

1830

spelregels

1.0 INLEIDING.

1830 is een spoorweg-simulatiespel dat zich afspeelt in het noord-oosten van de Verenigde Staten en zuidelijk Canada.

De spelers nemen de rol aan van directeur, oprichter en investeerder van/in spoorwegmaatschappijen, met het algemene doel (grof) geld te verdienen. Hun methoden kunnen een afspiegeling zijn van meer of minder gevoel voor openbare verantwoordelijkheid, afhankelijk van hun persoonlijke genegenheid daartoe. De rijkdom van een speler wordt vooral vergroot door het bezitten van aandelen in de acht spoorwegmaatschappijen. Aandelen kunnen op twee manieren geld opleveren: door uitbetaling van dividend en door toename van hun waarde. De speler met de meeste aandelen in een maatschappij is automatisch directeur van die maatschappij en is uit dien hoofde verantwoordelijk voor de exploitatie, wat hij niet noodzakelijkerwijs zo goed mogelijk hoeft te doen!

Het spel eindigt wanneer de bank door al zijn geld heen is of een speler bankroet gaat. Winnaar is de speler die de meeste rijkdom (baargeld plus de waarde van zijn aandelen volgens de geldende koers) heeft weten te vergaren; de eigendommen van zijn spoorwegmaatschappijen, zowel fondsen als treinen, tellen niet mee.

2.0 VOORBEREIDING VAN HET SPEL.

Leg het speelbord uit en kies één speler uit als bankier; deze moet aan de zuid-zijde van het bord zitten en heeft extra ruimte nodig voor de bankfondsen, naast de ruimte die iedere speler nodig heeft voor zijn eigen geld en bezittingen. Hij zal ook pen en papier nodig hebben en eventueel een rekenmachientje.

Voordat de andere spelers plaatsnemen schudt de bankier de plaatskaarten en verdeelt die onder de spelers (elk één), inclusief zichzelf. Daarna nemen de spelers plaats, beginnend links van de bankier. De bankier verdeelt vervolgens \$2400 onder de spelers (inclusief zichzelf), zie tabel 5.

Al het overige geld wordt in de kas van de bank gestort.

Op een open plek naast het bord worden de (certificaten van de) BV's neergelegd met de beeldzijde naar boven. De certificaten van aandelen worden op de daarvoor bestemde ruimte op het bord gelegd, met het certificaat van de directeur bovenop. Het is belangrijk dat nog niet verkochte aandelen van de bank en aandelen in de "pot" van de bank altijd duidelijk gescheiden blijven. (Opm.: er zijn geen aandelen in de pot als het spel begint.)

De treinkaarten moeten aan de oost-zijde van het bord worden neergelegd, zodanig dat het voorradige aantal van elk type trein goed zichtbaar is. De zeshoekige traject-kaartjes worden overzichtelijk ergens in de buurt van het bord uitgelegd. Alleen de gele traject-kaartjes zijn in het begin nodig, maar het is van belang om ook een overzicht te hebben van de overige kaartjes, in verband met de planning voor een later stadium van het spel.

Op acht kaarten zijn de akten van oprichting van de verschillende maatschappijen afgedrukt. Hoewel zij niet strikt noodzakelijk zijn voor het spel, wordt hun gebruik wel aangeraden.

Het spel kan nu beginnen.

3.0 ALGEMENE BESCHRIJVING.

Het spel 1830 bestaat uit twee elkaar afwisselende rondes: de aandelen-ronde en de exploitatierondes. In een aandelen-ronde hebben de spelers de mogelijkheid om aandelen in de spoorwegmaatschappijen te kopen en/of te verkopen. In een exploitatie-ronde voeren ze de verschillende acties uit die nodig zijn om hun maatschappijen in bedrijf te houden. De aandelenrondes worden afgewisseld door één of meer exploitatierondes, waarvan het aantal toeneemt met het voortschrijden van het spel.

4.0 DE AANDELEN-RONDE.

Tijdens zijn beurt in de aandelen-ronde mag een speler één certificaat van aandelen kopen en een willekeurig aantal verkopen. Één of beide acties mogen uitgevoerd worden (in willekeurige volgorde), of de speler mag passen. Als hij klaar is, is de beurt aan de speler links van hem.

Een speler kan meerdere beurten hebben in één aandelen-ronde.

In de eerste (en mogelijk ook de volgende) aandelen-ronde hebben de spelers de mogelijkheid om certificaten van BV's te kopen.

Een speler kan ofwel een certificaat uit de nog niet verkochte voorraad kopen of (als deze al aanwezig zijn) een certificaat kopen uit de pot. Als hij een certificaat verkoopt, gaat dit altijd naar de pot en kan daaruit gekocht worden door elke andere speler als die aan de beurt is. Een speler die aandelen verkocht heeft van een bepaalde maatschappij, mag in dezelfde aandelen-ronde geen aandelen meer kopen van die maatschappij.

Een aandelen-ronde duurt net zo lang, tot dat alle opeenvolgende spelers één maal gepast hebben. Een speler die eenmaal gepast heeft mag in zijn volgende beurt gerust weer kopen of verkopen, zolang de ronde maar gaande gehouden wordt door tenminste één speler. Als alle spelers met handelen zijn gestopt, wordt de "Priority Deal"-kaart aan de speler links van de speler die het laatst heeft gehandeld gegeven, om aan te geven dat hij in de eerstvolgende aandelen-ronde mag beginnen met handelen. Als er helemaal geen handel plaatsvindt in een aandelen-ronde, houdt de speler die de "Priority Deal"-kaart reeds in bezit had deze kaart.

5.0 DE EXPLOITATIE-RONDE.

Tijdens een exploitatie-ronde mag elke (eigenaar van een) spoorwegmaatschappij één traject-kaartje neerleggen (of vervangen), één fiche kopen en plaatsen (om een nieuw begin- of eindstation aan te geven), alle treinen van de betreffende maatschappij laten rijden, en elk gewenst aantal nieuwe treinen kopen; in sommige gevallen kunnen spoorwegmaatschappijen ook BV's van spelers overnemen. Deze handelingen worden geleid door de directeur van de spoorwegmaatschappij. Het is ook de directeur die beslist of de winst als dividend aan de aandeelhouders wordt uitgekeerd of dat het vastgehouden wordt door de maatschappij om toekomstige uitgaven te dekken.

6.0 BESLOTEN VENNOOTSCHAPPEN.

BV's keren elke beurt een vast bedrag uit aan hun eigenaar; dat kan zowel een speler als een maatschappij zijn. De locaties van deze BV's zijn op het bord aangegeven middels hun initialen. In tegenstelling tot de spoorwegmaatschappijen mogen de BV's geen traject-kaartjes op het bord leggen, noch treinen aankopen. Alle BV's moeten door de bank verkocht zijn, voordat er aandelen van de spoorwegmaatschappijen te koop aangeboden mogen worden (zie tabel 1).

7.0 DE EERSTE AANDELEN-RONDE.

De bankier opent het spel door de BV's (na elkaar) te koop aan te bieden in volgorde van oplopende nominale waarde. Hij begint bij de speler die de plaatskaart met het laagste nummer heeft getrokken (dit kan hij zelf zijn), en biedt hem de eerste besloten vennootschap aan (de Schuylkill Valey Navigation & Railroad Comp.) volgens de procedure beschreven in 7.1. Als de eerste speler deze onderneming koopt, wordt de tweede onderneming (C&SL) aangeboden aan de volgende speler, enzovoorts (rechtsom); als de eerste speler de onderneming (SVN&R) niet wil kopen, wordt deze onderneming aangeboden aan de tweede speler, enzovoorts.

Pas nadat alle BV's verkocht zijn mag de bankier beginnen met de verkoop van effecten van de spoorwegmaatschappijen. Als geen enkele speler nog wat wil kopen, wordt aan de speler links van de speler die het laatst iets heeft gekocht de "Priority Deal"-kaart gegeven. Het is de spelers niet toegestaan om welk certificaat dan ook te verkopen tijdens de eerste aandelen-ronde.

7.1 De eerste aankoop van besloten vennootschappen.

Zolang er tenminste één besloten vennootschap onverkocht blijft, moet een speler, als hij aan de beurt is, één van de volgende dingen doen:

- de besloten vennootschap kopen tegen de nominale waarde waartegen ze wordt aangeboden, of
- een bod doen op een andere - nog niet verkochte - besloten vennootschap, of
- passen (dwz. geen enkele transactie afsluiten).

7.2 Een bod doen op een besloten vennootschap.

Een bod doen op een besloten vennootschap, die nog niet te koop werd aangeboden, moet de nominale waarde van (of een eerder gedaan bod op) die besloten vennootschap met tenminste \$5 overschrijden. De speler moet het geboden bedrag voor zich op tafel leggen en mag dit geld niet gebruiken voor enig ander doel totdat het bezit van de betreffende besloten vennootschap bepaald is. Een onbeperkt aantal spelers mag een bod uitbrengen op één en dezelfde besloten vennootschap. Een speler verkrijgt geen voordeel door twee maal op dezelfde onderneming te bieden.

Een besloten vennootschap waarop een bod gedaan is, wordt niet op de normale manier ter verkoop aangeboden. In plaats daarvan wordt de gebruikelijke procedure onderbroken, nadat de voorafgaande besloten vennootschap verkocht is. Als er slechts één bod werd uitgebracht wordt de besloten vennootschap aan de betreffende speler verkocht voor het geboden bedrag. Als meerdere spelers een bod hebben uitgebracht wordt er een veiling gehouden onder die spelers. De veiling start met het bedrag van de hoogste bidder en wordt telkens met minimaal \$5 opgehoogd. Een speler die een besloten vennootschap koopt tijdens een veiling mag het geld dat hij opzij had gelegd voor zijn oorspronkelijke bod gebruiken voor de aankoop van de betreffende besloten vennootschap. De niet geslaagde bidders mogen het voor hun bod gereserveerde geld terugnemen. Het spel gaat daarna verder met de speler links van de speler die de laatste besloten vennootschap voor de veiling had gekocht.

7.3 Als het niet lukt om een besloten vennootschap te verkopen.

Als tijdens een volledige aandelen-ronde de eerste besloten vennootschap niet wordt verkocht, wordt de prijs met \$5 verlaagd en nogmaals aangeboden; dit proces herhaalt zich net zo lang totdat een koper wordt gevonden. Als de waarde tot \$0 is gedaald moet de speler die deze besloten vennootschap het eerst aangeboden krijgt haar "kopen"; dit telt dan gewoon mee als iedere andere aankoop.

Als voor een andere dan de eerste besloten vennootschap geen koper wordt gevonden, wordt de aandelen-ronde

op de normale wijze afgesloten en wordt er winst uitgekeerd aan elke onderneming die gekocht is. Daarna wordt een volgende aandelen-ronde gestart. Deze situatie kan zich blijven herhalen gedurende meerdere rondes - tot groot genoeg van degenen die hier geld uit slaan!

8.0 AANDELEN IN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

Certificaten van aandelen in de spoorwegmaatschappijen worden door de bank te koop aangeboden nadat alle BV's verkocht zijn.

De certificaten van aandelen van alle maatschappijen zijn beschikbaar voor aankoop. Elke spoorwegmaatschappij heeft tien aandelen verdeeld over negen certificaten: acht certificaten van 10% en één directeurs-certificaat van 20% (merk op dat het directeurs-certificaat van de B&O niet meer beschikbaar is; dit gaat automatisch naar de koper van de B&O besloten vennootschap).

Een spoorwegmaatschappij kan in exploitatie genomen worden wanneer vijf certificaten (dus 60% van de aandelen) verkocht zijn door de bank. Certificaten welke (terug)verkocht werden aan de pot hebben hierop geen invloed.

8.1 De initiële prijs van een aandeel.

Als een speler het directeurs-certificaat van de bank wil kopen (of wanneer de eigenaar van de B&O besloten vennootschap in bezit komt van het B&O directeurs-certificaat), moet de koper aankondigen wat de (initiële) prijs per aandeel wordt, dus hoeveel hij voor dit certificaat wil betalen. Deze initiële prijs kan zijn: \$67, \$71, \$76, \$82, \$90 of \$100. Deze initiële prijs wordt op twee plaatsen op het bord aangegeven: op de effectenbeurs in het rood omrande vak middels een rond fiche van de spoorwegmaatschappij en in de tabel met nominale waarden middels een vierkant fiche van de spoorwegmaatschappij. Alle overgebleven aandelen zullen door de bank tegen de initiële prijs verkocht worden. Wanneer een maatschappij in exploitatie genomen wordt, krijgt ze een startkapitaal ter grootte van tien maal de initiële prijs van het aandeel.

De fiches van de spoorwegmaatschappijen zullen zich op de effectenbeurs bewegen ten gevolge van gebeurtenissen in het spel en zo de veranderingen in waarde van de aandelen aangeven. Het vierkante fiche blijft als een vaste markering van de initiële prijs gehandhaafd. De ruimte in de tabel met nominale waarden vormt geen beperking ten aanzien van de initiële prijs van enig aandeel in één van de maatschappijen; alle acht zouden ze dezelfde initiële waarde kunnen kiezen, als ze dat zouden wensen.

Merk op dat de eigenaar van de "Camden & Amboy" besloten vennootschap gratis een 10% aandeel in de Pennsylvania spoorwegmaatschappij krijgt. Dit aandeel kan niet verkocht worden voordat het directeurs-certificaat van deze maatschappij is aangekocht en daarmee de waarde van het aandeel is vastgelegd.

8.2 De aandelenkoers en de effectenbeurs.

Nieuwe aandelen worden door de bank altijd verkocht tegen de vastgestelde initiële waarde; maar alle transacties in aandelen die al eens eerder verhandeld zijn, vinden plaats tegen een koers zoals aangegeven op de effectenbeurs. Bepaling van de koers van een aandeel vindt als volgt plaats:

- 1) Tijdens de aandelen-ronde wordt het (ronde) fiche één regel naar beneden verplaatst (dat wil zeggen naar de onderkant van de tabel) voor elk 10%-aandeel dat verkocht wordt aan de pot. De koers kan zo blijven zakken totdat de onderkant van de tabel bereikt is en de koers niet verder kan dalen; het fiche mag alleen in rechte lijn naar beneden verplaatst worden.
- 2) Als er aan het einde van de aandelen-ronde geen aandelen in een bepaalde maatschappij meer aanwezig zijn in de pot of bij de bank (wat wil zeggen dat 100% van de aandelen in handen is van de spelers), wordt het fiche één regel omhoog verplaatst, behalve wanneer het al bovenaan in de tabel staat.

- 3) Iedere keer als een maatschappij dividend uitkeert wordt het fiche één positie naar rechts verplaatst; als het fiche al helemaal rechts in de tabel staat wordt het één positie omhoog verplaatst. Op deze manier kunnen alle aandelen theoretisch een koers bereiken van maximaal \$350, mits er voldoende tijd is.
- 4) Als een maatschappij in exploitatie is, maar er wordt geen dividend uitgekeerd (om welke reden dan ook), wordt het fiche één positie naar links verplaatst, behalve als het zich al aan de linker zijde van de tabel bevindt: dan wordt het één positie naar beneden verplaatst.

Als een fiche verplaatst wordt over de effectenbeurs, om aan te geven dat de waarde van het betreffende aandeel verandert, en het komt op een positie terecht waar zich al één of meer andere fiches bevinden, wordt het laatste fiche altijd onder de reeds aanwezigen gelegd.

Zolang er nog geen vijf certificaten (60% van de aandelen) van een bepaalde maatschappij verkocht zijn door de bank, kan de maatschappij niet in exploitatie genomen worden. Onder deze omstandigheden zal een fiche niet verplaatst worden op de effectenbeurs, behalve naar beneden als gevolg van verkoop aan de pot.

De bankier moet er voor zorgen dat de effectenbeurs stipt wordt bijgehouden.

9.0 AANDELEN IN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ - BENOEMING VAN DE DIRECTEUR.

Het directeursaandeel van 20% moet als eerste certificaat van de bank worden gekocht. Dit certificaat geeft aan dat de houder ervan verantwoordelijk is voor alle beslissingen betreffende de exploitatie van de maatschappij, zoals de aanleg van het spoorwegnet, vaststelling van de routes, uitkering van dividend, enzovoorts. Merk op dat één van de spelers het directeurs-certificaat van de B&O-spoorwegmaatschappij al in zijn bezit heeft ten gevolge van zijn aankoop van de B&O besloten vennootschap.

Een speler blijft net zo lang directeur van een maatschappij totdat een andere speler een meerderheidsaandeel in de maatschappij weet te verwerven.

10.0 LIMIET AAN HET AANTAL AANDELEN IN BEZIT.

Gewoonlijk mag een speler niet meer dan vijf certificaten van aandelen in één en dezelfde maatschappij bezitten. Echter, als een bepaald aandeel in waarde daalt zodat het in het oranje gebied van de effectenbeurs komt, mag een onbeperkt aantal certificaten van aandelen in bezit zijn van één en dezelfde speler.

Het maximum aantal certificaten (van aandelen plus BV's) dat een speler in bezit mag hebben wordt aangegeven in tabel 3. Als een speler meer dan het toegestane aantal certificaten verwerft (t.g.v. het verlies van directeurschap) moet deze situatie tijdens zijn volgende beurt in de aandelen-ronde ongedaan worden gemaakt. Certificaten van aandelen waarvan de waarde is gedaald tot in de gele zone van de tabel tellen niet mee voor de vaststelling van het in bezit zijnde aantal certificaten; een speler kan dus een ongelimiteerd aantal van deze aandelen in zijn bezit hebben.

Aandelen met een waarde in de bruine zone zijn uitgesloten van de regels betreffende de aankoop en de limiet aan bezit van certificaten en kunnen dus in elke hoeveelheid gekocht worden tijdens één en dezelfde beurt van een speler.

11.0 AANDELEN IN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ - OPRICHTING VAN DE MAATSCHAPPIJ.

Wanneer vijf certificaten (60% van de aandelen) van een maatschappij verkocht zijn, wordt de maatschappij opgericht en zal ze de volgende exploitatie-ronde in bedrijf worden genomen (aandelen die terug verkocht worden aan de pot hebben hierop geen invloed en certificaten verkregen door het in bezit hebben van de Boston & Ohio, Camden & Amboy, of Mohawk & Hudson besloten vennootschap worden beschouwd als zijnde normaal verkocht).

Aan het begin van de exploitatie-ronde waarin de maatschappij in bedrijf wordt genomen, verstrekt de bank de volgende bescheiden aan de directeur:

- 1) de akte van oprichting van de maatschappij,
- 2) de fiches van de maatschappij, en
- 3) het startkapitaal voor de maatschappij.

Het aantal fiches dat een maatschappij krijgt wordt aangegeven op de akte van oprichting en in tabel 2. Merk op dat sommige maatschappijen de beschikking hebben over meer fiches dan andere en dat één fiche gebruikt moet worden om de waarde van het aandeel van de maatschappij op de effectenbeurs aan te geven.

Het startkapitaal voor de maatschappij is altijd gelijk aan de volledige waarde van het ingeschreven kapitaal van de maatschappij (alhoewel de aandelen nog niet allemaal verkocht hoeven te zijn). Bijvoorbeeld: Als de NYC-aandelen een nominale waarde hebben van \$90 en 70% van de aandelen is verkocht, wordt de NYC in bedrijf genomen en zal de directeur \$900 ontvangen als startkapitaal voor de NYC-maatschappij (te storten in de "kas" - dwz. op de akte van oprichting - van de maatschappij), onafhankelijk van de koers van het NYC-aandeel op de effectenbeurs van dat moment.

De fiches, treinen (als die gekocht zijn) en het startkapitaal worden op de betreffende locaties op de akte van oprichting gelegd. Het aantal beschikbare fiches en het aantal en type treinen moeten duidelijk zichtbaar zijn voor (inspectie door) de andere spelers. De geldvoorraad mag op één hoop gelegd worden en hoeft niet aan andere spelers geopenbaard te worden! Het is zeer belangrijk dat deze fondsen gescheiden worden gehouden van het handgeld van de speler zelf; dientengevolge moeten de fondsen van de maatschappij altijd op de akte van oprichting bewaard worden.

12.0 DE VERKOOP VAN AANDELEN IN EEN MAATSCHAPPIJ.

Tijdens zijn beurt in de aandelen-ronde mag een speler een willekeurig aantal aandelen in spoorwegmaatschappijen verkopen; uitgezonderd:

- 1) Er mogen geen aandelen verkocht worden in de eerste aandelen-ronde.
- 2) Er mogen geen verdere aandelen van een maatschappij verkocht worden, indien al 50% van die aandelen zich in de pot bevinden.
- 3) Het directeurs-certificaat mag niet aan de pot verkocht worden; het kan alleen van de hand gedaan worden zoals beschreven in 13.0.

13.0 WISSELING VAN DIRECTEUR.

De oorspronkelijke directeur zal slechts dan de leiding over de maatschappij behouden zolang als zijn aandeel in de maatschappij niet wordt overschreden door het aandeel van een andere speler. Een andere speler kan de leiding overnemen door het aankopen van meer aandelen of doordat de directeur aandelen heeft verkocht. Merk op dat er geen wisseling van directeur plaats vindt als een andere speler een even groot aandeel in de maatschappij heeft.

Als een overname plaatsvindt, wordt direct het directeurs-certificaat uitgewisseld tegen twee gewone certificaten van aandelen. Dit is een rechtstreekse uitwisseling tussen de twee betrokken spelers, die ervoor zorgt dat beide spelers het aandelenkapitaal behouden dat zij voor de uitwisseling hadden. Bij voorbeeld: Stel dat twee spelers elk 30% aandelen hebben in de NYC; speler 1 heeft het directeurs-certificaat. Als speler 2 een vierde 10%'s aandeel koopt, vindt er direct een wisseling van directeur plaats omdat het aandeel van speler 2 het aandeel van de oorspronkelijke directeur nu overschrijdt met een verhouding van 40% staat tot 30%. Speler 1 geeft het directeurs-certificaat aan speler 2 in ruil voor twee 10%'s certificaten van aandelen. Ook de akte van oprichting en de bezittingen van de maatschappij moeten bij deze uitwisseling overgedragen worden.

Door middel van deze procedure kan een speler op ieder gewenst moment zijn directeurschap opgeven, mits de noodzakelijke hoeveelheid aandelen verkocht kan worden (dat wil zeggen, maximaal 50% van de aandelen komt in de pot) en er een andere speler is die minimaal 20% van de aandelen heeft. In zo'n geval kondigt de speler zijn verkoop aan, ruilt het directeurs-certificaat om bij de toekomstige directeur en stort zijn aandeel/aandelen in de pot. Merk op dat een directeurschap niet kan worden overgedragen indien er geen andere aandeelhouder is met meer dan 10% aandeel in de maatschappij.

Een directeurs-certificaat mag nooit in de pot terecht komen; aldus zal een directeurs-certificaat dat eenmaal verkregen is door een speler tot het einde van het spel in bezit blijven van één der spelers.

Een uitwisseling van certificaten van aandelen kan leiden tot een overschrijding van het maximaal toegestane aantal certificaten bij de ex-directeur; in zo'n geval dient deze tijdens zijn volgende beurt in de aandelen-ronde dit overschot ongedaan te maken.

14.0 KEUZE VAN DE NIEUWE DIRECTEUR.

In de meeste gevallen is de (nieuwe) directeur diegene, die het grootste aandeel in de maatschappij heeft. Als echter meerdere spelers een gelijk aandeel in de maatschappij hebben nadat de ex-directeur (een deel van) zijn aandeel verkocht heeft - en zij dus allemaal een groter aandeel hebben dan hem - gaat het directeurschap naar die speler, die als eerste links naast de ex-directeur zit.

15.0 AANDELEN TRANSACTIES WAARBIJ DE POT BETROKKEN IS.

Spelers mogen aandelen niet direct aan elkaar verkopen. Verkochte aandelen worden in de pot gelegd en zijn van daaruit beschikbaar om aangekocht te worden. Alle aan- en verkoop van aandelen via de pot wordt gedaan tegen de koers die staat aangegeven op de effectenbeurs.

Verkoop heeft een koersdaling tot gevolg, gelijkwaardig aan één verticale verplaatsing in de beurstabel voor elk 10% aandeel dat is verkocht. De speler die aandelen verkoopt, ontvangt voor al die aandelen de prijs zoals die (op het moment dat hij zijn verkoop kenbaar maakt tijdens zijn beurt) staat aangegeven op de effectenbeurs. De actuele koers wordt aangegeven middels een fiche in de beurstabel.

Bij voorbeeld: Een speler heeft twee 10%'s certificaten van aandelen in de Canadian Pacific ter waarde van \$100 elk, die hij wil verkopen. Hij legt beide certificaten in de pot, krijgt \$200 van de bank en het fiche op de effectenbeurs wordt twee plaatsen naar beneden verschoven om de nieuwe marktwaarde van \$82 per aandeel aan te geven.

16.0 EXPLOITATIE VAN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ - ALGEMEEN.

Als de eerste aandelen-ronde afgelopen is begint de exploitatie-ronde. Eerst komen de BV's aan de beurt, daarna de spoorwegmaatschappijen. De BV's stellen eenvoudigweg hun winsten vast, zoals aangegeven op de betreffende certificaten, en keren deze uit aan hun eigenaar.

Dan zijn de spoorwegmaatschappijen aan de beurt; de volgorde wordt bepaald door de actuele koers van het aandeel van de maatschappij. De bankier bepaald welke maatschappij de hoogste koers heeft aan de hand van de stand op de effectenbeurs. Deze maatschappij begint de exploitatie-ronde. Daarna is de op één na hoogst genoteerde maatschappij aan de beurt, enzovoorts. Als meerdere fiches op dezelfde positie in de tabel staan, is de maatschappij waarvan het bovenste fiche is het eerst aan de beurt. Als meerdere aandelen dezelfde koers hebben, maar op verschillende posities in de beurstabel staan, geeft het fiche dat het meest rechts in de tabel staat aan, welke maatschappij het eerst aan de beurt is.

De maatschappijen worden door hun betreffende directeuren geëxploiteerd; deze hebben de mogelijkheid om spoorlijnen aan te leggen, inkomsten te verwerven en treinen aan te kopen. Ze kunnen de winst van de maatschappij als dividend uitkeren aan de aandeelhouders (waarbij iedere speler die aandelen in de maatschappij heeft een evenredig deel van het dividend krijgt), ten gevolge waarvan de koers stijgt, of de winst achterhouden in de kas van de maatschappij om toekomstige activiteiten van de maatschappij te kunnen financieren, ten gevolge waarvan de koers daalt.

17.0 EXPLOITATIE VAN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ - VOLGORDE.

Elke exploitatie beurt bestaat uit de volgende activiteiten:

- 1) Een spoorlijn aanleggen, indien gewenst, door een traject-kaartje op het bord te plaatsen of te vervangen (zie 18.0).
- 2) Een nieuw fiche kopen en op het bord plaatsen, indien gewenst (zie 19.0).
- 3) Treinen laten rijden op beschikbare routes (zie 20.0).
- 4) De winst opstrijken die gemaakt wordt als gevolg van het laten rijden van de treinen en deze ofwel uitbetalen als dividend of herinvesteren in de maatschappij (leg in dat geval het geld op de akte van oprichting).
- 5) Nieuwe trein(en) kopen, indien gewenst (zie 21.0).

Deze activiteiten moeten in de aangegeven volgorde worden uitgevoerd; alleen de opties mogen worden overgeslagen. Elke aankoop dient te geschieden met beschikbare fondsen; krediet is niet toegestaan, zelfs niet tot het einde van dezelfde beurt. Bij voorbeeld: Geld dat moet worden betaald om een fiche op een bergvakje te plaatsen moet aanwezig zijn in de kas van de maatschappij. Winsten zijn pas beschikbaar vanaf de vierde stap tijdens de beurt en kunnen dus niet gebruikt worden voor het aanleggen van een spoorlijn of het plaatsen van een fiche in diezelfde beurt. Merk op dat BV's bij wijze van uitzondering op ieder moment tijdens de exploitatie beurt door een maatschappij opgekocht mogen worden en dat het bezit van sommige besloten vennootschappen bepaalde acties toestaat die anders niet zouden zijn toegestaan (zie tabel 1).

Tijdens de voortgang van het spel zal het belang van de activiteiten van de maatschappij zich steeds meer concentreren op de beschikbaarheid van:

- grotere treinen, die een grotere afstand af kunnen leggen en dientengevolge meer inkomsten genereren

- per beurt; en
- een meer gecompliceerd spoorwegnet, dat beter uitgelegde routes oplevert en daarmee (ook) de waarden van de aangedane steden vergroot.

De volgorde van de handelingen verandert in een later stadium van het spel, wanneer eerst twee en later zelfs drie exploitatierondes worden uitgevoerd tussen twee aandelenrondes. Deze veranderingen hangen direct samen met het type treinen dat in gebruik is (zie 22.0).

18.0 EXPLOITATIE VAN EEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ - AANLEGGEN VAN EEN SPOORLIJN.

Het bord bestaat uit een kaart van het Noord-oosten van de Verenigde Staten en het Zuid-oosten van Canada, waarover een hexagonale vakverdeling is aangebracht. De zeshoekige kaartjes kunnen op deze vakjes geplaatst worden om een spoorlijn aan te leggen en zo de steden met elkaar te verbinden. Grijs gekleurde delen op de kaart geven reeds bestaande stukken spoorlijn weer. Rood gekleurde delen geven beschikbare verbindingen met het achterland weer. Er mogen geen kaartjes op deze twee soorten vakken geplaatst worden. Op de gele en geel omrande vakjes mogen geen kaartjes gelegd worden voordat de groene kaartjes beschikbaar komen.

Elke maatschappij die in exploitatie is mag per exploitatie-ronde één kaartje op het bord leggen. In het begin zijn alleen de gele kaartjes beschikbaar en deze mogen alleen op de lichtgroene vakjes geplaatst worden. Het gekozen kaartje en diens positie en oriëntatie moeten een uitbreiding vormen van de route die al bereikbaar is voor de maatschappij die de spoorlijn aanlegt. Een nieuwe spoorlijn kan alleen aangelegd worden vanaf een stad die reeds door een fiche van de betreffende maatschappij is gemarkeerd als een thuisbasis van die maatschappij. Voor kaartjes die twee verschillende stukken spoorlijn voorstellen is het slechts noodzakelijk dat één van de uitgangen aansluit op het reeds bereikbare net.

Er zijn vier uitzonderingen op de regel dat de plaatsing van een kaartje aansluitend moet zijn aan het reeds bereikbare net, te weten: de vakjes met de thuisbases van de NYC en de Erie en de vakjes met de C&SL en D&H besloten vennootschappen. De NYC mag een geel kaartje type 57 op zijn thuisbasis plaatsen onafhankelijk van de verbindingsmogelijkheden; hetzelfde geldt voor een groen kaartje type 59 voor de Erie (aangenomen dat de groene kaartjes reeds beschikbaar zijn). Op de vakjes van de C&SL en de D&H mogen alleen kaartjes geplaatst worden door de maatschappijen die deze BV's in hun bezit hebben, onafhankelijk van andere verbindingen en volgens de regels van tabel 1; door andere maatschappijen mogen op deze vakjes geen kaartjes gelegd worden.

Een kaartje mag niet zodanig gepositioneerd worden dat het spoor van het bord af loopt, tegen de lege zijde van een grijs vakje of tegen de donkerblauwe zijde van een meer- of riviervakje aan loopt. Een kaartje mag zo geplaatst worden, dat het aansluit op een grijs vakje, maar noodzakelijk is dit niet.

Traject-kaartjes mogen op de meeste vakjes kosteloos worden neergelegd, behalve als een vakje doorsneden wordt door water (\$80; het vakje van de thuisbasis van de Erie is hierop een uitzondering) of als zich in het vakje een berg(rug) bevindt (\$120). Deze extra kosten hoeven niet opgebracht te worden als het kaartje in een later stadium van het spel vervangen wordt.

Kaartjes mogen niet worden geplaatst op vakjes die geheel of gedeeltelijk in het bezit zijn van een besloten vennootschap die eigendom is van een speler (en niet van zijn maatschappij). Kaartjes mogen daar alleen gelegd worden als de BV eigendom is geworden van een spoorwegmaatschappij (zie 23.1) of als de BV is opgeheven.

De op het bord aangegeven steden moeten als volgt worden weergegeven door het juiste type kaartje:

Type stad/steden	Weergave op bord	Weergave op kaartje
1 kleine stad	1 zwarte stip	1 zwart dwarsstreepje
2 kleine steden	2 zwarte stippen	2 zwarte dwarsstreepjes
1 grote stad	1 cirkel	1 cirkel of twee elkaar rakende cirkels
2 grote steden	2 cirkels	2 gescheiden cirkels

Kaartjes die steden voorstellen mogen niet op andere plaatsen gebruikt worden. New York, Boston en Baltimore zijn speciale gevallen die apart behandeld zullen worden.

18.1 Het vervangen van traject-kaartjes.

Als de groene kaartjes beschikbaar komen (zie 22.0) mogen deze in het algemeen gebruikt worden om de gele kaartjes die op het bord liggen te vervangen. Het te plaatsen kaartje moet altijd een uitbreiding vormen van het bestaande spoorwegnet; het reeds bestaande netwerk moet dus behouden blijven. Dit geldt ook voor de bruine kaartjes als deze beschikbaar komen ter vervanging van de groene. Een overzicht van toegestane vervangingen is gegeven in tabel 6.

Een maatschappij mag een kaartje slechts dan vervangen, wanneer (een deel van) het traject op het nieuwe kaartje deel uit maakt van de route die voor die maatschappij bereikbaar is. Het is niet nodig dat dit traject ook daadwerkelijk gebruikt wordt of zelfs gebruikt zou kunnen worden door een trein die ver genoeg kan rijden, maar het traject mag niet afgesloten zijn voor die maatschappij. Gele en groene kaartjes die zijn vervangen mogen opnieuw gebruikt worden. Een kaartje vervangen geldt als alternatief voor het leggen van een nieuw kaartje.

18.2 Speciale gevallen.

Sommige groene kaartjes worden niet gebruikt als vervanging voor gele kaartjes, maar worden gebruikt om op de gele en geel omrande vakjes op het bord te leggen. Deze kaartjes zijn te onderscheiden van de andere groene kaartjes d.m.v. een speciaal opschrift; er zijn twee typen:

- 1) Kaartjes die twee verschillende grote steden weergeven dragen het opschrift O O.
- 2) Kaartjes die specifiek voor de posities New York of Boston en Baltimore bedoeld zijn dragen het opschrift NY respectievelijk B.

Deze kaartjes mogen nergens anders gebruikt worden, noch mogen gewone kaartjes op de voor deze kaartjes bestemde plaatsen op het bord worden gelegd.

Als de bruine kaartjes beschikbaar komen, gelden hiervoor dezelfde restricties ten aanzien van de kaartjes en vakjes.

18.3 Traject-kaartjes leggen is vrijwillig.

Geen enkele maatschappij is verplicht tot het leggen van een kaartje als hij dat niet wil of zich dat niet kan veroorloven; dit geldt zelfs voor de Erie- en NYC-maatschappijen waarvoor nog geen kaartje op hun thuisbasis is gelegd.

19.0 SPOORWEG EXPLOITATIE - FICHES.

Fiches geven voorkeursrechten wanneer ze op een stad gelegd worden; ze hebben twee gevolgen:

- 1) Ze verbieden aan concurrerende maatschappijen de doorgang door de stad.
- 2) Ze maken het mogelijk dat de stad wordt gebruikt als beginpunt voor treinroutes van de maatschappij. Deze basis en de spoorwegverbindingen er naar toe vormen het spoorwegnet voor die maatschappij.

Als een maatschappij zijn eerste exploitatiebeurt in gaat moet één fiche op de thuisbasis worden geplaatst (dit is kosteloos; zie tabel 2, maar let echter op 19.1). Thuisbases worden op het bord aangegeven door middel van de logo's van de maatschappijen in de stadscirkels. De overige fiches mogen tijdens een exploitatie-ronde door de maatschappij op elke toegestane locatie gelegd worden tegen een vergoeding van \$40 voor het eerste fiche en \$100 voor elk volgende fiche (tot het maximum aantal beschikbare fiches). Een toegestane locatie voor plaatsing van een fiche is iedere grote stad die middels een toegestane route (van welke lengte dan ook) met het spoorwegnet van die maatschappij verbonden is; verder moet er natuurlijk (nog) een vrije plaats beschikbaar zijn op de betreffende stad. Sommige kaartjes met een stad erop bieden ruimte aan meer dan één fiche; in zo'n geval blijft de stad een mogelijke doorgangsroute voor alle maatschappijen totdat beide posities bezet worden door een fiche. Een maatschappij mag niet twee fiches op hetzelfde kaartje leggen. Er mogen geen fiches op de thuisbases van andere maatschappijen geplaatst worden. Een maatschappij mag maar één fiche per beurt plaatsen, waarbij het fiche voor de thuisbasis niet meetelt.

Een maatschappij mag een route berijden tot in een stad welke door (een) fiche(s) van (een) andere maatschappij(en) is bezet, maar zo'n stad mag alleen dienst doen als eindpunt; de route mag niet worden doorgetrokken voorbij de stad. (Merk op dat dit ook geldt voor het plaatsen van de fiches zelf.)

19.1 De thuisbasis van de Erie-spoorwegmaatschappij.

Het fiche voor de thuisbasis van de Erie mag op één van beide steden in het geel omrande vakje met het Erie-logo worden gelegd en mag daarna niet meer verplaatst worden. Geen enkele andere maatschappij mag in dit vakje zijn fiche leggen zolang de Erie nog niet zijn thuisbasis heeft vastgelegd. (De Erie hoeft geen kaartje op zijn thuisbasis te leggen, als men dat niet wil.)

20.0 SPOORWEG EXPLOITATIE - TREINEN, ROUTES EN INKOMSTEN.

Aangezien het vergaren van rijkdom het doel is van dit spel en de winst van de maatschappijen één van de belangrijkste methoden is om rijkdom te vergaren, zal het duidelijk zijn dat het plannen van lonende routes en het voorzien in treinen om deze routes te rijden van het grootste belang zijn in de strategie van dit spel.

20.1 Routes.

Een route is een bepaalde lengte spoorlijn die twee of meer steden met elkaar verbind. Een route moet ononderbroken zijn, mag geen omkering of verandering van richting bij splitsingen of viaducten bevatten en mag niet twee maal over het zelfde traject lopen. Een route die een stad binnenkomt via een bepaald traject mag de stad echter verlaten via een willekeurig ander traject. Een route mag beginnen en eindigen in een willekeurige stad. De "pijlen" waarmee een traject op een rood vakje aansluit, mogen ook als begin- of eindpunt dienst doen (of beide, indien het verschillende rode vakjes betreft), maar ze mogen geen deel uit maken van een doorgaande route. In geen enkel geval mag een station twee maal aangedaan worden (twee verschillende steden op hetzelfde echter vakje wel!) Merk op dat New York is afgebeeld als twee gescheiden stations, welke beschouwd mogen worden als verschillende "steden" voor de bepaling van de route. Andere kaartjes met twee verschillende steden kunnen vergelijkbaar behandeld worden. Bij voorbeeld: Een route mag het bovenste New York vanaf de noord-oost kant binnenkomen, aan de noord-west kant verlaten en vervolgens het onderste New York binnenkomen vanaf het westen, om zo te scoren voor beide steden.

Wanneer twee of meer routes tijdens dezelfde beurt gebruikt worden (d.w.z. twee of meer treinen zijn in dienst) moeten deze volledig gescheiden zijn over de volle lengte van de route; de routes mogen elkaar wel ontmoeten of kruisen bij steden, of gebruik maken van twee verschillende trajecten op hetzelfde kaartje.

Elke route die door een maatschappij gebruikt wordt moet minstens één stad met een fiche van die maatschappij bevatten. In het begin zal zo'n stad meestal de thuisbasis van de maatschappij zijn, maar naarmate het spel vordert kunnen de maatschappijen ook vanaf andere steden opereren om meer lucratieve routes te rijden.

Het grote cijfer op de treinkaart geeft aan hoeveel steden de trein op zijn route aan kan doen. Een 2-trein kan dus maar twee steden met elkaar verbinden en mag geen tussenstops maken. Een trein mag niet door een stad heen rijden zonder er te stoppen. Een trein mag eventueel op een kortere route ingezet worden als men dit wenst of als er geen langere route beschikbaar is. De pijlen op de rode vakjes gelden als steden bij het bepalen van de route. Een diesel trein (D-trein) mag een onbeperkt aantal steden aandoen, zolang hij maar een legale route rijdt. Treinen mogen niet aan elkaar gekoppeld worden om zo een langere route te kunnen rijden.

20.2 Benodigde trein.

Elke maatschappij die in exploitatie genomen is moet tenminste de beschikking hebben over één trein tijdens diens beurt in de exploitatie-ronde, tenzij er geen enkele route beschikbaar is waarop de trein zou kunnen rijden. Een maatschappij die zijn beurt in de exploitatie-ronde begint zonder treinen, zal er dus wellicht in die beurt één aan moeten schaffen (zie 21.0 en 23.0).

Een trein kan pas aan het einde van de beurt gekocht worden en zal daarom pas voor het eerst in de volgende beurt ingezet kunnen worden.

20.3 Inkomsten.

Bij alle steden op het bord of op de kaartjes staat aangegeven hoe groot de inkomsten zijn als een trein de stad aandoet. De winst die gemaakt wordt door een trein over een bepaalde route te laten rijden is gelijk aan het totaal van de bedragen van de betreffende steden die op de route liggen. Bij voorbeeld: Een 3-trein die een route rijdt door steden met waarden van respectievelijk 30, 10 en 20 zou een winst genereren van \$60. De route die de meeste winst oplevert moet gereden worden, alhoewel goed oplettende spelers niet verplicht zijn om een betere route aan te wijzen aan degenen die de maatschappij in exploitatie hebben.

Op de rode vakjes staan twee waarden; de lage waarden gelden totdat de eerste 5-trein wordt gekocht, direct daarna gelden de hoge waarden.

De directeur bepaalt of de winst wordt uitgekeerd als dividend of wordt gestort in de kas van de maatschappij. Als dividend wordt uitgekeerd, wordt de totale winst van alle treinen van die maatschappij aan de

aandeelhouders uitgekeerd (10% voor elke 10% aandeel in de maatschappij). Er wordt niet uitbetaald op onverkochte aandelen (die nog in bezit zijn van de bank), maar voor de aandelen die zich in de pot bevinden wordt het dividend uitgekeerd aan de maatschappij. Bij voorbeeld: Stel dat een maatschappij waarvan de directeur 50% van de aandelen in handen heeft, 30% van de aandelen nog niet is verkocht en 20% van de aandelen zich in de pot bevinden, een winst heeft gemaakt van \$50 en er dividend wordt uitgekeerd. De speler die 50% van de aandelen heeft krijgt dan \$25, \$10 wordt in de kas van de maatschappij gestort en de overige \$15 blijft in de bank. Merk op dat inkomsten van BV's die in handen zijn van een spoorwegmaatschappij niet in aanmerking komen voor dividend, maar gestort worden in de kas van de maatschappij. Als er geen dividend wordt uitgekeerd, worden de volledige inkomsten van de maatschappij in diens kas gestort. Tot slot wordt de koers van het aandeel op de effectenbeurs aangepast.

21.0 SPOORWEG EXPLOITATIE - AANKOPEN VAN TREINEN.

Treinen worden van de bank gekocht in volgorde van toenemende grootte. De kleinste, de 2-treinen, worden het eerst verkocht; als deze uitverkocht zijn komen de 3-treinen beschikbaar, daarna de 4-treinen enz. Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal treinen dat van elk type beschikbaar is.

Een maatschappij mag maximaal vier treinen in bezit hebben totdat de eerste 4-trein gekocht wordt; dat aantal wordt dan teruggebracht tot drie. Als de eerste 5-trein gekocht wordt, wordt het maximum verder teruggebracht tot twee. Een maatschappij die over teveel treinen beschikt moet dit overschot direct inleveren bij de bank en krijgt hiervoor geen vergoeding; de bank mag deze treinen wel weer verkopen als alternatief voor welke andere trein dan ook, zolang dat type althans nog in gebruik is. De wederverkoop vindt plaats tegen de op de voorzijde van de treinkaart vermeldde prijs. Voorbeeld: Een spoorwegmaatschappij die een 3- en een 4-trein bezit mag de eerste 5-trein kopen omdat voor de aankoop een maximum van drie treinen was toegestaan. Direct na de aankoop moet de maatschappij echter één van zijn treinen inleveren bij de bank omdat de nieuwe limiet van twee treinen is overschreden.

Treinen kunnen zowel van de bank tegen de aangegeven waarde gekocht worden als van andere maatschappijen overgenomen worden tegen een onderling overeengekomen bedrag. Altijd als een trein wordt overgenomen van een andere maatschappij, vindt de transactie plaats tijdens de beurt van de aankopende partij. Maatschappijen die dezelfde directeur hebben, mogen treinen aan elkaar verkopen tegen een minimum bedrag van \$1.

Als de eerste 6-trein beschikbaar komt, komen ook de d(iesel)-treinen beschikbaar als alternatief voor de 6-treinen. Diesels kunnen gekocht worden voor \$1100 zonder inruil, of voor \$800 met inruil van een 4-, 5-, of 6-trein (die dus recht geeft op \$300 korting), maar merk op dat na aankoop van de eerste diesel de overgebleven 4-treinen uit het spel worden genomen. Ingeruilde 5- en 6-treinen kunnen tegen de aangegeven waarde weer van de bank gekocht worden.

22.0 STADIA VAN HET SPEL.

Iedere keer als voor het eerst een nieuw type trein gekocht wordt, veranderen sommige aspecten van het spel direct, en wel als volgt:

2-trein	Eerste beschikbare type trein. Maximaal vier treinen toegestaan per maatschappij. Alleen gele traject-kaartjes beschikbaar voor het spel.
3-trein	Groene traject-kaartjes beschikbaar. BV's mogen opgekocht worden door spoorwegmaatschappijen.
4-trein	Alle 2-treinen worden uit het spel genomen. Maximaal drie treinen toegestaan per maatschappij.
5-trein	Bruine traject-kaartjes beschikbaar. Alle overgebleven BV's worden gesloten. Twee treinen per maatschappij. Hogere winstmarges gelden voor de rode vakjes op het bord.
6-trein	Alle 3-treinen worden uit het spel genomen. D-treinen beschikbaar als alternatief.
D-trein	Alle 4-treinen worden uit het spel genomen.

Opmerkingen:

1. De gele traject-kaartjes zijn tijdens het hele spel beschikbaar; de groene en bruine worden beschikbaar zoals boven aangegeven.
2. Alle veranderingen hebben betrekking op alle spelers en niet alleen op de speler die de verandering veroorzaakte.

De volgorde van de rondes verandert ook na de aandelen-ronde volgend op de introductie van de 3- en 5-treinen.

- 1) Na de aandelen-ronde volgend op de aankoop van de eerste 3-trein zijn er twee exploitatierondes tussen de aandelenrondes.
- 2) Na de aandelen-ronde volgend op de aankoop van de eerste 5-trein zijn er drie exploitatierondes tussen de aandelenrondes.

23.0 BESLOTEN VENNOOTSCHAPPEN - VERKOOP, SLUITING EN TAXATIE.

23.1 Verkoop van BV's.

BV's kunnen door de spelers onderling aan elkaar worden verkocht tegen elke overeengekomen prijs op ieder moment tijdens de beurt van de koper of verkoper in de aandelen-ronde (uitgezonderd de eerste ronde).

BV's kunnen wel gekocht worden door spoorwegmaatschappijen, maar niet verkocht; bovendien kan dit pas vanaf het moment waarop de eerste 3-trein is gekocht. De prijs die de maatschappij betaald mag niet minder dan de helft of meer dan het dubbele zijn van de waarde die op het kaartje van de BV staat aangegeven en moet aan alle spelers bekend worden gemaakt. Deze transactie kan op ieder moment tijdens de beurt van de maatschappij in de exploitatie-ronde plaats vinden.

Voorbeeld: Stel dat speler 1 directeur is van de Pennsylvania en ook de Camden & Amboy BV in zijn bezit heeft. Alle 2-treinen zijn verkocht maar nog geen 3-treinen. Tijdens de beurt van de Pennsylvania in de exploitatie-ronde koopt deze maatschappij de eerste 3-trein. Vanaf nu kunnen spoorwegmaatschappijen BV's opkopen en speler 1 maakt hiervan gebruik door de Pennsylvania de C&A BV van hem te laten overnemen tegen een prijs van \$320. Omdat deze aankoop wellicht niet in het lange termijn belang van de maatschappij is, zullen diverse aandeelhouders hun aandeel in de maatschappij bij de eerstvolgende gelegenheid verkopen. Afhankelijk van wie de "Priority Deal"-kaart in handen heeft, kan speler 1 (als hij een echte verkoper is) erg tevreden zijn door het directeurschap en de problemen die hij heeft veroorzaakt aan iemand anders over te laten en zelf de winst op te strijken.

23.2 Sluiting van BV's.

De B&O BV wordt gesloten zodra de B&O spoorwegmaatschappij zijn eerste trein koopt. De M&H wordt gesloten als het verhandeld wordt voor een 10% aandeel in de NYC spoorwegmaatschappij, zoals omschreven in tabel 1. De overige BV's worden gesloten als de eerste 5-trein wordt gekocht. BV's mogen niet vrijwillig gesloten worden, noch mogen ze worden verkocht aan de pot. Éénmaal gesloten houdt een BV op te bestaan en neemt verder geen deel meer aan het spel.

23.3 Taxatie van BV's.

Als het spel eindigt terwijl er nog BV's bestaan, wordt de op de kaart aangegeven waarde opgeteld bij het bezit van de eigenaar. (Dit is mogelijk doch onwaarschijnlijk - het spel zou namelijk al afgelopen moeten zijn voordat de eerste 5-trein is gekocht.) BV's die in handen zijn van spoorwegmaatschappijen, of gesloten zijn, hebben geen waarde. Certificaten van BV's tellen mee bij de bepaling van het toegestane maximum aantal certificaten voor een speler zolang als de BV's in exploitatie zijn.

24.0 GEDWONGEN AANKOPEN, STAAT VAN ONVERMOGEN.

Als een maatschappij niet over voldoende middelen beschikt op het moment dat het noodzakelijk is om een trein te kopen, moet de directeur het ontbrekende bedrag aanvullen uit zijn eigen geldvoorraad. Indien er een keus aan verschillende treinen beschikbaar is bij de bank, moet hij de goedkoopste trein kiezen. De directeur mag zijn eigen geld echter niet gebruiken om extra treinen aan te kopen of om de maatschappij anderszins te ondersteunen.

Indien de directeur zijn maatschappij moet helpen om een trein te kopen, gelden de volgende regels:

- 1) De maatschappij moet eerst al zijn eigen geld gebruiken (als dat er is).
- 2) De directeur moet eerst proberen om het ontbrekende bedrag aan te vullen met zijn eigen geld in contanten. Als hij een trein koopt van een andere maatschappij, mag hij echter niet meer betalen dan de op de treinkaart aangegeven waarde.
- 3) Indien nodig moet de directeur extra middelen aanwerven door aandelen of BV's te verkopen. Zulke verkopen vinden dan direct plaats, d.w.z. tijdens deze exploitatie-ronde, maar moeten zich in alle andere opzichten conformeren aan de gebruikelijke regels voor dergelijke verkopen. Bovendien mag de aandelenverkoop niet leiden tot een wisseling van directeurschap van de betreffende maatschappij. (Aandelen die het directeurschap van andere maatschappijen betreffen mogen evenwel gewoon verhandeld worden.) De directeur mag de in zijn bezit zijnde BV's verkopen (als hij een koper kan vinden) maar hij is hiertoe niet verplicht.
- 4) Een directeur die meer dan één maatschappij bestuurt, mag de aankoop van een trein via zo'n andere maatschappij regelen, maar hoeft dit niet te doen.
- 5) Als er een gedwongen verkoop van aandelen plaatsvindt, zoals boven beschreven, die leidt tot een wisseling van directeurschap, vindt deze wisseling direct plaats.
- 6) Indien de directeur niet in staat is om de benodigde hoeveelheid geld bijeen te brengen, zelfs door alles te verkopen dat hem is toegestaan, wordt hij bankroet verklaard.

25.0 EINDE VAN HET SPEL.

Als een speler bankroet gaat eindigt het spel onmiddellijk. De eindscore van de bankroet gegane speler is gelijk aan de waarde van de effecten die hij nog in bezit heeft maar niet mocht verkopen. Alle andere spelers stellen de waarde van hun activa op de gebruikelijke manier vast. Spoorwegmaatschappijen die nog niet aan de beurt zijn geweest tijdens deze exploitatie-ronde verliezen hun beurt.

Als de bank door zijn geld heen is, eindigt het spel na voltooiing van de reeks exploitatierondes die op dat moment gaande zijn; d.w.z. op het moment dat de volgende aandelen-ronde anders zou beginnen. Als de bank leeg raakt tijdens een aandelen-ronde, moet het spel uitgespeeld worden tot het einde van de volgende serie exploitatierondes. Als de bank bijvoorbeeld zonder geld komt te zitten in een aandelen-ronde, moeten deze

aandelen-ronde en het aantal exploitatierondes dat normaal gesproken gespeeld zouden worden eerst afgemaakt worden voordat het spel wordt beëindigd. Als de bank tijdens de eerste van drie exploitatierondes zonder geld komt te zitten, moeten deze en de twee overige exploitatierondes afgemaakt worden. Gedurende de tijd dat de bank zonder geld zit moeten alle uitbetalingen op papier worden bijgehouden en aan het eind van het spel bij de scores van de betreffende spelers worden opgeteld; men kan ook alle spelers een gelijk bedrag in de bank laten storten om zo een normale manier van uitbetalen mogelijk te maken.

26.0 OPTIONELE INTRODUCTIEREGELS.

Nieuwe spelers kunnen overwegen om met een vereenvoudigde versie van 1830 te beginnen. Speel zonder dieseltreinen, neem alle \$500-biljetten uit het spel en voeg de optionele derde 6-trein toe. Eventueel kan het spel gespeeld worden slechts zonder de diesels of met de optionele 6-trein. Het meest veeleisende spel wordt gespeeld met dieseltreinen, een volle bank en zonder de optionele 6-trein.

VOORBEELDEN VOOR TREINROUTES

De volgende voorbeelden voor treinroutes zijn gebaseerd op het diagram op blz. 12 en twee aannames: er is een spoorweg-fiche geplaatst op de stad in vakje F (daarmee de thuisbasis vastleggend) en er zijn nog geen 5-treinen aangekocht. Een route wordt aangegeven met de letters van de vakjes waar ze doorheen loopt; dus FED begint in vakje F en loopt via E naar D. In alle gevallen is een route in beide richtingen gelijk (dus FED = DEF). De winst die een bepaalde route genereert is tussen haakjes weergegeven. De reden voor niet toegestane routes wordt aangegeven tussen vierkante haakjes. Tenzij anders aangegeven, gaan we ervan uit dat alle treinen hun maximum toegestane aantal steden aandoen. Probeer als test (voordat je #5 leest) eens zeven verschillende toegestane routes voor een 3-trein te vinden in het diagram. Hieronder is een overzicht gegeven van de grootste winsten die behaald kunnen worden voor diverse combinaties van treinen. Ga na of je kunt begrijpen hoe deze scores zijn ontstaan. Slechts één groep routes is gegeven als voorbeeld, ook al zijn er meerdere mogelijkheden.

- 1) Toegestane routes bij één 2-trein in exploitatie: FE (80), FCBE (80) en FIJ (60).
- 2) Niet toegestane routes bij één 2-trein in exploitatie: FCG [omkering van richting op een wissel], FCBAB [verandering van traject bij een viaduct] en DE, EH of EBCG [geen thuisbasis op de route].
- 3) Toegestane routes bij twee 2-treinen in exploitatie: elke combinatie van twee routes onder #1.
- 4) Toegestane routes bij drie 2-treinen in exploitatie: alle drie routes onder #1.
- 5) Toegestane routes bij één 3-trein in exploitatie: EFIJ (90), EBCFIJ (90), GCBEF (100), FED (110), FEH (100), FCBED (110) en FCBEH (100).
- 6) Niet toegestane routes bij één 3-trein in exploitatie, behalve de onder #2 genoemde: FEBCF [dezelfde stad wordt twee maal aangedaan op één route] en EFE [hetzelfde traject en dezelfde stad worden twee maal bereden/aangedaan].
- 7) Toegestane routes bij twee 3-treinen in exploitatie: EFIJ (90) en ofwel FCBED (110) of FCBEH (100); GCBEF (100) en FIJ (60) waarbij de tweede 3-trein slechts als 2-trein dienst kan doen; EBCFIJ (90) en ofwel DEF (110) of HEF (100); FCBED (110) en FEH (100); of FCBEH (100) en FED (110).
- 8) Niet toegestane routes bij twee 3-treinen in exploitatie, behalve de reeds genoemde: FED en FEH [afzonderlijk toegestaan maar in combinatie niet, want ze maken allebei gebruik van traject EF].

Merk op dat geen enkele route via EDA mag lopen omdat de rode vakjes niet in een route mogen liggen, maar alleen aan het begin of eind. Als B een recht stuk traject zou zijn geweest tussen A en C, dan zou DABCFED niet zijn toegestaan omdat hetzelfde rode vakje geen begin- en eindpunt van dezelfde route mag zijn (onafhankelijk van welke pijl gebruikt wordt).

Grootste winsten:

Één 2-trein:	\$80	FE
Twee 2-treinen:	\$160	FE en FCBE
Drie 2-treinen:	\$220	FE, FCBE en FIJ
Twee 2-treinen en één 3-trein:	\$250	FCBE, FIJ en FED
Één 2-trein en twee 3-treinen:	\$270	FIJ, FEH en FCBED
Twee 3-treinen:	\$210	FCBED en FEH
Één 3-trein en één 4-trein:	\$220	FEH en DEBCFIJ

VERKLARENDE WOORDENLIJST

AANDELEN-RONDE: Het deel van het spel waarin de spelers de mogelijkheid hebben om aandelen te kopen of te verkopen. Een aandelen-ronde is beëindigd als alle spelers achtereenvolgens passen.

AKTE (VAN OPRICHTING): Een grote kaart waarop de eigendommen van een spoorwegmaatschappij (fiches, treinen en waardepapieren) gescheiden worden gehouden ten opzichte van de eigendommen van andere maatschappijen en de eigendommen van de speler zelf.

BANK: Het geld in contanten dat niet onder de spelers verdeeld is aan het begin van het spel, plus alle niet verkochte BV's, certificaten van aandelen, fiches en treinen. De pot is een onderdeel van de bank.

BANKIER: De speler (een vrijwilliger) die verantwoordelijk is voor alle transacties waarbij de bank betrokken is.

BANKROET: Een speler kan bankroet gaan als hij een trein moet kopen voor een maatschappij waarvan hij de directeur is, maar samen met de maatschappij niet over voldoende activa beschikt om de kosten van de trein te kunnen dekken.

BESLOTEN VENNOOTSCHAP (BV): Er zijn zes BV's die elk worden vertegenwoordigd door één enkel certificaat waarop hun waarde en uitgekeerde winst staan. De BV's keren elke exploitatie-ronde een vast bedrag aan winst uit aan hun eigenaar zolang als ze bestaan en kunnen bovendien bijzondere kenmerken hebben (zie tabel 1).

BORD: Het oppervlak waarop gespeeld wordt, met daarop een kaart van het noord-oosten van de Verenigde Staten en het zuid-oosten van Canada. Het bord is verdeeld in zeshoekige vakjes waarop traject-kaartjes gepositioneerd mogen worden tijdens de exploitatie van de spoorwegmaatschappijen. Op de extra ruimte op het bord, buiten de kaart, bevindt zich de effectenbeurs en diverse hulpmiddelen ten behoeve van het spel.

CERTIFICAAT: Een kaartje dat het eigendom van een BV of aandelen in een maatschappij weergeeft. Het aantal certificaten dat een speler in zijn bezit mag hebben is beperkt; zie tabel 3.

DIRECTEUR: De speler die het directeurs-certificaat van een maatschappij in handen heeft is daarvan de directeur. Deze speler is verantwoordelijk voor de exploitatie van de maatschappij en heeft ook het beheer over de akte van oprichting en de bezittingen van de maatschappij.

DIRECTEURS-CERTIFICAAT: Het 20%'s aandelen-certificaat van een spoorwegmaatschappij waarop het woord "President" staat; de speler die dit certificaat in handen heeft is de directeur van de maatschappij.

EFFECTENBEURS: Een tabel met bedragen waarop de fiches van de spoorwegmaatschappijen worden bewogen om zo de actuele waarde van hun aandelen aan te geven.

EXPLOITATIE-RONDE: Het deel van het spel waarin spoorwegmaatschappijen worden geëxploiteerd door hun directeur. De volgorde van exploitatie is afhankelijk van de waarde van de aandelen van de maatschappijen. Afhankelijk van het type treinen dat in het spel is, zijn er één tot drie exploitatierondes tussen de aandelenrondes.

FICHE: Rond of vierkant, gekleurd merkteken met het logo van één van de acht spoorwegmaatschappijen. Elke maatschappij heeft de beschikking over drie, vier of vijf ronde fiches, waarvan er één op de effectenbeurs geplaatst moet worden om de waarde van het aandeel aan te geven; de andere zijn te gebruiken op het bord als bases voor de maatschappij.

Het vierkante fiche geeft de initiële prijs van een aandeel aan.

INITIËLE AANBOD: Certificaten van aandelen die nog aangekocht moeten worden. Ze worden bewaard op de daarvoor gereserveerde ruimte op het bord en worden verkocht tegen de nominale waarde van het aandeel, onafhankelijk van de actuele waarde op de effectenbeurs.

(SPOORWEG)MAATSCHAPPIJ: Één van de acht bedrijven waarvan aandelen beschikbaar zijn. Het bezit van deze maatschappijen, het vermogen om ze te exploiteren, de grote en frequentie van het door hen uitgekeerde dividend en de waarde van hun aandelen zijn de belangrijkste factoren om te bepalen wie het spel wint.

NOMINALE WAARDE: De initiële prijs van een aandeel in een nieuwe spoorwegmaatschappij, welke wordt bepaald op het moment dat een speler voor het eerst een directeurs-certificaat verkrijgt dat nog niet eerder in handen was geweest van één van de andere spelers. Dit bepaalt de prijs voor alle aandelen in het initiële aanbod. Het startkapitaal van een

nieuw opgerichte maatschappij is gelijk aan tien maal de nominale waarde van het aandeel.

PLAATSKAARTEN: Genummerde kaartjes die aan het begin van een spel aan de spelers worden uitgedeeld om de positie rond het bord vast te stellen.

POT: De ruimte op het bord waar de door de spelers verkochte certificaten van aandelen in de spoorwegmaatschappijen worden bewaard, duidelijk gescheiden van het initiële aanbod.

"PRIORITY DEAL"-KAART: Deze kaart wordt gegeven aan de speler links van de speler die het laatst aandelen in een aandelen-ronde heeft gekocht of verkocht. De houder van de "Priority Deal"-kaart heeft het recht om als eerste aandelen te kopen of te verkopen in de eerstvolgende aandelen-ronde, waarna het spel verder gaat met de speler links van hem.

ROUTE: Een bepaalde lengte spoorlijn die twee of meer steden met elkaar verbind; mag geen omkering of verandering van richting bij splitsingen of viaducten bevatten en mag niet twee maal over hetzelfde traject lopen. Als een maatschappij meer dan één trein in exploitatie heeft, mogen hun routes nooit (voor een deel) samenvallen. Wel mogen de routes elkaar ontmoeten of kruisen in steden of gebruik maken van verschillende trajecten op hetzelfde kaartje.

SPOORWEGNET: Een fiche van een maatschappij in een stad plus alle traject-kaartjes die tezamen een ononderbroken verbinding vormen naar deze stad. Nieuwe traject-kaartjes kunnen door een maatschappij alleen aan hun spoorwegnet aangelegd worden als uitbreiding of verbetering van het net.

THUISBASIS: Een stadscirkel of vakje op het bord waarop het logo van één van de acht in het spel voorkomende spoorwegmaatschappijen is afgebeeld. Aan het begin van de eerste exploitatiebeurt van de maatschappij moet een gratis fiche van die maatschappij op de stadscirkel met het betreffende logo worden gelegd. De Erie spoorwegmaatschappij is een bijzonder geval, zie 19.1.

TRAJECT-KAARTJES: De zeshoekige gele, groene en bruine kaartjes stellen door de spoorwegmaatschappijen aangelegde stukken traject voor.

TREINEN, TREINKAARTEN: Op de treinkaarten staan een groot identificatie nummer of letter, een silhouet van de betreffende locomotief en de prijs van de trein afgebeeld. Het nummer op de kaart geeft aan hoeveel steden de trein aan kan doen wanneer de route bepaald wordt; diesel (D-)treinen mogen zoveel steden aandoen als ze maar kunnen bereiken.

VAKJE: Een zeshoekige veld op het bord waarop traject-kaartjes gelegd kunnen worden.

VERVANGING (VAN EEN TRAJECT-KAARTJE): De handeling waarbij een geel resp. groen traject-kaartje wordt vervangen door een groen resp. bruin kaartje ter verbetering van het spoorwegnet. Er gelden strikte regels ten aanzien van deze verbeteringen, zie tabel 6 voor alle toegestane vervangingen.

WINST: Het totaal van de waarden van de steden die door de treinen van een maatschappij worden aangedaan. Kan in de vorm van dividend aan de aandeelhouders worden uitgekeerd of volledig in de kas van de maatschappij worden gestort. Ook: het inkomen dat iedere exploitatie-ronde wordt uitbetaald aan de eigenaar van een BV.

- vrij vertaald door Han Jonkers (Nederland) -