DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ OVER HET JAAR 1873.

De Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij heeft in 1873, even als in 1872, geëxploiteerd: haren eigen spoorweg (Rotterdam—Haarlem—Amsterdam en Haarlem—Uitgeest, lang 102 kilometers) en het gedeelte van den staatsspoorweg van Nieuwediep over Uitgeest naar Zaandam (lang 72 kilometers).

Op de eerstgenoemde lijn bedroeg het reizigersvervoer *f* 95000 (vooral veroorzaakt door de maskerade-feesten te Delft en de landbouwtentoonstelling te Amsterdam), en het goederenvervoer *f* 41.900 meer dan in 1872.

Ook de Noord-Hollandsche spoorweg deelde in den vooruitgang en leverde *f* 25.600 aan reizigersverkeer en *f* 12.500 aan goederenvervoer meer op, dan in het vorige jaar.

De opbrengst van het gedeelte van den spoorweg *Rotterdam—Haarlem—Amsterdam*, en *Haarlem—Uitgeest* was als volgt:

	1872.	1873.
Reizigers	<i>f</i> 1,575,370.85	<i>f</i> 1,670,385.29
Bagage der reizigers	" 20,996.02 ^s	" 23,085.74 ^s
Bestelgoederen.	" 235,376.02	" 254,323.72
Vrachtgoederen	" 131,622.01	" 151,992.20
Diversen voor verkoop van drukwerken, be- waargelden enz.	" 3,904.26 ^s	" 4,369.71 ^s
Paarden, vee, enz.	" 60,260.10 ^s	" 62,840.03
Telegraaf	" 8,948.27	" 9,024.58
Diversen als buffetten, erfpachten, huur van woningen, enz.	" 35,616.31 ^s	" 34,849.54 ^s
Zandtreinen	" 9,563.00	" 12,674.00
Brievenposterijen	" 13,328.00	Nihil. (*)
Te zamen	<i>f</i> 2,094,984.86 ^s	<i>f</i> 2,223,544.82 ^s

(*) Sinds 1 Sept. 1872 betaalt de Staat niets voor het brievenvervoer.

Terwijl van de opbrengsten van het reizigersvervoer in 1872 ongeveer *f* 132.000 meer werd ontvangen dan in 1871, geeft een

vergelijking van 1873 met 1872 slechts een vermeerdering van *f* 95.000.

Omtrent het vervoer van goederen kunnen wij slechts herhalen wat wij in vorige jaargangen van dit Tijdschrift hebben gezegd, dat het zeer gering is, hoewel het een weinig is toegenomen.

De gemiddelde opbrengst per kilometer per jaar bedroeg *f* 21,694 in 1873, tegen *f* 10,439 in 1872. De grootste opbrengst van het gedeelte Rotterdam—Haarlem—Amsterdam was die van het baanvak den Haag—Rotterdam, zijnde *f* 30,462 per kilometer, en de kleinste die van het baanvak Haarlem—Leiden *f* 16,450. Het gedeelte Uitgeest—Haarlem bragt *f* 9564 op. De grootste toename van het verkeer was tusschen Rotterdam en 's Hage; de opbrengst bedroeg in 1873 ongeveer *f* 1986 meer per kilometer, dan in 1872.

De uitgaven beliepen in:

	1872	1873
Onderhoud van den weg	<i>f</i> 160,542.83	<i>f</i> 176,347.48 ⁵
Onderhoud der stations en werkplaats	" 34,044.36	" 38,937.32
Directie en toezigt der baan	" 19,930.57	" 19,954.89
Onderhoud der locomotieven, rijtuigen, enz.	" 133,894.60	" 139,095.23
Daggelden van machinisten, stokers, smeer, enz.	" 165,027.02 ⁵	" 208,329.16 ⁵
Tractementen van stationchefs, conducteurs, wachters, enz.	" 207,123.80	" 211,799.64
Kosten der goederen-, hulp- en bestelkantoren.	" 117,823.63	" 123,339.07
Raad van administratie	" 11,830.00	" 12,539.80
Tractementen administrateur en andere hoofdambtenaren	" 96,441.17	" 91,807.02
Te zamen	<i>f</i> 946,666.98 ⁵	<i>f</i> 1,022,149.62

De meerdere uitgaven zijn vooral veroorzaakt door den hooger prijs der brandstoffen, die *f* 52 600 meer uitgaven vorderden dan in het vorige jaar.

De kosten der goederen-, hulp- en bestelkantoren bedragen *f* 123,339.07; neemt men nu daarbij nog de kosten voor de locomotieven, wagens, steenkolen, machinisten, enz., dan vreezen wij, dat er voor de Maatschappij niet veel winst zal overschieten op het vervoer van goederen en bagage, waarvan de geheele bruto-ontvangst beloopt *f* 433,771.38.

De uitgaven per kilometer hebben bedragen *f* 9,972 in 1873, tegen *f* 9,236 in 1872, of de uitgaven met de inkomsten vergelijkende 45.96 percent tegen 45.19 percent exploitatiekosten. Voor een spoorweg, waar het goederenvervoer zeer gering, en het personenvervoer zeer groot is, zijn deze exploitatiekosten vrij hoog.

De aandeelhouders ontvangen voor ieder aandeel van *f* 1000

over 1873 een dividend van f 68.90, dat is f 3.90 meer, dan over 1872.

In de reservekas over 1873 is gestort f 86,204.55, zoodat die een kapitaal heeft van f 952,146.35^s. Het is alzoo te verwachten, dat de reservekas in 1874 tot een millioen zal klimmen, als wanneer volgens de statuten er geen gelden meer in behoeven gestort te worden. De aandeelhouders zullen daardoor van een groote jaarlijksche uitgave bevrijd zijn, en daarenboven nog de intrest van de reservekas ontvangen, hetwelk een verschil geeft van $\pm f$ 125,000 'sjaars.

De exploitatie van den Noord-Hollandschen staatsspoorweg heeft ook in 1873 verlies opgeleverd, hoewel men niet voorbij moet zien, dat die spoorweg zeer gunstig werkt op de opbrengst van den spoorweg Rotterdam—Amsterdam—Uitgeest, en het gedeelte Amsterdam—Zaandam nog niet is voltooid.

De opbrengst van het gedeelte Nieuwe Diep—Uitgeest—Zaandam bedroeg:

	1872.	1873.
Reizigers	f 212,657.42	f 238,335.63 ^s
Bagage der reizigers	" 2,589.07	" 3,091.49 ^s
Bestelgoederen	" 16,039.85 ^s	" 19,166.53
Vrachtgoederen	" 35,543.12 ^s	" 41,568.73 ^s
Paarden, vee, enz.	" 8,778.36	" 9,447.29
Laad-, los- en bestelloon	" 15,730.80 ^s	" 18,668.62 ^s
Toevallige baten	" 6,030.52	" 5,589.70
Telegraaf	" 3,136.97	" 3,792.98 ^s
Diverse baten en zandvervoer	" 6,445.21 ^s	" 2,653.72
Te zamen	f 306,969.34	f 345,314.71 ^s

De ontvangsten waren in 1873 dus ruim f 38,000 hooger dan in 1872, waarvan f 25,600 aan reizigers (vooral ten gevolge der October-feesten te Alkmaar) en f 12,500 aan goederen. Voor een spoorweg, aangelegd ten behoeve van den handel, is het goederenvervoer gering; welligt wordt zulks veroorzaakt, doordien de Regering voor het Nieuwe Diep niet even vrijgevig is in het maken van inrigtingen voor den handel op Amerika en Oost-Indie, als voor Vlissingen.

De gemiddelde opbrengst per kilometer bedroeg f 4863 in 1873, tegen f 4323 in 1872. Het meest bracht op het baanvak Uitgeest—Alkmaar, namenlijk f 6414, en het minst Uitgeest—Zaandam, f 2502 per kilometer.

De uitgaven beliepen in

	1872.	1873.
Onderhoud en bewaking der baan	f 73,139.86 ^s	f 74,047.55
Stationsdienst	" 56,079.23 ^s	" 60,222.48
Tractie	" 95,035.43	" 106,151.40 ^s
Vervoer	" 10,998.86	" 12,047.80
Onkosten-rekening.	" 13,043.32	" 14,593.91 ^s
Vernieuwings-Fonds	" 20,098.14	" 21,056.34
Te zamen . . .	f 268,394.85	f 288,119.49

Aan den Staat der Nederlanden moet uitgekeerd worden volgens de concessie f 64,298.53. De gelden der Maatschappij, welke op het einde van 1873 voor de exploitatie der Noord-Hollandsche lijn werden vereischt, bedroegen f 109,000.

De exploitatiekosten bedroegen per kilometer f 4058 in 1873 tegen f 3780 in 1872 of met betrekking tot de inkomsten 83,44 percent tegen 87,43 percent. Laat men nu de intrest der gelden buiten rekening, die gestoken zijn in de exploitatie, dan verliest de Maatschappij in 1873 daarenboven nog f 7103 op de exploitatie van den Noord-Hollandschen Spoorweg. Wanneer men bedenkt, dat de maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen haar spoorwegnet, dat zij op gelijke voorwaarden van den Staat exploiteert, als de Hollandsche spoorwegmaatschappij, exploiteert tegen ongeveer 51 percent, dan zal niemand ontkennen dat de uitgaven voor de exploitatie zeer hoog zijn.

De Oosterspoorweg komt op de balans voor tot een bedrag van f 6,282,522.32^s. Men hoopt, dat het gedeelte Amsterdam—Hilversum—Amersfoort met den zijtak Hilversum—Utrecht in Mei voor het publiek zal geopend worden.

De verdeling der reizigers bedroeg percentsgewijze:

Eerste klasse, naar het aantal	9 percent, en naar den afstand	10 percent
Tweede " " " "	19 " " " "	20 "
Derde " " " "	72 " " " "	70 "

De gemiddeld afgelegde kilometer-afstand door elken reiziger was voor dien van de eerste 22, van de tweede 25 en van de derde klasse 23 kilometers, en de gemiddelde opbrengst van iederen reiziger 52,87 cent.

Op voorstel van den Raad van administratie werd besloten het kapitaal van aandeelen, groot f 9,100.000, te verhoogen tot een

maximum van f 15,000.000 en alzoo met hoogstens f 5,900 000. Deze gelden zijn noodig voor de meerdere kosten van den Ooster-spoorweg, het aandeel der Maatschappij in het gemeenschappelijk station te Rotterdam, het eventueel aanleggen van een spoorweg van 's Hage naar Scheveningen, enz. Deze vermeerdering kan van grooten invloed zijn op de dividenden der aandeelhouders; gelukkig, dat in 1873 de reservekas op zijn maximum zal komen.

Aan de heeren J. B. Snellen en J. Willink is concessie verleend voor den aanleg van een spoorweg van Zutphen over Winterswijk naar de Pruissische grenzen; men is voornemens dien spoorweg door te trekken naar het Westfaalsche kolen-district. Een maatschappij heeft zich gevormd, onder den naam van Nederlandsch Westfaalsche spoorwegmaatschappij, tot aanleg van dien spoorweg op het Nederlandsch territoir lang 50 kilometer met een nominaal kapitaal van 2½ miljoen gulden.

Bijzondero omstandigheden zullen welligt oorzaak zijn, dat het gedeelte spoorweg op Pruissisch gebied vooreerst niet tot stand komt. Mogt deze vrees bewaarheid worden, dan zal de Nederlandsche Regering behoudens de goedkeuring der Staten-Generaal een rijkssubsidie geven, die evenwel ophoudt, zoodra de aansluiting aan de grenzen tot stand komt, en hoogstens zal verleend worden gedurende de eerste 10 jaren, dat de spoorweg Zutphen—Winterswijk—grenzen in exploitatie is. Deze rijkssubsidie zal bedragen in het

eerste jaar	f 105,000
tweede "	" 105,000
derde "	" 90,000
vierde "	" 90,000
vijfde "	" 75,000
zesde "	" 75,000
zevende "	" 60,000
achtste "	" 60,000
negende "	" 45,000
tiende "	" 45,000

Op de vergadering van aandeelhouders der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij van 30 Maart 1874 is de Directie gemachtigd met de Nederlandsch—Westfaalsche Spoorwegmaatschappij eene overeenkomst tot eventuele exploitatie van den spoorweg Zutphen—Winterswijk—grenzen te sluiten. Volgens het daarvan openbaar gemaakte is overeengekomen, dat zoodra laatstgenoemde spoorweg gereed is, de exploitatie door en voor rekening van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij zal geschieden, en deze tevens het

geheele onderhoud, alle vernieuwingen, nieuwe werken, enz. voor hare rekening zal nemen gedurende het geheele tijdsverloop der concessie, behalve het eerste jaar der exploitatie. De Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij betaalt een vaste huur volgens de schalen hieronder vermeld, met aandeel, ad 25 pCt. in de overwinst, zoodra de bruto-opbrengst meer dan *f* 7000 per kilometer bedraagt. B. is de schaal, waarnaar de berekening plaats heeft vóór de aansluiting, A die na de aansluiting, gedurende de jaren der exploitatie, berekend per kilometer spoorweg.

	A.	B.
Eerste jaar	<i>f</i> 1000	<i>f</i> 600
Tweede "	" 1200	" 700
Derde "	" 1400	" 800
Vierde "	" 1600	" 900
Vijfde "	" 1800	" 1000
Zesde "	" 2000	" 1100
Zevende "	" 2100	" 1200
Achtste "	" 2200	" 1300
Negende "	" 2300	" 1400
Tiende en volgende jaren . . .	" 2400	" 1500

Wij hebben deze overeenkomst met zeer veel genoegen tot stand zien komen; eenmaal besloten zijnde tot den aanleg van een spoorweg van Amsterdam naar Zutphen, is het voor de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij van veel belang onafhankelijk van een andere spoorwegmaatschappij in Nederland een verbinding naar het kolenrevier te hebben, ten einde de steenkolen van daar naar Nederland te voeren, en de waggons met ijzererts enz. geladen terug te zenden. Wij vreezen evenwel, dat in de eerste jaren deze overeenkomst vrij groote uitgaven zal vorderen, doordien men in Duitschland niet over wil gaan tot het bouwen van den spoorweg van de grenzen tot het kolenrevier.

De exploitatiekosten van den Noord-Hollandschen spoorweg bedragen ruim *f* 4000 per kilometer; gesteld, die van Zutphen—Winterswijk, zuinig beheerd, beloopen *f* 3000; hierbij de huur, die betaald moet worden, geeft het eerste jaar der exploitatie *f* 3600.

Alles komt aan voor een berekening op de opbrengst der lijn Zutphen—Winterswijk; hoeveel zal die bedragen? De spoorweg Bortel—Goch, lang 63 kilometers, brengt per kilometer op ongeveer *f* 1500. De spoorweg Vlissingen—Roosendaal, lang 77 kilometers, ongeveer *f* 3200. Aannemende eene opbrengst van *f* 2600 per kilometer voor den spoorweg Zutphen—Winterswijk, dan

geeft dit een verlies in het eerste jaar der exploitatie van f 1000 per kilometer of van f 50000 over de geheele lijn.

De toestand der reservekas in aanmerking nemende, zoo vertrouwen wij, dat 1874 een vrij goed jaar voor de aandeelhouders zal zijn, en welligt ook nog 1875. Na dien tijd zal het aandeelenkapitaal welligt uitgebreid zijn van f 9,100.000 tot f 15,000.000, de Oosterspoorweg in exploitatie, en de spoorweg Zutphen—Winterswijk aan de grenzen doodloopen. Worden de tarieven alsdan niet gewijzigd, en geschiedt de exploitatie niet zuiniger, dan thans, dan vreezen wij, dat de magere jaren zullen volgen.

's Hage, 6 April 1874.

J. J. VAN KERKWIJK.