

Holländische Eisenbahn.

Amsterdam-Rotterdam Eisenbahn

(Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Maatschappij), Amsterdam.

Gegründet: Am 8.8. 1837. Neues Statut vom 22./11. 1890.

Zweck: Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Trambahnen, sowie Betrieb anderer Eisenbahnen und Trambahnen. Die Ges. erwarb im Jahre 1899 die König Willem III. Eisenbahn, welche sie schon seit Jahren gepachtet hatte; ausserdem übernahm sie durch Vertrag vom 1. Sept./15. Nov. 1899 den Betrieb der Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Ges. auf die Dauer der Koncession dieser Ges. Nach dem Vertrage hat die Betriebsunternehmerin an die Eigentümerin zu zahlen 4% auf die Aktien A im Betrage von M. 1 000 000 und 3% auf die Aktien B im Betrage von M. 500 000. Falls in irgend einem Jahre die Betriebseinnahmen die Betriebskosten und den für die 4 $\frac{1}{2}$ %ige Verzinsung der Aktien A nötigen Betrag nicht erreichen sollten, so bleibt das Defizit zu Lasten der Betriebsübernehmerin und findet eine spätere Verrechnung desselben nicht statt; dagegen ist die Zahlung des für die 3%ige Verzinsung der Aktien B nötigen Betrages als ein zinsenloses Darlehen zu betrachten, wofür die Eigentümerin von der Pächterin belastet wird, falls und insofern jene Zahlung in irgend einem Jahre durch die Betriebseinnahme nach vorherigem Abzug von a) 25 000 hfl. für die Betriebskosten, b) 36 Cents pro Zuge kilometer, welcher im regulären Dienst mehr zurückgelegt sein wird, als von 5 Personenzügen in jeder Richtung, c) dem für die 4%ige Verzinsung der Aktien A nötigen Betrag nicht gedeckt wird. Wenn in irgend einem Jahre die Einnahmen die Summe der unter a), b) und c) genannten und für die 3%ige Verzinsung der Aktien B nötigen Beträge übersteigen, so wird der Überschuss zunächst zur Rückzahlung der zinslos vorgeschossenen Summe verwendet; von dem danach verbleibenden Einnahmerest wird der Eigentümerin abermals ein Betrag gleich 1% des A.-K. B überwiesen, und von dem alsdann noch übrig bleibenden Rest soll die Pächterin 25% und die Eigentümerin 75% erhalten. Die Betriebsübernehmerin ist befugt, die Ahaus-Enscheder Bahn vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen Staatsregierungen, zu kaufen, nachdem sie der Eigentümerin von dieser Absicht ein Jahr zuvor Kenntnis gegeben hat. Sie hat alsdann zu zahlen: a) 100% auf die Aktien A und B; b) den Betrag der für den Bau der Nebenbahn von der Eigentümerin ferner empfangenen Subsidien, insoweit diese bei dem Verkauf der Nebenbahnen zurückzuzahlen sind; c) eine Prämie von 50 000 M. oder 30 000 hfl.

Strecken: Die Gesamtlänge der eig. u. gepachteten Linien betrug am 31./12. 1910: 1455,124 km.

Koncession: Die Dauer derselben währt bis zum 31. Dez. 1940, falls der Betrieb nicht früher durch den niederländischen Staat übernommen wird.

Rückkaufsrecht des Staates: Der niederländische Staat ist berechtigt, jederzeit die Bahn anzukaufen und zwar mit einjähriger Frist auf den 31. Dez., 1) entweder übernimmt der Staat alle Aktiva der Gesellschaft, dann hat er alle ihre Schulden zu übernehmen und zahlt ihr für die Aktien 100% und die Hälfte des Überschusses der Aktiva über die Schulden, das A.-K. und den Gewinnsaldo, 2) oder er übernimmt die Aktiva der Ges. mit einigen Ausnahmen, dann übernimmt er alle ihre Schulden mit Ausnahme derjenigen, welche von den nicht übernommenen Aktiven herrühren und zahlt ihr 100% des A.-K. abzüglich 80% des Wertes der nicht übernommenen Aktiva, ferner die Hälfte des Überschusses der Aktiva (einschliesslich der oben ausgeschlossenen) über die Schulden, das A.-K. und den Gewinnsaldo; oder 3) er übernimmt nur die eigenen Strecken der Ges., das für diese Linien und die gepachteten Staatsbahnen erforderliche rollende Material und Inventar, ferner diejenigen Aktiva, deren Übernahme gesetzlich bestimmt wird, dann zahlt er ihr das ursprüngliche Anlagekapital im Betrage von fl. 39 374 761, ferner den Aufwand für die mit Genehmigung der Regierung gemachten Verbesserungen und Erweiterungsbauten, sowie auch für die Betriebseinrichtungen und das rollende Material nach Abzug gewisser Abschreibungen. Der auf den Betrieb der betreffenden Linien entfallende Anteil wird nach Verhältnis der durchschnittlich in den letzten 5 Jahren zurückgelegten Kilometer berechnet. Für den Fall, dass der Staat vor dem Jahre 1915 vom Rückkaufsrechte Gebrauch macht, hat er ausserdem noch $\frac{1}{2}$ % auf das A.-K. von hfl. 22 500 000 für jedes Jahr bis 1915 zu zahlen, jedoch höchstens 10% des A.-K.

Kapital: hfl. 22 500 000 in Aktien à hfl. 1000.

Anleihen am 31./12. 1910: 3% von 1888 hfl. 4 812 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1889 hfl. 30 259 000, 3% von 1892 hfl. 9 875 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1898 hfl. 10 954 000, 4% von 1900 hfl. 7 608 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1902 hfl. 9 278 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1905 hfl. 6 809 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1906 hfl. 11 732 000, 4% von 1907 hfl. 5 922 000, 4% von 1908 hfl. 7 931 000, 3 $\frac{1}{2}$ % von 1908 hfl. 6 958 000, 4% von 1910 hfl. 7 000 000.

Res.-F.: Ende 1910: hfl. 2 394 672.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Im Mai oder Juni. **Stimmrecht:** 1—9 Aktien = 1 St., 9—19 Aktien = 2 St., 20 Aktien und darüber = 3 St.

Gewinn-Verteilung: Zunächst 4% Div. an die Aktionäre, vom Überschuss die eine Hälfte an den Staat, die andere an die Aktionäre, bis diese 6 $\frac{1}{2}$ % Div. im ganzen erhalten, von dem etwaigen Überrest $\frac{1}{3}$ an den Staat, $\frac{1}{3}$ an die Aktionäre.

Bilanz am 31. Dez. 1910: Aktiva: Baukost. der Eisenbahnlinien 39 374 765, Veränd. u. Erweit. d. Eisenbahnlinien 20 297 841, Verbind.-Bahn nach Rotterdam 2 338 962, Vorschüsse f.