

DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ OVER HET JAAR 1871.

(Ingezonden.)

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-maatschappij heeft op haar eigen spoorweg, Amsterdam—Haarlem—Rotterdam en Haarlem—Uitgeest, lang 102 kilometers, in 1871 ontvangen:

Reizigers	f 1,443,179.70
Bagage der reizigers	„ 19,151.34 ^s
Bestelgoederen	„ 242,754.50
Vrachtgoederen	„ 171,692.52 ^s
Diversen voor verkoop van drukwerken, bewaargelden, bestelloonen, enz.	„ 9,388.56
Paarden, vee, enz.	„ 71,868.68
Brievenposterij	„ 19,956.00
Telegraaf	„ 8,720.37 ^s
Diversen, als buffetten, erfpachten, huur woningen enz.	„ 28,678.55
Zandtreinen	„ 13,105.00
Te zamen	f 2,027,995.23 ^s

Deze uitkomsten, hoewel niet ongunstig, zijn toch niet zeer bevredigend. De gevolgen der politieke gebeurtenissen van 1870 deden zich nog gevoelen. In het officiële verslag der Maatschappij wordt deze minder goede uitslag vooral toegeschreven aan de concurrentie der lijn Gouda—den Haag. Is dat beweren wel geheel juist? Deze concurrentie zal zich het meest doen gevoelen op het gedeelte Rotterdam—den Haag, en uit eene vergelijking van 1870 met 1871 blijkt, dat de opbrengst van dit lijnvak in 1871 f 26,727.63 meer heeft bedragen dan in 1870.

De opbrengst der verschillende baanvakken in 1871 bedroeg:

Amsterdam—Haarlem lang 17 km.	f 425,685	$\left. \begin{array}{l} \text{of meer dan} \\ \text{in 1870} \end{array} \right\}$	f 25,242.23
Haarlem—Leiden „ 29 „ „	446,138.67		„ 15,504.92
Leiden—den Haag „ 15 „ „	316,029.15		„ 20,485.46
den Haag—Rotterdam „ 23 „ „	623,903.11 ^s		„ 26,727.63

Uit een vergelijking der opbrengst van 1871 met die van 1870 blijkt, dat de totale opbrengst in 1871 ongeveer *f* 130,000 meer bedroeg dan in 1870.

De opbrengst aan reizigers en hun bagage, alsmede de brievenposterij, telegraaf, zandtreinen, en diversen zijn over het algemeen slechts iets hooger in 1871 dan in 1870.

De grootste vermeerdering bestaat in de bestelgoederen ten bedrage van *f* 18000, de vrachtgoederen van *f* 75000, en paarden, vee, enz. van *f* 16000.

Het meerdere goederenvervoer is vooral veroorzaakt door een bijzonder strengen winter.

Hoewel het vervoer van goederen is toegenomen, is het nog bijzonder gering in vergelijking met alle andere spoorwegen.

De huur van de buffetten bragt in 1871 slechts *f* 3000 op, dit is nog *f* 1000 minder dan in 1870; voorzeker een buitensporig klein cijfer.

Wij komen thans tot de Uitgaven over 1871:

Onderhoud van den weg	<i>f</i> 158,118.54 ^s
Onderhoud der stations en werkplaats	„ 23,826.37 ^s
Directie en toezigt der baan	„ 19,361.94 ^s
Onderhoud der locomotieven, rijtuigen, enz.	„ 129,456.98 ^s
Daggelden van machinisten, stokers, smeer, enz.	„ 162,171.26
Tractementen van stationchefs, conducteurs, wachters, enz.	„ 206,547.42 ^s
Kosten der goederen-, hulp- en bestelkantoren	„ 123,760.83 ^s
Raad van administratie	„ 11,466.00
Traktementen administrateur en andere hoofdamttenaren	„ 101,177.53 ^s
Te zamen	<i>f</i> 935,886.90 ^s

Niettegenstaande de administratiekosten in 1870 reeds vrij duur waren, blijkt uit deze cijfers, dat de uitgaven in 1871 wederom *f* 7900 hooger zijn, dan in 1870.

De kosten der goederen-, hulp- en bestelkantoren beloopt bijna *f* 24000 meer dan in 1870; voegt men bij deze uitgaven de kosten voor locomotieven, wagens, steenkolen, machinisten, enz. dan vreezen wij, dat er voor de Maatschappij niet veel winst zal overschieten op het vervoer van goederen.

Eene herziening van het tarief voor goederen, en bezuiniging op de uitgaven schijnt dringend noodig.

Onder de uitgaven komt een som voor van *f* 11466 aan den

Raad van administratie; dat is ingevolge een besluit van de vergadering van 4 October 1837, waarbij bepaald werd, dat aan dien Raad zal betaald worden 2 percent van het geld, dat overschiet; nadat alle uitgaven zijn voldaan en vijf percent aan de aandeelhouders is uitgekeerd. Dit besluit is genomen, toen de spoorweg nog slechts van Amsterdam naar Haarlem gereed was; sinds dien tijd is de spoorweg verlengd tot Rotterdam en tot Uitgeest, heeft de Maatschappij de exploitatie op zich genomen van den Noord-Hollandschen spoorweg, en is men bezig met het maken van den Oosterspoorweg. Eene herziening der Statuten komt ons wensche lijk voor, dan een voortleven op zulk een verouderd besluit. (*)

Vergelijkt men de uitgaven met de ontvangsten, dan blijkt, dat de exploitatiekosten over 1871 hebben beloopt ruim 46 pCt. tegen 45 pCt. in 1870. Bijna nergens vindt men een spoorweg, die zoo duur exploiteert als de Hollandsche, wanneer men in aanmerking neemt, hoeveel reizigers en hoe weinig goederen vervoerd worden. De exploitatiekosten van andere spoorwegen, die in soortgelijke omstandigheden verkeerden, bedragen 35 à 40 pCt. Het gevolg is dan ook, dat een spoorweg als de Hollandsche, die een bevolking langs zijn weg en een aantal reizigers heeft, zooals men slechts zelden aantreft, over 1871 slechts 6.3 pCt. aan de aandeelhouders uitkeert.

Niettegenstaande deze betrekkelijk kleine uitkeering aan de aandeelhouders en dat de reservekas op het eind van 1870 reeds bedroeg f 484,000, wordt deze reservekas wederom vermeerderd met een gedeelte van het batig slot, ten bedrage van f 59,000 en is nu groot f 720,000. Hoewel de statuten voorschrijven, dat de reservekas tot een millioen gld. moet opgevoerd worden, zien wij hiervan het nut niet in; te minder, daar de maatschappij nog heeft een afzonderlijke vernieuwingsrekening voor den weg, de gebouwen en het rollend materieel. Had men de reservekas niet vergroot, dan zou men ruim 6 gl. per aandeel meer hebben kunnen uitkeeren aan de aandeelhouders.

(*) Onze geachte Corr. vergunne ons hierbij de opmerking, dat een aandeel in de netto winst toch geen onjuist systeem is; ook is het bedrag der uitkeering aan den geheelen R. v. adm. zeker niet bovenmatig, indien men de uitgebreidheid der exploitatie en de uitkeeringen aan andere spoorweg-directiën nagaat. Dat deze uitkeering onder de *uitgaven* wordt gebragt, schijnt echter minder regelmatig. (Zie overigens *Econ* 1871, pag. 496 v., ook wat een aandeel in de netto winst voor de hoofd-beambten betreft.)

De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij exploiteert den Staatsspoorweg Helder—Uitgeest—Zaandam, lang 72 kilometers. Zoolang deze spoorweg niet tot Amsterdam gereed is, hetwelk in de eerste jaren niet het geval zal wezen, valt het niet te beslissen, of deze exploitatie voor de maatschappij al dan niet voordelig zal wezen.

In 1871 hebben de *ontvangsten* van dien spoorweg bedragen *f* 329,368.65^s, dat is ongeveer *f* 62,000 meer dan in 1870.

De ontvangst, aan *reizigers* bedroeg *f* 207,724.78^s, dat is *f* 6000 meer dan in 1870, een niet ongunstig jaar, vooral door de toen in Noord-Holland samengetrokken troepenmagt; de vermeerdering over 1871 is ongetwijfeld mede door de aankomst en het vertrek der stoombooten van de Stoomvaart-maatschappij Nederland veroorzaakt.

Het vervoer van *goederen* bragt *f* 80,088.39.^s op, dat is *f* 49,300 meer dan in 1870.

Daarentegen beliepen de *uitgaven* *f* 271,149.21^s, of *f* 59,000 meer, dan in 1870. De uitkeering aan den staat bedroeg *f* 56,308.89. De maatschappij hield daardoor van den Noord-Hollandschen spoorweg meer over, dan zij uitgegeven had: *f* 1910.55.

Deze uitkomst is niet zeer bemoedigend; hoezeer wij ons verheugen over het meerder goederen-vervoer, zoo schijnt te blijken, dat zulks geenszins voordeel aan de maatschappij oplevert. In 1870 bij een minder vervoer hield de maatschappij over *f* 3831, en in 1871 toen meer goederenwagens noodig waren, en dus ook meer waardevermindering van materieel en grooter kapitaal, is het batig saldo kleiner.

Wij hopen dat de directie eens na zal gaan, of het tarief der goederen wel goed is, en vooral, of de gesloten contracten, b. v. met de Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij voor het vervoer van goederen geen schade kan geven. Men moet evenwel niet uit het oog verliezen, dat het goederenvervoer van den Noord-Hollandschen Spoorweg, zoolang het gedeelte van den spoorweg Zaandam—Amsterdam niet gereed is, voordeel geeft aan het gedeelte Uitgeest—Haarlem—Amsterdam.

Intusschen is het zonderling dat de Noord-Hollandsche spoorweg eer schade, dan voordeel geeft aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, terwijl de maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen aan haar aandeelhouders 5 à 6 pCt uitkeert, hoewel laatstgenoemde maatschappij de staatsspoorwegen op gelijke voorwaarden exploiteert als de Hollandsche maatschappij, en de

opbrengst per kilometer der Staatsspoorwegen die van den Noord-Hollandschen spoorweg niet veel overtreft.

De Hollandsche IJzeren Spoorweg heeft tot nu toe voor het geregeld verkeer van reizigers nog niet opengesteld het verbindingsbaantje te 's Hage tusschen haar station en dat van de Nederlandsche Rijnspoorwegmaatschappij; voor het vervoer van goederen is het den 15den Julij 1871 in dienst gesteld.

Met het aanleggen van den Oosterspoorweg is een begin gemaakt; op de balans komt een post voor van f 554,911.88. Wij kunnen onze vrees niet ontveinzen, dat, zoo de maatschappij er niet in slaagt, om goedkoop te exploiteeren dan zij nu doet, de Oosterspoorweg, die hoofdzakelijk van goederen-vervoer zal moeten bestaan, aan de maatschappij geen matige rente van de kosten van aanleg zal opbrengen, en de tegenwoordige aandeelhouders hun dividend zullen zien verminderen.

X.
