
BOKFÖRING OCH STATISTIK

BOKFÖRING

Grunddragen till det system, som från början kom till användning vid Sveriges järnvägar för bokföringen och redovisningen av trafikuppbörden å stationerna samt för dessa räkningsgranskning och sammanställning å järnvägarnas kontrollkontor, torde hava hämtats från England. Detta system har visserligen efter hand undergått väsentliga förändringar, men det tillämpas, särskilt vad den allmänna samtrafiken beträffar, i stort sett lika vid landets järnvägar.

Den kamerala — centrala — bokföringen vid de enskilda järnvägarna torde även den hava rönt inflytande från det bokföringssätt, som vid mitten av 1800-talet tillämpades vid de engelska järnvägarna, men då den kamerala personalen vid de första järnvägarna i regel rekryterades från järnbruken och andra större industriella företag, bidrog detta till att järnvägarnas bokföring i stort sett blev lika den vid dylika företag. Vid den kamerala bokföringen kom emellertid, i motsats till vad fallet var angående uppbördsbokföringen, olika tillvägagångssätt till användning vid olika järnvägar, såsom i fråga om littereringen av de särskilda inkomst- och utgiftsposterna samt angående kontofördelningen. Dessa olikheter, vilka bl. a. omöjliggjorde en tillförlitlig jämförelse mellan de olika järnvägarnas trafikresultat, föranledde förenings styrelse att i november 1907 uppdraga åt en kommitté att utreda frågan om en enhetlig uppställning av de enskilda järnvägarnas bokföring. Kommittén, inom vilken särskilt dåvarande kamreraren vid Gävle—Dala järnväg BERNHARD HAGBERG utförde ett synnerligen omfattande arbete, avlämnade i september 1908 sitt utlåtande och förslag, vilket — efter granskning och godkännande av styrelsen — underställdes föreningen å höststämman samma år. Förslagen omfattade bl. a.

två littereringstabeller, upprättade med ledning av den nya uppställning av »Allmän svensk järnvägsstatistik», som då införts. Båda tabellerna hade samma huvudrubriker, men skilde sig i det avseendet, att inkomst- och utgiftsposterna i den ena voro mera specificerade än i den andra. Vidare avlämnades förslag till de för en enhetlig huvudbokföring erforderliga böckerna och journalerna samt till kassakontrollens utförande m. m. Med uttalande av sitt gillande av den princip, som lagts till grund för förslaget, beslöt stämman, att detta för ytterligare granskning skulle underställas föreningens medlemmar. Sedan förslaget med anledning av de anmärkningar, som framförts mot detsamma, delvis omarbetats, godkände föreningen detsamma å stämma den 30 november 1909 att allmänt genomföras från och med år 1911.

Emellertid övergick man icke då vid alla järnvägar till det nya bokföringssättet. Ännu under krigsåren, då ofta återkommande utredningar rörande järnvägarnas ekonomiska förhållanden måste företagas och sammanställas, visade det sig sålunda, att olika bokföringssystem fortfarande tillämpades. På grund av de avsevärda olägenheter, som voro förknippade med denna olikhet, uppmanade föreningens styrelse under år 1917 — på förslag av verkställande direktören — förvaltningarna att för vinnande av erforderlig enhetlighet tillämpa det beslutade bokföringssystemet, att upprätta månadsbokslut enligt detta, så att en utgiftsrapport kunde framläggas i samband med trafikrapporten samt att uppställa denna senare rapport enligt ett av verkställande direktören upprättat formulär. Härigenom, liksom genom den från år 1918 införda månatliga driftrappen, innefattande trafik-, inkomst- och utgiftsrapporten, åstadkoms större enhetlighet på detta område.

Frågan om de enskilda järnvägarnas bokföring hade emellertid vid denna tid, närmast i samband med spörsmål rörande de till vissa enskilda järnvägar beviljade statslånen, blivit föremål för vederbörande myndigheters intresse. Sålunda hemställde år 1919 fullmäktige i Riksgäldskontoret och 1920 såväl riksdagen som »1918 års järnvägskommitté för förstatligande av de enskilda järnvägarna» hos Konungen om en utredning rörande de enskilda järnvägarnas bokföring. K. M:t uppdrog också den 21 maj 1920 åt en kommission, i vilken föreningens verkställande direktör samt kamreraren vid Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar KARL RICHNAU representerade de enskilda järnvägarna, att verkställa en dylik utredning samt att inkomma med det förslag, vartill denna kunde giva anledning. Sedan kommissionen ifråga samtidigt med ett flertal andra K. kommittéer blivit upplöst i

november 1922, erhöilo emellertid två av medlemmarna av kommissionen, kamreraren RICHNAU samt byrådirektören i K. järnvägsstyrelsen S. NORRMAN, i uppdrag att fullfölja arbetet med förste aktuarien i samma styrelse E. V. MALMKVIST såsom sekreterare. Dessa framlade den 31 maj 1923 förslag dels till lag samt till K. förordning om bokföring vid enskild järnväg med motivering, dels förslag till formulär för uppställning av balansräkning samt av vinst- och förlusträkning.

De båda kommitterade voro eniga om huvuddragen av den föreslagna bokföringen, varemot de framlade olika meningar angående vissa viktiga bestämmelser i förslaget till lag och till K. förordning i ärendet. Föreningen, som i november 1923 erhållit förslaget för yttrande och som genom särskilda delegerade underkastat detsamma en ingående granskning, avstyrkte emellertid i sitt den 25 januari 1924 till Konungen avlämnade utlåtande införandet av lagstiftning i enlighet med de kommitterades förslag. Såsom motiv för detta sitt avstyrkande anförde föreningen bl. a., att riksdagen icke ifrågasatt särskilda bokföringsbestämmelser för andra järnvägar än sådana, som erhållit lån av staten. Då emellertid endast 51 stycken av landets 164 enskilda järnvägar hade statslån, vore det enligt föreningens åsikt icke befogat att införa en särslagstiftning på detta område för samtliga enskilda järnvägar i landet. Den kontroll, staten redan utövade över de järnvägsföretag, som erhållit statslån, kunde, om den visade sig otillräcklig, kompletteras utan att en ny lag härför behövde stiftas. Beträffande frågan om bokföringens betydelse för statens taxereglerande verksamhet, framhöll föreningen, att de uppgifter och förklaringar, som järnvägarna i stor utsträckning lämnat vederbörande myndigheter i och för taxefrågornas bedömande, säkerligen varit av vida större värde, än en aldrig så schematisk bokföring kunnat vara. Den ifrågasatta lagen vore därför även ur denna synpunkt onödig, och föreningen framhöll också i detta sammanhang, att införandet på sin tid av de utförliga driftrapporter, som järnvägarna månatligen avlämnade, motiverades med, att de genom dessa rapporter lämnade uppgifterna voro behövlige för den K. järnvägsstyrelsen åliggande granskningen av de enskilda järnvägarnas taxor. Ej heller vore enligt föreningens mening en särskilt för järnvägarna stiftad bokföringslag nödvändig eller befogad i och för järnvägsföretagens beskattning eller för att bättre kunna tillgodose behovet av statistiska uppgifter rörande järnvägarna. Föreningen förklarade sig till slut anse, att det icke funnes anledning att i bokföringshänseende fordra mera av de enskilda järnvägsförvaltningarna, än som krävdes

av andra företag. Föreningen framställde därjämte ett flertal detalj-anmärkningar mot de kommitterades förslag, särskilt beträffande bestämmelserna om avskrivning eller avsättning till förnyelsefond. Lagförslaget ifråga har hittills icke varit föremål för behandling av Riksdagen.

Avskrivningar.

I samband med förestående skildring av de enskilda järnvägarnas bokföring, torde vad som från föreningens sida åtgjorts för att åstadkomma ett enhetligt avskrivningsförfarande vid järnvägarna böra i korthet anföras. Detta spörsmål upptogs första gången i oktober 1915 av föreningens verkställande direktör, som då i en promemoria till föreningens styrelse lämnade en överblick av frågan. Vid företagen undersökning hade det sålunda visat sig, att järnvägsförvaltningarna vid beräklandet av sin beskattningsbara inkomst, i saknad av erforderliga föreskrifter, gjort avdrag för den uppkomna värdeminskningen å bananläggningarna och driftsinventarierna enligt olika grunder, vilket bl. a. medfört en högst olika beskattning av järnvägsbolagen. För att om möjligt åstadkomma enhetlighet även på ifrågavarande område, beslöt styrelsen att uppdraga åt verkställande direktören att med biträde av därför lämpliga personer utreda avskrivningsfrågan. Programmet för utredningen hade verkställande direktören tänkt sig sålunda: att söka finna lämpliga grunder och procenttal för avskrivning å en järnvägs olika tillgångar, så att den i gällande aktiebolagslag föreskrivna skyldigheten för järnvägsbolagen att årligen avskryva å sina tillgångar det belopp, som motsvarade tillgångarnas av ålder eller nyttjande eller av annan därmed jämförlig orsak uppkommen värdeminskning, måtte kunna fullgöras så riktigt som överhuvud vore möjligt, ävensom att järnvägsbolagen vid beräklandet av den beskattningsbara årsvinsten måtte kunna göra det avdrag, som bevillnings- och inkomstskatteförordningarna medgäve för samma värdeminskning. Vid verkställandet av denna utredning, angående vilken ett betänkande förelåg och behandlades å styrelsens sammanträde den 5 maj 1916, hade verkställande direktören samarbetat med representanter för de tekniska avdelningarna vid några normal- och smalspåriga järnvägar samt med en i bokföringsfrågor särskilt erfaren förvaltningschef. Verkställande direktören framhöll i sitt betänkande bl. a., att avskrivningsfrågan stode i ett intimt samband med frågan om bokföringen av en järnvägs tillgångar. De föremål, å vilka avskrivning skulle

göras, borde sålunda i bokföringen specificeras så, att anskaffningsvärdet för vart och ett av dem utan vidare kunde utläsas. Om t. ex. ett stationshus tillbyggdes eller förändrades, borde kostnaden härför tilläggas byggnadens ursprungliga värde endast i den mån, som densamma kunde anses hava fått ökat värde genom tillbyggnaden eller förändringen. De övriga kostnaderna borde läggas på årets underhållskostnader för husbyggnader. Om ett stationshus, t. ex. på grund av förändringar å bangården, helt och hållet slopades och ett nytt stationshus i dess ställe uppfördes, så borde man å ena sidan nedskrivna husbyggnaders konto och förnyelsefonden med det slopade husets bokförda värde samt å andra sidan öka husbyggnaders konto med det nya husets byggnadskostnad. Det vore icke lämpligt att årligen nedskrivna de olika föremåls värde, utan man borde i stället avsätta det belopp, som utgjorde summan av de på desamma gjorda avskrivningarna, till en förnyelsefond. Den ursprungliga anskaffningskostnaden för de olika föremålen bibehölles därigenom ända till dess, att något föremål slopades, då ifrågavarande tillgång resp. förnyelsefonden borde minskas med värdet av det slopade föremålet. Genom en sålunda efter vissa lämpliga procentsatser företagen årlig avsättning till en förnyelsefond erhöles en likformig och jämn årlig avskrivning å varje föremål, och det gällde alltså att beräkna den tid, som varje föremål kunde nyttjas, innan detsamma måste slopas. Verkställande direktören föreslog här-efter följande avskrivningar: för husbyggnader, vilka kunde beräknas hava en livslängd av i medeltal femtio år, en avskrivningsprocent av 2 %, för räls och växlar, 25 år, 2 %, för broöverbyggnader, bangårds-maskinerier samt signal- och säkerhetsanläggningar, 30 å 35 år, 3 %, för rullande materiell, vars livslängd vore beroende på många olika förhållanden, 3 %, för telefon och telegraf 2 % och för inventarier 10 %.

Vid styrelsens sammanträde den 7 juni 1916 diskuterades ånyo avskrivningsförslaget, och därvid framhölls bl. a., att ett flertal järnvägar gjorde avskrivningarna å det bokförda värdet, d. v. s. å de belopp, som tillgångarna vore bokförda till efter de genom avskrivningar år från år minskade värdena. Enligt detta förfaringssätt, som godkänts av vederbörande taxeringsmyndigheter, förmenades avskrivningarna bliva större, än enligt det ifrågasatta förslaget. Verkställande direktören framhöll med anledning härav, att t. ex. 5 % avskrivning på ett föremåls anskaffningsvärde utgjorde en starkare amortering, än en avskrivning av 10 % på det successivt nedskrivna värdet. Sty-

relsen beslöt också uttala, att avskrivningen borde ske på det ursprungliga värdet samt att de av verkställande direktören föreslagna avskrivningsprocenten enligt styrelsens mening vore riktigt avvägda och väl lämpade att användas vid avskrivningar å en järnvägs olika tillgångar. De sålunda antagna avskrivningstalen hava sedermera i stort sett varit grundläggande för de enskilda järnvägsförvaltningarnas avskrivningar och hava med vissa undantag även godkänts av vederbörande myndigheter.

I brist på tillräcklig tillgång av vissa förnödenheter under krigstiden, utsattes järnvägarnas rullande materiell, byggnader samt vissa inventarier för en onormal slitning och värdeminskning. Med anledning härav beslöt styrelsen den 18 oktober 1918 uttala, att järnvägarna borde såsom regel tillsvidare tillämpa följande förhöjda avskrivningsprocent, nämligen för husbyggnader 3 %, för rullande materiell 5 % och för inventarier 12 %. Sedan emellertid mera normala förhållanden omsider inträtt i nyssnämnda hänseende, beslöt föreningens styrelse den 14 december 1923 tillråda järnvägsförvaltningarna att, vad husbyggnader och inventarier beträffade, återgå till de ursprungliga avskrivningstalen 2 resp. 10 % samt att sänka avskrivningen för rullande materiell till 4 %.

STATISTIK

Vid de enskilda järnvägar, som öppnades för trafik i slutet av 1850- och början av 1860-talen, upprättades i samband med den övriga bokföringen för vederbörande förvaltnings eget behov vissa statistiska sammanställningar över järnvägsrörelsen, men denna statistik var dock av ringa omfattning, och allmänt gällande regler för densamma uppställning saknades. Den första statistiska berättelsen för Statens järnvägar — bidrag till Sveriges officiella statistik för år 1862 — innehåller ett uttalande rörande principen för redogörelsens uppställning, som torde böra återgivas här. Under rubriken »Trafiken och inkomsterna deraf» anföres sålunda: »Vid uppställningen af denna redogörelse har trafiken i öfverensstämmelse med den i flera länder be- gagnade method blifvit indelad i tvänne hufvudklasser, nämligen Passagerare- och Godstrafik, af hvilka den förra innefattar, utom den egentliga passageraretrafiken, befordring af post, åkdon, hästar och hundar samt den senare, eller godstrafiken i vidsträcktare mening, såväl transport af fraktgods, ilgods och boskap, som äfven redogörelse

för åtskilliga i sammanhang med denna trafik influtna medel, såsom magasins-, vagns- och platshyror m. m.» Denna första statistiska redogörelse innehöll även uppgifter för de olika avdelningarnas utgifter, tabeller över lokomotiv- och vagntjänsten samt räls- och slipersutbytet å de olika bansträckorna m. m. Redan för det nästföljande året — 1863 — är Statens järnvägars statistik mera omfattande och innehåller sålunda bl. a. redogörelse för de viktigare godsslag, som transporterats, uppgifter över trafiken och omkostnaderna vid de olika stationerna samt angående den samtrafik med främmande järnvägar, som då fanns, nämligen med Köping—Hults och Borås järnvägar. De enskilda järnvägarnas tidigare statistik torde haft en uppställning, som i huvudsak överensstämde med den ovan skildrade.

Från denna tid härstamma också de första officiella statistiska uppgifterna från de enskilda järnvägarna. Rikets ständer beviljade åren 1862 och 1863 statslån till vissa enskilda järnvägar, och det ålades därför dessa att efter anvisningar, som meddelades dem av styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, lämna vissa uppgifter rörande banornas tekniska utrustning och trafik.

I en skrivelse från nämnda styrelse till K. trafikstyrelsen rörande ordnandet av järnvägarnas statistik säges bl. a., att sex stycken formulär »meddelats» de ifrågavarande järnvägarnas direktioner till efterrättelse för de uppgifter, som dessa borde avgiva enligt Rikets ständers åren 1862 och 1863 fattade beslut, dels för *en gång* rörande banan med därtill hörande anläggningar, dels ock *årligen* rörande trafiken. Dessa »formulär» synas emellertid hava inskränkt sig till anvisningar om de uppgifter, som de statslåneunderstödda banorna skulle avlämna, ty särskilda, tryckta formulär synas icke hava kommit till användning för dessa första statistiska rapporter.

Allmän järnvägsstatistik.

Genom K. M:ts skrivelse den 4 juni 1868 angående upprättandet av en allmän svensk järnvägsstatistik föreskrevs, att de med statsbidrag utförda enskilda järnvägarna årligen skulle till K. trafikstyrelsens statistiska kontor avlämna statistiska uppgifter och beräkningar, som rörde järnvägarnas anläggningskostnader och trafik samt drift- och underhållskostnader m. m. och i övrigt de upplysningar, som i samma ärende kunde vara av nöden. Allmän järnvägsstatistik upprättades emellertid redan för år 1867, och enligt K. trafikstyrelsens berättelse

för nämnda år lämnade de enskilda järnvägsförvaltningarna — även de, som icke erhållit statslån för byggandet av vederbörande järnväg och som alltså icke åsyftades i ovan nämnda K. skrivelse — »med all beredvillighet dessa uppgifter, varför det», säger styrelsen, »varit möjligt att åstadkomma en redogörelse för trafikresultaten å de flesta inhemska lokomotivbanor samt å några hästbanor». »Denna framställning», fortsätter K. styrelsen, »innehåller de i järnvägsstatistiska redogörelser vanligen förekommande medeltalsberäkningarna, vilka, för att giva en tydlig föreställning om rörelsens relativa art och betydelse, äro hänfödda till vissa enheter såsom banmil, tågmil o. s. v. samt sålunda möjliggöra en jämförelse mellan särskilda järnvägars trafikförhållanden.» K. styrelsen varnar emellertid för att låta de statistiska uppgifterna ensamt vara vägledande vid bedömandet av olika järnvägars trafikresultat och framhåller särskilt i detta sitt synnerligen intressanta och för den dåtida uppfattningen betecknande uttalande, att »de svenska statsbanorna i allmänhet trafikeras under mindre fördelaktiga förhållanden, än de sidobanor, som därtill ansluta sig».

Den allmänna järnvägsstatistiken publicerades till och med redogörelsen för år 1877 i Statens järnvägars trafikberättelse. På grund av det enskilda järnvägsnätets snabba utveckling under sjuttioalet, ökades det med statistiken förenade arbetet så avsevärt, att det blev nödvändigt att skilja den allmänna järnvägsstatistiken från Statens järnvägars årsredogörelse. Detta genomfördes från och med år 1878, från vilket år »Allmän svensk järnvägsstatistik» utgives i en särskild samling. Denna statistik, som från 1911 års berättelse benämnes »Allmän Järnvägsstatistik», har sedan 1878 undergått en del väsentliga, såväl innehållet som uppställningen berörande förändringar, av vilka de viktigaste torde vara de, som gjordes åren 1905, 1913 och 1914. Föreningen deltog genom sin verkställande direktör särskilt i arbetet med den omgestaltning av den allmänna järnvägsstatistiken, som genomfördes sistnämnda år. Berättelserna för åren 1914—1917 äro synnerligen omfattande — den för år 1917 innehåller sålunda, utom ett stort antal grafiska jämförelser, 24 olika tabeller, medan den senast utkomna redogörelsen — för år 1924 — omfattar endast 17 tabeller.

För närvarande upprätta och lämna de enskilda järnvägsförvaltningarna utöver den månatliga driftrapporten årligen följande uppgifter rörande den officiella järnvägsstatistiken:

före den 1 mars till K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och K. järnvägsstyrelsens statistiska kontor uppgifter (å formulär A) om

banlängd, tekniska förhållanden, rullande materiell samt om olycks-
händelser;

före den 15 april till förenämnda statistiska kontor (å formulär B)
uppgifter om tåg- och vagnrörelsen, bränslekonsumtionen i lokomotiv-
tjänst samt om personalen och dess löneförmåner;

före den 1 juni eller vid bolagsstämmans senare hållande till därav
betingad tidpunkt till statistiska kontoret (å formulär C) uppgifter om
trafik och ekonomiska förhållanden. För järnvägar utan allmän be-
tydelse lämnas (å formulär B-C) och på samma tid, som gäller för
formulär C, till statistiska kontoret vissa uppgifter i sammandrag för
tågrörelse, trafik och ekonomiska förhållanden.

Sedan år 1912 utgives från K. järnvägsstyrelsens statistiska kontor
månatligen »Järnvägsstatistiska meddelanden». Denna publikation
innehöll till och med 1917, beträffande de enskilda järnvägarna, endast
uppgifter om järnvägarnas trafik samt om inkomsten av denna. Från
och med 1918 utvidgades emellertid dessa rapporter att omfatta upp-
gifter i sammandrag om såväl trafik som inkomster och utgifter. Då
vissa av de sistnämnda uppgifterna endast äro approximativa, är denna
s. k. driftrapport av konfidentiell natur, men ett sammandrag, om-
fattande samtliga järnvägars drifrapporter, tillställes dock tidnings-
pressen för offentliggörande. Den på grund av dessa rapporter sam-
manställda redogörelsen kan i regel publiceras redan i mitten av tredje
månaden efter den uppgifterna avse, och den möjliggör därför en
långt tidigare överblick av trafiken och dess (antagliga) resultat, än
som är möjligt med »Allmän järnvägsstatistik».

Järnvägarnas egen statistik.

Såsom inledningsvis framhållits upprättade de enskilda järnvägarnas
förvaltningar redan från början statistiska sammanställningar för eget
behov, och man torde därvid mer eller mindre troget hava tagit stats-
banornas statistik — såsom lättast tillgänglig — till mönster. Då
emellertid de olika järnvägarnas statistik icke upprättades efter fullt
enhetliga grunder och icke heller — med undantag för de uppgifter,
som ingingo i »Allmän svensk järnvägsstatistik» — var sammanförd
i en och samma berättelse, försvårade detta en jämförelse av de olika
banornas rörelse och resultat. Detta föranledde, att frågan om upp-
rättande av en allmän årsredogörelse över drift- och underhållskost-
naderna m. m. vid de enskilda järnvägarna upptogs vid föreningens

marssammanträde 1892. En kommitté utsågs därvid att uppgöra förslag till schema för dylika statistiska uppgifter, och de av kommittén härför upprättade formulären trycktes samt utsändes i slutet av år 1892 till föreningens medlemmar. Då frågan ånyo företogs till behandling av föreningen vid marssammanträdet 1894, visade det sig att något allmännare intresse icke fanns för en dylik redogörelse, varför det beslöts »att frågan skulle tillsvidare förfalla». Föreningen uttalade sig emellertid samtidigt för önskvärdheten av, att man vid utarbetandet av de för den allmänna järnvägsstatistiken avsedda uppgifterna måtte följa samma princip, som tillämpades för Statens järnvägars statistik.

Även om alltså den ifrågasatta allmänna årsredogörelsen, uteslutande för de enskilda järnvägarna, då icke kom till stånd, medförde dock det nyssnämnda uttalandet, att järnvägarnas lokala statistik därefter upprättades enligt något mera enhetliga grunder, än tidigare varit fallet. Frågan om en särskild statistik för de enskilda järnvägarna framfördes ånyo å föreningens stämma i mars 1911, men föranledde då på grund av förhållanden, som längre fram skola beröras, icke någon föreningens åtgärd. Först tio år senare, eller den 12 februari 1921, beslöts på förslag av verkställande direktören, att föreningen skulle från och med räkenskapsåret 1920 utgiva en årsstatistik, i huvudsak innehållande de uppgifter, som lämnas, dels i järnvägarnas driftrappor- ter, dels till den allmänna järnvägsstatistiken å formulären A och B.

Denna föreningens årsredogörelse benämnes »Järnvägsstatistiska uppgifter». Den innehåller i fyra särskilda avdelningar här nedan angivna tabeller, i vilka de 120 till Svenska Järnvägsföreningen anslutna järnvägarna äro sammanförda gruppvis efter spårvidd. Redogörelsen är uteslutande avsedd för föreningens egna medlemmar och utkommer i regel redan under det på redovisningsåret närmast följande halvåret.

I detta sammanhang torde följande summariska uppgifter böra lämnas för de i denna statistik upptagna järnvägarna för år 1925.

Tabell 1. Trafikerad banlängd och anställd personal:

Trafikerad banlängd	9 593 km.
Antal anställd personal	23 379 st.

Tabell 2. Person- och godstrafikens omfattning:

Antal resor	37 534 264 st.
Vikten av paket-, il- och fraktgods	21 512 425 ton.

Tabell 3. Inkomster:

Summa bruttoinkomster	143 602 518 kr.
-----------------------------	-----------------

Tabell 4. Utgifter och bränslekonsumtion:

Summa utgifter	140 032 347 kr.
----------------------	-----------------

Bränslekonsumtion i ångdrift:

Stenkol	344 892 ton.
varav svenska	11 241 »
Torv	18 268 »
Ved	43 564 kbm.

* *

I samband med de strävanden för åstadkommande av en enhetlig bokföring, som enligt vad tidigare berörts, gjorde sig gällande under åren 1907—1911, uppdrog föreningens styrelse på förslag av sin ledamot, trafikchefen, kaptenen BÄRNHEIM, i mars 1911 åt en kommitté att i samråd med K. järnvägsstyrelsens statistiska kontor utarbeta förslag till enhetliga grunder för de enskilda järnvägarnas statistik. Till denna kommitté överlämnades även det ovan berörda, av verkställande direktören vid Uppsala—Gävle järnvägar B. HAGBERG framlagda förslaget, att föreningen måtte upprätta och utgiva en särskild årsstatistik för de enskilda järnvägarna, med angivet syfte, att de statistiska uppgifterna härigenom skulle kunna publiceras tidigare, än vad som visat sig vara fallet med den allmänna statistiken. Denna fråga löstes emellertid därigenom, att K. järnvägsstyrelsen, delvis med anledning av herr HAGBERGS förslag, beslöt att från och med år 1912 månatligen publicera vissa preliminära uppgifter, nämligen ovan omtalade »Järnvägsstatistiska meddelanden».

Den av föreningen tillsatta kommittén utarbetade emellertid tillsammans med dåvarande bokhållaren å statistiska kontoret, fil. kand. SVEN NORRMAN två förslag till årsredogörelse, det ena avpassat för de större, det andra för de medelstora och mindre järnvägarna. Kommittén framhöll i sitt betänkande, att dess förslag innebar ett schema för en verklig förvaltningsberättelse samt att de flesta av de uppgifter, det gällde att sammanställa, ändock måste av järnvägsförvaltningarna utarbetas för den allmänna järnvägsstatistiken. Föreningens styrelse godkände också med några ändringar för sin del förslaget och framhöll fördelen av att förvaltningarna, genom upprättande av årsredo-

görelserna på nu föreslaget sätt, kunde i god tid tillhandahålla varandra dessa sina statistiska uppgifter. Föreningen, som enligt vad tidigare framhållits, den 30 november 1909 godkände det då slutbehandlade förslaget till enhetlig litterering och bokföring, avslog emellertid å höststämman 1912, huvudsakligen på grund av det betydliga arbete och de kostnader det ansågs medföra, kommitténs förslag till årsredogörelse.

