DE AFSCHRIJVINGSPOLITIEK VAN DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN EN DE REORGANISATIEVOORSTELLEN

In het onlangs ingediende wetsontwerp, betreffende de financieele reorganisatie van de Nederlandsche Spoorwegen wordt een regeling getroffen, om te komen tot een ingrijpende verlaging van de balanswaarde van verschillende activa der spoorwegen. Reeds in 1928 constateerde de Commissie *van Doorninck* bij de bestudeering van de afschrijvingspolitiek der spoorwegen, dat in de voorafgaande jaren veel te lage afschrijvingen waren toegepast, terwijl eveneens groote bedragen ten onrechte als actief waren opgevoerd; in totaal was de balanswaarde der diverse activa volgens bedoeld rapport *f* 229 millioen te hoog.

Direct na het verschijnen van het rapport van deze commissie werd een regeling getroffen, om het bedrag der overkapitalisatie te amortiseeren. De staat verplichtte zich jaarlijks een bedrag *f* 5½ millioen bij te betalen, welk bedrag door de spoorwegen zou moeten worden aangewend tot versterking van de afschrijvingsrekeningen. In totaal zou voorloopig door het Rijk op die wijze *f* 46 millioen worden gestort. Volgens de overeenkomst van 1920 was de Staat verplicht op 1 Januari 1931 een uitkeering te doen van *f* 9.832.500, zijnde het aandeel der particuliere aandeelhouders in de reserve der spoorwegmaatschappijen. Om den druk van deze uitkeeringen op de Rijksbegrooting te nivelleeren, werd een regeling getroffen, waarbij werd vastgesteld, dat de uitkeering ad *f* 5½ millioen over de jaren 1929 en 1930 voor zoover noodig zou worden gebruikt om deze verplichting te delgen. Over 1928 is dus inderdaad *f* 5½ gebruikt voor deze extra afschrijving, over 1929 en 1930 bleef voor dat doel beschikbaar *f* 11 millioen verminderd met *f* 9.832.500 = *f* 1.167.500. In de daarnavolgende jaren moest de Staat belangrijke bedragen bijbetalen tot dekking van de tekorten der spoorwegen en in verband daarmee werden de stortingen ten gunste van de afschrijvingsrekening opgeschort; in 1933 werd zelfs de geheele regeling buiten werking gesteld „totdat de tegenwoordige buitengewone omstandigheden hebben opgehouden te bestaan", zooals de wet van 1933 het uitdrukt.

Thans in 1936 wordt eindelijk een definitieve regeling getroffen om de spoorwegen te ontlasten van dezen last der overkapitalisatie. Volgens de voorgestelde regeling neemt de Staat een obligatieschuld van *f* 130 millioen van de spoorwegen over, verder brengt de Staat de spoorwegen, die zijn eigendom zijn en waartegenover nog onafgeloste leeningen staan tot een totaalbedrag van *f* 100 millioen, in, tegen *f* 10 millioen aandeelen in de nieuw op te richten naamlooze vennootschap. De Staat aanvaardt daarmee dus een verlies van *f* 90 millioen, terwijl tenslotte het aandeelenkapitaal ad nominaal *f* 4,4 millioen, dat thans in handen is van den Staat bij de liquidatie der beide oude naamlooze vennootschappen, komt te vervallen. Deze bedragen vormen tezamen juist het bedrag ad *f* 229 millioen, dat door de Commissie *van Doorninck* is becijferd.

De eerste vraag, die zich voordoet bij de beoordeeling van deze voorstellen is, welk nut het kan hebben de lasten van deze overkapitalisatie over te dragen van de Spoorwegen op den Staat. De Staat moet immers ingevolge de overeenkomst van 1920 alle tekorten van de spoorwegen bijpassen; wordt het tekort verhoogd door de lasten der overkapitalisatie, dan wordt daardoor dus ook de bijbetaling van den Staat verhoogd en bij de huidige positie van de spoorwegen komen dus deze lasten ook thans reeds, zij het langs indirecten weg, ten laste van de Rijksbegrooting. De meergenoemde commissie wijst er in haar rapport op, dat het vraagstuk van de overkapitalisatie „practisch wordt beheerscht door de eischen, welke aan het staatsbudget kunnen en moeten worden gesteld" en concludeert ter zake van dit punt:

„De vraag, of de geconstateerde achterstand moet worden „ingehaald, en, zooja in welken omvang en in welk tempo, is „dus geheel een vraagstuk van financieel staatsbeleid".

In de jaren 1928 en 1929 was de rendabiliteitspositie van de spoorwegen nog van dien aard, dat gegronde verwachting bestond, dat de overkapitalisatie op den duur zou kunnen worden geamortiseerd uit de winsten van het bedrijf. Die hoop is echter niet verwezenlijkt en onder de thans geldende omstandigheden is het ook voor de toekomst niet te verwachten, dat de spoorwegen zulke belangrijke winsten zullen behalen, dat die amortisatie uit de winst zal kunnen geschieden. Bij dezen stand van zaken was het ongewenscht dezen last op het bedrijf der spoorwegen te laten drukken. De resultatenrekening van de spoorwegen vertoonde daardoor een veel te ongunstig beeld, want de afschrijvingen over de te hooge balansbedragen waren in feite geen lasten van de *tegenwoordige* exploitatieperiode. Tegenover het bedrag der overkapitalisatie stond een evenredige leeningschuld en de rente over dat gedeelte van de spoorwegschuld is al evenmin aan te merken als een last van de tegenwoordige exploitatie. Zou de afschrijving in normaal tempo hebben plaats gevonden, dan zouden de uit afschrijving vrijkomende bedragen zijn aangewend tot vermindering van deze schuld en in dat geval zou dan ook alleen over dat lagere bedrag thans nog rente moeten worden betaald. Het officieele verlies van meer dan *f* 30 millioen gaf dus een misleidend beeld van de werkelijke uitkomsten van het bedrijf en dit was al een zeer belangrijke reden, die de afwenteling van dezen last van het bedrijf rechtvaardigt.

Daarnaast biedt de bedoelde reorganisatie den Staat ook een financieel voordeel. Door de conversie van spoorwegobligaties in Staatsobligaties van lager rentetype en door de overname van een deel van de spoorwegschuld door den Staat, daalt de rentelast van het spoorwegbedrijf met ruim 6½ millioen. Hierdoor wordt dus het door den Staat bij te betalen tekort met gelijk bedrag verminderd. Bovendien wordt de jaarlijksche aflossing door die transactie verminderd. De spoorwegschuld, die door den Staat wordt overgenomen ad *f* 130 millioen, zal in een 50-jarige periode worden geamortiseerd, de annuiteit van deze amortisatie bedraagt ruim *f* 5 millioen, zoodat de Staat deze geheele overgenomen schuld kan amortiseeren uit de rentebesparing van *f* 6½ millioen. De overdracht van de spoorwegen van den Staat aan de nieuw op te richten naamlooze vennootschap heeft voor de Rijksbegrooting verder geen gevolgen. Wel wordt daardoor het tekort van de spoorwegen, dat door den Staat moet worden bijbetaald met ongeveer *f* 4½ millioen verminderd, omdat de Spoorwegen nu in de toekomst geen huur meer zullen betalen voor het gebruik van die spoorwegen, maar anderzijds derft de Staat daardoor de inkomsten uit die huur.

De oorzaak van het ontstaan van deze zeer belangrijke overkapitalisatie ligt in de regeling, die in 1890 werd getroffen tusschen den Staat en de spoorwegen met betrekking tot den prijs, die bij naasting zou worden betaald. De spoorwegen hadden het recht den Staat tot naasting te verplichten, indien de rendabiliteit gedurende twee jaren beneden een bepaald niveau zou blijven, terwijl anderzijds de Staat steeds het recht had tot naasting over te gaan. Eén van de vormen, waarin die naasting zou kunnen geschieden was de z.g. koopnaasting. Daarnaast bestonden twee andere naastingsvormen, waarbij de Staat verplicht zou zijn, alle rechten en verplichtingen over te nemen met gelijktijdige terugbetaling van het geheele gestorte aandeelenkapitaal en een deel van de reserves. In geval van koopnaasting zou de Staat verplicht zijn alle activa, die op den dag

der naasting nog in bedrijf zouden zijn, over te nemen tegen de balanswaarde, met dien verstande, dat de balanswaarde van het Rollend Materieel verminderd zou worden met een afschrijving van 1½ % 's jaars. Op de andere activa behoefde voor de berekening van dien overnameprijs geen afschrijving in mindering te worden gebracht, terwijl alle kosten tot wijziging, uitbreiding en verbetering van die activa, volgens die bepalingen op deze activa mochten worden bijgeboekt, onafhankelijk van de waardevermeerdering, die die activa door die wijzigingen zouden hebben ondergaan.

Zelfs de afbraakkosten van verschillende activa konden, in verband met die regeling, als actief worden bijgeboekt. De spoorwegmaatschappijen hielden zich in de jaren vóór 1925 aan deze afschrijvingsvoorschriften en dat was ook volkomen te rechtvaardigen. De Staat kon immers tot naasting verplicht worden en indien de zeer onvoldoende afschrijvingen, die in de overeenkomst van 1890 waren voorgeschreven, werden toegepast ,bestond zekerheid, dat bij die naasting het geheele aandeelenkapitaal integraal zou kunnen worden terugbetaald. De spoorwegen wisten dus, dat het kapitaal intact zou blijven, indien deze, veel te lage, afschrijvingen zouden worden toegepast, er was in feite een kooper, die zich gebonden had, ten allen tijde den veel te hoogen prijs, die in de balans voorkwam, voor die activa te betalen, indien het rendement van het bedrijf onvoldoende zou zijn. Tot naasting is het nooit gekomen. In 1920 aanvaardde de Staat de verplichting alle tekorten, met inbegrip van een dividendgarantie, bij te betalen en daartegenover werd de naastingplicht van den Staat opgeheven, maar met deze juridische regeling kon de economische verantwoordelijkheid van den Staat voor het ontstaan der overkapitalisatie niet ongedaan gemaakt worden. Feitelijk had het vraagstuk der overkapitalisatie in 1920 ook direct geregeld moeten worden, maar die regeling werd uitgeschoven tot later tijd. Dat de Staat thans een groot offer moet brengen in de reorganisatie van het spoorwegbedrijf, is een logische consequentie van de regeling van 1890.

In 1925 werden de regelingen betreffende de afschrijvingen en bijboekingen ingrijpend gewijzigd, later, in 1928 werden nog eenige modificaties toegepast. Sindsdien bedraagt de afschrijving op rijtuigen en locomotieven 2¼ % per jaar, op electrische rijtuigen 4 % en op exploitatie inrichtingen 2½ %. Deze percentages werden ontleend aan een berekening van den technischen levensduur van de verschillende activa. Met de economische verslijting werd bij de vaststelling van die afschrijvingspercentages in het geheel geen rekening gehouden. Bedoelde percentages worden ook thans nog toegepast en de afschrijvingsreserve der spoorwegen wordt dus ook thans nog niet extra versterkt, in verband met de mogelijkheid, dat door wijzigingen in de organisatie van het vervoer, of door wijzigingen in de techniek van het spoorwegbedrijf activa buiten gebruik gesteld moeten worden, die technisch nog niet versleten zijn. De ingrijpende veranderingen, die in de laatste jaren zijn ingetreden in de concurrentieverhoudingen en de snelle vorderingen, welke de spoorwegtechniek in de laatste jaren heeft gemaakt (electrificatie, diesel-electrische tractie, stroomlijnprincipe), het zijn alle factoren, die er op wijzen, dat met een afschrijving, die alleen de technische verslijting dekt, niet kan worden volstaan. Het verlies, dat wordt geleden op buitengebruikgestelde, nog niet geheel afgeschreven activa, wordt in de balans der spoorwegen afgeboekt van de afschrijvingsrekeningen. In het particuliere bedrijf is het gebruikelijk dat verlies ten laste van de resultatenrekening te brengen, doch bij de spoorwegen wordt die gezonde balanspolitiek niet gevolgd. Bij de bespreking van de ontwikkeling van de afschrijvingsrekeningen, zal dan ook blijken, dat de afschrijvingsreserve jaar voor jaar wordt aangetast door de afboeking van deze verliezen, met het gevolg, dat de verhouding tusschen aanschaffingswaarde en afschrijvingen steeds ongunstiger is geworden.

Het feit, dat alleen de technische verslijting in aanmerking genomen wordt bij de vaststelling der afschrijvingspercentages, heeft geleid tot de merkwaardige consequentie, dat ook thans nog op verschillende activa in het geheel niet wordt afgeschreven. Daar zijn in de eerste plaats de spoorwegen, waarop, behoudens op de daaronder begrepen gebouwen en kunstwerken, in het geheel niet wordt afgeschreven. De spoorwegen bestaan uit drie deelen, nl. den grond, de aardenbaan, en den bovenbouw. Grond en aardenbaan zijn niet aan verslijting onderhevig, de bovenbouw wordt door het nauwgezette onderhoud, technisch geheel op peil gehouden. Bij de nieuwe regeling van de afschrijvingen in 1928, werd dan ook geen afschrijving op deze activa vastgesteld. Er werd een vernieuwingsrekening voor den bovenbouw gecreëerd, maar deze rekening had slechts ten doel de kosten voor vernieuwing meer regelmatig over de verschillende jaren te verdeelen.

De afschrijving op gebouwen en kunstwerken werd vastgesteld op $1^1/_3$ % per jaar, ook bij de berekening van dit percentage, werd de technische levensduur alleen in aanmerking genomen.

In het thans aanhangige reorganisatievoorstel wordt alleen een regeling getroffen ter zake van de in 1928 vastgestelde overkapitalisatie. Na afboeking van het bedrag van *f* 229 millioen, wordt de balanswaarde der verschillende activa dus alleen nog maar gesteld op de basis, waarop zij zouden staan, indien steeds de afschrijvings, en bijboekingsmethode van 1928 gevolgd zou zijn. Indien de zeer ingrijpende wijzigingen, die zich in de laatste jaren in onze geheele maatschappij en in het spoorwegbedrijf in het bijzonder hebben doen gelden, hebben geleid tot een waardevermindering van diverse activa, als gevolg van *economische verslijting*, dan zal ook nadat dit reorganisatievoorstel zal zijn doorgevoerd, het daaruit voortspruitende kapitaalverlies niet afgeboekt kunnen worden. Men mag dus niet aannemen, dat dit reorganisatievoorstel zal leiden tot een algeheele zuivering van de spoorwegbalans.

Zooals wij hiervoor reeds hebben medegedeeld, werd de regeling, betreffende de afschrijvingen bij de Nederlandsche Spoorwegen in 1925 op nieuwe basis gesteld. Einde 1924 komt in de spoorwegbalansen nog slechts één afschrijvingsrekening voor, nl. de Rekening van afschrijving op Rollend Materieel en wel met een bedrag van *f* 50,8 millioen. Op de Spoorwegen, met inbegrip van de verschillende Gebouwen en Kunstwerken en op de Exploitatie-Inrichtingen werd tot op dien datum nog niets afgeschreven.

In de tienjarige periode, die sindsdien verstreken is, hebben de nieuw gecreëerde afschrijvingsrekeningen geen gezonde ontwikkeling vertoond. Dat is ook vanzelfsprekend. In den loop der jaren moesten verschillende activa buiten gebruik gesteld worden, op die activa was slechts een klein gedeelte van de aanschaffingswaarde afgeschreven en die buitengebruikstelling leidde dus tot een verlies. Zou men deze verliezen ten laste van de Rekening van Gemeenschappelijke Baten en Lasten hebben gebracht, terwijl ook de afschrijvingen ten laste van die rekeningen zouden zijn gebracht, dan zou een dubbele last op het bedrijf gedrukt hebben. Er werd daarom een andere weg gekozen, de verliezen, die ontstonden door de buitengebruikstelling van nog niet geheel afgeschreven activa, werden geboekt ten laste van de afschrijvingsrekeningen en het gevolg daarvan was, dat van de jaarlijksche dotaties aan die afschrijvingsrekeningen slechts een betrekkelijk klein deel tot uitdrukking kwam in een daadwerkelijke verhooging van het saldo dier rekeningen. De langzame groei van de afschrijvingsrekeningen staat dus in direct verband met de te lage afschrijvingen over de voorafgaande jaren. Vooral in de jaren na 1929 was die ont-

wikkeling zeer ongunstig. Op Rollend Materieel werd van 1930 tot en met 1934 ruim *f* 30 millioen afgeschreven, maar het saldo van de afschrijvingsrekening steeg slechts met *f* 4,8 millioen, niet minder dan *f* 25 millioen moest dus worden afgeboekt in verband met buitengebruikstelling van Rollend Materieel. Bij buitengebruikstelling van Rollend Materieel, dat thans 44 jaar oud is, wordt nog een boekverlies geleden van 24 % van de aanschaffingswaarde, voor materieel, dat 30 jaar oud is, is dat boekverlies te stellen op 42 % van den aanschaffingsprijs. Het gevolg van de trage toename van de afschrijvingsrekeningen is, dat de netto-boekwaarde van het Rollend Materieel thans nog 69 % van de aanschaffingswaarde bedraagt, een percentage, dat uit den aard der zaak veel te hoog is, temeer ook, omdat in de dure oorlogs- en na-oorlogsjaren belangrijke uitbreidingen hebben plaats gevonden, waarop geen extra-afschrijvingen werden toegepast.

De Exploitatie Inrichtingen vertoonen een nog veel ongunstiger beeld. Sedert 1925 werd op die activa ruim *f* 15 millioen afgeschreven, doch de afschrijvingsrekening wijst einde 1934 een saldo aan van *f* 5,3 millioen, zoodat bijna *f* 10 millioen werd afgeboekt wegens buiten gebruikstelling. Op die activa was tevoren nimmer eenige afschrijving toegepast, zoodat moet worden aangenomen, dat de afboeking wegens buitengebruikstelling nagenoeg geheel als verlies op buitengebruikstelling is aan te merken. De netto-balanswaarde van die activa is dan ook thans nog ruim 94 % van de aanschaffingswaarde.

Op de Spoorwegen wordt, met uitzondering van de daarin begrepen Gebouwen en Kunstwerken, ook thans nog niet afgeschreven. Weliswaar werd in de laatste 10 jaren bijna *f* 25 millioen tegoedgeschreven aan de z.g. Vernieuwingsrekening van den Bovenbouw, maar in die jeriode werd aan die Vernieuwingsrekening ook een zelfde bedrag onttrokken in verband met verschillende vernieuwingswerken. Deze Vernieuwingsrekening voor den Bovenbouw is dan ook niet als een afschrijvingsrekening te beschouwen, zij dient te worden aangemerkt, als een middel om de jaarlijksche onderhoudskosten van dit actief te nivelleeren.

In 1928 becijferde de Commissie *van Doorninck* de *overkapitalisatie* op Rollend Materieel en Exploitatie Inrichtingen op resp. *f* 40,7 en *f* 19,4 millioen. Zouden deze cijfers bij de saneering van de spoorwegbalans worden aangehouden, dan wordt de verhouding tusschen aanschaffingswaarde en nettobalanswaarde voor die activa, als volgt:

	Rollend Materieel		Exploitatie Inrichtingen (in millioenen guldens)	
Aanschaffingswaarde 31/12'34 ..		249,8		68,4
Afschr. rek. idem	77,8		5,3	
Extra afschr. in verband met overkapitalisatie	40,7	118,5	19,4	24,7
Balanswaarde in % van aanschaffingswaarde		52 %		64 %

De verhouding tusschen aanschaffingswaarde en nettobalans zou daardoor dus in belangrijke mate worden verbeterd.

Maakt men dezelfde berekening voor Gebouwen en Kunstwerken, dan komt men tot een zeer verrassend resultaat. In de jaarverslagen van de Spoorwegen zijn de bedragen geinvesteerd in deze activa niet afzonderlijk genoemd, maar door verschillende deskundigen (o.a. ook door de Commissie *van Doorninck*) is aangenomen, dat 55 % van het bedrag geinvesteerd in de Spoorwegen, wordt gevormd door Gebouwen en Kunstwerken. De aanschaffingswaarde van de Spoorwegen bedraagt *f* 357 millioen, waarvan dus *f* 196 millioen wordt gevormd door de aanschaffingswaarde van Gebouwen en Kunstwerken. Het saldo van de afschrijvingsrekening op dit actief bedraagt einde 1934 *f* 49 millioen. De overkapitalisatie volgens de Commissie *van Doorninck* bedraagt *f* 123 millioen. Na afboeking van het laatstbedoeld bedrag zou dus de verhouding tusschen aanschaffingswaarde en netto balanswaarde worden:

Balanswaarde		*f* 196 millioen
Afschrijving	*f* 49 millioen	
Overkapitalisatie	„ 123 „	„ 172 „
Netto balanswaarde na reorganisatie		*f* 24 millioen
In % van aansch. waarde		12 %

Een netto balanswaarde van 12 % van de aanschaffingswaarde is voor dit actief uit den aard der zaak als een abnormaal gunstig cijfer te beschouwen en dit cijfer steekt dan ook wel zeer sterk af, bij de veel minder gunstige verhoudingscijfers, die voor de andere activa ook na de reorganisatie zullen gelden.

De verklaring hiervan ligt in een zeer merkwaardige omstandigheid. Naast de gebouwen en kunstwerken, die het eigendom zijn van de spoorwegmaatschappijen, hebben de Spoorwegen ook gebouwen in beheer, die het eigendom zijn van den Staat. De huur van die gebouwen is begrepen in de huur, die door de Spoorwegen wordt betaald aan den Staat voor het gebruik van de staatsspoorwegen. De kosten van verbetering en vernieuwing van die gebouwen komen voor rekening van de spoorwegen. Om te komen tot een nivelleering van deze lasten werd bij de herziening van de afschrijvingen een regeling getroffen, waarbij werd bepaald, dat de spoorwegen jaarlijks een bedrag van *f* 2.050.000.— zouden storten in het Vernieuwingsfonds Gebouwen en Kunstwerken, terwijl in dat fonds tevens zou worden gestort $^2/_3$ % van de aanschaffingswaarde der spoorwegen, overeenkomende met vorengenoemde $1^1/_3$ % van de aanschaffingswaarde van de gebouwen en kunstwerken, die het eigendom waren van de spoorwegmaatschappijen. Aan dat Vernieuwingsfonds zouden dan worden onttrokken de kosten voor vernieuwing van gebouwen, die het eigendom zijn van den Staat, en die het eigendom zijn van de Spoorwegen, maar in de daarnavolgende jaren is dat niet geschied. De kosten, die daarvoor werden gemaakt, werden geboekt ten laste van de Exploitatiekosten en vergrootten dus het verlies. Per einde 1934 beliep het saldo van deze Vernieuwingsrekening ruim *f* 49 millioen en dit bedrag kan dus worden gesplitst in twee deelen, nl. tien stortingen ad *f* 2.050.000.— per jaar, ten behoeve van de Vernieuwingsrekening van Gebouwen, die het eigendom zijn van den Staat, overeenkomende met een bedrag van *f* 20.500.000.— en het restant ad *f* 29 millioen, dat dan is te beschouwen als afschrijving op gebouwen en kunstwerken, eigendom van de spoorwegen. Maar ook in het bedrag, dat door de Commissie *van Doorninck* is becijferd als dood kapitaal, is een bedrag aan afschrijvingen op die gebouwen van den Staat begrepen. Het bedrag van *f* 229 millioen geeft immers aan het saldo, dat de afschrijvingsrekeningen zouden hebben aangewezen, indien steeds de afschrijvingsregelen van de bedoelde Commissie zouden zijn gevolgd. De jaarlijksche storting van *f* 2.050.000.— vormt daarvan een onderdeel en daar mag worden aangenomen, dat bedoelde Commissie in dit deel van hare becijferingen de periode 1890 tot en met 1925 betrok, kan men aannemen, dat in het bedrag van dood kapitaal in Gebouwen en Kunstwerken ad *f* 123,4 mil. was begrepen 35 × *f* 2.050.000.— = *f* 71,8 millioen voor te geringe afschrijving op Gebouwen en Kunstwerken, eigendom van den Staat. Nadat dus het geheele bedrag der overkapitalisatie ad *f* 229 millioen, als gevolg van de reorganisatie zal zijn afgeboekt, zal op de spoorwegbalans een afschrijvingsrekening paraisseeren van *f* 20,5 + *f* 71,8 millioen = *f* 92,3 millioen. Dat is dan dus een afschrijvingsrekening op gebouwen en kunstwerken, die het eigendom zijn van den Staat.

Laat men deze afschrijvingsrekening bij de beoordeeling van

de balanspositie van de gebouwen en kunstwerken van de spoorwegen buiten beschouwing, dan komt men tot de volgende opstelling:

Balanswaarde			*f* 196 millioen
Saldo Vernieuwingsrekening Geb. en Kunstw.	*f* 49 millioen		
waaronder begrepen voor Geb. en Kunstw. eigendom van den Staat	„ 20,5 „		„ 28,5 „
			f 167,5 millioen
Dood kapitaal volgens Commissie *van Doorninck*			
Totaal	*f* 123,4 millioen		
waaronder eigendommen van den Staat	„ 71,8 „		„ 51,6 „
Netto Balanswaarde			*f* 115,9 millioen

In % van aanschaffingswaarde

vóór reorganisatie	85 %
na reorganisatie	60 %

Deze percentages klinken meer aannemelijk, dan het hiervorenbecijferde percentage van 12 %.

Na de reorganisatie zal dus in de balans een afschrijvingsrekening op gebouwen en kunstwerken, eigendom van den Staat voorkomen, welke dan een saldo zal aanwijzen van *f* 92,3 millioen, terwijl dan de afschrijvingsrekening op gebouwen en kunstwerken, eigendom van de spoorwegen zal voorkomen met een bedrag van *f* 28,5 + *f* 51.6 = *f* 80,1 millioen. Dat in de balans van de Spoorwegen een afschrijvingsrekening voorkomt op eigendommen van den Staat is op zichzelf beschouwd eenigszins bevreemdend. Men schrijft immers in geen enkel bedrijf af op activa die niet het eigendom zijn van dat bedrijf.

Bij nadere bestudeering van het voorstel, blijkt echter, dat de wijze, waarop het bedrag der overkapitalisatie ad *f* 229 millioen, gedekt wordt, nog wel eenige nadere beschouwing vraagt. Wij hebben hier het oog op het offer, dat door den Staat gebracht wordt door den inbreng van de spoorwegen, die het eigendom van den Staat zijn voor een bedrag van *f* 10 millioen. Uit het feit, dat tegenover dat bezit nog een onafgeloste staatsschuld staat van *f* 100 millioen, volgt wel, dat de Staat een offer brengt van *f* 90 millioen, maar de conclusie, dat het spoorwegbedrijf daardoor hetzelfde bedrag beschikbaar krijgt voor extra-afschrijving schijnt ons eenigszins voorbarig .Dat is immers alleen het geval, indien de huidige bedrijfswaarde van die spoorwegen inderdaad *f* 100 millioen bedraagt, want alleen het verschil tusschen deze bedrijfswaarde en de inbrengwaarde komt werkelijk beschikbaar voor extra afschrijving. Zou bijv. blijken, dat die bedrijfswaarde niet hooger te stellen is, dan *f* 50 millioen, dan zou men dat actief in de gereorganiseerde balans ook niet voor een hoogere waarde mogen opnemen en in dat geval zou dan ook door deze transactie slechts *f* 40 millioen beschikbaar komen voor extra afschrijving. De Memorie van Toelichting geeft geen nadere aanwijzingen ter zake van de bedrijfswaarde van deze spoorwegen. In bedoelde Memorie wordt er alleen op gewezen, dat het bedrag van *f* 100 millioen overeenkomt met de niet afgeloste staatsschuld, die tegenover dat bezit staat en verder op het feit, dat de gekapitaliseerde huur, die de Spoorwegmaatschappij voor het gebruik van die spoorwegen betalen ook op ongeveer *f* 100 millioen is te stellen. Voor de bepaling van de waarde van deze activa mag naar onze meening aan deze beide argumenten geen al te groote beteekenis worden gehecht. In verband met de zeer nauwe band, die de spoorwegen en het Rijk aan elkaar binden, mag de bedongen huurprijs van die spoorwegen niet zonder meer gelijkgesteld worden aan de huurwaarde daarvan en in verband met de zeer ingrijpende verandering, die de positie van het spoorwegbedrijf in de laatste jaren heeft ondergaan, mag men zich voor de vaststelling van de bedrijfswaarde dier activa ook zeker niet verlaten op het bedrag der onafgeloste staatsschuld. In de periode, waarin die leeningen werden aangegaan en waarin dus ook de aflossingsperiode van die leeningen werd vastgesteld, golden sterk afwijkende omstandigheden. Zelfs indien in die periode nauw verband zou zijn gelegd tusschen de aflossingen op die leeningen en de onder de toen geldende omstandigheden noodzakelijk te achten jaarlijksche afschrijvingen. Mag men in de huidige omstandigheden nog niet concludeeren, dat de bedrijfswaarde van die bezittingen gelijk is, of zelfs maar in eenig verband staat tot het bedrag der onafgeloste schuld.

Maar onder de spoorwegen, die in verband met de reorganisatie door den Staat worden ingebracht in de nieuwe naamlooze vennootschap zijn ook begrepen de Gebouwen en Kunstwerken, eigendom van den Staat, waarover wij hiervoren reeds hebben gesproken. Als die spoorwegen dus in de gereorganiseerde balans worden opgenomen voor *f* 100 millioen, staat tegenover dat actief reeds aanstonds een afschrijvingsrekening, waarvan het saldo door ons werd becijferd op *f* 92,3 millioen en de netto-balanswaarde is dan dus slechts *f* 7,7 millioen. Bij die netto balanswaarde schuilt in dat actief vanzelfsprekend nog een niet onbelangrijke stille reserve.

Beschouwen wij de reorganisatievoorstellen in het licht van deze feiten, dan blijkt het volgende. Het door de Commissie *van Doorninck* becijferde bedrag voor dood kapitaal ad *f* 229 millioen, is te splitsen in twee deelen, nl.

f 157 millioen voor te geringe afschrijving op activa, die het eigendom van de Spoorwegen zijn,

f 72 millioen, voor te geringe afschrijving op staatseigendommen.

Wat op de activa, eigendom van den Staat te weinig was afgeschreven was een staatszaak, geen spoorwegzaak en bij dekking van het eerstgenoemde afschrijvingstekort zou dus de spoorwegbalans gezuiverd zijn, indien de berekening van bedoelde Commissie althans ook nu nog als basis mag worden aanvaard.

Dit tekort wordt nu in de reorganisatievoorstellen gedekt doordat de Staat *f* 130 millioen schuld van de Spoorwegen overneemt, in de tweede plaats, doordat de extra afschrijvingsreserve, die de Spoorwegen hebben gevormd door de jaarlijksche dotatie van *f* 2.050.000.— en die thans in totaal *f* 20,5 millioen bedraagt, wordt aangewend tot versterkte afschrijving op de activa, die eigendom zijn van de Spoorwegen, terwijl het restant van het bedrag wordt gevonden door afboeking van het aandeelenkapitaal van den Staat. Hieruit volgt dus, dat de z.g. boekwinst op den inbreng van de staatsspoorwegen in de nieuw op te richten vennootschap niet behoeft te worden gebruikt tot dekking van de achterstand in de afschrijvingen, die door de Commissie *van Doorninck* geconstateerd is. Die z.g. boekwinst kan dus direct worden aangewend tot extra afschrijving op de staatsspoorwegen, waarvan de netto balanswaarde dan gelijk zou zijn aan de inbrengwaarde van *f* 10 millioen.

De wijze, waarop de Staat de last der overkapitalisatie van het spoorwegbedrijf overneemt, schijnt bij eerste beschouwing uiterst gekunsteld, maar indien men het geheele vraagstuk tot in zijn uiterste consequenties beziet, dan blijkt de voorgestelde oplossing merkwaardig zuiver te zijn. Alleen wekt het bevreemding, dat in de M. v. T. de kwestie van de afschrijving op de gebouwen en kunstwerken, eigendom van den Staat in het geheel niet besproken is, want voor de juiste beoordeeling van de voorstellen is dat een kwestie van zeer groot belang.

Zij, die de studie van dit vraagstuk beperkten tot de bestudeering van bedoelde Memorie van Toelichting zullen den indruk krijgen, dat slechts half werk wordt verricht, omdat *f* 90 millioen van het te dekken tekort wordt gevonden door het creëeren van een boekwinst van zeer twijfelachtig allooi, deze geheele z.g. boekwinst werkt uiterst verwarrend.

A. M. GROOT

EEN ZWEEDSCH ACCOUNTANTSRAPPORT

In het jaarverslag der groote Zweedsche lucifersmaatschappij *Svenska Tändsticks Aktiebolaget* (The Swedish Match Company) komt een accountantsverklaring voor, die om meer dan een reden onze aandacht verdient. Alvorens een vrije vertaling van dit accountantsrapport te laten volgen, zullen wij terloops het jaarverslag zelf de revue laten passeeren.

BALANCE SHEET as at 31st DECEMBER 1935.

Assets			Liabilities		
1. Bonds and Government Securities		Kr. 246.057.590:11	22. Share Capital	Kr.	90.000.000:—
2. Interest accrued on Bonds		„ 5.648.813:14	23. Reserve	„	2.994.380:50
3. Shares in Swedish Subsidiaries		„ 57.981.003:—	24. 5 % Bond Loan of 1931 redeemable 1936—1956 secured on the assets of match manufacturing companies in Sweden	„	58.320.000:—
4. Amounts owing by Swedish Subsidiaries		„ 1.337.950:45	25. Liabilities to Banks:		
5. Shares in Foreign Subsidiaries		„ 57.154.238:15	a) Swedish Banks Kr. 212.915.191:44		
6. Amounts owing by Foreign Subsidiaries		„ 24.549.086:22	b) Foreign Banks „ 96.904.730:85	„	309.819.922:29
7. Shares in Foreign Non-controlled Companies		„ 38.596.819:03	26. Amounts owing to Swedish Subsidiaries	„	44.560.351:58
8. Amounts owing by Foreign Non-controlled Companies		„ 1.015.240:74	27. „ „ „ Foreign „	„	8.650.340:26
9. Foreign Branch Assets, Factories, Inventories, Net Current Account Balances, etc.		„ 11.035.308:43	28. „ „ „ Foreign Non-controlled Companies	„	169.342:97
10. Monopolies and Rights		„ 90.000.000:—	29. „ „ „ Companies belonging to International Match Corporation in Bankruptcy	„	2.468.333:87
11. Amounts owing by Companies belonging to AB. Kreuger & Toll in Bankruptcy:			30. Amounts owing to Companies the ownership of which is in dispute	„	3.008.773:75
a) Banks Kr. 928.741:13			31. Sundry Creditors	„	1.680.788:64
b) Others „ 8.684.958:76		„ 9.613.699:89	32. Del Credere Fund (Reserve against amounts owing to the Company, the value of which is uncertain)	„	110.577.103:87
12. Amounts owing by Companies belonging to the Estate of Ivar Kreuger Deceased, in Bankruptcy		„ 1:—	33. Special Reserves	„	46.436.827:27
13. Amounts owing by Companies belonging to International Match Corporation in Bankruptcy:					
a) Continental Investment A. G. Kr. 101.044.777:66					
b) Others „ 3.758.467:38		„ 104.803.245:04			
14. Claims against the Estate of Ivar Kreuger Deceased, in Bankruptcy		„ 1:—	34. Assets Pledged Kr. 233.034.410:03		
15. Claims against AB. Kreuger & Toll in Bankruptcy		„ —:—	35. Contingent Liabilities „ 23.987.347:63		
16. Claims against International Match Corporation in Bankruptcy		„ —:—			
17. Sundry Debtors		„ 3.516.046:91			
18. Stocks of Matches and Raw Materials		„ 402.312:60			
19. Trade Bills Receivable		„ 3.394.418:25			
20. Cash at Banks and in Hand		„ 23.580.390:04			
21. Office Furniture and Fittings		„ 1:—			
	Total Kronor	678.686.165:—		Total Kronor	678.686.165:—

PROFIT AND LOSS ACCOUNT
For the year 1935.

			Kr.
Gross Profit on Sales			4.731.715:44
Profits from Match Monopolies, Royalties and other Trading Income, less charges on account of Trading Agreements and Provision for losses sustained by Subsidiaries			2.026.910:89
		Total Operating Income	6.758.626:33
Other Income and Losses:			
Dividends on Shares	Kr. 5.397.225:99		
Interest on Bonds and Government Securities	„ 20.085.851:17		
Other Interest receivable	„ 3.960.185:15		
Profit on Redemption of Bonds etc.	„ 665.376:75		
Miscellaneous Profits	„ 7.177:18	Kr. 30.115.816:24	
Less:			
Interest paid on Bond Loan	Kr. 3.000.000:—		
Interest on Bank Liabilities	„ 15.955.988:19		
Other Interest payable	„ 2.420.977:82		
Miscellaneous Charges	„ 505.039:36	Kr. 21.882.005:37	8.233.810:87
			14.992.437:20
General and Administrative Expenses			2.396.226:20
Profit before provision for Taxes and Loss on Exchange			12.596.211:—
Provision for Taxes			1.100.000:—
Loss on Exchange			297.374:25
Balance to Special Reserves		Kronor	11.198.836:75