

*Dr. 1880, I, 30.*

# VERSLAG

VAN DE

op 3 Juli 1880 te Apeldoorn gehouden Vergadering

VAN

INSCHRIJVERS IN HET MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL

DER ONTWERPEN

Nederl. Locaalspoorwegmaatschappij.



Te  
Raad  
Advi  
breng  
stem  
Ve  
dat z  
de to  
mité  
De  
*H. R.*  
kort i  
noodza  
af te  
laten  
men t

**VERSLAG** van het verhandelde in de  
Vergadering van inschrijvers in het maatschappelijk kapitaal der ontworpen Nederlandsche Locaalspoorwegmaatschappij, gehouden op 3 Juli 1880, in het Hotel Apeldoorn, te Apeldoorn.

Tegenwoordig (met inbegrip van den voltalligen Raad van Toezicht, vele Leden der Commissie van Advies en het voltallige comité) 86 inschrijvers, uitbrengende, zoo voor zich als hunne lastgevers, 546 stemmen.

Verschillende inschrijvers hebben kennis gegeven, dat zij de Vergadering niet kunnen bijwonen; doch de toegezonden volmachten ondertekend aan het comité doen geworden.

De Voorzitter van den Raad van Toezicht (Mr. *H. R. van Marle*) opent de Vergadering met een kort inleidend woord, waarin hij vooral wijst op het noodzakelijke, om in deze talrijke vergadering zaken af te doen, en détails van ondergeschikten aard te laten rusten. Spr. wijst er verder op, dat, ingeval men tot de oprichting der Maatschappij besluit, de



eerst aan te leggen lijnen, en de hoegrootheid van het Maatschappelijk kapitaal de hoofdpunten van bespreking moeten uitmaken bij de definitieve vaststelling der statuten, die reeds in de Vergadering der commissie van Advies op 21 Juni ll., met algemeene stemmen voorloopig zijn aangenomen.

Daarna verleent de Voorzitter, met het oog op punt 1 der agenda: »Verslag van het comité over het tot dusver verrichte” het woord aan den Voorzitter van het comité, den Heer *Van der Houven van Oordt*, die aan deze opdracht voldoet in de volgende bewoordingen:

»Het is nu ongeveer anderhalf jaar geleden, dat de eerste denkbeelden voor eene stoomverbinding door de Veluwe werden geopperd, en kort daarop door drang en steun van alle zijden tot wezenlijke plannen voor het aanleggen van Locaalspoorwegen in Gelderland en Overijsel werden uitgebreid.

»Den 20<sup>sten</sup> Mei van het vorig jaar vereenigden zich tal van belangstellenden, op uitnoodiging van het zich gevormd hebbende Veluwsche Locaalspoorweg-Comité, te dezer zelfder plaatse, tot nadere overweging der onderneming, waarvoor hun toen reeds de conceptstatuten werden aangeboden.

»Inmiddels was een vrij aanzienlijk kapitaal in aandelen van f 50.— tot dekking der voorloopige kosten bijeengebracht, en waren de technische opnemingen reeds begonnen.

»De voorgestelde wijze van werken werd op die vergadering breedvoerig besproken, de verhouding van het voorloopige tot het definitieve kapitaal geregeld, de grondslagen der zaak vastgesteld en eene Commissie van Advies om het comité ter zijde te staan, benoemd.

»Reeds dadelijk waren op deze bijeenkomst vertegenwoordigers uit Twenthe en Duitschland aanwezig, die op eene voortzetting tot Lingen en Freeren aandrongen.

»Juist heden voor twaalf maanden vergaderde die nieuwbenoemde Commissie van Advies, en ontsproot daaruit een Raad van Toezicht, bestaande uit de heeren: *Bas Backer*, lid van Gedeputeerde Staten van Gelderland, en de heeren *van Nahuijs*, *van Marle* en *Wunder*, respectievelijk burgemeesters van Zwolle, Deventer en Wageningen. Met deze vier leden be-raadslaagde het comité herhaaldelijk, en de steun van dezen Raad ondervonden, kan door het comité niet erkentelijk genoeg worden herdacht.

»Op dien datum werd ook een Secretaris benoemd; voorts werden de beginselen behandeld, waarnaar de onderneming, die men beoogde, »de Nederlandsche Locaalspoorwegmaatschappij», zoude worden ingericht.

»Er was intusschen ijverig voortgewerkt aan het samenstellen van eene uitvoerige toelichtende brochure, waarin duidelijk werd uiteengezet, wat en hoe men dit wilde; en die zoowel aan de belanghebbenden als ook in wijder kring werd verspreid, nadat zij de sanctie

ook van den Raad van Toezicht had mogen verwerven.

»In December 1878 was de eerste concessie-aanvraag tot de Regeering gericht; later werd die nog, vooral met het oog op de verbinding met Duitschland uitgebreid en gewijzigd, en in November ll. mochten wij vernemen dat tegen de inwilliging geene bezwaren bestonden, en de noodige technische en andere bescheiden konden worden overgelegd. Van de zijde der Regeering mocht het comité steeds tot heden de meeste welwillendheid ondervinden, zelfs zoo, dat het belang der lijn Epe-Elburg in verband met het kamp te Oldebroek door haar werd erkend, en het denkbeeld van subsidie harerzijds werd besproken. Toen de concessiestukken waren ingekomen, kwam ons van ter zijde ter oore, dat men er zeer over tevreden was, en er weinige aanvragen door een zoo degelijk en volledig dossier werden begeleid.

»Plaatselijke Comité's werden hier en elders opgericht, meetings en samenkomsten gehouden, van de pers werd de meeste waardeering ondervonden en openbaarheid door het comité in den meest uitgebreiden zin betracht. Ik vestig hier inzonderheid uwe aandacht op eenige artikelen over Locaalspoorwegen, geplaatst in de Zwolsche Courant en die het comité van zoodanig belang achtte, dat het afdrukken daarvan aan de verschillende deelhebbers heeft toegezonden. »Op zeer heldere en duidelijke wijze, met cijfers gestaafd, is het onderwerp daar behandeld.

» Ook in Duitschland heerschte levendigheid , zoo zelfs dat er een nieuw spoorwegcomité te Haselünne optrad , dat eene verbinding van Lingen met Oldenburg beoogde.

» Uitvoerige correspondentie was daarvan het gevolg , en eindelijk verzekerden wij , tegen eene kleine bijdrage in de kosten van opneming , de kosteloze overgave aan ons , der eventueel te verleenconcessie. Van af Almelo tot Lingen werden de halve kosten der voorloopige werkzaamheden door de betrokken gemeenten gedragen , en de verwachting is gegrond , die het comité heeft geopperd , dat uitbreiding der onderneming wel waarschijnlijk het eerst in die richting zal liggen.

» Aan andere tot het comité gerichte verzoeken om uitbreiding en aanknooping meende het geen gehoor te moeten geven. Op verschillende tijden hield het in achtereenvolgende circulaires , zoowel de inschrijvers voor het maatschappelijk kapitaal , als de deelnemers in de voorloopige leening op de hoogte van het verrichte , of gaf daarin kennis van nieuwe voorstellen of wijzigingen. Ge verwacht dus thans van mij zeker niet , Mijne Heeren ! eene herhaling , van hetgeen U reeds bekend is , of door den voortgang des tijds zijne actualiteit verloren heeft. Steeds hebben wij ons bereid getoond tot het geven van ophelderingen en inlichtingen ; het nummer der uitgegane stukken heeft het getal van 700 reeds overschreden ; ook bij technische vraagstukken zijn herhaaldelijk

dubbele opnamen gedaan, zooals bij Vaassen, bij Elburg-Epe, bij Hattem, bij Ootmarsum en nu laatstelijk bij Zwolle.

»Toen ruimer deelname geconstateerd kon worden en de zaak niet alleen meer wezen, maar ook meer lichaam verkreeg, was het noodzakelijk, dat ook een rechtsgeleerd oog over onze Statuten ging, die tot nog toe slechts leekenwerk waren, en werd Mr. J. H. van Roijen te Zwolle, lid van onze Commissie van Advies bereid bevonden, ons met zijne hooggewaardeerde hulp ter zijde te staan, en zijne kennis en ondervinding ten beste te geven. Inmiddels werd het denkbeeld en de behoefte aan verbeterd verkeer meer algemeen en meer populair en meldde de Staatscourant ons achtereenvolgens de Statuten van eene Rotterdamsche, eene Stichtsche, eene Haarlemsche, eene Leidsche, eene Arnhemsche, eene Friesche, eene Groningsche en laatstelijk eene Zuid-Hollandsche Tramwaymaatschappij <sup>1)</sup>. Getrouw aan ons eenmaal opgevat voornemen, om niet in het beoordeelen van het

---

1) Sedert den dag der Vergadering is dit getal aanhoudend toegenomen en worden er nog steeds nieuwe maatschappijen opgericht. Nog vóór dat de eerste weg is geopend, verneemt men echter al klachten over dienstregeling en tarieven. (Zie *Algem. Handelsblad*, bericht uit Dokkum 16 Sept. 1880 over de lijn Dokkum-Veenwouden). Wat den duur der reis, hare kosten en de faculteit van het medenemen van bagage betreft, schijnt aldaar de nieuwe toestand tegenover den ouden (wagen van Van Gend & Loos) geene groote verbetering te beloven.



werk van anderen; maar in de deugdelijkheid en levensvatbaarheid van eigen plannen onze kracht te zoeken, zult ge het, zoo ik hoop, goedkeuren, zoo ik over al die maatschappijen, hare oprichting en wijze van werken het stilzwijgen bewaar en er mij eenvoudig toe bepaal, om in het licht te stellen, dat, heeft het in het leven roepen van al die vennootschappen ook al bewezen, dat het denkbeeld van dergelijk versneld verkeer krachtig heeft veld gewonnen, de ondervinding over hunne rentabiliteit nog moet uitspraak doen, en vooral, ik vestig hier inzonderheid uwe aandacht op, dat de eerste locaalspoorwegmaatschappij, en met haar de eerste locaalspoorweg, in ons land nog altijd op zich doet wachten.

»Zoo het ons niet herhaald gebleken ware, dat te dezen aanzien eene zekere spraak- en begripsverwarring hardnekkig wordt volgehouden, dan zoude het zeker overbodig kunnen worden gerekend er met nadruk op te wijzen, dat tusschen de vervoermiddelen, bedoeld bij Art. I en die bij Art. II van de Wet van Augustus 1878 een zoo totaal verschil van karakter bestaat, dat ze iets zoo geheel anders bedoelen, dat hij, die ze op ééne lijn stelt, toont de zaak niet ernstig te hebben overwogen.

»Tramways met hun beperkt vervoervermogen zijn eigenlijk slechts voor een druk personenvervoer op korte afstanden geschikt. Bij langere afstanden vermindert dat verkeer meestal, en wordt daardoor kost-

baarder; terwijl aan het vervoeren van goederen niet ernstig kan worden gedacht.

»De Heer *van den Bergh*, Hoofdingenieur van de Staatsspoorwegen, verklaarde in het Koninklijk Instituut van Ingenieurs: »het bewijs, dat wanneer de »snelheid beneden zekere grens daalt, het verkeer »onbeduidend wordt, leveren de tramways; geene enkele tramway van beduidende lengte buiten een centrum van beweging is financiëel geslaagd.»

»Het gebruik maken van bestaande wegen moge op korte trajecten van veel waarde zijn, bij meerdere uitbreiding treden daarbij allerlei bezwaren en nadeelen op den voorgrond. Hellende terreinen, zooals hier op de Veluwe vooral menigvuldig voorkomen, eischen direct zwaar en kostbaar materieel, dat onderworpen is aan veel slijtage door overspanning van krachten op sommige en sterk remmen op andere oogenblikken. Hier ontbreekt het aan de noodige breedte, daar hindert de bepoting, elders zijn de bestaande wegen beduidend langer dan de afstand bij eigen baan, ziedaar, altemaal lastigheden M. H! waarmede de tramway op lange trajecten te kampen heeft en waartegen inderdaad weinig voordeelen overstaan. Grondwerken en onteigening toch bedragen bij onze begrootingen slechts ongeveer 10<sup>o</sup>/<sub>o</sub> en waar dit cijfer stijgt, daar worde niet vergeten dat dit veroorzaakt wordt door terreinsbezwaren, die dan het gebruik van de gewone wegen beslist onmogelijk maken. (Onteigening en grondwerk

bedraagt bij onze begrootingen van *f* 2500 tot *f* 6000 per kilometer).

»Wijst onze begrooting een gemiddeld cijfer van *f* 28000 per kilometer aan, de Rijnlandsche Stoomtramway Katwijk-Leiden is geraamd op ruim *f* 20000 de Groninger op ruim *f* 18500, geene belangrijke verschillen M. H! wanneer men den korteren afstand, het daardoor goedkooper vervoer, en de vrijheid in het bepalen der richting in aanmerking neemt.

»Inderdaad geloof ik niet te veel te zeggen, wanneer ik de meening uitspreek, dat de Locaalspoorwegen met normale spoorwijdte de wegen der toekomst zijn; in de eerste plaats voor streken, niet direct door spoorwegen van de eerste klasse gebaat; maar ook, dat hun aanleg meermalen overweging verdient, waar men over de middelen, voor groote spoorwegen vereischt, kan beschikken, omdat de meerdere vrijheid in daargestelling en exploitatie aan locaalspoorwegen verbonden, ruimschoots zal blijken op te wegen tegen de mindere snelheid; welke snelheid overigens bij vele groote spoorwegen, exprestreinen uitgezonderd, grooter is in naam, dan in de daad; ook hier verwijs ik naar de verstrekte opgave in het genoemde artikel in de Zwolsche Courant. Sneltreinen veroorzaken bovendien voor materieel en exploitatie de grootste duurte.

»Rekende de Hoogleraar *Henket*, die een der eersten was, welke in ons land de locaalspoorwegen openlijk ter sprake brachten, reeds in 1870 voor hen

die regelmaat, zekerheid en spoed bij niet te groote kosten verlangen, onder de zeven bekende wegen, de hier bedoelde als de meest gewenschte, dan mag het billijkerwijze verwondering baren, dat, nu de wet hunnen aanleg sedert een paar jaar mogelijk maakt, we heden nog voor de niet bevestigend beantwoorde vraag staan, of de eerste Nederlandsche Locaalspoorweg-maatschappij al dan niet zal worden opgericht. Het mag verwondering baren, zeg ik, dat waar andere landen reeds honderden kilometers van die wegen hebben aangelegd, en andere honderden zijn ontworpen, hier eigenlijk nog aan de levensvatbaarheid van dit vervoermiddel wordt getwijfeld.

»Zoowel Zweden als Noorwegen, zoowel Duitschland als Oostenrijk, zoowel Engeland als België en Frankrijk zijn sedert jaren in het bezit van locaalbanen, het laatste land over eene lengte van bijna 2000 kilometer. De eerste secundaire baan in Duitschland dateert van 1835. Waar dus de kwestie in al die landen reeds lang als uitgemaakt is beschouwd, en men inmiddels tot den aanleg van telephoon-verbindingen, het oprichten van maatschappijen voor het bezorgen van stoom en warmte in de huizen, enz. overgaat; daar wordt bij ons nog geaarzeld en dralend gevraagd of het vermeederen der middelen van gemeenschap, het dichter komen bij de hartaders des lands, bij de centraalpunten van verkeer, inderdaad wel eenig nut en voordeel heeft?

»Het zij mij hier vergund met een enkel woord te wijzen op hetgeen men tegen de onderneming in het midden heeft gebracht, en te trachten dit kortelijks te wêrleggen.

»Men is krachtig te velde getrokken tegen het algemeen karakter, dat het comité aan de op te richten maatschappij heeft willen geven, en waarin het hare grootste toekomst blijft zien, wanneer slechts eenheid van aanleg en exploitatie bewaard blijft, en daardoor de kosten van materieel, administratie en vervoer tot een minimum kunnen worden teruggebracht.

»Men heeft eveneens van een heteroogeen samenstel van lijnen gesproken; achter het woord „*net*” een dubbel vraagteeken geplaatst; de onderneming zonder toekomst genoemd en niets dan teleurstelling voorspeld. Al voegen dergelijke bestrijders er aan toe, dat zij eigenlijk niet t’huis zijn in spoorwegzaken, zoo strekken zulke betoogen, — behoef ik het U te zeggen M. H.? — toch zeker niet om de algemeene ondersteuning te bevorderen.

»Het comité is er ver vandaan, de pretentie te hebben van op spoorweggebied specialiteit te zijn; doch is evenmin in eene vlaag van opgewondenheid tot een dergelijk plan gekomen; eene gemoedsstemming bovendien, die al zeer weinig geschikt zou blijken te wezen, om al den tegenstand, passieven vooral, te overwinnen, waarmede zoodanige ondernemingen in den regel te kampen hebben, en die ook in ruime

mate het deel der hier behandelde is geweest. Maar juist omdat het comité zijne minderheid gevoelde, heeft het de ondervinding geraadpleegd van hen, die van de zaak eene studie hebben gemaakt en dan is het merkwaardig, dat juist zij, in wier landen de locaalspoorwegen het burgerrecht hebben verkregen, het beslist noodzakelijke van eene maatschappij met algemeen karakter op den voorgrond stellen.

»Ik zal U niet met citaten vermoeien M. H! maar ik herinner toch even aan de uitspraak van den bij uitnemenheid deskundige, *Plessner*, die alleen voldoende financiële resultaten voorpelt van de gelijktijdige exploitatie eener gansche groep van lokaalbanen, zelfs daar waar het bedrijf eener enkele lijn de exploitatiekosten niet blijkt te dekken.

»De Hoogleeraar *Henket* verklaart evenzeer onomwonden, dat eene generale maatschappij met vaste beginselen en eenheid van aanleg moet worden opgericht, indien Nederland ooit op rationeele wijze in het bezit van locaalspoorwegen komen, en er het rechte nut en voordeel van trekken zal.

»Het verdient eveneens opmerking, dat, toen deze ingenieur, bij wien vriend en vijand een bij uitstek praktischen zin, gepaard aan grondige kennis eert, zonder eenige voorliefde voor de eene of andere streek een zeker getal levensvatbare lijnen op de kaart van Nederland trok, hij juist in dit gedeelte van ons vaderland, de hier voorgestelde verbindingen aangaf, van

Hatterem naar Apeldoorn, van Almelo naar Deventer en van Wageningen naar Rhenen, terwijl alleen de kostbare rivierovergangen hem terughielden, respectievelijk van Hatterem tot Zwolle en van Deventer tot Apeldoorn over te gaan.

»Waar men tevens in hem een der hoofdontwerpers van het Apeldoornsch kanaal hoogacht, daar kan het verwijt hem niet treffen van in deze gewesten minder bekend te zijn.

»Het comité staat dus in zijn geloof niet alleen en mag zich gelukkig rekenen bij het ontwerp in goed gezelschap te wezen.

»De kwestie van breed en smal spoor zal ik thans niet aanroeren en kan voor eene onderneming, als de onze, als uitgemaakt worden beschouwd. Normaalspoor, zij het ook speciaal licht en goedkoop, wordt door de meeste deskundigen beslist aangeraden; vermeerderd de begrooting weinig en is bij een eenigszins belangrijk en met groote spoorwegen aanhoudend in aanraking komend verkeer onvoorwaardelijk voorgeschreven.

»Heb ik bij onze bijeenkomst op den 20 Mei 1879 als onze overtuiging te kennen gegeven, dat we aan het begin stonden van eenen langen en moeilijken weg, en kan ik thans van die woorden niets terugnemen, het comité zou zich zeker aan ondankbaarheid schuldig maken, wanneer het U deed vermoeden, dat het meer tegen- dan medewerking ondervonden heeft.

»Neen M. H!, uwe tegenwoordigheid hier, de U zoo straks ter hand gestelde lijst van deelnemers, zijn in de eerste plaats krachtige blijken, dat het denkbeeld om onze provinciën van locaalspoorwegen te voorzien voldoende instemming gevonden heeft. Zelfs zijn er sommigen, die in hunnen ijver den gang van zaken te langzaam vonden en daarin een kwaad teeken zagen. Wanneer ge echter met ons de resultaten wilt nagaan, waartoe we heden gekomen zijn, dan zal het U, hoop ik, duidelijk worden, — wanneer gij den loop van dergelijke werkzaamheden, zooals die gewoonlijk plaats heeft, eenigszins in aanmerking neemt, — dat, waarover we ook te klagen hebben, het zeker niet daarover is, dat de zaak met te weinig spoed vorderde; bovendien: wie langzaam gaat, gaat zeker!

»De Ned. Westph. Spoorweg werd in 1869 ontworpen, vierde in 1878 hare eerste, in 1880 haar defitief openingsfeest; anderhalf jaar na de allereerste bespreking is hier alles technisch voorbereid, zijn 320 kilometers opgenomen, in kaart gebracht en begroot; is het vereischte kapitaal voor de ontworpen maatschappij voor verreweg het grootste gedeelte bijeengebracht en zal het slechts van U afhangen M. H.! of heden tot hare oprichting het besluit worde genomen.

»Misschien ware dat kapitaal reeds in korten tijd geheel bijeengebracht, wanneer het comité den weg had verlaten, dien het zich van den aanvang af heeft



voorgesteld, en niet had gemeend aan het denkbeeld te moeten vasthouden, dat het grondkapitaal der onderneming door direct belanghebbenden en belangstellenden uit overtuiging van het nut der zaak moest worden bijeengebracht.

»Het moest niet de spoorwegonderneming van het comité, of van een bepaald financieel consortium, maar van de streek zelve zijn, en daardoor van voortdurenden steun, medewerking en hulp verzekerd blijven. Wij achten dit den besten waarborg voor hen, die ons later door subsidie of leening zullen moeten steunen; zij moeten overtuigd zijn, dat het met de zaak ernstig, degelijk en eerlijk gemeend, en ze niet zonder nadenken en grond ondernomen is.

»De mogelijkheid heeft natuurlijk bestaan, dat de inschrijving op ons maatschappelijk kapitaal op zekeren dag tusschen 10 en 2 uren (den traditioneelen tijd) was opengesteld geworden en wij aan den volke hadden kunnen verkondigen, dat het aanbod de vraag in ruime mate had overtroffen.

»De mogelijkheid ware echter dan ook daar geweest, dat gelijk in een der financieele bladen dezer dagen werd vermeld, zich een naïve vrager had opgedaan, die maar niet kon begrijpen dat bij twee tramway-maatschappijen in dezelfde provincie de prospectussen voor de eene begrooting een cijfer van *f* 18.500.—, voor de andere een van *f* 35.000.—, per K. M. onder gelijke omstandigheden als grondslag aangaven.

»Voor dergelijke naïve vragers wenscht het comité zoolang het de leiding der zaken in handen heeft, de Ned. Locaalspoorweg-Maatschappij in spe te bewaren.

»Waar we konden, hebben we de aandacht op hare oprichting gevestigd en op het wenschelijke van deelneming gewezen. Ofschoon we ons zelven rechtstreeks en officieel nimmer tot gemeentebesturen voor het nemen van aandeelen hebben gewend, is echter elke inschrijving en ondersteuning van die zijde dankbaar aangenomen. Men is wel zoo goed geweest, dit als zwakheid en stelselloosheid te willen beschouwen. Naar onze bescheiden meening kan dit verwijt niet ernstig gemeend zijn; waar steeds duidelijk door ons werd vooropgezet, dat het subsidiestelsel een der grondslagen van de zaak uitmaakt en gemeentelijke deelname wel strekken kan, om de oprichting mogelijk te maken en zich eenen heilzamen invloed op den gang der zaken te verzekeren, maar nimmer om het vermoeden te wettigen, dat subsidie dan niet meer noodig zal zijn. Ik geloof dan ook dat geen enkel gemeentebestuur, hetwelk wij onder onze inschrijvers mogen tellen in de meening verkeert, dat het van de zaak af is, wanneer de maatschappij is opgericht. — Trouwens de meeste gemeenteraads-besluiten vermelden duidelijk, dat deze deelname strekt als bewijs van medewerking, in afwachting van later te verleen subsidie. In dit opzicht aarzel ik niet, het gisteren genomen heuglijk besluit van den Raad der

Gemeente *Apeldoorn* een modelbesluit te noemen. Ik veroorloof mij de vrijheid U dit voor te lezen :

»De Raad der Gemeente Apeldoorn

»Gehoord de mededeelingen van den Voorzitter  
»omtrent den stand van zaken van het Veluwsch  
»Locaalspoorweg-comité

»Besluit :

»1° In het waarborgkapitaal voor de lijnen *Apel-*  
»*doorn-Deventer-Almelo* en *Apeldoorn-Hatterm-Zwolle*  
»deel te nemen voor een bedrag van *f* 25000.

»2° Indien mocht kunnen worden besloten ook de  
»lijn *Apeldoorn-Dieren* in de eerst uit te voeren lijnen  
»op te nemen, den Voorzitter te machtigen ook voor  
»*f* 25000 voor deze lijn in te schrijven, en

»3° Wanneer tot de uitvoering dezer lijnen wordt  
»overgegaan, zich bereid te verklaren door subsidie  
»of rentegarantie de uitvoering te helpen bevorde-  
»ren.”

»Maar niet hij, M. H! die voor eene dergelijke onder-  
»neming ter bevordering van algemeene welvaart,  
om steun en deelname aanklopt, is zwak; maar hij,  
die er zich van onthoudt of er zich, wanneer zijne  
middelen zulks veroorloven aan onttrekt, en zich  
achter allerlei verontschuldigen verschuilt.

»Hebben gemeentebesturen in deze het bewijs geleverd,  
het algemeen belang te behartigen en verder te zien dan sommige particulieren, dan is dit noch voor hen, noch voor het comité een bewijs van zwakheid,

maar van kracht en ik breng gaarne en openlijk aan die besturen een welgemeend woord van hulde.

»Uit het u bij het binnenkomen overhandigde praeadvies over de wijze van bestuur, zult ge, hoop ik, het bewijs putten, dat de bedenking weinig opgaat, dat eene zoo jonge maatschappij door eene dure directie, dure ambtenaren, zoude verbloeden, of reeds voor het minst, terstond een teringachtig leven zou voortsleepen. Gelijk we ook reeds in een onzer circulaires hebben gemeld, en dit nu officiëel hebben herhaald, achten wij één administratief ambtenaar voorshands voldoende, vooral wanneer uwe vergadering mocht goedvinden, daartoe den tegenwoordigen Secretaris van het comité te benoemen, die met den geheelen loop der zaken, bijna van den aanvang af, bekend is, en die getoond heeft zijne taak niet op te vatten, als een ruil van een zeker gedeelte arbeid tegen een zeker gedeelte geld, maar wien nooit iets te veel was, waar hij het belang der zaak kon bevorderen. Geen grooter vijand van phrasen kan er zijn, dan hij, die thans tot U het woord voert, maar waar niemand het U zoo even gemelde beter kan beoordeelen dan hij, en van de waarheid overtuigd is, daar meent hij dit niet te mogen terughouden.

»In afwachting dat de Maatschappij daadwerkelijk zal optreden, kan ook, naar onze meening, met de benoeming van technisch personeel worden gewacht, te meer waar we de hoop koesteren, op den ontwer-

per der plannen steeds een beroep te mogen doen, wanneer we technische adviezen noodig hebben. De wijze, waarop de Heer *Eussen* ons heeft ter zijde gestaan en geholpen, en die boven mijn lof verheven is, is naar ons inzien de beste waarborg te dezen opzichte voor de toekomst.

»Nu de wijze van beheer ter sprake komt, is het wellicht thans ook het oogenblik, om nog eens nadrukkelijk te herinneren, dat de geheele oprichting van de Maatschappij onder zeer gunstige omstandigheden kan plaats hebben, en veilig den toets met andere, met de beste, kan doorstaan. Waar het geval niet zeldzaam is, dat naamlooze vennootschappen worden in het leven geroepen, met niet meer bijeengebracht kapitaal, dan de wet voorschrijft, en dit bedrag dan nog vaak geheel door oprichtingskosten wordt vertegenwoordigd — overname van concessie als anderszins — daar zijn hier de oprichtingskosten door de voorloopige leening geheel gedekt en wordt door het besluit der houders dier voorloopige aandelen op 20 Mei 1879 genomen, het al of niet rentabele van die oprichtersbewijzen, van den bloei der maatschappij afhankelijk gesteld; de houders van aandelen in het maatschappelijk kapitaal hebben toch in de eerste plaats volgens de hier voor ons liggende statuten recht op eene bepaalde rente. Gelijk ik vroeger reeds de eer had op te merken begint de Maatschappij dus met *schoone* boeken. Uit dit voor-

loopig kapitaal zijn de strikt noodige onkosten van administratie en technische opname bestreden; en de concessie gaat kosteloos over. Ik zoude hier thans niet op terugkomen, wanneer ook te dezer zake geen groote mate van onbegrijpelijkheid had geheerscht en men altijd naar beweegredenen buiten het belang der zaak heeft willen zoeken, die het comité bij zijne bemoeiingen zouden hebben geïnspireerd.

»Dát belang is de eenige drijfveer geweest, zoowel voor het verleenen van arbeid, als voor het verstrekken van  $\frac{1}{4}$  van het voorloopige en een belangrijk deel van het maatschappelijk kapitaal.

»En nu zij het mij hierbij ter wel verdiende kenschetsing van het standpunt van het comité vergund te wijzen, niet op overdrachten van concessie, die aan »*Schwindel*» doen denken; maar op het feit dat de concessie van de Ned. Westph. Spoorweg-Maatschappij, eene Maatschappij, die zeker op het gebied van zuinigheid en eerlijkheid schaars hare wedergade vindt; is betaald met *f* 125000 plus eenige jaren tractement aan de 2 Directeuren, ontwerpers, ad *f* 4000 voor ieder.

»Wij zijn hier bijeen M. H! om zaken te behandelen, en te dien opzichte is het schenken van klaren wijzen altijd zeer gewenscht; het kan voor nu en later zijn nut hebben, dergelijke feiten te releveeren en den staat van zaken juist voor te stellen; niet om woorden van dank of toejuiching uit te lokken; maar om min juiste beschouwingen en oordeelvellingen te voorkomen.

»Het kan zijn nut hebben, zich niet door een gevoel van kieschheid te laten terughouden, om de verhouding te preciseeren; waar men zich ook niet heeft laten terughouden hier en daar niet altijd even aangename vermoedens te opperen. Er is nog iets: het comité is te dezer zake altijd eenstemmig geweest en heeft besloten heden in elk geval te défungeeren, en zich daarna van verdere responsabiliteit ontslagen te rekenen. — Een Fransch spreekwoord zegt: *»qui se fait brebis, le loup le mange»* en dit lot wenscht het comité te ontgaan; ik zeg dit ook inzonderheid met het oog op zijne deelname in het maatschappelijk kapitaal, waarop belanghebbenden rekenen als op iets dat van zelve vaststaat, nu en later. De meening is niet zeldzaam voorgekomen, dat men al heel veel meende te hebben gedaan, wanneer men voor eene afdeeling eene gelijke inschrijving bijeenbracht als het bedrag waarvoor door het comité was deelgenomen. Ik laat aan U veilig het oordeel over zulke meeningen M. H!, maar om alle misverstand te voorkomen veroorloof ik mij de vrijheid de verklaring ook namens mijne medeleden af te leggen, dat het comité tot heden zijn woord gestand doet, niet bij wijze van pressie, dat zij verre!, maar omdat dergelijke verplichtingen tot in lengte van jaren onhoudbaar zijn. Mocht heden niet tot de oprichting worden besloten, dan ziet het in uwe gebleken belangstelling bewijzen te over voor den verderen goeden gang van zaken

en trekt het zich eenvoudig, bescheiden en zeer gaarne terug, met de overtuiging, die niemand het ontnemen kan, het zijne naar de geschonken krachten gedaan te hebben.

»Thans overgaande tot de Statuten en de beperking van den werkkring der Maatschappij, kan ik zeer kort zijn, omdat te dezen opzichte het meeste U uit de stukken bekend mag worden verondersteld. Gelijk U is medegedeeld, zijn de Statuten, zooals ze te Uwer kennis zijn gebracht, thans eenparig door de Comm. van Advies en den Raad van Toezicht vastgesteld, en officieus door het Ministerie van Justitie goedgekeurd. Van ingrijpende verandering daarin kan dus, behoudens wijziging van het laatste artikel, heden geen sprake meer zijn. De zeer ongelijke deelname in het maatschappelijk kapitaal heeft tot het voorloopig schrappen van enkele lijnen geleid en slechts die van Apeldoorn-Deventer-Almelo en Zwolle-Hatttem-Apeldoorn onder de eerste aan te leggen lijnen doen opnemen.

»Een enkel woord over de sectie Rhenen-Wageningen-Ede, na al hetgeen daarover is voorgevallen en ook in de bladen geschreven, is hier waarschijnlijk niet overbodig. De deelname in het maatschappelijk kapitaal in die streken beteekende weinig, doch de medewerking om die gewenschte verbinding tot stand te brengen door het geven van subsidie was groot. Herhaalde malen is daarover geconfereerd en gecorres-



pondeerd, concept-overeenkomsten zijn opgemaakt, gewijzigd en gereviseerd; de vroegere ontwerpers eener tramwayverbinding tusschen Wageningen en Ede hebben zich terug getrokken in het algemeen belang, en toen het comité eindelijk meende, een contract te hebben tot stand gebracht binnen de grenzen der Statuten en in overleg met het Hoofd der gemeente Wageningen en eene commissie uit den Raad aldaar, heeft dit de goedkeuring van laatstgenoemd College niet kunnen verkrijgen, doch werd met ééne stem meerderheid verworpen; — in het wezen der zaak waren we het eens, het verschil betrof eigenlijk meer eene kwestie van vorm. Trouwens onze beste verantwoording te dezer zake is, hetgeen de Heer *D. Vreede*, wethouder der gemeente Wageningen, lid onzer C. v. A. en tevens een onzer eerste aandeelhouders, verklaard heeft, dat hij namelijk tegen de onzerzijds aangevoerde argumenten uit een oogpunt van het belang der maatschappij niets wist in te brengen. Het was daarom dubbel te betreuren dat ZEd. het voorstel voor de gemeente Wageningen evenmin aannemelijk achtte. Wij zouden het tot stand komen dezer overeenkomst in het belang der Maatschappij zeer wenschelijk hebben gevonden, niet omdat ze ons buitengewoon voordeelig was; het bij de Statuten gestelde minimum-subsidie was nauwelijks verzekerd; maar, omdat we dan al dadelijk een punt van aanvang, zij het ook in het zuiden hadden gehad en dat men dan

*eigenlijk* eens had kunnen zien wat door *locaalspoor-*wegen wordt bedoeld. Dit had, ik hoop dat ge het mij zult toegeven, zijn eigenaardig voordeel gehad. Zij thans een ander gedeelte meer in onze buurt daarvoor spoedig bestemd en gereed!

»Bepalen wij er ons toe M. H.! Wageningen toe te wenschen dat het spoediger en beter geholpen worde dan door ons blijkt mogelijk te zijn geweest. Wij zijn van onzen kant overtuigd en ons vorig lid van den R. v. T. Mr. *H. J. Wunder* deelt ons gevoelen, dat wij niets hebben onbeproefd gelaten. Bovendien berichtte ons de Heer *Endt* aldaar, met den Heer *Vreede* de eenige aandeelhouder, dat hij zoo overtuigd was, dat de schuld aan de zijde van den Raad van Wageningen lag; dat hij als bewijs van ingenomenheid met deze onderneming aandeelhouder wenschte te blijven.

»Het niet onder de eerst aan te leggen lijnen opnemen van het gedeelte Apeldoorn-Rhenen verklaart zich door het U medegedeelde en door de weinige deelname in die streken.

»Het ontwerp bepaalt zich zooals U bekend is, tot de lijn Zwolle-Hatterm-Apeldoorn en Apeldoorn-Deventer-Almelo. Voor het gedeelte Apeldoorn-Dieren is echter sedert ons samenzijn te Deventer belangrijk meer deelname ontstaan, en, naar ik meen, bestaat er alle reden om in verband daarmee deze lijn, die een onderdeel van het oorspronkelijk project uitmaakt,

weder in de Statuten op te nemen, nu de reden, waarom zij in de vergadering met de C. v. A. te Deventer op 21 Juni ll. daaruit verviel, kan geacht worden opgeheven te zijn.

„Wat de lijn Zwolle-Apeldoorn betreft moet ik opmerken, dat hare inkrimping en de vaststelling van hare noordelijke aansluiting voorloopig aan het Station Hattem van den Ned. Centr. Spoorweg, wel noodzakelijk zal blijken.

„Het Gemeentebestuur van Zwolle heeft zich inder tijd bereid verklaard met onze plannen mede te gaan, en ze te steunen, door eene deelname in het maatschappelijk kapitaal van *f* 50.000 en eene subsidie van *f* 150.000, wanneer in dat project werd opgenomen eene vaste brug, ook voor gewoon verkeer geschikt, ter plaatse van het Katerveer, of althans op eene door dat Bestuur goed te keuren plek. Gezette en uitvoerige technische onderzoekingen hebben doen blijken, dat wijziging van ons oorspronkelijk plan van overbrugging en verlegging van het punt daarvan in den geest van Zwolle's wenschen, geenszins bezwaarlijk, veeleer voordeelig voor de onderneming was.

„Niets zou dus aan het voortduren der onderlinge samenwerking hebben in den weg gestaan, wanneer de Gemeente op het dezerzijdsche voorstel was ingegaan, en na omtrent het punt van overbrugging te zijn gerustgesteld, had besloten, onafhankelijk van later te treffen regelingen omtrent de subsidie, de op-

richting der Maatschappij met inbegrip van eene lijn Zwolle-Hatterm-Apeldoorn mogelijk te maken door reeds dadelijk zijne inschrijving van f 50,000 gestand te doen.

„De Raad heeft echter gemeend aan de redactie van zijn oorspronkelijk besluit niets te kunnen veranderen. Dezerzijds mag men zich vooral ook met het oog op het bedrag der toegezegde subsidie niet voor de toekomst binden. De deelname der gemeente Zwolle kan dus niet aanvaard, en tengevolge daarvan het gedeelte Zwolle-Hatterm thans niet in de Statuten opgenomen worden <sup>1)</sup>.

„Nadrukkelijk meen ik er echter op te mogen wijzen dat door een dusdanig besluit voor de toekomst niets wordt gepraejudiceerd; omdat toch het belang der Maatschappij zal vorderen eene eventueele verbinding met Zwolle, na snijding van den Centraalspoorweg met eene overbrugging bij het Katerveer te doen plaats hebben. Hatterm kan dus *voorloopig* als eindpunt worden aangenomen.

» Wordt aan het verlangen tot oprichting der Maatschappij heden voldaan, dan defungeeren de Commissie van Advies en de Raad van Toezicht heden. Het is den leden van het comité eene behoefte, die beide commissiën hunnen dank te brengen voor wat zij voor

---

1) Als bijlage doen wij hierachter volgen eene door ons aan de Kamer van Koophandel te Zwolle gerichte missive dd. 19 Augustus jl., waarin dit punt nader door ons wordt gereleveerd.

de zaak hebben gedaan, gedaan niet uitsluitend door te vergaderen en bij een te komen, maar ook door de onderneming in andere kringen te bespreken, bezwaren weg te nemen, tot deelneming op te wekken; den Raad van Toezicht vooral, dien het nooit te veel was, om gezamenlijk te overleggen, onze voorstellen onbevangen aan te hooren, ons met goeden raad te helpen en met zijne meerdere kennis en ondervinding ter zijde te staan.

»Ik ben genaderd aan het einde mijner taak, om U in hoofdzaak verslag te geven van het tot dusverre verrichte en van den stand der zaak.

»Onze taak is niet altijd even gemakkelijk geweest; de tijd is schijnbaar *rustig* voorbijgegaan, doch dat woord *schijnbaar* mag te dezen opzichte wel worden onderstreept; — kunnen we vele energieke blijken van ondersteuning constateeren, — ik denk hier *onder veel meer* aan de groote werkzaamheid van het plaatselijk comité te Deventer; aan de onbevangen deelname van de gemeente *Kampen*, die wel degelijk daardoor het bewijs leverde het algemeen karakter onzer onderneming te begrijpen en te waardeeren; aan het besluit der aandeelhouders uit Heerde om hunne inschrijvingen met 50% te vermeerderen, en die den moed hadden Zwolle er op te wijzen dat de liefde niet van eenen kant komen kan; aan de deelname van de firma Ter Horst te Rijssen, die voor 120 aandeelen teekende en tevens een belangrijk vervoer 's weeks

toezeide, wat van nog meer gewicht kan worden geacht; aan het nu gister genomen goede besluit der gemeente *Apeldoorn*, het centrum der onderneming; toch hebben we ook meermalen teleurstelling, lauwheid en twijfel ondervonden. Onze eigene overtuiging is daardoor echter geenszins verzwakt. Die overtuiging leert ons: »wanneer een locaalspoorwegmaatschappij ernstig en eerlijk wordt opgericht, soliede, »doch zonder weelde, zoodat alles er bij, het karakter van nut heeft; wanneer hare banen met groote »spoorwegen in verbinding staan, zoodat ze elkaar »de hand reiken; wanneer ze door de bevoegde macht »worden gesteund, zoodat bij groote verantwoording »tevens groote vrijheid bestaat, eene dergelijke onderneming eene goede toekomst tegemoet gaat." Het zal dan mogelijk blijken de vervoerprijzen gunstig te doen zijn, en waar dit het geval is, daar leert de ondervinding dat het vervoer weinig grenzen kent. De Heer *van den Bergh*, dien ik ook straks aanhaalde, en zeker een der bevoegdste autoriteiten op spoorweggebied is, heeft hierop eenmaal gewezen, en zelfs over het transport van klei van de vette naar de schrale streken gedacht; moge het denkbeeld toen een glimlach verwekt hebben; men zie daartegenover wat in Duitschland thans gebeurt: door het gouvernement toch, worden op groote schaal proeven genomen met het vervoer van klei der Noordzeekust bij Embden per ledige terugkerende kolenwagens ter bemesting

en vruchtbaarmaking van de heiden van Westfalen. Niet altijd is hetgeen waarom men lacht ridicuul. —

»Er is op het gebied, dat we te zamen betreden, nog veel te doen; maar om dit gedaan te krijgen en de welvaart te bevorderen moeten we onderlinge animositeit laten varen en gemeenschappelijk handelen, elkander aanvullen, leeren waar men er gelegenheid toe heeft; op punten waar men pessimistisch denkt, noch de hoop, noch het vertrouwen laten varen en bij eene optimistische beschouwing zich niet door opwinding tot gebrek aan waakzaamheid, nadenken en voorzorg laten verleiden.

»M. H.! mogen de werkzaamheden van dezen dag een zoodanig karakter dragen, moge gezamenlijk worden tot stand gebracht wat voor enkelen onbereikbaar is, en moge ik U ten slotte een waar woord herinneren, niet van mij, maar van iemand, die ver boven mij staat; woorden die naar mijne bescheiden meening op het tegenwoordige ontwerp van besliste toepassing zijn, eene groote mate van actualiteit bezitten: »Lo-  
»caalspoorwegen moeten worden aangelegd om te ko-  
»men tot meerdere ontwikkeling, men zal er ook toe  
»moeten overgaan, opdat eene in vooruitgang hoog-  
»staande localiteit haren rang handhave.

»Het werkeloos blijven van eene landstreek in de  
»toepassing der geoorloofde middelen om zich te ver-  
»rijken, terwijl links en rechts die toepassing wel plaats

»heeft is »*achteruitgang*». Moge het van ons niet kunnen gezegd worden M. H., dat we het onze verzuimd hebben om den *achteruitgang* te voorkomen.»

Deze rede wordt met applaus begroet.

De Voorzitter (Mr. *Van Marle*) zet daarop uiteen, dat de behandeling van het cardinale punt 2 »beslissing over het al of niet oprichten der Maatschappij, »wanneer het kapitaal onverhoopt niet geheel voltekend mocht zijn,» ook in verband met het zoo even vernomene omtrent het onmogelijke om de deelname der Gemeente *Zwolle* onder het ingeschreven kapitaal mede te rekenen, ten nauwste samenhangt met de grenzen der als eerst aan te leggen, in de statuten op te nemen lijnen en de met het oog daarop plaatsgehad hebbende inschrijvingen.

Spr. deelt het voorstel van het comité mede, om als zoodanig thans in de Statuten te vermelden: *Hattem—Apeldoorn—Almelo* met brug te *Deventer* en *Apeldoorn—Dieren*; en geeft in overweging deze lijnen »en bloc» vast te stellen. Gaat men daartoe over, dan is het benoodigde maatschappelijk kapitaal zoo goed als bijeen, zoodat alsdan het voorstel om de Maatschappij op te richten hieraan wordt toegevoegd.

De Heer *Van Nahuijs*, burgemeester van *Zwolle*, licht hetgeen omtrent de inschrijving dier Gemeente is in het midden gebracht, nader toe. In April jl.



heeft de Gemeenteraad besloten, de plannen van het Veluwsch Spoorwegcomité te steunen, door het deelnemen voor *f* 50.000 in het maatschappelijk kapitaal der op te richten Maatschappij en het verleen van eene subsidie van *f* 150.000, bijaldien het comité zijne plannen zoodanig wijzigde, dat daarin eene ook voor gewoon verkeer geschikte vaste brug over den IJsel op eene door dien Raad goed te keuren plek, werd opgenomen. Het comité had nu gewenscht, terwijl gebleken was dat geen bezwaar bestond tegen voldoening aan het verlangen nopens de plaats der brug, vooralsnog alleen de deelname in het Maatschappelijk kapitaal te aanvaarden, en het vraagstuk der subsidie later afzonderlijk te overwegen; doch de Gemeenteraad heeft, tot Spr. leedwezen, volhard in het eenmaal genomen besluit, en is de stellige meening toegedaan, dat men door aanneming van de 200 aandelen, reeds de verplichting tot den aanleg van de brug op de bepaalde plaats en met de toegezegde subsidie op zich neemt.

De Heer *Van Oordt* wenscht nog hierbij te voegen, dat het aanbod der Gemeente *Zwolle* bij den eersten aanblik zeker gunstig scheen, maar dit niet zoo absoluut is. Terwijl men zeer nauwgezette technische onderzoekingen deed wijden aan de vraag, waar de overbrugging zou behooren te geschieden, begreep men wel dat het cijfer van *f* 150.000 subsidie niet als eindcijfer van *Zwolle's* ondersteuning mocht worden

geaccepteerd. De plaats der brug, zooals die door den Gemeenteraad wordt verlangd, bleek geen bezwaar, zelfs voordeel op te leveren; toch meende het comité de toekomstige maatschappij niet voor eene zoo hoogst belangrijke zaak te mogen binden, eenigszins in strijd met de statuten en zonder het gevoelen der aandeelhouders te vernemen. — Zonder deze voorwaarde meende de Raad van Zwolle niet te kunnen deelnemen, en zich van het geven van een bewijs van vertrouwen te moeten onthouden; — in dezen staat van zaken werd dus voor de inschrijving bedankt. Wordt heden de lijn *Apeldoorn—Hattem* (Station Ned. Centr. Sp.) aangenomen dan is niettemin eene voorloopige communicatie met Zwolle in het leven geroepen zonder op de toekomst vooruit te loopen. Latere onderhandelingen blijven toch immers voor eene verbinding van Hattem—Zwolle met eigen overbrugging altijd mogelijk; in het belang van beide partijen zelfs wenschelijk.

Omtrent de nu weder op nieuw voorgestelde lijn *Apeldoorn—Dieren*, merkt Spr. op dat op 21 Juni ll. in de Vergadering met de Commissie van advies van de zijde van belanghebbenden bij die lijn slechts eene deelname van ruim *f* 12.000 viel te constateeren. Sedert dien tijd openbaarde zich voor dat lijntje eene levendige belangstelling, zoo van particulieren, als van de Gemeente Apeldoorn.

Deze lijn *Apeldoorn—Dieren* doet verschillende nijvere plaatsen en de druk bezochte badplaats *Bethesda*

aan; haar aansluitingspunt aan den Staatsspoorweg bij Dieren, een der drukste, misschien betrekkelijk het drukste, Station van het noordernet, is zoodanig, dat men op een groot verkeer van uit de Graafschap naar Holland mag rekenen. De opneming dezer lijn, die reeds van het begin af in het plan is begrepen geweest, is dus alleszins gemotiveerd.

Het is Spr. een genoegzaam mededeeling te kunnen doen, van een zoeven ontvangen officieel schrijven van den Burgemeester van *Nordhorn*, waaruit blijkt dat de betrokken Duitsche provinciale autoriteiten eene bijdrage van 20% der aanlegkosten voor de lijn: landgrens—*Nordhorn*—*Lingen* als »fonds perdu» hebben toegezegd, en dat op eene deelneming van particulieren in het maatschappelijk kapitaal tot een bedrag van *f* 20.000 mag worden gerekend.

De Heer *Mos*, burgemeester van *Hattem*, deelt mede, dat zijne gemeente in verband met de te verkrijgen overbrugging naar *Zwolle*, en met het oog op de lijn *Zwolle*—*Hattem*—*Apeldoorn*—*Dieren* 100 aandeelen heeft genomen. In de gisteren gehouden Raadsvergadering is besloten in allen gevalle bij den eisch van de brug te blijven persisteeren. Spr. kan, nu de brug uit het ontwerp gelicht is, hier niet als vertegenwoordiger der Gemeente zonder nader mandaat blijven optreden.

De Heer *Van Opstall*, burgemeester van *Rijssen*, kan evenmin voor de deelname zijner gemeente blijven instaan, deze was gebaseerd op de medegedeelde voorwaarden van het raadsbesluit; Spr.'s mandaat is dus beperkt.

De Heer *H. J. Ankersmit Jr.* zegt, als vertegenwoordiger der Gemeente *Deventer*, mede slechts een beperkt mandaat te hebben; dit strekte zich uit tot de behandeling der lijnen *Almelo—Deventer—Apeldoorn—Hattern*. Op het bijvoegen van *Apeldoorn—Dieren* was men niet voorbereid. Spr. heeft echter reeds zoo veel mogelijk informatiën ingewonnen, en na besprekingen met een Stal hier aanwezige leden van *Deventers Gemeenteraad*, gelooft hij er zeker op te kunnen rekenen, dat dit college met het gedane voorstel wel zal kunnen medegaan.

De Heer *W. Zaalberg*, Secretaris van het *Deventer plaatselijk comité*, meent dat de hier aanwezige leden van dat comité tegen het voorstel zelve wel geen bezwaar zullen hebben, mits de »drietand" *Apeldoorn—Almelo, Apeldoorn—Hattern, Apeldoorn—Dieren* één ondeelbaar geheel vorme, doch ook die leden hebben slechts een beperkt mandaat. Echter is wel aan te nemen dat hunne lastgevers ook zullen medegaan, vooral na de mededeelingen van den vorigen spreker.

De Heer *Van Troostenburg de Bruijn* burgemeester van *Heerde*, heeft eveneens slechts een beperkt mandaat. Zijne Gemeente schreef bepaaldelijk in voor eene afzonderlijke sectie; doch zal, naar vermoed mag worden, ook wel met het gedane voorstel medegaan.

Een artikel, dezer dagen in de *Zwolsche Courant* geplaatst, en waarin uit Deventer werd bericht, dat men daar slechts tot eene lijn Apeldoorn—Almelo zou willen medewerken, geeft hem aanleiding de vraag te richten tot het Deventer plaatselijk comité, of de bron van het bericht bekend is, en den wensch uit te spreken om een openlijk démenti te mogen vernemen.

De Heer *Zaalberg* antwoordt, dat in de verleden week te Deventer gehouden Vergadering van inschrijvers eene volmacht aan het plaatselijk comité is gegeven, o. a. ook, om wanneer het voorstel werd gedaan om alleen de lijn Apeldoorn—Almelo vast te stellen, dit voorstel krachtig te ondersteunen. Op dat oogenblik was van nieuwe kansen voor de lijn Apeldoorn—Dieren niets bekend.

De Raad der Gemeente besloot zijne inschrijving ook gestand te doen voor eene lijn Almelo—Apeldoorn—Hatterm. Het groote bezwaar van Deventer is steeds geweest het gevaar; dat eigenlijk twee ondernemingen ineengesmolten zouden worden, terwijl er geen zekerheid bestaat dat beiden zullen tot stand komen.

Spreker meent namens het plaatselijk comité te kunnen verzekeren dat, wanneer tot de lijnen Hattem—Apeldoorn—Almelo en Apeldoorn—Dieren wordt besloten, en de Gemeenteraad van Deventer blijft zijne inschrijving gestand doen, alle Deventer aandeelhouders dat voorbeeld zullen volgen.

De Heer Mr. *H. van Loghem* vraagt of hij goed begrepen heeft, dat het voorstel betreft de lijnen Hattem—Apeldoorn—Almelo met IJselbrug bij Deventer en Apeldoorn—Dieren, als één ondeelbaar geheel, waarvan de uitvoering eerst mag worden aangevangen, wanneer voor het geheel de noodige subsidie verzekerd is, zoodat zooveel mogelijk gelijktijdig wordt begonnen met de onderdeelen. Is dit zoo, dan zal hij voor het voorstel stemmen.

De Voorzitter (Mr. *Van Marle*) stemt toe dat die opvatting juist is, doch releveert alleen, dat vergeten is, bij het voorstel den zijtak Elburg-Epe op te nemen zooals dit in de Statuten is geformuleerd.

De Heer *Van Oordt* wijst er op dat de inschrijvingen buiten het comité, door geïnteresseerden voor dien zijtak slechts 2 aandeelen beloopten; de groote grondeigenaars langs die richting, die ontzaggelijk veel belang bij hare totstandkoming hebben, onthielden hunne namen aan de lijst der inschrijvers. Toch wilde

men de lijn niet geheel schrappen, omdat zij door in uitzicht gestelde subsidie een zeer gewenscht punt van aanraking met de Hooge Regeering aanbiedt. Van daar dat die zijtak onder een afzonderlijk geformuleerde bepaling steeds in de Statuten behouden bleef.

Spr. geeft den Heer Burgemeester van Rijssen met allen ernst in overweging om de allerwege aan het licht gekomen blijken van een concilianten geest niet over het hoofd te zien, maar zich daarbij aan te sluiten, en doet uitkomen, dat zooals de zaken nu staan, de verhouding van het ingeschrevene tot het benooidigde voor het gedeelte Hattem-Apeldoorn, gunstiger is, dan voor Apeldoorn-Almelo; zoodat de gevolgen van terugtrekkingen van belanghebbenden bij laatstgenoemde lijn niet licht moeten geacht worden.

De Heer *Van Opstall*, burgemeester van Rijssen, herinnert aan zijn beperkt mandaat, heeft echter na de gebleken houding van Deventer goede hoop op het behouden blijven van de gemeentelijke inschrijving.

De Heer *Van Troostenburg de Bruijn* sluit zich aan, bij het door den Heer *Van Loghem* gesprokene en meent dat men gevoegelijk van uit Apeldoorn in verschillende richtingen gelijktijdig zal kunnen werken.

Met het antwoord van het Deventer plaatselijk comité is Spr. niet geheel voldaan.

De Heer *Maaldrink*, Voorzitter van het Deventer plaatselijk comité, deelt in antwoord aan den vorigen spreker mede, dat genoemd comité besloten had mede te gaan met wijzigingen in de Statuten zoolang deze er niet toe konden leiden, dat eene lijn boven de andere zoude worden bevoordeeld.

De Voorzitter (Mr. *Van Marle*) herhaalt het gedane voorstel van het Veluwsch Spoorwegcomité, dat daarop met algemeene stemmen op ééne na, (van de gemeente Kampen), wordt aangenomen, zoodat besloten is tot de oprichting der Nederlandsche Locaalspoorwegmaatschappij met opneming in de Statuten van de lijnen, opgesomd in bedoeld voorstel.

De Voorzitter (Mr. *Van Marle*) bespreekt daarna Art. 8 der Statuten, waarin de grootte van het maatschappelijk kapitaal wordt bepaald.

De Heer *Van Oordt* betoogt de wenschelijkheid om dit getal op *f* 800.000 te laten blijven, ofschoon voor den aangenomen »drietand'' een vierde van de begrootingskosten slechts bijna *f* 720.000 bedraagt. Men vergeet de mogelijkheid niet, dat sommige inschrijvers zich terugtrekken, of zich met het opwerpen van eene exceptie verontschuldigen. Wettig gebonden zijn zij toch eerst, wanneer de volmacht tot het passeeren der acte en het opnemen daarin van hunne aandelen is verleend. — Als men op alle inschrijvingen nu mag



rekenen, is er aan maatschappelijk kapitaal ruim *f* 700.000 aanwezig, zoodat het geval bedoeld in punt 2 der agenda nog niet geacht kan worden te bestaan.

De Heer Mr. *A. van Delden* vraagt naar aanleiding van het bepaalde omtrent den zijtak Elburg-Epe of een kapitaal van *f* 700.000 niet genoeg is, dat dan later voor dien zijtak met *f* 100.000 kan worden vergroot, en of men bij dit stellen van het kapitaal op *f* 800.000 niet begint met beneden den aangenomen maatstaf van  $\frac{1}{4}$  der begrootingskosten te blijven.

De Heer *Van Oordt* becijfert dat voor Almelo-Apeldoorn-Hatterem en Apeldoorn-Dieren het bedoeld een-vierde bijna *f* 720.000 bedraagt, en dus *f* 700.000 niet genoeg is; waaraan de Heer Mr. *J. H. van Roijen*, rechtskundig adviseur van het comité, nog toevoegt, dat eerst in het cijfer van *f* 800.000 de lijn Elburg-Epe was begrepen, en thans deze lijn eerst in behandeling komt, als er van die zijde de noodige vermeerdering van het maatschappelijk kapitaal heeft plaats gehad.

Wanneer dus nu het maatschappelijk kapitaal in plaats van *f* 720.000 moet bedragen *f* 800.000, is men integendeel ver boven het genoemd  $\frac{1}{4}$ ; maar het comité vindt het zeer wenschelijk eenige ruimte te hebben.

De Heer Jhr. *W. A. van der Feltz* is geen voor-

stander van het waarborgkapitaal, zooals Art. 7 het thans omschrijft; omdat het nu gedeeltelijk als zoodanig kan vervallen, en acht daarom de slotalinéa van dat art. minder gewenscht.

De Heer *Van Oordt* merkt op, dat de leidende gedachte is geweest, dat het maatschappelijk kapitaal zou zijn waarborgkapitaal. Ter bevrediging van sommige wenschen werd het gebruik van het kapitaal meer facultatief gesteld. Het rationeele beginsel is nu gehuldigd, dat de aandeelhouders geheel en al meester zijn in hunne eigene zaak. Overigens merkt Spr. op dat c. q. een gedeelte weg een even goeden waarborg is, als gedeponeerde Nederl. schuldbrieven.

Het comité als zoodanig blijft aan het oude beginsel gehecht, doch wilde niet halsstarrig daaraan vasthouden en elk ander gebruik van het kapitaal *à priori* uitsluiten.

De Heer Jhr. *W. A. van der Feltz* vindt juist in de in 't leven geroepen faculteit een bezwaar; een niet intact waarborgkapitaal geeft een minderen waarborg.

De Heer Mr. *J. H. van Roijen* antwoordt hierop, dat juist uit dergelijke overwegingen, de herinnering aan de rechten van derden in Art. 7 is opgenomen. Als eene obligatieleening is gesloten, met het kapitaal als onderpand, mag op die wijze van gebruik natuurlijk niet meer terug gekomen worden.

De Heer Jhr. *W. A. van der Feltz* neemt met dit antwoord genoegen.

De Heer *Boele* maakt bezwaar tegen de uitdrukking »op voorstel van den Raad van Commissarissen” in Art. 7.

De Heer Mr. *J. H. van Roijen* deelt dit bezwaar niet. Vooreerst zullen bij de meeste voorstellen wel de commissarissen het initiatief nemen; maar bovendien worden eventueel zoowel de wijze van belegging van het waarborgkapitaal, als het gebruik van het kapitaal, toch door de aandeelhouders zelven bepaald.

De Heer Mr. *H. van Loghem* merkt op, dat een groot gedeelte van Art. 9, tengevolge van het heden beslotene, zal moeten veranderd worden, en betoogt de wenschelijkheid om het gelijktijdig beginnen met alle onderdeelen van het project vast te stellen. — Spr. heeft groot bezwaar tegen het ter Vergadering medebrengen van de aandeelen, zooals Art. 34 gedoogt, daar zulks de deur openstelt voor allerhande misbruiken, en wil het vooraf inzenden daarvan verplichtend stellen.

De Heer *Van Oordt* meent dat tegen dergelijke redactiewijzigingen geen bezwaar kan bestaan.

De Heer *Boele* wenscht in Art. 9 bepaald te zien, dat de stortingen worden vastgesteld »met goedkeuring van” en niet »in overleg met” den Raad van commissarissen, en zegt dat niet alle aandeelen aan toonder zijn, daar die van den Directeur enz. op naam moeten gesteld worden en onvervreemdbaar zijn.

De Heer Mr. *J. H. van Roijen* wijst in verband met deze laatste opmerking op de in Art. 12 gemaakte uitzondering.

De Heer *Walter* vestigt de aandacht op het feit, dat niets bepaald is, omtrent de onvervreemdbaarheid van de aandeelen van den Adjunct-directeur.

De Heer Mr. *J. H. van Roijen* antwoordt, dat het in de bedoeling ligt, den Adjunct-directeur verantwoordelijk te maken aan den Directeur.

De Voorzitter (Mr. *van Marle*) geeft in overweging, verdere bedenkingen en opmerkingen over de statuten schriftelijk bij het comité in te zenden, dat ze zal onderzoeken en zooveel mogelijk in dien geest werkzaam zijn. Thans resten nog eenige handelingen te verrichten, die gevolgen zijn van het genomen besluit om tot oprichting der Maatschappij over te gaan. In de eerste plaats zal eene algemeene volmacht van alle inschrijvers aan het comité om tot de uitvoering van

dat besluit over te gaan moeten worden verstrekt.  
Een zoodanig stuk ligt hier gereed; het luidt als volgt:

»De ondergeteekenden, deelnemers in het kapitaal  
»van de op te richten Naamlooze Vennootschap ge-  
»naamd: **Nederlandsche Locaalspoorwegmaat-**  
»**schappij** verklaren bij deze te bevoormachtigen:

»Het Spoorweg-comité bestaande uit de Heeren:

»**H. C. van der Houven van Oordt** te Apeldoorn,

»**Mr. E. F. J. Weerts**, burgemeester te Epe,

»**E. Vas Visser** te Heerde,

»**M. Wolff** te Amersfoort,

»om voor en namens hen op de ontwerp-statuten  
»van de voornoemde maatschappij, die zich ten doel  
»stelt het aanvragen van concessiën tot, en den aan-  
»leg en de exploitatie van Locaalspoorwegen en zulks  
»in de Provinciën Gelderland en Overijsel en in aan-  
»grenzende gewesten, de Koninklijke bewilliging tot  
»het oprichten dier vennootschap te vragen.

»Verder om, ingeval van bezwaren van de zijde  
»van het Ministerie van Justitie, die niet de hoofd-  
»zaken der statuten betreffen, maar minder belang-  
»rijke punten, daaraan tegemoet te komen door ver-  
»andering van redactie.

»Eindelijk om, na het verkrijgen van de bedoelde  
»bewilliging ook over te gaan tot de oprichting van  
»bedoelde maatschappij door de notariële acte van  
»oprichting, waarin de bedoelde Statuten zijn opge-  
»nomen te passeeren en te teekenen.

»En verder al datgene te doen en te laten geschieden wat, ten voorschreven einde de lastgever, zelf »tegenwoordig zijnde, zoude kunnen, mogen of moeten doen.

»Alles met macht van assumptie en substitutie, be- »lofte van goedkeuring en onder verband als naar »de wet.»

De Voorz. (Mr. *Van Marle*) stelt voor, dit stuk allen te onderteekenen.

De Heer *Maaldrink*, Voorzitter van het Deventer plaatselijk comité, zegt nog een bezwaar te hebben. De leden van zijn comité hebben geen volmacht om tot de oprichting mede te werken, wanneer het kapitaal niet volteekend is. Spr. acht na de vernomen cijfers het bezwaar niet essentiëel, maar de mandaten zijn nu eenmaal niet anders.

De Heer Mr. *J. H. Van Roijen* licht de quaestie toe. Er wordt nu ter teekening gepresenteerd eene acte van volmacht; wie geheel vrij is, die teekene ze; wie, zooals de Heer *Maaldrink*, de representanten van de Gemeente Deventer enz. enz., nog ruggespraak moeten houden met hunne commitenten, die kunnen zeer goed het stuk over eenige dagen teekenen.

De Heer *Van Oordt* zegt, dat het, om aan het

bezwaar van den Heer *Maaldrink* tegemoet te komen, wel voldoende zal zijn, dat het comité zich verplicht om niet tot het passeeren van de acte over te gaan, alvorens werkelijk voor een-vierde van de begrootings-som der aangenomen lijnen is ingeschreven.

Met deze meening wordt ingestemd, waarna de bedoelde algemeene volmacht door de aanwezigen, voor een klein gedeelte onder voorbehoud van nadere goedkeuring, wordt ondertekend.

Alsnu komt punt 4 aan de orde, en wordt zonder beraadslaging, overeenkomstig het den aanwezigen ter hand gestelde schriftelijk voorstel van het comité, gedaan in overleg met den Raad van Toezicht, met algemeene stemmen besloten, om vooralsnog niet over te gaan tot de benoemingen van een Directeur, een Adjunct-directeur en een Hoofdingenieur; slechts vooreerst de betrekking van Secretaris te vervullen, en als zoodanig te benoemen den Secretaris van het Comité, den Heer *J. H. Neiszen* te Apeldoorn, die, ter vergadering tegenwoordig, onder dankbetuiging aan de aanwezigen voor de gedane benoeming, verklaart die betrekking aan te nemen.

Alvorens over te doen gaan, tot de keuze van commissarissen uit de opgemaakte drietallen, op bovenbedoeld stuk aan de aanwezigen medegedeeld, merkt de Voorz. (*Mr. Van Marle*) op, dat die drietallen, wegens de gevallen beslissing omtrent de lijn Apel-

doorn-Dieren, alsnog moeten geacht worden, aangevuld te zijn, met het volgende drietal:

Ds. *H. M. Berns* Emer. predikant en grondeigenaar te Eerbeek.

Mr. *W. Woldringh* President-curator van de stichting »Bethesda» wonende te Ellecom.

*H. M. Van Voorthuysen*, notaris te Beekbergen, zoodat eene keuze van 20 commissarissen zal behooren te geschieden.

De Heer Mr. *H. Van Loghem*, die zijn naam op de lijst der drietallen aantreft, verzoekt niet voor eene benoeming in aanmerking te komen, daar hij zich door andere bezigheden en door zijn leeftijd voor de betrekking van commissaris ongeschikt acht.

De Heer Mr. *J. H. Van Roijen*, hulde brengende aan deze uiting van bescheidenheid, hoopt dat de vorige spreker, zich eventueel eene keuze zal laten welgevalven.

De Heer Mr. *H. Van Loghem* persisteert bij zijne meening, en zou e. q. voor de betrekking bedanken.

De Voorzitter (Mr. *Van Marle*) verzoekt aan de Heeren *C. J. L. Mos*, *W. H. Dijkers* en *H. J. Van Opstall*, en Jhr. Mr. *J. van der Feltz*, *J. C. Maal-drink* en *A. F. H. Van Troostenburg de Bruijn*, om



twee bureau's van stemopneming te willen uitmaken, waartoe genoemde Heeren zich welwillend bereid verklaren.

Bij monde van den Heer *Mos*, burgemeester van Hattem, wordt, na afloop van de stemopneming gerapporteerd, dat uitgebracht zijn 546 stemmen, waaronder 1 van onwaarde, zoodat de volstrekte meerderheid 273 bedraagt, en dat de uitslag der stemmingen is, als volgt:

	Stemmen.
Mr. A. J. Duijmaer van Twist . . . . .	414
Mr. A. van Delden . . . . .	133
Mr. P. Blussé van Oud-Alblas . . . . .	12
Mr. H. R. van Marle . . . . .	478
A. L. van der Lande. . . . .	81
H. J. Ankersmit Jr. . . . .	10
D. Bas Backer . . . . .	406
Mr. J. E. H. Baron van Nagell tot Ampsen. . . . .	69
Jhr. Mr. J. van der Feltz. . . . .	92
W. C. Th. van Nahuijs . . . . .	394
Mr. A. van Naamen van Eemnes. . . . .	49
Mr. J. A. Baron van Heeckeren van Molecaten . . . . .	52
Mr. H. W. J. van Marle . . . . .	515
G. C. Crommelin . . . . .	33
Mr. J. G. W. H. Baron van Sytzama. . . . .	3

Mr. J. H. van Roijen . . . . .	488
H. W. A. van Oordt. . . . .	33
Mr. W. K. Baron van Dedem . . . . .	11
J. C. Maaldrink . . . . .	370
W. Zaalberg. . . . .	193
C. A. Goldenberg . . . . .	5
H. A. Servatius . . . . .	435
M. van Doorninck DJzn. . . . .	67
C. Baron van Hövell . . . . .	52
Mr. W. A. A. J. Baron Schimmelpenninck van der Oije . . . . .	340
Mr. H. van Loghem . . . . .	45
G. Birnie . . . . .	151
W. G. Boele . . . . .	375
J. H. van Meurs . . . . .	149
B. A. Bakker. . . . .	3
H. Ledeboer . . . . .	310
J. Vermeer Gzn. . . . .	201
V. van der Willigen . . . . .	10
Mr. J. A. van Hasselt . . . . .	499
P. Kok Ankersmit. . . . .	48
W. Walter. . . . .	16
G. H. ter Horst JHzn. . . . .	501
H. J. van Opstall . . . . .	40
D. ter Horst . . . . .	10

Jhr. W. A. van der Feltz . . . . .	408
F. M. A. J. Baron van Wijnbergen . . .	114
Mr. F. T. Vredenburg Engelenburg . .	17
C. J. L. Mos . . . . .	455
Jhr. W. J. Backer . . . . .	34
J. Vincent . . . . .	34
Mr. E. Weerts . . . . .	513
W. J. H. Bake . . . . .	24
J. Mulder . . . . .	16
E. Vas Visser . . . . .	457
A. F. H. van Troostenburg de Bruijn . .	60
P. van Regteren Altena . . . . .	25
M. Wolff . . . . .	410
Mr. H. M. Wolff . . . . .	37
M. Prins . . . . .	72
H. C. van der Houven van Oordt . . . . .	526
A. J. van Hoijtema . . . . .	24
F. W. H. van Straaten . . . . .	10
H. M. Berns . . . . .	355
Mr. W. Woldringh . . . . .	22
H. M. van Voorthuijsen . . . . .	19

zoodat de 20 eerstgenoemde Heeren van de drietallen, als hebbende erlangd de volstrekte meerderheid, tot commissarissen zijn gekozen <sup>1)</sup>).

1) Behalve de Heeren Mr. A. J. Duijmaer van Twist, W. C. Th. van Nahujs, Mr. H. W. J. van Marle en Mr. J. H. van Roijen, die, ofschoon ingenomen met de onderneming, toch de betrekking van commissaris om verschillende redenen niet aanvaardden, lieten al de gekozenen zich de benoeming welgevallen.

Daar niets meer aan de orde is, wordt de Vergadering door den Voorzitter gesloten, met een woord van dank aan het afgetreden comité, inzonderheid aan den Heer *van der Houwen van Oordt*, die trouwens zulk een welsprekend bewijs van waardeering ontving in het groote aantal stemmen, dat hij zoo even op zich vereenigde.

Aldus opgemaakt door den ondergeteekende, Secretaris der Maatschappij

J. H. NEISZEN.

---

## NASCHRIFT.

---

Met de verzending van dit verslag is gewacht, tot dat tegelijk daarmede kon worden bericht, dat de acte van oprichting der Nederlandsche Locaalspoorwegmaatschappij was verleden. Deze belangrijke mededeeling kan thans hieraan worden toegevoegd. De definitieve Koninklijke bewilliging op het ontwerp dier acte werd zonder veel bezwaren verkregen. In die acte werden krachtens het aan de leden van het voormalig Veluwsch Spoorwegcomité verstrekte mandaat, nog eenige wijzigingen opgenomen, waarbij erkentelijk werd gebruik gemaakt van de wenken, gegeven door de HH. Mr. A. van Delden, Mr. H. van Loghem, en W. G. Boele. Meer moeite en tijd waren noodig om het maatschappelijk kapitaal tot  $\frac{1}{4}$  der begrooting, ingevolge het besluit der Vergadering, te brengen. De aanzienlijke vermindering van de inschrijving der Gemeente Hattem van f25000 tot op f6000, en het terugtreden van enkele andere aandeelhouders, waaronder één voor een bedrag van f5000, waren oorzaak dat het vereischte cijfer niet spoedig werd be-

reikt. Het is aan het volhardend pogen en het energiek vasthouden van het Deventer plaatselijk comité en aan de hulp van uit Rijssen, in de eerste plaats, te danken, dat vermeld kan worden, hoe de laatste bezwaren tegen de oprichting der Maatschappij ten slotte werden weggenomen. Ook de Gemeente Voorst schreef nog voor 8 aandeelen in.

De laatste dag van Herfstmaand was tevens de eerste levensdag der jonge Maatschappij. Met hare oprichting — men vergete het niet — zijn de spoorbanen nog niet gelegd, maar daarmee is het groote voordeel verkregen, dat, wat vroeger de gedachte van enkelen was, thans het belang van velen geworden is. De acte vermeldt 453 deelhebbers, makende met het getal van hen, die den eersten steen voor de onderneming hebben gelegd; de deelnemers in de voorloopige leening: het eerbiedwaardig getal van 554 namen. Onder die is de rij van hen, die niet alleen geteld, maar ook gewogen moeten worden, belangrijk toegenomen. De tegenwoordigheid op 3 Juli van verscheidenen, die reeds een hoogst verdienstelijke loopbaan achter zich hebben, en bij voortduring toonen in de toewijding aan de belangen van provincie en vaderland hunne levenstaak te zoeken, moge als bewijs gelden, dat zij het ook met deze zaak goed en ernstig meenen. — Veel meer dan het direct willen vastknoopen van hun aanwezig zijn aan de gedachte aan het bevorderen van subsidie, moge aan hun moreelen

steun worden gehecht. Bij de onderhandelingen met de Regeering, het bespreken van de voorwaarden van concessie en bij zoovele andere punten van overwegend gewicht, zal zeker op de hulp onzer wakkere vertegenwoordigers bij de wetgevende macht geen vergeefsch beroep worden gedaan.

Het vertrouwen mag worden uitgesproken, dat wanneer ieder het zijne doet, eendracht ook hier macht zal maken, en door samenwerking zal worden verkregen dat men de onderneming ziet gelukken en het belangrijke werk ziet tot stand komen.

Nu het maatschappelijk kapitaal is bijeengebracht zal ingevolge den van den aanvang af vastgestelden weg, het eerst het woord zijn aan de belanghebbende gemeenten, om wanneer die zich hebben uitgesproken, de zaak der financieële ondersteuning bij de Provinciale Staten ter tafel te brengen. Eene spoedig bijeen te roepen vergadering van commissarissen zal in de eerste plaats eene voordracht moeten opmaken tot de aanvulling van hun college, over moeten gaan tot de keuze van eene commissie van beheer, de hoegrootheid der storting moeten bepalen en deze uitschrijven.

---

## BIJLAGE.

---

Aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken  
te Zwolle.

APELDOORN, 19 Augustus 1880.

Bij zijn optreden mocht het Veluwsch locaalspoorweg-comité van uw bestuur namens uwe vereeniging zeer aangename blijken van sympathie ontvangen; allereerst bij een missive van 26 Mei 1879, n°. 1529. Deze welwillende opname hunner werkzaamheden geeft den ondergeteekenden vrijheid zich, naar aanleiding van het in de *Zwolsche Courant* dd. 16 dezer in extenso opgenomen adres uwer kamer, aan den Raad der gemeente Zwolle ingediend, betreffende de overbrugging van de rivier den IJsel, tot u te wenden, om zoo mogelijk eenig schijnbaar misverstand uit den weg te ruimen, zonder dat het daarom in hun bedoeling ligt, eenige polemieek aan te vangen.

Waar de plannen der Veluwsche locaalspoorwegen door uwe vereeniging vroeger met ingenomenheid werden begroet, daar moet het zeker zeer vreemd voorkomen, dat thans door diezelfde vereeniging het niet



bereiken van de beoogde samenwerking wordt toegejuicht.

Het zij den ondergeteekenden vergund eenvoudig den loop van de zaak aan uwe kamer te herinneren. Toen de Raad der gemeente Zwolle zijn u bekend besluit van 7 April heeft genomen en aan het ondergeteekende comité meegedeeld, heeft terstond de plaats der overbrugging een punt van ernstige overweging uitgemaakt en dat comité zich de niet geringe moeiten en kosten getroost, dit onderwerp weer geheel op nieuw technisch te doen onderzoeken. De uitslag van dit onderzoek was zoo gunstig voor de door Zwolle verlangde richting, dat een overbrugging bij het Karterveer, niettegenstaande de daaruit voortvloeiende meerdere lengte der spoorbaan, een vermindering van de kosten ten bedrage van f 80,000 aanwees, in vergelijking met de keuze van het overganspunt bij Hattem. Het zou dus in het belang der locaalspoorwegmaatschappij geweest zijn, om aan het verlangen van Zwolle tegemoet te komen, zoo als dezerzijds dan ook met overlegging der stukken aan het hoofd dier gemeente is meegedeeld.

Waar dus het punt der overbrugging, door Zwolle aangegeven, in beider belang kon gerekend worden, daar leverde echter de wijze, waarop de Raad der gemeente zijn betrekkelijk besluit had geformuleerd, een onoverkomelijk bezwaar op, daar in de akte van oprichting der maatschappij wel algemeene beginselen

## BIJLAGE.

---

Aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken  
te Zwolle.

APELDOORN, 19 Augustus 1880.

Bij zijn optreden mocht het Veluwsch locaalspoorweg-comité van uw bestuur namens uwe vereeniging zeer aangename blijken van sympathie ontvangen; allereerst bij een missive van 26 Mei 1879, n°. 1529. Deze welwillende opname hunner werkzaamheden geeft den ondergeteekenden vrijheid zich, naar aanleiding van het in de *Zwolsche Courant* dd. 16 dezer in extenso opgenomen adres uwer kamer, aan den Raad der gemeente Zwolle ingediend, betreffende de overbrugging van de rivier den IJsel, tot u te wenden, om zoo mogelijk enig schijnbaar misverstand uit den weg te ruimen, zonder dat het daarom in hun bedoeling ligt, eenige polemieek aan te vangen.

Waar de plannen der Veluwsche locaalspoorwegen door uwe vereeniging vroeger met ingenomenheid werden begroet, daar moet het zeker zeer vreemd voorkomen, dat thans door diezelfde vereeniging het niet

bereiken van de beoogde samenwerking wordt toegejuicht.

Het zij den ondergeteekenden vergund eenvoudig den loop van de zaak aan uwe kamer te herinneren. Toen de Raad der gemeente Zwolle zijn u bekend besluit van 7 April heeft genomen en aan het ondergeteekende comité meegedeeld, heeft terstond de plaats der overbrugging een punt van ernstige overweging uitgemaakt en dat comité zich de niet geringe moeiten en kosten getroost, dit onderwerp weer geheel op nieuw technisch te doen onderzoeken. De uitslag van dit onderzoek was zoo gunstig voor de door Zwolle verlangde richting, dat een overbrugging bij het Karterveer, niettegenstaande de daaruit voortvloeiende meerdere lengte der spoorbaan, een vermindering van de kosten ten bedrage van *f* 80,000 aanwees, in vergelijking met de keuze van het overgangspunt bij Hattem. Het zou dus in het belang der locaalspoorwegmaatschappij geweest zijn, om aan het verlangen van Zwolle tegemoet te komen, zoo als dezerzijds dan ook met overlegging der stukken aan het hoofd dier gemeente is meegedeeld.

Waar dus het punt der overbrugging, door Zwolle aangegeven, in beider belang kon gerekend worden, daar leverde echter de wijze, waarop de Raad der gemeente zijn betrekkelijk besluit had geformuleerd, een onoverkomelijk bezwaar op, daar in de akte van oprichting der maatschappij wel algemeene beginselen

van subsidieering kunnen worden vastgesteld, doch geen bepaalde subsidiën in bijzondere gevallen kunnen worden geregeld. Er is daarom aan het bestuur uwer gemeente gevraagd, om na kennisname der stukken en met vaststelling der richting, zoodat ook de lijn Zwolle-Hattem-Apeldoorn, met overbrugging bij het Katerveer, onder de eerst uit te voeren werken in de statuten zou worden opgenomen, eenvoudig deel te nemen in het kapitaal der maatschappij, voor het bepaalde bedrag, en de regeling der subsidie over te laten tot het tijdstip, dat die regeling mogelijk was. Men heeft gemeend dit bewijs van vertrouwen niet te kunnen geven; en in de vergadering van inschrijvers van 3 Juli ll. is toen natuurlijk besloten, voorloopig Hattem als eindpunt te nemen.

De ondergeteekenden meenen zich van discussie met u te moeten onthouden over de waarde eener directe goedkoope spoorwegverbinding van Zwolle met de Veluwsche dorpen naar Apeldoorn, in de toekomst ook nog te bekronen door een aansluiting aan het zuidernet; maar wel meenen zij ernstig de vraag te mogen stellen of in een tijd, dat samenwerking van krachten, dat coöperatie zoo beslist noodig is, het inderdaad in het belang der gemeente Zwolle kan gerekend worden, bij de daarstelling van een dergelijk kostbaar werk haar eigen weg te willen gaan en of het wezenlijk zooveel voordeliger zal blijken te zijn, dit belangrijk werk alleen tot stand te brengen, dan in verbinding

met een maatschappij, die, naar de bescheiden meening van de ondergeteekenden, uit een oogpunt van algemeen belang meer termen voor subsidie bij de bevoegde autoriteiten kan laten gelden, dan een afzonderlijke gemeente.

Zij laten gaarne aan uw beter oordeel over in hoeverre de sympathie onverdeeld mag zijn, die aan het raadsbesluit is ten deel gevallen, om niet op het eenmaal gedane voorstel terug te komen; terwijl de meerdere vrijheid in de keuze van het punt van overbrugging, thans zoogenaamd herkregen, geheel fictief moet worden genoemd. Indien zulks door uwe vereeniging mocht verlangd worden, zijn ze gaarne bereid haar de stukken ter inzage te zenden. De begeerte om in hun streven dat eenvoudig het algemeen belang beoogt naar waarheid beoordeeld te worden, gaf den ondergeteekenden deze regelen in de pen. Ook zouden zij tegenover de weldra op te richten maatschappij gaarne allen schijn voorkomen, als of zij hunnerzijds tot het loslaten der verbinding met Zwolle hadden medegewerkt; integendeel hebben zij het bewustzijn moeite noch kosten te hebben gespaard om die verbinding te behouden; op de wijze, zooals dit door Zwolle werd verlangd was zulks echter niet uitvoerbaar.

Onbewimpeld meenen de ondergeteekenden de overtuiging te mogen uitspreken, dat het »losraken" van de gemeente Zwolle van de plannen der Nederland-

sche locaalspoorwegmaatschappij uit geen enkel oogpunt verdient te worden toegejuicht, zelfs niet in het weinig denkbare geval, dat het der gemeente gelukken mocht voor f 150,000 een voldoende brug over de rivier den IJsel te bouwen.

Overtuigd dat de publieke zaak publiek behandeld moet worden, nemen de ondergeteekenden de vrijheid, van dit schrijven afschrift te doen toekomen aan de redactie der *Zwolsche Courant*, die steeds met zeer te waardeeren onpartijdigheid en welwillendheid haar kolommen voor de behandeling van dit onderwerp openstelde.

Met de meeste hoogachting,

Uwe dw. dienaren,

Het comité bovengenoemd,

(w. g.) H. C. V. D. HOUVEN VAN OORDT, *Voorz*

» J. H. NEISZEN, *Secr.*

---







