i angiven riktning ha intagits i § 6.

§ 7. Balans-
räkningens
revidering.

I § 7 meddelas närmare föreskrifter angående balansräkningens revidering jämlikt bokföringslagens § 12.

Vid den av undertecknad Norrman föreslagna revideringen av tidigare balansräkning torde i vissa fall uppstå komplikationer och spörsmål, som helst bära på en gång definitivt lösas, så att den nya bokföringen får en fast grund att bygga på.

Till möjliggörande av en statlig prövning av balansräkningens enligt det nya bokföringssystemet uppställda ingående värden föreslås i mom. 1, att järnvägsförvaltning skall efter företagen utredning senast viss dag till kommunikationsdepartementet i två exemplar ingiva dels avskrift av senast prövade balansräkning, dels förslag till ingående värden i en enligt i kungörelsen stadgat formulär uppställd balansräkning.

Närmare bestämmelser om hur revideringen bör genomföras synas erforderliga endast beträffande dels tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka», dels skuldkontona »Förnyelsekonto» och »Konjunkturförnyelsekonto».

I mom. 2 stadgas, att under »Kostnader att framdeles täcka» icke må föras andra kostnader än sådana, som i senast prövade balansräkning varit uppförda som tillgång.

I mom. 3 föreskrives, på vad sätt ingående värden för förnyelsekonto och konjunkturförnyelsekonto skola beräknas. Jag har ansett mig icke kunna föreslå, att de nya avskrivningsbestämmelserna skola obligatoriskt äga längre retroaktiv giltighet än till det bokföringsår, för vilket 1910 års aktiebolagslag trädde i kraft, nämligen år 1911. För tidigare år skulle nämligen obligatoriskt tillämpande av de nya bestämmelserna om avsättning till förnyelsekonto medföra förpliktelser, som icke påvila andra aktiebolag. Från och med år 1911 gälla däremot de bestämmelser angående en mot värdeminskningen svarande avskrivning, till vilka de i lagen och i kungörelsen om bokföring vid enskild järnväg givna motsvarande bestämmelserna i huvudsak äro att betrakta som tillämpningsbestämmelser.

Berörda revidering torde i vissa fall komma att vålla svårigheter, enär äldre bokföring icke alltid är så lagd, att i överensstämmelse med den nya bokföringslagens bestämmelser stående värden kunna utarbetas för förfluten tid. Till underlättande av revideringens räknemässiga genomförande har i mom. 4 intagits en bestämmelse, att under vissa villkor approximerade i stället för exakta värden må införas.

De engelska och amerikanska bokföringsbestämmelserna föreskriva, på sätt

Formulär.

närslagna bilagor utvisa, en stor mängd formulär, av vilka flertalet dock hänför sig till järnvägsstatistiken. Det intima sambandet mellan bokföring och statistik är här klart dokumenterat.

De schweiziska bokföringsbestämmelserna avse åter endast redovisning av inkomster och utgifter samt kapital och äro sålunda begränsade till det, som i vårt land plägar förstås med järnvägsbokföring.

Vi ha i avgivna förslag, liksom tidigare statens järnvägars förut nämnda bokföringskommitté, närmast följt det i Schweiz givna exemplet och anse sålunda, att järnvägsstatistiska formulär icke lämpligen böra intagas i en kungörelse angående bokföringen.

Till en fullständig samling formulär för den egentliga bokföringen torde böra räknas formulär för balansräkning med bilagor, av vilka byggnadsräkningen är den viktigaste och formulär för vinst- och förlusträkningen med bilagor, av vilka driftsräkningen för järnvägsrörelsen är den viktigaste. Emellertid kunna formulär för balansräkning samt vinst- och förlusträkning mycket väl fastställas, utan att det nödvändigt behöver bestämmas, hur byggnadsräkningen och driftsräkningen skola uppställas. Av denna anledning och i övrigt av skäl, som i inledningen finnas angivna, ha vi begränsat vår uppgift till att framlägga förslag till balansräkning samt vinst- och förlusträkning. För bokföringssystemets fullständigande synes dock önskvärt, att, så snart lämpligen ske kan, formulär bliva av Kungl. Maj:t fastställda även för förande av byggnadsräkningen samt driftsräkningar.

Balansräk-
ning.

Förslaget till balansräkning upptar avsevärt fler rubriker än som vanligen förekomma i de enskilda järnvägarnas balansräkningar. Det är emellertid tydligt, att, om man vill införa ett formulär, som skall vara användbart för alla förvaltningar, detta måste upptaga fler rubriker, än vad varje särskild förvaltning för sin del kan ha behov av. Dessutom medför den av oss föreslagna systematiseringen av olika slag av tillgångar och skulder nödvändigtvis en viss ansvällning av balansräkningens rubriker.

Arten av berörda systematisering framgår av följande förteckning över balansräkningens huvudrubriker:

Tillgångar.

- I. Anläggningar för järnvägsrörelsen.
- II. Anläggningar för diverse rörelsegrenar.
- III. Ofullbordade arbeten.
- IV. Värdehandlingar.
- V. Rörelsemedel.
- VI. Reserverade tillgångar.
- VII. Kostnader att framdeles täcka.
- VIII. Underskott (eventuellt).

Skulder och eget kapital.

- I. Statslån, inkl. räntor.
- II. Övriga lån mot skuldförbindelse.
- III. Svävande skulder.
- IV. Aktiekapital.
- V. Fonder:
 - a. Det egna kapitalets fonder.
 - b. Fonder av skuldnatur.
 - c. Förnyelsekonto.
 - d. Konjunkturförnyelsekonto.
- VI. Överskott.

Inom de olika huvudrubrikerna föreslås ytterligare uppdelning på under-
rubriker.

Vinst- och förlusträkningen har kunnat koncentreras till ett relativt litet antal rubriker. Uppställningen blir givetvis olika, om räkenskaperna uppvisa förlust mot om de visa vinst. Formuläret är uppställt under förutsättning att vinst erhålles, men meddelas i anvisningarna till formuläret, hur detsamma får uppställas, om rörelsen gått med förlust.

Vinst- och
förlusträk-
ning.

Inkomsterna uppdelas i förslaget på två huvudrubriker, avseende att visa dels den balanserade vinsten, dels räkenskapsårets inkomster. På motsvarande sätt redovisas under utgifter dels räkenskapsårets utgifter, dels den vinst, som står till bolagsstämmans förfogande.

Under räkenskapsårets inkomster upptagas först driftöverskotten enligt drifträkningar för egen järnvägsrörelse och för diverse rörelsegrenar samt vinsten å järnvägsarrenden samt därefter bruttoinkomsterna av värdehandlingar m. m.

Under räkenskapsårets utgifter redovisas samtliga sådana utgifter, vilka icke kunna eller böra åtminstone i sin helhet påföras driftsräkningen för årets rörelse, vare sig beträffande järnvägsrörelsen eller viss annan rörelsegren. Till utgifter av sådant slag ha räknats skatter, avsättning till konjunkturförnyelsekonto, täckningskostnader av alla slag, räntor och diverse utgifter.

Som formulär för förande av driftsräkning för järnvägsrörelsen torde, till dess nytt formulär blir vederbörligen fastställt, böra användas den genom svenska järnvägsföreningens försorg utarbetade och i särtryck publicerade littereringstabellen.

Driftsräkning
för järnvägs-
rörelsen.

Av balans- samt vinst- och förlusträkningarnas uppställning följer emellertid självklart, att littereringstabellen bör i någon mån ändras och fullständigas, bl. a. genom tillförande av utgiftslitteror för avsättning till förnyelsekonto. Sagda anpassning torde, sedan formulär för balans- samt vinst- och förlusträkningarna blivit fastställda, böra verkställas genom svenska järnvägsföreningens försorg, intill dess att Kungl. Maj:t prövar lämpligt fastställa helt ny littereringstabell.

Förslag

till

Lag om bokföring vid enskild järnväg.

§ 1.

Mom. 1. Järnvägsförvaltning är skyldig att iakttaga de i denna lag givna föreskrifterna angående bokföring vid enskild järnväg.

Med järnvägsförvaltning avses i denna lag såväl innehavare av järnvägs-koncession som envar, till vilken järnvägsdriftens upprätthållande helt eller delvis av koncessionshavaren överlåtits.

Mom. 2. För järnvägsaktiebolag gälla jämväl bestämmelserna i förordningen den 4 maj 1855 angående handelsböcker och handelsräkningar och lagen den 12 augusti 1910 om aktiebolag, i den mån föreliggande lag icke innehåller särskilda avvikande bestämmelser.

§ 2.

Mom. 1. Till myndighet, som av Konungen fastställs, skola för nästföljande år av aktiebolag, som till sin huvudsakliga uppgift har att driva järnvägs-rörelse, ingivas:

a) Balansräkning samt vinst- och förlusträkning med tillhörande bilagor, samtidigt med att balansräkningen överlämnas till bolagets revisor, dock senast den 1 maj.

b) Styrelse- och revisionsberättelse samt utdrag av bolagsstämmas protokoll beträffande fastställande av balansräkning och vinstens användning senast en månad efter bolagsstämmas hållande.

(Norrmans förslag.)

c) Beräkning på sätt Konungen förordnar av den i koncessionsresolutio-nerna nämnda nettobehållningens av trafiken storlek senast den 1 juli.

Mom. 2. Annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag, som nyss är sagt, skall till myndighet och på tider, varom i mom. 1 stadgas, ingiva sammanställningar, som så nära som möjligt motsvara de i mom. 1 a) och c) omnämnda.

Mom. 3. Driftekonomiska uppgifter för månad eller annan del av året skola av järnvägsförvaltning ingivas till myndighet och på tider, som Konungen bestämmer.

Mom. 4. Statistiska uppgifter skola av järnvägsförvaltning lämnas enligt bestämmelser, som av Konungen eller av Konungen förordnad myndighet meddelas.

§ 3.

Mom. 1. Räkenskaperna skola avslutas för kalenderår och omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum.

Mom. 2. Räkenskaperna skola så uppläggas och föras, att av dem kunna utan omgång hämtas de för räkenskapsammansdragen erforderliga uppgifterna.

§ 4.

Mom. 1. Formulär till balansräkning med tillhörande specifikationer och bilagor fastställas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Mom. 2. Vid balansräkningens uppställning må iakttagas, att anläggningsvärden skola framgå såväl för den färdiga banan med rullande materiel och inventarier som för olika till järnvägsdrift ej hänförliga, men i samband med densamma drivna rörelsegrenar och för ofullbordade anläggningar.

§ 5.

Mom. 1. Byggnadsräkenskaperna för koncessionerad järnväg skola såväl under byggnadstiden som sedan järnvägen öppnats för allmän trafik så föras, att byggnadskostnaderna, med den fördelning på olika byggnadstitlar, som Konungen kan komma att föreskriva, bliva redovisade för varje särskild koncessionerad järnvägsdel.

(Norrmans förslag.)

Mom. 2. Beträffande förefintlig järnväg, som innesluter flere koncessionerade järnvägsenheter, vare järnvägsförvaltning skyldig att låta föredaga, som av Konungen fastställas, slutföra utredning angående byggnadskostnadernas uppdelning på dels de skilda järnvägsenheter, dels de olika byggnadstitlar, för vilka Konungen finner sådan uppdelning erforderlig.

§ 6.

Mom. 1. Formulär till vinst- och förlusträkning med tillhörande specifikationer och bilagor fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Mom. 2. Vid vinst- och förlusträkningens uppställning skall iakttagas, att driftresultaten skola separat framgå för såväl egen järnvägsrörelse som andra i samband med densamma drivna rörelsegrenar, börande därefter sådana inkomster och utgifter redovisas, som icke skäligen kunna hänföras till viss rörelsegrens verksamhetsområde eller verksamheten under redogörelseåret.

§ 7.

Mom. 1. De i § 6 omnämnda driftresultaten för egen järnvägsrörelse och andra rörelsegrenar skola framgå ur bilagor till vinst- och förlusträkningen.

(Norrmans förslag.)

Mom. 2. Trafikeras flere i koncessionshänseende skilda järnvägar gemensamt, och äger staten enligt koncessionsbestämmelserna rätt till inlösen av en eller flera av dessa järnvägar på sådana villkor, att kännedom om nettobehållningen av trafiken fordras för lösesummans beräkning enligt visst alternativ, skall järnvägsförvaltning vara skyldig att på anfordran av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, så uppställa räkenskaperna, att driftresultaten framgå för de skilda järnvägsenheterna, och att den i koncessionerna omnämnda nettobehållningen kan för dem med tillfredsställande noggrannhet beräknas.

§ 8.

Vid bokföringen skall noga skiljas mellan utgifter för kapitalökning, som skola debiteras järnvägarnas tillgångskonton, och utgifter för underhåll, som skola debiteras järnvägarnas vinst- och förlusträkningar. Transporter av grus och andra materialier för nyanläggningar och ersättningsarbeten (inkl. förändrings- och förbättringsarbeten) få sålunda icke framföras avgiftsfritt å den färdiga banan, utan skola åsättas en mot självkostnaderna svarande frakt. Icke heller må rullande materiel utan skälig avgift användas för berörda slag av arbeten. För kapital, som disponeras för nyanläggningar, skall skälig ränta påföras anläggningskontot.

§ 9.

Mom. 1. Avsättning till förnyelsekonto skall äga rum enligt grunder, som fastställas av Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar.

Mom. 2. Medger förefintligt överskott icke genomförandet av föreskrivna avsättningar till förnyelsekonto, må desamma upptagas inom linjen.

Mom. 3. Förnyelsekonto får icke minskas annat än i samband med utrangering av det slag av egendomsobjekt, för vilka avsättningar blivit gjorda, och icke med högre belopp, än som svara mot det bokförda värdet av den utrangerade egendomen.

§ 10.

Mom. 1. Vid all utrangering (inkl. i samband med ersättning, förändring och förbättring) skall anläggningsvärdet minskas med det bokförda värdet av det utrangerade.

Mom. 2. Vid ersättning (inkl. förändring och förbättring) skall anläggningsvärdet ökas med hela nykostnaden, varvid alltså anläggningens tidigare värde ändras med skillnaden mellan den bokförda kostnaden för det nya och det utrangerade egendomsobjektet.

§ 11.

Mom. 1. Vid utrangering av objekt, för vilka avsättning till förnyelsekonto ej äger rum, må, på villkor, som av Konungen fastställas, ett mot utrangeringskostnaden svarande belopp kunna påföras ett tillgångskonto, benämnt »Kostnader att framdeles täcka». På enahanda sätt må förfaras i det fall, att förnyelsekontot ej uppgår till det bokförda värdet av utrangerade objekt.

Mom. 2. Vissa andra slag av kostnader, såsom stiftelsekostnader, finansomkostnader och större oförutsedda utgifter må jämväl, på villkor, som av Konungen fastställas, kunna, samtidigt som de föras som utgifter, påföras tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka».

§ 12.

(Norrmans förslag.)

Mom. 1. Vid räkenskapernas uppställning enligt bestämmelserna i denna lag skola ingående värden för tillgångar och skulder, med det undantag, som 1910 års aktiebolagslag § 141, mom. 7 stadgar beträffande bolags rätt att i visst fall upptaga tillgång till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, åsättas de belopp, som, efter utredning på sätt Konungen föreskriver, framgå under förutsättning att

(Richnaus förslag.)

Mom. 1. Vid räkenskapernas uppställning enligt bestämmelserna i denna lag må ingående värden för tillgångar med det undantag, som stadgas i denna paragraf mom. 2 uppföras med högst de belopp, vartill de upptagits i senast prövade balansräkning.

Mom. 2. I de fall att avskrivningar före ikraftträdande av denna lag verkställts på så sätt, att de minskat anläggningarnas bokförda värden, skola avskrivningsbeloppen återföras till

denna lag varit jämväl tidigare gällande.

Mom. 2. Har tillgång jämlikt förenämnda § 141, mom. 7 i 1910 års aktiebolagslag före ikraftträdandet av berörda lag upptagits till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning enligt lagens bestämmelser, skall skillnaden mellan tillgångens bokförda värde och kostnad upptagas skild från övriga tillgångar.

resp. anläggningsvärden och avskrivningarnas sammanlagda belopp samtidigt överföras till förnyelsekontot eller konjunkturförnyelsekontot.

§ 13.

(Norrmans förslag.)

Järnvägsförvaltning vare pliktig, att för myndighet, åt vilken Konungen överlämnat uppgiften att granska de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning och förvaltning, hålla tillgängliga samtliga till järnvägsrörelsen hörande räkenskaper, protokoll, kontrakt, överenskommelser och andra affärshandlingar samt att genomföra de rättelser i fråga om bokföringen, som av sagda myndighet påfordras.

(Richnaus förslag.)

I de fall, då enskild järnväg har att svara för statslån, vare järnvägsförvaltningen pliktig att för myndighet, åt vilken Konungen överlämnat uppgiften att granska sådan järnvägs ekonomiska ställning och förvaltning, i egenkap av statens galdenär hålla tillgängliga samtliga till järnvägsrörelsen hörande räkenskaper, protokoll, kontrakt, överenskommelser och andra affärshandlingar.

§ 14.

Konungen äger meddela de ytterligare föreskrifter angående bokföringen vid de enskilda järnvägarna, som för tillämpningen av denna lag finnas erforderliga.

Denna lag träder i kraft den

Förslag

till

Kungl. kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att nedan angivna bestämmelser angående bokföring vid för allmän trafik upplåten enskild järnväg skola lända till efterrättelse från och med den 1 januari 19...

§ 1.

Mom. 1. Järnvägsaktiebolag skall årligen upprätta balansräkning samt vinst- och förlusträkning jämte till dem anslutande specifikationer och bilagor i enlighet med de bestämmelser och formulär, som i denna kungörelse finnas angivna.

Mom. 2. Drives järnvägsrörelse av aktiebolag, vars huvudsakliga verksamhet icke är järnvägsrörelse, eller av kommun eller enskild person, eller trafikerar av staten ägd järnväg som vore den enskild järnväg med särskild taxa, skola mot balans- samt vinst- och förlusträkningarna så nära som möjligt svarande sammanställningar upprättas.

Mom. 3. Möter större svårighet att i visst eller vissa avseenden tillämpa den enligt formulären angivna bokföringen, må erforderlig förenkling i redovisningen vidtagas. Dock skall i så fall motiverad anmälan om berörda förhållande göras.

Mom. 4. En större specifikation än som i formulären föreskrivits må efter föreliggande behov genomföras.

§ 2.

Mom. 1. Till kungl. kommunikationsdepartementet och kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vardera ett exemplar, till kungl. järnvägsstyrelsen i två exemplar samt beträffande statsunderstödda järnvägar till riksgäldskontoret i ett exemplar skola på i lag om bokföring vid enskild järnväg bestämda tider ingivas:

a) av järnvägsförvaltning balans- samt vinst- och förlusträkning eller här- emot svarande räkenskapssammandrag med tillhörande specifikationer och bi- lagor, och

b) av järnvägsaktiebolag styrelse- och revisionsberättelser samt utdrag av bolagsstämans protokoll beträffande fastställande av balansräkning och vin- stens användning.

(Norrmans förslag.)

Mom. 2. Till kungl. kommunika- tionsdepartementet skall på i lag om bokföring vid enskild järnväg bestämd tid beträffande järnväg, vars löseskil- ling jämlikt given koncessionsresolu- tion må kunna bestämmas med ledning av storleken av nettobehållningen av trafiken, i två exemplar ingivas järn- vägsförvaltningens på räkenskaperna grundade beräkning av nämnda netto- behållning.

Mom. 3. Samtliga räkenskapssammandrag, varom i förestående mom. 1 och 2 talats, skola vara undertecknade av resp. järnvägsförvaltnings verkställande direktör och kamrerare eller av mot dessa svarande befattningshavare.

§ 3.

(Norrmans förslag.)

Mom. 1. Den i lag om bokföring vid enskild järnväg föreskrivna avsätt- ningen till förnyelsekonto skall äga rum med belopp, som med vissa av- sättningsprocenter, på sätt i mom. 2 och 3 säges, svara mot byggnads- eller anskaffningskostnaden för anläggning- ar med rullande materiel.

Mom. 2. Järnvägsförvaltning vare härvid berättigad att tillämpa följande avsättningsprocenter, nämligen för rullande ma-

teriel	2.5 %
för inventarier	5.0 »
för järnvägsan- läggningen i	
övrigt . .	1.0 » samt
för diverse rö- relsegrenar	lägst 1.0 » högst 2.5 %

(Richnaus förslag.)

Mom. 1. Den i lag om bokföring vid enskild järnväg föreskrivna av- sättningen till förnyelsekonto skall äga rum med belopp, som med vissa avsättningsprocenter, på sätt i mom. 2 —4 säges, svara mot byggnads- eller anskaffningskostnaden för anläggning- ar med rullande materiel.

Mom. 2. Järnvägsförvaltning vare härvid berättigad att tillämpa följande avsättningsprocenter, nämligen för rullande ma-

materiel . .	lägst 2.5 %, högst 5.0 %
för inventarier	» 5.0 » » 10.0 »
för järnvägsan- läggningen i	
övrigt . . .	» 1.0 » » 1.0 »
för diverse rö- relsegrenar .	» 1.0 » » 2.5 »

börande avsättningarna beräknas på byggnadskostnadernas värden, minskade med däri ingående räntor under byggnadstiden.

Mom. 3. Motiveras på grund av särskilt stor eller liten förslitning eller av annan orsak större eller mindre avsättning till förnyelsekonto än de ovan i mom. 2 angivna, må framställning om avsättning till förnyelsekontot enligt andra grunder göras hos Konungen.

börande avsättningarna beräknas på byggnadskostnadernas värden, minskade med däri ingående räntor under byggnadstiden.

Mom. 3. Järnvägsförvaltning bör bestämma sig för de avskrivningsprocenter inom i mom. 2 angivna gränser, som den anser sig böra använda, och få dessa ej utan motivering ändras.

Mom. 4. Motiveras på grund av särskilt stor eller liten förslitning eller av annan orsak större eller mindre avsättning till förnyelsekonto än de ovan i mom. 2 angivna, må framställning om avsättning till förnyelsekonto enligt andra grunder göras hos Konungen.

§ 4.

Järnvägsförvaltning vare berättigad men ej skyldig att före vinstens fastställande utöver i § 3 omförd avsättning till förnyelsekonto göra avsättning till ett konjunkturförnyelsekonto. Sådan avsättning må dock icke göras till högre belopp än som kan motiveras av prisnivåns höjd under räkenskapsåret, jämförd med prisnivåns höjd vid tiden för järnvägens byggande, dock tidigast år 1913. Härvid får, därest järnvägen är byggd resp. materielen anskaffad före år 1916, räknas med högst den relation mellan kostnaderna för räkenskapsåret och 1913 års kostnader, som de genom kommerskollegii försorg utarbetade generalindextalen för grosshandelspriser utvisa, och, därest banan är byggd och materielen anskaffad år 1916 eller senare, räknas med högst relationen mellan grosshandelspriser för räkenskapsåret och de år, under vilka anläggningarna byggts eller materielen anskaffats.

§ 5.

Mom. 1. Järnvägsförvaltning är berättigad att förutom i § 6 nämnda kostnader under tillgångar å konto för »Kostnader att framdeles täcka» tillsvidare uppföra

- a. Stiftelsekostnader, utgifter för förberedande undersökningar och dylikt.
- b. Finansomkostnader, kapitalrabatter och dylikt.
- c. Värdet av utrangerade anläggningar, för vilkas avskrivning förnyelsekontots tillgångar ej äro avsedda eller icke förslå.
- d. Större oförutsedda utgifter.

Mom. 2. Föras i mom. 1 nämnda kostnader interimistiskt som tillgångar, skall amorteringsplan upprättas. Smärre kostnader böra härvid avföras under räkenskapsåret. För kapitalrabatter må amorteringstiden utsträckas till lånets amorteringstid. I övrigt må amorteringstiden beräknas med hänsyn till

kostnadernas storlek, sedd i förhållande till storleken av de överskott, som järnvägsrörelsen i regel lämnar, dock till högst 10 år.

Mom. 3. Anses längre amorteringstid i särskilt fall motiverad, må framställning om amorteringstidens utsträckning göras hos Konungen.

§ 6.

Mom. 1. Inom linjen förda kostnader för avsättningar till förnyelsekonto skola vid avsevärd och bestående förbättring av en järnvägs ekonomiska ställning utföras som effektiv skuld å förnyelsekontot, i samband varmed ett motsvarande belopp skall upptagas å tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka» å underkonto »Förnyelsekostnader» och plan för amortering av berörda belopp upprättas.

Mom. 2. Amorteringstiden må härvid icke sättas till längre tid än högst tre gånger det antal år, under vilket avsättningar till förnyelsekonto förts inom linjen.

Mom. 3. Anses längre amorteringstid i särskilt fall motiverad, må framställning om amorteringstidens utsträckning göras hos Konungen.

§ 7.

(*Norrmans förslag.*)

Mom. 1. Järnvägsförvaltning skall efter företagen utredning senast den 30 november 19. . till kommunikationsdepartementet i två exemplar ingiva dels avskrift av senast prövade balansräkning, dels förslag till ingående balansräkning för löpande år, uppställt enligt i denna kungörelse stadgat formulär.

Mom. 2. Under konto »Kostnader att framdeles täcka» må härvid icke föras andra kostnader än sådana, som i senast prövade balansräkning varit uppförda som tillgång.

Mom. 3. Ingående värden för förnyelsekonto och för konjunkturförnyelsekonto skola, under beaktande av gjorda avskrivningar och utrangeringar samt utförda ersättningsarbeten, uppföras med de belopp, vartill berörda konton skulle uppgå, därest de i lag resp. i denna kungörelse om bokföring vid enskild järnväg givna bestämmelser varit gällande från och med den 1 ja-

(*Richnaus förslag.*)

Mom. 1. Järnvägsförvaltning skall efter företagen utredning revidera tidigare balansräkning, så att ingående värden erhållas efter den uppställning för balansräkningen, som denna kungörelse stadgar.

nuari 1911, stående det järnvägsförvaltning fritt att vid revideringen av sagda konton utgå från en tidigare tidpunkt, vilken i så fall bör angivas.

Mom. 4. I de fall, då tidigare förda räkenskaper ej giva nödig vägledning för balansräkningens vederbörliga revidering, må efter kända förhållanden approximerade värden införas. Dock böra i sådant fall anges omfattningen av och motiven till de gjorda approximationerna.

Formulär för Balansräkning.

År.....		År.....
	Tillgångar.	
	<i>I. Anläggningar för järnvägsrörelsen:</i>	
	a. Bana och byggnader	
	b. Rullande materiel	
	c. Inventarier	
	d. Hjälp-anläggningar (inkl. inventarier)	
	e. Räntor under byggnadstiden m. m.	
	Summa byggnadskostnad	
	f. Avgår: bidrag utan återbetalningsskyldighet	
	g. Avgår resp. tillkommer: skillnad mellan byggnadskostnad och vid banans förvärvande erlagd löseskilling	
	h. ¹ Tillkommer: skillnad mellan före aktiebolagslagens ikraftträdande bokförd tillgång och kostnad för tillgångens anskaffande, jämlikt § 141 mom. 7 i 1910 års aktiebolagslag	
	Summa bokfört anläggningsvärde för färdiga banan	
	<i>II. Anläggningar för diverse rörelsegrenar (med erforderlig specifikation för olika rörelsegrenar såsom):</i>	
	Rederirörelse	
	Automobillinjer	
	Hotellrörelse (fristående)	
	Gårdar och fastigheter	
	Summa II	
	<i>III. Ofullbordade arbeten:</i>	
	a. För järnvägsrörelsen	
	b. För diverse rörelsegrenar (med erforderlig specifikation)	
	Summa III	

¹ Enligt Norrmans förslag.

År.....		År.....
	IV. Värdehandlingar:	
	a. Aktier i och fordringar av samhörande järnvägar och andra samhörande företag	
	1. Aktier (med specifikation)	
	2. Skuldförbindelser m. m.	
	b. Övriga värdehandlingar	
	1. Aktier (med specifikation)	
	2. Skuldförbindelser m. m.	
	Summa IV	
	V. Rörelsemedel:	
	a. Kassa	
	b. Bankräkningar	
	c. Fordran å egna järnvägsstationer	
	d. Balanserade arbeten	
	e. Hjälpanslagningars räkning (med specifikation för olika slag av verksamhet)	
	f. Diverse rörelsegrenars räkning (med specifikation för olika rörelsegrenar)	
	g. Fordran å främmande järnvägar	
	1. För gemensamt begagnade stationer m. m.	
	2. För samtrafik m. m.	
	h. Diverse räkningshavare	
	i. Förråd	
	Summa V	
	VI. Reserverade tillgångar:	
	a. Depositioner för outtagna obligationer, obligationsräntor och förfallna kuponger	
	b. Särskilda aktiva fonder (med specifikation för olika fonder)	
	Summa VI	
	VII. Kostnader att framdeles täcka:	
	a. Stiftelsekostnader, förberedande undersökningar och dylikt	
	b. Finansomkostnader, kapitalrabatter o. d.	
	c. Utrangerade anläggningar m. m.	
	d. Förnyelsekostnader	
	e. Diverse oförutsedda kostnader	
	Summa VII	
	VIII. Underskott:	
	a. Balanserat från föregående år	
	b. För räkenskapsåret	
	Summa VIII	
	Summa tillgångar	

År.....	Skulder och eget kapital.	År.....
	I. Statslån, inkl. räntor (med specifikation för olika lån):	
	a. Kapital, icke förfallet	
	b. Kapital, förfallet	
	c. Ränta, icke förfallen	
	d. Ränta, förfallen	
	e. Anståndsränta (inom linjen)	
	Summa I	
	II. Övriga lån mot skuldförbindelse:	
	a. Obligationslån (med specifikation för olika lån)	
	b. Reverslån (med specifikation för olika lån)	
	c. Lån av samhörande järnvägar och andra samhörande företag	
	d. Övriga lån	
	Summa II	
	III. Svävande skulder:	
	a. Bankräkningar	
	b. Växlar	
	c. Räntor	
	1. Obligationsräntor	
	2. Övriga räntor	
	d. Oinlösta aktie- och obligationskuponger	
	e. Skuld till främmande järnvägar	
	1. För gemensamt begagnade stationer m. m.	
	2. För samtrafik m. m.	
	f. Diverse räkningshavare	
	Summa III	
	IV. Aktiekapital (med specifikation på preferens- och stamaktier av olika natur)	
	Summa IV	
	V. Fonder.	
	a. Det egna kapitalets fonder (med specifikation för olika fonder, såsom):	
	Reservfond	
	Dispositionsfond	
	Vinstregleringsfond	
	Brandförsäkringsfond	
	Skatteregleringsfond	
	Fond för utvidgningar och förbättringar o. s. v.	
	Summa V a	
	b. Fonder av skuldnatur (med specifikation för olika fonder, såsom):	
	Pensionsfond	
	Övriga fonder för välgörande och allmänna ändamål	
	Summa V b	

År.....		År.....
	c. Förnyelsekonto	
	1. För järnvägsrörelsen	
	2. För diverse rörelsegrenar	
		Summa V c
	d. Konjunkturförnyelsekonto	
		Summa V
	VI. Överskott:	
	a. Balanserat från föregående år	
	b. För räkenskapsåret	
		Summa VI
		Summa skulder och eget kapital

Anvisningar.

I—III. Tillgångar: Anläggningar och ofullbordade arbeten.

Under rubrik I »Anläggningar för järnvägsrörelsen» skall redovisas anläggningsvärdet för den färdiga banan utan hänsyn till inträdd värdeminskning. Nettovärdet av anläggningar för järnvägsrörelsen erhålles alltså genom att från bokförda anläggningsvärdet draga på anläggningarna belöpande saldo å förnyelsekontot. Motsvarande gäller även anläggningar för diverse rörelsegrenar (jfr skuldrubrik V c).

Formuläret upptager rubriker först för den totala byggnadskostnaden, efter vilken avsättning till förnyelsekonto skall beräknas, och därefter för de avdrag eller tillägg, I f, I g och I h, som skola göras, för att anläggningarnas bokförda värde må framgå.

Räntor under byggnadstiden upptagas såsom särskild rubrik, bl. a. enär någon avsättning till förnyelsekonto å sådan kostnad ej får beräknas.

Jämlikt aktiebolagslagens § 56, mom. 7, få kostnader för bolags bildande samt organisations- och förvaltningskostnader icke uppföras som tillgång. Icke heller må finansomkostnader, kursförluster och dylikt uppföras som tillgång. I den mån dylika kostnader icke kunna avföras ur räkenskaperna, skola de upptagas under rubrik VII »Kostnader att framdeles täcka».

Under rubrik I d, »Hjälpanläggningar», skall upptagas värdet av egendomar och anläggningar, som anskaffats och drivas för järnvägsrörelsens räkning, ehuru med särskild redovisning av inkomster och utgifter, på sätt kan vara fallet med exempelvis bostadshus för personalen, verkstäder, elektricitets- och gasverk, grustag m. m.

Under rubrik II, »Anläggningar för diverse rörelsegrenar», skola uppföras värden för sådana anläggningar med till dem hörande materiel och inventarier, som icke ingå i den koncessionerade järnvägsenheten, och som drivas såsom från järnvägsrörelsen i viss mån skilda affärsföretag.

Under rubrik »Hotellrörelse» bör sålunda exempelvis upptagas värdet av sådana hotellanläggningar, som ligga utanför järnvägsområdet och vilkas hudsakliga uppgift är en annan än att betjäna den resande allmänheten.

Under rubrik III, »Ofullbordade arbeten», skola uppföras kostnader för mera betydande anläggningar, som icke tagits i bruk, förskottslikvider för icke levererad materiel och dylikt.

IV—VI. Värdehandlingar, rörelsemedel och reserverade tillgångar.

Med i rubrik IV a angivna »sanhörande järnvägar och andra samhörande företag» förstås sådana, vilka äro av betydelse för den egna banan, och i vilka kapital därför placerats i syfte att möjliggöra deras tillkomst eller att erhålla inflytande vid deras förvaltning.

Värdehandlingar, som tillhöra särskilda fonder, skola upptagas under rubrik VI, »Reserverade tillgångar».

Med i rubrik V d angivna »Balanserade arbeten» förstås arbeten, vilkas kostnader provisoriskt bestritts av rörelsemedel, och vilkas bokföring ej hunnit definitivt ordnas.

I hjälpanläggningar och järnvägens diverse rörelsegrenar bundna medel (rubriker V e och V f) få ej föras tillsammans med fordringar av diverse räkningshavare (rubrik V h), utan skall detta senare konto omfatta enbart fordringar av utomstående.

Under rubrik V må jämväl upptagas sådana *inkomstrest*er, d. v. s. till redovisningsåret hänförliga, men ej kassamässigt influtna inkomster, som icke blivit upptagna under annan rubrik.

VII. Kostnader att framdeles täcka.

Beträffande kostnader, som föras under rubrik »Kostnader att framdeles täcka» bör i bilaga anges amorteringsplan för olika kostnader, som under året påförts ifrågavarande interimistiska tillgångskonto.

Beträffande rubriken VII d »Förnyelsekostnader» hänvisas till § 6 i kungl. kungörelsen.

Skulder:

För statslån skall anges år, då lån erhållits, samt räntefoten.

För obligationslån skall anges år, då lån emitterats, samt räntefoten.

För reverslån skall anges, i vilken bank eller var eljest lån upptagits samt räntefoten.

Anståndsrenta å statslån skall föras inom linjen, till dess efter låneannuiterternas fullgörande skyldighet att amortera anståndsrentan inträder. Vid upptagande av anståndsrentan som effektiv skuld skall tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka» påföras ett mot anståndsrentan svarande belopp.

Formulär för Vinst- och förlusträkning.

År.....		År.....
	Inkomster.	
	Balanserad vinst.	
	I föregående års balansräkning redovisad vinst	
	Härav enl. bolagsstämmans beslut disponerat för: (specificeras)	
	Balanserad vinst	
	Räkenskapsårets inkomster.	
	Driftöverskott av egen järnvägsrörelse	
	Driftöverskott av diverse rörelsegrenar (med specifikation)	
	Vinst av järnvägsarrenden (med specifikation)	
	Ränta å kapital, bundet i ofullbordade anläggningar	
	Inkomst av värdehandlingar m. m.	
	Utdelning å aktier	
	Räntor m. m.	
	Diverse inkomster (med spec. av större poster)	
	Summa räkenskapsårets inkomster	
	Summa inkomster	
	Utgifter.	
	Räkenskapsårets utgifter.	
	Vid samförvaltning med andra järnvägar debiterad del av driftöverskottet	
	Skatter	
	Avsättning till konjunkturförnyelsekonto	
	Täckningskostnader:	
	för stiftelsekostnader m. m.	
	» finansomkostnader o. d.	
	» utrangerade anläggningar m. m.	
	» förnyelsekostnader	
	» diverse oförutsedda kostnader	

År.....		År.....
	Räntor:	
	å statslån	
	å obligationslån	
	övriga räntor	
	Diverse utgifter (med spec. av större poster)	
	Summa räkenskapsårets utgifter	
	Till bolagsstämmans förfogande redovisad vinst.	
	Från föregående år balanserad vinst	
	Räkenskapsårets vinst	
	Summa vinst	
	Summa utgifter	

Anvisningar.

Det angivna formuläret är uppställt under förutsättning att rörelsen lämnat positiva resultat. Har rörelsen gått med förlust, blir uppställningen delvis förändrad, som av nedanstående exemplifierande formulär framgår.

Vinst- och förlusträkning.

(Negativa resultat.)

	Inkomster.	
	Räkenskapsårets inkomster.	
	Vid samförvaltning med andra järnvägar krediterad merinkomst	
	Ränta å för ofullbordade anläggningar bundet kapital	
	Inkomst av värdehandlingar m. m.	
	Utdelning å aktier	
	Räntor m. m.	
	Diverse inkomster (med spec. av större poster)	
	Summa räkenskapsårets inkomster	
	Till bolagsstämmans behandling redovisad förlust.	
	Från föregående år balanserad förlust	
	Räkenskapsårets förlust	
	Summa förlust	
	Summa inkomster	
	Utgifter.	
	Från föregående räkenskapsår balanserad förlust.	
	I föregående års balansräkning redovisad förlust	
	Härav enligt bolagsstämmans beslut täckt genom: (specifieras)	
	Balanserad förlust	

År.....	Räkenskapsårets utgifter.	År.....
.....	Driftunderskott av egen järnvägsrörelse . . . . .	.....
.....	Driftunderskott av diverse rörelsegrenar (med specifikation) . . . . .	.....
.....	Förlust av järnvägsarrenden (med specifikation) . . . . .	.....
.....	Skatter . . . . .	.....
.....	Täckningskostnader:	.....
.....	för stiftelsekostnader m. m. . . . .	.....
.....	> finansomkostnader o. d. . . . .	.....
.....	> uttrangerade anläggningar m. m. . . . .	.....
.....	> förnyelsekostnader . . . . .	.....
.....	> diverse oförutsedda kostnader . . . . .	.....
.....	Räntor:	.....
.....	å statslån . . . . .	.....
.....	å obligationslån . . . . .	.....
.....	övriga räntor . . . . .	.....
.....	Diverse utgifter (med specifikation av större poster) . . . . .	.....
.....	Summa räkenskapsårets utgifter	.....
.....	Summa utgifter	.....

Driftöverskott, resp. driftunderskott av järnvägsrörelsen överföres till vinst- och förlusträkningen från driftsräkningen för järnvägsrörelsen, vilken skall närläggas som bilaga.

Driftöverskott resp. driftunderskott av diverse rörelsegrenar överföres till vinst- och förlusträkningen från driftsräkningar för varje särskild rörelsegren. Berörda driftsräkningar böra så uppställas, att olika huvudslag av inkomster och utgifter översiktligt framgå, men behöva dessa driftsräkningar icke närläggas som bilagor.

Vinster resp. förluster av järnvägsarrenden skola överföras till vinst- och förlusträkningen från resp. konton för arrenderade banor. Sammandrag av berörda konton, utvisande bl. a. arrendets storlek, skola närläggas som bilagor.

Ränta å kapital, bundet i ofullbordade anläggningar, är utgift för kapitalökning och skall påföras balansräkningens tillgångskonto under rubrik III »Ofullbordade arbeten» samt gottskrivas vinst- och förlusträkningen som inkomst.

Med *vid samförvaltning* med andra järnvägar debiterad del av driftöverskottet resp. krediterad merinkomst förstås exempelvis de utgifter resp. inkomster, som i trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle deltagande järnvägar jämlikt ingången överenskommelse om samförvaltning haft utöver egen banas driftresultat.

Avsättning till konjunkturförnyelsekonto. Redovisning, utvisande efter vilka grunder avsättningen beräknats, skall närläggas som bilaga.

Täckningskostnader. Tablå, utvisande hur årets täckningskostnader framgå enligt fastställda amorteringsplaner, skall närläggas som bilaga.

Diverse inkomster. Härunder skola exempelvis föras vinster vid försäljning av fast eller lös egendom och vid enligt aktiebolagslagen medgiven uppskrivning av värdet av andra tillgångar än för stadigvarande bruk avsedda och vidare inkomster, vilka icke hänföra sig till räkenskapsårets rörelse, såsom vid slitande av tvist genom dom eller skiljedom kan vara fallet.

Diverse utgifter. Härunder skola exempelvis föras förluster vid försäljning av fast eller lös egendom och vid annan nedskrivning av olika tillgångar, än som beror på utrangering, vidare utgifter, vilka icke hänföra sig till räkenskapsårets rörelse samt diverse kostnader, vilka icke äro att anse som egentliga driftkostnader, såsom t. ex. undersöknings- och experimentkostnader, allt under förutsättning att utgifterna icke på grund av deras oförutsedda storlek anses böra amorteras under ett flertal år och därför påföras tillgångskontot »Kostnader att framdeles täcka».

Diverse inkomster och utgifter av avsevärd betydelse skola specificeras. Specificationen kan verkställas direkt å vinst- och förlusträkningen eller, om så befinnes lämpligare, i en bilaga till densamma.

Utdrag ur

Kungl. förordning angående handelsböcker och handelsräkningar;

given Stockholms slott den 4 maj 1855.

1 §. Envar, som, i den ordning särskilda författningar innehålla, i stad eller på landsbygden, till sitt yrke gjort att i gross eller i minut handel såsom näring idka eller att varor till försäljning tillverka eller bearbeta, vare, evad det är enskild man, bolag eller förening, pliktig ordentliga handelsböcker föra, såsom här nedan sägs.

Lag samma vare för enkelt bolag, som blivit i handelsregistret infört, så ock för aktiebolag, ändå att det ej idkar sådant yrke, som nu är sagt. *Lag 28 juni 1895*, som trätt i kraft 1 januari 1897.

3 §. De i 1 § föreskrivna handelsböckerna skola vara: dagbok, brevbok, inventariabok; köpman dock obetaget att, efter gottfinnande, därjämte andra handelsböcker föra.

4 §. I dagboken skola antecknas, dag efter dag, i den ordning de inträffat, alla överenskommelser, företag och affärer, utan undantag, som köpmannen för egen del, eller för andras räkning, enligt uppdrag, avslutat och som med rörelse äga samband, de fordringar och den gäld, som därav eller annorledes tillkommit, borgenärernas och gäldenärernas namn, de växlar eller andra skuldförbindelser, som blivit utgivne, till betalning godkände eller endosserade, de borgensförbindelser, som blivit ingångne, de kontanta penningbelopp, som, på vilken grund det vara må, för dagen influtit eller utgått, och särskilt de varor till art, belopp och pris, som utborgade blivit.

De penningbelopp, som för dagen influtit för varuförsäljning i minut, må för en gång vid dagens slut i dagboken antecknas.

5 §. Är rörelsens omfång eller beskaffenhet sådan, att förande av odelad dagbok olämpligt bleve, må dagboken föras i särskilda avdelningar, med avseende å göromålen och affärernas art.

7 §. Inventariabok skall upprättas vid den tidpunkt köpmannen sin rörelse öppnar, och upptaga noggrann uppgift på allt vad han äger i fastighet, lösören och varulager, med därå påfört värde, på fordringar och gäld, och på beloppet av hans kontanta penningar. Inom de sex första månaderna varje år skall ock en balansräkning uppgöras, utvisande de tillgångar, köpmannen vid nästföljande rörelseårs utgång ägde, och de gäldeböcker, för vilka han då på en eller annan grund häftade; börande denna balansräkning i sin ordning uti inventariaboken införas.

I den inventariibok, som sålunda upprättas vid den tidpunkt, då köpmannen öppnar sin rörelse, ävensom i den årliga balansräkningen skola inom linjen angivas samtliga de borgens- och övriga ansvarsförbindelser för andra, i vilka köpmannen häftar, i den mån samma förbindelser ej äro att hänföra till gäld, varom ovan nämnts. *Lag 14 maj 1909.*

8 §. Inventariibok och balansräkning skola av köpmannen med hans underskrift bestyrkas. Är det ett bolag, som rörelsen idkar, och äro alla eller flera medlemmar för bolagets förbindelser obegränsat ansvariga; då skola alla de, själva eller genom ombud, underskriva, som sålunda förpliktade äro. *Lag 28 juni 1895, som trätt i kraft 1 januari 1897.*

9 §. Dagbok och inventariibok skola, innan de begagnas, inbindas och, var för sig, i fortlöpande sifferföljd, pagineras. Det, som införes, skall i oavbruten följd, utan luckor eller tomma mellanrum, inskrivas. Ej må något av innehållet genom överstrykning eller annorledes oläsligt göras, eller genom radering, utbyte av blad, inskrivning mellan raderna eller i kanten ändras eller tilläggas. Behöves ändring eller tillägg, må det såsom fortlöpande text å bladet antecknas. Hava andra anteckningar däremellan tillkommit, varde ändringen eller tillägget därefter infört, och i sådant fall dagen uppgiven, då ändringen eller tillägget skedde.

Utdrag ur
Allmänna aktiebolagslagen

av den 12 augusti 1910

med kommentar av justitierådet S. Skarstedt.

Allmän anmärkning. Med »kommittén» förstås, då ej annat sägs, 1905 års aktiebolagskommitté.

3 §.

Aktierna skola lyda å lika belopp i svenskt mynt.

Vad för aktie skall inbetalas må ej bestämmas till lägre belopp än det, varå aktien skall lyda.

53 §.

Av aktiebolags årsvinst, efter avdrag för vad som åtgår till betäckande av möjligen förefintlig brist från föregående år, skola minst tio procent avsättas till reservfond. Vid beräkning av det belopp, som sålunda minst skall avsättas till reservfonden, må ej från årsvinsten avdragas den andel däri, som kan hava tillerkänt styrelseledamot eller annan såsom arvode (tantien). Sedan fonden uppgått till ett belopp motsvarande tio procent av inbetalda aktiekapitalet eller till det högre belopp, som kan vara bestämt i bolagsordningen, må vidare avsättning av årsvinsten kunna upphöra; nedgår fonden under det sålunda stadgade beloppet, skall avsättning därtill ånyo vidtaga.

Till reservfonden skall alltid läggas vad vid aktieteckning må hava för aktierna erhållits utöver det belopp, varå de lyda, så ock, där aktierätt förverkats och aktiekapitalet i följd därav minskats, vad, innan aktierätten förverkades, blivit inbetalt å aktien.

Nedsättning av reservfonden må beslutas allenast för betäckande av förlust, som enligt fastställd balansräkning finnes hava uppstått å rörelsen i dess helhet, och som icke kan ersättas av andra befintliga, till framtida förfogande avsatta medel.

Kommentar.

Då uttrycket »årsvinst» i 1895 års lag (29 §) stundom missförståtts, har man velat i nya lagen tydligare uttala vad som åsyftas. Har ett aktiebolags verksamhet under ett räkenskapsår gått med vinst, kallas denna vinst *årsvinst* eller *vinst under året*. Denna årsvinst framgår, därest, såsom vanligen torde

vara fallet, s. k. dubbel bokföring användes, av vinst- och förlustkontot, och detta såväl i det fall att avskrivningar ske å de särskilda kontona som i det fall att avsättningar göras till en särskild s. k. förnyelsefond. Avsättningarna till denna fond göras på själva vinst- och förlustkontot, innan vinsten eller förlusten beräknas. Oaktat ett bolag haft årsvinst, är ej sagt, att det finnes någon vinst att utdela, ty från föregående år kan finnas brist, som måste betäckas av årsvinsten. De tio procent, som böra avsättas till reservfonden, skola räknas å årsvinsten *efter avdrag* av vad som åtgår till betäckande av möjligen förefintlig brist från de föregående åren. De i 1903 års bankaktiebolagslags 20 § använda ordalagen »behållna årliga vinst» torde avse att uttrycka detsamma, men kunna möjligen giva anledning till missförstånd. Omförmälda brist framgår av nästföregående års balansräkning och utgör skillnaden mellan de i densamma upptagna skulderna (däri inräknade aktiekapitalet, reserv- och förnyelsefonder) och tillgångarna. (*Kommittén.*)

54 §.

Ej må till aktieägarna annorledes än i följd av aktiekapitalets nedsättning, efter ty i 49 eller 50 § sägs, utbetalas annat än den vinst, som förefinnes enligt fastställd balansräkning för sista året, i den mån vinsten ej skall avsättas till reservfonden.

Kommentar.

På sätt angivits redan i anm. till 53 § får begreppet »årsvinst» icke förväxlas med begreppet »vinst enligt balansräkningen». Årsvinst kan finnas men balansräkningen visa förlust; och å andra sidan kan bolagets verksamhet under året hava gått med förlust men balansräkningen visa vinst av verksamheten i dess helhet. Syftet med 54 § 1 p. är i korthet sagt, att utdelning får äga rum endast då bolagets ställning visar verklig behållning. Härav följer utan vidare, att bolaget naturligtvis icke äger att till utdelning använda årsvinst oaktat till följd av lidna förluster under föregående verksamhetsår brist i aktiekapitalet förefinnes.

Kommittén anför:

»Årsvinsten eller vinsten för året får, enligt vad redan under 53 § är anmärkt, ej alltid i sin helhet utdelas. Därifrån skall nämligen avräknas *dels* vad som åtgår att betäcka möjlig brist från de föregående åren och *dels* avsättning till reservfonden. Den förstnämnda avräkningen har vid en ordentlig bokföring redan skett, då bolagets tillgångar och skulder sammanföras i balansräkningen. Skillnaden mellan de i balansräkningen upptagna tillgångarna och skulderna, till vilka senare räknas jämväl aktiekapitalet, reservfond och förnyelsefond, utgör därför just vad såväl i gällande lag som i förslaget benämnas *den vinst, som förefinnes enligt balansräkningen*. Att märka är emellertid, att denna vinst kan bestå av dels besparade vinstmedel från ett eller flera föregående år och dels vinsten för det räkenskapsår, balansräkningen avser (årsvinsten eller vinsten för året). Besparade vinstmedel från föregående år upptagas emellertid vanligen i balansräkningen under särskild rubrik såsom dispositionsfond, outdelade vinsters konto eller något dylikt. I sistberörda fall blir den i balansräkningen såsom vinst betecknade posten endast vinsten för året och utgör följaktligen endast en del av vad som åsyftas med det i lagtexten använda uttrycket 'den vinst, som förefinnes enligt vederböranden fastställd balansräkning'»

Vad som får utdelas utgöres sålunda av »*vinsten enligt balansräkningen i den mån denna vinst ej utgöres av årsvinst, som skall avsättas till reservfond*».

56 §.

Jämte vad i förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar är stadgat gälla i avseende å upprättande av aktiebolags balansräkning:

1) Bolagets tillgångar må ej upptagas vare sig över sina verkliga värden eller till högre belopp än som motsvara kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning.

2) Andra tillgångar än sådana, som äro avsedda för stadigvarande bruk för bolaget, må dock upptagas till högre belopp än som motsvara kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning, såframt särskilda omständigheter kunna anses lämna fog härför och dessa i balansräkningen fullständigt angivas.

3) Osäkra fordringar skola upptagas endast till de belopp, varmed de beräknas komma att inflyta, och värdelösa fordringar avskrivnas.

4) Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må utan hinder av vad under 1) stadgats upptagas till belopp, motsvarande kostnaderna för tillgångarnas anskaffning eller tillverkning, ehuru verkliga värdet är lägre än detta belopp. I ty fall skall dock därå årligen avskrivnas det belopp, som motsvarar tillgångarnas av ålder eller nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak uppkomna värdeminskning. I stället för sådan avskrivning må motsvarande avsättning kunna göras till en särskild förnyelsefond. Sådan fond må ej minskas annorledes än genom en minskningen motsvarande avskrivning å ifrågasvarande tillgångar.

5) Tillgångar, som under 4) avses, må ej i vidare mån än som betingas av därå nedlagda förbättringar upptagas till högre värde än det, vartill de varit uppförda i närmast föregående fastställda balansräkning.

6) De belopp, vartill aktiekapitalet, reserv- och förnyelsefonder samt andra fonder uppgå, skola var för sig i balansräkningen uppföras bland skulderna.

7) Kostnader för bolagets bildande, organisations- eller förvaltningskostnader eller förvärvad egen aktie må ej uppföras såsom tillgång.

8) Äger bolaget aktier i annat bolag, skola dessa i balansräkningen, särskilt för varje sådant bolag, upptagas till antal och värden; och skall, där så ske kan, till balansräkningen fogas sistnämnda bolags senaste fastställda balansräkning.

Kommentar.

Ur *lagrådets* protokoll anföres: »Det är uppenbart, att en på konjunkturernas växling beroende ökning eller minskning av försäljningsvärdet å egendom, som är avsedd för stadigvarande bruk, saknar betydelse för bedömandet av utfallet av bolagets verksamhet, och det skulle kunna vara synnerligen hårt för aktieägarna, om ett bolag, i händelse dess fabrik och maskiner på grund av nedgående konjukturer erhöle ett minskat försäljningsvärde, skulle vara pliktigt att genast nedskriva denna egendom med hela värdeminskningen och i följd därav kanske vara förhindrat att göra någon utdelning, ehuru rörelsen i själva verket givit god avkastning.

De skäl, som föranleda att egendom, avsedd för bolagets stadigvarande bruk, må bokföras till anskaffningskostnaden, även om denna är högre än det verkliga värdet, talar emellertid än kraftigare för, att dylik egendom icke må under några omständigheter bokföras till högre belopp än anskaffningskostnaden eller över huvud uppskrivas över det värde, vartill den senast bokförts. Det är lätt att inse, vilka betänkliga följder kunde uppstå av en sådan uppskrivning, med vilken ett upptagande över anskaffningskostnaden i realiteten är att likställa. Om det överskott, som balansräkningen genom uppskrivningen kommit att utvisa, användes till utdelning åt aktieägarna, är det i själva verket ej vinst utan en del av bolagets aktiekapital, som utdelas; och om sedermera

till följd av nedgående konjunkturer eller av annan orsak den uppskrivna egendomen faller i värde, kan den gjorda utdelningen rentav förorsaka, att bolaget blir insolvent. Vidare är, såsom erfarenheten giver vid handen, utdelning av på sådant sätt vunnet överskott i hög grad ägnad att hos allmänheten, som ofta ej efterforskar, huru medel till utdelning beretts, väcka oriktiga föreställningar om företagets ekonomiska bärkraft och därigenom möjliggöra aktiernas uppdrivande till ett pris, som överstiger deras verkliga värde.»

Till *statsrådsprotokollet* anförde *chefen för justitiedepartementet*:

»Den balansräkning, för vars upprättande i förevarande paragraf meddelas noggranna regler, är avsedd icke att ligga till grund vid avgörande av frågan, huruvida ett bolag bör träda i likvidation eller avträda sin egendom till konkurs (jfr bestämmelserna i 98 §), utan att ange vad som får såsom bolagets vinst utdelas. Dessutom vill jag påpeka, att bestämmelserna om bokföringen av de till stadigvarande bruk avsedda tillgångarna icke böra tolkas så restriktivt, att det för ett bolag vore otillåtet att använda en värdeökning å en del av dessa tillgångar till att utjämna en minskning i värde å andra sådana tillgångar, givetvis under förutsättning, att därigenom icke summan av de be-
lopp, vartill samtliga dessa tillgångar förut varit bokförda, höjes. Ty genom en dylik restriktiv tolkning skulle bolagen komma att i olika grad drabbas av förslaget bestämmelser i förevarande avseende, enär ett bolag, som i balansräkningen detaljerade sina till stadigvarande bruk avsedda tillgångar, bleve mera bundet med avseende å värdesättningen av dessa än ett bolag, som summariskt angåve sina tillgångar av ifrågavarande slag; det senare bolaget kunde ju på kontot för sagda tillgångar utjämna eventuella värdeförändringar i detalj.»

Angående äldre bolag se 141, § 7.

Beträffande den under 4) stadgade *avskrivning* erinras, att här icke blott är fråga om de vanliga avskrivningsgrunderna ålder och slitning. Fall kunna nämligen inträffa, då för ett bolag uppkommer värdeminskning, som icke kan anses vara orsakad av ålder eller slitning men dock är av beskaffenhet att ovillkorligen böra avskrivas. Så t. ex. bör, om bolaget bedriver skogsavverkning på sådant sätt, att överavverkning äger rum, avskrivning ske, motsvarande den därigenom förorsakade värdeminskning, likasom, i händelse bolaget idkar malmbrytning i en gruva med begränsad malmtillgång, avskrivningen bör ställas så, att gruvans värde avskrives under den tid, malmen kan beräknas komma att räcka. Har bolaget koncession att under viss tid driva en rörelse med skyldighet att vid koncessionstidens slut utan ersättning avstå den för driften erforderliga egendom, bör tydligen värdet av denna egendom vara avskrivet vid koncessionstidens utgång. (*Lagrådet.*)

Anm. till 6) och 7). Förbud meddelas i 6) mot att, såsom stundom sker, särskilda fonder föras tillsammans eller hopföras med skulderna i en post. — Ang. bolags förvärv av egen aktie, se 51 § med anm. — Även om organisationskostnader varit av beskaffenhet att medföra ökat värde åt bolagets rörelse och i följd härav föranleda, att vid en överlåtelse av denna kan betingas en större köpeskillning än eljest skulle erhållits, få dessa kostnader icke uppföras såsom tillgång.

69 §.

Minst en månad före den bolagsstämma varom förmåles i 82 §, avlämna styrelsen till revisorerna en av styrelsens ledamöter underskriven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning samt balansräkning för det förflutna

räkenskapsåret. Genom styrelsens försorg skola dessa handlingar jämte den berättelse, som enligt vad nedan sägs skall avgivas av revisorerna, under minst en vecka närmast före stämman hållas för aktieägarna tillgängliga i tillräckligt antal exemplar ävensom ofördröjligen översändas till aktieägare, som med uppgivande av postadress anhåller därom.

I förvaltningsberättelsen skall lämnas redogörelse för de under året verkställa avskrivningarna och grunderna därför.

Kommentar.

Hädanefter skall — i stället för den uppgift i förvaltningsberättelsen angående uppkommen vinst eller förlust, varom 48 § i 1895 års lag stadgar — av styrelsen avlämnas, förutom förvaltningsberättelse och balansräkning, även *vinst- och förlusträkning*. Meningen är, att aktieägarna skola erhålla fullständig kunskap om huru vinst eller förlust uppkommit.

Då aktieägarna för att kunna rätt bedöma resultatet av bolagets verksamhet måste äga kännedom om, vilka avskrivningar som skett, men nödig upplysning i sådant avseende ej alltid meddelas bolagsstämman, har nu stadgats, att i förvaltningsberättelsen skall lämnas fullständig redogörelse ej blott för de under räkenskapsåret verkställda avskrivningarna utan även för de grunder, som därvid tillämpats. (*Lagrådet.*)

72 §.

Styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skola granskas av en eller flera revisorer.

Revisorerna väljas å bolagsstämma; dock må i bolagsordningen kunna bestämmas, att en eller flera revisorer skola på annat sätt utses att jämte de å bolagsstämman valda deltaga i granskningen.

Till revisor må ej utses den, som är i bolagets eller styrelseledamots tjänst.

74 §.

Styrelsen skall bereda revisor tillfälle att när som helst inventera bolagets kassa och övriga tillgångar samt granska bolagets alla böcker, räkenskaper och andra handlingar; och må av revisor begärd upplysning angående förvaltningen ej av styrelsen förvägras.

Vid fullgörande av sitt uppdrag hava revisorerna att ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, som av bolaget meddelas och ej avse inskränkning i deras i lag stadgade befogenhet eller eljest strida mot lag eller författning eller mot bolagsordningen.

Revisorerna skola för varje räkenskapsår över granskningen avgiva en av dem underskriven berättelse, som skall överlämnas till styrelsen minst två veckor före den i 82 § nämnda bolagsstämman. Inom samma tid skola revisorerna till styrelsen återställa förvaltningsberättelsen, vinst- och förlusträkningen samt balansräkningen.

82 §.

Inom åtta månader efter utgången av varje räkenskapsår skall hållas ordinarie bolagsstämma, å vilken styrelsen har att framlägga sin förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkningen samt balansräkningen för det förflutna året tillika med revisorernas berättelse.

97 §.

Förutom i det fall, varom förmåles i 33 §, skall aktiebolag träda i likvidation,

1) då aktiekapitalet till två tredjedelar eller den mindre del, som kan vara bestämd i bolagsordningen, gått förlorat och ej inom tre månader, efter det bolagsstämman erhållit meddelande därom, bristen blivit fylld.

98 §.

Visar sig vid uppgörande av bokslut eller eljest, att aktiekapitalet till den del, som i 97 § under 1) sägs, gått förlorat, lämne styrelsen ofördröjligen meddelande därom å bolagsstämman.

Det åligger styrelsen att, när helst anledning yppas till antagande, att bolaget gjort förluster i den omfattning, varom ovan förmäles, ofördröjligen upprätta bokslut för utrönande av bolagets ställning.

Vid förlustens beräkning skola tillgångarna upptagas till sina verkliga värden; dock att tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må, även om verkliga värdet är lägre, upptagas till det belopp, som motsvarar kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning med avdrag av den värdeminskning, för vilken enligt 56 § avskrivning bort äga rum.

132 §.

Med böter från och med femtio till och med två tusen kronor eller fängelse straffes

6) styrelseledamot, som vid upprättande av balansräkning mot bättre vetande förfar i strid med bestämmelserna i 56 §.

141 §.

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1912.

Rättigheter och skyldigheter, som uppkommit dessförrinnan, skola bedömas efter äldre lag.

Aktiebolag, som bildats, innan denna lag trätt i kraft, må registreras enligt bestämmelserna i äldre lag, men i övrigt skall med avseende å sådant bolag denna lag lända till efterrättelse med nedan angivna undantag:

7) Har bolag, då denna lag träder i kraft, i senaste prövade balansräkning upptagit tillgång till högre belopp än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, utgör bestämmelsen i 56 § under 1) ej hinder mot att fortfarande upptaga den tillgång till samma belopp som förut.

P. M.

angående de nordamerikanska järnvägarnas bokföring och ekonomiska statistik.

För denna p. m. har som material i första rummet använts av professor O. Sillén till bokföringskommissionen lämnad redogörelse för kontrollen av de enskilda järnvägarnas bokföring i Förenta staterna, utövad av Interstate Commerce Commission, med bilagor, bland vilka senare 3 littereringstabeller och ett antal formulär för avgivande av statistiska uppgifter varit av särskilt intresse.

*Uppgifts-
material.*

Har därjämte studerat diverse litteratur rörande amerikanska järnvägsförhållanden. Då denna litteratur emellertid till stor del varit av rätt gammalt datum och bokföringsbestämmelserna ändrats tid efter annan, samt det av prof. Sillén till kommittén överlämnade materialet endast belyser vissa sidor av bokföringen — huvudvikten lägges på vad som är av betydelse för avgivande av statistiska uppgifter — kan denna redogörelse icke göra några anspråk på allsidighet eller fullständighet. Har t. ex. icke kunnat beröra sådana frågor som bokföringsorganisation, allegatens behandling, böckernas tekniska anordning, kassaväsende o. s. v.

Dessutom är framställningen i den använda huvudkällan, littereringstabellerna, så kortfattad och dessutom uppenbarligen skriven för personer med ingående kännedom om just de amerikanska järnvägarnas räkenskapsväsende, att tolkningen av en hel del bestämmelser erbjudit mycket stora svårigheter. Har i själva verket varit föga bättre ställd än en utländning, som skulle beskriva de svenska järnvägarnas redovisningsväsende och endast hade att tillgå littereringstabellerna samt den officiella statistiken.

Amerikas järnvägars ledande män hava sedan många år tillbaka visat stort intresse för utarbetande och tillämpning av lämpliga regler för bokföring och statistik, då bådaddera insetts vara av den största betydelse för förvaltnings-tjänsten. Även andra skäl ha bidragit att påskynda utvecklingen. Av dessa ha från fackmannahåll särskilt betonats följande:

*Inledande
anmärk-
ningar.*

1. Konkurrensen mellan parallell-linjer, vars byggande tilläts i alla delar av landet, och därmed sammanhängande pressning av transportavgifterna.
2. De ständigt ungefär en gång i årtiondet återkommande om ebb och flod påmimande perioderna av starkt ekonomiskt uppsving och därpå följande hastig nedgång.
3. Linjernas stora längd och därmed följande olikheter i terräng- och klimatiska förhållanden m. m.

4. Sammanbrott av vissa järnvägsföretag, som icke förvaltats affärsmässigt, och där finansiell rovdrift följts av tillbakagång och slutligen exekutiv försäljning.

Anspråken på tillfredsställande bokföring ha kommit från tvenne håll, nämligen dels från företagens egna intressenter, dels från myndigheterna och då främst centralmyndigheterna i Washington, vilkas maktspråk varit nödvändigt för att i strid mot de enstaka företagens fördomar införa full enhetlighet åtminstone i de flesta huvudpunkter.

*Järnvägs-
systemets
utveckling.*

Innan jag övergår till en skildring mera i detalj av den nuvarande bokföringen, måste jag först i korthet beröra vissa allmänna förhållanden, vilka så att säga tjäna som bakgrund, ävensom den historiska utvecklingen.

Den snabba utveckling, som Förenta staterna genomgått och den ekonomiska blomstring och välmåga, som kommit detta land till del, torde vara i högre grad avhängigt av järnvägssystemet än av någon annan faktor. Staternas väldiga område, som från Atlanten till Stilla Oceanen har en utsträckning av 5 000 km. och från de stora sjöarna till Mexikanska golfen av 3 000 km. och som inom sig sluter enorma naturrikedomar, hade små möjligheter att för transporter i inlandet använda vattenvägar och var då järnvägsbyggandet började till största delen mycket glest befolkat. Järnvägarna betraktades därför som verkliga pionjärföretag och man använde alla tillgängliga resurser på deras byggande, detta emedan man däri såg det snabbaste och mest ekonomiska sättet att övervinna de stora avstånden samt vidriga terräng- och klimatiska förhållanden.

Företagen hava sålunda erhållit mycket betydliga bidrag i jord och pengar och beviljats många viktiga förmåner såväl av förbundsregeringen, som avsett att uppmuntra byggande av transkontinentala linjer till de västra staterna, som av särstaterna och kommunerna, vilka velat draga till sig folk samt tillförsäkra sig fördelarna av moderna handelsvägar. Järnvägarna utbreddes sig raskt över hela landet och gick järnvägsbyggandet därvid *före* kolonisationen i stället för att som i andra länder följa *efter* densamma. De olika perioderna av ekonomiskt uppsving och tillbakagång hava visserligen lämnat starka spår å dessa handelsvägar, emellertid bestå för närvarande ett stort antal väl avrundade, blomstrande järnvägssystem.

Järnvägsnätets utveckling i Förenta staterna åskådliggöres av följande siffror:

År	Banlängd eng. mil
1830	23
1840	2 800
1850	9 000
1860	30 000
1870	53 000
1880	93 000
1890	164 000
1900	193 000
1910	240 000

Vid slutet av räkenskapsåret 1913—14 funnos 252 000 mil järnvägar, vilka under nämnda år tillsammans uppvisade

3 047 milj. dollars	driftsinkomster
2 200 »	driftsutgifter och skatter
847 »	överskott.

Det är helt naturligt, att man vid dessa omfattande i privat ägo befintliga företag måste kräva noggranna bestämmelser rörande bokföring och statistik samt att såväl förbundsregeringen som de särskilda staterna skall fordra kontroll över räkenskaperna.

Till belysning av det följande måste erinras om, att särstaterna äga en rätt hög grad av självständighet, samt att deras regeringar hava en mycket vidsträckt befogenhet i inrikespolitiskt hänseende samt stå i spetsen för administrationen inom sitt område. Blott territorierna styras direkt av förbundsregeringen, vilken för övrigt endast har de befogenheter, som i författningen uttryckligen tilldelats densamma.

Järnvägarna tillhöra enskilda bolag, som hava skaffat det nödvändiga kapitalet genom utsläppande av aktier, obligationer och övriga skuldförbindelser. Av koncessionerna härröra några få från förbundsregeringen och hava givits under den tid, då ifrågavarande stater ännu voro territorier, det stora flertalet järnvägsbolag ha dock erhållit sina privilegier genom koncessioner från de stater, inom vilkas område deras linjer äro belägna, och ha dessa lämnats enligt dessa staters lagar. Järnvägarna förvaltas genom styrelser, som väljas av aktieägarna, och tjänstemän, som tillsätts av styrelserna. Desamma äro alltså privat egendom och i enskild drift. Då deras verksamhet emellertid är av den allra största betydelse för hela landet och på så mångfaldigt sätt berör befolkningens livsintressen, betraktas densamma numera allmänt som en i det allmännas intresse utövad *offentlig* funktion. Järnvägsväsendet är därför underkastat reglering såväl genom staterna som genom förbundsregeringen.

Enligt författningen tillhör det förbundsregeringen att reglera samfärdseln med främmande länder samt mellan särstaterna, under det att samfärdseln inom dessa skall regleras av staterna själva. Å denna enkla grundlagsregel hava under de senare årtiondena uppbyggts en mängd lagbestämmelser och övriga föreskrifter.

De första försöken till innerstatlig reglering av förhållandena vid järnvägarna gjordes omkring 1870 — tidigare synes man blott ha tänkt på att få nya linjer utbyggda. Vid nämnda tidpunkt hade emellertid såväl nätets utsträckning som trafikintensiteten så utvecklats, att kravet på lagbestämmelser började bli mera allmänt. Som resultat av de s. k. »Granger Agitation» inrättades sålunda på 70-talet i de västra staterna ett flertal järnvägsmyndigheter, vilka hade till uppgift att kontrollera uppfyllandet av träffade bestämmelser och speciellt att efterse, att tarifferna och driften sköttes på rätt sätt samt att företagen tillgodosågo såvitt möjligt i lika mån samtliga trafikanters intressen. Vissa av dessa järnvägskommissioner, bland dessa en del mycket viktiga, såsom t. ex. den år 1869 inrättade kommissionen för Massachusetts hade blott rådgivande befogenhet och stödde sig i huvudsak på den allmänna opinionen, men så småningom blev kommissionernas makt större och deras anordningar erhöilo bindande kraft. Efter år 1900 ha några av dem, vilka benämnts stats- eller välfärdskommissioner, erhållit sådana utvidgade rättigheter icke blott med avseende på de egentliga järnvägarna utan även beträffande elektriska lokalbanor samt telegraf- och telefonlinjer. Speciellt ha desamma att pröva uppgörandet av årsräkenskaper samt offentliggörandet av de ekonomiska resultaten. Kommissionernas befogenhet gäller utom bokföring samt kontroll å utgivandet av aktier och obligationer även vissa andra viktiga ärenden, vilka ligga utom ramen för denna redogörelse, nämligen ändringar i tidtabellshänseende och i transportanordningar samt bestämmande av taxor och tariffer.

Frågan om järnvägsförhållandenas reglering förblev icke länge en staternas angelägenhet, ty redan under 1870-talet började förbundsregeringen ägna den-

Mellanstatlig reglering av järnvägsförhållandena.

samma ökad uppmärksamhet. Emellertid var ärendet då tydligen icke moget för förbundets lagstiftning; först år 1887 var man färdig med en lag angående samfärdselns reglering. Denna kallades Interstate Commerce Act, d. v. s. lagen om mellanstatlig samfärdsel och betecknar bl. a. det första steget från förbundsregeringens sida mot införande av en enhetlig bokföring för de järnvägar, vars rörelse omfattar flera stater. Som representant för regeringen inrättades därvid ett särskilt ämbetsverk, benämnt Interstate Commerce Commission (I. C. C.). Flera järnvägsbolag hade redan förut infört en fast litterering, speciellt av driftutgifterna samt ordnat bokföring och statistik. Många hade också offentliggjort värdefulla årsberättelser, men man kan dock betrakta lagen i fråga, vilken kom till stånd samtidigt med en stark utvidgning av järnvägarna och deras affärsomslutning, som upphovet till den nuvarande enhetliga bokföringen och statistiken.

Lagen av 1887 rörande den mellanstatliga samfärdseln innehöll bestämmelser i fråga om bokföringen m. m. Däri föreskrevs avgivandet av årsberättelser, upptagande inkomster och utgifter, tekniska förhållanden, drift, finanser, tariffer samt överenskommelser med andra bolag och gav densamma I. C. C. rättighet att efter gottfinnande utfärda detaljerade bokföringsföreskrifter.

Reglering genom en regeringsmyndighet var något nytt i Förenta staterna, och det är därför erkännansvärt, att järnvägarna i stället för att motverka föreskrifterna angående enhetlig bokföring år 1888 bildade en bokföringsförening, »Railway accounting officers association», avsedd att omfatta bokföringscheferna m. fl. vid de olika förvaltningarna. Nämnda tjänstemän sammanträdde våren samma år för att rådslå angående den form, som skulle givas åt de av lagen föreskrivna årsberättelserna till förbundsregeringen och så blev genom järnvägarnas vänskapliga medverkan lagen av 1887 först de facto gällande, ty dess bestämmelser hade på grund av de beviljade statsmedlens otillräcklighet icke kunnat utan vidare genomföras. Detta samarbete mellan järnvägarna och regeringen har sedan dess alltjämt fortfarit och ehuru naturligtvis åsikterna ibland gått isär, har dock slutligen skapats ett stort verk, vilket väl icke hade kunnat frambringas på någon annan väg, nämligen fastställandet av enhetliga föreskrifter för bokföringen, i den mån detta överhuvud taget var möjligt. Detta var intet litet företag för ett land, där järnvägarna stå i den skarpaste ömsesidiga konkurrens och hade att uppvisa de allra största olikheter i geografiskt hänseende, historisk utveckling samt beträffande lokal- och transitotrafikens karaktär, och det behövdes rik erfarenhet, moget omdöme och användande av icke obetydliga kostnader för att ernå tillfredsställande resultat.

Nu nämnda lag gjorde goda tjänster men medförde dock ingen fullständig likformighet inom bokföring och statistik. Innan man gick vidare, måste man emellertid först under moget övervägande söka utveckla det givna förfaringsättet och samla erfarenhet. Efter ungefär 20 år var man dock färdig att taga ännu ett betydligt steg mot skärpning av lagens bestämmelser och utvidgning av I. C. C:s befogenhet. Detta skedde genom en lag av 1906, känd under namnet »Hepburn act», vilken visserligen hade som huvudändamål att reglera viktigare frågor än bokföringen, men vars föreskrifter emellertid också kompletterade tidigare bestämmelser i detta stycke. De införda stränga straffbestämmelserna för uraktlåtenhet att uppfylla föreskrifterna förorsakade någon överraskning, sedan lagen i den offentliga diskussionens hetta antagits som slutsten i lagstiftningen mot godtycklighet vid järnvägarna.

I enlighet med denna lag av 1906 — i vilken sedermera upprepade gånger företagits detaljändringar — äger för närvarande vid samtliga järnvägar bokföring rum och uppgöres statistik samt rapporter till I. C. C. Dess huvudsakliga bestämmelser i fråga om här behandlade områden innehålla, att I. C. C. har rätt att från alla järnvägar, som deltaga i den mellanstatliga samfärdseln,

infordra årliga rapporter samt att föreskriva, huru dessa rapporter skola uppgöras ävensom infordra utförliga svar å alla de frågor, som den själv önskar framställa. Kommissionen hade slutligen att fastställa den tid, inom vilken nämnda järnvägar skulle genomföra och tillämpa de enhetliga bokföringsföreskrifterna. Kommissionen skall ständigt ha rätt taga del av alla räkenskapsböcker, rapporter, allegat och övriga handlingar, och är det olagligt, om järnvägarna föra andra böcker och använda andra allegat än de som föreskrivits eller gil-lats av kommissionen. I. C. C. kan utnämna kommissarier med fullmakt att revidera alla räkenskaper m. m. För den händelse någon järnväg skulle vägra att föra de föreskrivna böckerna eller att framlägga dem för kommissionen eller dess representant, utgår 500 dollars böter för varje förseelse. Falsk införing i böckerna, förfalskning av allegat eller förande av böcker m. m., som icke äro föreskrivna eller gillade av kommissionen utgöra förseelser, vilka kunna bestraffas med penningböter eller fängelse eller bådadera. Vid be-handling av hithörande ärenden tillämpas därvid ett särskilt rättegångsförfarande.

De av kommissionen anställda kommissarierna straffas med böter och fän-gelse, om de icke iakttaga sekretess angående de fakta, som komma till deras kännedom. Årsberättelserna uppställas under edlig försäkran om riktigheten och skola vara insända 3 månader efter räkenskapsårets slut, för så vitt icke kommissionen lämnat ytterligare tidsfrist. Om uppgifter icke avlämnas eller eventuella frågor, som I. C. C. är berättigad framställa, icke ingående besvaras, så har den felande järnvägsförvaltningen att erlægga böter av 100 dollars för varje dags försening.

Kommissionen har jämväl rättighet att infordra *månads*rapporter angående inkomster och utgifter. Vidare kan kommissionen fastställa formulär för bok-föring, rapporter och allegat och detta såväl för trafik-tjänsten som för kamerala tjänsten.

Genom 1906 års lag utvidgades även de särstatliga järnvägsmyndigheternas befogenhet och infördes genom samarbete mellan dessa myndigheter och I. C. C. ett allmänt normalbokförings-schema, vilket byggde på det förut använda och som förbättrats under medverkan av järnvägarnas egna fackmän. Järnvägarna ha i alla hänseenden försökt att efterfölja föreskrifterna och understödja kom-missionen, så att de lämnade föreskrifterna, för vilka nedan närmare skall redo-göras, tillämpas som grundbestämmelser för alla järnvägar.

Med undantag av möjligen några få bestämmelser synas fackmännen anse de genom gemensamt arbete uppgjorda och genom lagen fastslagna föreskrif-terna angående enhetlig bokföring komma att bliva bestående till nytta för alla parter, för så vitt man å båda sidor visar god vilja samt håller sig inom de författningsenliga gränserna för järnvägslagstiftningen och den kontroll, som tillkommer staterna och förbundsregeringen.

I. C. C. består av 7 medlemmar, vilka utnämnas av Förenta staternas pre-sident med senatens godkännande för en tid av 7 år. Medlemmarna skola *Kommissio-nens orga-nisation.* ägna all sin tid och sitt arbete åt kommissionen. Denna har sitt säte i Washing-ton och sysselsätter några hundra tjänstemän. Ämbetsverket är för närvarande uppdelat i följande huvudbyråer:

Bureau of
Administration
Formal Cases
Traffic
Safety
Locomotive Inspection

Byrån för
Administrativa ärenden.
Formella ärenden.
Taxeärenden.
Säkerhetsärenden.
Maskininspektion.

Finance
Law
Informal Cases
Inquiry
Service
Valuation
Statistics
Accounts.

Finansärenden.
Juridiska spörsmål.
Upplysningsärenden.
Frågoärenden.
Vagnärenden m. m.
Värderingsärenden.
Statistiska ärenden.
Kamerala ärenden.

Flera av dessa byråer äro i sin tur uppdelade i sektioner.

Årsrapporter till kommissionen.

Som nämnt ha järnvägarna att avgiva såväl månads- som årsrapporter och kunna dessutom i vissa fall infordras specialrapporter. Dessa rapporter med sina bilagor, vilka sedan 1906 allt emellanåt förbättrats och för vilka formulär fastställas av I. C. C., ha varit det förnämsta medlet till skapandet av enhetlighet i själva bokföringen. Den årsrapport, »annual report», som för närvarande avgives av stora och medelstora järnvägar med ångdrift, består av ett stort antal tabeller, vilka tillsammans utgöra en liten bok och vilkas titlar här återgivas, då det syntts mig av intresse visa omfattningen av järnvägarnas uppgiftsskyldighet.

- | | |
|--|---|
| 101. Identity of respondent. | 101. Bolagets namn, organisationsår, år för grundande av i bolaget upptagna järnvägsföretag m. m. |
| 102. Directors. | 102. Styrelseledamöter. |
| 103. Principal general officers. | 103. Bolagets cheftjänstemän. |
| 104. Corporations controlled by respondent. | 104. Företag, som direkt eller indirekt kontrollerats av bolaget. |
| 108. Corporate control over respondent. | 108. Uppgift på företag, som eventuellt kontrollerat svarandebolag. |
| 109. Voting powers and elections. | 109. Uppgift angående bolagets aktiekapital, röstningsbestämmelser etc. |
| 110. Guaranties and suretyships. | 110. Av bolaget utställda garantier, säkerheter, borgensförbindelser och dylikt. |
| 200. Comparative general balance sheet. | 200. Jämförande balansräkning, upptagande vissa totalsummor av tillgångar, skulder och kapital med uppgift på ingående och utgående balans samt skillnad mellan båda. |
| 211. Investment in road and equipment. | 211. Nyinvestering av kapital i bana och byggnader och rullande materiel m. m. |
| 211 L. Investment made during the year in additions and betterments on leased lines. | 211 L. Motsvarande uppgifter för arrenderade bansträckor. |
| 214. Sinking funds. | 214. Tillgångar motsvarande amorteringsfonder. |
| 215. Deposits in lieu of mortgaged property sold. | 215. Depositioner gjorda på grund av försäljning av hypotiserad egendom. |
| 217. Investments in securities of non-carrier companies affiliated with respondent. | 217. Placering i värdepapper, utgivna av med bolaget samhörande företag andra än trafikföretag. |

218. Investments in securities of carrier companies affiliated with respondent.
219. Investments in securities of non-affiliated companies.
- 219 a. Investments in securities made during the year.
- 219 b. Investments in securities disposed of during the year.
221. Securities and other owned or controlled through nonreporting subsidiaries.
222. Stocks and long-term debt of respondent retired or canceled during the year.
220. Investments advances to other companies.
223. Loans and bills receivable.
228. Other unadjusted debits.
236. Insurance and other funds.
251. Capital stock.
- 251 a. Purposes of the issue and consideration received for stocks issued during the year.
252. Stock liability for conversion of securities of other companies.
- 261 m. Unmatured funded debt.
- 261 p. Purposes of the issue and consideration received for funded debt issued or assumed during the year.
- 261 s. Security for unmatured funded debt.
262. Receiver's certificates.
- (262 gäller järnvägar under tvångsförvaltning.)
263. Nonnegotiable debt to affiliated companies.
271. 275. Sundry current liabilities.
284. 286. Sundry unadjusted credits.
285. Depreciation — road, equipment and miscellaneous physical property.
- 300 p. Profit and loss account.
- 300 d. Dividends declared during the year.
- 300 i. Income account for the year.
310. Railway operating revenues.
218. Placering i värdepapper, utgivna av samhörande trafikföretag.
219. Motsvarande uppgifter angående icke samhörande bolag.
- 219 a. Under året förvärvade värdepapper.
- 219 b. Under året avyttrade värdepapper.
221. Värdepapper eller dylikt som ägts av svarandebolaget via företag, som icke äro skyldiga att avgiva rapport till kommissionen.
222. Aktier och långfristiga skulder, som amorterats eller annullerats under året.
220. Anläggningsförskott till andra bolag.
223. Lån till och växlar från andra företag.
228. Diverse oreglerade aktiva.
236. Försäkrings- och andra fonder.
251. Specifikation av aktiekapitalet.
- 251 a. De olika aktieemissionernas ändamål och belopp m. m.
252. Aktieförbindelser för konvertering av värdepapper utställda av andra företag.
- 261 m. Ännu ej förfallna fonderade skulder.
- 261 p. Ändamålet med samt erhållna belopp för olika emissioner av obligationer m. m. under året.
- 261 s. Säkerheter för icke förfallna fonderade skulder.
262. Förbindelser utställda av statlig förvaltning.
263. Icke likvida skulder till samhörande bolag.
271. 275. Diverse svävande skulder.
284. 286. Diverse oreglerade passiva.
285. Förnyelsefonder.
- 300 p. Överskottsräkning.
- 300 d. Utdelningar å aktier, beslutade under året.
- 300 i. Resultaträkning för året.
310. Inkomster av järnvägsdriften.

330. Miscellaneous operations.
320. Railway operating expences.
350. Taxes on railway property.
371. Income from lease of road.
372. Miscellaneous rent income.
373. Joint facilities maintained or operated by the respondent.
375. Separately operated properties — profit or loss.
376. Recapitulation of hire of freight cars.
381. Joint facilities maintained or operated by other carriers.
383. Rent for leased roads.
384. Miscellaneous rents.
391. Income and surplus applied to sinking and other reserve funds¹
393. Income and surplus appropriated for investment in physical property.
395. Miscellaneous appropriations of income and surplus.
396. Miscellaneous items in profit and loss account for the year.
411. Road operated at close of year.
412. Miles of road at close of year — by states and territories.
413. Miscellaneous physical properties operated at the close of the year.
417. Classification of respondents locomotive, car and floating equipment.
419. Electric locomotive equipment at close of year.
513. Ties laid in replacement and in betterments.
515. Rails laid in replacement and in betterments.
520. Miscellaneous characteristics of road.
531. Statistics of rail line operations.
541. Revenue freight carried during the year.
330. Inkomster och utgifter för diverse rörelsegrenar.
320. Utgifter för järnvägsdriften.
350. Specifikation av skatter.
371. Inkomst av utarrenderade järnvägslinjer jämte redogörelse för arrendevillkoren.
372. Diverse hyror och arrenden.
373. Föreningsstationer m. m. drivna av svarandebolaget.
375. Vinst eller förlust av sidoordnad verksamhet.
376. Hyror erlagda resp. mottagna för godsvagnar.
381. Föreningsstationer m. m. drivna av andra bolag.
383. Av bolaget erlagda arrenden för andra tillhöriga järnvägslinjer samt redogörelse för arrendevillkoren.
384. Diverse hyror och arrenden.
391. Överskott avsatt till amorterings- och övriga reservfonder.
393. Överskott investerat i anläggningarna.
395. Överskott använt på annat sätt.
396. Specifikation av alla diverseposter i överskottsräkningen.
411. Av bolaget trafikerade järnvägslinjer (banlängd, spårlängd m. m.).
412. Järnvägslinjerna uppdelade på stater.
413. Anläggningar för diverse rörelsegrenar.
417. Änglokomotiv och vagnpark samt sjöfartsmateriel.
419. Elektriska lokomotiv.
513. Slipersutbyte samt förtätning.
515. Rålsutbyte.
520. Diverse tekniska uppgifter om banan.
531. Statistik över järnvägsdriften (tågmil, vagnmil o. s. v.).
541. Godsinkomsterna fördelade efter varuslag.

¹ Med income förstås här som annorstädes årets vinst, med surplus föregående års samlade överskott.

- | | |
|--|---|
| 561. Employees and their compensation. | 561. Personal och löner. |
| 571. Consumption of fuel by locomotives. | 571. Förbrukning av lokomotivbränsle. |
| 581. Contracts, agreements, etc. | 581. Kontrakt, överenskommelser o. s. v. |
| 591. Changes during the year. | 591. Förändringar under året t. ex. för trafik öppnade bansträckor, uppgjorda arrendeavtal, fusioner med andra bolag etc. |

I slutet av rapporten har den för bolagets bokföring ansvarige chefen att under edlig förpliktelse intyga bland annat att han vet, att de av kommissionen föreskrivna böckerna ha förts i god ordning under året, att han omsorgsfullt granskat rapporterna, samt att han funnit uppgifterna vara rätt utdragna ur böckerna. Dessutom skall verkställande direktören eller liknande befattningshavare i bolaget intyga, att han omsorgsfullt genomsett rapporterna, och att enligt hans mening alla uppgifter däri äro riktiga.

Genom här behandlade formulär fastställs visserligen icke räkenskapsböckernas uppställning i detalj, men lämnas en fast stomme för kontering, d. v. s. uppdelning av inkomster och utgifter för drift och underhåll, utgifter för kapitalökning, inkomster och utgifter av finansiell natur samt av tillgångar, skulder och eget kapital. De närmare bestämmelserna rörande denna uppdelning lämnas i särskilda av I. C. C. utgivna littereringstabeller.

Innan jag övergår till en redogörelse för dessa tabeller, måste jag förutskicka några ord angående de amerikanska järnvägarnas allmänna organisation, med vilken littereringen liksom bokföringen i allmänhet står i nära samband.

I den mån förefintligt material tillåter, kommer därvid organisationen av bokföringen och kassaväsendet m. m. att behandlas utförligare än övriga partier.

Ehuru de amerikanska järnvägssystemen vad beträffar inre förhållanden, nätens omfång, värde för samfärdseln, järnvägspolitiska förhållanden o. s. v., uppvisa de mest skilda förhållanden, uppträder i fråga om förvaltningens yttre organisation en viss likformighet. Järnvägslinjerna ägas av aktiebolag, vilka stå i de mest invecklade relationer till varandra. Man säger, att det ena företaget kontrollerar det andra. Ett kontrollerat företag är emellertid formellt fullt självständigt, med egen styrelse, egna tjänstemän o. s. v. Kontroll ernås i allmänhet därigenom att vissa styrelseledamöter äro gemensamma för båda företagen.

Högsta beslutande myndigheten tillhör liksom vid Sveriges enskilda järnvägar bolagsstämman (General meeting). Stämman avgör emellertid endast vissa huvudärenden, såsom frågor om ökning eller nedsättning av kapitalet, gillande av genom Board of directors beslutad utställande av skuldförbindelser, val av medlemmar i the Board m. m. I spetsen för den egentliga förvaltningen står däremot Board of directors, vilken korporation motsvarar ett svenskt aktiebolags styrelse. Då emellertid uttrycket styrelse inom statsförvaltningen användes i helt annan betydelse skall här till undvikande av missförstånd termen *förvaltningsråd* användas. Med användande av statsbaneekonomikommissionens terminologi kan man säga, att förvaltningsrådet har att svara för företagets ledning. Skötseln däremot åligger hos bolaget anställda tjänstemän, av vilka den förnämsta »the president», vilken titel i det följande jämväl må användas på svenska, har verkchefs ställning. Souscheferna benämnas »vice-presidents»,

Järnvägarnas organisation.

vilka närmast synas motsvara avdelningscheferna (överdirektörer) i vår järnvägsstyrelse, sådan denna tidigare var organiserad. Förvaltningens centrala tjänsteställe skall i det följande benämnas direktionen. De allmänna reglerna för bolagets verksamhet äro fastställda i allmänna reglementen (bylaws), under det att de olika tjänstemännens befogenheter och åligganden fastställas i speciella instruktioner (organizations).

Förvaltningsrådet består i allmänhet av finansmän, vilka antingen äro bankdirektörer, som svara för bolagets finanstransaktioner eller stora aktieägare i bolaget, därtill kommer presidenten och oftast även vice presidenterna; först och främst äro emellertid presidenten och vice presidenterna bolagets tjänstemän och blott som tjänstemän erhålla de avlöning, under det att ställningen som ledamot av förvaltningsrådet är en *hederspost*. Bolagets affärspolitik och dess ekonomiska ledning i stort åligger uteslutande rådet som för detta ändamål icke blott håller sammanträden utan även bland sina medlemmar utser särskilda verkställande utskott, executive committees, vilka stå vid presidentens sida med rådgivande och övervakande myndighet. Utskottens antal växlar givetvis från fall till fall. Såsom exempel må anföras, att det stora järnvägsföretaget Pennsylvania Railroad C:o har särskilda utskott för

- a) Finanser och kommersiell tjänst,
- b) Drift och underhåll,
- c) Fastighetsförvaltning,
- d) Sidoordnad verksamhet (Incidental business),
- e) Försäkringsärenden.

Presidenten är ledamot av samtliga utskott; även vice presidenterna räknas, då de äro närvarande, som ledamöter i utskotten.

Föreningslänken mellan förvaltningsrådet och dess utskott å ena sidan och de verkställande tjänsteställena, däribland direktionen, å den andra är presidenten. Denne är nämligen icke blott chef för direktionen (verkställande direktör) utan i allmänhet också ordförande (chair-man) eller i varje fall ledamot av förvaltningsrådet.

Direktionen är i allmänhet uppdelad i ett tämligen stort antal departement. Man kan dock inom hela förvaltningen särskilja trenne huvudavdelningar, nämligen

- a) Operating, d. v. s. drift och underhåll,
- b) Treasury and accounting: räkenskapsväsende och finanser samt
- c) Traffic: kommersiell tjänst.

Härtill kommer ett huvudkansli, General office samt departement för juridiska ärenden, fastighetsärenden o. s. v.

Indelningen är således en helt annan än hos oss, i det att Operating departement ensam svarar mot våra 3 huvudavdelningar, ban-, maskin- och trafikavdelningen. Framträdande är det starka betonandet av de ekonomiska synpunkterna: särskild finansavdelning och särskild avdelning för taxeärenden eller allmännare för trafikanskaffning.

Operating department är i sin tur uppdelad i 3 tjänstegrenar:

1. Transportation department för driften (i inskränkt bemärkelse).
2. Motive power department för anskaffning och underhåll av rullande materiel.
3. Maintenance of way department för bevakning och underhåll av bana och byggnader.

I spetsen för Operating department står i allmänhet en General Manager, vilken sålunda har att svara för hela den egentliga driften samt underhållet. Till sin hjälp har denne i direktionen tekniska tjänstemän av olika grader, bland vilka märkas cheferna för nyssnämnda stora tjänstegrenar. För ledning av

driften (i vidsträckt bemärkelse) uppdelas ett större järnvägssystem i allmänhet sålunda:

1. Hela systemet i Grand Divisions, på svenska distrikt, under befäl av General Superintendent (distriktschefer) samt

2. Distrikten i Operating Divisions närmast motsvarande våra sektioner, med var sin Superintendent (sektionschef).

Mot våra trehövdade linjeförvaltningar svara alltså enhetliga chefstjänsteställen med makten koncentrerad i en hand. Distrikts- och sektionscheferna, vilka var och en inom sitt område ha att svara för såväl drift som underhåll och jämväl utöva befäl över de kamerala tjänstemännen ha vid sin sida tekniska tjänstemän, vilkas tjänsteställning och titlar i någon mån växla.

Vanligaste benämningar speciellt för sektionsbefälet synes vara

- a) Assistant Division Superintendent, sektionschefens närmaste man, vilken leder driften,
- b) Master Mechanic, vilken har att svara för lokomotiven,
- c) Master Car-Builder för vagnparken samt
- d) Division Engineer för underhåll av bana och byggnader.

Under sektionscheferna stå dessutom tågledarna (the Train Dispatchers), vilka i Amerika spela en väsentligt större roll än hos oss.

Någon direkt motsvarighet till de svenska järnvägarnas 4 avdelningar finnes alltså, som nämnt, icke, vare sig i direktionen eller vid linjeförvaltningarna, framför allt beroende på den väsentligt mera underordnade ställning de maskin- och bantekniska tjänstemännen synas intaga vid de amerikanska förvaltningarna.

I fråga om terminologin må anmärkas, att man till General officers räknar högre tjänstemän i direktionen och i allmänhet det högre distriktsbefälet. Sektionsbefälet benämnes däremot officers, under det att övriga tjänstemän vare sig i befälsställning eller ej benämnas employees. Clerks betyder kontorspersonal i allmänhet, som icke innehar chefsställning. Benämningarna förefalla emellertid icke att vara fasta.

Den kommersiella tjänsten (Traffic) bildar vid de amerikanska järnvägarna som nämnt egen huvudavdelning, ehuru med liten personal. På organisationen av denna avdelning skall här ej närmare ingås, ej heller organisationen av generalkansliet är för förevarande utredning av större intresse.

Huvudavdelningen för räkenskaper och finanser uppdelas i regel i tvenne departement, Treasury department för finansiella ärenden och Accounting department för räkenskaperna. I spetsen för Treasury department (finansdepartementet) står the Treasurer (finanschefen), vilken under presidenten utövar högsta ledningen för järnvägens ekonomi. En stor del av under finanschefen hörande ärenden ha givetvis ingen motsvarighet vid våra statsbanor, då dessa ärenden omhänderhavas av statsverkets (i inskränkt bemärkelse) representanter, speciellt statskontoret och riksgäldskontoret. Hit höra bland annat alla de transaktioner, som sammanhånga med låneförvaltningen. Under finanschefen synes i allmänhet huvudkassan sortera, övriga kassaställen äro däremot underordnade distrikts- och sektionsbefälet. Kontrollen över samtliga kassaställen utövas av Accounting department.

Finansavdelningen.

I spetsen för räkenskapsavdelningen står en högre tjänsteman benämnd Comptroller, General Auditor eller Auditor, ofta direkt underordnad presidenten. Under Comptrollern lyder all personal för såväl bokföringsarbete som inkomst- och utgiftskontroll och revision. Till den genomgående separation mellan inkomst- och utgiftsredovisningen, som förefinnes vid de europeiska järnvägarna, finnes alltså ingen motsvarighet vid de amerikanska, ehuru Comptrol-

Räkenskapsavdelningen.

lernas stora avdelning alltid är uppdelad på olika sektioner. Denna starka koncentration av räkenskapsväsendets ledning anses hava varit utav stor nytta, då det gällt att rationellt och enhetligt ordna hithörande förhållanden.

The Treasurer och the Comptroller motsvara tillsammans, ehuru arbetande under större förhållanden, vad vid en tysk statsbanedirektion benämnes Etats- und Kassenrat eller vid de schweiziska förbundsbanorna överdirektör (General-director) för finansärenden. En förening av dessa båda tjänster på en hand synes däremot i allmänhet icke förekomma vid de stora amerikanska järnvägarna.

Bokföringen ansluter sig, som nämnt, till organisationen. I littereringen återfinnes dock, såsom sedan närmare skall visas, avdelningarna endast ofullständigt. Så ingå kostnaderna för allmän ledning för bokföring och finanser o. s. v. tillsammans med en hel del övriga slag av kostnader, bland allmänna omkostnader, varemot the Operating department, vilket givetvis har att redovisa vida övervägande delen av utgifterna, disponerar 3, i vissa fall flera, huvudkonton, nämligen ett för driften, ett för underhåll av bana och byggnader, och ett för underhåll av rullande materiel, alltså med en uppdelning någorlunda motsvarande de olika tekniska underavdelningarna. Endast kostnaderna för den kommersiella tjänsten äro samlade på en egen ensam avdelning.

Littererings-
tabeller.

Övergår nu till redogörelse för de av I. C. C. föreskrivna littereringstabellerna. Desamma äro till antalet 3, varav en avser huvudbokens konton och 2 specialräkenskaperna för drift och underhåll resp. bokföringen av utgifter för kapitalökning. Vad den förstnämnda beträffar äro de förekommande kontona till mycket stor del samlingskonton, varför det uppställda schemat icke giver något bestämt begrepp om huvudbokens faktiska kontouppställning. Att så måste vara fallet, är tydligt, då det gäller bestämmelser gemensamma för en mängd järnvägar, vilka givetvis uppvisa de mest olikartade förhållanden, beträffande organisation, kassarörelse, affärsförbindelser o. s. v. Vissa slutsatser kunna dock dragas redan ur av kommissionen uppgjorda scheman.

Huvudbokens konton äro uppdelade i 3 grupper:

1. Tillgångars och skuldernas konton, vilkas saldon gå till balanskontot (General balance sheet accounts).
2. Det reserverade överskottets konton, salderande i överskottskontot (Profit and loss accounts) samt
3. Årsresultatets konton, vilka saldera i resultatkontot (Income accounts).

Nämnda samlingskonton motsvaras i årsrapporten av ovan angivna tabeller.

200. Comparative general balance sheet. 200. Jämförande balansräkning.

300 p. Profit and loss account. 300 p. Överskottsräkning.

300 i. Income account for the year. 300 i. Resultaträkning.

Profit and loss account motsvarar alltså icke vad som i Sverige i allmänhet benämnes vinst- och förlustkonto utan i stället närmast ett vinstfördelningskonto, under det att vinst- och förlustkontot benämnes Income account. Skall i det följande i korthet behandla en del av huvudbokens konton. Dessförinnan har jag dock ansett lämpligt lämna en redogörelse för ovan nämnda specialräkenskaper. Vid jämförelse med svenska förhållanden har jag därvid närmast tagit sikte på statens järnvägars bokföring, detta bl. a. emedan förhållandena vid våra enskilda järnvägar äro så små och förefintliga normerande bokföringsbestämmelser dels ofullständiga, dels i högre grad föråldrade än statens järnvägars.

Bokföringsschemat för anläggningskostnaderna, »Investments in road and equipment», motsvarar våra littereringstabeller för kapitalökningsutgifter. Densamma är emellertid väsentligt mera uppdelad än statens järnvägars huvudlittereringstabell, men däremot ojämförligt mycket mindre detaljerad än den littereringstabell, som användes för statens järnvägsbyggnader. En förteckning över samtliga konton lämnas i bilaga 1.

*Bokförings-
schema för
anlägg-
ningskost-
naderna.*

Såsom därav framgår uppdelas anläggningskostnaderna i 3 huvudrubriker, General accounts, och dessa i sin tur i 62 littera, Primary accounts, varav 47 för bana och byggnader samt fasta maskinella anläggningar, 8 för rullande materiel och sjöfartsmateriel samt 7 för allmänna omkostnader. Vad litterorna för bana och byggnader beträffar, framgår tydligen, att ett icke ringa antal avse speciella anläggningar, till vilka någon motsvarighet i regel icke finnes vid de svenska järnvägarna, så t. ex. littera 7 ställningar för högbanor, 21—22 lagerhus, 23 hamnanläggningar, 24 särskilda lastnings- och lossningsanordningar för kol och malm samt 28—34 och 45—46 byggnader, maskinerier m. m. för elektriska kraftstationer. Uppdelningen av de normala byggnadskostnaderna för järnvägslinjerna är relativt litet ingående, så omfattar littera 3 Grading (översatt med banvallens bildande), samtliga kostnader för underbyggnaden med undantag av vissa speciella konstbyggnader, dock med undantag av kostnader för maskiner och verktyg, vilka kostnader utan fördelning ingå å littera 37 och 38. Beträffande kostnaderna för överbyggnaden är att märka, att littera 8 sliprar, 9 räler och 10 övriga spårmaterialier, endast innehålla materialkostnader, under det att motsvarande arbetskostnader upptagas i littera 12 spårläggning och riktning. Littera 11 ballast innehåller däremot jämväl en del arbetskostnader. Vissa sammanslagningar förefalla efter svenska förhållanden tämligen oegentliga, så t. ex. av byggnader för stationstjänsten och för allmän förvaltning samt av verkstadsbyggnader och lokstallar.

Vad inköpta järnvägar beträffar upptagas, som synes, hela köpeskillingen i en summa, littera 41, och samtliga kostnader för eventuell ombyggnad i en annan summa, littera 42. Någon fördelning på objekt äger således icke rum i motsats till vad fallet är t. ex. vid de schweiziska förbundsbanorna, där de ursprungliga byggnadskostnaderna fördelas efter bokföringsschemat och blott skillnaden mellan köpeskillingen och byggnadskostnaden upptages i en post.

Uppgifter angående anläggningskostnaderna lämnas i förutnämnda tabell 211, varest dock endast kostnaderna för redovisningsåret samt summa anläggningskostnader från och med 1 juli 1914 fördelas på i bilaga 1 upptagna littera, under det att summa anläggningskostnad endast uppdelas å de trenne huvudrubrikerna.

Tabell 211 innehåller förutom nu berörda vertikala fördelning å littera även en horisontal fördelning, nämligen

- a) nya järnvägsbyggnader (new lines and extensions) och
- b) nya byggnader och anläggningar vid redan färdiga linjer (additions and betterments), vilka i sin tur uppdelas å arbete utfört å egna linjer och arbete å arrenderade linjer.

För varje littera lämnas jämväl uppgift, vilka belopp, som krediteras för utrangerad egendom samt för regleringar (adjustments).

Littereringstabellen bär för övrigt tydliga spår av att vara uppställd med hänsyn till underhållskostnaderna och behoven vid den färdiga banan i allmänhet och icke med hänsyn till byggnadsavdelningarna, vilka senare med säkerhet icke torde kunna undgå att i och för kostnadernas övervakande m. m. upplägga en mängd hjälpkonton samt driva kostnadsfördelningen väsentligt längre än vad i littereringstabellen skett.

I vad mån byggnadskostnaderna uppdelas på områden (bandelar m. m.) framgår icke av här tillgängliga handlingar.

*Bokförings-
schema för
driftsin-
komster.*

Bokföringsschemat för driftsinkomsterna erbjuder icke särdeles stort intresse. Förekommande huvudrubriker och littera framgå av bilaga 2. Något främmande för svenska förhållanden verkar dels den genomgående uppdelningen i rail line and water line, dels det fullständiga avskiljandet av gemensamhetsanläggningar (föreningsstationer och dylikt). Beträffande »transportation water line» är att observera, att denna endast omfattar linjer, där sjötransport är huvudsaken och alltså icke korta färjesträcker mellan långa järnvägslinjer. Enda motsvarighet i Sverige torde vara den av Nora Bergslags järnvägar drivna rederirörelsen samt eventuellt ångfärjeleden mellan Trälleborg och Sassnitz, däremot skulle ångfärjelederna Hälsingborg—Hälsingör och Malmö—Köpenhamn med säkerhet anses inkludera i rail line. Som synes finns även under rail line 4 inkomstlittera, nr 113—116, omfattande »water transfers».

Trafikinkomsterna uppdelas, som synes, på ungefärligen samma sätt som i Sverige, dock observerar man, att samtliga godstrafiksinkomster upptagas i en summa. Detta innebär dock närmast icke en skillnad i redovisningen utan i faktiska transportförhållanden. De amerikanska järnvägarna hava nämligen ingen paket- och ilgodstrafik utan ombesörjes denna av expressbolagen, vilka jämväl omhänderhava en ej ringa del av de transporter, som i Europa gå som fraktstycke gods. »Freight» blir alltså alldeles övervägande vagnlastgods. Någon motsvarighet till avgifterna för salongsvagnar (105) förekommer icke vid de svenska järnvägarna, på samma sätt med 107 expressbolagsavgifter och 109 mjölktransporter efter styckeräkning. Rubrikerna 111 och 112 avse transporter, efter vilka avgifterna beräknas på helt annat sätt än efter den vanliga taxan, 113—116 motsvara, som nämnt, inkomster från ångfärjelinjer.

Vad huvudrubriken 3 diverse inkomster beträffar, motsvarar densamma dels extra trafikinkomster, dels övriga inkomster. Det torde vara onödigt här ingå på någon närmare redogörelse, anmärkas bör dock, att hyror för rullande materiel icke upptagas här utan direkt i ett av resultaträkningens konton.

Inkomster för gemensamhetsbangårdar m. m. skola behandlas i det följande i samband med motsvarande utgifter.

*Bokförings-
schema för
driftsut-
gifter.*

Såsom driftsutgifter, operating expenses, redovisa de amerikanska järnvägarna huvudparten av de utgifter, som vid de svenska järnvägarna upptagas som utgifter för drift och underhåll. Några undantag skola dock påvisas i det följande. Kontosystemet framgår av bilaga 3, vari upptagits samtliga 8 huvudrubriker och 197 littera betecknade i överensstämmelse med det statistiska uppgiftsformuläret, tabell 320. Innan jag lämnar någon närmare redogörelse för littereringen, vill jag förutskicka några allmänna anmärkningar, vilka synts mig nödvändiga för jämförelsen mellan olika schemata.

Vad som vid järnvägarna benämnas driftsutgifter omfattar icke blott kassamässiga utgifter utan jämväl en hel del övriga kostnader. För ett affärsverk är det i själva verket icke kassautgifterna som sådana, utan de verkliga kostnaderna, som äro av främsta intresse. I de fall då kostnaden till tiden någorlunda sammanfaller med motsvarande kassautgift, bokför man dock alltid den senare. Detta är t. ex. fallet beträffande avlöningskostnaderna. I de fall, då avlöning utbetalats under annat år än det, varunder arbetet utförts, sker bokföringen dock vid de flesta järnvägar å det sistnämnda året. Det är följaktligen närmast kostnaden som bokföres. Då det gäller underhåll av bana och byggnader eller rullande materiel, har man däremot icke samma direkta samhörighet mellan kostnader och utgifter, i det att kostnaden, vilken här de facto är en värdeminskningkostnad, i regel avser en lång tidsperiod, under

det att utgiften drabbar en viss tidpunkt, liggande efter nämnda periods slut. I ett flertal fall bokföras här utgifterna och icke kostnaderna.

Vad beträffar kostnaderna för materialförbrukning motsvaras desamma så gott som alltid av kassautgifter, vilka emellertid i tiden ligga före kostnaden. Förfaringssättet är i detta fall olika. Vid de järnvägar, där kassasynpunkten är starkt dominerande, t. ex. de tyska statsbanorna, bokföras utgifterna, vid övriga järnvägar, däribland t. ex. de amerikanska, de skandinaviska och de schweiziska, bokföras kostnaderna såsom driftsutgifter.

Vad beträffar de värdeminskningarkostnader, vilka först efter en följd av år komma till synes som utgifter för underhåll (kostnader för bestående värdeminskning), motsvaras desamma i utgiftsbokföringen i regel av vissa avsättningar till värdeminskningsskonton eller förnyelsefonder. Ett undantag häri bilda de tyska statsbanorna, vilket sammanhänger med den där dominerande kassasynpunkten.

De amerikanska operating expenses äro till övervägande delen närmast kostnader, använder emellertid uttrycket driftsutgifter för att få överensstämmelse med vanlig svensk terminologi.

Driftsutgifterna — vare sig desamma definieras på det ena eller andra sättet, kostnader eller resp. egentliga utgifter — kunna uppdelas efter en mängd olika synpunkter. En nära till hands liggande indelning är efter allegatens art, således i avlöningslistor, materialförbrukningslistor och räkningar från utomstående, vilken uppdelning t. ex. förekommer i driftrapporterna vid statens järnvägars maskinavdelning och verkstäder. Denna uppdelning innebär i viss mån jämväl en fördelning efter utgiftens eller kostnadens egenart, nämligen

- 1) kostnader för disposition av arbetstid — personalkostnader,
- 2) kostnader för förbrukning av konsumtionsartiklar — materialkostnader,
- 3) övriga kostnader, bland annat för disposition av realkapital.

Personalkostnaderna kunna i sin tur fördelas efter avlöningsformer, alltså t. ex. ordinarie avlöning, vikariatsersättning, resekostnadsersättning o. s. v. Materialkostnaderna åter fördelas efter materialiernas art. De litteror, som erhållas vid tillämpandet av här anförda uppdelning, kunna benämnas primära, formella eller kamerala litteror.

Man kan emellertid även fördela driftsutgifterna efter statistiska synpunkter, t. ex.

- 1) efter olika slag av tjänst eller mer allmänt efter de förbrukade nyttigheternas användning.
- 2) på olika slag av trafik (persontrafik, godstrafik etc.).
- 3) efter kostnadernas grad av beroende av trafikens omfattning o. s. v. (fasta och föränderliga kostnader).

Alla dessa uppdelningar, vilka samtliga äro sekundära, kunna sägas vara av statistisk art och de sålunda erhållna kontona därför benämnas sekundära eller statistiska litteror.

Samtliga förekommande littereringstabeller innehålla såväl kamerala som statistiska litteror. Antingen den ena eller den andra synpunkten kan emellertid vara dominerande. Så är t. ex. de tyska statsbanornas bokföringsschema övervägande uppställt efter kamerala synpunkter. Man skiljer där alltså primärt på avlöningskostnader, materialkostnader o. s. v. och driver uppdelningen av de förra mycket långt, delar således icke blott på olika avlöningsformer utan jämväl på tjänstegrader. Huvudsynpunkten synes här ha varit att söka få en så användbar kostnadsstat som möjligt. Motsatta polen intages av de amerikanska järnvägarna, vars litteraindelning är nästan rent statistisk. De svenska järnvägarna inta i likhet med de schweiziska förbundsbanorna en mellanställning. I det förslag till littereringstabell, som framlagts av statens järnvägars bokföringskommitté, har man sökt samtidigt tillgodose såväl den kame-

rala som den statistiska synpunkten genom att införa en dubbel indelning, man så att säga uppdelar utgifterna på ett rutnät.

Enligt den amerikanska littereringstabellen uppdelas driftsutgifterna, som av bilaga 3 framgår, i 8 huvudrubriker (General accounts) nämligen

I. Maintenance of way and structures.	I. Underhåll av bana och byggnader.
II. Maintenance of equipment.	II. Underhåll av materiel.
III. Traffic.	III. Kommersiell tjänst.
IV. Transportation — Rail line.	IV. Drifttjänst — järnväg.
V. Transportation — Water line.	V. Drifttjänst — sjöfart.
VI. Miscellaneous operations.	VI. Diverse rörelsegrenar.
VII. General.	VII. Allmänna omkostnader.
VIII. Transportation for investment (Cr).	VIII. Transporter för byggnaderna (Kreditkonto).

Dessa huvudrubriker motsvara i viss mån statens järnvägars littereringstabells huvudlittera S, T, A, B o. s. v. Huruvida desamma liksom dessa återfinnas i huvudboken framgår icke med säkerhet av förefintligt material men synes sannolikt, redan att döma av själva benämningen. Huvudrubrikerna åter spegla i viss mån den ovan behandlade organisationen av de amerikanska järnvägarna och kan man följaktligen redan av den orsaken icke åstadkomma någon parallellställning mellan desamma och de svenska huvudlitterorna. Huvudskiljaktigheterna äro, att de amerikanska järnvägarna sakna särskilda litteror för styrelsen, för gemensamma utgifter och för distriktsförvaltningar, att trafik- och maskinavdelningarnas utgifter sammanslagits till en huvudrubrik, Transportation, men däremot särskild avdelning reserverats för den kommersiella tjänsten, en följd av den starka konkurrensen mellan olika järnvägslinjer samt det fullständiga avskiljandet av utgifter för sidoordnad verksamhet. Uppdelningen av utgifterna för transportation i rail line och water line beror däremot, som redan antytts beträffande inkomsterna, på speciella förhållanden, vartill föga motsvarighet finnes vid de svenska järnvägarna.

Huvudrubrik I, Underhåll av bana och byggnader, upptager huvudparten av de utgifter, som hos oss föras på banavdelningens litteror, endast de kostnader, som direkt sammanhånga med drifttjänsten, t. ex. bevakning av vägövergångar samt skötsel av broar upptagas på Drifttjänst. Rubriken ifråga upptar emellertid även en hel del andra kostnader, framförallt de underhållskostnader för fasta anläggningar, som hos oss påföras maskinavdelningen, samt de kostnader, som motsvara vår bandirektörsexpedition och järnvägsstyrelsens banbyrå. Även kostnaderna för underhåll av verkstads- och förrådsbyggnader, som hos oss upptagas på H resp. G-littera, ingå här.

Huvudrubriken nr II, Maintenance of equipment, har ingen direkt motsvarighet vid de svenska järnvägarna, i det att motsvarande utgifter äro uppdelade på ett flertal huvudlitteror. Densamma omfattar nämligen allt underhåll av rullande materiel, sjöfartsmateriel och maskinella anordningar ävensom ledning av verkstadstjänsten i alla instanser. Motsvarande kostnader föras vid statens järnvägar dels å S-littera: verkstadsbyrån, T-littera: förnyelsefonden, A-littera: maskindirektörsexpeditionerna, B-littera: bangårdsmaskinerier, D-littera: huvudparten av rullande materielens underhåll, E-littera: elektrisk materiel, F-littera: sjöfartsmateriel samt H-littera: allmänna omkostnader för huvudverkstäderna.

Huvudsynpunkten vid sammanförande av huvudrubrikerna I och II synes ha varit dels att fullständigt skilja utgifterna för underhållet från utgifterna för den egentliga driften, dels att få underhållsutgifterna bokförda på den av-

delning (för att använda den svenska terminologien), som har att utföra nämnda underhåll.

Huvudrubriken nr III, Traffic, har översatts med kommersiell tjänst. Den samma har, som nämnt, ingen direkt motsvarighet vid de svenska järnvägarna. Hit skulle bland annat föras utgifterna för taxebyråerna, för statens järnvägars resebyrå, bidrag till turisttrafikförbundet m. m. Hithörande kostnader äro i Amerika proportionsvis större än hos oss, men spela dock även där ingen väsentlig roll för järnvägarnas ekonomi.

4:e huvudrubriken: Transportation rail line, översatt med Drifttjänst — järnväg, omfattar den vida övervägande delen av de egentliga driftsutgifterna, nämligen alla de *drift*utgifter, som hos oss upptagas på C, D, E och sannolikt även en del på F. Dessutom skulle rubriken, använd på svenska förhållanden, liksom de föregående, upptaga kostnader för styrelsen och distriktsförvaltningarna.

Rubrikerna V och VI torde icke behöva närmare behandlas.

Rubriken VII, allmänna omkostnader, kan närmast sägas omfatta de utgifter, som icke kunna direkt påföras någon avdelning, alltså en huvudpart av kostnaderna för styrelsen och av gemensamma utgifter.

Huvudrubrik VIII är en kreditrubrik, upptagande poster, som vid statens järnvägar redovisas bland inkomsterna under benämningen Godstransporter för statens järnvägars egen räkning, ej berörande drift och underhåll.

Har nu i stora drag sökt angiva de amerikanska huvudrubrikernas omfattning mätt efter den svenska littereringstabellen. Av intresse är även att gå motsatta vägen, d. v. s. från statens järnvägars huvudlittera till de amerikanska rubrikerna. Man finner då, som redan nämnt, att huvudlittera S: styrelsens byråer och vissa kontor, icke har någon motsvarighet vid de amerikanska järnvägarna. Vid en tillämpning av det amerikanska bokförings-schemat här, skulle administrativa byrån, kameralbyrån och militärbyrån samt kammarkontoret, statistiska kontoret, revisionskontoret och milkontoret föras på General, banbyrån på Maintenance of way and structures, verkstadsbyrån och en del av maskinbyrån på Maintenance of equipment, inrikes och utrikes taxebyråerna på Traffic, de 3 trafikbyråerna och en del av maskinbyrån på Transportation rail line. Däremot skulle kostnaderna för byggnadsbyrån och huvudparten av elektrotekniska byrån icke alls komma med här utan bland utgifter för kapitalökning. Kostnaderna för förrådsbyrån skulle primärt föras på ett hjälpkonto för att sedermera fördelas å de olika materialierna. Skall i det följande närmare behandla denna fråga.

Av statens järnvägars T-litteror skulle, som redan nämnt, de flesta föras på General. Detta gäller emellertid icke om den största utgiften, avsättning till förnyelsefonden, vilken skulle fördelas å huvudrubrikerna I och II. Av utgifterna på A, distriktsledningsexpeditioner, skulle distriktschefsexpeditionen föras på General, bandirektörsexpeditionen på Maintenance of way and structures, trafikdirektörsexpeditionen på Transportation rail line och maskindirektörsexpeditionen delvis på Transportation, delvis på Maintenance of equipment. Redovisningen av nuvarande B- och C-littera torde framgå av vad som sagts i det föregående. Av D-litterorna, lok-, vagn- och verkstadstjänst, kommer D 1 distrikts- och sektionsledning (i huvudsak), D 2 loktjänst samt D 3 vagn-tjänst, båda dessa senare med undantag för underhållskostnaderna, på Transportation, D 4, verkstadstjänst, däremot på Maintenance of equipment. På samma sätt fördela sig E-litterorna.

Av utgifterna på F-litteran skulle antagligen, som nämnt, utgifterna för drift av Sassnitzlinjen föras på Transportation water line, underhållskostnaderna däremot givetvis upptagas på resp. underhållsrubriker I och II.

För G-litteran skulle uppläggas ett särskilt hjälpkonto, efter allt att döma vore en hel hjälpredovisning nödvändig. Aterkommer till detta.

Utgifter å H-littera, huvudverkstäderna, skulle i huvudsak bokföras på II, Maintenance of equipment, endast underhåll av verkstadsbyggnaderna på huvudrubrik I, Maintenance of way and structures.

*Detalj-
rubriker.*

Övergår nu till detaljrubrikerna (littera). Början göres med underhållskostnaderna för bana och byggnader. Man märker då först, att den amerikanska uppdelningen här är rent statistisk efter det utförda arbetets art, undantag bilda endast vissa allmänna omkostnader. Littera 201, Superintendence, motsvaras vid statens järnvägar av ej mindre än 9 litteror B, Sektionsledning, och omfattar dessutom, som nämnt, vissa utgifter på S-littera, A-littera (styrelsen och distriktsförvaltningar) samt vissa kostnader å B 2 (för banmästare m. fl.). Kostnaderna för vad som närmast motsvarar våra banvakter synes däremot föras å littera 202, Roadway-maintenance. Överhuvudtaget gör man den observationen, att den amerikanska littereringstabellen i regel icke reserverar särskilda litteror för kostnader, som äro alltför obetydliga, varmed givetvis följer en efter våra förhållanden mycket summarisk redovisning av kostnaderna för ledning. De undantag från nämnda regel, som man vid ett studium av statistiken upptäcker, torde närmast bero på, att man infört vissa litteror med tanke på framtida behov. Rubrik 201 är alltså ingen obetydlig sådan, utgifterna uppgingo 1916 till cirka 1 procent av totala utgifterna för drift och underhåll, under det att samtliga sammanslagna kostnaderna å statens järnvägar 9 B 1. litteror utgjorde 0.7 procent av totala utgifterna.

Betraktar man de följande underlitterorna, 202—270, finner man, att mot *samtliga* egentliga underhållslitteror svarar en särskild littera för värdeminskning, motsvarande i Sverige avsättning till förnyelsefond. Undantag bildar endast litteran 220, Track laying and surfacing, vilken endast omfattar arbetskostnader. Varje så uppstående litterapar motsvarar, som av en jämförelse mellan bilaga 1 och bilaga 3 framgår, en särskild byggnadslittera. Denna överensstämmelse mellan littereringen av anläggningskostnaden och littereringen av driftkostnaden utgör givetvis ett mycket stort förträde hos den amerikanska littereringen framför den i Sverige brukliga. Litterorna 271—277 omfatta diverse mera allmänna omkostnader.

Då en jämförelse mer i detalj mellan den amerikanska och den svenska littereringen av underhållskostnaderna synts vara av största intresse, hava de amerikanska litteror, som ha närmare motsvarighet i svenska förhållanden, sammanställt med motsvarande svenska litteror. För att ej taga alltför stort utrymme i anspråk har dock i denna utskrift jämförelsen inskränkt till en exemplifiering. Sammanställningen av de svenska litterorna gör ej heller något anspråk på fullständighet utan avser blott att underlätta ett bedömande av den amerikanska littereringen.

202. Underhåll av underbyggnaden	föres på B 2.	Personalkostnader för banan.
		B 4 a 1. Banvallen.
		B 4 a 4. Planteringar.
206. Tunnlar och vägbroar	» »	B 4 a 3. Vägar samt vägportar o. s. v.
208. Broar, vägportar och kulvertar	» »	B 4 a 2. Broar samt viadukter o. s. v.
		B 4 a 3. Vägar samt vägportar o. s. v.
212. Sliprar	» »	B 4 b 2. Sliprar.
214. Räler	» »	B 4 b 3. Räler med tillbehör.

216. Andra spårmaterialier föres på B 4 b 4. Spårväxlar.
218. Ballast » » B 4 b 5. Ballastning.
220. Spårläggning och riktning » » B 4 b 1. Riktning, samt arbetskostnaderna i B 4 b 2. sliprar, B 4 b 3. räler och B 4 b 4. spårväxlar samt delvis även B 4 b 5. ballastning.
221. Stängsel » » B 3 a. Underhåll av stängsel med grindar och bommar.
223. Snö- och sandskärmar samt snögallerier » » B 3 e. Snöröjning (endast underhållskostnaden).
225. Korsningar och linjesignaler » » B 3 a. Underhåll av stängsel med grindar och bommar. B 3 c. Underhåll av signalerings- och säkerhetsinrättningar m. m. (båda delvis).
227. Byggnader för stationstjänst och allmän förvaltning » » B 4 a 4. Planteringar. B 6 a, Husbyggnader. B 6 b, Bangårdsmaskinerier. B 6 e, Stationsplaner. S 2 f, Renhållning av tjänstelokaler samt vattenavgifter m. m. S 2 g. Underhåll av samt hyra för tjänstelokaler (båda i styrelsen). T 1 a 9, Renhållning av tjänstelokaler samt vattenavgifter m. m. T 1 a 10, Underhåll av samt hyra för tjänstelokaler (för styrelsekontoren). A 2 c och d, Motsvarande kostnader för distriktsledningen. C 2 b 6, Diverse materialier och kostnader för stations-tjänsten. D 1 b 2, Uppvärmning, belysning och renhållning av tjänstelokaler samt vattenavgifter m. m. D 1 b 3, Underhåll av samt hyra för tjänstelokaler o. s. v., de sistnämnda för maskinavdelningens sektionsledning.
- Omfattar samtliga kostnader för byggnader för stationstjänsten och allmän förvaltning med tillhörande ledningar ävensom alla kostnader, som avse stationsområden m. m.

229. Byggnader för bauavdelningens föres på B 5 m. fl. (samma anmärkning som beträffande behov 227). Underhåll av banmästare- och banvaksstugor.
231. Vattenstationer. » » D 2 d 5. m. fl. Underhåll av lokstallar och lokvåndskivor, av vattenstationer o. s. v.

o. s. v.

Av förestående sammanställning framgår trots förkortningen tydligt huru överlägsen den amerikanska littereringen av underhållskostnader för bana och byggnader är i förhållande till de svenska i fråga om systematik och överskådlighet. Den fråga, som skulle kunna uppkomma, är närmast, huruvida densamma icke i vissa hänseenden gör uppdelningen alltför litet ingående. Särskilt gäller detta om littera 227, byggnader för stationstjänst och allmän förvaltning. Givet är dock, att den av kommissionen föreskrivna littereringen, om så behöves, kan för tekniskt bruk kompletteras med en kalkylatorisk uppdelning. För den centrala tillsynsmyndighetens behov synes emellertid de föreskrivna litterorna vara fullt tillräckliga.

*Underhåll
av rullande
materiel
m. m.*

Kostnaderna för underhåll av rullande materiel, sjöfartsmateriel och maskinella anordningar uppdelas på 37 litteror. Om littera 301, Superintendence, gäller detsamma som ovan sagts om motsvarande littera för underhåll av bana och byggnader. Litterorna 302—307 avse stationära, maskinella anordningar, uppdelningen är här densamma som beträffande bana och byggnader, nämligen i utgifter för egentligt underhåll och för värdeminskning. Litterorna 308—331 avse åter olika slag av rullande materiel och sjöfartsmateriel. Här finnes för varje slag av objekt 3 litteror, en för egentligt underhåll (repairs), en för värdeminskning och en för slopning. Användningen av slopningslitteror skall närmare förklaras i det följande i samband med redogörelsen för avsättningarna för värdeminskning. Litterorna 332—335 avse vissa allmänna omkostnader och motsvara fullständigt lika benämnda litteror under föregående huvudrubrik. Mot varje par av underhållslitteror för stationära, maskinella anordningar och varje tripplett av underhållslitteror för rullande materiel svarar en bestämd littera bland anläggningskostnaderna. Vid en jämförelse mellan bilaga 1 och bilaga 3 observerar man dock, att fasta maskinella anordningar, då det gäller anläggningskostnaderna, upptagas bland bana och byggnader, under det att desamma, då man kommer till underhållet, upptagas tillsammans med rullande materielen. Orsaken till denna inkonsekvens framgår icke klart av tillgängliga handlingar, förmodligen är förklaringen delvis historisk. Att samtliga objekt, vars reparation utföres av verkstäderna, upptagas i samma huvudrubrik förefaller också ändamålsenligt. Övergår nu till en sammanställning av de särskilda underhållslittera med motsvarande svenska littera.

301. Ledning.

Är i Sverige uppdelad på ett mycket stort antal littera, nämligen
H 1—16. Huvudverkstäderna.
D 1. Driftverkstäderna.
A. Maskindirektörsexpeditionen.
S. Verkstadsbyrån m. fl.

302. Verkstadsinventarier.

H13. Underhåll och förbrukning av verktygsmaskiner.
D 4 a 13. D:o.

304. Kraftstationsmaskiner.	E 2 b 1. Underhåll av kraftmaskinutrustning.
	E 2 b 2. Underhåll av elektrisk utrustning (kraftstationer).
306. Utrustning för omformarstationer.	E 3 b 1. Underhåll av elektrisk utrustning (omformarstationer).
305. Ånglokomotiv — underhåll.	D 4 b. Underhåll av lokomotiv och tenderar med tillhörande utrustningseffekter.
311. Andra lokomotiv — underhåll.	E 5 b 1. Elektriska lokomotiv (underhåll).
314. Godstågsvagnar — underhåll.	D 4 d 1. Resgodsvagnar litt. F (underhåll).
	D 4 d 2. Täckta godsvagnar (underhåll).
	D 4 d 3. Öppna gods- och tjänstevagnar (med underlitteror).
	D 4 cd. Underhåll av övriga delar till förutnämnda vagnar.
	1. Buffert, dragnings- och bärfjädrar.
	2. Lagerboxar och lager.
	3. Vagnaxlar med hjul.

o. s. v.

Av föregående sammanställning framgår tydligt, huru ojämförligt mycket mer summarisk den amerikanska uppdelningen är, i det densamma blott innehåller uppgifter, som kunna vara behöfliga för mera allmänna driftkostnadsberäkningar, samt för den centrala tillsynsmyndighetens övriga behov. För den tekniska ledningen erfordras givetvis även i Amerika en långt gående kalkylatorisk uppdelning. Denna senare torde emellertid böra varieras från fall till fall, varför det förmodligen är mycket lämpligt, att i en för samtliga järnvägar gällande littereringstabell göra uppdelningen summarisk.

Den amerikanska littereringstabellen för underhållskostnaderna lämnar, som redan nämnt, ett gott exempel på en väl genomförd uppdelning ur statistiska synpunkter. Den svenska littereringen torde däremot kunna sägas utgöra ett försök att samtidigt tillgodose kamerala, allmänt statistiska och tekniska synpunkter. Resultaten äro tydligen ej särdeles tillfredsställande. För att visa huru en littereringstabell, konsekvent uppställd efter kamerala synpunkter, tar sig ut, anföres här ett utdrag ur de preussiska statsbanornas bokföringschema. Detta utdrag är jämväl av intresse såsom belysande vad i det föregående sagts angående de tyska järnvägarnas bokföring.

Titel 8. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.	Tit. 8. Underhåll, förnyelse och komplettering av bana och byggnader.
a) Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter.	Avlöning åt banarbetare.
b) Beschaffung von Oberbau- und Baumaterialien auf Vorrat.	Anskaffning av ban- och husbyggnadsmaterialier till upplag.
1. Schienen.	Räler.
2. Kleineisenzeug.	Rälstillbehör.
3. Weichen.	Växlar.
4. Schwellen.	Sliprar.

5. Baumaterialien.

- c) Sonstige Ausgaben einschliesslich der Kosten kleinerer Ergänzungen.
d) Kosten erheblicher Ergänzungen.

Titel 9. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen.

- a) Löhne der Werkstättenarbetare.
b) Beschaffung der Werkstattematerialien auf Vorrat.
c) Sonstige Ausgaben.
d) Beschaffung ganzer Fahrzeuge.
Lokomotiven.
Personenwagen.
Gepäck- und Güterwagen.

Övriga ban- samt husbyggnadsmaterialier.

Övriga utgifter inkl. kostnader för mindre kompletteringar.

Kostnader för betydligare kompletteringar.

Tit. 9. Underhåll, förnyelse och komplettering av rullande material och maskinella anordningar.

Avlöning åt verkstadsarbetare.

Anskaffning av verkstadsmaterialier för förrådet.

Övriga utgifter.

Ersättning av rullande materiel.

Lokomotiv.

Personvagnar.

Resgods- och godsvagnar.

Beträffande denna preussiska litterering är emellertid att observera, att densamma i huvudsak var avsedd endast för huvudkostnadsstaten och riksräkenskaperna och att densamma för tjänstebbruk kompletterats av en särskild uppdelning efter tekniska synpunkter (Wirtschaftsetat och Wirtschaftsbuchung), vilken är mycket långt driven.

Bestämmelser angående bokföring av underhållskostnaderna.

I och med uppställande av littereringstabellen för underhållsutgifterna är givetvis icke fastslaget, huru dessa böra bokföras. Det är nämligen tydligt, att huru man än ordnar saken, en hel del utgifter icke kunna direkt bokföras på ovan behandlade statistiska littera. Något slag av uppdelning efter kamerala synpunkter är därför nödvändig. Man kan förfara på flera sätt. Antingen kan man som i Tyskland låta den kamerala bokföringen ingå i huvudbokföringen, under det att den statistiska uppdelningen blir en kalkylationens sak. Man kan också som i Schweiz låta båda uppdelningarna så att säga parallellt ingå i bokföringen, den kamerala uppdelningen dock i en särskild hjälpräknig. Man kan givetvis även som i Sverige fördela alla allmänna omkostnader efter kamerala synpunkter och alla direkt fördelningsbara utgifter efter statistiska synpunkter. På det sättet bli emellertid tydligen de erhållna resultaten mycket svåränvändbara såväl för utgifternas övervakande m. m. som för självkostnadsberäkningar. Den amerikanska bokföringen synes intaga en mellanställning mellan den schweiziska och den svenska, dock efter allt att döma väsentligt närmare den förra, särskilt vad gäller utgifterna för underhåll av rullande materiel. Tyvärr äro emellertid de uppgifter, som kunna erhållas ur här tillgängligt material, långt ifrån uttömmande, varför det möter stora svårigheter att bilda sig någon bestämd föreställning om vilket förfaringsätt som tillämpas.

Med hänsyn till frågans betydelse anföres här i (något förkortad) översättning vissa av I. C. C. lämnade allmänna anvisningar angående bokföringen av utgifter för underhållet. Börjar med bestämmelserna angående vilka utgifter ifrågavarande litteror skola omfatta.

Utgifter för underhållet (i vidsträckt bemärkelse).

Å littera för underhållet av fasta anläggningar och rullande materiel m. m. skola föras kostnaderna för reparationer ävensom för värdeminskning av egendom, begagnad för driften, vare sig genom slitning och dylikt, elementens inverkan, olyckshändelser o. s. v.

Reparationskostnaderna, vilka fördelats å ett flertal litteror, skola omfatta kostnader för inspektion i och för bestämmande vilka reparationer, som erfordras; eller för att justera, reparera och ersätta delar av egendom, exempelvis reparation av lokomotiv, vagnar, korsningar och växlar eller utbyte av sliprar, räler etc. i spåret; kostnaderna för inspektion och provning efter reparationer; tillfälliga reparationskostnader, såsom konstruktion eller borttagande av provisoriska anläggningar; kostnad för nedskrotning av utrangeerade fasta anläggningar (med undantag av sådana, som ej ersättas); kostnader för staket m. m. under utförandet av utvidgnings- eller ombyggnadsarbeten; kostnader för uppmätning, röjning, planering, utdikning, förseende med stängsel, gräsklippning och försköning av markområden hörande till byggnader; kostnader för bortskaffande av snö från byggnadernas tak (om arbetet icke utföres av den personal, som använder byggnaden), kostnader för periodisk återställelse av föremål, varierande med årstiderna, t. ex. trädgårdar, buskager och gräsmattor; kostnaderna för växthus, använda för planteringarna, kostnaderna för återställande av gång- och körbanor, gräsmattor m. m. efter till- och ombyggnadsarbeten.

Skillnaden mellan den verkliga värdeminskning, som inträder i och med utrangering och ersättning av fast egendomsobjekt och det belopp, som för samma objekt överförs till resp. värdeminskningsskonto, skall vid tidpunkten för utrangeringen upptagas på resp. underhållslitteror.

Liknande justering å kontot för rullande materiel skall påföras litteran för slopning av rullande materiel.

Särskilda underhållskonton hava upplagts för allmänna utgifter, t. ex. ledning, skrivmaterialier och trycksaker samt olycksfall, vilka praktiken visat lämpligt att särskilja.

Angivna underhållslitteror äro avsedda att omsluta arbetslöner, materialier och förnödenheter samt kostnader för arbetståg, ävensom motsvarande kostnader för sjötransport, kostnader för skötsel av specialmaskiner, entreprenadarbeten, förvärvande av rättigheter, vidtagande av skyddsåtgärder och andra liknande kostnader, stående i samband med underhållet av för järnvägsdriften använd egendom. Nu angivna slag av kostnader definieras på följande sätt:

*Egentliga
underhålls-
kostnader
(repairs).*

a) som arbetslöner räknas de belopp, som betalas för arbete, utfört av i företagets tjänst anställda. För så vitt ej annat uttryckligen angives i anvisningarna för resp. littera, skola kostnaderna för kosthåll, resor och andra mera tillfälliga utgifter påföras samma littera som avlöningarna.

b) till kostnader för materialier och förnödenheter räknas inköpskostnaderna för alla materialier och förnödenheter inkl. småverktyg, å leveransorten, ökade med frakter å främmande järnvägar, samt kostnaderna för av företaget verkställd undersökning och lastning ävensom vederbörlig andel av förrådskostnaderna. Kostnad för transporter å företagets egna linjer får däremot icke påföras. Vid beräkning av kostnaderna för använda materialier skall vederbörligt avdrag göras för värdet av icke använda partier samt av avfalls-materialier, ävensom värdet av vid reparationen tillvaratagna gamla materialier samt av tillfälliga spår, dammbyggnader och andra tillfälliga anläggningar, använda vid reparationerna.

c) till kostnader för arbetståg räknas kostnad för arbete utfört av lokpersonal, tågpersonal, stallpersonal, inkl. avlöning åt personal i hithörande reservtjänst, kostnader för bränsle och övriga materialier för arbetståg.

d) kostnader för egna sjötransporter, innefattande kostnaderna för personal, inkl. reservtjänst, samt kostnaderna för bränsle och övriga materialier.

e) kostnaderna för specialmaskiner omfattar kostnader för använd arbetskraft samt för förbrukning av materialier och förnödenheter för drift av gräv-

maskiner av olika slag, mudderskopor, lossningsanordningar för räler och ballast, pålkranar, ogräsutrotare och andra arbetsbesparande maskiner; även hyra för dylika.

f) kostnad för entreprenadarbete omfattar kostnader erlagda för arbete utfört på entreprenad av andra bolag, firmor eller enstaka personer samt särskilda kostnader för entreprenadens övervakande.

g) till kostnad för rättigheter räknas utgifter för erhållande av särskilda rättigheter t. ex. tillfälligt begagnande av allmän egendom eller gator i samband med företagets reparationsarbeten. (Periodiska utbetalningar för sådana rättigheter och för ständig användning av allmän egendom för järnvägsdriften skola redovisas i resultaträkningen.)

h) till kostnader för skyddsanordningar räknas utgifter för skydd mot eld, vatten etc., t. ex. premier för upptäckande och släckning av eldsvådor, kostnader för upptäckande och beivrande av mordbrandsanläggningar, utgifter för vittnesmål i anslutning härtill, belopp, utbetalta till kommunala inrättningar eller andra för skydd mot eld och övriga liknande utgifter i samband med reparationsarbetet,

men däremot icke försäkringspremier, som betalas för erhållande av skadeersättningar vid framtida eventuella förluster.

Av förestående bestämmelser synes tydligt framgå, att särskilda hjälpräknningar äro nödvändiga. Sådana äro direkt föreskrivna i fråga om verkstäderna, under det att vad banavdelningen angår järnvägsförvaltningarna möjligen ha mera fria händer. I fråga om hjälpräknningar för verkstäderna lämna littereringstabellen följande anvisningar.

Hjälpräknningar
(Clearing accounts).

Eftersom vissa utgifter avseende byggnaderna eller driften icke kunna direkt påföras något visst konto för kapitalökning eller för driftutgifter, hava hjälpräknningar upplagts för att åstadkomma en rättvis fördelning av sådana poster på de egentliga primära kontona (jämför nedan).

Allmänna verkstadskostnader.

En hjälpräkning, benämnd verkstadskostnader, skall uppläggas. Denna skall debiteras utgifter för verkstäder, lokstallar, verkstadsspår och övriga anläggningar, varest tekniskt arbete utföres, vilket icke direkt kan påföras bestämda konton. Dessa utgifter skola sedan utportioneras på de berörda kontona. Såsom grundval skall därvid tjäna relationen mellan totala utgifterna å kontot Allmänna verkstadskostnader och summa direkt fördelade lönekostnader.

För undvikande av månatliga fluktuationer i relationen mellan allmänna verkstadskostnader och direkt fördelade löner är ett företag berättigat vid den månatliga omföringen använda ett visst procenttal av den fördelade lönekostnaden, under förutsättning att kontot allmänna verkstadskostnader justeras och avslutas vid varje årsskifte.

Följande utgifter äro hänförliga till nämnda konto:

a) *Verkstadstjänstemän.* Avlöning åt gemensamma förmän i små verkstäder, vilka direkt övervaka alla avdelningar utan hjälp av avdelningsförmän, avlöning åt avdelningsförmän, biträdande avdelningsförmän, övriga övervakande och ledande tjänstemän samt dessas biträden; avlöning åt eldare och smörjare; avlöning åt renhållningskarlar, diverse arbetare och annan ej yrkesutbildad arbetskraft, sysselsatta med olika arbeten i och omkring verkstäderna; avlöning åt vaktkarlar, portvakter och poliser vid verkstäder, reparationsspår och andra platser, varest tekniskt arbete utföres; avlöning åt arbetare, som förfärdiga, reparera och förvara småverktyg.

b) *Energi.* Kostnaderna för bränsle, använt i kraftanläggningar för ång- eller annan drift, avsedda för framställning av energi för användning vid verkstäder eller andra platser, där tekniskt arbete utföres; kostnader för oljor,

fett, trassel och andra materialier, använda för driften av sådana kraftanläggningar; avlöning åt maskinister, eldare, montörer, kollämpare och övrig personal, sysselsatt med energiproduktion; kostnaden för kolborstar, materialier för tändning, lampor, hackor, eldrakor, kolkorgar, skovlar samt övriga små verktyg och förnödenheter; kostnaden för köpt vatten och energi.

c) *Uppvärmning*. Kostnaderna för bränsle och andra förnödenheter, använda för uppvärmning av verkstäder och andra platser, varest tekniskt arbete utföres, ävensom av verkstadskontor, vaktkurar och uppsyningsmännens rum; avlöning åt eldare, kollämpare och andra arbetare, sysselsatta vid pannor för uppvärmningen.

d) *Belysning*. Kostnaderna för elektrisk ström, gas, olja, oljelampor, lampbrännare, lampglas, lampor, ej fastsittande vid byggnaderna, glödlampor och bågglampskol samt andra materialier, använda för belysning av verkstäder och verkstadskontor, reparationsspår och andra platser, varest tekniskt arbete utföres ävensom kostnader för använda materialier och utfört arbete för skötsel av elektriska belysningsanläggningar samt reparation av elektriska och andra lampor vid verkstäder.

e) *Växellokomotiv*. Alla utgifter, inkl. löner, bränsle och förnödenheter för drift av växellokomotiv, uteslutande använda för verkstäderna.

f) *Verkstadsförnödenheter*. Bränsle för smides- och annat verkstadsarbete; förnödenheter och små redskap, använda vid diverse arbete och ej av längre varaktighet; förnödenheter för provrum och laboratorium, använt i förbindelse med verkstadens arbeten; smörjningsmaterialier för verkstadsmaskiner och redskap; vatten konsumerat vid verkstäder etc. och övriga förnödenheter, som användas för diverse ändamål.

Förestående bestämmelser hava medtagits i hela sin utförlighet väsentligen för att visa, huru långt man i Amerika går i detalj, då det gäller att reglera de områden av bokföringen, som kunna erbjuda större svårigheter.

Det använda uttrycket, clearing account, säger ingenting om nu berörda hjälpräkningsupställning, uttrycket behöver icke betyda något mera omfattande än vad som i Sverige benämnes ett arbetsnummer. Av de vidlyftiga anvisningarna och speciellt fördelningen på olika huvudslag av kostnader synes emellertid framgå, att man verkligen avser en fullständig räkenskap. Man kan knappast undgå att göra den anmärkningen, att denna hjälpräkning, för att bli till största möjliga nytta, helst borde omfatta jämväl de direkt fördelningsbara arbets- och materialkostnaderna. Huruvida så sker framgår emellertid icke av littereringstabellen. I denna punkt är emellertid särskilt att observera, att I. C. C. i samarbete med den förut omnämnda Railway accounting officers association idetalj bestämmer räkenskapernas uppställning för de särskilda järnvägarna, varför det ingalunda är uteslutet, att en mängd viktiga förhållanden äro ordnade efter generella normer utan att därom någonting finnes nämnt i littereringstabellen. Denna materialiets ofullständighet försvårar givetvis jämförelsen med övriga järnvägar.

Vissa förhållanden äro emellertid klara. Verkstadsdriften vid de amerikanska järnvägarna betraktas icke såsom i Schweiz och som av statens järnvägars bokföringskommitté föreslagits, beträffande våra statsbanor som en hjälpverksamhet med fullt självständig bokföring. Kostnaderna för underhåll av verkstadsbyggnader och av verkstadsinventarier ingå nämligen parallellt med övriga underhållskostnader bland Operating expenses. Ännu mindre är det tal om någon förräntning av disponerat kapital, icke ens alla allmänna verkstads-kostnader fördelas på de utförda arbetena. Man har ju en särskild littera, 301, Ledning, vilken torde omfatta kostnader för styrelsen, distrikts- och sektionsledning.

Vad som vid en jämförelse mellan den amerikanska och den svenska littereringen av underhållskostnaderna allra skarpast faller i ögonen är den i grund olika behandlingen av värdeminskningarkostnaderna. I stats- och väl även flertalet enskilda järnvägars räkenskaper upptages avsättning till förnyelsefond eller dylikt i en enda stor klumpsumma. I svenska järnvägsstatistiken betraktas ifrågavarande utgifter icke som egentliga driftutgifter. I Amerika fördelas jämväl värdeminskningarkostnaderna på de olika objekten, varför man får en mängd littera härför. Avsättning till förnyelsefond för alla objekt är emellertid icke obligatorisk, littereringstabellen säger härutinnan »bokföring av driftutgifterna skall så nära som möjligt angiva de verkliga kostnaderna», emellertid kan ett företag tillåtas att icke göra avsättning för värdeminskning av *fasta anläggningar*, utan föra dessa kostnader (bokförda värdet minus skrotvärdet) på resp. underhållslittera vid den tidpunkt, då anläggningen ombygges resp. ersättes. Med *fasta anläggningar* förstås sådana, som ha en bestämd plats i rummet, t. ex. tunnlar, broar, byggnader o. s. v.

Avsättning till värdeminskningarkonto eller förnyelsefond är alltså obligatorisk endast för rullande materiel och sjöfartsmateriel.

Vid sådant förhållande synes det amerikanska parallellställandet av egentliga underhållskostnader med kostnader för värdeminskning vara teoretiskt väl motiverat. Först genom ett sammansläende av båda litterorna i varje litterapar får man ju för olika järnvägar fullt jämförbara siffror, blott ett enda exempel må nämnas, sliprar. Vissa amerikanska järnvägar betrakta i likhet med de schweiziska förbundsbanorna kostnaden för sliprars värdeminskning och utbyte som en kostnad för varaktig värdeminskning och göra avsättning till värdeminskningarkonto därför, andra och de äro flertalet bokföra denna kostnad som en vanlig underhållskostnad, i likhet med vad som sker vid nästan alla europeiska järnvägar. Skillnaden kan jämväl uttryckas på det sätt, att den förra gruppen närmast tar sikte på de enstaka sliprarna, vilka ju förbrukas på samma sätt som inventarier, under det att den senare gruppen betraktar slipersuppsättningen som ett helt. Från teknisk synpunkt är givetvis den förra uppfattningen mera motiverad, särskilt då det, som i utlandet är vanligt, gäller sliprar av järn. Huruvida man får tolka förut anförda anvisningar så, att kommissionen har för avsikt göra avsättning till värdeminskningarkonto även för fasta anläggningar obligatorisk förefaller ovisst. Säkert är att en övergång till sådan praxis med det förfaringssätt, som tillämpades vid de amerikanska järnvägarna, icke skulle kunna försiggå utan betydliga övergångskostnader.

För rullande materiel och sjöfartsmateriel är användningen av ett värdeminskningarkonto obligatorisk. Av anvisningarna framgår även, att noggrann statistik föres över vilka belopp, som avsatts för varje särskilt objekt. Det föreskrives nämligen, dels att avsättningen för visst objekt skall upphöra, så snart hela skillnaden mellan bokförda värdet och skrotvärdet blivit avsatt, dels att skillnaden mellan den verkliga värdeminskning, som inträder i och med utrangering av visst egendomsobjekt och det belopp, som för samma objekt överförs till resp. värdeminskningarkonto, skall vid tidpunkten för utrangeringen påföras resp. slopningslittera. Den brist, som från början kan hava förefunnits i värdeminskningarkontot för rullande materiel, amorteras alltså så småningom allteftersom den vid kontots uppläggande förefintliga materialen utrangeras. Detta förfaringssätt intager en mellanställning mellan det vid svenska statens järnvägar praktiserade (att låta ingångsbristen alltfört bestå) och den schweiziska lagens radikala bestämmelser: »Förnyelsefondens belopp skola vid varje tidpunkt motsvara fulla beloppet av den genom förslitning eller övriga omständigheter uppkomna värdeminskningen å alla i angivna bilaga uppräknade anlägg-

ningar och objekt. Befintlig brist amorteras i enlighet med regeringens bestämmelser.»

I nära samband med förnyelsefonden stå kostnaderna för utrangering av fasta anläggningar. Dessa kostnader kunna i regel påföras driftsutgifterna eller i vissa fall överskottskontot. Littereringstabellen för anläggningskostnaderna lämnar i detta hänseende följande anvisningar, vilka på grund av sin vikt må anföras i det närmaste in extenso.

Då ett objekt annat än mark eller materiel, till exempel en bansträcka, ett sido- eller stäckspår, verkstads- eller kraftanläggning, maskinhusbyggnad eller annan konstruktion, utrangeras och ersättes med objekt för samma ändamål, skall bokförda värdet av den utrangerade egendomen krediteras resp. anläggningskonto vid tidpunkten, då objektet utrangeras. Motsvarande belopp skall debiteras som följer:

Ett belopp lika med det kreditsaldo i förnyelsefondens balansräkning som hänför sig till det utrangerade objektet, skall debiteras denna fond och återstoden (minskad med tillvaratagna materialier och eventuellt uppburet försäkringsbelopp) tillika med kostnaden för skrotning av objektet, det konto bland driftutgifterna, som upptog kostnaden för underhåll av egendomen och objektet före dess utrangering. Värdet av tillvaratagna materialier littereras efter desammas användning.

Om emellertid det objekt, som utrangerats och ersättes med ett objekt för samma ändamål, är av ringa värde, t. ex. en liten byggnad för banbevakning, och densamma ersättes utan utvidgning, skall kostnaden för ersättningen debiteras driften och ingen justering göras i anläggningskontot.

Med I. C. C:s tillstånd må järnvägsföretaget debitera överskottskontot i stället för drifträknningen, t. ex. för stora poster, avseende kostnaderna för avsatt egendom. Företaget skall i så fall till kommissionen insända en redogörelse angivande vilket objekt, som utrangerats och kostnaderna därför, ävensom de orsaker, vilka tala för direkt belastning av överskottskontot.

Dessa bestämmelser gälla även bokföringen (vid tidpunkten för utrangeringen) av kostnader för övergiven egendom, även om det nya objektet i verkligheten tages i bruk före den dag, då borttagandet av det utrangerade objektet äger rum.

Då ombyggnadskostnaden för en mera betydande byggnad eller andra anläggningar utgör huvudparten av dess värde efter ombyggnaden, skall objektet, då det utrymnes, betraktas som utrangerat och kostnaden bokföras på sätt ovan angivits samt det ombyggda objektet betraktas som en nybyggnad och den beräknade kostnaden därav upptagas i vederbörande anläggningskonto, varvid hänsyn tages till kvarvarande äldre partier. I intet fall skall belastningen för det ombyggda objektet överstiga kostnaden (efter dagspriser å arbete och materialier) för ett nytt objekt av samma kvalitet och användbarhet för tjänsten, minskat med ett lämpligt avdrag med hänsyn till däri ingående äldre partier.

Då ett objekt annat än mark och rullande materiel, t. ex. en bansträcka, ett sidospår, en maskin för verkstad eller kraftstation eller en byggnad, utrangeras och icke ersättes, skall det bokförda värdet krediteras resp. tillgångskonto vid tidpunkten för utrangeringen. Samma belopp skall debiteras på följande sätt:

Ett belopp lika med det kreditsaldo i förnyelsefondens balansräkning, som avser det utrangerade objektet, skall debiteras denna fond och återstoden (minskad med tillvaratagna materialier och eventuellt uppburet försäkringsbelopp) jämte kostnaden för nedskrotning av objektet, om detta sker genom järnvägs-

*Egendom,
utrangerad
och ersatt.*

*Egendom,
utrangerad
och icke ersatt.*

företaget eller för dess räkning, skall debiteras vederbörligt underkonto till överskottskontot. Bokföringen av skrotvärdet sker i överensstämmelse med användningen av tillvaratagna materialier.

*Avsöndrade
markom-
råden.*

Då ett markområde, vars kostnad ingår i anläggningskostnaden, övergives, skall det bokförda värdet krediteras anläggningslittera 2., Markområden för trafikändamål. Om markområdet fortfarande användes av företaget men för annat ändamål, skall dess beräknade värde debiteras tillgångskontot 705, Diverse materiella tillgångar och därvid skillnaden mellan det bokförda värdet och det värde, som uppskattas med hänsyn till den värdeminskning, som inträder i områdets övergivande för trafikändamål, påföras överskottskontot. Om området försäljes, skall skillnaden mellan det bokförda värdet och köpeskillingen påföras överskottsräkningen.

*Utrangering
av rullande
materiel
m. m.*

Det bokförda värdet av varje objekt (lok, vagnar o. s. v.) skall krediteras resp. tillgångskonto, då objekt utranteras. Motsvarande belopp skall uppdebiteras på följande sätt:

Ett belopp motsvarande det saldo i förnyelsefondens balansräkning, som avser det utranterade objektet, skall påföras nämnda fond. Skrotvärdet skall debiteras visst kostnadskonto, beroende på vilket ändamål materialierna användas till; samtliga värdeminskningar, som komma på tiden före den 1 juli 1907 och för vilka ingen avskrivning eller avsättning skett, skall debiteras överskottsräkningen; återstoden däremot debiteras resp. slopningslittera. Kostnaden för skrotning av objekt, om detsamma skrotas genom järnvägen eller för densamma räkning, skall ävenledes debiteras nämnda slopningslittera.

Då kostnaden för ombyggnad av visst objekt utgör huvudparten av detsamma värde efter ombyggnaden, skall objektet, då detsamma tages ur tjänst, betraktas som slopat och bokföring ske på sätt i föregående stycke sagts. Det ombyggda objektet skall därefter betraktas som nyanscaffat och det beräknade värdet därav upptagas i resp. tillgångskonto. I intet fall skall kostnaden för det ombyggda objektet upptagas högre än kostnaden (efter dagspriser å arbete och materialier) för nytt objekt av samma huvudslag, samma kapacitet och samma kvalitet, minskat med ett lämpligt avdrag med hänsyn till kvarvarande äldre delar.

Då inköpt, begagnad materiel är i sådant tillstånd, att vidlyftiga arbeten erfordras för att uppnå den standard, som företaget fordrar, skola ifrågasvarande arbetskostnader påföras resp. tillgångskonto för rullande materiel. Vederbörlig redogörelse för beräkning av de kostnader, som äro nödvändiga för istandsättande av förvärvat begagnad materiel, skall snarast insändas till kommissionen.

*Justeringar
för genom
ombyggnad
till arten
förändrade
objekt.*

Då ett egendomsobjekt, t. ex. ett lok eller en byggnad ombygges till ett objekt av annan art, så att det bokförda värdet av sådant objekt måste överföras till ett annat tillgångskonto, skall nämnda bokförda värde krediteras resp. tillgångskonto. Tillbörlig hänsyn skall tagas till de materialier, som erhållas vid ombyggnaden. Det belopp i förnyelsefonden, som motsvarar det sålunda ombyggda objektet, skall debiteras denna fond. Den beräknade kostnaden för det ombyggda objektet (sedan hänsyn tagits till de äldre delar, som finnas kvar däri) skall upptagas på vederbörligt tillgångskonto. Den bokförda kostnaden för det ombyggda objektet får i intet fall överstiga kostnaden (efter dagspriser å arbete och materialier) för ny egendom av samma kapacitet och kvalitet, minskad med ett lämpligt avdrag med hänsyn till att vissa äldre delar finnas kvar. Bokförda värdet av objektet före ombyggnaden ökat med ombyggnadskostnaden och minskat med det beräknade värdet av

objektet efter ombyggnaden samt det belopp, som debiterats förnyelsefonden och värdet av tillvaratagna materialier, skall debiteras driftkostnadslittera — för underhåll av fasta anläggningar resp. för slopning av rullande materiel — hörande till den litteragrupp, som haft att bära kostnaderna för underhåll av objektet före ombyggnaden.

Samtliga förestående bestämmelser avse förnyelsefondernas användning. Beträffande avsättningen till desamma äro föreskrifterna däremot mycket kortfattade. Littereringstabellen för driftsinkomster och driftsutgifter innehåller endast följande allmänna bestämmelser.

Värdeminskningsskontona, vilka skola krediteras månatligen lika belopp för att täcka kostnaden för värdeminskning av fasta anläggningar, ha till ändamål att skapa reserver för att bestrida eller minska de kostnader, som i annat fall skulle påföras drifträkningen resp. vinst- och förlusträkningen för de utrangerade objekten.

Sådan avsättning för värdeminskning skall alltid beräknas efter det procenttal av ursprungliga kostnaden (beräknad om densamma ej är känd) eller bokförda värdet eller nuvarande inköpskostnaden, vilket jämlikt företagens erfarenhet och de bästa källor motsvarar den verkliga löpande värdeminskningen. En uppgift om de grunder, som av företaget användas för beräkning av dessa avsättningar, skall intagas i den årliga rapporten till kommissionen. Till dess annorlunda föreskrives, är uppläggande av värdeminskningsskonton för fasta anläggningar frivilligt för järnvägen.

Beträffande avsättningen för rullande materiel finnas inga allmänna anvisningar överhuvudtaget utan behandlas varje slag av objekt särskilt. De allmänna riktlinjerna hava redan berörts. Här må vara nog ytterligare anföra detaljbestämmelserna för ånglokomotiv (för övriga lokomotiv samt vagnar gäller ungefärligen detsamma).

Ånglokomotiv — värdeminskning (rubrik 309). Denna rubrik skall månatligen påföras visst belopp stående i sådan procentisk relation till ursprungliga anskaffningskostnaden (uppskattad om ej känd), bokförda värdet eller priset för likvärdig materiel, som jämlikt företagens egen erfarenhet och de bästa källor kan anses motsvara den genomsnittliga värdeminskningen. En uppgift angående de använda procentsatserna ävensom den livslängd för materielen, efter vilken desamma beräknats, skall närslutas den till I. C. C. ingivna årsrapporten.

Avsättningen till värdeminskningsskontot för visst lokomotiv skall upphöra så snart hela skillnaden mellan det bokförda värdet och skrotvärdet tillförts värdeminskningsskontot.

De amerikanska rubrikerna för kommersiell tjänst ha, som redan nämnts, ingen direkt motsvarighet i den svenska littereringen. Vid statsbanorna uppträda motsvarande kostnader bland styrelsens utgifter. Ej heller vid de schweiziska järnvägarna eller de preussiska statsbanorna föras dessa kostnader särskilt. Det motsatta förhållandet vid de amerikanska järnvägarna torde i huvudsak betingas av konkurrensförhållanden, vilka göra att kostnaderna i fråga vid dessa järnvägar äro väsentligt större än i Europa. Ej heller i Amerika spela emellertid ifrågavarande kostnader någon alltför stor roll. De utgöra nämligen endast c:a 2 å 3 procent av totala utgifterna för drift och underhåll. Av detaljrubrikerna äro 351, Ledning, och 352, Yttre agenturer, de förnämsta. En viss roll spela även annonskostnaderna samt trycksaker. Skall här ej närmare ingå på ifrågavarande rubrikers omfång, vill endast påpeka, att nämnda »Traffic» icke täcker det tyska begreppet Verkehr, varmed det i allmänhet översattes, då huvud-

*Avsättning
för värde-
minskning.*

*Kommersiell
tjänst.*

parten av kostnaderna för arbetet vid expeditioner och magasin bokföres under Transportation.

Drifttjänst
(*järnväg*).

Utgiftsgrupp IV, Transportation rail line, översatt med drifttjänst — järnväg, omfattar ungefär halvdelen av samtliga kostnader för drift och underhåll. Huvudrubriken i fråga upptager samtliga egentliga *drift*kostnader för trafik- och maskinavdelningen samt vissa kostnader för banavdelningen, distriktsledningsexpeditioner och styrelsen. En föreställning om de olika litterornas omfattning lämnar följande sammanställning, vilken liksom de föregående av utrymmesskäl mycket avkortats. Förutskickas måste emellertid, att här liksom i föregående avdelningar mot varandra uppställda amerikanska resp. svenska littera icke fullständigt täcka varandra.

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 371. Ledning. | C 1. Trafikavdelningen, sektionsledning. |
| | D 1. Maskinavdelningen, sektionsledning (huvudparten). |
| | E 1. Elektrisk drift. Sektionsledning, ävensom vissa kostnader under S, T och A (Styrelse, Gemensamma kostnader, Distriktsledning). |
| 372. Tågledning (Traindispatching). | Vissa kostnader under C 1. (Trafikinspektörernas expedition). |

Ifrågavarande littera är specifikt amerikansk, då ingen europeisk järnväg har någon direkt motsvarighet till tjänsten »Traindispatcher». Ifrågavarande tjänstemän motsvara icke blott vad i Sverige benämnes tågledare utan ombesörja också en stor del av de europeiska stationsföreståndarnas arbete med tågen. Stationsföreståndare i europeisk mening saknas nämligen i Amerika. »The Station Agent» är närmast expeditionsföreståndare, de mycket stora stationernas »Station Master» i huvudsak personalchef.

- | | |
|--|---|
| 373. Stationstjänstemän. | C 2 a. Stationstjänst. Personalkostnader. |
| 376. Sakliga kostnader för stationstjänst. | C 2 b. Stationstjänst. Sakliga kostnader. |

373—376 omfatta emellertid icke kostnaderna för speciella rangerbangårdar, vilka i stället föras på följande littera: 377—379 samt 389.

- | | |
|---|---|
| 377. Föreståndare och biträden vid rangerbangårdar. | C 2 a. Stationstjänst. Personalkostnader. |
| 378. Personal i växlingstjänst. | |
| 379. Ställverkskarlar vid rangerbangårdar. | |
| 380. Lokpersonal i växlingstjänst. | D 2 a. Personalkostnader för lokomotivmästare, lokomotivförare och lokomotiveldare. |
| 382. Bränsle för växellok. | D 2 c 1. Stenkol, stenkolsbriketter och brännorv eller annat bränsle för lokomotiv. |

Som redan nämnts omfatta littera 377—389 endast kostnaderna för rangerbangårdar.

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 392. Lokomotivpersonal i tågtjänst. | D 2 a. Personalkostnader för lokomotivmästare, lokomotivförare och lokomotiveldare. |
|-------------------------------------|---|

393. Motorpersonal i tåg-tjänst. E 4 a. Kostnader för personal å elektriska lokomotiv och elektriska motorvagnar.
394. Bränsle för lok i tåg-tjänst. E 2 c 1. Stenkol, stenkolsbriketter och bräntorv eller annat bränsle för lokomotiv .
395. Elektrisk kraft för tågdrift — egen framställning. E 2 a. Kraftanläggningar. Personalkostnader.
E 2 b. Kraftanläggningar. Sakliga kostnader (flertalet littera).
396. Elektrisk kraft för tågdrift — inköpt. E 2 c. Kostnad för levererad elektrisk energi för tågrörelsen.
397. Vatten för lokomotiv i tåg-tjänst. D 2 d 1. Kostnader för vattenstationers drivkraft samt underhåll av tillhörande kraftledningar inom- och utomhus.
398. Smörjmedel för lokomotiv i tåg-tjänst. D 2 c 3. Materialier för lokomotivs smörjning.
399. Övriga förnödenheter för lok i tåg-tjänst. D 2 c 4. Materialier för lokomotivs putsning.
D 2 c 5. D:o för lokomotivs belysning.
D 2 c 6. Övriga materialier för lokomotiv.
400. Stalltjänstkostnader för lok i tåg-tjänst. D 2 b. Personalkostnader för stallförmän, maskin- och pannskötare i linjetjänst, stallkarlar samt personal vid filialförråd.
D 2 d 2. Uppvärmning av lokomotivstallar och vattenstationer samt underhåll av tillhörande värmeledningar inom- och utomhus.
D 2 d 3. Belysning av lokomotivstallar och vattenstationer samt underhåll av tillhörande belysningsledningar inom- och utomhus.
D 2 d 4. Renhållning av lokomotivstallar och vattenstationer samt snöskottning å tillhörande områden.
401. Tågpersonal (trafikavdelningen). C 3 a. Tåg-tjänst. Personalkostnader.
402. Tåg- och vagn-tjänstkostnader. C 3 b. Tåg-tjänst. Sakliga kostnader.
D 3. Vagn-tjänst, huvudparten.
404. Skötsel av ställverk (exkl. rangerbangårdar). C 2. Stationstjänst. Vissa littera.
405. Bevakning av vägövergångar. B 2. Personalkostnader för banans bevakning och underhåll.
406. Skötsel av rörliga broar. D:o.

Av förestående framgår, att den amerikanska och den svenska littereringen väsentligt bättre motsvara varandra i fråga om de egentliga driftkostnaderna än i fråga om underhållskostnaderna.

Man lägger märke till, att särskilda littera för vagnkostnader saknas.

Ifrågavarande kostnader uppdelas alltefter sin art, på underhåll av byggnader och av rullande materiel samt kostnader för tågdrift. Särskilt är att märka, att littera 402 innehåller icke blott sakliga utan även personalkostnader för vagn-tjänst. Densamma är i själva verket mycket omfattande och upptager speciellt följande kostnadsgrupper: Uppvärmning (av vagnar), belysning, rengöring, smörjning, isning ävensom mera allmänna kostnader för tågdriften, som ej enbart beröra lokomotiven. Generellt undantagna äro dock kostnader för sov-vagnar och restaurantrörelse, för vilka särskilda rubriker finnas.

Diverse rörelsegrenar.

Förekomsten av ifrågavarande rubrik visar tydligt, hur man i Amerika strävar att fullständigt skilja mellan kostnader för sidoordnad verksamhet och kostnader för den egentliga järnvägsdriften. Någon närmare undersökning av dessa kostnader synes icke erforderlig. Anmärkas bör dock, att varje förekommande utgiftslittera jämväl motsvaras av en inkomstlittera av samma storleksordning. Bokföringen är alltså brutto.

Allmänna omkostnader.

Denna huvudrubrik upptager huvudsakligen endast de kostnader, vilka icke kunna fördelas på föregående huvudrubriker. Motsvarande kostnader föras vid statens järnvägar å S, T och A, ehuru dessa litteror givetvis äro av en helt annan omfattning, såsom närmare belysts i fråga om styrelsens kostnader. Rubriken allmänna omkostnader omfattade nämligen år 1916 endast cirka 3 å 5 procent av totala utgifterna för drift och underhåll, under det att littera S och T vid statens järnvägar samma år utgjorde över 10 procent av totala kostnaden. Anmärkas bör emellertid, att dessa differenser till viss del bero på olika personalförhållanden, bl. a. därpå att de amerikanska järnvägarna endast i ringa omfattning synes pensionera sin personal. Totala pensionskostnaden uppgick vid samtliga amerikanska järnvägar år 1916 till ej fullt 5 milj. dollars. Att kostnaderna för värdeminskning ingå bland underhållskostnaderna har redan berörts.

Föreningsstationer m. m.

Inom varje huvudrubrik förekomma särskilda littera för gemensamhetsanläggningar (Joint facilities accounts). För dessas förande lämnas i littereringstabellen kortfattade anvisningar, av vilka det viktigaste här må anföras.

Specialredovisningar betecknade som »joint facilities accounts» uppläggas för alla av flera järnvägsföretag gemensamt begagnade anläggningar, såsom spår, broar, rangerbangårdar, lastningsanordningar och stationer. Det påpekas särskilt, att dessa konton äro avsedda att användas vare sig resp. överenskommelser röra såväl inkomster som driftutgifter för vederbörande anläggning eller endast avse täckande av växlingskostnader m. m.

Då ersättningen för begagnande av en anläggning utgår med ett fast belopp eller beräknas efter ett visst belopp per resande, ton gods, vagn eller annan enhet, skall densamma av den bana, som svarar för driften, rättvist fördelas på vederbörande anläggningars olika littera för gemensamhetsanläggningar. Den förvaltande banan skall upptaga ifrågavarande kostnader med riktig fördelning i sin stat, och denna fördelning ha de debiterade bolagen sedan att följa i redovisningen.

Gemensam tåg-tjänst betraktas icke som drift av gemensamma anläggningar, och överenskommelser mellan järnvägsföretag, avseende poster att påföras kontona 392—463 (tåg-tjänst) upptagas icke å kontot för gemensamma anläggningar.

Dessa anvisningar förefalla för en utomstående ej fullt tydliga. Meningen synes emellertid vara att för varje föreningsstation uppläggas en särskild räkning (hjälp-räkning) och att från denna de totala kostnaderna påföras resp. kostnadslittera (inkomstlittera för inkomster), under det att främmande

järnvägars andel bokföras å vederbörande kreditlitteror. De införda debetlitterorna för gemensamhetsanläggningar avse kostnader för av andra järnvägar drivna föreningsstationer m. m. Här liksom vid bokföringen i övrigt märker man den genomgående uppdelningen i kostnader av olika slag och speciellt frånskiljandet av alla räntor, vilka föras direkt å resultaträkningen.

Den amerikanska bokföringen saknar litteror för förråds-kostnader. Förråds-*Förråds-* verksamheten betraktas alltså i likhet med vad sker vid de schweiziska järn-*verksamhet.* vägarna som en hjälpverksamhet med självständig redovisning. Littererings-tabellen lämnar följande anvisningar.

Allmänna förråds-kostnader. En hjälpräkning benämnd »Förråds-kostnader» skall påföras kostnader för inköp av materialier¹ och förvaring av desamma i bolagets förrådsbyggnader samt distributionen därifrån, inkl. avlöning åt tjänstemän och arbetare inom förrådsavdelningarna samt deras resor, kontors- och övriga kostnader; ävensom alla utgifter inkl. avlöningar, bränsle och förnödenheter för drift av växellokomotiv, använda uteslutande i förrådstjänst (utgifter för tillfällig växling på förrådsbangården av övriga växellokomotiv påföras vederbörande driftrubriker). Avlöning och utgifter för tjänstemän, använda för inköp eller provning av en enda effekt (t. ex. sliprar) skola som förråds-kostnader föras på denna effekt.

Totala beloppet förråds-kostnader förda på detta konto skall fördelas på de konton, vilka debiterats för materialier proportionellt mot värdet av de påförda materialierna, dock skola kostnaderna för inköpsavdelningen fördelas endast å de utlevererade materialier, vilka inköpts av nämnda avdelning. För att undvika månatliga fluktuationer i relationen mellan allmänna förråds-kostnader och värdet av utlevererade eller inköpta materialier, må ett företag verkställa berörda uppdelning på grundval av lämpliga procentsatser, under förutsättning att kontot för förråds-kostnader justeras och avslutas vid varje årsskifte.

Utgifter för skrivmaterial- och blankettförråd. Ett hjälpkonto benämnt »Utgifter för blankettförrådet» skall uppläggas. Detta konto skall debiteras för kostnader för inköp, skötsel och förvaring av skrivmaterialier, blanketter m. m. samt för distribution av dessa effekter, inkl. avlöning åt tjänstemän och arbetare vid blankettförrådet samt deras resor, kontor och övriga tjänsteutgifter. De belopp, varmed detta konto belastats, skola fördelas å de konton, som belastats för utlevererade blanketter m. m., proportionellt mot nämnda belastning.

För att undvika månatliga fluktuationer i relationen mellan förråds-kostnader och värdet av levererade eller försålda materialier är ett företag berättigat verkställa den månatliga omföringen med användande av ett fast procent-tillägg, under förutsättning att kontot »Utgifter för blankettförrådet» justeras och avslutas vid varje årsskifte.

Överensstämmelsen med de schweiziska förhållandena är rätt stor, huvudskillnaden är, att förrådet icke betalar räntor eller underhållskostnader för sina byggnader.

Speciella bestämmelser gälla angående ballastmaterial. Då dessa bestämmelser äro ovanligt utförliga och belysande för den amerikanska järnvägs-bokföringen i allmänhet, anföras desamma här — trots sin ej stora direkta betydelse — in extenso. Beträffande grus- och sandgropar samt stenbrott föreskrives:

Då ett grus- eller sandtag eller ett stenbrott tages i bruk för att bearbetas under en längre period, skall ett särskilt konto uppläggas, benämnt »Driften

¹ Tydligen exkl. materialiefakturorna.

av grustaget vid resp. driften av stenbrottet vid».
 Detta konto skall debiteras för

a) det belopp, varmed markområdets värde vid driftens början beräknas överskjuta dess värde, sedan gruset resp. stenen borttagits; det sålunda debiterade beloppet skall samtidigt krediteras det egendomskonto, som innefattar markkostnaden i fråga,

b) belopp, som erläggas för rättigheten att borttaga ballast från område, som icke äges av företaget,

c) kostnaderna för provborrningar,

d) kostnaderna för röjning, schaktning, dränering och dikning av området samt för förflyttningar och förändringar av stängsel och byggnader i och för driftens igångsättande vid grustaget eller stenbrottet,

e) kostnaderna, med avdrag för det beräknade utrangeringsvärdet av räler och rälstillbehör, som användas för byggande av spår till eller i gropen resp. brottet. Det beräknade slopningsvärdet skall föras på ett särskilt interimskonto »suspense account»,

f) kostnaden — minskad med slopningsvärdet — för sliprar och andra materialier och för arbete nedlagt på sådana spår,

g) avlöningar och tågkostnader för brytning och bearbetning och lastning av ballastmaterial, inkl. kostnaderna för drift, underhåll och värdeminskning av stationära ångmaskiner, grävskopar, stenkrossar och andra dylika maskiner ävensom kostnaderna för vakthållning,

h) kostnaderna för sprängämnen, handverktyg och diverse,

i) kostnaderna för uppställning, drift och underhåll av signal- och säkerhetsanläggningar vid grusgropar.

Dessa konton skola månadsvis krediteras för på under månaden framställd ballast fallande kostnad. Framställningskostnaden skall alltså omfatta de direkt påförbara utgifterna ökade med icke direkt fördelbara utgifter, t. ex. för markområden, spår, maskiner och säkerhetsanordningar. Detta tillägg skall räknas på grundval av den relation, vartill ifrågavarande månadsproduktion står till hela den kvantitet, som beräknas utvunnen från gropen.

Om någon del av produktionen från sådana grustag eller stenbrott säljes, skall därpå fallande kostnad krediteras nu berörda hjälpkonto och eventuell vinst inkomstkontot »diverse» (nr 143). Överensstämmelsen med schweiziska förhållanden synes här vara fullständig.

Elektriska
kraftverk
m. m.

Ett betydligt antal driftkostnadsrubriker avse kostnader för elektrisk energi. Då de elektriska kraftverken måste betraktas som hjälpanläggningar eventuellt sidoordnad verksamhet och för övrigt förhållandena vid olika järnvägar äro mycket olikartade, har man infört särskilda bestämmelser angående bokföring av hithörande inkomster och utgifter. Härvid må anföras bestämmelserna om egentliga kraftverk; för sekundärstationer m. m. gälla motsvarande.

Kraftverk.

Redovisningen av utgifterna för drift och underhåll av kraftanläggningar (elektriska ång- eller andra) rättas sig efter det ändamål, för vilket kraften användes.

Är kraftverket avsett att användas allenast för företagets egen drift, och kostnaderna skola drabba antingen enbart hjälpkontot »verkstadskostnader» eller enbart någon särskild kontogrupp bland utgifterna för driften, skola utgifterna för verkets underhåll debiteras vederbörande underhållskonto och driftkostnaderna vederbörande driftkostnadskonto, allt svarande mot kraftens användning. I de fall åter, då energien från en sådan anläggning användes för flera olika ändamål, svarande mot olika rubriker, skola utgifterna för drift och underhåll av verket primärt föras å hjälpräknig »Drift av kraftverk». Kostna-

derna för underhållet skola sedermera överföras från denna räkning till vederbörliga bland driftsutgifterna upptagna underhållsrubriker. Driftsutgifterna skola fördelas på vederbörande konton i förhållande till den energikvantitet, som förbrukats för resp. ändamål.

Om en del av den framställda kraften säljes och återstoden användes för företaget eget bruk, skola kostnaderna för drift och underhåll alltid påföras en hjälpräkning. Utgifterna för underhåll skola överföras från denna räkning till vederbörliga underhållskonton bland driftsutgifterna. Den andel av driftkostnaderna, som faller på den försålda energien, beräknad på grundval av förhållandet mellan den försålda och den totala framställda energien, skall krediteras denna hjälpräkning, och debiteras konto 445 (framställning av såld energi). Återstående driftkostnader skola fördelas på vederbörande driftkonton på sätt i föregående punkt angivits.

I de fall, då kraftanläggningar äro avsedda och begagnade allenast för framställning av energi åt utomstående, skall däri nedlagt kapital upptagas å konto nr 705 »Diverse rörelsegrenar» och dithörande inkomst- och utgiftsposter icke upptagas i drifträknningen.

Som generell regel gäller, att utgifterna skola bokföras på den månad desamma avse eller som littereringstabellen uttrycker det, bokföringen skall så nära som möjligt angiva de verkliga kostnaderna. Man har emellertid förutsett, att detta krav icke skulle kunna uppfyllas beträffande alla poster (t. ex. sådana som motsvara statens järnvägars ersättning från malmbanorna) och därför träffat särskilda bestämmelser angående desamma. Följande allmänna föreskrifter gälla såväl för inkomster som utgifter.

Diverse allmänna bestämmelser ang. bokföringen av driftsutgifter.

Tidpunkt för bokföringen.

Om av en eller annan orsak storleken av någon post, som påverkar summa driftkostnader resp. driftutgifter icke kan fullständigt bestämmas vid tidpunkten för bokslutet för den månad, vartill densamma hänför sig, skall densamma uppskattas och i denna form debiteras resp. krediteras drifträknningen samt i balansräkningen krediteras kontot »Övriga oreglerade skulder» resp. debiteras kontot »Övriga oreglerade tillgångar». Nödvändiga justeringar göras, då beloppet fastställts. Företaget är icke skyldigt anteciperera mindre poster, vilka icke nämnvärt påverka drifträknningen.

Icke fastställda poster påverkande drifträknningen.

Med *försenade* poster förstås sådana, som motsvara transaktioner under något föregående räkenskapsår.

För den händelse i drifträkskaperna inga poster införts för anteciperande av hithörande, försenade poster och beloppet av en sådan post är så stort, att dess upptagande i ett enda års räkenskaper skulle allvarligt förrycka resultatet, är företagaren berättigad att efter medgivande av I. C. C. påföra överskottsräkningen endast en viss del av ifrågavarande belopp (denna bestämmes av kommissionen).

Försenade poster.

Företaget har att till kommissionen insända fullständiga uppgifter angående posten i fråga samt meddela, vilka skäl, som anses motivera ett sådant tillvägagångssätt.

Om beloppet av en försenad post är så stort, att dess upptagande på en enda månad skulle verka förryckande, må densamma fördelas lika på räkenskapsårets återstående månader.

Av förestående framgår tydligt, att man i Amerika på helt annat sätt än här i Sverige söker hålla isär poster avseende olika år. En sådan sträng separation är givetvis nödvändig, för såvitt räkenskaper skola kunna tjäna som grundval för taxekontrollen.

Utjämning av utgifterna.

Som bekant falla utgifterna för drift och underhåll ganska ojämnt å årets olika månader, även förhållandena från år till år kunna starkt variera. Dessa variationer minska givetvis möjligheterna för förvaltningarna att direkt med ledning av bokföringen månad för månad bedöma affärsresultatet. I. C. C. tillåter därför en utjämning av driftutgifterna. Följande bestämmelser lämnas.

I och för utjämnande av de månatliga kostnaderna för underhåll av fasta anläggningar och rullande materiel må ett järnvägsföretag varje månad på resp. litteror upptaga en tolfedel av det belopp, som av kostnadsstaten upptages för sådana utgifter. På samma sätt må förfaras med det beräknade beloppet för utgifter avseende skadestånd och förluster, skrivmaterialier och trycksaker samt annonser. Om en järnväg visst år varit ur stånd att utföra de beräknade underhållsarbetena och icke vill reglera sina litteror till överensstämmelse med de faktiska utgifterna, må den överföra saldona till följande år och behandla desamma som i följande punkt sägs beträffande reserverade driftmedel. Om vissa ersättningar för skador och förluster äro avgjorda vid årsskiftet och kontona för sådana utgifter följaktligen icke justerade, skall en redogörelse lämnas angående de överförda saldona, som i nästa stycke sägs. Litterorna för skrivmaterialier och trycksaker samt för annonser skola däremot alltid justeras till överensstämmelse med de verkliga utgifterna.

Driftsreserver.

Om vid slutet av ett räkenskapsår reserverade driftmedel finnas, skall järnvägsföretaget till kommissionen insända detaljerad redogörelse härför och därvid angiva av vad orsak ifrågavarande tillgångar balanserats, detta med undantag av de saldona, som avse förluster och skadestånd, för vilkas saldona företaget endast i sina egna räkenskapsböcker böra införa vederbörliga beräkningar. Driftsreserverna för olika år skola bokföras skilda åt.

Underlittera för fartygsdrift och sektion med elektrisk drift.

Om en järnväg jämväl bedriver sjöfart och önskar föra särskilda räkningar för densamma, så skall däri använda underkonton ansluta sig till av kommissionen föreskrivna littera för fartygsdrift. Om en järnväg för en del av sina linjer har elektrisk drift samt önskar föra särskilda räkenskaper för dessa delar, skall däri använda underlittera ansluta sig till den litterering, som är föreskriven för elektriska järnvägar.

Uppdelning av kostnaderna på olika trafik.

Den uppdelning å littera, för vilka ovan redogjorts, kompletteras vid många järnvägar sedan långt tillbaka av en ytterligare klyvning å olika slags trafik. Sedan 1920 är en sådan klyvning t. o. m. obligatorisk. Enligt I. C. C:s bestämmelser uppdelas nämligen sedan nämnda år samtliga litteror i följande underavdelningar:

- a) kostnader uteslutande för persontrafik
- b) » » » godstrafik
- c) » gemensamma för person- och godstrafik samt
- d) » som varken avse det ena eller andra slags trafik.

Kostnader primärt tilldelade grupperna c) och d) fördelas sedan kalkylatoriskt på person- och godstrafiken. Det kan här trots sakens stora intresse ej bli fråga om att i detalj redogöra för huru denna fördelning tillgår. Några mera allmänna anmärkningar må vara nog. Till en början må då erinras därom, att förhållandena vid de amerikanska järnvägarna i allmänhet äro väsentligt större än hos oss, särskilt är godstrafiken av en helt annan omfattning. Härav följer att en väsentligt större del av driftpersonalen kan avdelas uteslutande för den ena eller andra slags trafiken än vad hos oss är fallet. Lokomotiven synas ej heller som hos oss användas alternativt för persontåg och godståg och detta är väl knappast heller fallet med några vagntyper. Härav

följer, att en stor del av maskin- och trafikavdelningarnas kostnader kan direkt påföras endera trafiken. Samma gäller givetvis om utgifterna för kommersiell tjänst. Däremot är tydligen även i Amerika endast en ringa del av kostnaderna för banans bevakning och underhåll direkt fördelbar. För år 1918 kunde t. ex. av 638 miljoner totalkostnader för underhåll av bana och byggnader vid de stora järnvägarna (klass I) endast 72 miljoner direkt påföras endera slagets trafik, nämligen 57 miljoner på godstrafik och 15 miljoner på persontrafik. Den kalkylatoriska klyvningen av kostnaderna under grupp c) och d), som sedermera verkställas, måste betecknas som ganska godtycklig och summarisk. Så uppdelas huvudparten av kostnaderna för banans bevakning och underhåll, littera 202—226, vilka som bekant till sin natur äro övervägande fasta, d. v. s. icke direkt beroende av den framförda trafiken, proportionellt mot kostnaderna för lokbränsle och elektrisk energi för tågdriften. Då kostnaderna för byggnadernas underhåll sedermera i stort sett utproportioneras mot nyssnämnda kostnader för banunderhållet, bliva även dessa i stort sett uppdelade proportionellt mot kostnaderna för lokbränsle. Kostnaderna för underhåll av rullande materiel fördelas såsom nämnt till största delen direkt. Uppdelningsgrunden för återstående kostnader är här i allmänhet antal lokomotiv resp. vagnmil. Beträffande kostnaderna för tågjänst synes däremot i allmänhet gälla, att de icke direkt fördelningsbara kostnaderna uppdelas proportionellt mot de fördelningsbara. Kostnaderna för allmän ledning (superintendence) fördelas i regel efter samma proportion som samhörande fördelade specialkostnader. Det är alldeles tydligt, att de genomsnittskostnader, som genom den amerikanska fördelningen erhållas, icke äro användbara, då det gäller taxetekniska detaljfrågor, speciellt beviljande av fraktnedsättningar, då ju de enhetskostnader, som icke på detta sätt kunna erhållas, inkludera en hel del kostnader, som icke äro proportionella mot trafiken. Däremot kan givetvis I. C. C. med ledning av de erhållna siffrorna rätt väl avgöra, huruvida en järnväg *på det hela taget* tillgodoser persontrafiken å godstrafikens bekostnad eller tvärtom. Då emellertid, som redan nämnts, så betydliga kostnader fördelats alldeles godtyckligt, behövs tydligen ett mycket starkt utslag i ena eller andra riktningen för att kommissionen med ledning av siffrorna skall kunna påfordra ändring.

Med de små förhållanden, som råda vid våra svenska järnvägar, såväl stats- som enskilda, torde en fördelning efter amerikansk metod icke kunna förväntas giva något resultat av större värde. Specialundersökningar i stil med vad 1907 års järnvägstaxekommitté företagit torde för våra förhållanden vara vida lämpligare, vilket naturligtvis icke hindrar, att jämväl ett närmare studium av det amerikanska förfarings sättet kan vara av ej blott teoretisk utan även praktisk betydelse.

I det föregående är nämnt, att en av I. C. C:s littereringstabeller är ägnad åt huvudbokens konton, att dessa uppdelas i tre grupper, nämligen:

1. Tillgångars och skulders konton, vilkas saldon gå till balanskontot (General balance sheet accounts).
2. Det reserverade överskottets konton, salderande i överskottskontot (Profit and loss accounts) samt
3. Årsresultatets konton, vilka saldera i resultatkontot (Income accounts), samt att vart och ett av dessa samlingskonton motsvaras av en särskild tabell i årsrapporten.

Nämnda tabellers textkolumner återgivas i bil. 4, 5, 6. I littereringstabellerna upptagas samma rubriker, dock beträffande resultaträkningen i olika ordning.

Ett studium av nämnda bilagor samt littereringstabellernas anvisningar ger

*Huvudboken
kontoschema.
Allmänt.*

anledning till en hel del observationer, av vilka några skola här i korthet återgivas. Till en början är det tydligt, att angivna scheman icke medföra någon närmelsevis fullständig reglering av järnvägarnas huvudbokföring. Beträffande *bokföringstekniken* kan man sålunda icke draga några slutsatser alls. De bestämmelser, som lämnas, äro alla av systematisk art, d. v. s. de ha till ändamål att reglera de olika affärshändelsernas införande å skilda konton. Även i denna punkt har emellertid tydligen ingen högre grad av detaljering eftersträfvats. Självklart är visserligen, att ett *fullständigt* kontoschema icke kan uppläggas annat än för ett enstaka företag och en bestämd tidperiod, och att man därför, då det gäller bestämmelser, gemensamma för ett flertal företag och avsedda att gälla en längre tid, måste inskränka sig till att ange ett antal fack vari de enstaka kontona kunna inplockas. Detta gäller all bokföringssystematik. Frågan blir alltså huru stort omfång dessa fack eller kontogrupper givas, och med vilken precision uppdelningen i desamma regleras. I detta hänseende har man otvivelaktigt gått mycket längre i reglering beträffande förut berörda specialräkenskaper för byggnaderna och driften än i fråga om huvudboken. Visserligen kompletteras balansräkningen i vissa hänseenden av andra tabeller, men ändrar detta icke mycket i förhållandet i fråga: huvudbokens kontogrupper omsluta väsentligt mer olikartade poster än specialräkningarnas.

Orsakerna till nu påpekade förhållande äro givetvis flera och skall här ej göras något försök att visa, vilken samverkan som ägt rum. Följande omständigheter må dock framhållas.

1) De uppgifter, som erhållas i drift- och byggnadsräkningen, äro *specifika för järnvägar*, huvudbokens uppgifter däremot till stor del lika för ekonomiska företag av skilda arter. Det är givetvis de *speciella* förhållandena vid järnvägarna, som I. C. C. i främsta rummet har att kontrollera.

2) De förra uppgifterna äro av dominerande betydelse, då det gäller övervakande av taxepolitiken m. m.

3) Med hänsyn till företagens individuella olikheter är det icke möjligt åstadkomma lika stark systematisering beträffande huvudboken som i fråga om specialräkningarna.

4) I. C. C. har att tillgå andra kunskapskällor, vilka torde vara mest användbara beträffande de — mera stabila — förhållanden, som huvudboken avspeglar.

Vad här sagts gäller i främsta rummet balansräkningen och överskotts-räkningen, under det att resultaträkningen i vissa hänseenden visar mera likhet med drifträkning. I det föregående anförda regler för kostnaders uppdelning å olika perioder, behandlingen av försenade poster och dylikt gälla även resultaträkningen. På någon redogörelse för dennas olika konton skall jag icke ingå. Vill endast påpeka det konsekventa fränskiljandet av hyresinkomster och hyresutgifter från drifträkning, vilket icke överensstämmer med svensk järnvägsbokföringspraxis. I fråga om räntor och skatter är däremot förfaringssättet lika med vårt. Slutligen må anmärkas, att räkningen i fråga icke är någon »ren» vinst- och förlusträkning utan jämväl innehåller vissa uppgifter om vinstens användning.

Överskotts-räkningens uppställning framgår tydligt av bil. 5. Ändamålet med denna räkning är att åstadkomma en fullständig separation mellan resultatens av räkenskapsårets rörelse och tidigare uppkommet överskott. Framför allt med hänsyn till taxekontrollen torde en sådan uppdelning medföra stora fördelar.

Resultat-räkningen.

Överskotts-räkningen.

Även i fråga om balansräkningen inskränker jag mig till ett par anmärkningar, då betydelsen av de olika kontona är tämligen klar.

Balansräkningen.

I fråga om såväl fordringar som skulder är likviditeten huvudindelningsgrund.

Den noggranna redovisningen av upplupna men icke likviderade inkomster och utgifter visar, att man så mycket som möjligt söker få med alla affärs-händelser, som *avse* räkenskapsåret.

Förekommande rubriker för kapitalrabatter och premier antyda, att finansförhållandena äro mera invecklade i Amerika än hos oss. Utan ingående studier av denna fråga är det givetvis ej möjligt göra några fullt säkra jämförelser.

I fråga om förnyelsefondens redovisning har man i Amerika även i det hänseendet gått längre än hos oss, i det att uppdelning å olika huvudslag av egendom gjorts obligatorisk.

I inledningen är framhållet, att en redogörelse sådan som denna måste bli mycket ofullständig och olikformig. Sannolikt är, att vissa ej alls eller endast i förbigående behandlade frågor skulle kunnat vara av samma intresse, då det gäller att ordna Sveriges enskilda järnvägars bokföring, som en del av det som medtagits. Har emellertid dels varit beroende av det tillgängliga, allt utom allsidiga materialet, dels varit nödsakad hålla redogörelsens omfång inom någorlunda rimliga gränser. Härtill kommer slutligen svårigheten att, särskilt utan besök å ort och ställe, behandla förhållanden, som i så mångt och mycket avvika från dem, om vilka man har personlig kännedom. Till något uppslagsarbete är denna redogörelse alltså ej avsedd, utan har jag blott sökt giva intresserade en föreställning om den imponerande och för andra länder förebildliga skapelse å järnvägsbokföringens område, som uppstått i den stora unionen.

Slutord.

Stockholm i maj 1923.

Erik Malmkvist.

Bilaga 1.

Investment in road and equipment.

Anläggningskostnad.

Anläggningskostnaderna uppdelas i 3 huvudrubriker (General accounts).

- I. Road.
- II. Equipment.
- III. General expenditures.

- I. Bana och byggnader.
- II. Materiel och inventarier.
- III. Allmänna omkostnader.

Huvudrubrikerna uppdelas i sin tur i följande 62 littera (Primary accounts):

I. Road.

1. Engineering.
2. Land for transportation purposes.
3. Grading.
4. Underground power tubes.
5. Tunnels and subways.
6. Bridges, trestles, and culverts.
7. Elevated structures.
8. Ties.

I. Bana och byggnader.

1. Byggnadsledning.
2. Markområden för trafikändamål.
3. Banvallens bildande.
4. Underjordiska kraftledningar.
5. Tunnlar och vägbroar.
6. Broar, vägportar och kulvertar.
7. Ställningar för högbanor.
8. Sliprar.

9. Rails.
10. Other track material.
11. Ballast.
12. Track laying and surfacing.
13. Right-of-way fences.
14. Snow and sand fences and snow-sheds.
15. Crossings and signs.
16. Station and office buildings.
17. Roadway buildings.
18. Water stations.
19. Fuel stations.
20. Shops and enginehouses.
21. Grain elevators.
22. Storage warehouses.
23. Wharves and docks.
24. Coal and ore wharves.
25. Gas producing plants.
26. Telegraph and telephone lines.
27. Signals and interlockers.
28. Power dams, canals, and pipe lines.
29. Power plant buildings.
30. Power substation buildings.
31. Power transmission systems.
32. Power distributions systems.
33. Power line poles and fixtures.
34. Underground conduits.
35. Miscellaneous structures.
36. Paving.
37. Roadway machines.
38. Roadway small tools.
39. Assessments for public improvements.
40. Revenues and operation expenses during construction.
41. Cost of road purchased.
42. Reconstruction of road purchased.
43. Other expenditures — Road.
44. Shop machinery.
45. Power plant machinery.
46. Power substation apparatus.
47. Unapplied construction material and supplies.
9. Råler.
10. Övriga spårmaterialier.
11. Ballast.
12. Spårläggning och riktning.
13. Stängsel.
14. Snö- och sandskärmar samt snögal-lerier.
15. Korsningar och linjesignaler.
16. Byggnader för stationstjänst och allmän förvaltning.
17. Byggnader för banavdelningens be-hov.
18. Vattenstationer.
19. Bränslestationer.
20. Verkstadsbyggnader och lokstal-lar.
21. Spannmålslagerhus.
22. Lagerhus för varor (andra än spannmål).
23. Hamnanläggningar och dockor.
24. Lastnings- och lossningsanordnin-gar för kol och malm.
25. Gasverk.
26. Telegraf- och telefonanläggningar.
27. Signal- och säkerhetsanläggning-gar.
28. Dammar och kanaler m. m. för kraftverk.
29. Byggnader för kraftverk.
30. Byggnader för omformarestatio-ner.
31. Överföringsledningar (högspän-nings-).
32. Distributionsledningar.
33. Kraftledningsstolpar med tillbehör.
34. Underjordsledningar.
35. Diverse anläggningar.
36. Gatubeläggning (endast då spår ligga i gatan eller å allmän väg).
37. Maskinerier för byggnadsändamål.
38. Handverktyg m. m. för banan.
39. Bidrag till allmänna anläggningar.
40. Inkomster och utgifter för drift under byggnadstiden.
41. Köpeskilling för inköpt bana.
42. Ombyggnad av inköpt bana.
43. Övriga kostnader för banan.
44. Verkstadsinventarier.
45. Kraftstationsinventarier.
46. Utrustning för understationer.
47. Oanvända byggnadsmaterialier och förnödenheter.

II. Equipment.

51. Steam locomotives.
52. Other locomotives.
53. Freight-train cars.
54. Passenger-train cars.
55. Motorequipment of cars.
56. Floating equipment.
57. Work equipment.
58. Miscellaneous equipment.

III. General expenditures.

71. Organization expenses.
72. General officers and clerks.
73. Law.
74. Stationery and printing.
75. Taxes.
76. Interest during construction.
77. Other expenditures-General.

II. Materiel och inventarier.

51. Ånglokomotiv.
52. Övriga lokomotiv.
53. Godstågsvagnar.
54. Persontågsvagnar.
55. Motorer med tillbehör i vagnar.
56. Sjöfartsmateriel.
57. Materiel för tjänstebruk.
58. Diverse materiel.

III. Allmänna omkostnader.

71. Organisationskostnader.
72. Överledning för byggnaderna.
73. Kostnader av juridisk natur.
74. Skrivmaterialier och tryckningskostnader.
75. Skatter under byggnadstiden.
76. Räkningar under byggnadstiden.
77. Övriga allmänna omkostnader.

*Bilaga 2.***Operating revenues. Driftsinkomster.**

Driftsinkomsterna uppdelas i följande 4 huvudrubriker (General accounts).

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| I. Transportation — Rail line. | I. Inkomst av järnvägstransport. |
| II. Transportation — Water line. | II. Inkomst av sjötransport. |
| III. Incidental. | III. Diverse inkomster. |
| IV. Joint facilities. | IV. Gemensamma anläggningar. |

Huvudrubrikerna i sin ordning uppdelas i 39 detaljrubriker (Primary accounts), betecknade som följer.

- | | |
|---|---|
| <i>I. Transportation — Rail line.</i> | <i>I. Inkomst av järnvägstransport.</i> |
| 101. Freight. | 101. Gods. |
| 102. Passenger. | 102. Resande. |
| 103. Excess baggage. | 103. Resgodsövertikt. |
| 104. Sleeping car. | 104. Sovvagnar. |
| 105. Parlor and chair car. | 105. Salongsvagnar. |
| 106. Mail. | 106. Post. |
| 107. Express. | 107. Expressverksamhet. |
| 108. Other passenger-train. | 108. Övrig persontågsinkomst. |
| 109. Milk. | 109. Mjök (efter styckeräkning). |
| 110. Switching. | 110. Växlingsavgifter. |
| 111. Special service train. | 111. Extratåg (efter specialtariff). |
| 112. Other freight-train. | 112. Diverse godstågsinkomster. |
| 113. Water transfers — Freight. | 113. Transport å sjösträcka — gods. |
| 114. Water transfers — Passenger. | 114. Transport å sjösträcka — resande. |
| 115. Water transfers — Vehicles and live stock. | 115. Transport å sjösträcka — åkdon och levande djur. |
| 116. Water transfers — Other. | 116. Transport å sjösträcka — övriga inkomster. |

II. Transportation — Water line.

- 121. Freight.
- 122. Passenger.
- 123. Excess baggage.
- 124. Other passenger service.
- 125. Mail.
- 126. Express.
- 127. Special service.
- 128. Other.

III. Incidental.

- 131. Dining and buffet.
- 132. Hotel and restaurant.
- 133. Station, train, and boatprivileges.
- 134. Parcel room.
- 135. Storage — Freight.
- 136. Storage — Baggage.
- 137. Demurrage.
- 138. Telegraph and telephone.
- 139. Grain elevator.
- 140. Stockyard.
- 141. Power.
- 142. Rents of buildings and other property.
- 143. Miscellaneous.

IV. Joint facilities.

- 151. Joint facility — Cr.
- 152. Joint facility — Dr.

II. Inkomst av sjötransport.

- 121. Gods.
- 122. Resande.
- 123. Resgodsövertikt.
- 124. Annan persontrafiksinkomst.
- 125. Post.
- 126. Expressverksamhet.
- 127. Extra turer.
- 128. Diverse.

III. Diverse inkomster.

- 131. Servering.
- 132. Hotell och restauranger.
- 133. Diverse rättigheter.
- 134. Förvaring av effekter.
- 135. Magasinshyra för gods.
- 136. Magasinshyra för resgods.
- 137. Vagnpenningar.
- 138. Telegraf och telefon.
- 139. Spannmålslagerhus.
- 140. Anläggningar för boskap.
- 141. Försåld energi.
- 142. Arrenden och hyror.
- 143. Diverse.

IV. Gemensamma anläggningar.

- 151. Andel i gemensamma inkomster uppburna av andra.
- 152. Utbetalt andel av inkomster å egna stationer.

*Bilaga 3.***Operating expenses. Driftsutgifter.**

Driftsutgifterna uppdelas i följande 8 huvudrubriker (General accounts).

- | | |
|---|--|
| I. Maintenance of way and structures. | I. Underhåll av bana och byggnader. |
| II. Maintenance of equipment. | II. Underhåll av materiel. |
| III. Traffic. | III. Kommersiell tjänst. |
| IV. Transportation — Rail-line. | IV. Drifttjänst — järnväg. |
| V. Transportation — Water-line. | V. Drifttjänst — sjöfart. |
| VI. Miscellaneous operations. | VI. Diverse rörelsegrenar. |
| VII. General. | VII. Allmänna omkostnader. |
| VIII. Transportation for investment.
(Cr). | VIII. Transporter för byggnader (kreditkonto). |

Huvudrubrikerna i sin ordning uppdelas i ett stort antal, tillsammans 197, (Primary accounts) detaljrubriker, littera, betecknade på följande sätt.

I. Maintenance of way and structures.

201. Superintendence.
202. Roadway maintenance.
203. Roadway — depreciation.
204. Underground power tubes.
205. D:o depreciation.
206. Tunnels and subways.
207. D:o deprec.
208. Bridges, trestles and culverts.
209. D:o deprec.
210. Elevated structure.
211. D:o deprec.
212. Ties.
213. D:o deprec.
214. Rails.
215. D:o deprec.
216. Other track materials.
217. D:o deprec.
218. Ballast.
219. D:o deprec.
220. Track laying and surfacing.

Rubrikerna 212, 214, 216 och 218 omfattar materialkostnader, rubrik 220 däremot svarande arbetskostnader.

221. Right-of-way fences.
222. D:o depreciation.
223. Snow and sand fences and snowsheds.
224. D:o depreciation.
225. Crossings and signs.
226. D:o depreciation.
227. Station and office buildings.
228. D:o depreciation.
229. Roadway buildings.
230. D:o depreciation.
231. Water stations.
232. D:o depreciation.
233. Fuel stations.
234. D:o depreciation.
235. Shops and enginehouses.
236. D:o depreciation.
237. Grain elevators.
238. D:o depreciation.
239. Storage warehouses.
240. D:o depreciation.

I. Underhåll av bana och byggnader.

201. Ledning.
Omfattar såväl resp. byråer m. m. i direktionen som distrikts- och sektionsledning.
202. Underhåll av underbyggnaden.
203. Underbyggnaden — värdeminskning.
204. Underjordiska kraftledningar.
205. D:o värdeminskning.
206. Tunnlar och vägbroar.
207. D:o värdeminskning.
208. Broar, vägportar och kulvertar.
209. D:o värdeminskning.
210. Ställningar för högbanor.
211. D:o värdeminskning.
212. Sliprar.
213. D:o värdeminskning.
214. Räler.
215. D:o värdeminskning.
216. Andra spårmaterialier.
217. D:o värdeminskning.
218. Ballast.
219. D:o värdeminskning.
220. Spårläggning och riktning.

221. Stängsel.
222. D:o värdeminskning.
223. Snö- och sandskärmar samt snögallerier.
224. D:o värdeminskning.
225. Korsningar och linjesignaler.
226. D:o värdeminskning.
227. Byggnader för stationstjänst och allmän förvaltning.
228. D:o värdeminskning.
229. Byggnader för banavdelningens behov.
230. D:o värdeminskning.
231. Vattenstationer.
232. D:o värdeminskning.
233. Bränslestationer.
234. D:o värdeminskning.
235. Verkstadsbyggnader och lokstallar.
236. D:o värdeminskning.
237. Spannmålslagerhus.
238. D:o värdeminskning.
239. Lagerhus (andra än spannmål).
240. D:o värdeminskning.

- | | |
|---|---|
| 241. Wharves and docks. | 241. Hamnanläggningar och dockor. |
| 242. D:o depreciation. | 242. D:o värdeminskning. |
| 243. Coal and ore wharves. | 243. Lastnings- och lossningsanordningar för kol och malm (större). |
| 244. D:o depreciation. | 244. D:o värdeminskning. |
| 245. Gas producing plants. | 245. Gasverk. |
| 246. D:o depreciation. | 246. D:o värdeminskning. |
| 247. Telegraph and telephone lines. | 247. Telegraf- och telefonanläggningar. |
| 248. D:o depreciation. | 248. D:o värdeminskning. |
| 249. Signals and interlockers. | 249. Signal- och säkerhetsanläggningar. |
| 250. D:o depreciation. | 250. D:o värdeminskning. |
| 251. Power plant dams, canals and pipe lines. | 251. Dammar, kanaler och rörledningar för kraftverk. |
| 252. D:o depreciation. | 252. D:o värdeminskning. |
| 253. Power plant buildings. | 253. Byggnader för kraftverk. |
| 254. D:o depreciation. | 254. D:o värdeminskning. |
| 255. Power substation buildings. | 255. Byggnader för omformarestationer. |
| 256. D:o depreciation. | 256. D:o värdeminskning. |
| 257. Power transmission systems. | 257. Överföringsledningar (högspännings-). |
| 258. D:o depreciation. | 258. D:o värdeminskning. |
| 259. Power distribution systems. | 259. Distributionsledningar. |
| 260. D:o depreciation. | 260. D:o värdeminskning. |
| 261. Power line poles and fixtures. | 261. Kraftledningsstolpar med tillbehör. |
| 262. D:o depreciation. | 262. D:o värdeminskning. |
| 263. Underground conduits. | 263. Underjordsledningar. |
| 264. D:o depreciation. | 264. D:o värdeminskning. |
| 265. Miscellaneous structures. | 265. Diverse anläggningar. |
| 266. D:o depreciation. | 266. D:o värdeminskning. |
| 267. Paving. | 267. Gatubeläggning (endast då spårren ligga i gatan eller å allmän väg). |
| 268. D:o depreciation. | 268. D:o värdeminskning. |
| 269. Roadway machines. | 269. Maskinerier för banans underhåll. |
| 270. D:o depreciation. | 270. D:o värdeminskning. |
| 271. Small tools and supplies. | 271. Diverse verktyg och förnödenheter. |
| 272. Removing snow, ice and sand. | 272. Snö-, is- och sandröjning. |
| 273. Assessments for public improvements. | 273. Bidrag till underhåll av allmänna anläggningar. |
| 274. Injuries to persons. | 274. Olycksfall. |
| 275. Insurance. | 275. Försäkring. |
| 276. Stationery and printing. | 276. Skrivmaterialier och trycksaker. |
| 277. Other expenses. | 277. Övriga utgifter. |
| 278. Maintaining joint tracks, yards and other facilities (Dr). | 278. Bidrag till underhåll av främmande spår, stationer m. m. |
| 279. Maintaining joint tracks, yards and other facilities (Cr). | 279. Underhållsbidrag från andra järnvägar. |

II. Maintenance of equipment.

- 301. Superintendence.
- 302. Shop machinery.
- 303. D:o depreciation.
- 304. Power plant machinery.
- 305. D:o depreciation.
- 306. Power substation apparatus.
- 307. D:o depreciation.
- 308. Steam locomotives — repairs.
- 309. D:o depreciation.
- 310. D:o retirements.
- 311. Other locomotives — repairs.
- 312. D:o depreciation.
- 313. D:o retirements.
- 314. Freight-train cars — repairs.
- 315. D:o depreciation.
- 316. D:o retirements.
- 317. Passenger-train cars — repairs.

- 318. D:o depreciation.
- 319. D:o retirements.
- 320. Motor equipment of cars — repairs.
- 321. D:o depreciation.
- 322. D:o retirements.
- 323. Floating equipment — repairs.
- 324. D:o depreciation.
- 325. D:o retirements.
- 326. Work equipment — repairs.

- 327. D:o depreciation.
- 328. D:o retirements.
- 329. Miscellaneous equipment — repairs.
- 330. D:o depreciation.
- 331. D:o retirements.
- 332. Injuries to persons.
- 333. Insurance.
- 334. Stationery and printing.
- 335. Other expences.
- 336. Maintaining joint equipment at terminals (Dr).

- 337. Maintaining joint equipment at terminals (Cr).

III. Traffic.

- 351. Superintendence.
- 352. Outside agencies.
- 353. Advertising.
- 354. Traffic associations.
- 355. Fast freight lines.

II. Underhåll av materiel.

- 301. Ledning.
- 302. Verkstadsinventarier.
- 303. D:o värdeminskning.
- 304. Kraftstationsinventarier.
- 305. D:o värdeminskning.
- 306. Utrustning för understationer.
- 307. D:o värdeminskning.
- 308. Ånglokomotiv — reparationer.
- 309. D:o värdeminskning.
- 310. D:o slopning.
- 311. Andra lokomotiv — reparationer.
- 312. D:o värdeminskning.
- 313. D:o slopning.
- 314. Godstågsvagnar — reparationer.
- 315. D:o värdeminskning.
- 316. D:o slopning.
- 317. Persontågsvagnar — reparationer.
- 318. D:o värdeminskning.
- 319. D:o slopning.
- 320. Motorer med tillbehör i vagnar — reparationer.
- 321. D:o värdeminskning.
- 322. D:o slopning.
- 323. Sjöfartsmateriel — reparationer.
- 324. D:o värdeminskning.
- 325. D:o slopning.
- 326. Materiel för tjänstebbruk — reparationer.
- 327. D:o värdeminskning.
- 328. D:o slopning.
- 329. Diverse materiel — reparationer.

- 330. D:o värdeminskning.
- 331. D:o slopning.
- 332. Olycksfall.
- 333. Försäkring.
- 334. Skrivmaterialier och trycksaker.
- 335. Övriga utgifter.
- 336. Bidrag till underhåll av främmande materiel vid föreningsstationer.
- 337. Underhållsbidrag från andra järnvägar för materiel.

III. Kommersiell tjänst.

- 351. Ledning.
- 352. Yttre agenturer.
- 353. Annonser.
- 354. Trafikförbund.
- 355. Ilgodslinjer.

- | | |
|--|--|
| 356. Industrial and immigration bureaus. | 356. Industri- och immigrationskontor. |
| 357. Insurance. | 357. Försäkring. |
| 358. Stationery and printing. | 358. Skrivmaterialier och trycksaker. |
| 359. Other expenses. | 359. Övriga utgifter. |

IV. Transportation — Rail line.

371. Superintendence.
 372. Dispatching trains.
 373. Station employees.
 374. Weighing, inspection and demurrage bureaus.
 375. Coal and ore wharves.
 376. Station supplies and expenses.
 377. Yardmasters and yard clerks.
 378. Yard conductors and brakemen.
 379. Yard switch and signal tenders.
 380. Yard enginemen.
 381. Yard motormen.
 382. Fuel for yard locomotives.
 383. Yard switching power produced.
 384. Yard switching power purchased.
 385. Water for yard locomotives.
 386. Lubricants for yard locomotives.
 387. Other supplies for yard locomotives.
 388. Enginehouse expenses — Yard.
 389. Yard supplies and expenses.
 390. Operating joint yard and terminals (Dr).
 391. Operating joint yards and terminals (Cr).
 392. Train enginemen.
 393. Train motormen.
 394. Fuel for train locomotives.
 395. Train power produced.
 396. Train power purchased.
 397. Water for train locomotives.
 398. Lubricants for train locomotives.
 399. Other supplies for train locomotives.
 400. Enginehouse expenses — Train.
 401. Trainmen.

IV. Drifttjänst — järnväg.

371. Ledning.
 372. Tågledning.
 373. Stationstjänstemän.
 374. Våg-, inspektions- och vagnkontor.
 375. Lastnings- och lossningsanordningar för kol och malm.
 376. Sakliga kostnader för stations-tjänst.
 377. Föreståndare och biträden vid rangerbangårdar.
 378. Personal i växlingstjänst.
 379. Ställverkskarlar vid rangerbangårdar.
 380. Lokpersonal i växlingstjänst.
 381. Motorpersonal i växlingstjänst.
 382. Bränsle för växellok.
 383. Elektrisk kraft för rangerbangårdar — egen produktion.
 384. Elektrisk kraft för rangerbangårdar — köpt.
 385. Vatten för växellokomotiv.
 386. Smörjmedel för växellokomotiv.
 387. Övriga förnödenheter för växellok.
 388. Stalltjänstkostnader — växellok.
 389. Sakliga kostnader för rangerbangårdar.
 390. Förvaltningsbidrag åt främmande föreningsstationer.
 391. Förvaltningsbidrag från andra järnvägar för föreningsstationer.
 392. Lokomotivpersonal i tågtjänst.
 393. Motorpersonal i tågtjänst.
 394. Bränsle för lok i tågtjänst.
 395. Elektrisk kraft för tågdrift — egen framställning.
 396. Elektrisk kraft för tågdrift — köpt.
 397. Vatten för lokomotiv i tågtjänst.
 398. Smörjmedel för lokomotiv i tågtjänst.
 399. Övriga förnödenheter för lok i tågtjänst.
 400. Stalltjänstkostnader för lok i tågtjänst.
 401. Tågpersonal (trafikavdelningen).

- | | |
|--|---|
| 402. Train supplies and expenses. | 402. Tåg- och vagntjänstkostnader. |
| 403. Operating sleeping cars. | 403. Sovvagnsrörelsen. |
| 404. Signal and interlocker operation. | 404. Skötsel av ställverk (exkl. rangerbangårdar). |
| 405. Crossing protection. | 405. Bevakning av vägövergångar. |
| 406. Drawbridge operation. | 406. Skötsel av rörliga broar. |
| 407. Telegraph and telephone operation. | 407. Drift av telegraf- och telefonanläggningar. |
| 408. Operating floating equipment. | 408. Fartygsdrift (kortare sträckor). |
| 409. Express service. | 409. Expressverksamhet. |
| 410. Stationery and printing. | 410. Skrivmaterialier och tryckningskostnader. |
| 411. Other expenses. | 411. Övriga utgifter. |
| 412. Operating joint tracks and facilities (Dr). | 412. Förvaltningsbidrag för främmande spår etc. |
| 413. Operating joint tracks and facilities (Cr). | 413. Förvaltningsbidrag från andra järnvägar för spår m. m. |
| 414. Insurance. | 414. Försäkring. |
| 415. Clearing wrecks. | 415. Rövning vid olyckshändelser. |
| 416. Damage to property. | 416. Skada å främmande egendom (ej transporterat gods eller överkörda kreatur). |
| 417. Damage to live stocks on right of way. | 417. Överkörda kreatur. |
| 418. Loss and damage — Freight. | 418. Förkommet och skadat fraktgods. |
| 419. Loss and damage — Baggage. | 419. Förkommet och skadat resgods. |
| 420. Injuries to persons. | 420. Olycksfall. |

V. Transportation — water line.

431. Operation of vessels.
432. Operation of terminals.
433. Incidental.

VI. Miscellaneous operations.

441. Dining and buffet service.
442. Hotels and restaurants.
443. Grain elevators.
444. Stockyards.
445. Producing power sold.
446. Other miscellaneous operations.

VII. General.

451. Salaries and expenses of general officers.
452. Salaries and expenses of clerks and attendants.
453. General office supplies and expenses.
454. Law expenses.
455. Insurance.
456. Relief department expenses.

V. Drifttjänst — sjöfart.

431. Drift av fartyg.
432. Skötsel av hamnanordningar.
433. Diverse.

VI. Diverse rörelsegränar.

441. Servering.
442. Hotell och restauranger.
443. Spannmålslagerhus.
444. Anläggningar för boskap.
445. Framställning av försäld elektrisk kraft.
446. Övrig sidoordnad verksamhet.

VII. Allmänna omkostnader.

451. Högre funktionärer i allmän tjänst.
452. Kontorister och biträden i allmän tjänst.
453. Sakliga kostnader för högre funktionärer i allmän tjänst.
454. Rättegångskostnader.
455. Försäkring.
456. Kostnader för välfärdsanordningar.

457. Pensions.
 458. Stationery and printing.
 459. Valuation expenses.
 460. Other expenses.
 461. General joint facilities (Dr).
 462. General joint facilities (Cr).

VIII. Transportation for investment (Cr).

457. Pensioner.
 458. Skrivmaterialier och tryckningskostnader.
 459. Värderingskostnader.
 460. Övriga utgifter.
 461. Administrationsbidrag — erlagda.
 462. Mottagna administrationsbidrag.

VIII. Inkomst av transporter för egna byggnader (kreditkonto).

Bilaga 4.

General balance sheet.

Asset side.

Investments.

701. Investment in road and equipment.
 702. Improvements on leased railway property.
 703. Sinking funds.
 704. Deposits in lieu of mortgaged property sold.
 705. Miscellaneous physical property.
 706. Investments in affiliated companies.
 Subdivided in:
 A) Stocks,
 B) Bonds,
 C) Notes,
 D) Advances.
 707. Other investments.
 Subdivided in:
 A) Stocks,
 B) Bonds,
 C) Notes,
 D) Advances,
 E) Miscellaneous.
 701—707. Total investments.

Currents assets.

708. Cash.
 709. Demand loans and deposits.
 710. Time drafts and deposits.
 711. Special deposits.
 712. Loans and bills receivable.
 713. Traffic and car-service balances receivable.

Generalbalans.

Tillgångar.

Fast kapitalplacering.

701. Järnvägens anläggningskostnad.
 702. Värdeökning å arrenderad egendom.
 703. Amorteringsfonder.
 704. Depositioner för försäld hypotiserad egendom.
 705. Diverse materiella tillgångar.
 706. Placeringar i samhörande bolag.

Uppdelas i:

- A) Aktier,
 B) Obligationer,
 C) Reverser,
 D) Förskotterade utgifter.
 707. Övriga kapitalplaceringar.
 Uppdelas i:
 A) Aktier,
 B) Obligationer,
 C) Reverser,
 D) Förskotterade utgifter,
 E) Diverse.

- 701—707. Summa fast kapitalplacering.

Rörelsemedel.

708. Kassa och giroräkning.
 709. Fordringar betalbara vid anfordran.
 710. Tidsväxlar och bankräkningar med uppsägningstid.
 711. Speciella depositioner.
 712. Korttidslån.
 713. Räkning med främmande järnvägar — fordringar.

- | | |
|---|---|
| 714. Net balance receivable from agents and conductors. | 714. Fordran av egna stationer och konduktörer. |
| 715. Miscellaneous accounts receivable. | 715. Diverse debitorers konto. |
| 716. Material and supplies. | 716. Materialförråd. |
| 717. Interest and dividends receivable. | 717. Ej uppburna räntor och utdelningar. |
| 718. Rents receivable. | 718. Ej uppburna hyror. |
| 719. Other current assets. | 719. Andra rörelsemedel. |
| 708—719. Total current assets. | 708—719. Summa rörelsemedel. |

Deferred assets.

720. Working fund advances.
721. Insurance and other funds.
722. Other deferred assets.
720—722. Total deferred assets.

Unadjusted debits.

723. Rents and insurance premiums paid in advance.
724. Discount on capital stock.
725. Discount on funded debt.
726. Property abandoned changeable to operating expenses.
727. Other unadjusted debits.
723—727. Total unadjusted debits.

Dessutom meddelas inom linjen uppgifter om

728. Securities issued and assumed — unpledged.
729. Securities issued and assumed — pledged.

Credits.*Stock.*

751. Capital stock.
752. Stock liability for conversion.
753. Premium on capital stock.

Governmental grants.

754. Grants in aid of construction.

Long term debt.

755. Funded debt unmatured.
756. Receiver's certificates.
757. Non-negotiable debt to affiliated companies.
(a) Notes.
(b) Open accounts.
755—757. Total long term debt.

Reserverade tillgångar.

720. Handkassor m. m.
721. Försäkrings- och övriga fonders tillgångar.
722. Övriga reserverade tillgångar.
720—722. Summa reserverade tillgångar.

Oreglerade aktiva.

723. Hyror och försäkringspremier erlagda i förskott.
724. Kapitalrabatt å aktier.
725. Kapitalrabatt och omkostnader för den fonderade skulden.
726. Kostnader att amortera för utranterad egendom.
727. Övriga oreglerade aktiva.
723—727. Summa oreglerade aktiva.

728. Säkerheter, egna eller övertagna — oförpantade.
729. Säkerheter, egna eller övertagna — förpantade.

Passiva.*Aktiekapital.*

751. Aktier.
752. Aktieförbindelser i och för konversion.
753. Premier å aktier.

Bidrag från det allmänna.

754. Bidrag utan återbetalningsskyldighet.

Skulder å lång tid.

755. Fasta lån icke förfallna.
756. Skuldsedlar från statliga förvaltare.
757. Fasta skulder till samhörande bolag.
(a) Reverser.
(b) Bokskulder.
755—757. Totala skulder på lång tid.

Current liabilities.

758. Loans and bills payable.
 759. Traffic and car-service balances payable.
 760. Audited accounts and wages payable.
 761. Miscellaneous accounts payable.
 762. Interest matured unpaid.
 763. Dividends matured unpaid.
 764. Funded debt matured unpaid.
 765. Unmatured dividends declared.
 766. Unmatured interest accrued.
 767. Unmatured rents accrued.
 768. Other current liabilities.
 758—768. Total current liabilities.

Deferred liabilities.

769. Liability for provident funds.
 770. Other deferred liabilities.
 769—770. Total deferred liabilities.

Unadjusted Credits.

771. Tax liability.
 772. Premium on funded debt.
 773. Insurance and casualty reserves.
 774. Operating reserves.
 775. Accrued depreciation — road.
 776. Accrued depreciation — equipment.
 777. Accrued depreciation — miscellaneous physical property.
 778. Other unadjusted credits.
 771—778. Total unadjusted credits.

Corporate surplus.

779. Additions to property through income and surplus.
 780. Funded debt retired through income and surplus.
 781. Sinking fund reserves.
 782. Miscellaneous fund reserves.
 783. Appropriated surplus not specially invested.
 779—783. Total appropriated surplus.
 784. Profit and loss — Balance.
 779—785. Total corporate surplus.

Likvida skulder.

758. Korttidslån och skilda växlar.
 759. Trafikräkning med främmande järnvägar — skulder.
 760. Utgiftsrester.
 761. Diverse rörliga skulder.
 762. Förfallna räntor — obetalta.
 763. Förfallen utdelning — obetald.
 764. Förfallna amorteringar å fasta lån.
 765. Beslutad men icke förfallen utdelning.
 766. Upplupna icke förfallna räntor.
 767. Upplupna icke förfallna arrenden och hyror.
 768. Övriga likvida skulder.
 758—768. Summa likvida skulder.

Reserver av skuldnatur.

769. Fonder för välgörande ändamål.
 770. Övriga reserver.
 769—770. Summa reserver.

Oreglerade passiva.

771. Upplupna icke erlagda skatter.
 772. Premier å obligationer m. m.
 773. Förlustfonder.
 774. Driftkostnadsutjämningsfonder.
 775. Värdeminskningskonto — bana och byggnader.
 776. Värdeminskningskonto — materiel och maskinella anordningar.
 777. Värdeminskningskonto — diverse egendom.
 778. Övriga oreglerade passiva.
 771—778. Summa oreglerade passiva.

Företagets överskott.

779. Egendom anskaffad för överskott.
 780. Skulder amorterade genom överskott.
 781. Amorteringsfonder.
 782. Diverse fonder.
 783. Överskott disponerat men icke placerat för speciellt ändamål.
 779—783. Summa använt överskott.
 784. Överskottsfordelningskontot — saldo.
 779—785. Summa överskott.

Bilaga 5.

Profit and loss account.*I. Credits.*

601. Credit balance (at beginning of fiscal period).
 602. Credit balance transferred from income.
 603. Profit on road and equipment sold.
 604. Delayed income credits.
 605. Unrefundable overcharges.
 606. Donations.
 607. Miscellaneous credits.

II. Debits.

611. Debit balance (at beginning of fiscal period).
 612. Debit balance transferred from income.
 613. Surplus applied to sinking and other reserve funds.
 614. Dividend appropriations of surplus.
 615. Surplus appropriated for investment in physical property.
 616. Stock discount extinguished through surplus.
 617. Debt discount extinguished through surplus.
 618. Miscellaneous appropriations of surplus.
 619. Loss on retired road and equipment.
 620. Delayed income debits.
 621. Miscellaneous debits.

Överskottsräkning.*I. Inkomster.*

601. Ingående balans — överskott.
 602. Vinstsaldo överfört från resultaträkningen.
 603. Vinst å försäljning av linjer och material.
 604. Försenade inkomstposter.
 605. Orestituerbara överdebiteringar.
 606. Gåvor.
 607. Diverse vinster.

II. Utgifter.

611. Ingående balans — underskott.
 612. Förlustsaldo överfört från resultaträkningen.
 613. Överskott överfört till skuld-, amorterings- och övriga reservfonder.
 614. Till aktieutdelning använt överskott.
 615. Överskott investerat i anläggningar.
 616. Amorterad kapitalrabatt å aktier.
 617. Amorterad kapitalrabatt å obligationer.
 618. Diverse dispositioner av överskottet.
 619. Förlust å uttrangerad egendom.
 620. Försenade utgiftsposter.
 621. Diverse förluster.

Bilaga 6.

Income account.*I. Operating income.*

- (1) 501. Railway operating revenues.
 (2) 531. Railway operating expenses.
 (3) (501—531). Net revenue from railway operations.
 (4) 532. Railway tax accruals.
 (5) 533. Uncollectible railway revenues.

Resultaträkning.*I. Rörelsens räkning.*

501. Egentliga driftsinkomster.
 531. Egentliga driftsutgifter.
 Överskott av järnvägsdriften.
 532. Skatter för järnvägsföretaget
 533. Icke indrivbara järnvägsinkomster.

(6) Railway operating income. Rad 3—(rad 4 + rad 5).	Nettoinkomst av järnvägsdriften.
(7) 502. Revenues from miscellaneous operations.	502. Inkomster av diverse rörelsegrenar.
(8) 534. Expenses of miscellaneous operations.	534. Utgifter för diverse rörelsegrenar.
(9) (502—534). Net revenue from miscellaneous operations.	Överskott av diverse rörelsegrenar.
(10) 535. Taxes on miscellaneous operating property.	535. Skatt å egendom för diverse rörelsegrenar.
(11) Miscellaneous operating income. Rad 9—rad 10.	502. Nettoinkomst av diverse rörelsegrenar.
(12) Total operating income (rad 6 + rad 11).	Summa nettoinkomst av järnvägsrörelsen.
<i>II. Non operating income.</i>	
(13) 503. Hire of freight cars — Credit balance.	503. Hyra för godsvagnar — kredit-saldo.
(14) 504. Rent from locomotives.	504. Hyra för lokomotiv.
(15) 505. Rent from passenger-train cars.	505. Hyra för persontågsvagnar.
(16) 506. Rent from floating equipment.	506. Hyra för sjöfartsmateriel.
(17) 507. Rent from work equipment.	507. Hyra för materiel för tjänstebruk.
(18) 508. Joint facility rent income.	508. Hyra för gemensamma anläggningar.
(19) 509. Income from lease of road.	509. Inkomst av utarrenderade linjer.
(20) 510. Miscellaneous rent income.	510. Diverse hyresinkomster.
(21) 511. Miscellaneous non operating physical property.	511. Inkomst av till järnvägsdriften ej hörande objekt.
(22) 512. Separately operated properties — Profit.	512. Inkomst av egendom under särskild förvaltning.
(23) 513. Dividend income.	513. Utdelning å aktier.
(24) 514. Income from funded securities.	514. Inkomst av obligationer och fasta lån.
(25) 515. Income from unfunded securities and accounts.	515. Inkomst av tillfälliga fordringar och bankräkningar.
(26) 516. Income from sinking and other reserve funds.	516. Inkomst av amorterings- och andra reservfonder.
(27) 517. Release of premiums on funded debt.	517. I anspråk tagna premier å fasta lån.
(28) 518. Contributions from other companies.	518. Bidrag från andra bolag.
(29) 519. Miscellaneous income.	519. Diverse inkomster.
(30) (503 t. o. m. 519). Total non operating income.	Summa med järnvägsdriften icke samhörande inkomster.
(31) Gross income (rad 12 + rad 30).	Bruttoöverskott.
<i>III. Deductions from gross income.</i>	
(32) 536. Hire of freight cars — Debit balance.	536. Hyra för godsvagnar — debet saldo.

(33) 537. Rent for locomotives.	537. Hyra för lokomotiv.
(34) 538. Rent for passenger-train cars.	538. Hyra för persontågsvagnar.
(35) 539. Rent for floating equipment.	539. Hyra för sjöfartsmateriel.
(36) 540. Rent for work equipment.	540. Hyra för tjänstemateriel.
(37) 541. Joint facility rents.	541. Hyra för gemensamma anläggningar.
(38) 542. Rent for leased roads.	542. Arrende för järnvägslinjer.
(39) 543. Miscellaneous rents.	543. Diverse hyror.
(40) 544. Miscellaneous tax accruals.	544. Diverse skatter.
(41) 545. Separately operated properties — Loss.	545. Särskilt förvaltd egendom — förlust.
(42) 546. Interest on funded debt.	546. Ränta å fasta lån.
(43) 547. Interest on unfunded debt.	547. Ränta å tillfälliga skulder.
(44) 548. Amortization of discount on funded debt.	548. Amortering av kapitalrabatter å obligationer.
(45) 549. Maintenance of investment organization.	549. Organisation för kapitalplacering.
(46) 550. Income transferred to other companies.	550. Inkomst överlämnad till andra bolag.
(47) 551. Miscellaneous income charges.	551. Diverse utgifter.
(48) (536 t. o. m. 551). Total deduction from gross income.	Summa avdrag från bruttoöverskottet.
(49) Net income (rad 31 — rad 48).	Nettovinst.

IV. Disposition of net income.

(50) 552. Income applied to sinking and other reserve funds.
(51) 553. Dividends appropriations of income.
(52) 554. Income appropriated for investment in physical property.
(53) 555. Stock discount extinguished through income.
(54) 556. Miscellaneous appropriations of income.
(55) 552 t. o. m. 556. Total appropriations of income.
(56) Income balance transferred to Profit and Loss (rad 49 — rad 55).

IV. Nettovinstens användning.

552. Avsättningar till skuld-, amorterings- och andra reservfonder.
553. Utdelning å aktiestocken.
554. Vinst använd för nybyggnader m. m.
555. Amortering av kapitalrabatt å aktier.
556. Diverse dispositioner av vinsten.
Summa använd vinst.
Vinstsaldo överfört till överskottskontot.

Lag angående de schweiziska järnvägarnas bokföring,

given den 27 mars 1896.

Schweiziska Edsförbundets förbunds församling har jämlikt regeringsproposition av den 11 november 1895 förordnat som följer:

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Bokföringen vid samtliga järnvägar i Schweiz skall ordnas enligt bestämmelserna i denna lag. Samma gäller, i den mån i överenskommelse med andra stater icke annat uttryckligen föreskrives, jämväl för i Schweiz belägna järnvägslinjer, som tillhöra utländska företag eller trafikeras av sådana.

För aktiebolag gälla jämväl bestämmelserna i obligationslagen, i den mån föreliggande lag icke innehåller särskilda avvikande föreskrifter.

Bestämmelserna i 11—14 §§ i denna lag äga icke tillämpning på järnvägslinjer, som tillhöra kantoner eller utländska företag.

2 §.

Räkenskapsböckerna skola uppläggas i enlighet med av regeringen fastställda redovisningsformulär och avslutas pr den 31 december varje år. Bokslutsrapporter inkl. balansräkningar skola för granskning och godkännande (15 §) ingivas till regeringen före av denna fastställd tidpunkt, av aktiebolag i varje fall före bolagsstämman.

Vid nya järnvägar skall bokslut ske och rapporter insändas första gången vid slutet av det år, under vilket banan helt eller delvis öppnas för trafik. Regeringen äger dock rätt att redan under byggnadstiden infordra här avsedda rapporter.

3 §.

Alla järnvägsföretag äro, om regeringen så fordrar, skyldiga att samtidigt med de vanliga, hela nätet omfattande bokslutsrapporterna, upprätta och ingiva särskilda redovisningar, utvisande nettoinkomst och anläggningskapital för de enstaka järnvägslinjer, vilka enligt koncessionerna utgöra självständiga inlösningssubjekt.

Utgöra ett järnvägsföretags samtliga linjer i koncessionshänseende ett oskiljbart helt, eller har med förbundsmyndigheternas medgivande en sammanslagning av i koncessionshänseende skilda linjer till ett enda, efter enhetliga bestämmelser inlösbart, objekt ägt rum, bortfaller skyldigheten att särskilja nettovinsten och anläggningskapitalet för de enstaka linjerna, och lämnas endast för tillämpande av inlösningsbestämmelserna erforderlig redovisning angående nettoinkomst och anläggningskapital å de förenade linjerna, betraktade som ett helt.

Underlåter ett järnvägsföretag att inom fastställd tid (19 §) ingiva den särskilda redovisning, som fordras för koncessionsbestämmelsernas tillämpning, kan regeringen vidtaga i 18—19 §§ angivna åtgärder. Dessutom kunna företagets samtliga linjer förklaras för ett enda odelbart inlösningsobjekt. I detta fall räknas som första inlösningsstermin den 1 maj 1903 och såsom lösesumma ett belopp lika med antingen 25 gånger genomsnittliga nettoinkomsten för de närmast föregående 10 åren eller också (den bokförda) anläggningskostnaden för hela nätet; beträffande senare inlösningssterminer och lösesummor gälla bestämmelserna i den koncession, som avser den största banlängden.

Byggnadsräkenskaperna.

4 §.

Ett järnvägsföretags anläggningskonto får med iakttagande av vad i 6—9 §§ stadgas, påföras de kostnader, som koncessionshavaren haft för anläggande eller inköp av banan och för anskaffning av rullande materiel m. m.

Förvärvas en bana av ett annat företag för ett pris, som understiger dittillsvarande bokförda värde, får det nya bokförda värdet icke överstiga inköpspriset; är däremot inköpspriset det högre, får det tidigare bokförda värdet icke överskridas.

Organisations- och förvaltningskostnader ävensom räntor (och utdelningar), vilka avse under byggnad varande bana och som belöpa sig på tiden för bygandet, få läggas till anläggningskostnaderna, aktieutdelning dock endast om densamma ägt rum enligt bestämmelserna i bolagsordningen eller enligt kontrakt. Räntor under byggnadstiden få icke beräknas högre än efter räntefoten för i resp. fall använda lån.

Vid nyanlagda linjer är det tillåtet att under de sex första trafikmånaderna påföra anläggningskontot utgifter för riktning och ballastning av spåret, i den mån desamma överstiga de normala underhållskostnaderna.

5 §.

Efter banans öppnande för trafik få kostnaderna för nya byggnader och anläggningar eller för inköp av rullande materiel påföras anläggningskontot endast i de fall, då med resp. arbete eller anskaffning avses att åstadkomma en sådan utvidgning eller väsentlig förbättring av bestående anläggningar, som medför gynnsammare driftförhållanden.

Utgifter för förbättring eller förstärkning av överbyggnaden får icke påföras anläggningskontot.

För i denna paragraf anförda arbeten eller anskaffningar är tillägg av kostnader för organisation, förvaltning och byggnadsledning tillåtet endast i den mån dessa arbeten eller anskaffningar medföra särskilda med drift och underhåll icke sammanhängande utgifter.

6 §.

För utrangerade eller förstörda egendomsobjekt skall det å anläggningskontot bokförda värdet bortskrivras.

Ersätts de försvunna objekten av motsvarande nya, får dessas värde påföras anläggningskontot.

Vid förnyelse av överbyggnaden skall bortskrivning av kostnaden för de avlägsnade partierna icke äga rum; å andra sidan får ej heller kostnaden för den nya överbyggnaden påföras anläggningskontot.

7 §.

För transporter, som för det egna företagens byggnader utföras å egna linjer, få endast självkostnaderna påföras anläggningskontot. Tariffer för sådana transporter bestämmas genom ett särskilt reglemente, som fastställs av regeringen.

På materialleveranser och arbetsprestationer för egna byggnaders räkning får tillägg för vinst ej göras.

8 §.

För nya byggnader och anläggningar vid den färdiga banan ävensom vid anskaffning av rullande materiel för densamma skola planer och kostnadsberäkningar i förväg underställas regeringen för godkännande. Om denna föreskrift icke iakttages, kan företaget icke göra anspråk på rätt att belasta anläggningskontot med utgifterna ifråga.

9 §.

Följande utgifter och förluster få icke föras på anläggningskontot:

a) Stiftelsekostnader, däribland särskilt utgifterna för förvärv av koncessioner, kostnader för bolagets bildande och utgifter för förberedande undersökningar.

b) Kostnader för kapitalanskaffning och kursförluster av alla slag.

c) Subventioner eller bidrag till andra järnvägar ävensom till vägar, broar och byggnader, vilka ligga utom det egna banområdet eller förbliva i tredje mans ägo; detta även i det fall, att sådana arbeten utföras av företaget självt och på dess egen bekostnad.

d) Kostnader täckta av bidrag utan återbetalningsskyldighet.

e) Organisationskostnader samt engångskostnader vid trafikens öppnande.

f) Alla i denna paragraf ej nämnda utgifter, vilkas förande å byggnadskontot icke är tillåtet, jämlikt bestämmelserna i denna lag 4—8 §§.

Bidrag utan återbetalningsskyldighet, som ett företag mottagit, får icke upptagas i balansräkningen.

Driftsräkenskaperna. Förnyelsefonden. Amortering.

10 §.

Ett järnvägsföretags räkenskaper för visst år skola omsluta alla på året ifråga belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ännu ej ägt rum.

Underhållet av befintliga anläggningar och övriga egendomsobjekt skall bestridas av de löpande driftsinkomsterna.

Skuldräntor, avsättningar till förnyelsefond enligt lag, i bolagsordning eller

reglementen bestämda avsättningar till andra fonder ävensom föreskrivna avskrivningar och amorteringar skola uppföras som utgifter i årets resultaträkning, även om driftinkomsterna äro otillräckliga för desammas täckande.

11 §.

För sådana egendomsobjekt, vilka äro underkastade avsevärd slitning, såsom överbyggnad, rullande materiel och övriga inventarier, skall en förnyelsefond uppläggas; vid elektriska järnvägar, linbanor, spårvägar o. s. v. skall förnyelsefonden omfatta jämväl de i stället för lokomotiv använda särskilda drifts-anordningarna med tillbehör.

De årliga avsättningarna till denna fond beräknas efter anläggnings- eller anskaffningskostnaden och den sannolika användningstiden för varje anläggning eller objekt och uppföras i resultaträkningen såsom utgifter.

Förnyelsefonden skall icke gottskrivas för ränteinkomster.

Förnyelsefondens behållning skall vid varje tidpunkt motsvara totala beloppet av den minskning av realvärdet, som genom slitning eller annorledes uppstår å alla i första stycket avsedda egendomsobjekt. Den på så sätt beräknade fond-behållningen uppföres i balansräkningen som skuld. Skillnaden mellan det erforderliga fondbeloppet och den del därav, för vars täckning tillgångar finnas, behandlas enligt föreskrifterna i 13 och 14 §§.

12 §.

De årliga avsättningarna till förnyelsefonden fastställas efter järnvägsförvaltningarnas hörande av regeringen. Närmare föreskrifter härutinnan intagas enligt regeringens bestämmande antingen i bolagsordningen eller i särskilda reglementen.

Förnyelsefonden får tagas i anspråk blott för i nämnda reglementen angivna ändamål. Bestämmelser i detta hänseende skola vara av regeringen godkända.

Järnvägsföretaget äger rätt att gentemot jämlikt denna paragraf av regeringen träffade avgöranden anföra besvär hos förbundsdomstolen. Ifråga om besvär förfarandet gälla bestämmelserna i 16 §.

13 §.

De i 11 §, 4:e stycket omnämnda resterande avsättningarna till förnyelsefonden ävensom alla utgifter (andra än för drift och underhåll), vilka enligt bestämmelserna i denna lag icke få påföras anläggningskontot och icke utgöra några verkliga tillgångar, skola i balansräkningen tillfälligt upptagas å tillgångssidan såsom kostnader att täcka. Sålunda balanserade kostnader skola sedermera amorteras av de årliga driftsinkomsterna.

14 §.

Efter införskaffande av amorteringsplan bestämmer regeringen definitivt, inom vilken tidperiod och med vilka belopp resp. amorteringar skola ske. Därvid förfares efter följande grundsatser:

Kursförluster på ännu icke återbetalda lån skola täckas under den tid resp. lån löpa.

I 9 § under c angivna subventioner eller bidrag skola under koncessionstiden amorteras med lika belopp pr år.

För täckning av övriga poster inkl. resterande avsättningar till förnyelsefonden samt kursförluster på aktier och på redan återbetalda eller före lånetidens slut konverterade lån fastställas tidperioderna av regeringen.

Kontroll av bokföringen. Straffbestämmelser.

15 §.

Det åligger regeringen att pröva, huruvida de av järnvägsförvaltningarna ingivna bokslutsrapporterna ävensom de särskilda redovisningarna av nettoinkomst och anläggningskapital äro upprättade i enlighet med denna lag, bolagsordningar och reglementen ävensom i anslutning till gällande koncessionsbestämmelser. Regeringen är för detta ändamål berättigad taga kännedom om järnvägarnas hela ekonomiska förvaltning ävensom att låta verkställa alla i övrigt erforderliga utredningar.

16 §.

Om regeringen finner, att bokslutsrapporterna eller de i enlighet med koncessionsbestämmelserna uppställda redovisningarna av nettoinkomst och kapital för viss järnväg icke motsvara föreskrifterna i lag, bolagsordning, reglementen eller koncessioner, äger densamma efter järnvägsförvaltningens hörande vidtaga nödiga anstalter för rättelse.

Järnvägsförvaltningarna äro berättigade att med undantag för i 14 § angivna ärenden inom 30 dagar efter delfäende av regeringens beslut anföra besvär däröver hos förbundsdomstolen.

Dessa besvär handläggas i enlighet med för förvaltningsrättsliga tvister föreskrivet förfaringssätt. Förbundsdomstolen avgör för varje särskilt fall, vilken av parterna skall gälda undersökningskostnaderna.

17 §.

Utdelning å aktier får äga rum först sedan regeringen godkänt räkenskaperna. Skulle emellertid tvistefrågor uppstå beträffande nettovinstens beräkning eller användning, skall det tvistiga beloppet, intill dess förbundsrettens avgörande fallit, reserveras enligt regeringens föreskrifter.

18 §.

Om en järnvägsförvaltning visar försumlighet och på anmaning icke ingiver föreskrivna räkenskapssammandrag och övriga redogörelser, kan regeringen låta utföra erforderliga undersökningar på förvaltningens bekostnad.

Om ett företag upprepade gånger visar försumlighet eller bestämmelserna i denna lag kringgås eller icke iakttagas, kan den felande förvaltningen dessutom straffas med böter intill 10 000 francs. Mål härom falla under förbundsrettskipningen i brottmål.

Vidare kan det i 28 § i förbundslagen den 23 december 1872 angående järnvägarnas byggnad och drift omnämnda förfaringssättet tillämpas.

19 §.

För de linjer, som enligt koncessionernas inlösningsbestämmelser eller jämlikt överenskommelse kunna år 1903 inlösas av Edsförbundet, skall för åren 1888—1895 de i 3 § i denna lag omnämnda redovisningarna av nettoinkomsten och anläggningskapitalet vara ingivna till regeringen före utgången av år 1896. För de följande åren skola dessa redovisningar bifogas de vanliga årsrapporterna. För andra inlösningssterminer fastställer regeringen tid för ingivandet

av de redovisningar, som erfordrades för koncessionsbestämmelsernas tillämpning.

Skyldighet att avlämna sådana redovisningar föreligger även för den tidperiod, som faller mellan tillkännagivandet om inlösning och överlåtelsen av banan.

Regeringen kan vägra att granska och godkänna sådana årsrapporter, som ingivas utan här avsedda redovisningar, tills erforderliga kompletteringar ägt rum och under mellantiden förbjuda varje utdelning av överskott.

Fastställande av inlösningsvärde.

20 §.

Regeringen kommer att, sedan denna lag trätt i kraft, inleda underhandlingar med järnvägsförvaltningarna i avsikt att genom överenskommelse få fastställt, vilka belopp jämlikt denna lag skola för förfluten tid påföras anläggningskontot resp. gottskrivas förnyelsefonden.

Likaledes kommer regeringen att söka träffa överenskommelse med järnvägsföretagen angående de grunder, enligt vilka i koncessionsbestämmelserna avsedda nettoinkomster och anläggningskapital skola bestämmas.

Om samförstånd ej uppnås, träffar regeringen, efter att hava tagit del av föreliggande räkenskaper och dokument, avgörande angående tvistefrågorna. Järnvägsföretaget är berättigat över dessa avgöranden jämlikt 16 § anförda besvär hos förbundsdomstolen.

21 §.

I alla de fall, då i koncessionernas inlösningsbestämmelser skiljedomsförfarandet är föreskrivet, hänskjutes avgörandet till förbundsdomstolen. Vid hithörande tvister tillämpas det förfaringsätt, som finnes föreskrivet i avdelning 2, pt 1 av lagen angående organisation av förbundsrettskipningen, i enlighet med vilket sedan järnvägsförvaltningen anført besvär, förbundsdomstolen såsom ensam instans träffar avgörande.

De koncessionsbestämmelser, som åsyfta tillsättande av skiljenämnder för fastställande av lösesummor och avgörande av andra med inlösningen sammanhängande tvistefrågor, upphävas.

Slutbestämmelser.

22 §.

Såsom en avvikelse från gällande obligationsrättsliga bestämmelser bibehålles den rösträtt, som förbundet och kantonerna för närvarande äga i de enskilda järnvägsbolagen och hava jämväl för framtiden förbundsmyndigheterna befogenhet att ordna eller fastställa sådana förhållanden genom koncessioner eller vid prövning av bolagsordningar och överenskommelser.

23 §.

Järnvägsbolagens bolagsordningar skola inom en av regeringen föreskriven tidperiod bringas i överensstämmelse med denna lag.

24 §.

Förbundslogen av den 21 december 1883 beträffande järnvägsbolagens bokförling upphäves.

Jämlikt 1883 års lag träffade överenskommelser angående amortering skola revideras jämlikt bestämmelserna i denna lag. Vid fastställande av nya amorteringsplaner skall hänsyn tagas till föreskrifterna i denna lag angående täckning av brist i förnyelsefonden. I övrigt skola blivande regeringsbeslut angående amorteringarna icke hava retroaktiv verkan.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas ej retroaktivt på de jämlikt 1883 års lag reviderade och av regeringen godkända byggnadsräkenskaperna.

Regeringen befullmäktigas att, intill dess en lag beträffande sekundärbannorna utfärdats, vid tillämpning av denna lag medgiva sekundärbannorna görliga lättnader samt taga hänsyn till dessas speciella förhållanden, särskilt vid bestämmande av de normala avsättningarna till förnyelsefonden samt ifråga om amortering av resterande avsättningar till densamma.

25 §.

Åt regeringen uppdrages att på grundval av bestämmelserna i lagen angående folkomröstning över förbundslagar och beslut av förbunds församlingen den 17 juni 1874 kungöra denna lag och bestämma tidpunkten för dess ikraftträdande.

Beslut av ständerrådet,
Bern den 26 mars 1896.

JORDAN-MARTIN,
president.

Schatzmann,
sekreterare.

Beslut av nationalrådet,
Bern den 27 mars 1896.

STOCKMAR,
president.

Ringier,
sekreterare.

Beslut av regeringen:

Förestående den 1 april 1896 kungjorda förbundslag, som antagits vid folkomröstning den 4 oktober 1896, skall intagas i Edsförbundets lagsamling och träder densamma i kraft den 1 november 1896.

Bern den 20 oktober 1896.

För schweiziska regeringen

A. LACHENAL,
förbunds-president.

Ringier,
förbundskansler.

Förordning
angående räkenskaper och redovisning vid de schweiziska
järnvägarna,

given den 7 november 1913.

Jämlikt 2 § i förbundslagen av den 27 mars 1896 angående järnvägarnas bokföring och i anslutning till övriga bestämmelser i denna lag har *schweiziska regeringen* på post- och järnvägsdepartementets föredragning förordnat som följer:

Allmänt.

§ 1. Räkenskapsböckerna skola vid för trafik öppnade järnvägar årligen avslutas pr den 31 december.

§ 2. Förändret av böckerna skall ske i enlighet med det dubbla systemets principer. Därvid skall i regel användas minst en kassabok, en dagbok eller journal och en huvudbok. Uppdelningen (i rubriker) av inkomster och utgifter kan äga rum i hjälpböcker eller å lösa blad.

§ 3. Räkenskaperna för visst år skola omfatta alla året avseende inkomster och utgifter inkl. fastställda men ännu icke in- eller utbetalda belopp.

Betydande tillgångs- eller skuldposter, speciellt sådana, som sammanhånga med driften, vilka vid bokslutet ännu icke äro exakt kända, skola införas med uppskattade värden. Differenserna skola senare påföras resp. gottskrivas det år, då desamma bliva kända.

§ 4. Inkomster och utgifter skola införas i böckerna på så sätt, att en jämförelse med allegaten och årsrapporterna är lätt möjlig.

Formulär för redovisningarna.

§ 5. Årsredovisningarna skola omfatta: byggnadsräkenskaperna, driftsräkenskaperna samt resultat- och balansräkning, ävensom särskilda redovisningar för specialfonder, för hjälpanläggningar och sidoordnad verksamhet samt för kapitalförändringar (kapitalredovisning).

§ 6. För uppställande av de särskilda redovisningarna äro denna förordning bifogade formulär och anvisningar normerande.

§ 7. Järnvägsdepartementet kan medgiva en minskning av antalet föreskrivna underrubriker i kapitalredovisningen eller helt låta denna redovisning utgå, om förhållandena vid ett järnvägsföretag så påkalla. Dessutom kunna de angivna redovisningarna och desammas detaljer inskränkas till för varje förvaltning erforderlig omfattning.

Å andra sidan äro förvaltningarna berättigade utöka antalet rubriker.

§ 8. Räkenskapsallegaten skola ordnas och numreras. Arbetets resp. leveansens natur och ändamål samt mottagande tjänsteställe måste framgå därav. För varje särskilt belopp skall bokföringsrubrik angivas. Utgiftsallegaten för byggnaderna och för driften skola hållas skilda åt.

Avgivande av räkenskapsammandrag och övriga redovisningar.

§ 9. Till järnvägsdepartementet skall i och för laglig granskning och till föredragning i regeringen ingivas:

1. Senast den på räkenskapsåret följande 1 mars följande handlingar i vardera 6 exemplar, försåvitt icke ett större antal särskilt begäres:
 - a) byggnadsredovisning, upptagande kostnaderna för nya järnvägsbyggnader samt nya byggnader och anläggningar vid den färdiga banan ävensom i samband därmed stående krediteringar, allt ordnat efter objekt och rubriker;
 - b) redovisning av avsättningarna till förnyelsefonden samt av kostnader, som debiterats densamma, varvid jämväl uppgives mängd och enhetspris för använda ersättningsmaterialier, tillägg för arbetskostnader samt avdrag för tillvaratagna materialier.
2. Före nästföljande 1 maj, i varje fall dock senast 30 dagar före bolagsstämmans hållande i 6 exemplar:

hela årsbokslutsrapporten inkl. balansräkning i korrektur. I och för förklaring av bokslutsrapporten skall till densamma om möjligt fogas förslag till årsberättelse.

Järnvägsdepartementet kan medgiva uppskov med ingivande av redovisningarna, om ansökan därom inlämnas före fristens utgång.

De järnvägsförvaltningar, som ha allenast sommartrafik, eller där andra för tidigt bokslut gynnsamma förhållanden föreligga, anbefallas i och för snabb behandling av redovisningarna att insända desamma så tidigt som möjligt utan att invänta de fastställda tidpunkterna.

I redovisningarna för nya järnvägsbyggnader är en detaljering efter objekt icke nödvändig.

Äro under året förekommande nya byggnader och anläggningar vid den färdiga banan av enkel art eller av ringa omfång, skola i och för underlättande av granskningen utgiftsallégaten biläggas redovisningarna.

Den för årsberättelsen avsedda, efter rubriker uppställda byggnadsredovisningen skall jämte utgifter och restitutioner för räkenskapsåret även upptaga sammanlagda kostnader vid redovisningsårets början och slut.

§ 10. Efter bolagsstämmans hållande eller sedan årsredovisningen godkänts av vederbörande kommunala eller statliga myndighet, skall till järnvägsdepartementet vidare ingivas:

1. Av alla förvaltningar den tryckta årsberättelsen i 25 exemplar för användning inom förbundsförvaltningen.
2. Av järnvägsaktiebolag bolagsstämmoprotokoll i 2 avskrifter, avsett som meddelande om stämmans beslut och om vinstens användning.
3. Av de kantonala eller kommunala banornas förvaltningar en redogörelse för det bokförda överskottets användning.

Under 1 och 2 nämnda handlingar skola ingivas även av järnvägsföretag, vilkas linjer ännu befinna sig under byggnad.

Övergångsbestämmelser.

§ 11. Bestämmelserna i denna förordning skola första gången tillämpas vid 1915 års bokföring.

Posterna i de enligt äldre förordning upplagda byggnadsräkenskaperna skola omordnas i anslutning till föreliggande fullständigare schema, och i den mån det är möjligt uppdelas i enlighet med detsamma.

Den lika benämnda förordningen av den 25 november 1884 och övriga bestämmelser angående uppställning och ingivande av årsredovisningar ersätts genom denna förordning.

Bern den 7 november 1913.

För schweiziska regeringen

MÜLLER.

Förbunds-president.

Schatzmann.

Förbundskansler.

Bilaga

Formulär för järnvägarnas årsredovisningar.

Allmän anmärkning.

Anmärkningarna nr 1—100 och inom parentes anförda uttryck tjäna till ledning samt förklaring av de olika bokföringsposterna.

Byggnadsräkenskaperna.

(Anläggningskontot.)

Anm. 1. För belastning resp. gottskrivande av byggnadsräkningen gälla bestämmelserna i bokföringslagen.

Anm. 2. Utgifterna för olycksfallsförsäkring, rättegångskostnader och skadeersättningar för olyckshändelser ävensom sjukhjälp skola påföras samma rubriker som resp. avlöningar. Kostnaderna för brandförsäkring under byggnadstiden skola föras tillsammans med utgifterna för de försäkrade objekten. Ersättningar till utomstående för upplagsplatser, skada å växtlighet, avledande av källädror eller skada till följd av sprängningar, ras, tunnelbyggnader o. s. v. skola som allmänna byggnadskostnader införas i resp. rubriker.

Anm. 3. Kostnaderna för mottagande, undersökning, transport och lagring av byggnadsmaterialier skola föras tillsammans med anskaffningskostnaderna.

Anm. 4. Garantibelopp och övriga fordringar, vilka vid byggnadsräkenskapernas avslutande äro bestämda men ännu icke likviderade, skola angivas efter anläggningsvärdena och skulderna. Beträffande ännu tvistiga fordringar skola uppgifter lämnas i redovisningen.

Anm. 5. Utgifterna för nya byggnader och anläggningar och efter trafikens öppnande företagna anskaffningar av rullande materiel skola, om objekten vid årsslutet ännu icke tagits i bruk för driften, föras på kontot »ofullbordade anläggningar». Enstaka mindre utgifter kunna dock på annat sätt upptagas bland tillgångarna i balansräkningen.

Anm. 6. I 7 § av bokföringslagen omförmälda självkostnader för transporter åt byggnaderna skola, i den mån inga reglementariska bestämmelser finnas, fastställas i samråd med järnvägsdepartementet.

Egna materialleveranser och arbetsprestationer beräknas efter självkostnader. Beräkningen av arbetstimmarna och desammas fördelning på rubriker skola grundas på arbetsbefälets dagrapporter.

Anm. 7. För utvidgningsarbeten och nyanläggningar och för anskaffning av rullande materiel efter banans öppnande för trafik skola i 8 § av bokföringslagen omnämnda planer och kostnadsförslag i förväg ingivas till järnvägsdepartementet för godkännande. Samma gäller också för av förbundsmyndigheterna fordrade utvidgningar ävensom för ombyggnader, som utföras enligt normalplaner, t. ex. signalanläggningar, grindar, banvaktsstugor, lok och vagnar o. s. v.

Äro anläggningarna ifråga av liten betydighet, så är enbart ett meddelande tillräckligt.

För anskaffning av inventarier (andra än rullande materiel) behöva inga förslag ingivas.

Slutgiltigt avgörande beträffande bokföringen av kostnaderna ifråga träffas först sedan sluträkning över arbetena eller leveranserna ingivits.

Anm. 8. Såsom kostnader, vilka enligt 9 § i bokföringslagen icke få påföras anläggningskontot, räknas i första hand:

Såsom stiftelsekostnader: Utgifter, uppkomna genom förberedande arbeten med koncessioner eller för förvärv av sådana samt för bildande och registrering av bolaget (bolagsordning, annonser).

Såsom kostnader för kapitalanskaffning: Utgifter för utfärdande av interimsbevis, aktier och skuldebrev, tillkännagivanden och inteckningar, vidare stämpelskatt, låneavgifter ävensom kursförluster på aktier och lån.

Såsom kostnader för organisation av driften: Utgifter för reglementen, biljetter, trycksaker, taxor, tidtabeller, överenskommelser samt för bränsle och driftsmaterialier, beklädnad och utbildning av personal ävensom festligheter vid järnvägens öppnande.

Anm. 9. Subventioner utan återbetalningsskyldighet och övriga kontanta bidrag till järnvägsbyggnaden skola på synligt sätt gottskrivas anläggningskontot. Hava vid byggandet utan ersättning erhållits markområden, virke eller dylikt, skall värdet därav uppskattas och upplysningsvis meddelas efter redovisningen av byggnadskostnaderna.

Anm. 10. Anläggningskontots kreditering för uppburna avgifter, utrangeerade anläggningar och övriga objekt, servitut o. s. v. skall ske på resp. utgiftsrubriker och angivas i den årliga redovisningen. Till balansvärdena för anläggningar, vilkas värde skall bortskrivas, skall även fogas tillägg för allmänna omkostnader.

Anm. 11. Entreprenörer och leverantörer ålagda skadestånd för försening skola — såsom kan anses betingat av de nackdelar, som förorsakats järnvägen — krediteras anläggningskontot resp. resultaträkningen.

Anm. 12. Sedan arbetena å en byggnad avslutats, skola värdena av för densamma anskaffade reservdelar för bana och rullande materiel samt förråd av spår-, ballast-, lednings- och byggnadsmaterialier överföras till förrådets konto. Värdet av till driften överlämnade verktyg och maskiner ävensom av byggnadskontorens inventarier (rubrik I a) 3) skall överföras till inventariekontot (rubrik IV).

Till järnvägsdepartementet skall insändas en förteckning på ifrågavarande förråd och reservdelar. Likaledes skall vid likvid av utgifter för den första rullande materielen och därpå följande nyanskaffningar för varje gång meddelas, vilka fordon utgifterna avse.

Anm. 13. Hava för rullande materiel under byggnadstiden erhållits vissa inkomster, gottskrivas desamma drifträknningen under förutsättning, att denna bestritt underhållskostnaderna.

Anm. 14. Har en järnvägs byggnader utförts mot ersättningsbelopp ett för allt, skall kostnadsfördelningen på rubriker ske efter entreprenörernas uppgifter eller i proportion mot posterna i kostnadsförslaget.

I. Allmänna omkostnader.

a) Förvaltning och byggnadsledning.

1. Avlöningar och resekostnader.
2. Kontors- och expeditjonskostnader.
3. Inventarier, instrument och mätverktyg.
4. Hyra och underhåll av lokaler.
5. Allmänna rättegångskostnader och utlåtanden.
6. Diverse.

b) Förräntning av anläggningskapitalet.

Anm. 15. Från och med tidpunkten för banans öppnande för trafik får utgiften förräntning av anläggningskapitalet icke påföras byggnadsräkningen. Denna grundsats gäller även för det fall, att enstaka linjer eller delar av anläggningar överlämnas till driften. Räntor å garantibelopp belöpande på tiden efter öppnandet för trafik ävensom övriga slutlikvider ingå i resultaträkningen. Under byggnadstiden erhållna ränteinkomster skola krediteras anläggningskontot. Eventuellt överskott av ränteinkomster kan överföras till resultaträkningen.

1. Aktieutdelningar.
2. Obligationsräntor.
3. Övriga räntor och omkostnader.

II. Bana, byggnader och övriga fasta anläggningar.

a) Förvärv av mark och rättigheter.

1. Avlöningar, resekostnader, värderings- och rättegångskostnader.
2. Skadeersättningar av alla slag.
3. Lantmäterikostnader.
4. Diverse.

b) Underbyggnaden.

1. Jordarbeten, murar, dränering, planteringar o. s. v.
2. Tunnlar och gallerier.
3. Broar, viadukter och kulvertar.
4. Ballastning.
5. Beläggning av gator, vägar och stationsplaner.
6. Flod- och strandbyggnader samt bergskydd.
7. Diverse.

Anm. 16. Kostnaderna för utom banområdet befintliga tillförselvägar skola liksom övriga vägbyggnader uppdelas å vederbörande rubriker »markförvärv, jordarbeten, broar etc.».

c) Överbyggnaden.

1. Rälsunderlag.
2. Råler och rälstillbehör.
3. Växlar, vändskivor och traverser.
4. Läggande av överbyggnaden.
5. Diverse.

d) Husbyggnader och maskinella anordningar.

1. Förvaltningsbyggnader och bostadshus.
2. Byggnader för allmän drifttjänst.
3. Belysningsanläggningar utomhus.
4. Utomhusanläggningar för vattentagning och renhållning.

5. Lastkranar, vagnvågar, lastprofiler vid stationerna.
6. Maskiner och mekaniska anordningar i verkstäder (verkstäder som hjälpverksamhet undantagna).
7. Diverse.

Anm. 17. Utgifter för belysnings-, uppvärmnings- och vattenledningar inomhus inräknas i anläggningskostnaderna för byggnaderna.

e) *Anläggningar för elektrisk tågdrift.*

Anm. 18. Denna rubrik omfattar anläggningskostnaderna för kraftledningar, transformator- och skyddsstationer m. m. från punkten för strömmens avledande från kraftstationen till och med för den elektriska driften nödvändiga anordningar å spåret. Kostnaderna för elektricitetsverk för driftsändamål redovisas under huvudrubrik V, Hjälpverksamhet.

1. Byggnader för elektrisk drift (transformator- och skyddsstationer etc.).
2. Inventarier till skydds- och transformatorstationer.
3. Ledningar över banan.
4. Kontaktråler.
5. Rålsförbindningar.
6. Överföringsledningar.
7. Kostnader för provdrift och diverse.

f) *Telegraf-, signal- och säkerhetsanläggningar.*

1. Telegraf- och telefonledningar.
2. Signal- och säkerhetsanläggningar.
3. Linjesignaler.
4. Stängsel.
5. Diverse.

Anm. 19. Kostnaderna för anskaffning och underhåll av redskap och anläggningar för byggnadsändamål skola fördelas jämligt sin användning.

Anm. 20. (Avser linbanor. Uteslutes såsom utan intresse för svenska förhållanden.)

III. Rullande materiel.

1. Ånglok med tendrar.
2. Elektriska lok.
3. Motorvagnar för persontrafik.
4. Personvagnar.
5. Motorvagnar för resgods.
6. Resgodsvagnar.
7. Godsvagnar.
8. Vagnar med svängel (för virkestransport).
9. Tjänstevagnar.

Anm. 21. Personvagnar med resgods- eller postavdelning räknas som personvagnar; resgodsvagnar med postavdelning räknas som resgodsvagnar. Snöplogar, dressiner och dylikt föras tillsammans med inventarier för banans underhåll.

Kostnaderna för inventarier till lokomotiv och motorvagnar räknas tillsammans med kostnaderna för resp. fordon.

Värmeledningsslangar, ackumulatorer o. s. v. betraktas som inventarier för maskin- och verkstadstjänst (IV. 4).

IV. Inventarier.

1. För allmän förvaltning.
2. För banans bevakning och underhåll.
3. För stationstjänst och tågbetjäning.
4. För maskin- och verkstadstjänst.

V. Hjälpverksamhet.

Anm. 22. Såsom anläggningar för hjälpverksamhet (hjälpanläggningar) räknas sådana anläggningar, vilkas byggnadskostnader inräknas i anläggningskostnaden för banan, men för vilkas drift lämnas specialredovisning, t. ex. verkstäder, kraftverk, gasverk, material- och blankettförråd o. s. v.

Byggnadskostnaderna för hjälpanläggningar uppdelas på samma sätt som motsvarande kostnader för banan. Engångersättning för förvärv av vattenkraft räknas till anläggningskostnaderna, under det att löpande ersättningar påföras driftkostnaderna.

Uppdelning av anläggningskostnaderna för elektricitetsverk äger rum efter följande schema:

Anläggningskostnader för kraftverk.

I. Allmänna omkostnader.

- a) Förvaltning och byggnadsledning.
- b) Ränta å anläggningskapitalet.

II. Verkets anläggning.

- a) Förvärv av mark och rättigheter.
 1. Avlöningar, resekostnader, värderings- och rättegångkostnader.
 2. Koncessioner och rättigheter.
 3. Ändringar av närliggande anläggningar, skyddsbyggnader på främmande område.
 4. Markområden, planteringar.
- b) Vägar, broar och skyddsbyggnader på eget område.
- c) Anläggningar för vattnets ledning.
- d) Byggnader för driften, inkl. fast utrustning.
- e) Vattenturbiner med tillbehör.
- f) Andra kraftmaskiner med tillbehör.
- g) Elektriska maskiner, omformare och ackumulatorer.
- h) Apparater och inre ledningar.
- i) Diverse.

III. Inventarier.

(Summa anläggningskostnad.)

Anläggningar för sidoordnad verksamhet.

Anm. 23. Byggnadskostnaderna för olika anläggningar, tillhörande sidoordnad verksamhet, skola, i den mån det är möjligt, uppdelas på huvudrubriker med angivande av förändringar under året.

Driftsräkningen.

Driftsinkomster.

Anm. 24. Inkomster av försålda materialier, vilka icke gottskrivas för rådskontot eller förnyelsefonden ävensom alla inkomster, vilka utgöra restitutioner av driftsutgifter, skola avdragas från resp. utgiftsrubriker.

Anm. 25. Restitutioner av trafikinkomster skola avdragas å resp. littera.

I. Inkomster av persontrafik.

Anm. 26. Provision vid försäljning av biljetter etc. skall bokföras som avdrag å inkomsterna.

Anm. 27. För statistiska ändamål skall vanlig uppdelning efter biljettslag och klasser ske på föreskrivet sätt. Järnvägsförvaltningarna äro emellertid berättigade att intaga denna uppdelning i driftsräkningen.

II. Inkomster av resgods- och godstrafik inkl. djur.

Anm. 28. Extra trafikinkomster (Nebengebühren) hänförande sig till resgods- resp. godstrafik resp. levande djur, skola uppdelas och som särskilda poster bifogas inkomsterna av resp. trafikslag. På samma sätt skola inkomsterna för magasin och expressverksamhet uppdelas.

1. Resgods.

Anm. 29. Innefattar även inkomsterna av expressgods, bördor av lantmannaprodukter samt för befordran av lik.

2. Levande djur.

Anm. 30. Innefattar även inkomsterna för transporter av hundar.

3. Gods.

Anm. 31. Innefattar även inkomsterna för transporter av penningar och värdesaker.

III. Inkomster av posttrafik.

1. För paket över 5 kg.

2. Bidrag för postpaket, personal och postvagnar.

3. För särskilda prestationer.

Anm. 32. Under punkt 1 höra inkomsterna för postpaket över 5 kg. enligt 19 § av järnvägslagen den 23 dec. 1872 och under punkt 2 den ersättning, som postförvaltningen har att erlagga såsom ett särskilt bidrag jämlikt 4 § av bibanelagen av 21 dec. 1899. I punkt 3 upptagas inkomsterna för övrig postbefordran genom järnvägens personal.

Anm. 33. Av postverket lämnad ersättning för underhåll av vagnar och postlokaler bokföres som restitution av driftsutgifter.

IV. Diverse inkomster.

A. Arrenden och hyror.

Anm. 34. Arrenden och hyresinkomster skola redovisas med bruttobelopp.

1. För stationer och linjer.

Anm. 35. Jämför anm. 75 angående arrenderade linjer.

2. För rullande materiel.

3. För byggnader, lokaler, markområden och dylikt.

Anm. 36. Härunder inräknas jämväl fastigheter, serveringslokaler, tjänstebostäder, banvallar etc. Även inkomsterna för affischering höra hit.

B. Bruttoöverskott av hjälpverksamhet.

Anm. 37. Beträffande dessa anläggningar se anm. 22.

Anm. 38. För möjliggörande av fullständig prisberäkning för hjälpanläggningarnas arbeten och leveranser kompletteras de bokförda utgifterna med räntor å disponerat anläggnings- och rörelsekapital. De faktiska ränteutgifterna ingå emellertid varken i hjälpverksamhetens räkning eller i driftsräkningen utan i vinst- och förlusträkningen. Av hjälpverksamheten redovisad *nettovinst* skall därför upptagas här först efter tillägg av räntor och eventuell avsättning till förnyelsefonden.

C. Diverse.

Anm. 39. Hit räknas inkomster av telegram, automater, icke bortarrenderade markområden och dylikt.

(Summa driftsinkomster.)

Driftsutgifter.

Anm. 40. Om en banas drift helt eller delvis uppehålls av tredje man (entreprenör) mot ett belopp ett för allt, så skall denne i driftsräkningen införa de verkliga kostnaderna. Det belopp, varmed den uppburna ersättningen över- eller understiger dessa kostnader, upptages i vinst- och förlusträkningen.

Anm. 41. Utgifter, vilka utgöra restitutioner av inkomster, skola avdragas å resp. inkomstlittera.

Anm. 42. Drift- och underhållskostnaderna för användning av stationer och linjer i gemenskap med andra järnvägar skola fördelas på vederbörande utgiftsrubriker.

Anm. 43. Ersättning till andra järnvägar för trafikering skall uppdelas efter utgiftsschemat och litteravis intagas i den ägande banans driftsräkning.

Anm. 44. Med personalutgifter förstås avlöningar av alla slag, dyrtids- och dyrtidsstillägg ävensom extra löneförmåner, t. ex. beklädnad, bostäder in natura med tillhörande belysning och uppvärmning eller ersättning för sådana, resekostnadsersättning, flyttningkostnader, sparpremier, milpenningar o. s. v.

Anm. 45. Kostnaderna för personal, som användes i flera tjänstegrenar, skola fördelas i proportion mot använd tid.

Anm. 46. Inom tjänstegrenarna II—IV skola utgifterna för befälspersonal och för driftspersonal bokföras under huvudrubrik »Personalkostnader», under det att kostnaderna för personal, sysselsatt med underhålls- och förnyelsearbeten skola upptagas å resp. rubriker för »Underhåll och förnyelse».

Anm. 47. Kostnaderna för personal i hjälpverksamhet skola redovisas i resp. specialräkningar.

Anm. 48. Kostnaderna för belysning, uppvärmning och renhållning av tjänstelokaler ävensom för underhåll och förnyelse av inventarier påföras de tjänstegrenar, vilka använt resp. lokaler eller anordningar. En analog uppdelning sker beträffande övriga, inom flera tjänstegrenar förekommande sakliga utgifter, t. ex. för kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc. Om personalkostnaderna för visst tjänsteställe delas på flera utgiftstitlar, skall så även ske med de sakliga kostnaderna. Till kostnader för kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc. skall jämväl räknas utgifter för mångfaldigande av handlingar, böcker, tidningar, tidskrifter, annonser, telegram, telefon och dylikt.

I. Allmän förvaltning.

A. Personalkostnader.

1. Överordnade förvaltningsmyndigheter.
2. Direktion eller driftsförvaltning.
3. Sekretariat, kansli och därtill hörande tjänsteställen.
4. Kontrollkontor.
5. Revision, bokföring och huvudkassa.
6. Statistiskt kontor.
7. Tariffkontor, agenturer och godsreklamationskontor.
8. Juridisk avdelning och förvaltning av hjälpkassorna.
9. Centralförvaltningens vaktmästarepersonal.

B. Sakliga kostnader.

1. Kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc.
2. Belysning, uppvärmning och renhållning av tjänstelokaler.
3. Underhåll och förnyelse av inventarier.
4. Diverse.

II. Banans bevakning och underhåll.

A. Personalkostnader.

1. Överledning.
2. Baningenjörer inkl. expeditionspersonal.
3. Banmästare med biträden.
4. Banvakter och grindvakter med ställföreträdare.
5. Vaktförmän och signalvakter.

Anm. 49. Användes vaktförmän och signalvakter såväl för underhåll som för bevakning av banan, så skall en del av deras avlöning upptagas här.

B. Allmänna sakliga kostnader (Nebenkosten).

1. Kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc.
2. Belysning, uppvärmning och renhållning av tjänstelokaler.
3. Belysning å linjen.
4. Underhåll och förnyelse av inventarier.
5. Diverse.

C. Underhåll och förnyelse av bana och byggnader.

Anm. 50. Denna rubrik omfattar såväl kostnaderna för materialanskaffning som avlöning åt med underhållsarbete sysselsatt personal. Avlöningarna kunna bokföras separat.

Anm. 51. Kostnaderna för förnyelsearbeten, vilka skola bestridas av förnyelsefonden, skola även införas här men upptagas å en särskild under-rubrik.

Anm. 52. Utgifter för underhåll och förnyelse av en arrenderad bansträcka för ägarens räkning skola avdragas från arrendet och bokföras bland det arrenderade företagens driftsutgifter (för underhåll och förnyelse).

Anm. 53. Ersättning för tillfällig användning av markområden och för skada å årsväxten skall läggas till resp. underhållskostnader för underbyggnaden, överbyggnaden etc.

1. Underbyggnaden.

Anm. 54. Till underbyggnaden räknas jordarbeten och murar, dräneringar, skärningar, tunnlar inkl. anstalter för luftväxling, broar, viadukter och kulvertar, ballastning, gator, vägar och stationsplaner, flod- och strandbyggnader ävensom skyddsmurar vid bergssluttningar. Hit räknas även kostnader för underhåll av allmänna vägar.

2. Överbyggnaden.

Anm. 55. Till överbyggnaden räknas rälsunderlag, räler och rälstillbehör, kuggstänger, växlar, korsningar, vändskivor, traverser och stoppbommar, läggande av överbyggnaden och riktning.

3. Husbyggnader och mekaniska anordningar.

Anm. 56. Hit räknas förvaltningsbyggnader, bostadshus, byggnader för allmän drifttjänst ävensom magasin, banhallar, plattformar, gångbanor, lastbryggor, signalstationer, ställverksbyggnader etc., byggnader för verkstäder inkl. mekaniska anordningar, lokstallar och förrådsbyggnader ävensom belysningsanläggningar, vattenstationer och anordningar för renhållning, lyftkranar, vagnvågar och lastprofiler.

4. Telegraf-, signal- och säkerhetsanläggningar.

Anm. 57. Under denna rubrik räknas telegraf- och telefonledningar, signal- och säkerhetsanläggningar, linjesignaler, stängsel samt grindar och bommar.

5. Is- och snöröjning.

III. Stationstjänst och tågbetjäning.

A. Personalkostnader.

1. Ledning av stations- och tåg tjänsten.

2. Stationspersonal.

Anm. 58. (Uppräkning av olika slags stationspersonal, översättes ej.)

3. Tågbetjäning.

Anm. 59. Hit räknas tågmästare, konduktörer och bromsare.

B. Sakliga kostnader.

1. Kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc.

2. Belysning, uppvärmning och renhållning av tjänstelokaler, belysning av stationsgårdar.

3. Underhåll och förnyelse av inventarier.

4. Förbrukningsmaterialier för stationstjänsten.

5. Kostnader för expresstjänst.

6. Diverse.

Anm. 60. Kostnaderna för växlingslokomotiv bokföras under maskintjänsten.

IV. Maskin- och verkstadstjänst.

Anm. 61. Som maskintjänstkostnader räknas kostnaderna för framförande av tågen med ånga, elektricitet eller annan drivkraft. Vid företag med två olika driftsätt skola utgifterna för varje driftsätt hållas möjligast isär.

A. Personalkostnader.

Anm. 62. Finnas verkstäder eller andra till maskintjänsten anslutna hjälpanläggningar, skall en lämpligt avvägd del av kostnaderna för ledning påföras hjälpverksamheten.

1. Ledning av maskin- och verkstadstjänsten.

2. Åkande personal.

3. Personal för iordningställande och putsning av rullande materiel.

4. Personal för transformator- och skyddsstationer.

B. Allmänna sakliga kostnader (Nebenkosten).

1. Kontorsförnödenheter, trycksaker, porton etc.

2. Belysning, uppvärmning, renhållning av tjänstelokaler.

3. Underhåll och förnyelse av inventarier, exkl. inventarier för hjälpanläggningar.
 4. Diverse.
- C. *Förbrukning av materialier och energi för tågdriften.*
Anm. 63. Som materialkostnader räknas även kostnader för anskaffning, transport och skötsel av förbrukningsmaterialier.
1. Bränsle.
 2. Elektrisk energi.
Anm. 64. Alstras elektrisk ström genom egna kraftverk, uppföres här de ur specialräkenskaperna framgående självkostnaderna.
Anm. 65. Avser linbanor.
 3. Smörjningsmaterialier.
 4. Belysningsmaterialier.
 5. Putsnings- och desinfektionsmaterialier, vatten, sand och diverse.
- D. *Underhåll och förnyelse av mekaniska och elektriska anordningar.*
1. Maskiner och mekaniska anordningar i verkstäder (vilka icke räknas som hjälpanläggningar).
 2. Byggnader för elektrisk tågdrift.
 3. Utrustning av skydds- och transformatorstationer.
 4. Ledningar för elektrisk ström.
Anm. 66. Avser linbanor.
- E. *Underhåll och förnyelse av rullande materiel.*
Anm. 67. Denna rubrik omfattar såväl avlöningar åt med underhåll och förnyelse sysselsatta arbetare som även samtliga sakliga kostnader.
Anm. 68. Kostnader för förnyelsearbeten, vilka skola bestridas av förnyelsefonden, skola ävenledes upptagas här, men separat.
1. Ånglokomotiv och tendrar.
 2. Elektriska lokomotiv.
 3. Motorpersonvagnar.
 4. Personvagnar.
 5. Motorresgodsvagnar.
 6. Resgodsvagnar.
 7. Godsvagnar.
 8. Specialvagnar för virkestransporter.
 9. Tjänstevagnar inkl. ångfinkor.

V. Diverse utgifter.

- A. *Arrenden och hyror.*
Anm. 69. Arrenden och hyror skola alltid upptagas med sina bruttobelopp.
1. För järnvägslinjer och stationer.
Anm. 70. Jämför anm. 81 angående arrenderade linjer.
 2. För rullande materiel.
 3. För övriga föremål.
- B. *Förlust å hjälpverksamhet.*
Anm. 71. Här upptagas eventuella underskott. Anm. 38 lämnar närmare anvisningar.
- C. *Övriga utgifter.*
1. Rättegångskostnader.
 2. Brandförsäkringar och skadestånd.
 3. Olycksfallsförsäkringar och skadestånd.

4. Övriga försäkringar samt skadestånd för transporter.
Anm. 72. Innefattar ersättning för förkommet och skadat gods för försening av transporter.
5. Transportkostnader förorsakade av avbrott å bansträcka.
6. Skatter och onera.
7. Bidrag till hjälpkassar och välfärdsanordningar, pensioner, understöd och gratifikation.
8. Reklamkostnader och diverse.

(Summa driftsutgifter.)

Avslutning av driftsräkningen.

Summa driftsinkomster.

- Driftsutgifter. a. Inkl. kostnader, vilka bestridas av fonderna.
b. Exkl. nämnda kostnader.

Överskott resp. underskott enligt a. och b.

Anm. 73. Denna tablå är nödvändig, om bland driftutgifterna ingå kostnader, vilka skola ersättas av förnyelse- eller andra specialfonder. Överskottet enligt a. överföres till resultaträkningen.

Vinst- och förlusträkning.

Inkomster.

(Kredit.)

1. Överskott från föregående år.
Anm. 74. Användning av föregående årsöverskott till aktieutdelning, avsättning o. s. v. skall här specificeras. Återstoden utgör kvarstående behållning.
2. Driftsöverskott.
3. Inkomst av utarrenderade linjer.
Anm. 75. Under denna rubrik redovisas inkomsterna för sådana järnvägar, vars samtliga linjer äro utarrenderade till ett annat företag mot en bestämd summa.
4. Räntor å för nya byggnader använt kapital.
Anm. 76. Denna rubrik kommer till användning endast för nya byggnader och anläggningar vid den färdiga banan.
5. Inkomst av värdeportfölj och fordringar.
Anm. 77. Som inkomst av värdeportfölj och fordringar räknas ränta å värdehandlingar, växlar och fordringar inkl. icke förfallna räntor på del av året, ävensom kursvinst, låneavgifter, preskriberade räntekuponger o. s. v.
6. Bruttoöverskott av sidoordnad verksamhet.
Anm. 78. Beloppen skola angivas särskilt för varje sidoordnad verksamhet.
7. Bidrag från specialfonderna.
Anm. 79. Varje specialfonds bidrag skall här angivas.
8. Subventioner för driften.
Anm. 80. Subventionerna skola specificeras. Här skola även uppföras förfallna låneräntor etc., från vilkas indrivande fordringsägarna hava avstått.
9. Övriga inkomster (med specifikation).
110. Saldo underskott.

(Summa inkomster.)

Utgifter.

(Debet.)

1. Underskott från föregående år.
2. Driftunderskott.
3. Ersättning för arrenderad järnvägslinje.
Anm. 81. Om denna rubrik gäller analogt vad sagts i anm. 75.
4. Ränta å fasta lån.
Anm. 82. Här skola förutom på året belöpande förfallna räntor även upptagas intill årets slut upplupna icke förfallna räntor. Ränta skall angivas separat för varje lån.
5. Räntor å svävande skulder.
6. Finansomkostnader, kursförluster, stämpelavgifter m. m.
7. Räntor å nya aktier.
8. Underskott å sidoordnad verksamhet.
9. Amorteringar och avskrivningar.
 - a. Amortering av skuldkapital.
 - b. Amortering av kostnader att framdeles täcka.
 - c. Avskrivningar av övriga tillgångsposter.
10. Avsättning till specialfonderna.
Anm. 83. De belopp, som de särskilda specialfonderna krediteras, inkl. eventuella räntor skola upptagas här.
11. Övriga utgifter (med specifikation).
Anm. 84. Hit höra även extraordinära bidrag till hjälpkassor.
12. Saldo överskott.

(Summa utgifter.)

Balansräkning.

Tillgångar.

1. Icke inbetalt kapital.
Anm. 85. Uppdelas efter egenart såsom preferensaktier, stamaktier, fasta lån och subventioner.
2. Järnvägens anläggningskonto.
3. Vid järnvägens förvärvande över anläggningskostnaden erlagd löseskilling.
4. Ofullbordade arbeten.
Anm. 86. Kan en specifikation efter objekt icke lämnas på denna plats, skola detaljbeloppen redovisas i årsberättelsen.
5. Anläggningar för sidoordnad verksamhet (med specifikation).
6. Kostnader att framdeles täcka.
Anm. 87. Debitering av detta konto får ske för extraordinära förluster och kostnader, vilka icke kunna bestridas av löpande årsinkomster.
7. Värdehandlingar, kassa och fordringar.
 - a. Kassa, växlar och bankräkningar.
 - b. Värdehandlingar.
 - c. Diverse räkningshavare (debitorer).
Anm. 88. Inkl. icke förfallna räntefordringar.
8. Icke använda markområden.
9. Förråd.
10. Underskott enligt vinst- och förlusträkningen.

(Summa tillgångar.)

Skulder och eget kapital.

1. Aktiekapital.

Anm. 89. Aktiekapitalet skall uppdelas å preferens- och stamaktier. Vid järnvägar, som tillhöra kantoner, kommuner eller privatpersoner inträder i aktiekapitalets ställe det egna insatta vinstberättigade kapitalet.

2. Fasta lån.

Anm. 90. För varje lån skall räntefot och tidpunkt för emission angivas.

3. Subventioner.

Anm. 91. Här uppföras endast subventioner, för vilka återbetalningsskyldighet förefinnes. Subventioner, vilka blott medföra rätt till vinstandel skola endast anmärkningsvis uppföras med sitt belopp.

4. Amorterade skulder.

Anm. 92. Inkl. genom ränte- och driftsöverskott amorterat anläggningskapital.

5. Svävande skulder.

a. Förfallna kapitalbelopp och räntekuponger.

b. Icke förfallna räntor.

c. Understödkassans fordringar och av personalen deponerade säkerheter.

d. Av entreprenörer gjorda depositioner.

e. Diverse räkningshavare (kreditorer).

6. Specialfonder.

a. Förnyelsefond.

b. Reservfond.

c. Amorteringsfond.

d. Övriga fonder med specifikation.

7. Överskott enligt vinst- och förlusträkningen.

Summa skulder och eget kapital.

Brist i pensions- och hjälpkassor.

Anm. 93. Denna anmärkning skall insättas nederst å balansräkningens skuldsida, om underskott förefinnes i hjälpkassan, som skall redovisas i specialräkningen för kassan samt täckas av järnvägsföretaget.

Specialräkningar.

Räkningar för specialfonderna.

Anm. 94. För varje specialfond skall uppställas en särskild räkning. Bland inkomsterna skall ingå: behållning från föregående år, avsättning, eventuell kreditering av räntor; bland utgifterna förekomma lämnade bidrag, eventuella överföringar och behållning vid årets slut.

Anm. 95. För förnyelsefonden skola avsättningar, lämnade bidrag och kvarstående behållning uppdelas efter objekt (överbyggnad, rullande materiel etc.).

Räkningar för hjälpverksamhet.

Anm. 96. Med hjälpverksamhet förstås verksamheten vid de i anm. 22 angivna anläggningarna.

Till dessas inkomster räknas: ersättning för arbeten och leveranser till

eget företag och till utomstående, försäljning av begagnande materialier ävensom behållna förrådseffekter. Däremot ingå under utgifterna: kostnader för personal, materialier och drivkraft, vidare underhåll, förnyelse och avskrivning av anläggningar och inventarier eller eventuell avsättning till förnyelsefond, räntor å det genomsnittliga anläggnings- och rörelsekapitalet samt från föregående år övertagna materialier. Saldo inkomster eller utgifter angiver nettovinst eller förlust. Överföring till driftsräkningen skall ske jämlikt anm. 38.

Räkningar för sidoordnad verksamhet.

Anm. 97. Härtill räknas rörelsegrenar, vilka kunna drivas oberoende av järnvägsrörelsen och vars anläggningskapital avskilts från banans anläggningskonto, t. ex. anläggningar för rederirörelse, offentliga belysnings- och kraftanläggningar, hotell, restauranger, bostadshus och dylikt.

Driftsräkningen skall uppställas på analogt sätt som för hjälpanläggningarna. Det bruttoöverskott resp. den förlust, som erhålles utan beräkmande av räntor eller avsättning till specialfonderna, skall överföras till vinst- och förlusträkningen. Till de egentliga driftsutgifterna för sidoordnad verksamhet skola läggas de av eventuella specialfonder bestridda kostnaderna.

Räkningar för hjälpkassorna.

Anm. 98. Dessa i hjälpkasselagen föreskrivna efter särskilda formulär uppställda redovisningar skola i redogörelsen bifogas de årliga räkenskåperna för järnvägen.

Kapitalredovisning.

Anm. 99. Denna redovisning har till ändamål att å ena sidan angiva de årliga förändringarna i det fasta kapitalet och i de amorterade lånen och å andra sidan förändringar i värdet av anläggningar för järnvägsrörelsen och för sidoordnad verksamhet ävensom beträffande kostnader att framdeles täcka.

Kapitalredovisningen utgör ingen del av de systematiska räkenskåperna och förekommer icke i huvudboken. Den utgör blott ett förklarande utdrag ur ifrågakommande konton.

Avslutningen av räkningen ger antingen ett aktivsaldo, d. v. s. ett överskott av det anskaffade kapitalet eller ett passivsaldo, som betyder, att anläggningskostnaderna överstiga summa fast kapital.

Inkomster.

1. Aktivsaldo från föregående år.
2. Inbetalt kapital (med specifikation).
3. Använda överskottsmedel.
 - a. För amortering av lån.
 - b. För avskrivningar (från anläggningskontot, från ofullbordade anläggningar eller från anläggningar för sidoordnad verksamhet).
 - c. För amortering av kostnader att framdeles täcka.
4. Köpeskillingar och restitutioner.

Anm. 100. Härmed förstås belopp erhållna t. ex. vid försäljning av markområden, utrangering av anläggningar och rullande materiel. Desamma kunna lämnas av kassan, förnyelsefonden, förrådet eller debiteras kontot »kostnader att framdeles täcka» o. s. v.

5. Överföring från kontot ofullbordade anläggningar till anläggningskontot.
6. Till följande år överfört passivsaldo.

(Summa inkomster.)

Utgifter.

1. Passivsaldö från föregående år.
2. Återbetalning av kapital (med specifikation).
3. Överföring av medel från kontot »amorterade lån».
4. Utgifter å anläggningskontot (inkl. överföring från kontot ofullbordade arbeten).
5. Utgifter för ofullbordade arbeten.
6. Kapitalökningsutgifter för sidoordnad verksamhet.
7. Kostnader, förda å kontot »kostnader att framdeles täcka».
8. Till följande år överfört aktivsaldö.

(Summa utgifter.)

L a g
angående de engelska järnvägarnas bokföring,
given den 16 december 1911.

Kungl. Maj:t har med parlamentets råd och samtycke förordnat som följer:

1 §.

1) Järnvägsbolag skall vara skyldigt årligen upprätta räkenskaps- och statistiska tablåer i enlighet med formulär intagna i bil. 1 till denna lag, och skola räkenskapstablåerna för granskning underställas bolagets revisorer.

2) Tablåerna skola undertecknas av den eller de tjänstemän hos bolagret, som ha att helt eller delvis svara för riktigheten och därjämte — för registrerat järnvägsbolag — av styrelsens ordförande eller vice ordförande. Tablåerna skola upprättas för kalenderår eller annat räkenskapsår, som med hänsyn till speciella förhållanden kan komma att av Board of Trade fastställas för visst bolag eller visst slag av bolag.

3) Järnvägsbolag har att inom sextio dagar efter räkenskapsårets utgång till Board of Trade ingiva tablåerna i sex exemplar. Registrerat bolag är skyldigt på begäran lämna ett exemplar därav till envar aktieägare eller obligationsinnehavare.

4) Järnvägsbolag, som underlåter att upprätta eller i rätt tid ingiva i denna paragraf föreskrivna handlingar, kan på administrativ väg ådömas böter upp till fem pund för varje dag dröjsmålet varar.

5) Har i rapport eller redogörelse, som upprättats och insänts jämlikt denna paragraf, med undertecknares vetskap lämnats oriktig uppgift, kan denne av domstol dömas till fängelse eller straffarbete under högst ett år eller till böter av högst hundra pund eller på administrativ väg till böter av högst femtio pund.

2 §.

1) Ett exemplar av de tablåer, vilka i bil. 1, del I betecknats med 1 (a₁), 1 (b), 1 (c), 3 och 18 skall, såsom ingivet till Board of Trade jämlikt denna lag, diarieföras och förvaras hos registreringsmyndigheten för bolag i Eng-

land samt i de fall, då någon av bolagets linjer är belägen i Skottland resp. Irland, jämväl hos registreringsmyndigheten för Skottland resp. Irland. Board of Trade skall för detta ändamål, så snart handlingarna från bolaget ingått, tillställa varje berörd registrator ett exemplar av i denna paragraf omförmälda tablåer.

2) En var är berättigad mot en avgift av en shilling för varje bolag och gång hos vederbörande registrator taga del av här angivna tablåer ävensom att på begäran erhålla officiellt bestyrkt avskrift eller utdrag av sådan tablå mot lösen, som bestämmes av Board of Trade. Denna får icke sättas högre än sex pence per blad — för Skottland per tvåhundra ord.

3) Bestämmelserna i Lagen angående järnvägssäkerheter av år 1886 angående avgivande av halvårsrapporter över lånt kapital skola upphöra att gälla, och skall i 14 § av sagda lag (vilken avser uppgift om inteckningar och skuldförbindelser) uttrycket »bolagets till registret anmälde tjänsteman» ersättas med uttrycket »den för uppgifternas riktighet ansvarige tjänstemannen».

3 §.

1) På sätt i denna paragraf stadgas äger Board of Trade, då så prövas lämpligt, göra ändringar i och tillägg till bilaga 1 till denna lag, och skall, sedan ändringar eller tillägg sålunda vidtagits, lag vara, som om desamma inginge i bilagda bilaga 1.

2) Då Board of Trade ämnar vidtaga sådan ändring eller tillägg, som i föregående moment sägs, skall kungörelse därom införas i de i London, Edinburgh och Dublin utkommande allmänna tidningarna, med uppgift angående förslaget's innebörd samt beträffande det ställe, där avskrift av detsamma kan erhållas, ävensom om den tid — minst en månad — inom vilken besvär eller erinringar av intresserad part eller för sådans räkning skola vara till Board of Trade ingivna, ävensom i övrigt vidtaga åtgärder för att erforderliga upplysningar på lämpligaste sätt må lämnas intresserade.

3) Board of Trade vare skyldig att till prövning upptaga av en var i saken intresserad ingivna besvär och erinringar, som inkommit inom föreskriven tid, samt bereda den, som ingivit desamma, tillfälle till samråd med sig i ärendet.

4) Järnvägsbolag, vilkas sammanlagda kapital utgör minst tredjedelen av det sammanlagda kapitalet för alla järnvägsbolag i de förenade konungarikena, kunna själva eller genom ombud inom minst en månad och högst tre månader efter utgången av den tid, inom vilken besvär skola vara ingivna, hos Board of Trade anmäla missnöje med det sätt, varpå av visst järnvägsbolag ingivna besvär handlagts, och skall i sådant fall, för såvitt icke anmälan återtages, Board of Trades beslut anses som preliminärt och träda i kraft först sedan det godkänts av parlamentet.

5) Board of Trade äger att i form av proposition till fastställande föreslå parlamentet sådan bestämmelse, som för sin giltighet fordrar sådan behandling. Om, medan sådan proposition ligger under handläggning i ettdera parlamentshuset, en framställning göres mot någon däri ingående bestämmelse, skall propositionen, i vad den avser sådan bestämmelse, för handläggning hänvisas till av huset tillsatt särskilt utskott eller, om båda parlamentshusen så finna lämpligt, till ett gemensamt utskott, och må härvid klaganden äga rätt att inställa sig och föra talan på sätt som om parlamentsförslag finnes stadgat.

6) Förutom i föregående punkter av denna paragraf omförmälda befogenheter äger Board of Trade att på framställning av bolaget vidtaga de särskilda ändringar i de i bilaga 1 till denna lag intagna tablåerna, som prövas erforderliga för formulärens anpassning efter bolagets särskilda förhållanden.

4 §.

1) Järnvägsbolag skall icke vara skyldigt att uppgöra eller tillställa sina aktieägare eller revisorer bokföringssammandrag eller balansräkningar eller att hålla ordinarie bolagsstämma mer än en gång om året; och må åtgärd, som jämlikt särskilt stadgande skall vidtagas å ett järnvägsbolags bolagsstämma vid viss angiven tidpunkt, kunna beslutas å bolagets ordinarie stämma, när helst den äger rum;

dock att vad nu sagts icke för ett järnvägsbolag medför befrielse från skyldighet att uppgöra halvårsbokslut, där sådant bokslut erfordras i och för verkställande av i bolagsordningen föreskriven vinstutdelning halvårsvis.

2) Styrelsen för ett registrerat järnvägsbolag äger, om den finner bolagets ställning så medgiva, fastställa och utbetala en preliminär utdelning för första halvåret, även om icke för sagda tid räkenskaperna reviderats eller räkenskaps-tablåer delgivits aktieägarna, ävensom att avsluta sitt register över aktieägarna och sina överlåtelseböcker före den dag, å vilken den preliminära utdelningen fastställs, på sätt och tid samt under samma villkor, som stadgats beträffande rättighet att avsluta ifrågavarande böcker, innan den ordinarie utdelningen fastställts eller ordinarie bolagsstämma hållits.

3) Bestämmelserna i järnvägsbolagens bolagsordningar skola tolkas med de jämkningar, som befinnas nödvändiga för vinnande av överensstämmelse med bestämmelserna i denna paragraf.

5 §.

Denna lag skall ej leda till inskränkning i några ett järnvägsbolag påvilande förpliktelser eller Board of Trade tillkommande rättigheter, som grunda sig på 9 § i 1871 års järnvägslag med däri genom 32 § av 1888 års järnvägs- och kanaltrafikslag gjorda ändringar, dock att de statistiska uppgifter, som det enligt nämnda paragrafer åligger ett järnvägsbolag att lämna, endast behöva avgivas på begäran av Board of Trade och å tid, som denna myndighet bestämmer.

6 §.

1) I denna lag —

innefattar uttrycket järnvägsbolag var och en som arrenderar järnväg eller i annan form uppehåller järnvägsdrift; uttrycket järnväg betyder sådan järnväg, som oktroyerats genom särskild lag (special Act);

innefattar uttrycket »special Act» varje aktstycke, vilket har samma verkan som en lag; med uttrycket lagliga bestämmelser »statutory provisions» förstås bestämmelserna i ett sådant aktstycke;

avser uttrycket registreringsmyndighet (Registrar of Companies), den myndighet, som handhar föreskriven registrering av bolag enligt 1908 års bolagslag i England, Skottland resp. Irland;

avser uttrycket aktieägare, innehavare av andelsbevis å kapital, vilket icke anskaffats genom upplåning eller i övrigt har karaktär av skuld, och uttrycket obligationsinnehavare innehavare av obligation eller annan skuldförbindelse.

2) Järnvägsbolag, som jämlikt någon »special Act» är fritaget från bestämmelserna i 9 och 10 §§ av 1871 års järnvägslag beträffande vissa eller samtliga linjer, skall jämväl vara fritaget från skyldigheten att upprätta, för granskning underställa och ingiva tablåer enligt föreskrifterna i denna lag. Sådant befrielse kan jämväl av Board of Trade medgivas varje bolag eller annan korporation, för vilken järnvägsrörelsen endast är att betrakta som hjälpsamhet till korporationens huvudrörelse, för såvitt bolaget resp. korpora-

tionen för denna har skyldighet att ingiva bokföringstablåer enligt av Board of Trade fastställda formulär eller att framlägga sådana inför parlamentet.

3) Om en järnväg förvaltas eller driften uppehålls av en trafikförvaltning eller annan korporation, vilken representerar två eller flera järnvägsbolag och järnvägens inkomster och utgifter redovisas i bilaga J,¹ vilken upprättas och ingives av de olika bolag, som förvaltningen representerar, så skall förvaltningen i fråga beträffande bestämmelserna i denna lag betraktas såsom ett järnvägsbolag.

7 §.

1) I bilaga 2 till denna lag anförda lagar varda härigenom upphävda i den omfattning, som anges i kol. 3 i samma bilaga.

3) Denna lag benämnes »lag angående järnvägarnas bokföring av år 1911» (Railway Companies Accounts and Returns Act) och träder i kraft den 1 jan. 1913.

Bilagor.

Bilaga 1.

Innehållsförteckning.²

Del I. Ekonomiska tablåer.

- Nr 1 a. Nominell kapitalanskaffning, för vilken tillstånd beviljats, upplagd av bolaget.
- Nr 1 b. Nominell kapitalanskaffning, beviljad, upplagd av bolaget i förening med annat bolag.
- Nr 1 c. Nominell kapitalanskaffning, beviljad, upplagd av annat bolag, för vilket bolaget antingen ensamt eller i förening med annan garanterar utdelning.
- Nr 2. Andels- och aktiekapital, upplagt jämlikt tablå 1 a, visande hur stor del, som utgivits.
- Nr 3. Kapitalanskaffning genom revers- och obligationslån.
- Nr 4. Inkomster och utgifter å kapitalkontot.
- Nr 4 a. Investeringar i andra bolag.
- Nr 5. Specialredogörelse för kapitalökningsutgifter för året.
- Nr 6. Beräkning av förestående utgifter å kapitalkontot.
- Nr 7. Kapitalresurser och övriga tillgångar disponibla för bestridande av förestående kostnader å kapitalkontot.
- Nr 8. Inkomster och utgifter av bolagets hela rörelse.
- Nr 9. Föreslagen användning av nettovinsten.
- Nr 9 a. Redogörelse för preliminär vinstutdelning.
- Nr 10. Inkomster och utgifter för järnvägsrörelsen.

Härtill bilagor:

Bil. A. Underhåll och förnyelse av bana och byggnader.

Bil. B. » » » » rullande materiel.

1. Lokomotiv.
2. Personvagnar.
3. Godsvagnar.

¹ I oförmälda utdrag J upptagas endast sådana inkomster och utgifter, vilka redovisas av trafikförvaltning och som icke i detalj ingå i de särskilda bolagens räkenskaper (anmärkt vid översättningen).

² Tablåerna återgivas ej här.

- Bil. C. Lokomotivtjänstkostnader.
 Bil. D. Trafiktjänstkostnader.
 Bil. E. Allmänna omkostnader.
 Bil. F. Kostnader för uppsamling och distribuering av gods (speditionskostnader).
 Bil. G. Trafikering av främmande linjer och vice versa.
 Bil. H. Kilometer- och timpenningar för vagnar samt hyra för förhyrda vagnar.
 Bil. J. Gemensamt ägda eller gemensamt arrenderade linjer, inkomster och utgifter (trafikförvaltningar).
- Nr 11. Inkomster och utgifter avseende omnibusar och övriga personåkdon icke gående å järnväg.
 Nr 12. Inkomster och utgifter för ångfartyg.
 Nr 13. Inkomster och utgifter för kanaler.
 Nr 14. Inkomster och utgifter för hamnar och hamnanordningar.
 Nr 15. Inkomster och utgifter för hotell- och restaurantrörelse som drives av järnvägen.
 Nr 16. Inkomster och utgifter för övriga diverse rörelsegrenar.
 Nr 17. Elektriska kraftstationer.
 Nr 18. Balansräkning.
- Del II. Statistiska tablåer.
- I. Banlängd.
 a. Bandelar ägda, öppna för trafik.
 b. » » , koncessionerade men icke öppnade för trafik.
 c. » trafikerade av bolaget.
- II. Rullande materiel.
 a. Ånglok och tendrar.
 b. Motorvagnar (ej elektriska).
 c. Fordon för elektrisk drift.
 d. Persontågsvagnar (ej elektriska motorvagnar).
 e. Godstågsvagnar.
 f. Tjänstevagnar och hästar för växlingstjänst.
- III. Hästar och fordon använda för uppsamling och distribuering av gods och passagerare.
 IV. Ångfartyg.
 V. Kanaler.
 VI. Hamnar och hamnanordningar.
 VII. Hotell.
 VIII. Markområden och fastigheter, som icke ligga inom järnvägsområdet.
 IX. Övriga företag.
 X. Underhåll och förnyelse av bana och byggnader (bil. A).
 XI. Underhåll och förnyelse av rullande materiel.
 XII. Antal lokmil.
 XIII. Persontrafik och inkomster därav.
 XIV. Godstrafik och inkomster därav.
 XV.
 a. Tontal av olika huvudslag av mineralier och övrigt fraktgods.
 b. Antal levande djur, transporterade i godståg.
 XVI. Jämförande sammanställning av ekonomiska resultat för olika år.
 Intyg av de ansvariga tjänstemännen att all bolagets egendom uppgivits.
 Intyg av revisorer.
 Innehållsförteckning.
 Karta över bolagets linjer.

Fortsättning från omslagets andra sida.

51. Förslag angående lapparnas renskötsel m. m. Beckman. 136 s. **S.**
52. Förslag till stadga angående nomadundervisningen i riket samt till instruktion för nomadskolinspektören. Beckman. 52 s. **S.**
53. Statens kolonisationsnämnds berättelse 1918—1922. Marcus. 37 s. **Jo.**
54. Betänkande angående regelbunden automobiltrafik samt angående maskinell vägtrafik i de nordliga länen. Tullberg. 191 s. **K.**
55. Skolöverstyrelsens folkskolutredning. Betänkande och förslag angående statsbidrag till uppförande av byggnader för folkskoleväsendet i riket. Beckman. 110 s. **E.**
56. Sammanfattning av utlåtanden och yttranden i anledning av skolkommissionens den 28 april 1922 avgivna betänkande. Norstedt. 334 s. **E.**
57. Vid virkesmätning erforderliga relationstal. Norstedt. 172 s. **Jo.**
58. Förslag rörande tillgodogörande av kronans fiskevatten. Marcus. 112 s. **Jo.**
59. Allmänfarliga brott. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 5. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berlin. vj. 234 s. **Ju.**
60. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 8. Utredning beträffande de allmänna förutsättningarna med avseende å krafttillgångar, kraftbehov och kraftöverföring för elektrifiering av Sveriges olika kraftdistrikt. Beckman. 28 s. 4 kart. 2 väggkartor i särskild bilaga. **Jo.**
61. Utredning och förslag angående de enskilda järnvägarnas bokföring. Norstedt. (4), 150 s. **K.**

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

Statens offentliga utredningar 1923

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Utredning rör. städernas domstolsväsen. [1923: 6]
Förslag till strafflag, allmänna delen, samt till lag ang. villkorlig frigivning. [1923: 9]
Betänkande och förslag rörande förvaring av förminskat tillräkneliga förbrytare m. m. [1923: 36]
Sammandrag av yttranden över stadsplanelagskommitténs samt bostadskommisionens betänkanden. [1923: 46]
Förberedande utkast till strafflag. Allmänfarliga brott. [1923: 59]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Folkomröstningskommitténs utredningar. 3. Folkomröstningsinstitutet i den schweiziska demokratin. [1923: 10] 4. Folkomröstningsinstitutet i Nordamerikas förenta stater. [1923: 8] 5. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. [1923: 20]
Folkomröstningskommitténs betänkande ang. decisiv folkomröstning. [1923: 19]
Betänkande och förslag i fråga om kvinnors tillträde till statstjänster. 3. [1923: 22]
Betänkande med förslag till löneroglering för befattningshavare i domsagorna m. m. [1923: 27]
Kommunikationsverkens lönekommitté. 5. [1923: 47]

Kommunalförvaltning.

Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 4. [1923: 18]
Efterskrift till Om röstsammanräkning vid kommunala val. [1923: 38]
Om röstsammanräkning vid kommunala val. Andra upplagan. [1923: 39]

Statens och kommunernas finansväsen.

Magistraternas befrående från ansvar för kronouppböörden m. m. [1923: 1]
Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 18. Den svenska mekaniska verkstadsindustriens utveckling intill krigsbrötet. [1923: 31] 19. Sveriges bryggeriindustri. [1923: 32] 20. Garveriindustriens produktionsförhållanden. [1923: 33] 21. Kvalitetsfrågan hos det svenska vetet. [1923: 34] 22. Tabeller ang. industriens utveckling. [1923: 37] 23. De svenska järn- och metallmanufakturindustriernas utveckling. [1923: 44] 24. Undersökning ang. jordegendomsvärdenas utveckling i Sverige och vissa främmande länder. [1923: 45]
Förslag till tallstadga. [1923: 43]

Politi.

Förslag till lag om lösdrivares behandling. [1923: 2]
Betänkande med förslag till förordning ang. tillverkning av brännvin m. m. [1923: 28]

Socialpolitik.

Den industriella demokratiens problem. 1. [1923: 29] 2. [1923: 30]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

K. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 6. Ang lämpliga distributionssystem [1923: 24] 8. Ang. krafttillgångar och kraftbehov m. m. [1923: 60]
Förslag angående lapparnas renskötsel m. m. [1923: 51]
Redogörelse angående elektrisk Kraftöverföring fra Norge til Danmark. [1923: 50]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Spannmålsmarknadssakkunnigas betänkande. [1923: 3]
Betänkande ang. det ecklesiastika arrendeväsendet. [1923: 12]
Inventering av odlingsjord längs Inlandsbanan. [1923: 25]
Jordkommissionens betänkanden. 6. [1923: 40]
Lagerhus- och kyluskommitténs betänkande. 2. [1923: 42]
Anvisningar rörande vissa åtgärder för ökad spannmålsbelläning. [1923: 48]
Statens kolonisationsnämnds berättelse 1918—1922. [1923: 53]
Förslag rörande tillgodogörande av kronans fiskevatten. [1923: 58]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Vid virkesmätning erforderliga relationstal. [1923: 57]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Statens ställning till järnvägarna i främmande länder. [1923: 7]
Utredning rörande Strömsholms kanal. [1923: 11]
Vägkommissionens betänkanden. 4. [1923: 13]
Förslag till avtal rör. Stockholms bangårdsfråga. [1923: 14]
Betänkande ang. Stockholms förortsbanefråga. [1923: 21]
Statens ställning till järnvägarna i Sverige. [1923: 49]
Betänkande ang. regelbunden automobiltrafik m. m. [1923: 54]
De enskilda järnvägarnas bokföring. [1923: 61]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag till lag om församlingsstyrelse m. m. [1923: 4]
Skolkommissionens betänkande. 5. Organisations- och ekonomiska utredningar. [1923: 5] 6. Om rätt för elever, utexaminerade från statens högre lärarinneseminarium, att vinna inträde vid universitet och där avlägga examen samt om folkskollärares fortbildning i vetenskapligt avseende. [1923: 41]
Förslag till ändringar i jordfästningslagen m. m. [1923: 23]
1921 års pensionskommittés betänkande 2 ang. beredande av förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa m. m. [1923: 26]
Samorganisation av riksdagsbiblioteket och den centrala statsförvaltningen i bok- och biblioteksväsende. [1923: 35]
Förslag till stadga angående nomadundervisningen m. m. [1923: 52]
Betänkande och förslag ang. statsbidrag till uppförande av byggnader för folkskoleväsendet i riket. [1923: 55]
Sammanfattning av utlåtanden i anledning av skolkommissionens betänkande. [1923: 56]

Försvarsväsen.

Försvarsrevisionens betänkande. 3. Del 1. Inledande avdelning, lantförsvaret. [1923: 15] Del 2. Sjöförsvaret, sammanfattning av revisionens förslag, särskilda yttranden. [1923: 16] Del 3. Bilagor. [1923: 17]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

533-24
5