

DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ IN HET JAAR 1882.

Bij de Wet van 19 December 1882 (*Staatsblad* Nr 241) is goedgekeurd de Overeenkomst, gesloten tusschen den Staat en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. Deze Overeenkomst strekt ter vervanging van alle concessien van aanleg en exploitatie, aan de Maatschappij verleend; de voornaamste bepalingen dier Overeenkomst hebben wij in de aflevering Juli—Augustus 1882 van dit Tijdschrift reeds medegedeeld. Tengevolge van deze Overeenkomst hebben sommige af- en overschrijvingen en eenige betalingen tot regulariseering plaats gehad; zullen de gesplitste boekhoudingen over de verschillende spoorwegen, aanvangende met 1883, niet meer worden gehouden; is de afzonderlijke balans van den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg vervallen, enz.

De lengte der spoorweglijnen, die de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij in 1882 heeft geëxploiteerd, was even als in 1881, ongeveer 35½ kilometer, te verdeelen in 229½ kilometer eigen lijnen der Maatschappij, 81 kilometer Staatsspoorweg en 43½ kilometer Nederlandsch-Westfaalschen spoorweg. Behalve deze spoorwegen exploiteerde de Maatschappij nog de stoomtramwegen van Beverwijk—Wijk aan Zee, en van den Haag—Loosduinen.

De uitkomsten der exploitatie zijn niet ongunstig; het personen- en goederenverkeer zijn zich blijven ontwikkelen.

Het reizigersvervoer bragt op de lijnen bewesten Amsterdam f 37,500 en op de oostelijke lijnen f 42,600 meer op dan in het vorig jaar. Het ongunstige weder gedurende den zomer heeft een grootere ontwikkeling tegengehouden. In het verslag der Maatschappij wordt er op gewezen, dat de lijn Amsterdam—Rotterdam de kortste en goedkoopste route is geworden voor het verkeer met Zwitserland en Italie via Brussel en Straatsburg, en de

Maatschappij zich zelfs bereid heeft verklaard nachttreinen te laten loopen, maar dit is niet geschied, doordien de Keizerlijke Spoorweg-Directie te Straatsburg weigerde mede te werken. Wij nemen de vrijheid er op te wijzen, dat de aansluiting van den trein van Amsterdam te Brussel op den trein naar Straatsburg—Bazel—Milaan dezen winter te wenschen overliet. De Belgische Minister van openbare werken Sainctelette heeft andere inzichten omtrent de exploitatie van spoorwegen dan zijn voorganger, het gewone verschijnsel bij staatsexploitatie. Die Minister wijzigde den loop der treinen te Antwerpen, waardoor de trein te Brussel veel later aankwam, en men te Brussel geen tijd had om plaats te nemen en de bagage te bezorgen. Hier kwam bij, dat niet-tegenstaande alle pogingen door de Hollandsche Spoorwegmaatschappij aangewend, deze er niet in slagen kon, om aan hare stations plaatsbriefjes voor Milaan en andere Italiaansche steden verkrijgbaar te stellen en men dus deze te Brussel moest nemen.

Door de invoering van de Rijkspakketpost op 1 April 1882 is de opbrengst van de bestelgoederen verminderd, en wel op de westelijke lijnen met f 24,300 en op de oostelijke met f 5,800 (het Rijk betaalde voor het vervoer der postpakketten slechts f 9,500). Het ijigoederenvervoer is eveneens achteruitgegaan en wel met f 9,500 en f 3,200.

Het vrachtgoederenvervoer is, althans op de oostelijke lijnen, in hoeveelheid belangrijk vermeerderd, doch de zeer lage prijzen, het gevolg der concurrentie, maakt, dat de opbrengst op de westelijke lijnen is verminderd met f 8,300, daarentegen op de oostelijke lijnen vermeerderd met f 99,000.

Het veevervoer bragt op de lijnen bewesten Amsterdam f 7,100 en op de andere lijnen f 2,900 meer op dan in 1881.

Door de Overeenkomst met den Staat is geen vergoeding gegeven voor het vervoer van postrijtuigen en brievenmalen, zooals vroeger geschiedde.

Het totale bedrag der diverse ontvangsten was f 23,000 lager dan in 1881, hoofdzakelijk veroorzaakt door het vervallen van de huur van posterij-compartmenten, het minder verkoopen van afval, het verminderen der bate van de stations Amersfoort en Zutphen enz.

Het zandvervoer voor anderen bragt f 330,600 meer op dan in 1881, vooral door het vervoer van wagens met zand voor den aanleg van den Staatsspoorweg Zaanstreek—Hoorn.

De opbrengst van den telegraaf was f 200 hooger dan in 1881.

De totale opbrengst bedroeg in ronde sommen:

	1881.	1882.
Amsterdam—Rotterdam . . .	f 3.080.900	f 3.046.500
Haarlem—Uitgeest	" 151.000	" 154.300
Helder—Zaandam	" 404.600	" 686.400
Zaandam—Amsterdam	" 199.600	" 206.500
Amsterdam—Zutphen—Utrecht	" 1.847.100	" 1.986.800
Zutphen—Winterswijk	" 252.700	" 306.900
	<u>f 5.935.900</u>	<u>f 6.387.400</u>

of ongeveer f 451.500 meer dan in het vorige jaar.

Per kilometer en per jaar was de opbrengst dezer lijnen achtereenvolgens f 35.424, f 8.575, f 9.667, f 20.653, f 15.831 en f 7.056.

Het gemiddelde per kilometer van alle lijnen bedroeg f 18.043 tegenover f 16.768 in 1881. Op de verschillende baanvakken was de opbrengst van het vervoer per jaarkilometer:

	kilom. lengte.	1881.	1882.
Amsterdam—Haarlem	18	f 38.880	f 40.070
Haarlem—Leiden	29	" 23.851	" 23.863
Leiden—den Haag	16	" 33.011	" 33.246
Den Haag—Rotterdam	23	" 43.909	" 43.130
Haarlem—Uitgeest	18	" 8.001	" 8.054
Helder—Alkmaar	42	" 5.095	" 4.976
Alkmaar—Uitgeest	16	" 8.653	" 8.571
Uitgeest—Amsterdam	23	" 9.504	" 9.735
Amsterdam—Amersfoort . . .	45	" 22.607	" 23.474
Amersfoort—Zutphen	60	" 8.704	" 9.562
Zutphen—Winterswijk	44	" 5.459	" 6.848
Hilversum—Utrecht	18	" 9.470	" 9.407

Volgens de exploitatie-rekening over 1882 bedroegen de ontvangsten voor het vervoer op de eigen en de overige lijnen te zamen:

Reizigers	f 3.858.866
Bagage der reizigers	" 67.045
Bestelgoederen	" 418.635
Vrachtgoederen	" 1.142.558
IJlgoederen	" 107.504
Zand	" 445.799
Verkoop van drukwerken, bewaargelden, bestelloonen, enz.	" 43.785
Paarden, vee, rijtuigen	" 121.484
Telegraaf	" 13.968
Opbrengst van eigendommen, buffetten, stationeerende rijtuigen, enz.	" 131.856
Opbrengst van zand- en watertreinen ten behoeven van de exploitatie	" 35.937
Totaal	<u>f 6.387.437</u>

De gewone kosten van onderhoud van den weg en de stations zijn lager geweest dan in het vorig jaar.

Behalve het bouwen van eenige wachterswoningen, het vernieuwen van bruggen en dergelijke werken, verdient vermelding het bouwen van een locomotiefloods te Haarlem en te Utrecht, het maken van een verbindingsspoor naar de gasfabriek te Leiden, van een nieuw stations-emplacement te Delft, van de ophooging van het gemeenschappelijk stations-emplacement te Rotterdam, van een tweede spoor tusschen Hilversum en Baarn, van een losplaats langs de Vecht te Weesp, van een halte te Klarenbeek, het aankooopen van een hofstede tot het eventueel leggen van een spoor naar de houthaven te Amsterdam en het aankooopen van grond voor een stal en voor een administratie-gebouw te Amsterdam. De exploitatiekosten waren ongeveer even hoog als in 1881 en bedroegen ruim 53 pCt. van de inkomsten.

De uitgaven voor de exploitatie bedroegen:

Directie en toezigt der baan	f	58.158
Onderhoud van den weg	„	587.888
Buitengewone werken	„	623.157
Onderhoud van de stations en de werkplaats	„	246.029
Bewaking van den weg	„	85.874
Directie der werkplaats en der tractie	„	34.100
Onderhoud der locomotieven, na aftrek van f 40.219		
uit het Vernieuwingsfonds	„	163.389
Onderhoud der rijtuigen en wagens, na aftrek van f 30.411		
uit het Vernieuwingsfonds	„	174.695
Vernieuwingsfonds voor rollend materieel	„	114.592
Daggelden aan machinisten, stokers, gratificatiën, brandstoffen, olie, vet, smeer, water voor de locomotieven, enz.	„	570.892
Directie van beweging en vervoer	„	128.301
Stations en tremdienst	„	605.266
Goederendienst	„	333.714
Tractementen van ambtenaren en andere kosten van de algemeene dienst	„	263.593
Totaal	f	3.401.648

Op de exploitatie-rekening is niet gebragt de uitkeering aan den Raad van administratie, die over 1882 beloopt f 22.500.

Deze uitkeering werd tot nu toe gebragt onder de exploitatiekosten, maar is thans vermeld bij de verdeeling van de zuivere winst of het batig saldo. Tot toelichting diene, dat in de statuten, zeer verkeerdelijk, nergens gesproken wordt, dat de Raad van admi-

nistratie eenig aandeel in de winst of geldelijke belooning zal genieten, maar op de vergadering van aandeelhouders van 4 October 1837 is, zoo wij vermeenen, bepaald, dat aan den Raad van administratie zal uitgekeerd worden 2 pCt. van het bedrag dat aan de aandeelhouders als dividend wordt uitgekeerd, mits dit dividend meer bedraagt dan vijf pCt. Toen dat besluit genomen werd, liep echter de spoorweg nog slechts van Amsterdam naar Haarlem, en was het aandeelen-kapitaal betrekkelijk klein.

Volgens de Statuten (Art. 21, 22 en 23) moeten van de zuivere winst eerst 5 pCt. aan de aandeelhouders uitgekeerd worden. Na aftrek dezer vijf pCt. mag de Raad van Administratie aan sommige geëmployeerden belooningen uitkeeren, die echter in geen geval drie ten honderd van het alzoo overblijvend bedrag der zuivere winst mogen overschrijden. Van het hierna overblijvend bedrag moet een derde gedeelte in de Reservekas gestort worden, zoolang die kas het maximum van een millioen gulden nog niet bevat; het overige moet geheel aan de aandeelhouders worden uitgekeerd. Bevat de Reservekas het maximum, zooals thans, dan zal geen verdere afzondering uit de winst ten haren behoefte plaats hebben, maar het overblijvende geheel aan de aandeelhouders worden uitgekeerd. Het komt ons voor, dat men meer in den geest der statuten handelt, door de uitkeering aan den Raad van administratie te brengen ten laste der exploitatie-rekening, dan door die uitkeering van de zuivere winst af te trekken. Ieder onpartijdig deskundige toch zal toestemmen, dat de beheerders goed beloond dienen te worden en dat deze uitkeering aan den Raad van administratie geenszins hoog is te noemen; maar wil men echter den thans gevolgden weg behouden, dan deed men beter de statuten te wijzigen.

Het beheer der Maatschappij is volgens de statuten opgedragen aan eenen Raad van Administratie, bestaande uit vijf commissarissen. De kennisgevingen aan het publiek zijn meestal geteekend door den administrateur namens den Raad van administratie. De administrateur is een bezoldigd ambtenaar, die geen lid is van dien Raad; de statuten gewagen niet van zulk een administrateur, die op mag treden namens den Raad van administratie. Onzes inziens ware het regelmatiger, zoo het beheer der Maatschappij ware opgedragen aan een Directeur-generaal, onder toezigt van een Raad van Commissarissen. Deze Commissarissen konden dan een zekere som genieten, indien de aandeelhouders meer dan $4\frac{1}{2}$ of 5 pCt. ontvangen. Tevens moest het Bestuur meerder vrij-

heid dan thans bezitten, om bijzondere belooningen aan ambtenaren uit te keeren; volgens de tegenwoordige statuten, kan het Bestuur over 1882 slechts f 12.400 aan belooningen uitkeeren. Alle ambtenaren die slechts eenigen invloed uitoefenen, behooren aandeel in de winst te krijgen.

Als huur voor den spoorweg is betaald voor het gedeelte Amsterdam—Helder f 100.655 en Zutphen—Winterswijk f 82.243.

Het renteloos voorschot aan den laatstgenoemden spoorweg is toegenomen met f 4.869 en bedraagt in het geheel f 28.469.

Op de Winst- en Verliesrekening komt een bate voor van f 2.174 voor de exploitatie van stoomtramwegen. De Maatschappij exploiteert den stoomtramweg Beverwijk—Wijk-aan-Zee, lang bijna 5 K. M., geopend 25 Mei 1882 en eigendom van de Maatschappij het Noordzeepad Wijk-aan-Zee, en de stoomtramweg van de Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij; van deze laatste maatschappij is het gedeelte Haag—Loosduinen, lang ruim 5 K. M., den 24 Juni 1882 geopend.

Eerstgenoemde tramweg ontving per dagkilometer f 8.82 en per treinkilometer f 0.39, laatgenoemde f 16.50 en f 0.78.

De exploitatie dezer twee stoomtramwegen was voor de Hollandsche spoorwegmaatschappij tot nu toe niet voordeelig; immers deze twee tramwegen hebben aan de Hollandsche spoorwegmaatschappij een kapitaal tot inrigting en aankoop van materieel geëischt van ruim f 166.000. Het behoort evenwel tot een goede spoorwegpolitiek van een bloeiende maatschappij om stoomtramwegen te steunen, en den aanleg te bevorderen van deze voedingswegen der groote spoorwegen. Met genoegen vermelden wij, dat eenige tramweglocomotieven besteld zijn bij Backer en Rueb te Breda.

Het maximum van één millioen was op den 31^{sten} December 1881 in de Reservekas, maar door het ongeluk te Vogelenzang op 11 Augustus 1882 was het geheele bedrag der gemaakte rente noodig tot dekking der schaden. Nabij Vogelenzang had namelijk eene ernstige botsing plaats tusschen twee treinen, waardoor eenige reizigers werden gekwetst, twee bezweken eenige dagen later aan de gevolgen.

Do verdeeling der reizigers naar het aantal voor de verschillende klassen was voor de eerste klasse ongeveer 11, de tweede 23 en de derde 66 pCt. De gemiddeld afgelegde afstand bedroeg voor de reizigers van de eerste en van de tweede klasse, respectivelijk ongeveer 29, en van de derde klasse 25 k. m.

De balans over 1882 werd in de Alg. vergadering van aandeelhouders, 29 Mei ll. te Amsterdam gehouden, goedgekeurd, en het dividend per aandeel van f 1000 bepaald op f 75 (waarvan reeds f 20 voorloopig is uitgekeerd). Neemt men de bijzondere omstandigheden in aanmerking, die in 1882 op dit dividend invloed hebben uitgeoefend, dan is het resultaat zeer goed.

J. J. v. KERKWIJK.
