

PERUVIAN INVESTMENT AND FINANCE LTD.

De geschiedenis van bovengenoemde maatschappij en haar dochterondernemingen is lange tijd nauw verbonden geweest met die van de staat Peru.

Als gevolg van de verloren "Salpeter Oorlog" (1879-1883) moest het land de belangrijkste guano-winningsgebieden geruime tijd aan Chili afstaan. De economische gevolgen hiervan waren verschrikkelijk: toen de belangrijkste deviezenbron verloren was gegaan was Peru vrijwel geruïneerd. Dit ondervond ook een groep van voornamelijk Engelse beleggers die in 1870 en 1872 een vrij omvangrijke obligatielening in £ hadden verschaft. In 1890 kwam het tot een regeling tussen Peru en deze schuldeisers. De obligatiehouders zouden van hun vorderingen afzien en hun stukken ruilen in aandelen van de op 20 maart van dat jaar in Londen opgerichte Peruvian Corp.

Deze Mij. verkreeg een aantal belangrijke rechten, te weten;

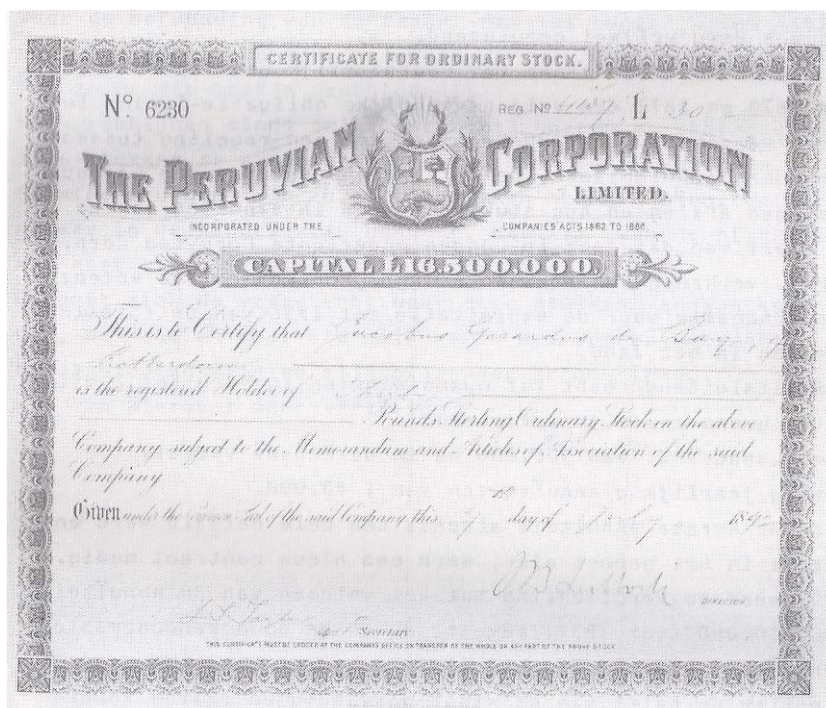
- 1) een concessie voor de exploitatie tot 1956 van de (Staats) spoorwegen in het land;
- 2) het uitsluitend recht tot guano-winning in Peru tot 2 miljoen ton guano zou zijn verscheept;
- 3) een "landgrant" van 500.000 ha in de Perené vallei, en
- 4) dertig jaarlijkse annuïteiten van £ 80.000.

Doordat de eerste annuïteit slechts ten dele betaald werd en de latere in het geheel niet, werd een nieuw contract nodig.

In 1907 werd de verplichting tot het voldoen van 30 annuïteiten à £ 80.000 (tot 1937) bevestigd, en de spoorwegconcessie verlengd tot 1973. De laatste 17 jaar van de concessie zou Peru echter de helft van de winst ontvangen en daarna zouden de spoorwegen zonder vergoeding aan de Staat komen.

Eind 1928, toen nog 8 annuïteiten te vorderen waren en nog ruim 600.000 ton guano verscheept mocht worden, kwam weer een nieuwe regeling tot stand. Tegen betaling van £ 250.000 en onder afstanddoening van het recht op annuïteiten en guano verkreeg de Peruvian Corp. de volle eeuwigdurende eigendom van de spoorwegen alsmede het recht op vrije navigatie op het Titicaca meer. Voorts kreeg de onderneming vrijdom van invoerrechten voor alle t.b.v. de bedrijfsvoering geïmporteerde goederen en een voorkeursrecht bij de eventuele uitgifte van nieuwe spoorwegconcessies. Naasting van de spoorwegen kon echter plaatsvinden tegen betaling door de Staat van £ 16,800.00 plus alle uitgaven gedaan na 1928 voor nieuwe aanleg of verbetering.

Ondanks deze vrij gunstig lijkende voorwaarden is de Peruvian Corp. nooit tot bloei gekomen. Slechts zelden kon een dividend van meer dan symbolische betekenis betaald worden; vele jaren vooral na 1930- kon in het geheel geen uitkering worden gedaan. Herhaaldelijk moesten bovendien speciale regelingen met obligatiehouders worden getroffen.



Als resultaat van een der reorganisaties werd in 1956 een Canadese houdstermaatschappij van aandelen Peruvian Corp. opgericht de Peruvian Investment and Finance Ltd genaamd. Deze gaf

nieuwe aandelen en obligaties uit, welke in de vorm van certificaten ook in Amsterdam werden genoteerd.

In 1963 kreeg de Mij. een lening van de Wereldbank en de Exim Bank van in totaal \$ 18.500.000. Deze lening werd door de Peruaanse Staat gegarandeerd; met de opbrengst werd het rollend materieel vernieuwd. Door de relatief sterk stijgende loonkosten, de scherpe concurrentie van het wegvervoer en de omstandigheid dat toestemming voor tariefsverhoging vaak vertraagd of in onvoldoende mate door de overheid werd gegeven, kwam de Peruvian Corp. echter opnieuw in moeilijkheden. In 1967 konden rente en aflossing op de leningen van de Wereldbank en de Exim Bank niet worden voldaan, waarna de betalingen (ca. \$ 2.000.000 per jaar) door Peru werden verricht.

Een jaar later (1968) werd na een militaire staatsgreep Juan Alvarado de nieuwe president van Peru. Deze vestigde een nationalistisch-revolutionair bewind, dat zich ten doel stelde vergaande structurele veranderingen in de samenleving door te voeren.

Naast de bevestiging van de nationalisatie van de Amerikaanse oliebelangen, waartoe reeds eerder aanzet was gegeven, trokken in het buitenland vooral de landhervorming, de uitbreiding van de territoriale wateren en de radicale industriewetgeving de aandacht.

Op dat moment bezat de Peruvian Corp. de voornaamste spoorwegen in het land, en exploiteerde een uitgebreid landbouwareaal in het vruchtbare deel van Peru ten Oosten van de Andes. De treinen van de Mij. vervoerden niet alleen passagiers en stukgoed, maar speelden ook een belangrijke rol bij het transport van erts uit de mijnen in het bergland (N.B. op sommige punten lopen de lijnen op meer dan 4000 meter boven de zeespiegel!). Tevens controleerde de onderneming via de scheepvaart over het Titicaca meer een groot deel van het verkeer van en naar Bolivia.

Het zal duidelijk zijn dat de nieuwe regering ernaar streefde de Peruvian Corp. te nationaliseren.

In 1972 nam de Staat de leiding van de Mij. over en werden haar kantoren in Peru bezet. Mede op grond van de boekwaarde van £ 10.000.000 taxeerden deskundigen de verkeerswaarde van de Mij. op \$ 28.500.000. Daar alleen de Staat als koper in aanmerking mocht komen, zou op grond van de Peruaanse wet de onderneming voor ca. 2/3e deel van dit bedrag (ca. \$ 20.000.000) overgenomen kunnen worden.



Bij een "veiling" in november 1972 werd door de enige bidder - het Staatsbedrijf Empresa Nacional de Ferrocarriles del Peru - inderdaad het verwachte bedrag voor de activa van de Peruvian geboden. Met protesten tegen de gehanteerde waarderingmethode werd, hoewel deze werden gesteund door de Zwitserse regering, geen rekening gehouden. Onder de geveilde bezittingen bevonden zich overigens nog vijf vrij antieke stoomboten, waarvan de oudste meer dan een eeuw tevoren in dienst werd genomen. De veilingopbrengst werd voor het leeuwendeel bestemd voor de aflossing van de resterende schuld ad \$ 17.000.000 aan de Wereldbank en de Exim Bank. Het resterende bedrag ging aan kosten op; voor aandeelhouders en obligatiehouders bleef derhalve niets over. Na verloop van tijd verdwenen de stukken op de verschillende beurzen dan ook uit de notering.

De Peruvian Corp. en haar houdstermaatschappij was door een combinatie van economische en politieke factoren ten onder gegaan.