DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ IN HET JAAR 1876.

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij heeft in 1876 geëxploiteerd haar eigen spoorwegen (Rotterdam—Haarlem—Amsterdam en Haarlem—Uitgeest, te zamen lang 102 kilometers; Amsterdam—Zutphen 105½ kilometers en Hilversum—Utrecht 20 kilometers) en het gedeelte van den Staatsspoorweg van Nieuwe Diep over Uitgeest naar Zaandam (lang 72 kilometers). Het gedeelte Amersfoort—Zutphen, lang 60 kilometers, werd den 15den Mei 1876 voor de publieke dienst geopend.

De opbrengst van het reizigersvervoer op de oude lijnen Amsterdam—Rotterdam en Haarlem—Uitgeest was *f* 75.600 hooger dan in het vorige jaar. Op de Noord-Hollandsche Staatsspoorweg bedroeg die toeneming *f* 12.500. De Oosterspoorweg, die in 1875 per kilometer *f* 7000 aan reizigersvervoer opbragt, gaf nu slechts *f* 6230, ten gevolge van het sedert 15 Mei 1876 exploiteeren van het nog weinig personenverkeer hebbende gedeelte Amersfoort—Zutphen.

De bestelgoederen-opbrengst klom op de lijnen Amsterdam—Rotterdam en Haarlem—Uitgeest met *f* 5000, en bleef op den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg onveranderd.

De Oosterspoorweg leverde *f* 54.200, dus *f* 14.200 meer, dan in het vorige jaar, aan bestelgoed op.

Het vracht- en ijigoederenverkeer ging op de oude lijnen met *f* 14.500 terug, maar bragt op den Oosterspoorweg *f* 175.000 of *f* 1705 per kilometer op (dus *f* 65 meer dan in 1875). Het veevervoer bleef op de oude lijnen ongeveer gelijk aan het vorige jaar. Op den Oosterspoorweg klom het van *f* 5.600 op *f* 10.000.

Het bedrag aan diverse ontvangsten der exploitatie was op de oude lijnen bewesten Amsterdam *f* 15.600 hooger, dan in 1875.

De rentegevende eigendommen en woningen droegen daartoe *f* 2.000 bij; de pacht der buffetten steeg met *f* 6.400 en het saldo

der wagenhuur-afrekening (waaronder ook de Oosterspoorweg begrepen is) wees eene hoogere bate van *f* 13.500 aan.

Tegenover deze vermeerderingen, waarbij nog gevoegd moet worden eene verhooging der zandlevering aan particulieren ad *f* 21.000, staat eene vermindering door niet verkoop van afval van de werkplaats ten bedrage van *f* 6.500.

Op den Oosterspoorweg is ook eene vermeerdering van *f* 5.200 te constateeren, voornamelijk ten gevolge van de huur der woningen en de pacht der restauratie te Apeldoorn.

De zandaanvoer bragt ruim *f* 123.000 op, na aftrek der onkosten.

De opbrengst der zandtreinen voor werken in aanleg en voor onderhoud was op de oude lijnen *f* 10.000 meer en op den Oosterspoorweg *f* 5.300 minder, dan in 1875.

De telegraaf bragt in 1876 langs alle lijnen te zamen *f* 2.300 minder op dan in 1875, veroorzaakt door het opheffen der groote stations als bestemming der telegrammen, waardoor alle voor die plaatsen aangeboden telegrammen over de Rijkstelegraaf hunne bestemming bereikten, en dus een deel der opbrengsten aan het Rijk toekwam.

In het Verslag is de exploitatierekening van den ouden Holland-schen Spoorweg en den Oosterspoorweg te zamen gevoegd, terwijl het gedeelte Amersfoort—Zutphen eerst met 15 Mei 1876 is geopend. Wij deelen daarom alleen de cijfers over 1876 mede van deze spoorwegen.

Reizigers	<i>f</i> 2.507.298,11 ^a
Bagage der reizigers	„ 36.706,63 ^b
Bestelgoederen	„ 343.337,81 ^c
Vrachtgoederen	„ 326.621,86
IJlgoederen	„ 51.168,47
Zand	„ 145.320,34
Diverse voor verkoop van drukwerken, bewaar- gelden, bestelloonen, enz.	„ 19.617,24
Paarden, vee en rijtuigen	„ 96.974,02
Telegraaf	„ 9.292,86 ^d
Diversen, als opbrengst van eigendommen, huur van woningen, buffetten, post-compartmenten, wagens, enz.	„ 88.188,41 ^e
Zandtreinen ten behoeve van eigen werken . . .	„ 29.561,00
	<i>f</i> 3.654.086,77 ^f

Het totaal der opbrengsten van de oude lijnen Amsterdam—Rotterdam—Uitgeest beliep *f* 2.594.995,23 tegen *f* 2.469.669,02 in

1875. De Oosterspoorweg bracht op $f 1.059.091,54^s$ tegen $f 665.390,73^s$ in 1875. De gemiddelde opbrengst per kilometer van de oude lijnen was $f 25.317$ tegen $f 24.094$ in 1875. Deze opbrengst was over de verschillende baanvakken aldus verdeeld.

	1875	1876
Amsterdam—Haarlem	$f 30.404$	$f 31.742$
Haarlem—Leiden	$„ 18.262$	$„ 18.555$
Leiden—den Haag	$„ 25.161$	$„ 25.354$
Den Haag—Rotterdam	$„ 33.289$	$„ 34.723$
Haarlem—Uitgeest	$„ 11.076$	$„ 11.664$

Van den Oosterspoorweg bracht het gedeelte Amsterdam—Amersfoort op per kilometer $f 13.872$ tegen $f 11.226$ in 1875, en het gedeelte Hilversum—Utrecht $f 8.304$ tegen $f 7.046$ in 1875. Het gedeelte Amersfoort—Zutphen (15 Mei 1876 geopend) bracht op $f 2.233$.

De uitgaven voor de Hollandsche en Oosterspoorweg te zamen bedroegen in 1876:

Onderhoud van den weg	$f 359.277,94$
Buitengewone werken	$„ 2.579,96$
Onderhoud der stations en werkplaats	$„ 80.955,50$
Directie en toezigt der baan	$„ 31.949,20$
Onderhoud der locomotieven, rijtuigen, enz.	$„ 232.022,55^s$
Directie der werkplaats en der tractie	$„ 15.040,55^s$
Daggelden van machinisten, stokers, brandstoffen, smeer, water voor locomotieven, enz.	$„ 374.022,24$
Tractementen voor de inspecteurs, stationchefs, opzigters, conducteurs, wachters, enz.	$„ 389.119,25^s$
Kosten der goederen-, hulp- en bestelkantoren	$„ 192.494,49$
Traktementen van de ambtenaren der controle en handelszaken	$„ 57.646,06$
Raad van administratie	$„ 17.400,00$
Traktement van den administrateur en andere beambten, benevens kosten van de bureaux, belasting, enz.	$„ 134.422,48$
	$f 1.873,065,75^s$

De exploitatiekosten hebben 51^{26} pCt. van de ontvangsten bedragen, tegen 50^{56} pCt. in 1875.

In het vorige verslag deelden wij mede, dat de Reservekas meer bevatte dan één millioen, zijnde het maximum volgens de statuten bepaald. Gedurende 1876 is betaald ter vereffening van het ongeluk van Augustus 1874 $f 28.399,78$, terwijl de gemaakte rente bedroeg

f 54.904,94. Door de waarde-vermindering der effecten, daalde de bezitting der Reservekas beneden het millioen, zoodat een aanvulling van f 5.222,20^s uit de winst van 1876 moet worden bijgestort.

De exploitatie van den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg gaf de volgende resultaten.

De opbrengst bedroeg:

	1875	1876
Reizigers	f 264.862,40	f 277.388,98
Bagage der reizigers	„ 3.675,77	„ 3.771,25 ^s
Bestelgoederen	„ 24.459,83 ^s	„ 23.880,41 ^s
Vrachtgoederen	„ 52.905,38	„ 40.840,59 ^s
IJlgoederen	„ 14.709,02 ^s	„ 17.456,64 ^s
Paarden, vee en rijtuigen	„ 14.742,25	„ 13.923,55
Laad-, los- en bestelloon	„ 21.422,09	„ 18.675,58 ^s
Toevallige baten	„ 5.525,61	„ 7.024,58 ^s
Telegraaf	„ 4.663,99	„ 3.524,72 ^s
Diverse baten en zandvervoer	„ 5.612,42 ^s	„ 5.126,13
	<u>f 412.578,77^s</u>	<u>f 411.612,46^s</u>

De gezamenlijke ontvangsten van de Noord-Hollandsche Staatsspoorwegen in 1875 en 1876 verschilden dus zeer weinig. De gemiddelde opbrengst per kilometer bedroeg f 5.797. Het meeste bragt op het gedeelte Uitgeest—Alkmaar, f 7.755, en het minste Uitgeest—Zaandam f 3.058.

De uitgaven beliepen:

	1875	1876
Weg en werken	f 72.043,68 ^s	f 69.247,06 ^s
Tractie	„ 112.005,21	„ 104.803,00
Beweging	„ 80.615,66 ^s	„ 82.790,41 ^s
Onkosten-rekening	„ 16.926,29 ^s	„ 18.485,85
Vernieuwingsfonds	„ 23.398,32	„ 23.398,32
	<u>f 304.989,17^s</u>	<u>f 298.724,65</u>

De exploitatie-kosten bedroegen 72^s pCt. tegen 73^s pCt. in 1875. Van de zuivere opbrengst moet worden uitbetaald aan den Staat f 109.743,83, dus f 1.725,45 meer dan in 1875, hoewel de ontvangsten minder bedroegen. Daar de exploitatie-kosten minder waren dan in het vorig jaar, hield de Maatschappij over f 3.143,98^s, terwijl in 1875 er een tekort was van f 427,09^s.

In het Verslag noemt de Directie het feit, dat, niettegenstaande de mindere inkomsten, de Staat meer ontvangt, en de Maatschappij wint, in plaats van verliest, eene nieuwe bijdrage ter beoordeeling van de vreemde werking der voorwaarden van exploitatie. Dit is

slechts ten deele juist; hadden de exploitatie-kosten in 1876 niet minder bedragen dan in 1875, dan zou ook de Maatschappij wederom hebben verloren, zooals in 1875.

Op de algemeene vergadering van aandeelhouders, den 31sten Maart 1877 in het Odeon te Amsterdam gehouden, waren 117 aandeelen vertegenwoordigd, uitbrengende 68 stemmen. De rekening en de balans werden goedgekeurd en het dividend bepaald op *f* 58 per aandeel van *f* 1000, waarvan in October reeds een voorloopig dividend van *f* 20 was betaald. Even als het vorig jaar komt op de balans nog voor de verbindingslijn Leiden—Woerden voor *f* 67.577,01. Tot op 31 December 1876 had aan aanleg gekost het gedeelte Amsterdam—Amersfoort—Utrecht *f* 9.034.000 en Amersfoort—Zutphen *f* 3.841.000.

De aftredende commissaris Jhr. W. van Loon werd herkozen, en in plaats van den heer Mr. P. C. Hoijne van Papendrecht, die verzocht had niet meer in aanmerking te komen, gekozen Mr. A. Hoijne van Papendrecht.

De vergadering magtigde de Directie, om de exploitatie van den ontworpen staatsspoorweg Zaandam—Enkhuizen te aanvaarden en om een overeenkomst te sluiten met de Bergisch-Märkische spoorwegmaatschappij, waarbij deze Maatschappij op zich neemt de exploitatie van het gedeelte der Nederlandsch-Westphaalsche spoorwegmaatschappij van Winterswijk naar Bismarck en Bocholt. Tevens werd de Directie gemagtigd, om de nog niet geplaatste obligatien uit te geven.

Op de oude lijnen, waartoe wij ditmaal ook rekenen te behooren de Noord-Hollandsche Staatsspoorweg, werden vervoerd 4.119.929 reizigers; elke reiziger legde gemiddeld af 23 kilometer, en bragt op 52 cent. Van de reizigers maakte gebruik van de eerste 10, van de tweede 19 en van de derde klasse 71 pCt.

Op den Oosterspoorweg werden vervoerd 991.015 reizigers; elke reiziger legde gemiddeld af 27 kilometer en bragt op 64 cent.

In den loop van het jaar werden vijf personen door den trein gedood.

Op blz. 606 van den vorigen jaargang van het Tijdschrift hebben wij kortelijk medegedeeld de voorwaarden, door de Maatschappij met de Regering gesloten omtrent de exploitatie van Staatsspoorwegen en de verlenging der concessie van den Hollandschen IJzeren spoorweg tot 1 Mei 1917.

Het wetsontwerp, houdende wettelijke bekrachtiging dezer overeenkomst, is den 24^{en} October 1876 verworpen door de Tweede Kamer der Staten-Generaal met 37 tegen 36 stemmen.

Les idées marchent, en meer en meer wint de overtuiging veld, dat een spoorweg-onderneming, zelfs die eener particuliere compagnie, geenszins moet beschouwd worden als een gewone industriële zaak, (fabriek, reederij enz.) maar als een aanvaarde tak van publieke dienst, welke de Staat hier niet, even als de posten en telegraafdienst, in eigen beheer heeft, doch bij publiekrechtelijke overeenkomst aan bijzondere personen opdraagt. Een spoorweg bezit feitelijk een monopolie, en concurrentie is meestal onmogelijk. De kosten van aanleg en exploitatie van de meeste nieuwe spoorwegen, slechts enkele uitgezonderd, zijn zoo hoog, dat de opbrengsten naauwelijks de kosten zullen kunnen dekken. Alleen doordien in ons land de tarieven, in vergelijking met België, zeer hoog zijn, brengen de Staatsspoorwegen ten minste redelijk op. (*) — Maar overigens zijn in Nederland de voordeelige lijnen sedert jaren door particulieren aangelegd; op voldoende intrest der gelden kan, bij aanleg van nieuwe lijnen, thans zelden vooruitzicht zijn. En toch, het platte land is bijna onbewoonbaar, als er geen spoorwegen zijn. Wil men spoorwegen, dan schiet er niets anders over, dan aanleg der spoorwegen door den Staat. Indien de Staat er niet toe durft overgaan om de spoorwegen zelf te exploiteeren, dan kan de Staat, (zooals eenigzins hier te lande de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen) een Maatschappij met de exploitatie belasten, die dan evenwel geheel als agent der Regering zou kunnen handelen, en in zake van tarieven, het aantal treinen, enz. geheel de bevelen der Regering opvolgen, natuurlijk tegen waarborging eener goede belooning. Het is een geheel ander oogpunt en doel, waarmede een spoorweg geëxploiteerd wordt, of men een spoorweg beschouwt, als een zaak van publieke dienst, waarvoor de Staat behoort te waken; dan wel of een spoorweg is het eigendom en in exploitatie bij een bijzondere maatschappij. De pligt van het bestuur eener maatschappij is te waken, dat de aandeelhouders zooveel winst mogelijk ontvangen. In een klein land als het onze behoort men te trachten, om de verschillende spoorwegen zooveel mogelijk in één hand te brengen, omdat bij de aansluiting van spoorwegen van verschillende maatschappijen veelal vertraging ontstaat, en centralisatie van deze zaak voordeelig voor het publiek is (zie blz. 120 van dit Tijdschrift).

Is men overtuigd van de waarheid der bovenstaande beschou-

(*) Wij zeggen „de Staatsspoorwegen“ nl. zonder de exploitatie den vrijwillig daarbij toegevoegde nadeelige lijn Luik—Limburg.

wingen, dan zal men toestemmen, dat, nu eenmaal besloten is hier te lande op Staatskosten spoorwegen aan te leggen, de Regering geen gelegenheid behoort te laten voorbij gaan, om door naasting eigenaar van spoorwegen te worden, die thans aan particuliere maatschappijen behooren. In 1880 eindigt de concessie voor de spoorweg Amsterdam—Rotterdam, en kan de Regering dien spoorweg naasten tegen uitkeering der hoofdsom, die de tot stand brenging zal hebben gekost, en van zoodanige andere sommen, als met voorkennis en goedvinden der Regering tot uitbreiding mogten zijn besteed. Op de balans van 1876 wordt door de Directie dezen spoorweg gebragt voor f 14,883,000. De bruto opbrengst van Amsterdam—Rotterdam bedroeg f 2,271,000, zoodat na aftrek der exploitatiekosten ongeveer elf ton is overgeschoten.

Wij begrijpen niet, waarom de Regering van haar regt afstand zou doen, om in 1880 den spoorweg Amsterdam—Rotterdam te naasten.

In Engeland, het land van particuliere nijverheid bij uitnieuwendheid, gaan krachtige stemmen op, om de spoorwegen van staatswege aan te koopen, even als zulks met de telegrafen ten koste van vele millioenen sterling, met goed gevolg is geschied.

Men kent den strijd, die in Duitschland wordt gevoerd, om al de spoorwegen in eigendom bij de Rijksregering te doen overgaan.

In Frankrijk worden de spoorwegen hoofdzakelijk door zes groote spoorwegmaatschappijen geëxploiteerd; zijlijnen zijn met ondersteuning der Regering aangelegd, en worden door die Maatschappijen geëxploiteerd. De exploitatie der spoorwegen maakt ook aldaar een ernstig punt van debat uit. De Minister van openbare werken heeft zich, vergezeld van twee afgevaardigden, van den directeur der spoorwegzaken aan het departement van openbare werken en van eenige ingenieurs, onlangs naar Nederland begeven; om het spoorwegwezen alhier te bestudeeren, en een Verslag opgemaakt, voorkomende op blz. 138 en volgende van dit Tijdschrift. Door de Fransche Regering is een wetsontwerp ingediend tot goedkeuring van overeenkomsten, waarbij kleine en geringe winsten afwerpende of zelfs verlies gevende spoorwegmaatschappijen op zekere voorwaarden in eene der zes groote spoorwegmaatschappijen zouden worden opgelost, en dus middellijk goedgekeurd werd het door den Minister van openbare werken Christophle voorgestaan stelsel van oplossing van alle kleine maatschappijen in de bestaande groote. Na eene beraadslaging van zeven dagen, waarin alle sprekers, zoowel de leden der Commissie van rapporteurs, als de anderen, het wets-

ontwerp en de denkbeelden des Ministers bestreden hadden, nam de Kamer van Afgevaardigden den 22 Maart 1877 met 231 tegen 192 stemmen het volgende besluit:

„Het wetsontwerp wordt op nieuw gesteld in handen der commissie van rapporteurs, ten einde op nieuw te worden onderzocht en omgewerkt naar de volgende beginselen:

„1o. Aankoop door den Staat van de lijnen, van welke exploitatie de oorspronkelijke concessionarissen zich mogten willen ontdoen, op de grondslagen der wet van 23 Maart 1874, namelijk tot de reële waarde, met verrekening van de oorspronkelijk voor den aanleg verleende subsidien;

„2o. Vereeniging van alle in hetzelfde deel des lands gelegen hoofdlijnen onder een zelfde bestuur, ten einde te voorkomen dat er, ten koste van den Staat, eene voor de schatkist, voor de exploiterende maatschappijen en weldra ook voor de bevolking uiterst kostbare mededinging tusschen de van staatswege gesubsidieerde lijnen onderling gevoerd worde;

„3o. Vaststelling van wezenlijke waarborgen en van reglementaire bepalingen tot verzekering van het regt van den Staat ten opzichte der regeling van de prijzen en van het vervoer, en welke den belanghebbenden de gelegenheid geeft om hunne klagen bij de administratie in te brengen;

„4o. Volstrekte en onbepaalde handhaving van het regt van den Staat om, te allen tijde, mits de financiële bepalingen der bestaande overeenkomsten in haar geheel latende, den aanleg te bevelen van noodig gekeurde nieuwe lijnen, om in het spoorwegnet van het betrokken gedeelte des lands te worden opgenomen;

„5o. In geval de Orleans-spoorwegmaatschappij [want de oplossing van kleine maatschappijen in deze groote maakte het ontwerp der overeenkomsten uit] op de hierboven vastgestelde grondslagen niet mogt willen onderhandelen, zal een zevende groot spoorwegnet, van het Westen en Zuidwesten, worden gevormd om door den Staat te worden geëxploiteerd.” (*)

In Nederland wil men altijd wijzer en voorzigtiger zijn, dan in andere landen; eerst beweerde men, dat Nederland geen spoorwegen noodig had, omdat er goede waterwegen waren; toen, dat de spoorwegen alleen door particulieren en niet door den Staat moesten aangelegd worden, dat zij met zoogenaamd breed spoor

(*) Dit onderwerp is o. a. besproken in een lezenswaardig artikel van den *Moniteur des Intérêts Matériels* van 25 Maart 11., waarnaar wij bij dezen verwijzen.

en niet met smal spoor moesten gebouwd worden. Nadat men door schade en schande wijs is geworden, en de beweging in andere landen heeft moeten volgen, blijft men nu nog hechten aan het verouderde denkbeeld van exploitatie door verschillende groote en kleine particuliere maatschappijen, terwijl men uit het oog verliest, dat feitelijk alles, wat uit een economisch standpunt daarvoor hier te lande vroeger aan te voeren was, thans niet meer bestaat.

's Hage, 15 April 1877.

J. J. VAN KERKWIJK.