



Versie: 27 juni 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. De surséance van 1942

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts soms een pareltje tegen. Zo ook de twee onderstaande berichten over schimmige aandelenhandel in 1942 . Geschreven door onbekende redacteuren, en overgenomen uit het blad 'Eilanden-Nieuws' van woensdag 10 juni 1942 en het 'Algemeen Handelsblad' van dinsdag 18 april 1961. Alles is integraal overgenomen, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Uit de pers.

Nog steeds rumoer om de R.T.M.

Wij lezen in het Amsterdamsch Effectenblad, onder het opschrift "Een vermakelijk spelletje" het volgende over het beleid van de R.T.M.:

Het bestuur van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij is met hare démarches inzake de obligatieverplichtingen niet bijzonder gelukkig.

Men herinnert zich de voorstellen, die te elfder ure (n.l. kort voor het vervallen van den termijn van uitstel) werden ingediend en afgewezen, resp. hoe uitermate positief de directie toen was inzake hare voorspellingen in het geval haar program niet mocht worden aanvaard.

De overheid zou geen regeling met tijdelijk karakter wenschen, de rentelooze voorschotten werden voorgesteld alsof zij het graf waren, waarin de obligatiehouder zijn laatste hoop ter ruste kon leggen, het alternatief der aanvaarding van de voorstellen was het faillissement. De directie houde het ons ten goede, wanneer wij het een beetje hard zeggen, maar wanneer de harerzijds toegepaste stimulansen tot aanvaarding van haar plan niet hopeloos oppervlakkig genoemd mogen worden, dan waren zij bewust misleidend.

Gebleken is n.l., dat er met 't Departement wel degelijk te praten valt, zoowel over een (desnoods) tijdelijke regeling, als over de positie der rentelooze voorschotten. Gebleken is dat er geen enkele obligatiehouder opdaagt, die de kip wil slachten, die hem zoolang windeieren gelegd heeft en dat er dus van faillissement nog altijd geen sprake is.

Nu werd er op een gegeven oogenblik, is verband met de lijdensgeschiedenis, die toch ééns een einde moet nemen, publiek gemaakt, dat andere vervoersinstellingen voor de R.T.M. belangstelling toonden. Die andere bedrijfsinstellingen zijn, gelijk later bleek, de N.S. en de R.E.T. en ofschoon er naar buiten uit niet veel van gebleken is, lijkt ons de veronderstelling niet ongegrond, dat er van overheidswege een wenk (of meer) in deze richting gegeven is.

Hiermede schijnt de knuppel in het hoenderhok gegooid te zijn van hen, die andere belangen te verdedigen hebben en die van overdracht aan een andere instelling kennelijk niets moeten hebben.

Herhaaldelijk kan men thans “spontane” stukjes in de pers vinden, mededeelende, dat het met het bedrijf der R.T.M. zooveel beter gaat, dat de positie der obligatiehouders bijna benijdenswaardig geworden is en in het jongste bericht treedt St. Nicolaas zelfs persoonlijk op met de boodschap dat er f 30.000 extra bestemd is voor de aflossing van 100 obligaties (tegen 30 pct. n.l.), dat er bovendien 25 pct. gereserveerd is voor de betaling van vervallen coupons en dat er alsdan nog een voordeelig saldo resteert van f 15.000 .

Dit alles als resultaat van het boekjaar 1941, terwijl er over 1940 een verlies was van f 115.587 , zodat wij allen kunnen zien, dat de R.T.M. in uitzonderlijk gunstige omstandigheden is komen te verkeerem.

Bij dit alles rijzen echter eenige vragen. De eerste is: waarom is het bestuur niet in staat om een jaarverslag te publiceeren nu er van het nieuwe jaar reeds 5 maanden verstreken zijn ? Er is een voorloopige rekening aan het comité der obligatiehouders ter hand gesteld, maar niet alleen, dat hiermede uiteraard geen afgerond beeld gegeven wordt, zou het toch logischer geweest zijn, wanneer deze voorloopige rekening 1941 gewoon gepubliceerd was.

Ten tweede vraagt men zich af, waarom er f 30.000 voor extra aflossing bestemd is en niet voor reserveering van benodigde rentebetaling.

Ten derde: als het dan zooveel beter gaat, wil men dan het publiek wijsmaken, dat dit herstel dan plotseling uit den hemel is komen vallen ? Natuurlijk is dit niet het geval. Reeds in November j.l., toen het nieuwe voorstel ter tafel kwam, moet men een globaal overzicht gehad hebben.

Het lijkt ons echter zeer de vraag, of de geboden lezing wel juist is. Uiteraard zal het cijfer der ontvangsten sterk gestegen zijn, maar er worden aan het materiaal en aan den dienst in het algemeen zulke verhoogde eischen gesteld, dat men onmogelijk kan aannemen, dat er per saldo van een gunstiger situatie op duurzame basis sprake kan zijn.

Wij voor ons krijgen dan ook den indruk, dat dit moois gelanceerd wordt met onbehoorlijke bedoelingen. De koers der obligaties, die reeds met plm. met 52 is opgelopen, zal vermoedelijk den een of andere belangstellende aanleiding geven tot het verlangen zich van zijn bezit te ontdoen en hieraan zal het wel zijn, dat wij deze prettige stukjes, resp. de hoopgevende mededeelingen te danken hebben.

Wij geven onzen lezers met nadruk het advies zich er niet door te laten leiden en de zoo royaal geboden insideinformaties zonder mee als kennisgeving aan te nemen.

Wij zijn van meening, dat er zich een zeer onsmakelijk spelletje afspeelt, waar bij men maar het best neutraal toeschouwer blijft.

(Bovenstaand artikel is uit het blad 'Eilanden-Nieuws' van woensdag 10 juni 1942 .)

- / -

VERGADERING R.T.M.

Gemeente Rotterdam weigert garantie aan crediteuren

(Van onze correspondent)

Rotterdam, 17 april.

Gisteren is te Rotterdam de buitengewone aandeelhoudersvergadering van de Rotterdamsche Tramweg Mij. gehouden, welke bijeen was geroepen op verzoek van de gemeente Rotterdam, die – zoals bekend – sedert enkele maanden, door een bot van 500%, in het bezit is van nominaal f 990.500 aandelen van in totaal 1 mln. grote kapitaal. In deze vergadering werd aan drie van de vier in het bestuur der R.T.M. zitting hebbende commissarissen gedwongen eervol ontslag verleend, waardoor voor de gemeente Rotterdam de weg werd vrijgemaakt om de leiding van het bedrijf over te nemen. Het college van commissarissen werd uitgebreid tot acht personen en in de vacante plaatsten werden deskundigen van de gemeente en de Nederlandse Spoorwegen gekozen. Alleen de heer L.F.H. Hameleers, die de belangen van de obligatiehouders behartigt, bleef als commissaris gehandhaafd. De heer W. Vrolijk uit Amsterdam (president-commissaris), ir. D. de Iong uit Rotterdam (gedelegeerd commissaris) en de heer J.G. van Neerven uit Eindhoven werden echter gedwongen hun mandaat ter beschikking te stellen.

Oude commissarissen krijgen ontslag

De reden van het onvrijwillig heengaan van de heren Vrolijk, De Iong en Van Neerven is gelegen in de nu reeds enkele maanden zonder succes met de gemeente Rotterdam gehouden besprekingen, met betrekking tot de positie van houders van obligaties en restantbewijzen, die op het bedrijf een vordering hebben van f 2 mln. Het oude bestuur wenste, alvorens vrijwillig af te treden, van de gemeente Rotterdam de garantie dat zij een zodanig beleid zal bevorderen dat de op de vennootschap rustende verplichtingen tegenover alle crediteuren zullen kunnen worden nagekomen en alles zal worden nagelaten wat aan een zodanig beleid afbreuk zou kunnen doen. De gemeente weigerde echter, mede in verband met pensioenverbeteringen voor het personeel, een dergelijke garantie te geven en trok op grond van haar aandelenbezit in de vergadering uiteraard aan het langste eind.

Bestuursvergadering

Aan het begin van de vergadering werd door de heer Vrolijk, namens het college van commissarissen, een verklaring afgelegd, waarin hij onderstreepte, dat commissarissen hun verantwoordelijkheid tegenover crediteuren wensen te blijven dragen, totdat zulks hun, op grond van een statutair besluit, onmogelijk worden gemaakt.

Van meet af aan zijn obligatiehouders en houders van restantbewijzen crediteuren geweest van een particuliere streekvervoersonderneming, zodat zij kunnen vorderen, dat in hun sector te besteden gelden der vennootschap, voor zover afhankelijk gesteld van de liquiditeit der vennootschap, beschikbaar komen in overeenkomst met normale bedrijfseconomische principes, een particulier streekvervoersbedrijf eigen en niet volgens doelstellingen welke een particulier vervoersbedrijf vreemd zijn.

Het zijn de obligatiehouders geweest die in 1942 door de aanvaarding van het surséance-akkoord het voortbestaan van de N.V. mogelijk hebben gemaakt. En daarom streefde het huidige bestuur er naar voor obligatiehouders zoveel te doen als in het vermogen van de N.V. lag.

Het oude bestuur heeft de vergadering van aandeelhouders gehouden op 4 december 1959 door aandeelhouders laten bekrachtigen dat ingaande 12 januari 1960 op de restantbewijzen, waarvan thans nog f 610.000 in omloop is, 2½ % rente per jaar zou worden vergoed, terwijl daarnaast jaarlijks f 20.000 voor inkoop, resp. uitloting à pari beschikbaar zou worden gesteld. Tevens werd door het bestuur op 4 december 1959 medegedeeld, dat jaarlijks voor inkoop, resp. à pari van de 3½ % obligaties, waarvan nog f 1.390.000 uitstaat, een bedrag van f 45.000 beschikbaar zou komen. Aflossing van de 3½ % obligaties en de rentebetaling en aflossing van de restantbewijzen geschieden onder voorwaarde, dat de liquiditeit van de vennootschap zulks toelaat ter beoordeling van de raad van commissarissen.

Vrees voor verlies

In bespreking die commissarissen op 4 januari 1961 met vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en de Ned. Spoorwegen hebben gehad, hebben de oude commissarissen er op aangedrongen, dat rentebetaling op de restantbewijzen en jaarlijkse inkoop, resp. uitloting door de gemeente zouden worden gegarandeerd. De gemeente en de Spoorwegen hebben dit echter geweigerd. Commissarissen deden dit voorstel daar bij de te verwachten vernieuwingen, zoals uitbreiding met minder rendabele lijnen, lagere tarieven e.d. voor een negatief resultaat in plaats van een bescheiden winst, moet worden gevreesd, met als gevolg geen uitkering aan crediteuren.

In dit verband wees de gedelegeerd commissaris de heer D. de Jong op de belangrijke tekorten die de R.E.T. jaarlijks heeft, in tegenstelling tot het voordelig exploitatiesaldo der R.T.M. ad f 1.070.000 over 1960, waardoor 6 % dividend mogelijk is.

Eerst het personeel

De gevolmachtigde van de gemeente, mr. N.J. Bink, verklaarde in de vergadering dat de gemeente door wijziging van de bedrijfsvoering beoogt de R.T.M. gezond en

levenskrachtig te maken door toepassing van moderne vervoers- en bedrijfsmethoden. De gemeente kon niet ingaan op de suggestie van het oude bestuur de restantbewijzen en de obligaties der R.T.M. om te wisselen in gemeenteobligaties, daar het niet haar taak is onverplicht schulden van de vennootschap op zich te nemen. Volgens mr. Bink had de oude raad van commissarissen zich te veel bezorgd getoond voor de houder van obligaties en restantbewijzen en te weinig gedacht aan de pensioenverplichtingen voor het personeel. Er dreigde ten aanzien van het laatste al een strafvervolgung. Het nieuwe regiem wil eerst de materiële positie van het personeel verbeteren.

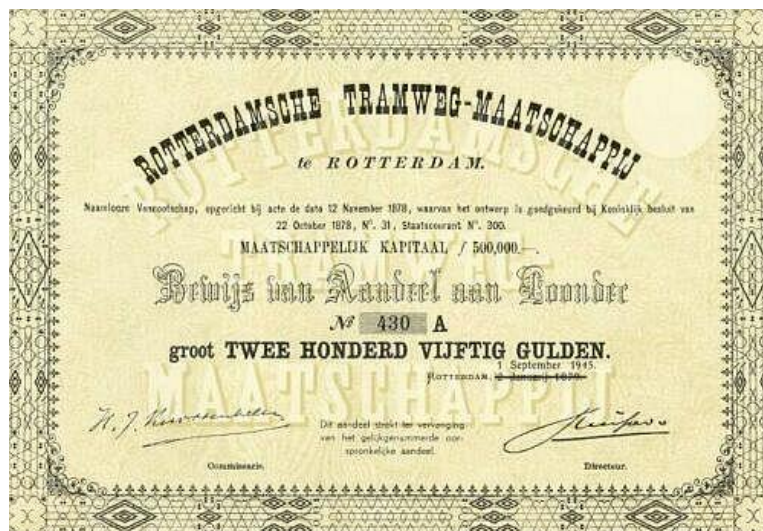
Bij de stemming over het voorstel tot eervol ontslag aan de oude commissarissen stemde een aandeelhouder, de heer J.P. Bos, tegen.

Van de oude commissarissen is alleen gebleven commissaris voor obligatiehouders, de heer L.F.H. Hameleers. Als directeur blijft dr. H.J. van Zuylen. De zeven nieuwe commissarissen die tijdens de vergadering met de stemmen van de gemeente Rotterdam werden verkozen, zijn: ir. N.A. Bogtstra te Rotterdam; N. Hortensius te Bennebroek; mr. P.R. Leopold te Zeist; J.U. Schildhuis, wethouder te Rotterdam; J.C. Timmermans te Rotterdam en drs. D.J. Wansink te Utrecht.

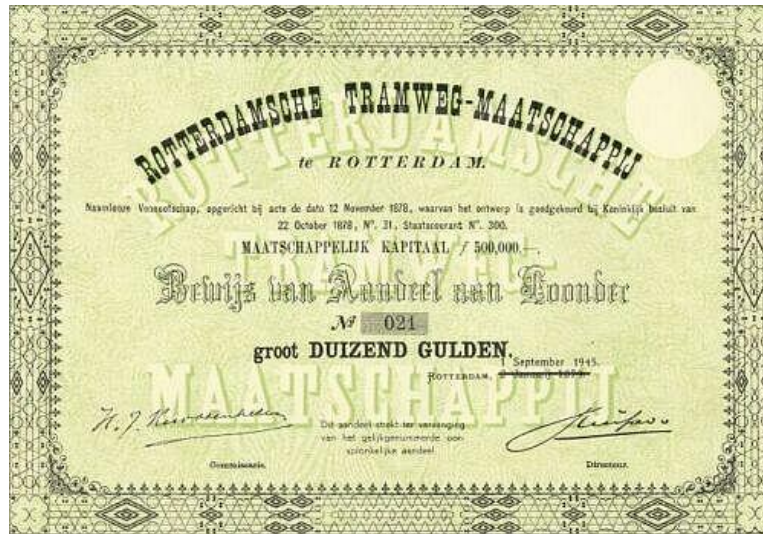
(Bovenstaand artikel is uit: dagblad 'Algemeen Handelsblad' van dinsdag 18 april 1961 .)

Beschouwing

- Zoals blijkt uit het eerste tijdschriftartikel, heeft de RTM in 1942 op punt van omvallen gestaan. Omdat het staken van de vervoersdiensten tot een zeer onwenselijke situatie zou en in de regio tot grote schade hebben geleid, is de RTM met financiële kunstgrepen gestut. Ook na de oorlog bleef de economische basis van de RTM langere tijd precair. De achterbakse overname van RTM-aandelen pakte ongunstig uit voor de aandeelhouders, die in 1942 met pijn en moeite de RTM in leven hadden gehouden. De macht van de gemeente Rotterdam (en de Nederlandse Spoorwegen) bleek zo groot, dat een garantstelling werd geweigerd. Ook moesten een aantal aandeelhouders onvrijwillig het veld ruimen.



Aandeel nummer 430, waarde Hfl. 250,= .



Aandeel nummer 21, waarde Hfl. 1.000,= .

Bronnen:

- Bron artikel: ZB, Krantenbank Zeeland - Eilanden-Nieuws, woensdag 10 juni 1942, bladzijde 1 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1942-06-10/edition/null/page/1>
- Bron artikel 'Rotterdam weigert garantie': Delpher, dagblad 'Algemeen Handelsblad' van dinsdag 18 april 1961, bladzijde 13 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000036592:mpeg21:p013> .
- Afbeelding 73b.1: Aandeel 430 - Fotograaf onbekend.
- Afbeelding 73b.2: Aandeel 21 - Fotograaf onbekend.