



**Spoorweg Leiden-Woerden, waarvan de Ned. Rhijnspoorweg-
Maatsch. na zijne opening, over eene lengte van 32 k.m.
jaarlijks eene doorlopende zuivere opbrengst waarborgt van
minstens f. 4220,-- per k.m.**

<https://hdl.handle.net/1874/234587>

mm11011

BR.1875. III. 6.

BRITISH MUSEUM, LONDON



SPOORWEG LEIDEN—WOERDEN,

waaraan de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij na zijne opening, over eene lengte van 32 kilometers, jaarlijks eene doorlopende zuivere opbrengst waarborgt van minstens f 4220.— per kilometer.



Voor het aanleggen en exploiteeren van dezen spoorweg is, krachtens machtiging des Konings, door den Minister van Binnenlandsche Zaken bij beschikkingen van den 7^{den} April 1873, 11^{de} afd. n^o 314, nader gewijzigd bij beschikking van den 4^{den} Junij 1875, 11^{de} afd. n^o 314, concessie verleend aan de Heeren J. P. DE BORDES en Mr. L. A. J. W. Baron SLOET.

De spoorweg begint aan den Hollandschen Spoorweg, in de nabijheid van diens station Leiden, en eindigt, de zuidzijde van den Rijn volgende, aan den Nederlandschen Rijnspoorweg, in de nabijheid van zijn station Woerden.

De eerstgenoemde stad, de grootste fabriek- en landbouwmarktplaats van Zuid-Holland, wordt daardoor langs den kortsten weg opgenomen in het spoorwegverkeer, dat zich naar de noordelijke en oostelijke provinciën van ons land en naar Duitschland uitstrekt. De welvarende en rijke streek, tusschen die stad en Woerden, zal daar te boven rechtstreeks in aanraking komen met den Hollandschen Spoorweg, en daardoor in het spoorwegvervoer gebragt worden met Noord-Holland ter eenre zijde en ter andere met den Haag, Rotterdam, België, Frankrijk en Engeland.

Eene dichte bevolking van meer dan 100,000 zielen zal voor hare personen, handel- en winkelnearing, fabrieken, trafieken, landbouw en veeteelt de voordeelen genieten, die eene versnelde en meer goedkoope gemeenschap, dan thans bestaat, oplevert.

De concessionarissen hebben, nadat hun door den Minister van Binnenlandsche Zaken, bij beschikking van den 19^{den} Augustus 1872, Lett. I. 11^{de} Afd., voorloopige concessie was verleend, het terrein, waardoor de spoorweg zal gelegd worden, doen opnemen, waterpassen, boren en in kaart brengen met de profillen en de kunstwerken doen ontwerpen. Voor den bovenbouw en alles, wat tot een' goed ingerichten spoorweg behoort, is die van Gouda naar den Haag tot voorbeeld genomen. Voor de stations, halten en inrichtingen voor den handel is doelmatigheid met eenvoudigheid op den voorgrond gezet.

De begrooting van de kosten van aanleg voor *enkel*, doch met grondonteigeningen en funderingen der kunstwerken voor *dubbel* spoor, bedraagt f 2,800,000.—

Deze begrooting werd opgemaakt in 1873, toen de bouwmaterialen, waaronder ook de spoorstaven, en de werkloonen veel duurder waren dan thans. Zulks geschiedde door Ingenieurs ervaren in den aanleg van spoorwegen, met de opdracht, om ter voorkoming van misrekening, alles nauwkeurig na te gaan en zeker te ramen. Voor hetgeen van deze f 2,800,000.— tot kosten van aanleg werd bestemd, werden vroeger, toen alles nog zooveel duurder was, aanbieding ontvangen van zeer soliede, zoowel binnen- als buitenlandsche aannemers, om het werk tot dien prijs in volkomen goeden staat op te leveren. Er kan dus in dit opzicht geen gegronde vrees bestaan voor teleurstelling. Ook bij het aannemen der som voor onteigening, en die begrepen is onder de f 2,800,000.—, werd met de grootste omzichtigheid te werk gegaan. Tot maatstaf hebben hierbij gediend de prijzen besteed voor den aanleg van den spoorweg van Gouda naar 's Gravenhage, van den Oosterspoorweg voor het gedeelte nabij Amsterdam en van den Staatsspoorweg nabij Rotterdam. Vergeleken met de prijzen door het Hoogheemraadschap van Rijnland onlangs betaald, is de raming ook in dit opzicht hoog te noemen.

Het kapitaal wordt intusschen gesteld op f 3,000,000.—. De raming zou dan in het een of ander opzicht nog voor een betrekkelijk aanzienlijk bedrag kunnen tegenvallen, zonder dat er gevaar ontstond dat meer

kapitaal werd gevorderd, dan waarop ten overvloede was gerekend. Met vertrouwen mag men zich zelfs vleien, dat het geraamde bedrag niet aanstonds in zijn geheel zal blijken benodigd te zijn, om den weg in staat van exploitatie te brengen.

Het tracée van het grootst gedeelte van den weg, met stations of halten te Hazerswoude over de brug van Koudekerk, Alphen, Zwammerdam en Bodegraven, is door den Minister van Binnenlandsche Zaken goedgekeurd en de onteigeningsstukken zijn daarvan gereed.

De lengte van den weg zal 32 kilometers bedragen. Het ligt voor de hand, dat eene exploitatie van deze betrekkelijk kleine lijn door eene aansluitende *hoofdlijn* meer voordeelen aanbiedt, dan onder eigen beheer en eigen materieel. Mitsdien hebben de concessionarissen eene overeenkomst gesloten met de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij, waarvan de hoofdbepalingen hierop nederkomen.

Zoodra de spoorweg, overeenkomstig de bepalingen opgenomen en de machtiging tot opening van de dienst verleend is, wordt hij met al hetgeen daartoe behoort aan gezegde Maatschappij — ter beheer en exploitatie — overgegeven.

Behoudens het onderhouden van kunstwerken en gebouwen gedurende een jaar en dat der aarde- werken met het lichten der sporen gedurende twee jaren, is die Maatschappij verplicht den weg met de daartoe behoorende werken en inrichtingen te onderhouden, en bij het eindigen der overeenkomst in goed onderhouden toestand aan de eigenaars terug te geven. De kosten van onderhoud worden gebracht ten laste der exploitatie-rekening. De eigenaars zijn bevoegd, ten hunnen koste, door opname toezicht op het onderhoud te doen houden.

De Rijnspoorweg-Maatschappij zal in de geheele exploitatie voorzien met haar eigen rollend materieel en met hare beambten, opzichters en bedienden, en het verkeer over den weg en het daardoor verkrijgen van voordeelige geldelijke uitkomsten bevorderen, met gelijke zorg en op gelijke wijze, alsof die weg deel uitmaakt der aan haar behoorende spoorweglijnen.

De exploitatie-rekening wordt jaarlijks op 30 April gesloten en, binnen 2 maanden daarna, overgelegd aan de eigenaars, die bevoegd zijn dezelve, ten kantore van de Maatschappij, met de boeken en bescheiden te doen vergelijken, ten einde zich van de juistheid der boeking en verdeling te vergewissen. De rekening wordt getrokken uit de gezamenlijke exploitatie-rekening, door de Maatschappij over alle door haar geëxploiteerde lijnen (daaronder begrepen de lijn Leiden—Woerden) te houden.

De Rijnspoorweg-Maatschappij waarborgt den eigenaars, dat, gedurende den loop der overeenkomst, het *batig* saldo dier exploitatie-rekening in eenig jaar, aanvangende met het eerste jaar dier exploitatie, niet minder zal bedragen dan *f* 4220.— per kilometer, de lengte des wegs gerekend op 32 kilometers, en verbindt zich om hetgeen aan dat bedrag van *f* 135,040.— in eenig jaar mocht ontbreken aan de eigenaars uit te betalen, als *renteloos* voorschot op toekomstige winsten.

Van hetgeen het *batig* saldo, in eenig jaar meer bedraagt dan *f* 4220.— per kilometer genieten de eigenaars wijders, voor zooveel noodig echter onder aftrek van evengemeld *renteloos* voorschot:

Indien dat meerdere <i>f</i> 500 per kilometer niet te boven gaat	80 percent.
Wanneer dat meerdere belooft, van <i>f</i> 501 tot <i>f</i> 1000 per kilometer	78 "
" - 1001 " - 1500 " "	76 "
" - 1501 " - 2000 " "	74 "
" - 2001 " - 2500 " "	72 "
" - 2501 " - 3000 " "	69 "
" - 3001 " - 3500 " "	67 "
" - 3501 " - 4000 " "	65 "
" - 4001 " - 4500 " "	63 "
" - 4501 " - 5000 " "	60 "
" - 5001 " - 5500 " "	58 "
" - 5501 " - 6000 " "	56 "
" - 6001 " - 6500 " "	54 "
" - 6501 " - 6999 " "	52 "
" - 7000 en daarboven " "	50 "

Indien, gedurende de exploitatie, de uitbreiding van bestaande of het maken van nieuwe werken noodig of raadzaam wordt geacht, zullen die in *gemeen* overleg gemaakt worden, door de Rhijnspoorweg-Maatschappij, die de kosten voorschiet tegen eene rente van 5 ten honderd, ten laste der exploitatierekening te brengen. De terugbetaling van de hoofdsom dier kosten geschiedt op het tijdstip, waarop de exploitatie door meergenoemde Maatschappij ophoudt, tenzij zulks reeds vroeger mocht hebben plaats gehad.

Ten einde den weg aan te leggen zal opgericht worden eene naamlooze vennootschap, met een maatschappelijk kapitaal van f 3,000,000.—, verdeeld in 12500 aandelen, ieder groot f 240.— of 20 £ sterling. De Statuten dezer op te richten Maatschappij zijn bereids door den Minister van Binnenlandsche Zaken goedgekeurd.

Velen der ondergeteekenden spraken reeds in den jare 1873 hunne overtuiging uit omtrent de levensvatbaarheid der onderneming, waarvan het nut door niemand in twijfel kon worden getrokken. Zij deden zulks toen de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij nog slechts f 3000.— per kilometer had gewaarborgd; toen er geene zekerheid bestond, dat het voor den aanleg besteede kapitaal, met al wat verder tot uitbreiding en verbetering ook later nog mocht worden aangewend, aan het einde der concessie door het Rijk in zijn geheel zou worden terugbetaald; toen nog de vrees kon opkomen, dat men bij niet-volteekening van het maatschappelijk kapitaal, de toevlucht zou moeten nemen tot de uitgifte eener prioriteits-leening, om het ontbrekende aan te vullen. De onder deze betuiging destijds door hen opengestelde deelneming bleef intusschen ontoereikende, om met de zaak een aanvang te maken op zoodanig reële grondslagen als waarvoor zij zich borg konden stellen, en deze gaven de aanbiedingen welke zij ontvingen niet.

Hoewel zij de eerste proefneming als mislukt beschouwden, gaven zij den moed niet op, maar werd door hen naar andere middelen gezocht, beter geschikt om het doel te bereiken. Zij zijn daarin boven verwachting uitnemend goed geslaagd. De Regering werd overreed, zich ten deze het belang van Leiden en de geheele Rhijnstreek aan te trekken, en wist de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij te bewegen, het tot stand komen der lijn Leiden—Woerden te waarborgen, door vooreerst de garantie van f 3000 per kilometer te brengen op f 4220.—, en ten andere zich te verbinden, om voor het onverhoopt geval dit nog niet mocht strekken, om derden tot deelneming voor het volle bedrag der f 3,000,000.— maatschappelijk kapitaal uit te lokken, het restant voor zich te nemen. Deze Maatschappij stelde hierbij tot voorwaarde, dat de Gemeente Leiden een subsidie zou geven van f 100,000.— ter tegemoetkoming in het te wachten tekort gedurende de eerste jaren van exploitatie; dat het Rijk de termijnen der concessie zou gelijk stellen met die harer eigene onderneming, en waarborgen dat bij het einde daarvan het kapitaal werd teruggegeven dat men had besteed; dat eindelijk de Statuten der nieuwe Maatschappij het sluiten van contracten à forfait niet zou toelaten dan met toestemming der Rhijnspoorweg-Maatschappij. De Gemeente Leiden was bereid zich de verlangde opoffering te getroosten, en tegen de overige bedingen kon te minder bezwaar bestaan, omdat zij geene andere strekking hadden, dan om de soliditeit der onderneming meer en meer te bevestigen.

Overtuigd als vroeger van hare levensvatbaarheid, durven de ondergeteekenden thans eene nieuwe gelegenheid tot inschrijving openstellen, en haar tevens aan te bevelen als eene goede geldbelegging van zeer solieden aard, zoowel wat kapitaal betreft als de renten. Het kapitaal is toch gewaarborgd, want als de Staat in het jaar 1898 den Rhijnspoorweg overneemt, moet hij, ingevolge art. 52 onzer concessie, den spoorweg Leiden—Woerden ook overnemen, tegen terugbetaling van het daaraan besteede kapitaal; terwijl indien die overname niet geschiedt, de overeenkomst met de Rhijnspoorweg-Maatschappij voortduurt en de waarde des spoorwegs, onder behoud van den door het Rijk verleenden waarborg, steeds grooter wordt, want met recht mag toch verwacht worden, dat de bruto opbrengst van dezen zoo gunstig gelegen spoorweg, even als die van anderen, jaarlijks grooter zal worden.

Voor het tot stand komen van den weg is deelneming in het kapitaal thans niet meer noodig. Het belang der Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij brengt wellicht mede, dat er slechts weinig

door derden wordt ingeschreven, om recht te hebben van het restant voor zich te houden. Voor de locale belanghebbenden moet dit echter juist eene reden zijn om dubbel deel te nemen. Ook elders wonende kapitalisten wekken de ondergeteekenden met vertrouwen tot deelneming op. Nu toch blijkt dat hier zonder risico een spoorweg kan worden gebouwd, welke minstens $4\frac{1}{2}$ % renten waarborgt, zou het inderdaad jammer wezen, dat daarvoor niet in Nederland het benodigde kapitaal ware te vinden. Mocht deze onderneming ook op dit punt slagen, dan ware een schoon voorbeeld tot navolging aan anderen gegeven.

Afdrukken van de concessie, zooals deze nader werd gewijzigd, van de mede gewijzigde overeenkomst met de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij en van de door den Minister van Binnenlandsche Zaken goedgekeurde Statuten, liggen ter inzage op de Raadhuizen der betrokken Gemeenten, ten bureele van den Heer J. P. DE BORDES, in de Balistraat n° 86 te 's Gravenhage, ter Secretarie van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij te Utrecht en ten kantore van haren Directeur-Thesaurier op het Rokin te Amsterdam. Op alle deze plaatsen is kosteloos verkrijgbaar het verlangd aantal inschrijvingsbiljetten met exemplaren der Statuten.

Ingevolge deze Statuten moeten de stortingen op het toegewezen bedrag van aandeelen geschieden ter plaatse, waar zulks in de Dagbladen nader zal worden aangekondigd, en wel:

10 % binnen twee maanden nadat de Koninklijke Bewilliging op de statuten zal zijn verleend;

10 % binnen twee maanden na den dag voor de eerste storting bepaald; en de *resterende*

80 % op zoodanige tijdstippen, als door den Raad van Commissarissen zal worden bepaald, doch in termijnen van hoogstens 20 % telkens, welke elkander echter niet sneller mogen opvolgen dan met eene tusschenruimte van drie maanden.

Over de stortingen zal $4\frac{1}{2}$ % rente worden betaald.

Ieder inschrijver heeft ten allen tijde het regt, om het niet gefourneerd bedrag zijner toegewezen aandeelen *vol* te storten, en geniet over het inmiddels niet verplichte deel zijner storting, tot aan den dag waarop *dat* deel verplichtbaar wordt, mede eene rente gerekend ad $4\frac{1}{2}$ % 's jaars.

De inschrijving geschiedt tot en met 31 October 1875.

's GRAVENHAGE, 15 September 1875.

Mr. P. L. F. BLUSSE, Lid van de Prov. Staten van Zuid-Holland en Hoogheemraad van Rijnland.
J. P. DE BORDES, Ingenieur, President van het bestuur der Nederl. Zuid-Ooster-Spoorweg-Maatschappij, te 's Gravenhage.

Dr. W. C. VAN DEN BRANDELER, Burgemeester van *Leiden*.

Mr. H. A. BRANDT, Burgemeester van *Zoeterwoude*.

Mr. J. BREDIUS, Burgemeester van *Waarder*.

Jhr. F. VAN CITTERS, Burgemeester van *Bodegraven*.

H. DOLJER Jz., Burgemeester van *Woerden*.

K. N. HENGEVELD, Lid van de Prov. Staten van Zuid-Holland en Notaris, te *Hazerswoude*.

J. HERREWIJN Jz., Lid van de Prov. Staten van Zuid-Holland en Wethouder, te *Aarlanderveen*.

Mr. W. O. T. VAN OUDHEUSDEN, Advokaat, te 's Gravenhage.

J. A. DE RIDDER, Burgemeester van *Zwammerdam*.

Mr. P. DU RIEU, Lid van de Prov. Staten van Zuid-Holland en President van de Kamer van Koophandel te *Leiden*.

Mr. L. A. J. W. Baron SLOET, Oud Gouverneur-Generaal van Neêrlandsch Indië, te *Arnhem*.

T. P. VIRULY, Lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, Wethouder en President van de Kamer van Koophandel, te *Gouda*.

Mr. C. VAN DER VLIES, Lid van de Prov. Staten van Zuid-Holland, Burgemeester van *Hazerswoude*.

H. D. TER WEE, Burgemeester van *Oegstgeest*.

A. P. ZAALBERG, Burgemeester van *Alphen*.

Heeren makelaars en commissionairs in Effecten genieten $\frac{1}{4}$ % over het hun toegewezen bedrag.