DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ IN HET JAAR 1884.

De lengte der spoorweglijnen, die de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij exploiteerde, werd den 20 Mei 1884 vermeerderd met het gedeelte Staatsspoorweg Zaandam—Hoorn, lang ruim 32 kilometers. De totale lengte bedraagt 389⁵ kilometers, verdeeld in 232⁵ kilometer eigen lijn der Maatschappij, 113⁵ kilometer Noord-Hollandsche Staatsspoorweg en 43⁵ kilometer Nederlandsch Westfaalsche spoorweg-maatschappij.

Behalve deze spoorwegen exploiteerde de Maatschappij nog de volgende stoomtramwegen:

a. Van Beverwijk naar Wijk-aan-Zee, lang 4,86 kilometer, eigendom der Maatschappij Noordzeepad Wijk-aan-Zee.

b. Van Leiden naar Katwijk, lang 8,67 kilometer, eigendom van de Rijnlandsche stoomtramweg-maatschappij.

c. Van den Haag over Poeldijk naar Naaldwijk en van Poeldijk naar 's Gravezande, lang 19,31 kilometer, eigendom van de Westlandsche stoomtramweg-maatschappij.

d. Van het station Lichtenvoorde—Groenloo naar Groenloo, lang 4 kilometer, eigendom der concessionarissen van die tramlijn.

e. Van Bussum naar Huizen, lang 6,3 kilometer, eigendom van de stoomtramweg-maatschappij Bussum—Huizen.

In de algemeene vergadering van aandeelhouders van 15 April 1884 is besloten door de Maatschappij te doen exploiteeren de Geldersch-Overijsselsche lokaalspoorwegen; dientengevolge exploiteerde de Maatschappij het gedeelte van den Geldersch-Overijsselschen lokaalspoorweg, dat 15 October 1884 gereed was.

De uitkomsten over 1884 zijn ongunstig door den gedrukten toestand waarin landbouw, veeteelt, handel en scheepvaart verkeerden; hierbij kwam nog de ongunstige sanitaire toestand in Italie en Frankrijk, waardoor velen van reizen werden teruggehouden. Voor het vervoer in zuidelijke rigting naar Belgïe,

Frankrijk en Engeland over Vlissingen ondervindt de route Amsterdam—Rotterdam veel concurrentie door die van den Rijn- en Staatsspoorweg over Utrecht.

Het reizigersvervoer bracht dit jaar, met inbegrip van Zaandam—Hoorn, op *f* 4.094.403 of *f* 215.146 minder dan in het vorige jaar, toen evenwel de groote tentoonstelling te Amsterdam plaats had.

De opbrengst van den bestelgoederendienst, met inbegrip van van de vergoeding wegens het postpakketten-vervoer, is vermeerderd met *f* 9.772; hieronder is evenwel begrepen Zaandam—Hoorn.

Het ijigoederen-vervoer is met *f* 10.727 vooruitgegaan, vooral door meer groenten en vischvervoer.

Wij hebben in vorige verslagen gewezen op de groote toename van het vrachtgoederen vervoer; dit jaar is niet zoo gunstig; de toeneming bedroeg *f* 47.221.

Voor al door de opening van Zaandam—Hoorn was het veevervoer grooter en bedroeg *f* 10.454 meer dan in 1883.

Het zandvervoer voor anderen bracht in 1884 op *f* 243.380, dat is *f* 151.484 minder dan in 1883. Het grootste gedeelte werd verkregen door vervoer naar de lijn Hoorn—Enkhuizen en naar de terreinen van de nieuwe gasfabrieken te Amsterdam.

De inkomsten van den telegraaf waren *f* 1.082 minder dan in 1883.

De totale opbrengst op den spoorweg bedroeg *f* 6.741.792 of *f* 313.865 minder dan in het vorig jaar en de gemiddelde opbrengst per kilometer *f* 17.883 tegen *f* 19.903 in 1883.

Per baanvak en per kilometer bedroeg in ronde sommen de opbrengst:

Baanvak.	Kilometer-lengte.	Opbrengst per kilometer.	
		1883.	1884.
Rotterdam—den Haag	23	<i>f</i> 43.405.	<i>f</i> 43.427
den Haag—Leiden	15	„ 35.025	„ 32.906
Leiden—Haarlem,	29	„ 27.000	„ 24.022
Haarlem—Amsterdam	18	„ 48.022	„ 44.496
Amsterdam—Amersfoort	45	„ 27.255	„ 24.919
Amersfoort—Zutphen	60	„ 10.995	„ 10.738
Zutphen—Winterswijk	44	„ 7.162	„ 8.473
Hilversum—Utrecht	18	„ 12.868	„ 10.132
Haarlem—IJmuiden—Uitgeest	21	„ 6.529	„ 6.777
Helder—Alkmaar	42	„ 5.111	„ 4.927
Alkmaar—Uitgeest	16	„ 8.784	„ 8.552
Uitgeest—Amsterdam	23	„ 11.221	„ 12.639
Zaandam—Hoorn	33	—	„ 3.297

Onder deze sommen zijn niet begrepen de zoogenaamde diverse baten en telegraaf, in 1884 te zamen f 505.529.

Volgens de exploitatierekening waren de ontvangsten in 1884:	
Reizigers	f 4.094.403
Bagage der reizigers	" 68.608
Bestelgoederen	" 402.483
Vrachtgoederen	" 1.370.442
IJlgoederen	" 114.093
Zand	" 243.380
Aandeel in het vervoer van postpakketten	" 51.589
Verkoop van drukwerken, bewaargelden, bestel- loonen enz.	" 64.508
Paarden, vee, rijtuigen	" 121.725
Telegraaf	" 13.744
Opbrengst van rentegevende eigendommen	" 25.974
Huur van woningen	" 45.004
Huur van buffetten	" 41.602
Pacht voor stationeerende rijtuigen	" 200
Aankondigingen in de wachtkamers, bewaargelden te Amsterdam W. D. enz.	" 2.070
Opbrengst van afval der werkplaats en diverse baten	" 8.854
Station Haarlem (stationsgeld)	" 9.960
Gemeenschappelijk station Rotterdam	" 5.725
" " Amersfoort	" 4.974
" " Zutphen	" 7.164
" " goederenstation Utrecht	" 34
Opbrengst van zand en watertreinen ten behoeve der exploitatie	" 45.256
Totaal	f 6.741.792

De gewone uitgaven zijn gesplitst in vier hoofdafdeelingen:

	1883.	1884.
Weg en werken	f 1.048.061	f 987.054
Tractie en rollend materieel	" 1.224.691	" 1.189.292
Beweging en vervoer	" 1.275.100	" 1.269.417
Algemeene dienst	" 324.017	" 316.445
Te zamen	f 3.871.869	f 3.762.208
Van de ontvangsten	54.87 pCt.	55.80 pCt.

De mindere uitgaaf voor weg en werken is eensdeels het gevolg van het laten uitvoeren van werken door vaste arbeiders, welke werken vroeger aan werkbazen werden opgedragen of uitbesteed, anderdeels van het gebruik van minder materialen voor onderhoud

en vernieuwing, doordat langzamerhand de ijzeren spoorstaven door stalen rails zijn vervangen en het aantal ijzeren dwarsliggers toeneemt.

Uitbreiding van den nachtdienst verhoogde de kosten van bewaking met f 9000.

De voornaamste nieuwe werken, die uitgevoerd werden, hoewel grootendeels niet onder weg en werken begrepen, maar behoorende tot de werken van uitbreiding, waarmede de waarde van den spoorweg vermeerderd is, bestonden in het maken of wijzigen van verschillende sporen en woningen, het maken van een nieuwen bovenbouw over de Haarlemmer trekvaart nabij Leiden, het uitbreiden van het stationsemplacement te 's Hage, het gereed maken van het nieuwe station te Delft, het afwerken van den spoorweg Velsen—IJmuiden, het aankopen van gronden bij het goederenstation aan de Nieuwe Vaart te Amsterdam en van een huis aan den Steiger te Rotterdam, enz. De werken van uitbreiding, die voltooid zijn en als waarde-vermeerdering van den spoorweg zijn geboekt, hebben in 1884 een uitgaaf gevorderd van f 334.787. Daarentegen is de waarde verminderd met f 195.574, zoodat de totale waarde is vermeerderd met f 139.213. Het administratiegebouw, dat aan het Droogdok te Amsterdam wordt gebouwd, hoewel nog niet voltooid, kwam zoover gereed, dat daarin de centrale dienst, behalve van dien der controle, kon worden overgebracht.

De uitgaven voor tractie en rollend materieel, hoewel minder dan in 1883, waren aanzienlijk, vooral tengevolge van het groot aantal afgelegde trein- en askilometers.

Volledigheidshalve laten wij hier eenige uitgaven der exploitatie volgen.

Directie en toezicht der baan	f	74.514
Onderhoud van den weg	„	565.315
Vervangen van houten door steenen bruggen	„	20.666
Onderhoud der stations en werkplaats	„	211.751
Bewaking van den weg	„	114.808
Directie der werkplaats en der tractie	„	40.955
Onderhoud der locomotieven, na aftrek van f 60.261 uit de vernieuwingsrekening	„	170.790
Onderhoud der rijtuigen en wagens, na aftrek van f 120.164 uit de vernieuwingsrekening	„	159.634
Bijdrage tot de vernieuwingsrekening voor rollend materieel	„	144.758

Daggelden aan machinisten, stokers, gratificaties, brandstoffen, olie, vet, smeer, waterbezorging voor locomotieven en dergelijke voor de tractie . . . „	673.154
Directie van beweging en vervoer. „	153.371
Stations- en treindienst . . . , „	691.408
Goederendienst „	424.638
Tractementen van ambtenaren en andere kosten van den algemeenen dienst „	316.446
Totaal „	<u>3.762.208</u>

Als huur van den spoorweg is betaald voor Amsterdam—Helder en Zaandam—Hoorn aan den Staat f 150.196 en voor Zutphen—Winterswijk aan de Nederlandsch-Westfaalsche spoorwegmaatschappij f 115.767. Het renteloos voorschot aan laatstgenoemde Maatschappij is met f 10.632 afgenomen en bedraagt f 13.994.

Omtrent de tramwegen valt op te merken, dat het kapitaal, door de Maatschappij voor de exploitatie der tramwegen vastgelegd, bedraagt ongeveer f 470.000; op de creditzijde van de winst- en verliesrekening komt als exploitatie van tramwegen voor f 9.375.

Op Beverwijk—Wijk-aan-Zee had het personenvervoer plaats van 1 April tot 14 October 1884; het schelpenvervoer over het geheele jaar. Per dagkilometer werd ontvangen f 4.

De Westlandsche tram was voor het eerst over zijn geheele lengte het geheele jaar 1884 in exploitatie; per dagkilometer werd ontvangen f 8.09.

De ontvangsten per dagkilometer van Lichtenvoorde—Groenloo waren in 1884 f 4.95 tegen f 5.87 in 1883.

Per dagkilometer was de opbrengst van den Rijnlandschen stoomtramweg f 15.37⁵ en van Bussum—Huizen f 3.85⁵.

Het maximum van één millioen was in de reservekas aanwezig; de gemaakte rente liet na kwijting van schaden een overschot van f 11.161. Op de balans komt voor, als kostenden prijs der oude spoorwegen f 31.218.149 en van Velsen—IJmuiden f 205.076; hierbij moeten gevoegd worden de wijzigingen en uitbreidingen der spoorwegen; deze zijn voor de oude wegen f 1.554.681, voor de Staatsspoorwegen f 143.441 en voor Zutphen—Winterswijk f 146.651.

De locomotief-rekening is gestegen met f 289.121 en bedroeg f 4.452.892 en de rollend materieel-rekening met f 495.429 en bedroeg f 5.443.811.

Van de 4 pCt. leening, waartoe in 1883 besloten werd, is zooveel geplaatst, dat de conversie der oude leeningen kon plaats hebben.

De aandelen van de Nijmeegsche spoorwegmaatschappij staan op de balans voor *f* 673.400, terwijl als dividend op de winst- en verliesrekening voorkomt *f* 19.786.

Het eigenlijke vervoer van reizigers heeft in ronde sommen opgebracht voor de eerste klasse *f* 813.500, voor de tweede klasse *f* 1.354.000 en voor de derde klasse *f* 1.913.900. De gemiddelde opbrengst was voor een reiziger 1e klasse *f* 1.01

2e " " 0.78

3e " " 0.42

Den 21n Mei 1885 had te Amsterdam de gewone jaarlijksche algemeene vergadering van aandeelhouders plaats.

Bezwaar werd gemaakt omdat de winst- en verliesrekening, behalve met rente, ook met aflossingen was bezwaard. Een voorstel, om de rekening niet goed te keuren, maar naar een commissie te verzenden, werd niet voldoende ondersteund. Het Bestuur verklaarde bij een volgende rekening de geopperde bezwaren in ernstige overweging te zullen nemen en tevens bereid te zijn, alle inlichtingen te geven omtrent de belegging der gelden van de reservekas.

De balans over 1884 werd vervolgens met algemeene stemmen goedgekeurd. Het batig slot bedraagt *f* 1.026.008 en wordt verdeeld als volgt: *f* 19.950 aan den Raad van administratie, *f* 8.280 aan belooningen voor geëmployeerden en een dividend van *f* 66.50 per aandeel van *f* 1000 (waarvan 1 October 1884 reeds *f* 20 voorloopig is uitgekeerd).

Ten slotte ontstond een discussie, of de Raad van administratie al dan niet bevoegd was de exploitatie voor de Maatschappij op zich te nemen van den staatsspoorweg Amersfoort—Kesteren. De vergadering van aandeelhouders had vroeger machtiging gegeven tot aanvaarding der exploitatie van Amersfoort—Nijmegen. Het liet zich aanzien dat de Regeering niet deze geheele lijn aan de Maatschappij in exploitatie zou geven, maar eerst het gedeelte Amersfoort—Kesteren en later wellicht Kesteren—Nijmegen. Ten slotte werd, ten einde vertraging te voorkomen, aan den Raad van administratie machtiging verleend tot exploitatie van ieder der beide genoemde spoorwegstukken der lijn Amersfoort—Nijmegen.

In ons verslag over 1883 (zie bl. 574 van den jaargang 1884 van dit Tijdschrift) hebben wij aangetoond, dat de exploitatie van den staatsspoorweg Amersfoort—Nijmegen behoort opgedragen te worden aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.

Sinds wij dat verslag schreven is herhaaldelijk aangedrongen

bij de Regeering op het regelen der exploitatie van den spoorweg Amersfoort—Nijmegen. Onder dagteekening van 19 Juni 1885 bood de Regeering aan de Staten-Generaal een wetsontwerp aan tot bekrachtiging eener overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, welke overeenkomst aldus luidt:

Artikel 1.

Aan de Maatschappij wordt verleend en door haar aanvaard de exploitatie van den Staatsspoorweg van *Amersfoort* naar *Kesteren*, op de voorwaarden, omschreven in de bij de wet van 19 December 1882 (*Staatsblad* no. 241) bekrachtigde overeenkomst van $\frac{3 \text{ Juni}}{1 \text{ Juli}}$ 1881, voor zooverre daarvan niet is afgeweken bij de tegenwoordige overeenkomst.

Artikel 2.

De Maatschappij betaalt aan het Rijk voor het gebruik van den in artikel 1 genoemden spoorweg een jaarlijkschen huurprijs, berekend per kilometer lengte, en wel:

het eerste jaar nadat de spoorweg over zijne geheele lengte voor het vervoer van reizigers en goederen is opengesteld . . .	f 1000
het tweede jaar	„ 1200
het derde jaar	„ 1400
het vierde jaar	„ 1600
het vijfde jaar	„ 1800
het zesde jaar	„ 2000

Na dit zesde jaar zal de huurwaarde elk jaar met f 100 per kilometer klimmen, tenzij de Maatschappij kan aantoonen, dat de bruto-ontvangsten niet zijn toegenomen in minstens dezelfde verhouding als de klimmende huur.

In zulk geval blijft de huur op den spoorweg gelijk aan die over het vorige jaar.

Wanneer dit geval zich over eenig jaar heeft voorgedaan, zullen de ontvangsten op den spoorweg over ieder daaraanvolgend jaar worden vergeleken met die van het laatste jaar, waarop de vermeerdering van huur is toegepast.

De huur zal dan weder aan de laatstbetaalde gelijk zijn, indien de bruto-ontvangsten blijken niet minstens in verhouding tot eene vermeerdering van de huur met f 100 per kilometer te zijn gestegen.

In het tegenovergestelde geval zal zij met f 100, f 200 of f 300 per kilometer vermeerderen, naar gelang de bruto-ontvangsten minstens in verhouding tot eene vermeerdering van huur met f 100, f 200 of f 300 zijn gestegen, met dien verstande evenwel dat de vermeerdering hoogstens f 200 bedraagt, indien er niet meer dan twee jaren zonder verhooging zijn voorbijgegaan.

Artikel 3.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid behoudt zich voor om het medegebruik van den spoorweg ten allen tijde aan andere spoorweg-ondernemingen toe te staan zonder dat de Maatschappij deswege op eenige andere door den Staat of door derden te betalen schade-loosstelling aanspraak zal kunnen maken, dan die bepaald in de tweede zinsnede van dit artikel.

Wanneer van de in de eerste zinsnede van dit artikel bedoelde bevoegdheid gebruik wordt gemaakt, vermindert de door de Maatschappij ingevolge art. 2 verschuldigde huur met de helft.

Deze vermindering gaat in met den dag waarop de spoorweg voor het verkeer van eene andere spoorwegonderneming geopend wordt, en wordt berekend over de bedragen, die ingevolge art. 2 van dien dag af verschuldigd zouden zijn.

Artikel 4.

De maatschappij verbindt zich om ten allen tijde op de vordering van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid de exploitatie op zich te nemen van het spoorwegvak *Kesteren naar Nijmegen*, overeenkomstig de bepalingen voor een door den Koning voor het gemeenschappelijk gebruik van dien weg vast te stellen reglement, en om voor het tot dat einde aan haar te verschaffen medegebruik van dien weg eene jaarlijksche schade-loosstelling te betalen van f 87,000, zoomede de nader overeen te komen vergoeding voor de bewaking, de bediening en het onderhoud van den weg en voor het gemeenschappelijk gebruik van het station *Nijmegen*.

Artikel 5.

Tot zekerheid van de richtige uitvoering van deze overeenkomst wordt door de Maatschappij zes weken vóór de opening van den spoorweg een waarborgkapitaal gestort van *zeventien duizend gulden*.

De bepalingen van art. 73 der overeenkomst van $\frac{3 \text{ Juni}}{1 \text{ Juli}}$ 1881 zijn op dit kapitaal van toepassing.

Artikel 6.

Wanneer de in art. 4 bedoelde exploitatie van het spoorwegvak *Kesteren—Nijmegen* niet binnen 5 jaren na de opening van het spoorwegvak *Amersfoort—Kesteren* aan haar wordt opgedragen, is de Maatschappij bevoegd deze overeenkomst na het verstrijken van dien termijn te doen eindigen, mits zij van haar verlangen daartoe een jaar te voren doe blijken.

Artikel 7.

De kosten dezer overeenkomst zijn voor rekening der Maatschappij.

Tot toelichting verklaarde de Regeering, dat zij er naar gestreefd had, om de exploitatie van de geheele lijn van Amsterdam

via Amersfoort naar Nijmegen door een enkele Maatschappij te doen plaats hebben.

Dit kon op tweeërlei wijze geschieden; hetzij door aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die den spoorweg van Kesteren tot Nijmegen in gebruik heeft, de exploitatie van het gedeelte Kesteren—Amersfoort op te dragen, en te haren behoeve aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de verplichting op te leggen om te gedooogen dat de aan deze toebehoorende spoorweg van Amersfoort naar Amsterdam tegen betaling van schadeloosstelling, ook door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen zou gebruikt worden; hetzij door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij te belasten met de exploitatie van den spoorweg van Amersfoort tot Nijmegen, behoudens eene schadeloosstelling door haar te betalen, wegens het medegebruik der aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen afgestane, tot deze spoorwegverbinding behorende gedeelten van Kesteren tot Nijmegen.

Bij het ter zake ingestelde onderzoek is het der Regeering voorgekomen, dat het plan om aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen het gemeenschappelijk gebruik van den Oosterspoorweg der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij toe te staan, om financieele redenen op dit oogenblik geene aanbeveling verdient, omdat daaruit de verplichting zou voortvloeien vooreerst tot het vestigen van nieuwe kostbare inrichtingen te Amsterdam ten behoeve van het goederenverkeer der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, en ten andere tot het betalen van eene schadeloosstelling aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij voor het medegebruik van den Oosterspoorweg. De dadelijke daaruit voortvloeiende geldelijke opofferingen mogen, naar de opvatting van de ondergeteekenden, in den tegenwoordigen toestand van 's lands financiën, aan den Staat niet opgelegd worden.

Ook het denkbeeld om aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de verplichting op te leggen om den geheelen spoorweg van Amersfoort tot Nijmegen van stonde af aan — dat is van het oogenblik dat de lijn Amersfoort—Kesteren gereed zal zijn — te exploiteeren, kwam der Regeering niet wel uitvoerbaar voor. Daarvoor zullen nog eerst verschillende regelingen nopens het gemeenschappelijk gebruik door de beide betrokken spoorwegmaatschappijen van het spoorweg gedeelte Kesteren—Nijmegen dienen getroffen te worden, en al is de Regeering krachtens Art. 5

der wet van 9 April 1875 (Staatsblad No. 67) bevoegd die regeling geheel zelfstandig vast te stellen, toch scheen het haar verkieslijk, die zoo mogelijk niet dan met gemeen overleg van belanghebbenden in het leven te roepen. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen is evenwel vooralsnog ongenegen mede te werken. In dezen stand van zaken is met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de bovenvermelde overeenkomst gesloten, waarbij deze Maatschappij op zich neemt de exploitatie van Amersfoort—Kesteren, en de Regeering het recht heeft aan de Maatschappij de verplichting op te leggen, om ook Kesteren—Nijmegen te exploiteeren. Dit laatste kan niet geschieden, dan nadat de Regeering bij Koninklijk besluit krachtens Art. 5 der spoorwegwet het medegebruik van Kesteren—Nijmegen heeft geregeld.

Het Wetsontwerp werd reeds den 25sten Juni jl. in de afdelingen der Tweede Kamer der Staten-Generaal onderzocht, en de heeren Corver Hooft, van Kerkwijk, Dirks, Reuther en van der Sleyden tot rapporteurs benoemd. Terwijl wij dit schrijven, is het Voorloopig Verslag over dit wetsontwerp nog niet uitgebracht. Wij hopen in een volgend verslag den uitslag dezer lastige zaak mede te deelen.

Aan het einde van ons verslag gekomen, kunnen wij niet nalaten te wijzen op de groote concurrentie der spoorwegmaatschappijen onderling. Dit was een der redenen, waarom de Hollandsche spoorwegmaatschappij de exploitatie op zich nam van den Geldersch Overijsselschen Locaalspoorweg, waardoor de hoofdstad eene verbinding heeft gekregen met het nijvere Twente, in handen van één Spoorwegmaatschappij.

De toestand van den handel blijft weinig bevredigend; Amsterdam met zijn Noordzeekanaal en spoorwegen heeft bijna geen transito-handel.

Zoolang handel en nijverheid kwijnen, is weinig verlevendiging in het spoorwegverkeer te verwachten.

J. J. VAN KERKWIJK.