

Rederiernes Regnskabsvæsen.

Af Poul Hansen ¹⁾

Rederivirksomhed kan dels omfatte Befordring af Gods, dels Personbefordring. Befordring af Personer forekommer som Regel kun, hvor Skibene sejler i faste Ruter. Rutesejlads (Liniefart) er iøvrigt ogsaa Forudsætningen for Befordring af Stykgods, hvorved forstaas Befordring af mindre Godsforsendelser afskibet af mange forskellige Afsendere og bestemt til mange forskellige Modtagere.

En almindeligt forekommende Driftsform er »Trampfart«, d. v. s. Bortfragtning af Skibe til Transport af almindeligvis hele Skibsladninger mellem to, eventuelt flere i det enkelte Tilfælde aftalte Havne og til en mellem Rederiet og Befragteren aftalt Fragt. Fragten ansættes som oftest som en vis Fragtrate pr. Ton, men kan i nogle Tilfælde fastsættes som en bestemt samlet Sum (Lumpsum). Det sidste vil fortrinsvis være Tilfældet, hvor Befragteren ikke ved, hvor stor Ladning han har, og Bortfragteren ønsker at have garanteret en bestemt Fragt.

En særlig Form for Bortfragtning er det saakaldte »Timecharter«, ved hvilket Befragterne lejer Skibet for et bestemt, ofte meget langt Tidsrum, maaske flere Aar. I dette Tilfælde betales en ved Aftale fastsat Leje, som hyppigt beregnes pr. Maaned, men ogsaa kan være fastsat for andre Tidsenheder eller for hele Perioden. Under denne Form for Bortfragtning betales de mere faste Udgifter som Hyre og Kost til Mandskabet, Skibets Assurance og de almindelige Vedligeholdelsesudgifter af Rederiet, medens de mere bevægelige Omkostninger som Skibets Kul- eller Olieforbrug, Havne-, Lods- og Kanaludgifter, Laste- og Losseomkostninger m. v. inden for de i Certepartiet fastsatte Grænser betales af dem, der har fragtet Skibet. Det er under denne Ordning den, der har lejet Skibet, der bestemmer, hvorhen det skal sejle. Dog er der ofte ved Aftalen fastlagt Grænser, uden for hvilke Skibet ikke skal sejle.

¹⁾ Lektor ved Handelshojskolen, statsaut. Revisor, H. D.

Rederiernes Regnskabsvæsen.

Af Poul Hansen ¹⁾

Rederivirksomhed kan dels omfatte Befordring af Gods, dels Personbefordring. Befordring af Personer forekommer som Regel kun, hvor Skibene sejler i faste Ruter. Rutesejlad (Liniefart) er iøvrigt ogsaa Forudsætningen for Befordring af Stykgods, hvorved forstaas Befordring af mindre Godsforsendelser afskibet af mange forskellige Afsendere og bestemt til mange forskellige Modtagere.

En almindeligt forekommende Driftsform er »Trampfart«, d. v. s. Bortfragtning af Skibe til Transport af almindeligvis hele Skibsladninger mellem to, eventuelt flere i det enkelte Tilfælde aftalte Havne og til en mellem Rederiet og Befragteren aftalt Fragt. Fragten ansættes som oftest som en vis Fragtrate pr. Ton, men kan i nogle Tilfælde fastsættes som en bestemt samlet Sum (Lumpsum). Det sidste vil fortrinsvis være Tilfældet, hvor Befragteren ikke ved, hvor stor Ladning han har, og Bortfragteren ønsker at have garanteret en bestemt Fragt.

En særlig Form for Bortfragtning er det saakaldte »Timecharter«, ved hvilket Befragterne lejer Skibet for et bestemt, ofte meget langt Tidsrum, maaske flere Aar. I dette Tilfælde betales en ved Aftale fastsat Leje, som hyppigt beregnes pr. Maaned, men ogsaa kan være fastsat for andre Tidsenheder eller for hele Perioden. Under denne Form for Bortfragtning betales de mere faste Udgifter som Hyre og Kost til Mandskabet, Skibets Assurance og de almindelige Vedligeholdelsesudgifter af Rederiet, medens de mere bevægelige Omkostninger som Skibets Kul- eller Olieforbrug, Havne-, Lods- og Kanaludgifter, Laste- og Losseomkostninger m. v. inden for de i Certepartiet fastsatte Grænser betales af dem, der har fragtet Skibet. Det er under denne Ordning den, der har lejet Skibet, der bestemmer, hvorhen det skal sejle. Dog er der ofte ved Aftalen fastlagt Grænser, uden for hvilke Skibet ikke skal sejle.

¹⁾ Lektor ved Handelshøjskolen, statsaut. Revisor, H. D.

Som Regel oprettes der for enhver Bortfragtning af Skibe — uanset hvilken af ovennævnte Former, der benyttes — et »Certeparti«, der er en Kontrakt mellem Rederiet og den, der fragter Skibet. Af Certepartiet fremgaar Baadens Navn og de trufne Aftaler, f. Eks. Fragtrate, Ladningens Kvantitet og Art, Regler for Liggedage, Havne m. v.

Afgørende for, hvilken Fragt der kan opnaas, er naturligvis Fragt-rateniveauet, men i det enkelte Tilfælde ogsaa Skibets »Klasse«, d. v. s. Skibets Indretning og Vedligeholdelsestilstand. Klassifikationen foretages af et af de internationale Klassifikationsinstitutter, f. Eks. »Lloyds Register« i London eller »Bureau Veritas« i Paris. Skibet gennemgaar Klassifikation hvert fjerde Aar, og det er derfor i Rederiets Interesse at holde Skibet vedlige i en saadan Tilstand, at det kan bevare sin Klasse. Som Følge heraf gennemgaar Skibet i Forbindelse med Klassifikationen en Hovedreparation, og dette medfører atter, at Vedligeholdelsesudgifterne ikke afholdes jævnt over Aarene. Dette imødegaas regnskabsmæssigt ved, at der aarligt henlægges en anslaaet Beløb til en Klassifikationskonto.

I Danmark og i andre Lande med en Handelsflaade af tilsvarende Standard er det en Selvfølge, at Skibene altid er i bedste Klasse, og Klassifikationen former sig derfor saaledes, at Klassifikationsinspektørerne før Reparationerne syner Skibene og bestemmer, hvad der skal udbedres og fornyes, for at Skibet kan holde Klassen.

Bortfragtningen aftales f. Eks. ved Forhandling mellem en Skibsmægler, der repræsenterer den egentlige Befragter, og en Funktionær, kaldet »Befragteren«, der forhandler for Rederiet. Større Rederier har en særlig Befragtningsafdeling, der i hvert Tilfælde beregner, hvilke af de foreliggende Tilbud fra Befragtere, der bedst kan betale sig for Rederiet, naar Hensyn tages til, hvor Skibene befinder sig, og hvilke Fragtmuligheder der er i de tilbudte Lossehavne.

Bogføringen i et Rederi foregaar i væsentligt Omfang paa Grundlag af indsendte Bilag og Regnskaber fra Skibenes Kaptajner og fra Mæglere samt efter Fakturaer fra Kulleverandører og Skibsværfter m. v. For Størstedelen indgaar Bilagene saaledes fra fremmede Pladser. Rederiets Hovedkontor afholder selv kun forholdsvis faa af Udgifterne. Fragtindtægterne betales som oftest i à conto Beløb gennem Mæglerne, men kan ogsaa indgaa direkte til Rederiet.

Mange Udgifter udbetales af Kaptajnerne, der bl. a. som Regel udbetaler Hyren til Mandskabet. En ret stor Del af de hertil nødvendige Beløb hæves hos Rederiets Forbindelser i Havnene, Mæglerne. Regnskab herover samt Rejserapporter indsendes sædvanligvis hver Gang, Skibet er i Havn. De af Kaptajnerne indsendte Bilag opføres af denne paa en

Liste »Kaptajnens Regnskab«, og Bogholderiet — eller i større Rederivirksomheder en særlig Revisionsafdeling — reviderer derefter disse Regnskaber ved, at deres Overensstemmelse med Mæglerafregninger og Rederiets Noteringer om afsendte Pengebeløb m. v. undersøges.

Fakturaer fra Leverandører og Afregninger fra Mæglere fremkommer ofte først temmelig længe efter en Rejses Afslutning, og det kan derfor blive nødvendigt at afslutte Efterkalkulationen af en Rejse, inden de sidste Bilag vedrørende denne er fremkommet.

Det bemærkes, at der i denne Fremstilling ses bort fra de særlige regnskabsmæssige Problemer, som knytter sig til Transport af Passagerer samt af Stykgods; Redegørelsen tager altsaa navnlig Sigte paa Rederier, der driver Trampfar.

Stoffet er i det efterfølgende behandlet inden for følgende Hovedafsnit:

- I. Oversigt over Konti i Rederiernes Bogføring.
- II. Bøger m. v., der anvendes i Rederiernes Bogføring.
- III. Specielle Spørgsmaal i Forbindelse med Udarbejdelsen af Rederiernes Aarsregnskab m. v.

I. Oversigt over Konti i Rederiernes Bogføring.

For Rederier som for andre Virksomhedsformer gælder det, at Konto-planen kan tilrettelægges mere eller mindre specificeret. I denne Fremstilling er der lagt Vægt paa at give en principiel Redegørelse for Stoffet, og der er derfor valgt en Kontoplan, som er noget mere kompliceret, end det som oftest er Tilfældet i Praksis. Paa de Punkter, hvor dette kan være Tilfældet, er der imidlertid i Fremstillingen søgt redegjort derfor.

Som Bilag I er vedføjet en Oversigt, der viser, hvorledes de Konti, der kan anvendes i et Rederis Bogføring, kan grupperes i principielt forskelligartede Kontoklasser.

Paa tilsvarende Maade som ved den industrielle Kontoplan¹⁾ skelnes der mellem Kontoklasser, hvis Konti tjener Finansieringskontrollen og Kontoklasser, hvis Konti tjener Rentabilitetskontrollen. Kontoklasserne er iøvrigt placeret i den Rækkefølge, hvori Posteringskerne normalt forløber.

Kontoklasserne 0 og 1 indeholder de to Hovedgrupper af Konti (Passiver og Aktiver), hvis Talstørrelser benyttes ved Finansieringskontrollen, d. v. s. til Udarbejdelse af Statusopgørelsen.

¹⁾ Se Palle Hansen: Industriens interne Regnskabsvæsen. Hareks Forlag, Kbhvn. 1945, Side 217 ff.

Kontoklasserne 2 og 3 omfatter de Konti, der registrerer de i Periodens Løb forbrugte Goder og Tjenesteydelser, d. v. s. Rederiets Omkostninger.

Kontoklasse 4 indeholder de Konti, der svarer til det industrielle Regnskabsvæsens Omkostningssteder.

Kontoklasse 5 indeholder Konti, der opsamler de fra Omkostningsstederne afregnede Beløb.

Kontoklasse 6 omfatter de Konti, der kan sidestilles med det industrielle Regnskabsvæsens Omkostningsbærere, og endvidere Konti, der opsamler de Differencer, som kan fremkomme mellem de virkelig paa løbne og de afregnede Omkostninger.

Kontoklasse 7 indeholder de ordinære, primære Indtægter, almindeligvis alene den indsejlede Fragt.

Kontoklasse 8 opsamler Rederiets sekundære og ekstraordinære Indtægter og Udgifter.

Kontoklasse 9 omfatter Bogholderiets Afslutningskonti, d. v. s. Balancekonto og Tabs- og Vindingskonto.

Klasse 0, Kapitalanskaffelsen.

I denne Kontoklasse samles Rederiets Passiver, saavel Fremmed- som Egenkapital. Medens de fleste af de her forekommende Konti, herunder Konto for skyldige Omkostninger, ikke adskiller sig principielt fra de tilsvarende Konti i industrielle Virksomheders Regnskabsvæsen, findes der enkelte Konti, der er specielle for Rederiets Bogføring, og som derfor maa kommenteres yderligere.

Prioritetsgældskonto. Skibspantebrevene svarer ganske til Prioritetsgælden i fast Ejendom; det skal dog nævnes, at Skibspantebrevene ofte foreligger i Form af Ejerpantebreve, der gives til Sikkerhed for Laan.

Klassifikationskonto. Som omtalt i Indledningen, er det almindeligt, at Skibene hvert fjerde Aar klassificeres og af Hensyn hertil gennemgaar en ofte omfattende Istandsættelse, medens de aarlige løbende Vedligeholdelsesudgifter kun omfatter øjeblikkeligt nødvendige Reparationer. Dette medfører, at Vedligeholdelsesudgifterne fordeles meget uregelmæssigt over Aarene, og dette vilde forvanske Driftsregnskaberne i et ikke uvæsentligt Omfang, hvis Rederierne ikke gennem Oprettelsen af en Klassifikationskonto søgte at raade Bod derpaa. Det gøres ved, at man paa Grundlag af indvundne Erfaringer søger at beregne, hvor store Klassifikationsudgifterne kan forventes at ville blive, og derefter aarligt henlægger et saa stort Beløb, at de hvert fjerde Aar afholdte Klassifikationsudgifter kan dækkes deraf. De aarligt henlagte Beløb belastes Skibenes Drift ved Debitering af Konto for Klassifikations-

udgifter i Klasse 3 og krediteres Klassifikationskonto. Naar Skibet gennemgaar Klassifikationen, debiteres Kontoen i Kontoklasse 0 for Udgifterne dertil.

Konto for uafsluttede Rejser. Ligesom industrielle Virksomheder som oftest ikke optager Avance paa igangværende Arbejder, er det almindeligt, at Rederier kun lader Resultatet af afsluttede Rejser paavirke Driftsresultatet. Som Følge heraf maa der ved Aarsafslutningen foretages foreløbige Overførsler fra de enkelte Rejsers Konti i Klasse 6 og for Konto for indsejlet Fragt i Klasse 7 til Konto for uafsluttede Rejser, som hører til i Klasse 0, hvis der forefindes Kreditsaldo, i Klasse 1, hvis der er Tale om Debetsaldo.

I Tilfælde, hvor en forholdsvis langvarig Rejse kommer til Afslutning kort Tid ind i det nye Regnskabsaar, er det dog ikke ualmindeligt, at man tager en saadan Rejse fuldt ud med i Driftsresultatet for det gamle Aar. Man maa i saa Fald huske ogsaa at indkalkulere de tilsvarende faste Omkostninger og optage dem som Passiv i Aarsregnskabet.

Klasse 1, Kapitalanvendelsen.

I denne Kontoklasse findes Rederiregnskabet's Aktiver. Foruden almindeligt forekommende Konti, der her ikke giver Anledning til særlige Bemærkninger, findes der Beholdningskonti for Kul og for Stores, Havari Konto og Konto for uafsluttede Rejser samt Skibenes Værdi Konti og de til disse knyttede Afskrivningskonti.

Konto for Beholdninger af Kul (Olie). Hvis Rederiet har Kullager (Olielager), benyttes denne Konto paa ganske samme Maade, som det er Tilfældet med tilsvarende Konti i det industrielle Regnskabsvæsen. Ved Aarsafslutningen opgøres Beholdningerne om Bord i Skibene af Skibenes Mandskab og opgives til Bogholderiet. Disse Beholdningers Værdi debiteres Konto for Beholdninger af Kul og krediteres Konto for Kulforbrug (Klasse 3).

I Praksis er det dog almindeligt, at Skibets Værdi indbefatter alle Udgifter til den Dag, da Skibet kan indgaa i Driften, herunder ogsaa normale Bunkers- og Storesbeholdninger. Anvendes denne Fremgangsmaade, skal der ved Regnskabsafslutningen kun tages Hensyn til Afvigelserne fra det normale.

Konto for Beholdninger af Stores. Beholdningerne af Stores omfatter Lagre af forskellige Reparationsmaterialer som Sejldug, Tovværk, Maling m. v. Ligesom Konto for Beholdning af Kul behandles denne Konto i Lighed med Konti for Beholdninger af Hjælpematerialer i det industrielle Regnskabsvæsen, saaledes at Kontoen debiteres ved Køb af

disse Materialer og krediteres til Debet for Reparation af Skib og Dæk (Klasse 3) ved Udlevering til Skibene. Ogsaa disse Beholdninger op-tælles af Skibenes Mandskab ved Regnskabsafslutningen, og Beholdningernes Værdi overføres ved en foreløbig Postering til Debet for Konto for Beholdninger af Stores og til Kredit for Konto for Reparation af Skib og Dæk.

Som nævnt foran under Omtalen af Konto for Beholdninger af Kul er det i Praxis almindeligt, at den normale Beholdning af Stores er inkluderet i Skibets Værdi, i hvilket Tilfælde der kun foretages Postering af Afvigelserne fra den normale Beholdning ved Status.

Havari Konto. Denne Konto belastes for Udgifter til Reparation efter Havarier og derudover eventuelt for Udgifter til f. Eks. Hyre, Proviant og Pladsudgifter, der afholdes i Havaritiden. Undertiden omfatter Assurancen ogsaa Godtgørelse af faste Udgifter saasom Renter og Af-skrivninger. Er dette Tilfældet, maa Kontoen ogsaa belastes for disse. Kontoen krediteres for de tilsvarende ydede Erstatninger. Den opgjorte Skade debiteres paa Grundlag af Regninger fra Værfter m. m.; det kan ofte være vanskeligt at afgøre, hvor stor en Del der skal debiteres Havari Konto, og der kan hengaa lang Tid, inden der foreligger Op-gørelser fra Assurandører eller Dispatchører over, hvor meget der aner-kendes som Udgifter vedrørende Havariet. En eventuel fremkommet Kreditsaldo fradrages i Praxis hyppigt Skibenes Driftsudgifter, men bør rigtigere føres til Indtægt ved Overførsel til en Konto i Klasse 8.

Konto for uafsluttede Rejser er omtalt foran under Klasse 0.

Klasse 2, Kalkulerede Meromkostninger.

Ligesom i det industrielle Regnskabsvæsen kan der i Rederiernes Bogføring indarbejdes Omkostninger, der ikke modsvares af nogen Udgift. Det kan især dreje sig om indkalkuleret Rente af Egenkapital og om andre Afskrivningssatser end de, der ønskes benyttet i det offent-liggjorte Aarsregnskab, som Regel de af Skattevæsenet godkendte. Inden man konstaterer Periodens (Aarets) Omkostninger grupperet efter Arter, indskydes der derfor en særlig Kontoklasse.2, der indehol-der Konti for disse kalkulerede Meromkostninger.

De kalkulerede Renter beregnes paa tilsvarende Maade som i Indu-strivirksomheder af de i Virksomheden benyttede Aktiver (Skibene m. v.) uden Hensyn til, hvorledes den i Virksomheden placerede Kapi-tal er forrentet.

Hvis man, hvad der hyppigt er Tilfældet, baserer de aarlige Afskriv-ninger i Driftsregnskab og Status paa de af Skattevæsenet anerkendte

Afskrivningssatser, men alligevel med Henblik paa Kontrollen med Skibenes Driftsresultater ønsker at arbejde med individuelle Afskrivningsbeløb, fastsat efter egen Opfattelse, kan man i Klasse 2 oprette Konti for kalkulerede Afskrivninger. Disse Konti krediteres for de paa Kontiene for Omkostningsarter debiterede Afskrivninger; ved Aarsafslutningen maa disse Afskrivninger tilbageføres over Tabs- og Vindingskonto, medens de endelige Afskrivninger, der er i Overensstemmelse med Skattevæsenets Regler, debiteres denne Konto.

Klasse 3, Omkostningsarter.

Det er i Praksis næppe almindeligt, at man i Rederiernes Bogføring først samler Regnskabet med alle Omkostningsarter paa særskilte Konti og herfra foretager Overførsel til Omkostningssteder (Skibenes Driftskonti). Hyppigt posteres direkte paa Skibenes Driftskonti. Det synes dog at have den største Interesse at kende de samlede Omkostninger fordelt efter Arter, og det er som Hovedregel ogsaa disse Tal, der indgaar i det aarlige Driftsregnskab. Dels af denne Aarsag og dels for principielt at kunne vise Gangen i Omkostningernes regnskabsmæssige Behandling, er Kontooversigten og Omtalen af Omkostningerne her tilrettelagt saaledes, at Omkostningerne først registreres efter Arter. Det opnaas herigennem, at det aarlige Driftsregnskab kan opbygges paa Grundlag af Kontoklasserne 3, 7 og 8, medens Kontoklasserne 4, 5 og 6 tjener Kontrollen med de enkelte Skibes og de enkelte Rejsers Resultater.

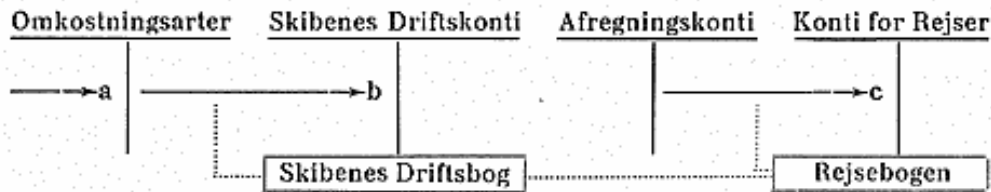
Principielt vil Omkostningerne inden for Rederiernes Bogføring saaledes undergaa en lignende Behandling som i Industrivirksomhedernes Bogføring. Omkostningerne vil efter at være konstateret som Omkostningsarter blive overvæltet til Omkostningssteder (Skibenes Driftskonti) og derefter ved Hjælp af Afregningskonti til Omkostningsbærere (de enkelte Rejser).

Omkostningerne lader sig som Regel direkte og uden Hjælp af Fordelingsnøgler overføre til Skibenes Driftskonti. Ved Overførslen til de enkelte Rejser er der Tale dels om direkte, dels om kalkulerede Beløb. Til Støtte for disse Overførsler tjener Skibenes Driftsbog¹⁾, hvori Omkostningerne specificeres i Arter for hvert Skib, samt Rejsebogen¹⁾, der samler Omkostningerne i Arter for hver Rejse.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Gangen i Omkostningernes regnskabsmæssige Behandling:

¹⁾ So Afsnittet: Bøger m. v., der anvendes i Rederiernes Bogføring, Pag. 63 ff.

*Oversigt over Omkostningernes regnskabsmæssige Behandling
i Rederiernes Bogføring.*



- a. Paaløbne Omkostninger grupperet efter Arter.
- b. Omkostninger overført til Skibenes Driftskonti og specificeret efter Arter for hvert Skib i Skibenes Driftsbog.
- c. Omkostninger overført til Konto for Rejser paa Grundlag af Rejsebogens Specifikation af Omkostningerne for hver Rejse.

Af Kontooversigtens Klasse 3 fremgaar de sædvanligt forekommende Omkostninger grupperet efter Arter. Til de enkelte Poster skal her føjes nogle Kommentarer.

Hyre. Kontoen debiteres paa Grundlag af Kaptajnernes Afgregninger for den samlede Hyre til Mandskaberne til Kredit for Kaptajnernes Konti, idet Hyren som oftest udbetales af Kaptajnerne. En Del af Hyren kan dog eventuelt blive hævet af Mandskabets hjemmeværende Familie paa Grundlag af »Træksedler« hjemsendt af Mandskabet. I saadanne Tilfælde debiterer Rederiet Kaptajnernes Konti for det udbetalte Beløb, medens Kaptajnen i sine hjemsendte Regnskaber debiterer Rederiet for den samlede Hyre for hele Mandskabet.

Til Kaptajnerne betales ofte en Art Tantième, kaldet Kaplak. Denne beregnes ved Aarsafslutningen som en Procentdel af den af hver Kaptajn indsejlede Bruttofragt.

Kost. Med Hensyn til Provianten anvendes ofte den Fremgangsmaade, at Rederiet giver Hovmesteren Forplejningen i Entreprise til en fast daglig Pris pr. Mand. Hvis Rederiet selv sørger for Provianten, er det almindeligt, at der paa Forhaand er afsluttet Overenskomster med »Kontraktleverandører« paa de forskellige Pladser. Disse Aftaler træffes for at undgaa Returkommissioner. Kontoen vil saaledes blive debiteret for Udgifterne til Mandskabets Kost enten paa Grundlag af Hovmesterens Opgørelser, Kaptajnernes Afgregninger eller Fakturaer fra Kontraktleverandører.

Kulforbrug (Olieforbrug). Kontoen debiteres for Kulforbruget (Olieforbruget), der er en af de forholdsvis faa Udgifter, som normalt til Dels afholdes direkte af Rederiets Kasse. Ligesom ved Køb af Proviant kan der være afsluttet Aftaler med Kontraktleverandører paa andre Pladser. Større Rederier kan have en særlig Bunkers Afdeling og ligge

med Lagre af Kul. I saa Tilfælde udsteder denne Afdeling Fakturaer over Kul, der udleveres til Skibene fra Lagrene, og Konto for Kulforbrug debiteres for disse Leveringer til Kredit for Konto for Kullageret. Ved Regnskabsafslutningen bør Lagrene om Bord i Skibene opgøres af Mandskabet, og disse Beholdningers Værdi krediteres Konto for Kulforbrug og debiteres Konto for Kullageret. I Praksis er det dog almindeligt, at Beholdninger om Bord i Skibene ikke optages særskilt i Regnskabet (se foran Side 53).

Reparation af Skib og Dæk debiteres for saadanne Udgifter vedrørende selve Skibet (men ikke Maskinen), som ikke vedrører Fornyelser af Betydning for Skibets Værdi eller Reparationer efter Havari. Større Rederier har almindeligvis Beholdninger af Stores, der administreres af Proviant Afdelingen, som i saa Fald foretager Indkøbene af Skibenes Tilbehør. Ved Udlevering til Skibene udskriver denne Afdeling Fakturaer, paa Basis af hvilke Konto for Reparation af Skib og Dæk debiteres til Kredit for Konto for Beholdninger af Stores. Ved Regnskabsafslutningen bør ogsaa disse Beholdninger om Bord paa Skibene opgøres af Skibenes Mandskaber og krediteres Kontoen til Debet for Beholdningskontoen.

Kontoen kan i mere omfattende Regnskaber med Fordel opdeles saaledes, at der oprettes en særlig Konto for Storesforbrug.

Maskinudgifter debiteres paa tilsvarende Maade som Konto for Reparation af Skib og Dæk for samtlige Udgifter vedrørende Maskinen bortset fra Udgifterne til Køb af Kul (Brændselsolie).

Assurancer udgør i et Rederiregnskab en meget væsentlig Udgift. Som det senere omtales, findes der i større Rederier en særlig Forsikringsafdeling, der fører en Oversigt over de løbende Assurancekontrakter, paa Grundlag af hvilken man ved Regnskabsafslutningen kan beregne og postere de forbrugte henholdsvis forudbetalte Forsikringspræmier.

Enkelte større Rederier med mange Skibe selvforsikrer, saaledes at der i Stedet for Præmiebetaling til Forsikringsselskaber foretages Henlæggelser til en Fond, der debiteres for de forekommende Skader.

Medens en væsentlig Del af Assuranceudgifterne er konstante i den Forstand, at de paaløber, uanset hvor Skibet sejler, er der ogsaa en Del »rejsebestemte« Assurancepræmier, f. Eks. en Del Krigsforsikringspræmier, Ispræmier m. v. Af Hensyn til Indkalkuleringen af disse Omkostninger kan dette Forhold medføre, at det bliver formaalstjenligt at opdele Kontoen.

Havne-, Lods- og Kanaludgifter (Pladsudgifter) omfatter alle Udgifter vedrørende Skibets Ophold i Havn, som f. Eks. Havnepenge, Lodsudgifter m. v.

Laste- og Losseomkostninger debiteres, som det fremgaar af Betegnelsen, for Udgifter vedrørende Lastning og Losning.

Pensions- og anden Forsikring vedrørende Mandskabet. Pensionsforsikringspræmier omfatter som Regel alene Udgifter vedrørende Officerernes Pension. Det er almindeligt, at Kontoen debiteres for hele Udbetalingen og krediteres for den Del, som Skibets Officerer selv skal bære.

Kommissioner. Større Rederier har almindeligvis en særlig Befragtningsafdeling, der bortfragter Skibene, men herudover kan der blive benyttet Mellemmænd, som har Krav paa Kommission for deres Medvirken. Kommissionssatsernes Størrelse fremgaar som oftest af de afsluttede Certepartier eller Konnossementer.

Porto og Telegrammer omfatter Porto og Telegramudgifter, der kan henføres til det enkelte Skib.

Kontingenter registrerer de ofte betydelige Udgifter til Medlemsskab i faglige Sammenslutninger o. lign.

Klassifikationsomkostninger omfatter de foran under Redegørelsen for Klassifikationskonto (Klasse 0) omtalte beregnede Beløb, der aarligt henlægges til Dækning af den hvert fjerde Aar foretagne Klassifikation.

Afskrivninger belastes for de indkalkulerede Afskrivningsomkostninger. Hvis disse er i Overensstemmelse med Aarsregnskabet's Afskrivninger, kan Afskrivningskonto (Klasse 1) krediteres; hvis ikke maa Konto for kalkulerede Afskrivninger (Klasse 2) krediteres.

Renter. Hvis Skibenes Driftskonti belastes for Renter af den i Skibene indestaaende Kapital, debiteres denne Konto til Kredit for Konto for kalkulerede Renter under Klasse 2.

Administrationsomkostninger. Kontoen debiteres for samtlige Kontor- og øvrige Administrationsudgifter, der iøvrigt ikke adskiller sig fra det i Handels- eller Industrivirksomheder sædvanlige. Det paa Kontoen opsamlede Beløb debiteres almindeligvis Tabs- og Vindingskonto uden at blive fordelt paa Skibene eller paa Rejserne (Omkostningsbærerne), og det vil iøvrigt være vanskeligt at finde et anvendeligt Grundlag for en saadan Fordeling. Nogle større Rederier foretager dog ogsaa Fordeling af Administrationsomkostningerne paa de enkelte Skibe og Rejser.

Hvis Kontoen ikke, som det vil være Tilfældet, hvor der anvendes Gennemskrivningsbogholderi, er opdelt i Underkonti efter Administrationsomkostningernes Arter, maa der til Specifikation af disse føres en Analysebog.

Klasse 4, Skibenes Driftsomkostningskonti.

I denne Kontoklasse samles de Konti, der svarer til det industrielle Regnskabsvæsens Omkostningssteder, nemlig Skibenes Driftsomkostningskonti. I mere simple Rederiregnskaber foretages denne Fordeling af Omkostningerne uden for det egentlige Bogholderi i en Analysebog indeholdende Konti for hvert Skib med Omkostningerne fordelt efter Arter. Ogsaa ved den her tænkte Fremgangsmaade danner en tilsvarende Bog, hvori samtlige Skibenes Driftsomkostninger opnoteres, Grundlaget for Omkostningernes periodiske Overførsler til de enkelte Skibes Driftsomkostningskonti, der imidlertid her indgaar som et Led i Bogføringen.

Klasse 5, Afregningskonti.

I denne Kontoklasse forefindes de Konti, der opsamler de fra Skibenes Driftsomkostningskonti (Omkostningsstederne) afregnede Beløb.

Afregningskonto for Hyre. Medens den faste Hyre bortset fra Ændringer af Lønningssatserne praktisk talt forbliver uforandret fra Periode til Periode, er dette ikke Tilfældet med Overtidsbetaling, Krigstillæg m. v., og da disse sidstnævnte Hyreudgifter kan være af meget væsentlig Betydning, vil det være formaalstjenligt af Hensyn til Indkalkuleringen af disse Omkostninger at opdele saavel Konto for Hyre som Afregningskonto for Hyre i hver to Konti.

Medens de særlige Hyreudgifter maa overføres enkeltvis til hver enkelt Rejse, kan Afregningskontoen for den faste Hyre krediteres paa Grundlag af det Antal Dage, der er medgaaet til Rejsen, til Debet for Konto for Rejser. Naar den endelige Hyreudgift vedrørende Rejsen kan opgøres, maa Forskellen mellem denne og den beregnede Hyre overføres fra Afregningskontoen til Konto for diverse Kalkulationsdifferencer. Forskellen mellem den paa Skibenes Driftsomkostningskonto debiterede Hyre og den til Konto for Rejser overførte vedrører herefter uafsluttede Rejser og kan ved Regnskabsafslutningen ved foreløbig Postering overføres til Konto for uafsluttede Rejser (Klasse 0 eller 1).

Da man som meddelt i Praksis ofte lader Driftsresultatet blive paa-virket af en Rejse, der først er afsluttet lidt ind i det nye Aar, kan det endvidere blive nødvendigt at beregne og indkalkulere Hyre for dette Tidsrum udover Statusdagen, samtidig med at Beløbet optages som Passiv.

Afregningskonto for Kost. Ligesom det var Tilfældet med Afregningskonto for Hyre, krediteres denne Konto, naar en Rejse er afsluttet, for Udgiften til Kost, beregnet paa Grundlag af det Antal Dage, som Rejsen har varet. Hvis Kosten er givet i Entreprise til Hovmesteren for

et bestemt Beløb for hver Mand pr. Dag, skulde Beregningen normalt være overensstemmende med den virkelige Udgift. Ellers maa Kalkulationsdifferencer overføres til Konto for diverse Kalkulationsdifferencer (Klasse 6).

Afregningskonto for Assurancer Da som foran omtalt en Del af Assuranceudgifterne er faste, medens en anden Del er »rejsebestemte« (f. Eks. Krigsforsikringspræmier, Ispræmier m. v.), kan det være nødvendigt at opdele baade Konto for Assurancer og Afregningskonto for Assurancer i hver to Konti, nemlig en for faste og en for »rejsebestemte« Assurancer.

Afregningskontoen for faste Assurancer krediteres da, paa ganske tilsvarende Maade som Afregningskonto for den faste Hyre og Afregningskonto for Kost, for den til Rejsens Varighed svarende beregnede Del af Assuranceudgiften vedrørende Skibet. Afregningskontoen for »rejsebestemte« Assurancer maa krediteres for hvert enkelt Beløb til Debet for den Rejse, Udgiften vedrører.

Afregningskonto for Reparation af Skib og Dæk. Det ligger i Sagens Natur, at almindelige Reparations- og Vedligeholdelsesudgifter falder tilfældigt og uregelmæssigt fordelt over Perioden, og det vilde give et ukorrekt Billede af Resultatet af de enkelte Rejser, hvis hver af disse skulde bære de Reparationsudgifter, der netop paaløb under denne Rejse. Afregningskontoen krediteres derfor til Debet for den enkelte Rejses Konto for et Beløb pr. Dag, fastsat paa Grundlag af statistiske Beregninger baseret paa tidligere Perioder. Ved Regnskabsafslutningen overføres Kalkulationsdifferencen til Konto for diverse Kalkulationsdifferencer.

Afregningskonto for Maskinudgifter. Med Hensyn til denne Konto gælder det samme som omtalt for Afregningskonto for Reparationer af Skib og Dæk, saaledes at Kontoen krediteres til Debet for den enkelte Rejse for et beregnet Beløb, medens Kalkulationsdifferencerne ved Aarsafslutningen overføres til Konto for diverse Kalkulationsdifferencer.

Afregningskonto for Afskrivninger. Ved hver Rejses Afslutning krediteres Kontoen for Skibets kalkulerede Afskrivninger beregnet for hver Dag, Rejsen har varet.

Afregningskonto for Renter. Ogsaa denne Konto krediteres til Debet for den enkelte Rejses Konto for de pr. Rejsedag beregnede Renter af Skibets Værdi.

Afregningskonto for Klassifikationsudgifter krediteres paa tilsvarende Maade til Debet for den enkelte Rejse for de for vedkommende Skib pr. Dag beregnede Klassifikationsudgifter.

Afregningskonto for andre Driftsomkostninger. Denne Konto krediteres ved Rejsens Afslutning for de virkelige ifølge Skibenes Driftsbog paaløbne øvrige Omkostninger vedrørende Rejsen. Der kan saaledes kun opstaa Kalkulationsdifferencer i de Tilfælde, hvor Efterkalkulationen af Rejsen afsluttes, førend de sidste Bilag er fremkommet.

For Renter, Afskrivninger og andre faste Omkostninger gælder det, at de ogsaa maa indkalkuleres for de Tidsrum, i hvilke Skibet ligger i Dok eller er oplagt, hvorfor der tillige maa foretages Postering heraf. Der henvises herom til nedenstaaende Omtale af Konti for Rejser m. v.

Klasse 6, Konti for Rejser m. v.

I denne Kontoklasse findes Konti for de enkelte Rejser (Omkostningsbærerne) visende de afregnede Omkostninger for hver af disse. Disse Omkostninger specificeres i Rejsebogen¹⁾, der indeholder Sider for hver af Rejserne og tjener som Efterkalkulation af disse.

Maa et Skib sejle i Ballast, altsaa uden Ladning, f. Eks. fordi saadan ikke har kunnet opnaas i den Havn, hvor Skibet sluttede sidste Rejse, eller maa Skibet oplægges for en Periode eller gennemgaa Reparationer, kan saadanne Tidsrum behandles som Rejser, saaledes at der oprettes en Konto herfor, der debiteres for den pr. Dag beregnede Andel af Afskrivninger, Renter, Klassifikationsudgifter og andre Omkostninger, der kan henføres til disse Perioder. En saadan Konto eller saadanne Konti vil derefter give regnskabsmæssigt Udtryk for Rederiets Tab ved denne særlige Form for »Tomgang«.

Det maa dog nævnes, at Omkostningerne f. Eks. under Oplægning ikke ganske svarer til de faste Omkostninger, der indkalkuleres ved Rejser; saaledes bliver der Tale om særlig Forsikring under Oplægning i Havn og om Hyre til det Mandskab, som man vil beholde, selv om Skibet er oplagt o. s. v. Det kan derfor blive nødvendigt af Hensyn hertil at foretage forskellige Reguleringer af de indkalkulerede Beløb.

I denne Forbindelse maa desuden nævnes, at det ofte vil være naturligt at henføre Udgiften ved Sejlads i Ballast til den Rejse, der førte til Lossehavnen, idet man muligvis allerede paa Forhaand har regnet med, at Skibet maatte gaa tomt tilbage, og derfor i Forkalkulationen har indregnet dette Tab.

I Kontoklasse 6 findes endelig Konto for diverse Kalkulationsdifferencer, enten, f. Eks. hvor der anvendes Gennemskrivningsbogholderi, opdelt i Underkonti eller grupperet i en Specifikationsbog efter de enkelte Kalkulationsdifferencers Art.

¹⁾ Se Afsnittet: Bøger m. v., der anvendes i Rederiernes Bogføring, Pag. 63 ff.

Klasse 7, Ordinære Indtægter.

I denne Klasse findes kun Konto for indsejlet Fragt, der almindeligvis foruden den indsejlede Bruttofragt krediteres for Fautfragter¹⁾, Godtgørelsen for Liggedage og Overliggedage o. lign. Ogsaa Fragtindtægterne er specificeret for hver Rejse i Rejsebogen.

Klasse 8, Sekundære og ekstraordinære Indtægter og Udgifter.

Medens Kontoklasserne 3, 6 og 7 herefter viser Resultaterne af den ordinære, primære Drift, findes i Klasse 8 Konti, der registrerer sekundære og ekstraordinære Indtægter og Udgifter. Herunder findes f. Eks. Rente Konto, Konto for Skatter og eventuelt Ejendommens Driftskonti. Hvis den endelige Opgørelse af et Havari viser et Resultat, der afviger fra det paa Havarikontoen debiterede, bør Differencen formentlig ligeledes føres til Indtægt eller til Udgift ved Overførsel til en Konto for regnskabsmæssigt Tab eller Fortjeneste ved Havariet. I Praksis vil Kontoen, hvis den ogsaa debiteres for Andel i faste Omkostninger, altid vise Tab. Ud fra den Betragtning, at dette Tab er en Følge af en for Rederier naturlig og uundgaelig Risiko, er det almindeligt, at det henføres til den ordinære Drifts Resultat.

Klasse 9, Aarsafslutningens Konti.

Herunder hører Tabs- og Vindingskonto og Balancekonto. Til Tabs- og Vindingskonto overføres Saldoen paa Konto for indsejlet Fragt (Klasse 7), Saldiene paa Konti for Rejser samt Kalkulationsdifferencer (Klasse 6) tilligemed Saldoen paa Konto for Administrationsudgifter (Klasse 3). Herudover overføres Saldiene paa Kontiene i Klasse 8 indeholdende de sekundære og ekstraordinære Indtægter og Udgifter, deriblandt de virkelige Renter. Tabs- og Vindingskonto krediteres for de indkalkulerede Renter og Afskrivninger, medens de Afskrivninger, der indgaar i Aarsregnskabet, debiteres Kontoen til Kredit for Afskrivningskontiene i Klasse 1. I Regnskaberne kan Opdelingen af Skibenes Udgifter for hver Rejse ifølge Klasse 6 erstattes med Opdelingen i Omkostningsarter i Henhold til Klasse 3. Medens Klasserne 4, 5 og 6 saaledes har deres Betydning for Kalkulationen af de enkelte Rejser, kan Aarets Driftsregnskab opbygges paa Grundlag af Klasserne 2, 3, 7 og 8.

Balancekontoen samler paa sædvanlig Vis Saldiene for Kontiene i Klasserne 0 og 1 (Passiver og Aktiver) samt Saldo for Tabs- og Vindingskonto.

¹⁾ Den Godtgørelse, som Befragteren maa yde Rederiet i Tilfælde af Tilbagetræden fra Befragtningskontrakten; samme Betegnelse anvendes ogsaa ofte om den Fragt, der betales for den ikke leverede Del af det aftalte Gods.

II. *Bøger m. v., der anvendes i Rederiernes Bogføring.*

Opdelingen af Bogholderiet i forskellige Bøger kan foretages paa mange forskellige Maader, der er varieret for hvert enkelt Rederi under Hensyn til Virksomhedens Omfang, Personalets Størrelse og andre specielle Forhold. Her vil derfor kun blive omtalt de for Rederivirksomheder almindelige og karakteristiske Bøger, Fortegnelser og Kartoteker.

I selve Bogholderiet føres:

Kassebog,
Journal,
Hovedbog,
Statusbog,
Rescontri for Leverandører, Assurandører
og Mæglere,
Rescontri for Kaptajner,
Specifikationsbog for Skibenes Drift,
Specifikationsbog for Administrationsomkostninger,
Rejsebog,
Afskrivningsbog for Skibene.

Kassebogen indeholder som oftest kun Kolonner for Kasse, Bank, Skibenes Drift samt en Diverse-Kolonne, hvori Posteringer vedrørende de øvrige Hovedbogskonti føres.

Journalen er opdelt i en Kolonne for Skibenes Drift, en Kolonne for personlige Konti og en Kolonne for alle øvrige Hovedbogskonti.

Hovedbog, Statusbog og Rescontri adskiller sig ikke fra de tilsvarende Bøger, saaledes som de forekommer inden for andre Erhvervs-grene.

Specifikationsbog for Skibenes Drift (Skibenes Driftsbog) omfatter Konti for hvert enkelt Skib; den enkelte Konto har igen Specifikationskolonner til Udgifterne samt en Kolonne for Fragtindtægter og en Kolonne for øvrige Indtægter. I Overensstemmelse med Kontoplanen kan der til Specifikation af Udgifterne oprettes følgende Kolonner:

Hyre,
Kost,
Kulforbrug,
Reparation af Skib og Dæk,
Maskinudgifter,
Havne-, Lods- og Kanaludgifter,
Pensions- eller anden Forsikring
vedr. Mandskabet,

Kommissioner,
 Porto og Telegrammer,
 Kontingenter,
 Klassifikationsudgifter,
 Afskrivninger,
 Renter,
 Diverse Udgifter.

Da Klassifikationsudgifter, Afskrivninger og Renter kan posteres med eet Beløb ved Udgangen af hver Maaned, kan Kolonner for disse Omkostninger udelades. I denne Bog specificeres saaledes Fragtindtægterne (Konto for indsejlet Fragt) under Hensyn til, hvilket Skib de vedrører, medens de i Rejsbogen specificeres efter den enkelte Rejse. For Udgifternes Vedkommende foregaar der en tilsvarende Opdeling, og Skibenes Driftsbog danner i mere komplicerede Bogholderier Grundlaget for Overførslen af Omkostningsarterne til Skibenes Driftskonti (Omkostningsstederne).

Specifikationsbog for Administrationsomkostninger svarer ganske til de inden for andre Brancher anvendte Omkostningsanalysebøger.

Rejsbogen (Tradesbogen) anvendes til Efterkalkulation af de foretagne Rejser. I mere komplicerede Regnskabssystemer danner Bogen endvidere Grundlaget for Overførslerne til Kontiene for de enkelte Rejser (Omkostningsbærerne, Klasse 6). Bilag II viser et Eksempel paa, hvorledes en Rejsbog kan være indrettet.

Som det fremgaar af Bilaget, indeholder Bogen, foruden Oplysninger om de indgaaede Indtægter og paaløbne Udgifter vedrørende Rejserne samt disses Overskud eller Underskud, almindeligvis ogsaa Oplysninger om Ankomst- og Afsejlingstidspunkter til og fra de forskellige Havne paa Rejsen og udgør derigennem en Art kronologisk Oversigt over Skibets Anvendelse m. m. Disse sidstnævnte Oplysninger indføres i Rejsbogen paa Grundlag af Rejserapporter, som Kaptajnen afsender, naar Skibet ankommer til eller sejler fra en Havn.

De i Kolonnerne under Betegnelsen »Indkalkulerede Driftsomkostninger« angivne Udgifter beregnes paa Grundlag af det Antal Dage, Rejsen har varet, og indføres, naar Efterkalkulationen afsluttes. Rejsbogen viser ikke altid de enkelte Beløb for de forskellige Arter indkalkulerede Driftsomkostninger, men undertiden kun samlede Beløb (»Kalkulations-tillæg«) til Dækning af samtlige Omkostninger af disse Arter. Denne Fremgangsmaade vil naturligvis være lettere at benytte, men hvor Rejsbogen som her antaget skal danne Grundlaget for Krediteringen af Afregningskontiene i Klasse 5 og Debiteringen i Klasse 6, maa det fore-

trækkes, at de enkelte Beløb fremkommer specificeret. Det ligger i Sagens Natur, at en Del af disse indkalkulerede Driftsomkostninger ikke vil komme til at svare ganske til de virkelig afholdte Udgifter, og dertil kommer, at Efterkalkulationerne i Praksis hyppigt maa afsluttes før de sidste Bilag vedrørende Rejserne er fremkommet. Som Følge heraf vil der fremkomme Kalkulationsdifferencer, der maa overføres til Konto for diverse Kalkulationsdifferencer (Klasse 6).

Afskrivningsbog for Skibene føres paa tilsvarende Maade som Afskrivningsoversigterne over f. Eks. Maskiner i en industriel Virksomhed, saaledes at det for hvert Skib fremgaar, til hvilket Beløb Skibet er anskaffet, hvad der hidtil er afskrevet, Aarets Afskrivning og Anskaffelsesbeløbet med Fradrag af samtlige Afskrivninger.

Udenfor det egentlige Bogholderi findes i alt Fald i større Rederier en Del Bøger og Kartoteker. I det følgende omtales nogle af de almindeligst forekommende.

I Skibsinspektionen føres Specifikationsbøger, dels for Nybygninger, dels for Reparationer.

I Proviantafdelingen føres Fortegnelse over Skibenes Tilbehør, Specifikationsbøger for Forbrug af Stores samt Lagerkartotek.

Bunkersafdelingen fører tilsvarende Specifikationsbog for Kulforbrug samt Lagerkartotek, ligesom der som Regel føres et Kartotek over indgaaede Købskontrakter for disse Varer.

I Forsikringsafdelingen føres i Bog- eller Kartoteksform Oversigter over de forskellige Forsikringskontrakter for de enkelte Skibe. Heri anføres nøjagtig Forfaldsdag for Præmien samt Forsikringernes Løbetid o. lign. Oversigten danner ved Regnskabsafslutningen Grundlaget for Bogholderiets Beregning af forudbetalte Forsikringspræmier. Desuden fører denne Afdeling i Form af en »Erstatningsrescontro« en Oversigt over Havarier og indgaaede Erstatninger i Forbindelse hermed.

Endelig føres i Mandskabsafdelingen Specifikationsbog for Hyrer, ligesom der føres Regnskab med Beløb, der hæves paa Grundlag af Træksedler.

III. *Specielle Spørgsmaal i Forbindelse med Udarbejdelsen af Rederiernes Aarsregnskaber m. v.*

Der findes ingen særlig Lovgivning vedrørende Rederivirksomhed, og de Lovbestemmelser, der har Betydning for Rederiernes Bogføring og Regnskabsaflæggelse, er saaledes Lov om Bogføring af 10. Maj 1912 samt, for Aktieselskabernes Vedkommende, Lov om Aktieselskaber af 15. April 1930.

Medens Aktieselskabsformen er den almindeligste Virksomhedsform for større Rederier, findes der mange mindre Rederier, der er organiseret som Partrederier, medens enkelte Rederier ejes og drives af Enkeltmand.

Med Hensyn til Partrederier indeholder Sølov af 1937 i §§ 9 til 23 nogle særlige Bestemmelser, hvoraf en Del har Betydning for Regnskabsaflæggelsen. Det bestemmes saaledes, at hvor andet ikke er aftalt ved Kontrakt eller anden Aftale, er Størrelsen af hver Deltagers Andel i Skibet afgørende for hans Part i Vinding og Tab, for hans Bidrag til Bestridelse af Udgifter og endelig for hans Hæftelse for de af Rederiet indgaaede Forpligtelser.

Medens der med Hensyn til Vurderingen i Almindelighed henvises til den derom foreliggende Litteratur, skal der her kun omtales visse for et Rederiregnskab særlige Vurderingspørgsmaal.

Beholdninger af Kul og Stores. Disse Beholdninger ansættes til Indkøbspriser, hvis Dagsprisen ikke er lavere. I Praksis medregnes ikke altid de Beholdninger, der befinder sig paa Skibene (de anses for inkluderet i Skibenes Værdi). Hvis der imidlertid er væsentlig Forskel paa Værdien af disse Beholdninger ved Aarets Begyndelse og Afslutning, vil Undladelsen af at give regnskabsmæssig Udtryk herfor kunne forvanske Driftsregnskabet i væsentligt Omfang.

Havari Konto. Der er her ikke saa meget Tale om egentlig Vurdering som om saa rigtigt som muligt at opgøre det Beløb, der kan forventes at ville indgaa i Erstatning fra Forsikringsselskabet. Denne Opgørelse kan dog være besværlig nok, da Skibet hyppigt, naar det efter et Havari kommer paa Værft til Reparation, samtidig bliver hovedrepareret. Regningen fra Værftet kan derfor baade omfatte Havarireparation, almindelige Reparationsudgifter og Klassifikationsudgifter. Opgørelsen maa foretages paa Grundlag af Oplysninger fra Værftet, Assurandører og Rederiets Skibsinspektør.

Uafsluttede Rejser. Som omtalt foran er det almindeligt, at man i Rederiregnskaber kun lader Resultatet af afsluttede Rejser paavirke Driftsregnskabet. Hvis de afholdte Udgifter vedrørende en afsluttet Rejse er større end de indgaaede Indtægter, maa Differencen derfor i Aarsregnskabet optages som Aktiv, medens den optages som Passiv, hvis det omvendte er Tilfældet. Skulde det særlige Tilfælde forekomme, at en Rejse maa antages at ville give Underskud, bør der dog tages Hensyn hertil, og der maa saaledes foretages en vis Vurdering af dette Aktiv (henholdsvis Passiv).

Skibenes Værdi. De fleste Rederier lader Skibene optage i Status til Anskaffelsespris minus Afskrivninger, og giver saaledes, ligesom de

fleste andre Virksomheder, ikke Udtryk for de faste Aktivers svingende Handelsværdi. Afskrivningernes Størrelse er bl. a. afhængig af, hvilken Fart Skibet er sat ind i samt af Skibets Konstruktion, saaledes om det er et Damp- eller Motorskib. Nogen fast Regel kan saaledes ikke opstilles, men en Afskrivningsprocent paa 4 eller 5 er almindelig for nye Skibe.