

BR. 1879. II . 31 .

T

VEL

L

B. 1079, II, 31.

TOELICHTENDE BESCHOUWINGEN

VAN HET

VELUWSCH LOCAALSPoorWEGCOMITE

OVER DEN AARD, DE WERKING EN DE

CONCEPT-STATUTEN

DER DOOR HEN GEPROJECTEERDE

LOCAALSPoorWEG-MAATSCHAPPIJ



RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT



1754 5678

VE

TOELICHTENDE BESCHOUWINGEN

VAN HET

VELUWSCH LOCAALSPoorWEGCOMITÉ.

OVER DEN AARD, DE WERKING EN DE

CONCEPT-STATUTEN

DER DOOR HEN GEPROJECTEERDE

LOCAALSPoorWEG-MAATSCHAPPIJ.



VI

TOELICHTENDE BESCHOUWINGEN

VAN HET

VELUWSCH LOCAALSPORWEGCOMITÉ.

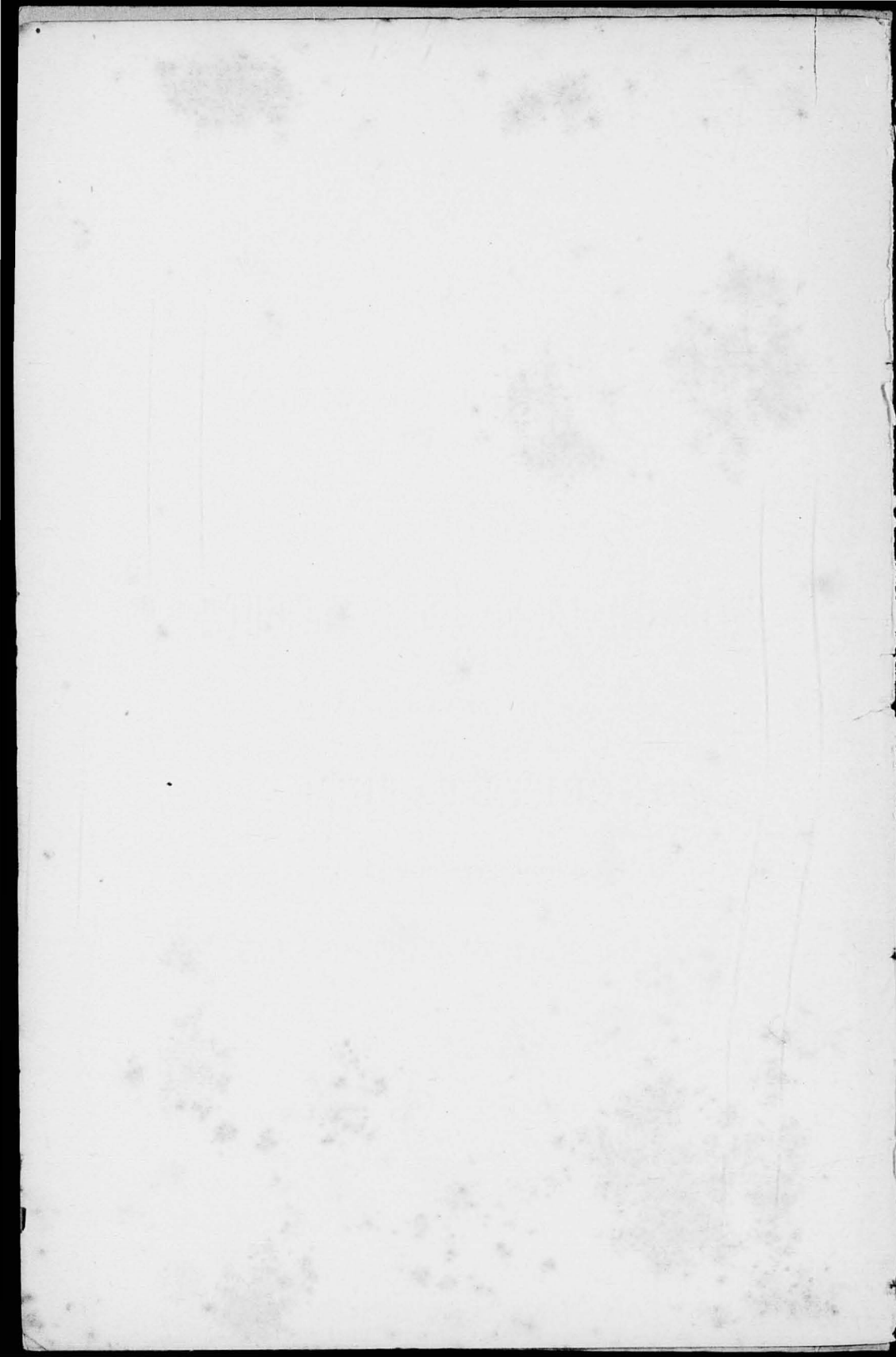
OVER DEN AARD, DE WERKING EN DE

CONCEPT-STATUTEN

DER DOOR HEN GEPROJECTEERDE

LOCAALSPORWEG-MAATSCHAPPIJ.





INLEIDING.

Ongeveer een halve eeuw is er verlopen sedert de Hoogleeraar Broere der eerste opening van eenen spoorweg op Nederlandsch grondgebied zijnen dichterlijken welkomstgroet wijdde.

Mochten toen eenen kunstenaar en denker als hij, tranen van verrukking in de oogen springen, bij het aanschouwen van den eersten *fellen Salamander*, die met *bliksemende wielen* over den Vaderlandschen bodem rende, zooals een ander dichter (da Costa) dit zoo kernachtig uitdrukt, den meesten nog was te dier tijde de vinding van Stephenson's vernuft eene dwaasheid, velen zelfs niets beters dan eene meer of minder kinderachtige aardigheid.

Toch zal de opening van den eersten Nederlandschen spoorweg in de geschiedenis van de ontwikkeling onzes volks een eeuwig gedenkwaardig feit blijven. De spoorwegen zijn ten onzent niet enkel een nationaal belang, zij zijn eene nationale kracht geworden, eene kracht die ons de middelen verschafte, om op industrieel gebied gelijken tred te houden met de machtige ons omringende naburen; ja zelfs hen in welvaart en ontwikkeling, op menig gebied, voorbij te streven.

Zeker zou dit in nog hooger mate het geval geweest zijn, wanneer men er te rechter tijd toe had kunnen besluiten een aaneengeschakeld net van spoorwegen in het leven te roepen. Te lang heeft men zich hier te lande met een paar particuliere, op zich zelf staande, lijnen beholpen, en zelfs toen men er ten slotte toe overging, op het gebied van spoorwegen van Staatswege de hand aan den ploeg te slaan, heeft men te veel moeten toegeven aan door locale belangen gestelde eischen, om aan een geregeld aaneengeschakeld net te kunnen denken.

Ofschoon de tweede wet tot aanleg van staatsspoorwegen hierin voorzeker groote verbetering heeft gebracht, laat evenwel het onderling verband nog veel te wenschen over.

Daarenboven bleef menige welvarende en bedrijvige streek in Nederland tot heden van dit in onze dagen volstrekt onontbeerlijke transportmiddel nog geheel verstoken.

De reden waarom, vooral in vergelijking met Engeland en België, het net onzer spoorwegen nog zulke, niet enkel onregelmatige, maar ook wijde mazen vertoont; niettegenstaande èn de Staat, èn het particulier initiatief de zaak ernstig ter harte namen, ligt voor een goed deel in den kostbaren aanleg, een gevolg gedeeltelijk van weelde of onbedachtzaamheid, gedeeltelijk ook van onze misschien overvoorzichtige wetgeving, op dit gebied.

Behoudens zeer enkele uitzonderingen kosten onze spoorwegen honderd à honderd twintig duizend gulden per kilometer of hooger nog, en het is, tenzij buitengewoon gunstige omstandigheden van terrein, arbeidsloonen, prijzen van bouwstoffen, geldopname en d. g. l. allen in het voordeel eener onderneming samenwerken, niet wel mogelijk belangrijk goedkooper te bouwen, zoolang men gebonden is aan de bepalingen der wet van 9 April 1875 ¹⁾.

Eere daarom aan Nederlands eersten Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, dat hij, dit inziende, getracht heeft aan dit bezwaar, voor zooveel in hem was, tegemoet te komen door indiening der wet op de Locaalspoorwegen, in dato 9 Augustus 1878 door den Koning onderteekend.

Door die wet is het mogelijk geworden ook zulke streken van spoorwegen te voorzien, die, al zijn zij betrekkelijk dicht bevolkt, al verheugen zij zich in eenen niet te versmaden trap van welvaart, en al bezitten zij elementen tot verderen bloei en ontwikkeling, echter niet op eene zoo omvangrijke nijverheid bogen kunnen, dat daardoor de aanleg van spoorwegen volgens de oudere wet, zoude worden gerechtvaardigd.

1) De Holl. IJz. Spoorweg kost per kilometer *f*178.728.—, de Rijnspoorweg *f* 192 876.—, de Ned. Centraal Spoorweg *f*100.677.— terwijl onze Staatsspoorwegen in heistreken *f* 85.000.— in de meer vruchtbare deelen des lands *f* 110.000.— en met inbegrip van havens, aanlegplaatsen. bruggen, enz. p. m. *f* 162.000.— kosten, alles per kilometer.

Wel heeft de Regeering door het Koninklijk besluit van 31 Januari 1879 Staatsblad n°. 27 eenigermate met de eene hand terug genomen, wat zij met de andere gegeven had; maar toch blijft de aanleg van spoorwegen volgens de nieuwe wet, op tal van zeer belangrijke punten veel gemakkelijker en minder kostbaar.

Wij vertrouwen dan ook niet te zullen mistasten, wanneer wij als onze overtuiging uitspreken, dat het doel der Regeering met het tot stand brengen dier wet, niet enkel, of niet zelfs in de eerste plaats, is geweest om het in het leven roepen van eene enkele op zich zelf staande lijn hier en daar te vergemakkelijken; maar veeleer om de mogelijkheid te scheppen, overal in den lande, waar daaraan behoefte bestaat, de mazen van het bestaande spoorwegnet te verkleinen door den aanleg van locaalspoorwegen, of beter gezegd spoorwegen van den tweeden rang; opdat zoodoende, na een grooter of kleiner aantal jaren, iedere plaats of streek van eenige beteekenis in Nederland zijnen ijzeren weg, zoo terecht »slagader der heden-daagsche nijverheid" genoemd, zal hebben.

Maar waarin ligt dan het onderscheid tusschen eenen lokaal- of secundair-spoorweg en onze gewone spoorwegen? — Voornamelijk daarin, dat de eerste minder kost, zoo van aanleg als onderhoud en exploitatie, daardoor goedkooper vervoert, en bij minder opbrengst toch kan bestaan.

Het kenmerk van eenen locaalspoorweg is, dat hij zich in de eerste plaats ten doel stelt het voldoen aan plaatselijke behoefte, en slechts bij uitzondering een schakel in het internationaal verkeer of in het groote handelsvervoer des lands vormt; dat hij zoo goedkoop mogelijk wordt aangelegd en geëxploiteerd, met vermindering daarbij van alle weelde en niet volstrekt noodzakelijke uitgaven, en dat hij daarom ook slechts aan matig gestelde eischen ten opzichte van snelheid, comfort en transportvermogen voldoet.

Toch is hetgeen de locaalspoorweg geven kan, volkomen voldoende voor verreweg de meeste streken onzes lands, en het is zelfs ontwijfelbaar zeker, dat menige plaats bij eene groote lijn gelegen, veel beter aan hare verschillende behoeften, het vervoerwezen betreffende, voldaan zoude zien, zoo zij aan eenen locaalspoorweg lag. Het eigenaardige van dezen toch is, dat hij zich, zoo door veelheid van halten en lage transportprijzen als anderszins, gemakkelijk naar de verschillende plaatselijke toestanden en behoeften schikken kan, wat met eenen grooten spoorweg, die aan geheel andere eischen voldoen moet, nimmer in diezelfde mate het geval kan zijn. Bij deze laatsten toch moet alles aan het doorlopend verkeer, de hoofdreden van het bestaan der lijn, worden opgeofferd, en dit in te sterker mate, naar gelang de onderneming zich in meerderen bloei verheugt. Op hoevele, soms belangrijke tusschenliggende plaatsen

zag men niet, bij toename der sneltreinen, het getal der gewone treinen, en dus der reisgelegenheden, verminderen? Men ging ook bij den aanleg der groote spoorwegen slechts bij uitzondering met de belangen van tusschengelegen plaatsen te rade. Menigmaal zijn de stations uren ver van de kom der gemeenten verwijderd, alleen om den weg een heelen of halven K. M. te bekorten; dikwijls zijn zelfs vrij beduidende gemeenten geheel van stations verstoken; enkel op de hoofdstations zijn gewoonlijk behoorlijke gelegenheden tot lossen en laden te vinden, en d. g. l. m. Bij groote spoorwegen kan dit alles bezwaarlijk anders; wijl daarbij vele belangen wijken moeten voor snelheid en aansluiting in 't doorgaand verkeer. Alleen de locaalspoorwegen, die eene andere reden van bestaan hebben, kunnen hierin verbetering brengen.

Zal echter de bedoelde wet des vorigen jaars tot haar recht komen; zal die werkelijk aanleiding geven, dat er binnen een niet al te lang tijdsbestek, door hare toepassing, worde voorzien in de behoefte van zoo menige belangrijke, maar tot heden nog afgezonderd liggende gemeente, in de verschillende deelen onzes vaderlands?

Ziedaar eene hoogst gewichtige vraag, waarop het naar der ondergeteekenden meening onmogelijk is anders dan in ontkenningen zin te antwoorden; tenzij óf de Hooge Regeering óf de particuliere nijverheid het initiatief neme tot het opwekken van den ondernemingsgeest, ter verwe-

zenlijking van het hoofddenkbeeld van genoemde wet, en daarenboven tot het brengen van eenheid en regemaat in de verschillende ontwerpen en plannen, reeds door die wet uitgelokt.

Geschiedt dit niet, dan staat het zeer te vreezen dat de goede bedoeling der Regeering ten slotte zal blijken weinig vrucht af te werpen; dat er misschien hier of daar een enkel bijzonder voordeelig lijntje zal worden aangelegd; maar dat er geen sprake zal zijn van eene geregelde voortzetting en uitbreiding van het bestaande spoorwegnet; zoodat dientengevolge juist menige streek verder dan ooit van de vervulling harer wenschen en behoeften verwijderd zal blijven, omdat het dan alweêr moeilijker wordt eenheid en verband in de spoorwegen in het algemeen te brengen, zonder welke er aan goedkoop transport, geregelde aansluiting en het vermijden van omwegen niet te denken valt. De ondervinding, die men van de bestaande spoorwegen heeft, laat toch ten opzichte van dit een en ander nog al heel wat te wenschen over.

Te verwachten, dat de Staat zelf de zaak der locaal-spoorwegen zal ter harte nemen, ware op dezen oogenblik voorzeker lichtvaardig te noemen. Wie daarnaar rustig wil blijven uitzien, dien durven de ondergeteekenden met volkomen vrijmoedigheid voorspellen, dat de vervulling zijner wenschen langer zal uitblijven, dan met het welbegrepen belang des lands is overeen te brengen. De schatkist verkeert in zoodanigen toestand, dat velen

alleen »redding» door bezuiniging zien, zoodat uitgaven, die niet volstrekt noodzakelijk zijn, niet licht door de Regeering zullen worden voorgedragen; en ook de Volksvertegenwoordiging, — de ondervinding der laatste maanden nog leerde het ons, — is geenszins geneigd eenigszins belangrijke sommen voor industriële doeleinden beschikbaar te stellen; zelfs daar niet, waar dit, met het oog op den vooruitgang van de volkswelvaart en de vermeerdering van den nationalen rijkdom, volkomen verdedigbaar zou zijn. Hoogstens zou men wellicht hier of daar op eene kleine bijdrage mogen rekenen, maar misschien is het zelfs reeds gevaarlijk daarop eene al te vaste hoop te bouwen. Gelijk boven reeds werd opgemerkt, is men veeleer geneigd tot soms overdreven zuinigheid, dan tot huldiging van het o. i. veel gezonder regeeringsbeginsel, dat men trachten moet steeds naar vermeerdering van welvaart te streven, zelfs ten koste van directe opofferingen.

Blijven wij echter hopen, dat dit beginsel meer en meer ingang moge vinden, en dat waar men den Staat, door spoorwegaanleg, direct voordeel zal kunnen aanbieden, ook daadwerkelijke steun niet volstrekt geweigerd zal worden.

In de eerste plaats dus is de zaak der locaalspoorwegen tot het particulier initiatief der vrije industrie verwezen, en het is met het oog hierop, dat ondergeteekenden zich vereenigden, ter oprichting eener maatschappij, die zich ten doel stelt minder met transport-

middelen begiftigde streken, in de provinciën Gelderland en Overijsel, door den aanleg van locaalspoorwegen, tot meerderen bloei en ontwikkeling te brengen.

Was het hun oorspronkelijk plan zich enkel tot den aanleg van een paar op zich zelf staande lijnen te bepalen, — wat voorzeker meer in hun eigen belang, als grondeigenaren en bewoners der betrokken streek ware geweest, — de boven opgegeven overwegingen deden hen van dit voornemen, dat met het oog op rentabiliteit niet anders dan teleurstelling baren kon, afzien.

De algemeene onkosten van beheer, toezicht en comptabiliteit zijn bij eene maatschappij op eenigszins uitgebreide schaal naar evenredigheid oneindig minder, dan bij eene kleinere onderneming; terwijl daarenboven slechts dan van de aan te leggen wegen regelmatige winst is te verwachten, wanneer door den bouw en de exploitatie van verschillende lijnen, er uitzicht bestaat, dat eventueel tegenvallen van de opbrengst der eene lijn zal worden opgewogen, door de winsten op andere, wier trafiek de verwachting overtreft, te behalen. Onmogelijk is het vooraf ook zelfs met betrekkelijke juistheid te bepalen, welke de opbrengst van een nieuw aan te leggen spoorweg zijn zal; wèl leert de ondervinding in alle beschaafde landen, dat ieder niet al te klein net, met eerlijkheid en zuinigheid aangelegd, wanneer dit met overleg wordt beheerd, steeds onder de goede en so-

lide geldbeleggingen mag worden gerekend, ook al moet men daarbij, gelijk somtijds het geval is, gedurende de eerste jaren, met mogelijken onspoed en tegenvallen voorzichtigheidshalve rekening houden.

De vereenvoudiging van het beheer, de verdeeling der kansen van winst en verlies, het trachten naar eenheid in uitvoering en dienst, en het vermijden van nijd en tegenwerking van localen aard, waren de beginselen, die den ontwerpers aan het oprichten eener vennootschap met meer algemeene strekking, de voorkeur deden geven, boven het openen van concurrentie met allerlei andere reeds gedane of nog te verwachten aanvragen. Zij zouden door deze laatste handelwijze zich wellicht sterkeren localen steun hier of daar hebben kunnen verwerven; voor ieder echter, die zich op een eenigszins hooger standpunt weet te plaatsen, het belang der onderdeelen met dat van het geheel weet te verbinden en wil trachten in overeenstemming te brengen, zou hun werk daardoor de voornaamste aanspraak op sympathie en medewerking noodzakelijkerwijze hebben moeten verliezen.

Zooals de zaak thans is ingericht, vleien zij zich, op dien steun eenige aanspraak te mogen maken. Zij bieden dan ook met vertrouwen de concept-statuten der op te richten vennootschap, met een woord tot toelichting der verschillende artikelen, ter algemeene kennisname aan. Zij veroorlooven zich daaraan enkele opmerkingen te doen voorafgaan, omtrent som-

mige meer of minder belangrijke punten, de door hen geprojecteerde onderneming betreffende, als b. v.

- a. welke wegen zij zich voorstellen aan te leggen;
- b. op welke wijze, naar hunne meening, de exploitatie zal moeten worden geleid;
- c. hoe men de benoodigde kapitalen hooft bijeen te brengen, en in het algemeen de zaak wenscht in te richten;
- d. welke huns inziens de financiëele vooruitzichten der zaak zijn;
- e. welk lijnennet men zich in de toekomst kan denken, en verder nog eenige andere aangelegenheden van minder belang.

ALGEMEENE OPMERKINGEN.

De spoorwegen, welke de op te richten vennootschap krachtens hare statuten zal kunnen aanleggen, zijn zoowel die bedoeld in de wet van 9 April 1875, als de beide soorten aangeduid in de art. 1 en 2 der Wet van 9 Augustus 1878.

Hoofdzakelijk wenscht zij haar werkkring te bepalen tot de spoorwegen bedoeld in art. 1 der Wet van 9 Augustus 1878 Staatsblad N^o. 124, echter met nor-

male spoorwijdte. Alleen door de omstandigheden gedrongen, zouden de ontwerpers van de faculteit om spoorwegen volgens de Wet van 1875 aan te leggen, gebruik willen maken. Zij zijn van oordeel, dat alleen door de door hen beoogde wegen, op weinig kostbare, maar tevens geheel voldoende wijze, kan worden te gemoet gekomen aan de behoeften der verschillende industrieële en landbouwende streken onzes vaderlands. Groote spoorwegen vinden niet overal voldoende reden van bestaan, terwijl daarentegen eene baan, die zooals de wegen bedoeld in art. 2 der laatstgenoemde wet geen zwaarder last gedoogen kan, dan van 5000 kilogram per as, en waarop geen sneller gang, dan van 15 kilometers per uur wordt toegelaten, huns inziens een transportmiddel is, misschien beter dan de gewone hessenkarren, vrachtwagens, of diligences; maar toch altoos nog te wenschen overlatende en onvoldoende, zoodra er sprake is van het vervoer van ook slechts eenigszins belangrijke hoeveelheden handelswaren of van een niet zeer beperkt aantal passagiers. Vooral ook meenen zij dit, omdat het lichte materieel, op dergelijke lijntjes in gebruik, nimmer op de gewone spoorwegen kan worden toegelaten, en er dus, om tot de grootere centra onzer handelsbeweging te vervoeren, steeds moet worden overgeladen en doorlopend verkeer ondenkbaar is, wat aanleiding geeft:

1°. tot tijdverlies en onkosten aan arbeidsloon enz.

2°. tot de verplichte constructie en het onderhoud van daarvoor geschikte inrichtingen, en

3°. tot verlies en beschadiging der over te laden waren; gezwegen nog van het onaangename, dat er voor de passagiers in gelegen is, meer dan volstrekt noodig van rijtuig te moeten verwisselen.

Het is huns inziens eene dwaling, dat het goedkoper of voordeeliger zou zijn, wegen met abnormaal, bepaaldelijk smalspoor, aan te leggen. Niet spoorversmalling, maar alleen matiging in de transporteischen, geeft besparing van kosten. Raadpleegt men de beste schrijvers over dit onderwerp, (zooals onder anderen von Weber), dan blijkt uit hunne werken dat slechts in zeer enkele omstandigheden de aanleg van smalspoor is aan te bevelen. De beste Nederlandsche spoorweg-specialiteiten deelen die meening evenzoo. De aankoop van grond is misschien in het voordeel van smalspoor, daar staat echter tegenover, dat de bovenbouw hiervan duurder is, het onderhoud zelfs *veel* duurder. De rails o. a. moeten bij het smalle spoor niet onbelangrijk zwaarder zijn dan bij normale wijdte. Vandaar dan ook, dat op de meeste in Europa geëxploiteerde lijnen met smalspoor de tariefprijzen per ton en per centenaar hooger zijn, dan op de onder gelijke omstandigheden werkende banen met normale spoorwijdte.

Voor militaire doeleinden is de smalspoorweg bijna geheel zonder nut, terwijl eindelijk het aan-

leggen daarvan in een land als het onze, waar vee-transport een zoo belangrijk onderdeel der trafiek uitmaakt, ten eenen male onraadzaam is. Het is toch onmogelijk geschikte veewagens, zelfs voor klein vee, op smalspoorbanen te doen loopen. De verhouding tusschen de bodembreedte van den wagen en de wijdte van het spoor is aan bepaalde grenzen gebonden, die zonder zeer direct gevaar in het leven te roepen, niet kunnen worden overschreden. Deze verhouding wordt ongunstiger naarmate het spoor smaller wordt. Als een gevolg daarvan kunnen op spoorwegen met minder dan normale wijdte runderen en paarden niet anders vervoerd worden, dan staande in de lengte der wagens, terwijl het, ter voorkoming van het gevaar van omslaan, niet doenlijk is schapen en varkens in meer dan een étage te laden. Dat door dit een en ander van de beschikbare laadruimte een zeer onvoordeelig gebruik moeten worden gemaakt, springt duidelijk in het oog.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat zoowel de Directeur-generaal Troilius als de hoofd-ingenieur Beier van de zweedsche spoorwegen, die beiden zoo normaal als smalspoorwegen onder hun beheer hebben, als hunne meening te kennen geven, dat men nimmer van het normale spoor moet afwijken, tenzij door onoverkomelijke terreinbezwaren daartoe gedwongen, of wanneer de baan geheel van andere lijnen is geïsoleerd, slechts een uiterst gering verkeer doet ver-

wachten, en er geen reden bestaat op toename daarvan, in later tijd, te hopen. Volgens hunne ondervinding, zijn de exploitatiekosten op smalspoor immer hooger, de aanlegkosten voor den onderbouw ongeveer hetzelfde en die voor den bovenbouw duurder.

Zelfs de Engelsche Ingenieur Spooner, Directeur van de Festiniogbaan, ofschoon in menig opzicht een voorstander van smalspoor, erkent dat aan het gebruik daarvan zoowel bij den aanleg, als vooral in de exploitatie, zeer wezenlijke bezwaren en groote kosten verbonden zijn.

Wanneer door zoo bevoegde autoriteiten aan de normale spoorwijdte de voorkeur wordt geschonken, dan zouden de ondergeteekenden het een onvergefelijke mistasting achten, wanneer zij die raadgevingen in den wind sloegen, en wilden trachten een systeem in te voeren, dat elders — onder anderen, om slechts één zeer bekend voorbeeld te noemen, tusschen Antwerpen en Gent — volkomen fiasco heeft gemaakt. Deze toepassing van dat systeem bleef dan ook daar te lande geheel zonder navolging, en wordt door de beheerders van dien weg ten zeerste betreurd. Meer en meer komt men daarvan dan ook terug. Zoo zal o. a. de nieuwe lokaal-kust-spoorweg in Oost-Friesland, van Emden over Norden naar Jever, waarvan de aanleg dezer dagen, door de pruisische Regeering, aan de directie van de Westphälische Staatsbahn is opgedragen, met normale spoorwijdte gelegd worden.

Wenschen de ondergeteekenden dus voor alles bruikbare, werkelijk in het belang van den handel voldoende wegen daar te stellen, echter stellen zij op den voorgrond, dat de vennootschap alle weelde bij den aanleg zal behooren te vermijden.

Slechts dan kan men van de onderneming goede resultaten verwachten, wanneer alles wat niet strikt noodzakelijk is, ja zelfs comfort, wordt terzijde gesteld. Alleen daardoor toch zal het mogelijk zijn zoo voordeelig en zuinig te bouwen, dat de rente van het besteede aanlegkapitaal niet te zwaar op de uitgaven drukt.

Met behoud van alles wat voor de veiligheid en regelmaat strikt noodzakelijk is, en van het vermogen om op voldoende wijze in alle transportbehoefden te voorzien, behooren dus eenvoud en zuinigheid ernstig te worden betracht, zoowel ten opzichte van den eigenlijken onder- en bovenbouw des wegs, als inzonderheid ook, wat betreft de stations, afheiningen, wachtershuizen en d. g. l. Alleen daardoor wordt het mogelijk spoorwegen te bouwen, die aan het door ons voorgestelde doel beantwoorden en waarbij *f* 30.000 à *f* 35.000 per K. M. zeker het uiterste maximum is.

Onderscheidene bestaande banen hebben minder gekost.

De uit ruime beurs gebouwde normaalspoor Secundär-Bahn Neumunster—Heide—Tönning in Holstein, lang 78.5 K. M. met ingravingen van 10 M. en op-

hoogingen van 8 M., verschillende bruggen van ijzer en steen, volledige afsluiting met ijzerdraad over de geheele lengte enz. kost ongeveer *f* 27.000 per K. M. Duidelijk is het dat met de wet van 9 Augustus 1878 in de hand, dergelijke kostbare uitgaven grootendeels vermeden kunnen worden. De lijn Zutphen—Winterswijk, ofschoon gebouwd volgens de zeer bezwarende voorschriften der Wet van 1875 op de groote spoorwegen kost zelfs niet veel meer dan het door ons gestelde maximum ¹⁾).

De lijn Hamar—Elverum in Noorwegen kost over 208 K. M. in betrekkelijk vlak terrein, *f* 17.392 per K. M. De lijn Köping—Ultersborg kost *f* 14.274 en de kleine Bröhlthal-Bahn *f* 10.800 per K. M. Zoo

1) Tijdens het afdrukken ontving het comité van zijnen hoofdingenieur, den Heer Eussen, dien het daarom verzocht had, eene gedétailleerde begrooting voor sommige der geprojecteerde lijnen, waaraan het de volgende eindcijfers ontleend:

Apeldoorn—Dieren locaalspoorweg, normale breedte, bij niet-gebruikmaking van den kanaaldijk, dus bij geheele onteigening en eigen grondwerken, waardoor de betrokken streek, ook door meerdere korthed, meer wordt gebaat: per K. M. *f* 20585;
 stoomtramweg, geheel als boven: per K. M. *f* 16400;

komt bij voor rollend materieel:

locaalspoorweg per K. M. *f* 4400;

stoomtramweg per K. M. *f* 2500.

Rhenen—Apeldoorn met kostbare onteigeningen en zeer belangrijke ingravingen: locaalspoorweg normale breedte per K. M. *f* 27700;
 rollend materieel idem per K. M. *f* 4600.

Deze cijfers gelden de voorloopige technische begrooting, waarbij niet in rekening zijn gebracht financiëele onkosten, bijvoorbeeld ter verkrijging van het kapitaal enz. enz.

goedkoop te bouwen als met deze laatste het geval is geweest, zal echter, met het oog op de belangen onzer vennootschap, bezwaarlijk gaan; evenmin als gerekend mag worden op het dezer dagen door de Heeren de Laveleije genoemde cijfer van frs. 6400.— per K. M. Zulk een grondslag voor berekeningen moge misschien elders juist zijn, ten onzent zijn deze cijfers als zoodanig niet bestaanbaar. Toch kan men goedkoop, en met het oog op wat hier te lande spoorwegen kosten, zelfs zeer goedkoop bouwen.

Men moet er echter dan niet tegen opzien, voor zoover de wet zulks toelaat, eenvoudige bruggen te leggen; waar men geene hoofdstations heeft eenvoudig eenabri te plaatsen; afheiningen op menige plaats achterwege te laten; en dan op plaatsen, die gevaar opleveren, liever langzaam te rijden; de bewaking van overwegen aan dezen of genen arbeider in de nabijheid op te dragen; rails van 15 à 25 in plaats van 36 kilo te gebruiken, en tal van dergelijke zuinigheidsmaatregelen meer, in te voeren.

Van verschillende zijden werd den ondergeteekenden, met het oog op goedkoop aanleg, door belangstellenden, de opmerking gemaakt, dat het aanbeveling verdient de ontworpen spoorbanen van den tweeden rang, op de straat- en andere wegen te leggen. Zij laten die meening alle recht wedervaren, en vertrouwen, dat de vennootschap zeker gaarne van die wegen gebruik zal maken, zoo daartegen tenminste bij de eigenaren

of bij de publiekrechtelijke autoriteiten, met het beheer en toezicht daarop belast, geen bezwaar bestaat. Zij meenen echter te moeten waarschuwen tegen optimisme te dezen aanzien. Stelt men zich, bij eventueele vergunning van belanghebbenden, het volgen van gewone wegen en het daarop aanbrengen van den bovenbouw der aan te leggen spoorwegen ten taak; dan is men aan elke kromming en elke helling van den bestaanden kunst- of landweg gebonden en zoodra de terreinverhoudingen maar eenigszins afwijken van de zeer gunstige — vlak land en weinig van richting veranderende wegen — zou het blijken dat men zich door de in het leven geroepen bezwaren, zoo ten aanzien van bouw, (verbreeding van kunstwerken) als van exploitatie in veel ongunstiger toestand had gebracht, dan die door het onafhankelijk van bestaande wegen zoeken van de meest gewenschte richting wordt verkregen. Ook komt hun het gebruik van die wegen slechts dan raadzaam voor, wanneer er gelegenheid is de spoorbaan midden in de kruin van den weg te leggen, en er alsdan toch nog ter weêrszijden voldoende ruimte voor het wisselen van rijtuigen overblijft. Is dit niet het geval, dan gaat het voordeel van niet te behoeven onteigenen en égaliseeren verloren, door de bezwaren van aanleg en exploitatie, gezwegen nog van het gevaar.

Bij den reeds genoemden Oost-Frieschen kustspoorweg is dan ook de lijn op het juiste midden van bestaande wegen geprojecteerd.

In verband met het hier gezegde en met de niet zeer groote kruinsbreedte der wegen in dit gedeelte des lands, gelooven zij dat van den gegeven wenk slechts zeer zelden gebruik zal kunnen gemaakt worden. Men mag bij deze beschouwingen ook wel overwegen, dat zeer dikwijls de onteigening van eene rij beplantingen noodig zal zijn, dat men bij de kom van dorpen toch van den weg moet afwijken en die kom zoo kort mogelijk omtrekken, en daardoor veelal in hoogst kostbare onteigeningen zal vervallen; zoodat het voordeel van deze handelwijze zelfs ten aanzien van de grondverkrijging meermalen zeer twijfelachtig is.

Regelmaat en goedkoopte, eenvoud en zuinigheid, ziedaar de punten, waarop het bij de exploitatie van de locaalspoorwegen, inzonderheid ook bij de door ons ontworpen onderneming, hoofdzakelijk aankomt.

Moet men er bij groote spoorwegen menigmaal niet tegen opzien groote uitgaven te doen, omdat men zich daardoor den weg openen kan tot het verkrijgen van belangrijke buitengewone ontvangsten; bij de banen van den tweeden rang, die grootendeels, zoo niet uitsluitend, hun vervoer uit het lokaal verkeer putten, heeft men slechts zeer bij uitzondering het openen van buitengewone hulpbronnen te verwachten. Het arbeidsveld dezer tweede klasse van spoorwegen is veel meer beperkt. Van daar dat alles zoodanig be-

hoort te worden ingericht, dat er op voldoende wijze aan de behoeften der doorsneden streken wordt voldaan, maar dat daarbij tevens toch alle buitengewone uitgaven vermeden worden.

Misschien meer nog dan bij den *aanleg* moeten er daarom bij de *exploitatie* de strengste zuinigheidsregelen worden in acht genomen. Men geve het publiek een goedkoop en een strikt regelmatig vervoer, maar wijze alle eischen van weelde en comfort onvoorwaardelijk af. Op eenvoud moet het streven voortdurend gericht zijn, en waarlijk veel kan er in die richting, ook zonder wezenlijk ongerief voor het publiek, gedaan worden. Zoo levert het onder anderen reeds een groot voordeel op, wanneer men, in plaats van drie, slechts twee klassen rijtuigen doet loopen. Men verkrijgt daardoor eene belangrijke vermindering van den dooden, dat wil zeggen, den niet betalenden last.

Een merkwaardig voorbeeld hoe spoorwegen goedkoop kunnen worden verkregen, levert Schotland op, waar de meeste lijnen oorspronkelijk zijn gelegd van gelden, door de direct belanghebbenden zelve bijeengebracht, en door hen geëxploiteerd. Alleen de hoofdambtenaren waren daarbij gesalariëerde personen, die zich geheel aan die taak wijdden. De stationschefs daarentegen waren veelal neringdoenden, die, als de trein voorbij was, weder naar hunnen winkel of hun bedrijf terugkeerden; terwijl de aangrenzende landeigenaren de bewaking op zich namen; en verder alles op

op de meest zuinige manier werd geregeld. Ook in Duitschland treft men enkele voorbeelden aan van zulk een eenvoudig beheer.

Zonder nu direct te beweren, dat eene dergelijke schikking onvoorwaardelijk aanbeveling verdient, is zij toch een merkwaardig voorbeeld, hoe men ook op dit gebied, door onderlinge welwillende samenwerking, met uiterst geringe middelen, groote dingen kan tot stand brengen.

Een groot voordeel der locaalbanen is verder, dat men daarop, beter dan op de gewone spoorwegen, gebruik kan maken van de verschillende stoomrijtuigen, zooals er in den lateren tijd onderscheidene, en waaronder zeer bruikbare, zijn uitgevonden. Als zoodanig verdienen vermeld te worden onder anderen die volgens het systeem Belpaire, dat van Enschedé en Buret, en m. a. Met deze toch kan men, is het traject niet al te groot, met voordeel en met niet te groote tusschenpoozen rijden, ook al heeft men slechts een betrekkelijk zeer geringe vracht of een klein aantal passagiers.

Ter nadere toelichting hiervan, schijnt het de beste weg, hieronder een uittreksel te laten volgen, van hetgeen door den Heer Administrateur van Waterstaat Fijnje, omtrent het eerste in het Koninklijk Instituut van Ingenieurs is medegedeeld. ¹⁾

1) „De exploitatie van buurtspoorwegen en in het algemeen van alle

Hoe men echter ook exploiteere, steeds geschiede dit zoo zuinig mogelijk, en vooral uiterst regelmatig,

sectiën, die bij geringe lengte meer uitsluitend voor lokaal-personenverkeer bestemd zijn, levert vrij ernstige moeilijkheden op.

„Voor zulke lijnen, zullen zij hun maximum nuttig effect opleveren, en zal het publiek er werkelijk voordeel uit trekken, is het eene hoofdvoorwaarde, dat de gelegenheid tot vervoer veelvuldig en geregeld zij.

„De veelvuldige gelegenheid tot vervoer toch ontwikkelt het verkeer, en het druk verkeer veroorlooft het vermenigvuldigen van de gelegenheden tot vervoer. Maar het is licht te begrijpen, dat zoodanige beschouwing ook dikwijls eene valsche redeneering kan wezen. De meeste maatschappijen verkeerden toch in de onmogelijkheid vele treinen te laten loopen, omdat de daaraan verbonden kosten niet in verhouding zijn tot het aantal te vervoeren reizigers, en het publiek dat er van gebruik kan maken, slechts beperkt is.

„Deze toestand heeft tengevolge dat de exploitatie van de buurtspoorwegen èn schadelijk is voor den ondernemer, en het publiek weinig voordeel aanbiedt.

„Met het doel hierin verbetering te brengen, heeft de Inspecteur-Generaal der Belgische Staatsspoorwegen Belpaire het denkbeeld opgevat van een rijtuig, dat zijne eigen drijfkracht of machine medevoert, dat licht en gemakkelijk in beweging te brengen is, en toelaat, dat de kosten van trekkracht belangrijk kunnen verminderd worden.

„Het ligt daarbij niet in de bedoeling van den uitvinder, om een speciaal materiëel in het leven te roepen dat, met uitsluiting van elk ander, voor den dienst van zekere bepaalde zijtakken, zou bestemd worden, maar wel om een nieuw element van vervoer te vormen, dat bestemd is, om met behoud van de thans bestaande middelen, deze aan te vullen.

„Wij bedoelen hiermede, dat de invoering van een stoomrijtuig geenzins medebrengt de opheffing van de gewone treinen die, zoo noodig, voor bijzondere gevallen bijv. voor de aansluitende treinen kunnen bestemd worden. Het strekt alleen ter voorziening in dagelijksche behoeften, door uitbreiding van het lokaal verkeer. Het is met andere woorden de toepassing op (*gewone*) spoorwegen (*of locaalspoorwegen, met normale spoorwijdte*) van het stelsel van tramways, waarover de ondervinding overvloedig uitspraak heeft gedaan. Volgens de denkbeelden van den heer Belpaire zou zelfs de overeenstemming daarmede zoo volkomen

ook omdat men daardoor de veelal kostbare veiligheidsmaatregelen voor een groot deel ontberen kan, veel-

mogelijk moeten zijn, door het rijtuig aan elken overweg, waar zich reizigers ten vervoer aanmelden, te doen stilhouden en door den conducteur uit een strookregister plaatsbewijzen te doen afgeven, zoodat op al die tusschenhalten de afzonderlijke inrichting, voor de afgifte van plaatsbewijzen, wordt vermeden. Dit denkbeeld opgevat zijnde, werd het noodige onderzoek voor de uitvoering, onder de leiding van den heer Belpaire verricht door den Hoofd-Ingenieur Stévert, destijds werkzaam bij de administratie der Staatsspoorwegen. Het eerste rijtuig, werd in de werkplaats te Mechelen door de zorgen van den heer Schaer, directeur dier inrichting, gemaakt. Het rust op 3 assen met wielen van 0.98 M. middellijn, een radstand van 5.05 M. Het eigenlijk gezegde rijtuig bestaat uit twee afdelingen, die met banken in de lengte elk bestemd zijn voor 22 personen en bereikt worden langs overdekte staanplaatsen (plate forme) met trappen. Met uitzondering van de afmetingen komt het uiterlijk aanzien vrij wel met dat der rijtuigen van de tramway's overeen.

„Aan het vooreinde bevinden zich de machine en de stoomketel, die door eene leuning van de toegangsstaanplaats zijn afgescheiden.

„De stoomketel is volgens het stelsel van Field; de cylindrs zijn verticaal, en het geheele werktuig is op eene ijzeren draagplaat bevestigd, die onmiddellijk op de drijf-as rust.

„Twee man, een stoker-machinist en een conducteur, zijn ten allen tijde voldoende voor den dienst van het rijtuig.

„De snelheid voor deze rijtuigen was berekend op 30 K. M. per uur, en uit verschillende waarnemingen is gebleken, dat men met de snelheid van 40 K. M. op 100 M. afstand stoppen kan. Aan het denkbeeld om het aantal halten voor zulke treinen te vermeerderen is dus uitvoering te geven. Wel zal daardoor en door de mindere snelheid, welke men bij vergelijking met gewone treinen beoogd heeft, de duur van den rid langer worden, maar dit bezwaar is van ondergeschikt belang tegenover het voordeel, dat men niet uren behoeft te wachten voor dat er gelegenheid is om te vertrekken, of dat men daardoor eene gewenschte correspondentie op een aansluitingspunt bereiken kan. Het stoom-rijtuig wordt ook trouwens in de bovenstaande mededeeling niet met uitsluiting

vuldige wissels vermijdt en het publiek op den duur het beste bedient. Zooveel mogelijk geve men daarom aan alle treinen, die in een bepaald tijdsbestek loopen, kan het zijn, geheel dezelfde snelheid, en late dus, bijv. speciale goederentreinen, met zeer langzamen gang, die men meent in het belang der industrie te moeten laten loopen, geheel buiten dit tijdsbestek vallen.

Daardoor wordt het gevaar van botsingen veel minder, terwijl daarenboven in die regelmaat en de mede daaruit voortvloeiende goedkoopte, voor het publiek, de beste vergoeding ligt voor de mindere snelheid, welke het op de locaalspoorwegen vindt.

Intusschen is dit verschil in snelheid niet zoo belangrijk, als men in den regel wel schijnt te meenen. 't Is waar, de spoorwegen, aangelegd volgens de wet van 1875, mogen rijden met eene snelheid van 80 K. M. terwijl aan de spoorwegen van den 2den rang ¹⁾ slechts een snelheid van 30 K. M. in het uur is toe-

van andere treinen, maar als complement van deze, aanbevolen, om het gebruik daarvan geheel overeenkomstig de behoeften te regelen."

Hier blijve niet onvermeld, dat het vraagstuk der stoomrijtuigen later meermalen in het Instituut is ter sprake gebracht en dat in verschillende nummers van „de Nederlandsche stoompost" daarover wordt gehandeld.

1) De ondergeteekenden bedoelen met:

Spoorwegen van den 1sten rang die volgens de wet van 9 April 1875 (Stbl. N^o. 67).

Spoorwegen van den 2den rang die volgens Art. 1 der wet van 9 Augustus 1878 (Stbl. N^o. 124).

Spoorwegen van den 3den rang die volgens Art. 2 der wet van 9 Augustus 1878 (Stbl. N^o. 124).

gestaan. Van die vergunning echter om 80 K. M. in het uur te berijden, wordt ook door de groote spoorwegen slechts hoogst zelden gebruik gemaakt. Alleen de sneltreinen komen die snelheid eenigszins nabij, zonder ze evenwel in den regel te bereiken, terwijl de gewone treinen menigmaal niet sneller dan 30 K. M. per uur loopen, en vele o. a. op de Staatsspoorwegen, nog daar beneden blijven. Trein 5 (zomerdienst 1879) op de lijn tusschen Wesel en Boxtel (Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij) ter lengte van 101 K. M., gebruikt daarvoor 5 uren 23 minuten, wat ongeveer 18 K. M. per uur bedraagt.

Zal men slechts de sneltreinen moeten missen, overigens bestaat er dus nauwelijks eenig noemenswaardig verschil; want wordt er werkelijk met volkomen regelmaat en orde geëxploiteerd, dan kan men gerust op de spoorwegen van den 2^{den} rang steeds met het maximum der geoorloofde snelheid rijden. Het publiek in plaatsen aan locaalspoorwegen gelegen wonende, zal zich dus bij goed beheer geenszins te beklagen hebben. Bij weinig minder snelheid zal het op een even regelmatig en waarschijnlijk veel goedkooper vervoer kunnen rekenen.

Wie echter verlangt ontvangen te worden in prachtig gemeubileerde wachtkamers, wie bekleeding van fluweel of zijde voor de rijtuigen onontbeerlijk acht, vermijde de door de ondergeteekenden geprojecteerde lijnen.

Hoogst eenvoudige stations, op de halten hier en daar zelfs niet meer dan enkel een abri, rijtuigen waarin ruimte, ventilatie en verwarming voldoende zullen zijn; maar waarin alles gemist wordt wat naar weelde zweemt, dat zijn de typen, die zij zich voorstellen; en denzelfden eenvoud dien zij wenschen ten opzichte van stations en rijtuigen willen zij toegepast zien op al wat verder de exploitatie betreft. Het aller-eerste streven moet zijn met een minimum van ontvangsten de kosten te kunnen dekken.

Is eenvoud het eerste, waarop gelet moet worden, deugdelijke behartiging van de industrieële belangen der doorsneden streken, is huns inziens het tweede punt van het programma, door eene locaalspoorwegmaatschappij te stellen. Daartoe zal het noodig zijn, dat vooral het getal halten niet te gering zij, dat er zoo-veel mogelijk overal gelegenheid is tot op- en afladen, dat de vrachten laag worden gesteld, en alles vermeden worde, wat als noodelooze omslag of formaliteit kan worden beschouwd, terwijl allicht voor passagiers met groot nut van de bovenomschreven stoomrijtuigen gebruik zal kunnen worden gemaakt. Goed en goedkoop transport, moet het streven zijn, daarmede dient men de algemeene nijverheid het best, en zal de onderneming het gereedste goede zaken maken. De zoogenaamde pleiziertreinen, die soms

de personen à 1 cent per K. M. vervoeren, en toch voor de spoorwegondernemingen een niet te verwerpen bron van inkomsten opleveren, geven hiervan een niet onaardig voorbeeld. De ondervinding echter zal verder leeren, hoe men, langs dezen weg, de betrokken bevolking het meeste van nut kan zijn; hoe men van de meerdere vrijheid van beweging en dienstregeling aan locaalspoorwegen gegeven het meeste partij kan trekken, en daardoor tevens — want dit kan niet anders dan samengaan — de belangen der op te richten vennootschap het beste behartigen.

Een nuttige schakel te zijn in het groote verkeerswezen is het derde punt, dat zij zich bij den aanleg van locaalspoorwegen voor oogen meenen te moeten stellen.

Is dit slechts een ondergeschikt punt, het geval zal zich misschien voordoen, dat het, over een klein gedeelte wegs, voor eenen verbindingstak tusschen twee groote spoorwegen of groote steden, hoofddoel worden kan. Bij voorkeur hiernaar te trachten mag echter nimmer het streven der op te richten maatschappij worden, zij zoude daardoor haar eigenaardig karakter verliezen.

Wel zullen de ontwerpers waar de omstandigheden hen op dien weg voeren, niet nalaten zich die ten nutte te maken; maar altoos slechts plaatselyk en voor een gering gedeelte hunner lijnen.

Waar de gelegenheid zich daartoe voordoet en het belang der Maatschappij dit medebrengh, zullen zij niet ongenegen zijn wegen te verhuren; het spreekt dan echter van zelf, dat noch de aandeelhouders, noch de bestuurders de exploitatie in handen hebben, en dat het hierboven gezegde, alleen in zooverre zijne toepassing zal vinden, als de huurder dat in zijn belang zal achten.

Hoe goedkoop men de wegen ook aanleggen moge, hoe zuinig men ook exploiteere; toch vereischt eene zaak als de door de ondergeteekenden ontworpenen natuurlijk een betrekkelijk vrij aanzienlijk kapitaal. Ieder die eenigszins met spoorwegzaken bekend is, weet dit, en zij wenschen dit feit ook geenszins op den achtergrond te plaatsen. Veeleer achten zij zich verplicht, daarop reeds dadelijk te wijzen, overtuigd als zij zijn, dat alleen dan spoorwegondernemingen bloeien kunnen, wanneer zij over voldoende kapitaal hebben te beschikken. Reeds zoo menige weg ging te gronde, omdat hij met te geringe financiëele kracht ondernomen was; men daardoor schuld op schuld stapelen moest, en ten slotte in onoverkomelijke moeielijkheden en bezwaren geraakte.

Zoo menigmaal deed zich het geval voor, dat de renten niet konden worden betaald, dat noodige verbeteringen moesten achterwege blijven; wijl er geen

geld voor beschikbaar was, of dat uitbreiding van dienst, om dezelfde reden onmogelijk bleek.

Waar niet een ruim en in reserve gehouden aandeelen-kapitaal voorhanden is, zal het steeds van de omstandigheden kunnen afhangen, of de exploitatie van eenigen weg al dan niet zal kunnen worden voortgezet. Leven niet b.v. de Nederl. Centraal, en de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorwegen enkel van de genade der schuldeischers, en heeft niet de Maatschappij tot exploitatie der Staatsspoorwegen in den beginne oogenblikken gekend, waarop zij haren ondergang nabij was? Had zij een aandeelen-kapitaal bezeten, zooals voor de op te richten maatschappij wordt verlangd, nimmer zouden zulke kwade dagen over haar zijn gekomen.

Om te trachten hunne jeugdige onderneming voor een dergelijk droevig lot te bewaren, besloten de ondergeteekenden bij het bijeenbrengen der benoodigde kapitalen een eenigszins anderen weg in te slaan, dan er tot heden werd gevolgd; zij vertrouwen, dat niemand het zal ontkennen, dat er aanleiding bestaat om bij eene nieuwe spoorwegonderneming als de hunne, naar andere grondslagen om te zien dan tot heden werden gebruikt.

De bestaande spoorwegen zijn in den regel aangelegd met het geld der aandeelhouders (het maatschappelijk kapitaal) voor zoover dit strekte, wat er later bleek te kort te komen moest gevonden worden door

leeningen, vaak in ongunstige oogenblikken, onder moeilijke omstandigheden, en daardoor dikwijls op zeer bezwarende voorwaarden, gesloten.

De ondergeteekenden wenschen dat de door hen ontworpen vennootschap hare lijnen, voor het gedeelte dat niet uit subsidiën wordt bekostigd, met geleend geld tegen vaste rente aanlegge, waarbij als eerste regel wordt aangenomen dat de spade niet in den grond zal worden gestoken, vóór dat het voldoende kapitaal voorhanden is.

Zij stelden zich bij deze inrichting der zaak o. a. het Gemeente-Crediet en de bestaande Hypotheekbanken ten voorbeeld. Ook deze gebruiken voor hunne operatiën uitsluitend geleend geld, maar zij beschikken over een aandelen-kapitaal, dat den leeners tot waarborg strekt, dat de aan hen verschuldigde terugbetaling en rente, ook waar eene calamiteit den geld-opnemer mocht treffen, steeds behoorlijk zullen kunnen worden voldaan. Zijn ook de genoemde inrichtingen en spoorwegen ongelijksoortige ondernemingen, bij beide zaken kan zich het geval voordoen, dat er verliezen moeten worden gedekt; beiden worden opgericht in de overtuiging dat het te verkrijgen voordeel hooger zal zijn dan de gewone rente, waarvoor de kapitalen ten onzent verhuurd worden, en dat er dus het voordeeligst met geleend geld wordt gewerkt, en voor beiden is het waar, dat men tevens ten allen tijde bij machte behoort te zijn aan onvoorziene omstan-

digheden het hoofd te bieden. Crediet-inrichtingen en spoorwegondernemingen staan te dezen opzichte gelijk; voor beiden, al wijken ze in andere opzichten ook van elkander af, is het bezit van een ruim kapitaal in aandeelen, dat onaangetast ten waarborg strekt voor iedere verbintenis, die de vennootschap op zich neemt, de veiligste en zekerste weg tot welslagen.

Natuurlijk kan men ook, zonder eenig gevaar voor directe financiële moeilijkheden, spoorwegen aanleggen, wanneer men het geheele daarvoor benodigde kapitaal enkel en uitsluitend in aandeelen bijeenbrengt, zoo dat op den nieuwen weg gansch geen schuld drukt. De ondergeteekenden echter betwijfelen te zeer de mogelijkheid langs dien weg voldoende kapitaal met onzekere rente en aan allerlei kansrekening blootgesteld bijeen te brengen, dan dat zij het al of niet tot stand komen hunner onderneming daarvan afhankelijk hebben durven stellen.

Wel echter hebben zij vertrouwen op de volteekening van een klein actiën-kapitaal, dat in solide waarde zal worden belegd, doch ten slotte de risico der zaak moet dragen.

Zal echter de vennootschap langs dezen weg, met voordeel en gerustheid, kunnen arbeiden, dan moet er nimmer tot den bouw van eenigen spoorweg worden overgegaan, tenzij daaraan eene behoorlijke subsidie zij verzekerd.

Hebben de ontwerpers wat de financiële inrichting der zaak betreft, in zekeren zin het denkbeeld gevolgd, dat aan de zooeven genoemde financiële instellingen ten grondslag ligt; ten opzichte van de wijze van werken, wenschen zij zich den weg, die bij provinciën, gemeenten en particulieren gevolgd wordt bij het aanleggen van harde wegen, eenigermate ten voorbeeld te stellen.

Door de gemeenschappelijke krachten van gewestelijke en gemeentebesturen worden en werden toch daarbij veelal particulieren, polderbesturen of andere corporatiën in staat gesteld de onbegaanbare modder- of zandwegen in goede kunstwegen te hervormen. Had een der genoemde krachten een zoodanig werk alleen tot stand moeten brengen, dan voorzeker zou nog menige streek op verschillende tijden des jaars gansch en al ontoegankelijk zijn, terwijl men thans jaar op jaar niet onaanzienlijke verbetering van toestand ziet tot stand komen, en zelfs de kleinste en minst aanzienlijke gemeenten, door goede rijwegen tot welvaart gebracht worden.

Ongeveer zoo kan en moet het, naar der ondergeteekenden meening, ook met de locaalspoorwegen geschieden. Voor locale belangen moet door locale krachten worden gezorgd. De belanghebbenden moeten ernstig doordrongen zijn van het *tua res agitur*. Door de bijzondere ligging van hunne streek of welke omstandigheden ook, zijn zij van het genot eener spoorwegverbinding verstoken gebleven, en zij hebben groote

digheden het hoofd te bieden. Crediet-inrichtingen en spoorwegondernemingen staan te dezen opzichte gelijk; voor beiden, al wijken ze in andere opzichten ook van elkander af, is het bezit van een ruim kapitaal in aandeelen, dat onaangetast ten waarborg strekt voor iedere verbintenis, die de vennootschap op zich neemt, de veiligste en zekerste weg tot welslagen.

Natuurlijk kan men ook, zonder eenig gevaar voor directe financiële moeielijkheden, spoorwegen aanleggen, wanneer men het geheele daarvoor benodigde kapitaal enkel en uitsluitend in aandeelen bijeenbrengt, zoo dat op den nieuwen weg gansch geen schuld drukt. De ondergeteekenden echter betwijfelen te zeer de mogelijkheid langs dien weg voldoende kapitaal met onzekere rente en aan allerlei kansrekening blootgesteld bijeen te brengen, dan dat zij het al of niet tot stand komen hunner onderneming daarvan afhankelijk hebben durven stellen.

Wel echter hebben zij vertrouwen op de volteekeuning van een klein actiën-kapitaal, dat in solide waarde zal worden belegd, doch ten slotte de risico der zaak moet dragen.

Zal echter de vennootschap langs dezen weg, met voordeel en gerustheid, kunnen arbeiden, dan moet er nimmer tot den bouw van eenigen spoorweg worden overgegaan, tenzij daaraan eene behoorlijke subsidie zij verzekerd.

Hebben de ontwerpers wat de financieele inrichting der zaak betreft, in zekeren zin het denkbeeld gevolgd, dat aan de zooeven genoemde financieele instellingen ten grondslag ligt; ten opzichte van de wijze van werken, wenschen zij zich den weg, die bij provinciën, gemeenten en particulieren gevolgd wordt bij het aanleggen van harde wegen, eenigermate ten voorbeeld te stellen.

Door de gemeenschappelijke krachten van gewestelijke en gemeentebesturen worden en werden toch daarbij veelal particulieren, polderbesturen of andere corporatiën in staat gesteld de onbegaanbare modder- of zandwegen in goede kunstwegen te hervormen. Had een der genoemde krachten een zoodanig werk alleen tot stand moeten brengen, dan voorzeker zou nog menige streek op verschillende tijden des jaars gansch en al ontoegankelijk zijn, terwijl men thans jaar op jaar niet onaanzienlijke verbetering van toestand ziet tot stand komen, en zelfs de kleinste en minst aanzienlijke gemeenten, door goede rijwegen tot welvaart gebracht worden.

Ongeveer zoo kan en moet het, naar der ondergeteekenden meening, ook met de locaalspoorwegen geschieden. Voor locale belangen moet door locale krachten worden gezorgd. De belanghebbenden moeten ernstig doordrongen zijn van het *tua res agitur*. Door de bijzondere ligging van hunne streek of welke omstandigheden ook, zijn zij van het genot eener spoorwegverbinding verstoken gebleven, en zij hebben groote

kans dat te zullen blijven, tenzij zij bij eene gelegenheid als deze, door eendrachtige samenwerking en krachtigen steun toonen dat het hun ernst is om uit dien toestand te geraken. Dat de bewoners van geïsoleerde streken belang hebben bij het krijgen van een spoorwegverbinding, al zijn zij allen geen kooplieden of industriëlen; zoowel door waardevermeerdering van alle eigendommen, als doordien het een feit is, dat bij het blijven in hun tegenwoordigen toestand, de waarheid van de stelling „stilstand is achteruitgang” zich voor hen duidelijk zal doen gevoelen, behoeft zeker geen betoog. Evenmin echter als alles te dezen opzichte op de particulieren, zoo grondeigenaars als nijveren, kan néerkomen; evenmin kan de zware taak om tot dezen omvang de locale belangen ter harte te nemen uitsluitend den gemeentebesturen worden op de schouders gelegd.

Met nadruk zij hun allen er hier echter op gewezen dat, naast de geldelijke offers, in den vorm van subsidie gevraagd, waartegenover de directe en indirecte voordeelen, hunner streek aangebracht, staan, de deelname in de Maatschappij en het later nemen van obligatiën tegen vaste rente tot de goede geldbeleggingen kunnen worden gerekend; wanneer zij slechts waken voor eene deskundige en eerlijke administratie.

Waar dus de handen gezamenlijk ineengeslagen worden, mag men de hoop koesteren, dat deze voor de algemeene welvaart zoo belangrijke zaak, tot een

goed einde zal worden gebracht, vooral wanneer ook de gewestelijke besturen hunnen steun mochten willen verleenen. Te eerder is dit te verwachten als men bedenkt, dat voor verharding van gewone wegen de provincie Gelderland meestal $\frac{1}{3}$ en Overijsel meestal $\frac{1}{4}$ der begrooting toestaat, wanneer door de gemeenten of particulieren het overige behoorlijk gevonden, en het onderhoud gewaarborgd is.

Onderhoud en exploitatie worden in het onderhavige geval gewaarborgd door het kapitaal der maatschappij.

Billijkerwijs mag de hoop worden gekoesterd dat voldoende steun niet zal worden geweigerd, wanneer die door eene maatschappij wordt gevraagd, die zonder monopolie te bedoelen, toch een algemeen karakter bezit; die op goeden grondslag gevestigd met voldoende financiëele waarborgen zich beschikbaar stelt en bereid is om, waar en wanneer dit mocht worden verlangd, op onderling te bepalen voorwaarden, locaalspoorwegen aan te leggen en te exploiteeren.

Provinciale besturen, wier eigenaardige roeping het mede is, het verkeerwezen te bevorderen; die reeds zooveel in die richting hebben tot stand gebracht en belangrijke kapitalen daarvoor uitgetrokken, zullen zeker niet weigeren voor locaalspoorwegen, het vervoermiddel van onzen tijd, beschikbaar te stellen wat zij voor den aanleg van kanalen, straat- en kunstwegen, of zelfs voor groote spoorwegen van meer algemeen dan provinciaal belang, vruchtbaar en bereidwillig, hebben gedaan.

De Ned. Westph. Spoorweg o. a., op Nederlandsch gebied ongeveer 50 K. M. lang, ontving van rijk en provincie eene subsidie van *f* 1.050.000, ruim *f* 20000 per K. M. ¹⁾ Waarom zoude men onze Maatschappij voor hare wegen zonder steun laten? Zonder daarom op de wijze van ondersteuning te willen vooruitloopen, of die te willen beslissen, stippen de ondergeteekenden echter aan dat niet alleen eene subsidie in eens als »don gratuit» maar ook een rentegarantie of een renteloos voorschot voor den duur der concessie voor hen voldoende zoude zijn.

Zelfs zijn zij niet geheel zonder hoop, dat wanneer door den arbeid der op te richten vennootschap werkelijk algemeene rijksbelangen, als bijv. brievenvervoer, waterstaat, defensie of d. g. l. werden geëeerd, ook de Hooge Regeering eene matige bijdrage uit 's Rijks schatkist niet onvoorwaardelijk zoude weigeren. Waar sommige streken in vroegere jaren, voor 's Lands geld, op zoo uitnemende wijze van spoorwegen werden, en tengevolge van vroegere wetten ook nog thans worden voorzien, daar zou het toch onbillijk wezen, anderen die evenzeer hunne bijdragen in de schatkist offeren, evenzeer tot ontwikkeling der algemeene welvaart medewerken, evenzeer de vatbaarheid hebben tot hooger en bloei zich te verheffen,

1) Hierbij zij evenwel opgemerkt, dat aan die subsidie de voorwaarde was verbonden, dat eerst het nagenoeg even lange gedeelte dier lijn op Duitsch gebied mede moest zijn tot stand gebracht.

alle hulp te ontzeggen, ook zelfs al is het thans met 's Lands financiën niet meer zoo gunstig gesteld. Het zal integendeel juist het middel zijn om dien financiëlen toestand te verbeteren, slapende bronnen van welvaart te ontwikkelen en nieuwe te scheppen.¹⁾ Inzonderheid zou deze onbillijkheid in het oog springen, weinig staatkundig ware eene weigering bovendien, wanneer de schatkist door te geschikter tijd den aanleg van locaalspoorwegen te bevorderen, zich andere uitgaven kon besparen, of in noodzakelijke takken van dienst beter zag voorzien.

Wederzijdsche steun, algemeene samenwerking zie daar, naar der ondergeteekenden meening, de eenig mogelijke weg om groote zaken in het algemeen en dus ook locaalspoorwegen, tot stand te brengen en te zien bloeien. Wil men die echter uitlokken, en tevens schadelijken naijver tusschen verschillende locale belangen voorkomen, dan is het noodzakelijk eenige voor alle gevallen geldige regelen vast te stellen, door

1) Voorzeker is de meening te verdedigen dat het steunen van ondernemingen als deze, ook in minder gunstigen toestand van de schatkist, een beginsel is van goed regeeringsbeleid, en er niet alleen aan de eidelooze school-, godsdienst- en gewetenskwestie, maar ook aan het vermeerderen van de materiele welvaart moet worden gedacht.

Zeer behartigenswaardig is de opmerking in het opstel over „La crise économique” voorkomende in het Julinumner van de „Revue de Belgique” (Hoofdartikel van „het Vaderland” van 8 September 1879) luidende: „Il y a partout en ce moment excès de production et cependant „il ne manque nulle part des populations, qui consommeraient davantage, „si elles trouvaient l'emploi de leurs aptitudes, de leur activité.”

welke gemeen overleg te dezer zake kan plaats hebben, gemeenschappelijk samenwerken kan worden uitgelokt, en volgens welke de begeerde wegen door de vennootschap kunnen worden tot stand gebracht. Die algemeene voorwaarden met volkomen juistheid duidelijk te omschrijven is echter geen gemakkelijke taak. In het algemeen zal als regel moeten gelden, dat de steun, in den vorm van subsidiën of op andere dergelijke wijze te verleen, in omgekeerde reden zal moeten staan, tot de te verwachten trafiek, en dat daarbij wel op de behoeften en belangen der betrokken streek of gemeenten zal worden acht geslagen; maar dat ook de vrijheid van handelen der vennootschap zal moeten blijven gewaarborgd, dat althans iedere inbreuk hierop door een geldelijk offer zal moeten worden vergoed. Zal in den regel beider belang samen gaan, het laat zich ook denken dat er omstandigheden kunnen zijn onder welke die belangen met elkaar in botsing komen. Doet zich dit geval voor, wenscht b. v. een gemeente ter wille van haren handel of nijverheid eenen grooten omweg in de lijn, kostbare laadplaatsen, tal van halten of d. g. l. dan ligt het in den aard der zaak dat de op te richten maatschappij aan zulke eischen onmogelijk zal kunnen voldoen, tenzij belangrijke en wel gewaarborgde voordeelen daar tegenoverstaan.

Het ontwerpen en eventueel wijzigen dier bepalingen moet uit den aard der zaak worden opgedragen

aan de aandeelhouders der maatschappij en aan hen, die door dezen meer in het bijzonder met de leiding der zaken zullen zijn belast. Door hen zal, te zijner tijd, over de bedoelde wijze van samenwerking worden onderhandeld, en zij moeten daarom ook allereerst zich zelve grenzen stellen, welke in geen geval mogen worden overschreden, punten aangeven, waarvan niet mag worden afgeweken, en voordeelen opsommen, welke de vennootschap in ieder geval bereid is den met haar contracteerenden toe te kennen.

Voorloopig is dit echter de eigenaardige roeping der in dato 20 Mei dezes jaars opgetreden commissie van advies, wier taak het onder anderen ook is, al datgene voor te bereiden, of zoodanig voorloopig tot stand te brengen, wat tot den werkring der commissie van beheer behoort, die later uit de tot stand gekomen maatschappij zich constitueert.¹⁾

Subsidiëring, en dat wel tot een behoorlijk cijfer moet daarom, zooals reeds gezegd werd, de grondslag zijn, waarop het gebouw der beoogde onderneming, zoowel

1) Ook die taak der commissie van advies wordt voorzeker eenvoudiger en gemakkelijker, nadat door haar het comité een raad van toezicht is ter zijde gesteld, bestaande uit de Heeren: *Mr. H. R. van Marle*, burgemeester van *Deventer*; *D. Bas Backer*, Lid van Gedeputeerde Staten der provincie *Gelderland* te *Apeldoorn*; *W. C. T. van Nahuijs*, burgemeester van *Zwolle*; *Mr. H. J. Wunder*, burgemeester van *Wageningen*. Het comité heeft daardoor het groote voorrecht, en acht het zich ten stelligen plicht, in alle zaken van eenig belang met mannen van kennis en ondervinding te rade te kunnen gaan.

wat het geheel, als wat de bijzondere deelen betreft, gegrondvest behoort te zijn. De opbrengsten der locaal-spoorwegen mogen in den regel bij voorbaat niet zoo belangrijk worden geschat, dat men den aanleg daarvan met gerustheid zou kunnen ondernemen, wanneer al het daartoe benoodigde kapitaal door de onderneming zelve moest worden geleverd. Evenals bij den meergenoemden Oost-Frieschen kustspoorweg, behooren in Nederland, wanneer men zich het genot dezer soort van wegen ook hier te lande verzekeren wil, zoowel de Staat als inzonderheid provinciën en gemeenten mede te werken met de particuliere nijverheid, van welke als nu het initiatief uitgaat.

Het cijfer der subsidie en de wijze waarop, alsmede de voorwaarden waaronder die wordt gegeven, kunnen in ieder bijzonder geval het onderwerp van later overweging uitmaken. In het algemeen meenen de ondergeteekenden te mogen zeggen dat eene subsidie van 25% hun als minimum volstrekt noodzakelijk voorkomt. Menigmaal zal er meer noodig zijn; slechts zelden zal men zich met minder tevreden kunnen stellen. Zij willen ten minste geenszins geacht worden 25% in ieder geval als eene voldoende subsidie te beschouwen, veeleer zijn zij van meening, dat dit meestal veel te weinig zal wezen en dat het ter voorkoming van financiëele teleurstelling in den regel gewenscht zal zijn op meer te mogen rekenen. Elk speciaal geval echter, zal

te zijner tijd, door de aandeelhouders ook speciaal moeten worden onderzocht, beoordeeld en beslist.

Waar algemeene samenwerking hun de eenig mogelijke weg toeschijnt om locaalspoorwegen tot stand te brengen en te zien bloeien, zoo herhalen zij echter het niet noodzakelijk te achten over den vorm der subsidie reeds nu onherroepelijk te beslissen; men kan zich dien op velerlei wijzen denken, zonder dat de medewerking haar doel zal missen.

De hieromtrent later te nemen beslissingen laten zij met gerustheid aan het beter inzicht zoowel der aandeelhouders als der betrokken autoriteiten en belanghebbenden over. Deze zullen voorzeker in ieder geval den besten weg weten te vinden, waarop men te dezer zake met elkander samen gaan kan. Zij achten het voldoende er op te hebben gewezen, *a*) dat huns inziens de zaak zonder subsidiëering niet kan bestaan; *b*) dat het verleenen daarvan echter naar hunne overtuiging te zeer van algemeen belang is, om door betrokken autoriteiten met reden te kunnen worden geweigerd; *c*) dat de vorm waaronder die verleend wordt huns inziens zeer verschillend kan zijn, en *d*) dat de vennootschap, welke zij wenschen te zien opgericht, naar het hun voorkomt in de eerste plaats, aanspraak op zulk een ondersteuning mag doen gelden; zoowel omdat zij zich een nuttige, voor de welvaart der betrokken gewesten onmisbare, onderneming tot taak stelt, als omdat zij door den waarborg van haar aandeelenkapitaal zekerheid geeft,

dat het doel, waarmede de subsidie wordt verstrekt, ook werkelijk zal bereikt worden. Zij stelt zich daarenboven geenszins voor een monopolie te vragen; maar verlangt veeleer dat ook anderen zullen deelen in de wijze van ondersteuning, welke zij voor zich zelve vrijmoedigheid vindt in te roepen. Zoodra haar maatschappelijk kapitaal, dat zij niet door kunstmiddelen, maar door vrijwillige deelname van belanghebbenden en belangstellenden wenscht bijeen te brengen, is volteekend, en hare projecten door de Regeering zijn goedgekeurd, wenscht zij zich dan ook tot de betrokken autoriteiten te wenden, om te trachten een algemeenen subsidiëerings-maatregel uit te lokken.

Zoolang echter dat kapitaal nog niet geheel bijeen is, stellen de ondergeteekenden zich niet voor tot den aanleg van eenig werk over te gaan. (Zie echter bl. 73).

Voor alles toch wenschen zij eene solide onderneming te grondvesten, en dat kan huns inziens niet, wanneer men begint met den tweeden stap te doen, vóór dat de eerste gedaan is. Zij willen het gevaar ontgaan, dat de eerste deelnemers, wellicht door ongeduld gedreven, er toe mochten overgaan van den weg af te wijken, die hun de eenig solide toeschijnt. Met goeden moed en ingenomenheid hebben zij hunne taak aanvaard, hunnen tijd en arbeid, zoowel als hunne kapitalen beschikbaar gesteld; maar juist daarom achten zij het zoowel hun plicht, als hun belang, te

waken, dat het voorgestelde doel niet door overijlde stappen worde in de waagschaal gesteld.

Liever nog willen zij, zoo het hun blijkt dat hun arbeid sympathie vindt, en dat het geloof aan de levensvatbaarheid hunner plannen toenemend sterker wordt, den termijn van een half jaar, waarvoor zij zich aanvankelijk verbonden, zoo noodig verlengen, dan met den spoorwegbouw aan te vangen, vóórdát het geheele kapitaal in Art. 8 vermeld volteekend, en daardoor huns inziens de noodige waarborg verkregen is, dat de onderneming nu en in het vervolg geregeld werken zal, en behoorlijke renten kunne afwerpen. (Zie ook hierover echter bl. 75).

Zij achten het hier evenwel niet mede beslist, dat sectiesgewijze aanleg der geprojecteerde banen onoverkomelijke bezwaren zoude opleveren. Waar het onmogelijk is overal te gelijk te beginnen, stellen zij zich dan ook voor, dat wanneer eenmaal de concessiën verkregen zijn, de vennootschap opgericht, en het maatschappelijk kapitaal volteekend is, alsdan ook den aandeelhouders in overweging zal worden gegeven, terstond met den bouw te beginnen van elk afgerond, aan eenen bestaanden spoorweg aansluitend onderdeel van het project, waarvoor de noodige subsidie bijeen gebracht is.

Daardoor wordt dan terstond de gelegenheid geopend, om de bij het onderhavig project betrokken streken zoo noodig spoedig te helpen, naarmate de behoefte werkelijk bestaat, en men er zich in ieder bijzonder geval

ter verkrijging van den gewenschten spoorweg meer of minder gereede opofferingen getroosten wil.

Zij vertrouwen dat zulk eene schikking, als billijk en doeltreffend, algemeene goedkeuring wegdragen zal.

Menigmaal reeds heeft men hun gevraagd naar de wijze en de voorwaarden, waarop zij meenen zich de vereischte geldmiddelen, ook na volteekening van het maatschappelijk kapitaal en het verkrijgen van voldoende subsidiën, te kunnen verschaffen.

Het antwoord hierop kan uiterst kort zijn.

Het is namelijk dit, dat h. i. de tijd nog niet is aangebroken, om daaromtrent te beslissen. Onderhandelingen kunnen worden aangeknoopt, besprekingen gehouden; maar tot afdoening van zaken, en dus tot zekerheid, kan men op dit punt vooralsnog niet komen. Daartoe behooren eerst de voorloopige werkzaamheden afgevoerd en met goeden uitslag bekroond te zijn. Het Comité heeft de bepaalde overtuiging dat na de volteekening van het maatschappelijk kapitaal en na het verkrijgen van voldoende subsidiën geen hinderpalen meer zullen rijzen, zonder over de wijze en de voorwaarden, waarop het ontbrekende zal worden gevonden thans een formule aan te geven.

Het eerste werk der vennootschap is, zich gelden voor de opnemingen, een volteekend maatschappelijk kapitaal, concessiën en subsidiën te verschaffen — eerst daarna spreke men over de leeningen en verdere middelen ter uitvoering. Aard en voorwaarden der con-

cessiën, bedrag en vorm der subsidiën, begrooting en richting der wegen zijn van te grooten invloed op te sluiten leeningen dan dat hierover reeds nu met vrucht zoude kunnen worden onderhandeld.

Nog meenen de ondergeteekenden hieromtrent te mogen zeggen, dat reeds meerdere aanbiedingen hun gedaan zijn, doch dat daarop om bovenstaande redenen door hen niet is kunnen worden geantwoord.

Hiermede hebben zij omtrent deze aangelegenheid alles gezegd, wat zij meenen te kunnen en te mogen mededeelen. Zekerheid omtrent dit punt zal wel niet te verkrijgen zijn, vóór datgene bereikt is, wat zij hierboven aangaven als eerste gedeelte van de taak, die op de vennootschap rust.

Zij meenen hieraan nog te moeten toevoegen, dat zij wars zijn van allen aanleg *à forfait*, en daarom ook van harte hopen, dat bestuurders of aandeelhouders van de op te richten locaalspoorweg-maatschappij nimmer dien h. i. zoo gevaarlijken en kostbaren weg zullen inslaan, en liever de onderneming opgeven, dan haar reeds bij de geboorte in het verderf storten.

Reeds zoo menige spoorweg, ook locaalspoorweg, ging door die fout te gronde bij den aanleg; o. a. de Crefelder Industrie-Bahn, waarbij de aandeelhouders hun geheel kapitaal zagen te loor gaan, en daarenboven nog in een belangrijk proces met den Staat gewikkeld zijn geworden, dat hun nog veel geld kosten kan, alles niettegenstaande de exploitatie, die

tegenwoordig door de Pruisische regeering geschiedt, zeer gelukkige resultaten oplevert.

Waar men contant, met klinkende specie, betaalt, kan alles op de beste en tevens zuinigste wijze worden gebouwd en aangeschaft (de Nederl.-Westphaalsche spoorweg levert daarvan het sprekendste voorbeeld op); waar men daarentegen *à forfait* aanbesteedt, wordt alles slecht en daarenboven drie à viermaal te duur bewerkt, terwijl eindelijk nog de waarden der betrokken vennootschap, zoo aandeelen als obligatiën bijna immer allerdroevigst worden gedépréciéerd; reden genoeg voorwaar, om nimmer dien weg in te slaan.

Op dien weg toch is het onmogelijk met voordeel te exploiteeren, terwijl, wanneer men het rechte pad niet verlaat, gunstige resultaten te verwachten zijn.

Het is, dit zij nogmaals herhaald, der ondergeteekenden vaste overtuiging, dat locaalspoorwegen in Nederland eene goede toekomst hebben; dat deze niet alleen in het algemeen belang wenschelijk zijn, maar ook bij verstandig beheer, den aandeelhouders eene voldoende rente kunnen afwerpen; gaarne zullen zij met een enkel woord omtrent deze hoogst gewichtige aangelegenheid nog kortelijks hunne meening zeggen.

Herhaaldelijk hebben zij op den voorgrond gesteld, dat zij wars zijn van alle schermen met of groepee-

ren van cijfers, dat vergelijking met buitenland-
sche toestanden nimmer volkomen opgaat, dat klin-
kende prospectussen en hoogdravende berekeningen
niet van hen te wachten zijn; dat achter het woord
„trafiek” steeds eenige vraagteekens moeten worden
gedacht. Daarom is echter het goede vooruitzicht
hunner onderneming niet uit de lucht gegrepen. Studie
en nadenken, vergelijking met de aangewende mid-
delen en de verkregen uitkomsten op dit gebied, heb-
ben hen tot die overtuiging geleid, al hebben zij ook
het gemis van statistieke gegevens in Nederland zeer
gevoeld. Op de ontvangsten van de in Nederland be-
staande spoorwegen afgaande, is anders het vooruitzicht
voor hunne onderneming gunstig; zij deelen echter
onderstaande opgaven ¹⁾ eenvoudig mede, de daaruit

1) De ontvangsten der Ned. Staatsspoorwegen per dag en per K. M.:

in 1864 ongeveer f	8.87½	in 1872 ongeveer f	15.11
„ 1865 „ „	12.42	„ 1873 „ „	16.69
„ 1866 „ „	10.35	„ 1874 „ „	17.41
„ 1867 „ „	10.76½	„ 1875 „ „	18.92
„ 1868 „ „	11.20½	„ 1876 „ „	20.21
„ 1869 „ „	11.63	„ 1877 „ „	20.86
„ 1870 „ „	12.39	„ 1878 „ „	21.63
„ 1871 „ „	14.33½		

Die van den Ned. Centraalspoorweg:

in 1867 ongeveer f	9.04	in 1873 ongeveer f	17.41
„ 1868 „ „	10.24	„ 1874 „ „	18.10
„ 1869 „ „	11.87	„ 1875 „ „	19.43
„ 1870 „ „	12.97	„ 1876 „ „	21.50
„ 1871 „ „	14.75	„ 1877 „ „	21.04
„ 1872 „ „	15.35		

mede per dag en per K. M.

te maken gevolgtrekkingen en de beoordeeling van de waarde dier cijfers aan anderen overlatende. Een andere grondslag voor hunne overtuiging is het algemeen bekende feit dat er in Nederland nog steeds jaarlijks vele honderdduizende tonnen vrachtgoed met kar en paard per as worden vervoerd over de groote openbare straat- of kunstwegen; dat dit vervoer, dat ook op goed aangelegde en onderhouden wegen door de aanzienlijke gevorderde trekkracht zeer duur wordt, gemiddeld 15 centen per ton en per K. M. kost, welke vrachtprijs bijna 25 centen wordt, wanneer er geen retourvracht is, en 5 centen per persoon; dat de spoorweg, inzonderheid de goedkoop gebouwde en geëxploiteerde locaalspoorweg eerstgenoemd transport voor gemiddeld 5 centen met voordeel kan verrichten. Door den aanleg van zulke wegen dus, zou men hier te lande eene groote besparing op de transportkosten verkrijgen, ook wanneer die dit vervoer slechts gedeeltelijk tot zich trokken, en vrij zeker is het, dat wie een zoodanig werk onderneemt, daarbij gerustelijk zijne eischen ook zoodanig stellen kan, dat er voor hem zelve eene behoorlijke winst overblijft; ook al nam het vervoer tengevolge van den spoorweg nog niet toe, hetgeen toch in den regel in zeer sterke mate wel het geval is. „*Let the country but make the railway and the railway will make the country*”, zegt men, en zoo is het niet enkel in Amerika, maar overal; zij het ook niet in iedere streek in dezelfde mate. Niets verheft de streek, en daardoor de pro-

ductie, de handelsbeweging en 't vervoer meer dan het verschaffen van een beter transportmiddel. 1)

Te geruster mag men bij locaalspoorwegen op voordeel rekenen, omdat de concurrentie, waaraan die het hoofd hebben te bieden, zoowel ten opzichte van snelheid, als van kostbaarheid, zeer gemakkelijk is vol te houden.

Met betrekking tot het vervoer met kar en paard werd dit zoeven aangetoond, en ook met gegraven kanalen is mededinging geenszins onmogelijk. Zeker hebben deze boven spoorwegen goedkoopte in aanleg

1) Reeds vroeger waarschuwden de ondergeteekenden tegen het angstvallig blijven staren op het thans aanwezige en merkten daarbij op, dat het verkeer met trekschuiten en diligences bleek, nooit een maatstaf te zijn voor het later ter zelfder plaats gekomen spoorwegvertier; dat het de zaak is, dat de gelegenheid moet bestaan, de akker worden bewerkt.

Evenals lage prijzen het debiet zoodanig in de hand kunnen werken, dat juist daardoor de omzet van eenig artikel in een bepaalden termijn aanmerkelijk hooger geldelijk bedrag bereikt, evenzoo geven veelvuldige en goedkoope reis- en transportgelegenheden aanleiding dat menschen, die er vroeger niet aan gedacht zouden hebben, zich ooit buiten het rayon hunner woonplaats te begeven, onder het reizend publiek worden geteld; dat producten, die vroeger slechts in beperkten kring werden afgezet, de grootere handelscentra bereiken, en dat de consumtie toeneemt.

Niet genoeg kan er daarom op gewezen worden, hoe innig lage tariefprijzen, mogelijk geworden door zuinigen, dus goedkoope bouw en exploitatie, samengeweven zijn met het geheele wezen der locaalspoorwegen.

Bedenkt men nu — om een paar voorbeelden uit het dagelijksch leven aan te halen — hoezeer het dalen der prijzen beneden zeker maximum, voor artikelen als b. v. vleesch en suiker, het aantal verbruikers onmiddellijk doet toenemen; hoezeer lage spoorwegtarieven het aantal reizigers onmiddellijk vermenigvuldigen; dan zal men overtuigd zijn dat het angstvallig staren op het thans aanwezige nergens minder grond heeft dan bij de overweging van de gevolgen eener onderneming als deze.

en onderhoud voor; maar daar staan minder snelheid, stoornis in den winter, of soms ook bij groote droogte staking der vaart menigmaal tegenover; terwijl de transportkosten slechts een zeer gering verschil opleveren. Die bedragen toch ten onzent per K. M.

op de kanalen	per persoon	. . .	2	à	3 cent
»	»	»	»	ton	. . . 1 $\frac{1}{2}$ à 4 »
»	»	spoorwegen	»	persoon	. . . 2 à 6 »
»	»	»	»	ton goederen	. 2 à 6 »

waar tegenover staat, dat de snelheid op de kanalen met trekschuiten of stoombooten 5 à 10 K. M. per uur bedraagt en op de locaalspoorwegen 15 à 30, dus driemaal meer; terwijl de kosten bijna gelijk staan.

De directe gevolgtrekkingen uit deze cijfers te maken, blijven weder aan ieders appreciatie in het bijzonder overgelaten; den ondergeteekenden intusschen komt het voor, dat de vergelijking niet ongunstig zal uitvallen. Is het waar, dat het getal onzer kanalen zeer belangrijk is; het is ook een feit, dat er zeer weinig verband tusschen de verschillende vaarwaters onderling wordt aangetroffen. Aan eene gelijkheid der verschillende afmetingen bij de drie hoofdklassen, die voor de zeevaart, de groote en kleine binnenlandsche vaart, schijnt men zelfs nimmer gedacht te hebben. Een gevolg daarvan is, dat schepen en schuiten menigmaal met halve lading moeten varen, of groote omwegen maken, en dat men op groote trajecten vaak verplicht is, ter zake van een klein ondiep of smal kanaalvak, dat men te

volgen heeft, enkel zeer kleine vaartuigen te gebruiken. Daarenboven worden vele kanalen ten onzent overmatig gedrukt door sluis- en bruggelden, tollën, enz., die oorzaak zijn, dat men steeds op het maximum der boven aangegeven kosten moet rekenen.

Niet alleen waterwegen, maar ook openbare rijwegen in Nederland laten hier en daar nog al wat te wenschen over, de goede worden daarenboven veelal door tollën gedrukt. Eindelijk vergete men niet dat zoowel bevolking als handelsbeweging toenemende is.

Wat nu eindelijk den druk betreft, dien groote spoorwegen op hunne onderneming zouden kunnen uitoefenen, herinneren de ondergeteekenden in de eerste plaats dat eerder hun doel is, die middelen van verkeer te voeden, dan er mede te concurreren. De mindere kosten van aanleg, de goedkoope exploitatie van locaalspoorwegen zullen bovendien aan die groote spoorwegen onmogelijk maken gener welvaart te gronde te richten, en ook voor dezen vreedzaam samenwerken wenschelijk doen zijn; *f* 1500 à *f* 2000 per jaar en per K. M. toch, mogen voor die exploitatie voldoende geacht worden.

De vroegere Fransche Minister van openbare werken Freycinet schat die exploitatiekosten op *f* 1700, terwijl Alfred Faliés ze op *f* 3 per dag stelt en de hoofd-ingenieur van den Orléans-spoorweg krachtens zijne ondervinding op de locaalbaan van Mont-alazac, mededeelt, dat die op dat lijntje bij eene opbrengst van *f* 2660 per

en onderhoud voor; maar daar staan minder snelheid, stoornis in den winter, of soms ook bij groote droogte staking der vaart menigmaal tegenover; terwijl de transportkosten slechts een zeer gering verschil opleveren. Die bedragen toch ten onzent per K. M.

op de kanalen	per persoon	. . .	2	à	3 cent
»	»	»	»	ton	. . . 1 $\frac{1}{2}$ à 4 »
»	»	spoorwegen	»	persoon	. . . 2 à 6 »
»	»	»	»	ton goederen	. 2 à 6 »

waar tegenover staat, dat de snelheid op de kanalen met trekschuiten of stoombooten 5 à 10 K. M. per uur bedraagt en op de locaalspoorwegen 15 à 30, dus driemaal meer; terwijl de kosten bijna gelijk staan.

De directe gevolgtrekkingen uit deze cijfers te maken, blijven weder aan ieders appreciatie in het bijzonder overgelaten; den ondergeteekenden intusschen komt het voor, dat de vergelijking niet ongunstig zal uitvallen. Is het waar, dat het getal onzer kanalen zeer belangrijk is; het is ook een feit, dat er zeer weinig verband tusschen de verschillende vaarwaters onderling wordt aangetroffen. Aan eene gelijkheid der verschillende afmetingen bij de drie hoofdklassen, die voor de zeevaart, de groote en kleine binnenlandsche vaart, schijnt men zelfs nimmer gedacht te hebben. Een gevolg daarvan is, dat schepen en schuiten menigmaal met halve lading moeten varen, of groote omwegen maken, en dat men op groote trajecten vaak verplicht is, ter zake van een klein ondiep of smal kanaalvak, dat men te

volgen heeft, enkel zeer kleine vaartuigen te gebruiken. Daarenboven worden vele kanalen ten onzent overmatig gedrukt door sluis- en bruggelden, tollën, enz., die oorzaak zijn, dat men steeds op het maximum der boven aangegeven kosten moet rekenen.

Niet alleen waterwegen, maar ook openbare rijwegen in Nederland laten hier en daar nog al wat te wenschen over, de goede worden daarenboven veelal door tollën gedrukt. Eindelijk vergete men niet dat zoowel bevolking als handelsbeweging toenemende is.

Wat nu eindelijk den druk betreft, dien groote spoorwegen op hunne onderneming zouden kunnen uitoefenen, herinneren de ondergeteekenden in de eerste plaats dat eerder hun doel is, die middelen van verkeer te voeden, dan er mede te concurreren. De mindere kosten van aanleg, de goedkoope exploitatie van locaalspoorwegen zullen bovendien aan die groote spoorwegen onmogelijk maken gener welvaart te gronde te richten, en ook voor dezen vreedzaam samenwerken wenschelijk doen zijn; *f* 1500 à *f* 2000 per jaar en per K. M. toch, mogen voor die exploitatie voldoende geacht worden.

De vroegere Fransche Minister van openbare werken Freycinet schat die exploitatiekosten op *f* 1700, terwijl Alfred Faliés ze op *f* 3 per dag stelt en de hoofd-ingenieur van den Orléans-spoorweg krachtens zijne ondervinding op de localbaan van Mont-alazac, mededeelt, dat die op dat lijntje bij eene opbrengst van *f* 2660 per

K. M., 's jaars *f* 1235 hebben bedragen. Uit een en ander blijkt, dat er, om rente en kosten te dekken, jaarlijks waarlijk geen groote som, stel hoogstens 3000 gulden ongeveer per K. M. moet worden bereden. De bereikbaarheid of waarschijnlijkheid van dit cijfer, zij weder aan ieders inzicht en beoordeeling overgelaten.

De vraag doet zich onwillekeurig voor of locaalspoorwegen in andere landen meestal goede renten hebben afgeworpen?

Het antwoord hierop moet voor de verschillende lijnen zeer onderscheiden wezen. De welbekende Festiniogbaan heeft eene jaarlijksche opbrengst per K. M. van twaalfduizend gulden; doch deze lijn verkeert in te buitengewoon gunstige omstandigheden, dan dat men haar als overal bereikbaar voorbeeld zoude willen stellen. Toch is reeds het feitelijk bestaan van eene zoo voordeelige exploitatie op zichzelf interessant genoeg om vermeld te worden, en men vergete daarbij niet, dat ook ten onzent zeer voordeelige korte lijntjes kunnen worden aangelegd ¹⁾. De lijn Antwerpen—Gent werpt jaarlijks eene voldoende rente af, de Bröhlthalbahn, de meeste locaalspoorwegen in den Elzas, Zweden, Noorwegen, enz. geven goede resultaten; natuurlijk zijn er weder andere, wier opbrengsten beneden het middelmatige blijven.

1) Zie aanhangsel.

Vele dier banen zijn echter lijnen met smal spoor, en behooren alzoo, bij vergelijking met de hier besproken projecten, buiten beschouwing te worden gelaten; gelijk de ontwerpers boven reeds hebben aange-toond, is evenwel *normaalspoor* in den regel, blijkens de ondervinding, *voordeeliger*. Zijn er dus onder de opgenoemde rendeerende lijnen, wier maat tusschen de rails minder bedraagt dan 1.435 M., dan geven deze die opbrengst niet, *omdat* maar veeleer *niettegenstaande* het smalspoorbanen zijn. Men begint dit meer en meer in te zien.

Beter punt van vergelijking echter kiest men zich naar hunne meening, ter beoordeeling der rentabiliteit van in Nederland aan te leggen locaalspoorwegen, wanneer men het oog vestigt op de ondervinding hier te lande ten opzichte van op zich zelf staande lijnen opgedaan. De Spoorweg Harlingen—Leeuwarden wierp ongeveer *f* 4500 en Tilburg—Breda ruim *f* 2500 per jaar en per K. M. af, reeds in 1864, dus één jaar na de opening, en alzoo op een moment, toen die lijnen nog geheel van aansluiting verstoken waren, en daarom geheel als locaalbaan moesten worden beschouwd. De lijn Zutphen—Winterswijk, op dit oogenblik nog gelijkstaande met een onder ongunstige omstandigheden werkende locaalspoorweg; die op 24 Juli 1878 voor het publiek verkeer werd opengesteld, bracht op van dat tijdstip tot 30 Juni 1879 *f* 67657,31^s, hetgeen overeenkomt met \pm *f* 1650 per jaar en per

K. M.; waarbij niet moet worden vergeten dat vele honderden vrijkaarten zijn afgegeven. Bij deze cijfers mag men veronderstellen, dat het door de op te richten vennootschap aan te leggen type van spoorwegen met al zijn eigenaardige voorrechten hier te lande eene goede toekomst heeft, en de ondergeteekenden meenen dan ook uit een en ander met gerustheid te mogen besluiten, dat het geen onvoorzichtig waagstuk is, wanneer men een gedeelte van zijn kapitaal ten behoeve van den aanleg van locaalspoorwegen in Nederland beschikbaar stelt, vooral wanneer men zich reeds terstond bij het optreden der maatschappij een vast plan vormt van het lijnennet, dat in den loop van jaren, in de beide provinciën tot welke haar werking zich meer speciaal zal uitstrekken, behoort te worden aangelegd.

Al is het ook geenszins de bedoeling reeds terstond te willen trachten in die richting de hand aan den ploeg te slaan, al gevoelen de ondergeteekenden ook volkomen, dat zelfs iedere poging daartoe hun project schaden zou, door den schijn op hen te laden van te veel hooi op de vork te willen nemen, zoo kan het misschien zijn nut hebben dit onderwerp niet met stilzwijgen voorbij te gaan, maar daarover hunne meening met een enkel woord duidelijk uit te spreken.

Waar er toch sprake is van den aanleg van een net van locaalspoorwegen, dat aan de in vele streken zoo dringend gevoelde behoefte aan verbeterde transportmiddelen, zoo voor personen- als goederenvervoer, zal moeten voldoen, daar ware het voorzeker niet juist gezien de richting der verschillende lijnen, hunne onderlinge verbinding, punten van aansluiting enz. als aan het toeval over te laten. Veeleer moet eene maatschappij, als de door hen bedoelde, zich reeds van den aanvang af een duidelijk beeld vormen van zulk een net, dat langzamerhand over de beide provinciën zal moeten worden getrokken, zich een zooveel mogelijk juist begrip vormen van de verschillende behoeften, waaraan zal moeten worden voldaan, en de beste wijze nagaan waarop hierin, naar gelang van plaats, tijd en omstandigheden, kan worden voorzien.

Iedere spoorweglijn, ook die van den 2^{den} rang, behoort zooveel mogelijk een schakel te vormen in de ijzeren keten, die de grootere middelpunten van handel en industrie aan elkaar verbindt, die als het ware het slagadernet vormt, waarlangs zich de polslag van het industrieele leven voortbeweegt. De spoorwegen toch zijn de hoofdkanalen, zoowel van aan- als van afvoer, voor iedere verplaatsing, hetzij van personen of goederen, welke de belangen van handel, nijverheid of landbouw, noodzakelijk maakt.

Voor de hoofdwegen moet dus steeds gezocht worden de kortste verbinding tusschen twee groote plaat-

sen, van waar sterk en krachtig industrieel leven uitgaat.

De ijzeren wegen van den tweeden rang behooren zich naar gelang van omstandigheden in of naast de grootere banen te voegen; hier om, als zijtak, aan die groote wegen een gewenschten toevoer te verschaffen; daar om geheel geïsoleerde streken met de groote banen in verbinding te brengen; ginds weder om eene verkorting van het traject mogelijk te maken; of wel als op zich zelf staand transportmiddel moeten ze voorzien in behoeften die, hoe sterk sprekend ook, toch niet van genoegzaam belang zijn, om den aanleg van groote spoorwegen te wettigen.

Stelt men zich de belangrijkheid voor oogen van de handelsbeweging aan de monden van Eems, Wezer en Elbe, evenzeer als aan die van Maas en Schelde, en men bedenkt de talrijke punten van aanraking die er tusschen den Noord-Duitschen handel eenerzijds en dien te Rotterdam en Antwerpen anderzijds gevonden worden; dan springt het in het oog dat de bestaande gemeenschapswegen, tusschen de beide genoemde streken, niet in alle deelen geacht kunnen worden geheel voldoende te zijn; dat met name het goederenvervoer, voor zoover het Nederlandsch grondgebied betreft, eenen te grooten omweg moet maken, en daardoor ook duurder moet worden, dan wensche-lijk en strikt genomen ook noodzakelijk kan zijn.

Hierin te voorzien is het doel der eerste lijn in Art. 40

van de statuten bedoeld. De Spoorweg Twente—Rhenen doet zoovele niet onbelangrijke handels- en fabrieksplaatsen aan, doorsnijdt op zoo menig gedeelte, streken met een zeer ontwikkelden landbouw, dat die weg volgens der ontwerpers zienswijze gemakkelijk zou kunnen bestaan uitsluitend van het lokaal verkeer tusschen de plaatsen welke hij aandoet. Toch achten zij het geen gering voordeel, dat hij Noord-Duitschland in korter verbinding brengt, zoo met den Oosterspoorweg, als met den Rijnspeer en met het zuidernet der Staatsspoorwegen. Vooral ware dit van belang, zoo zij die lijn van Almelo tot Freren of Quakenbrück konden doortrekken. Genoemde lijn is derhalve voor die groote spoorbanen een niet onbeduidende toevoeweg, en zij meenen zich dan ook te mogen vleien met de hoop, dat dit hun aanspraak zal geven op de sympathie der machtige maatschappijen, door welke de genoemde groote spoorwegen worden geëxploiteerd. Bovendien achten zij het mogelijk, dat een spoorweg, die van zoo veelzijdig nut kan zijn, daardoor weldra zal blijken zelfstandige levensvatbaarheid te bezitten.

Met de lijn Zwolle—Apeldoorn is de zaak eenigszins anders gesteld. Deze zal voornamelijk van het lokaal-vervoer moeten bestaan. Daarenboven echter kan zij ook, in verband met de lijn Apeldoorn—Rhenen voor het vervoer van Groningen en Friesland, naar Noord-Brabant, Zeeland en Antwerpen van groot

nut, en inzonderheid voor den veehandel, tusschen de genoemde streken zoo levendig, eenmaal van groot gewicht worden.

De korte lijn van Apeldoorn naar Dieren is meer uitsluitend een locaalweg, die met het oog op verschillende fabrieksplaatsen, die hij aandoet, en de zoo druk bezochte badplaats Bethesda, rendable worden kan. Trouwens de geringe kosten van aanleg, die deze 20 K. M. na zich zullen slepen, maken dat hij als zoodanig ook voldoende reden van bestaan heeft.

Bovendien zal deze lijn eene verkorte verbinding tusschen Apeldoorn en Arnhem daarstellen; — in hoeverre deze kortere *rechtstreeksche* verbinding van belang kan zijn laten de ondergeteekenden aan de meening van desbevoegden over. Zij vermelden slechts de volgende cijfers:

de lijn *Apeldoorn—Zutphen—Arnhem* is lang 48 K. M.
 „ „ *Apeldoorn—Dieren—Arnhem* „ „ 38,5 „ „
 terwijl de tarieven al licht goedkooper zijn door de veel mindere kosten van aanleg. Zij achten het weinig vruchtbaar dit punt breedvoerig uit te werken, te meer daar, zooals zij voor de zooveelste maal herhalen, concurrentie met de groote spoorweg-ondernemingen niet hun doel is. Zij achten die eerstens zelden mogelijk, maar zien daarin vooral een gevaar voor behoorlijke voldoening in de behoeften van het locaalvervoer, en begrijpen volkomen, dat iedere poging, om zulk eene concurrentie vol te

houden, hun op groote uitgaven, zoowel wat de exploitatie, als wat het onderhoud van den weg betreft, zoude te staan komen.

Den zijtak Elburg—Epe beschouwen zij uitsluitend als toevoer- of voedingslijn voor den door hen geprojecteerden weg langs den westelijken IJseloever. Hoe die het beste zal moeten worden gebouwd en geëxploiteerd, zij aan de latere beslissing der aandeelhouders overgelaten.

Ééne zaak moeten zij nog aanstippen, al kan die evenals vele andere niet breedvoerig uitgewerkt worden.

Beschouwt men deze lijnen nl. uit het oogpunt van de defensie, dan blijkt dat de lijn Zwolle—Dieren door hare ligging op den Westelijken IJseloever uitmend geschikt is ter zooveel mogelijke herstelling van het euvel, ontstaan door het leggen van den spoorweg Zutphen—Zwolle op den rechteroever dier rivier. De geprojecteerde lijn zal onzen troepen gelegenheid aanbieden zich met gelijke snelheid langs de rivier te verplaatsen, als waarmede een vijand aan de overzijde zijne troepenverplaatsingen voor aanvallende bewegingen verricht. In verband met het bij een uitgebroken oorlog kiezen van eene positie bij Zwolle (Mastenbroek), waarvan het nut door vele militaire schrijvers hoog wordt geschat, heeft deze lijn zeker groote waarde, daar zij het mogelijk maakt dat een gedeelte van het veldleger vrijelijk op den Westelijken

Ijseloever kan opereeren, zeker zijnde altijd met grooten spoed in de genoemde stelling te kunnen worden opgenomen. In verband met de mobilisatie en concentratie van de troepenmacht uit de noordelijke provinciën, verrichtingen waarbij snelheid en regelmaat eerste vereischten zijn, heeft een tweede Ijselovergang (de brug in den Centraalspoorweg bij Zwolle is slechts voor enkel spoor ingericht) zeker onschatbare waarde. De lijn Almelo—Apeldoorn—Rhenen is zoowel nuttig voor de snelle mobilisatie en verplaatsing van het contingent uit de Oostelijke provinciën, als voor het terugtrekken van gedeelten van het Veldleger op de stelling van de Geldersche vallei, met die in de Neder-Betuwe, in punt *b* van art. 1 der Vestingwet tot voorpostenstelling der Nieuwe Hollandsche waterlinie bestemd. Acht men dit voordeel met het oog op den toestand van de Grebbelinie niet groot, dan cijfere men toch niet weg, dat om de verdediging van de Nieuwe Hollandsche waterlinie niet uitsluitend passief te moeten voeren, al licht een gedeelte van het veldleger nabij Rhenen en in N. W. richting daar vandaan zal worden samenge-trokken, waarbij de lijn Apeldoorn—Rhenen groote diensten kan bewijzen. In het algemeen komt het den ontwerpers voor dat de genoemde lijnen gelegenheid geven aan een klein veldleger om een maximum nuttig effect voor te brengen. Het lijntje Stad-Elburg, station Elburg—Epe, Epe kan in vrede-stijd

van groot nut zijn met het oog op het Oldebroeksche kamp.

Dit alles te zamen nemende, ziet men dat de geprojecteerde lijnen aan hooge landsbelangen uitnemend dienstbaar kunnen worden gemaakt.

Maar niet enkel de aanleg der genoemde lijnen is het doel, waarmede de locaalspoorwegmaatschappij zal worden in het leven geroepen. Haar werkkring kan zich verder uitstrekken, en de ondergeteekenden mogen dan ook niet nalaten met een enkel woord te gewagen van de latere plannen, zooals zij die zich in min of meer verwijderde toekomst zouden denken.

Naar het hun voorkomt zullen echter de wegen, die verder moeten worden aangelegd, bijna alle zijlijnen moeten wezen; op de bestaande spoorwegen, of wel op de door hen aangelegde hoofdlijn uitlopende.

Ten noorden van de geprojecteerde lijn in Twente, komt hun eene verkorte verbinding met Friesland en Groningen, langs Ommen of Coevorden niet ongewenscht voor.

Ten Zuiden zouden zij een of meer verbindingen met den Nederl. Westphaalschen spoorweg gaarne in het leven geroepen zien. Evenzoo gelooven zij, dat er zeer wezenlijke behoefte bestaat aan eene verbinding tusschen deze en den Nederlandschen Rijn-spoorweg, hetzij men het punt van aansluiting aan dezen

laatsten te Westervoort kieze of wel te Zevenaar. In ieder geval echter zij men er op bedacht, daarbij de belangen der verschillende zeer belangrijke gemeenten in de Graafschap in het oog te houden, en tegelijkertijd de aan te leggen banen zooveel mogelijk dienstbaar te maken aan het vervoer van steenkolen uit de revieren van Ruhr en Emscher. De meeste steenkolen toch, die tegenwoordig in Nederland worden gebruikt, zijn afkomstig uit mijnen in den omtrek van Dortmund, Gelsenkirchen en andere in dien omtrek gelegen plaatsen.

Het Maas-Waalsche is tegenwoordig zeer misdeeld, wat spoorwegen betreft, en ofschoon hierin eenige verbetering zal worden gebracht door den aanleg van de lijn Nijmegen—'s Bosch—Tilburg, zoo is daarmede die streek toch nog geenszins voldoende gebaat. Veel beter zou er in de aldaar bestaande behoeften voorzien worden, wanneer er een verbindingslijn bestond, tusschen de Noordbrabantsch—Duitsche en Nijmegen—Kleefsche spoorwegen met den Staatsspoorweg bij Culemborg of Bommel. Door de eerste dezer richtingen, zoude tevens Tiel, eene niet onbelangrijke handelsplaats, in zeer voordeelige positie komen. Bovendien zoude een dergelijke lijn niet zonder gewicht zijn, voor het vervoer tusschen Rotterdam of Dordrecht en Keulen, en daardoor voor den Staatsspoorweg Dordrecht—Elst eene wellicht zeer belangrijke voedingslijn worden.

Is eenmaal de spoorweg Dordrecht—Elst tot stand

gekomen, dan is er in de behoeften van de Betuwe, den Tielerwaard enz. naar de zienswijze der ondergeteekenden vrij wel voorzien. Zeker zullen er hier en daar nog enkele zijlijnen blijken noodig te zijn, maar de tijd zal het moeten leeren, aan welke daarvan het eerste en de meeste behoefte bestaat. Het ware in den wind schermen, nu reeds daaromtrent denkbeelden te willen aangeven of meeningen te opperen.

Minder gewaagd achten zij het reeds nu de meening uit te spreken, dat te eenigertijd ook eene voortzetting der door hen geprojecteerde lijn Twente—Rhenen, door den Bommelerwaard en het Land van Heusden in de richting van Breda, zal blijken noodzakelijk te zijn; natuurlijk met benutting van de kostbare rivierovergangen door het Gouvernement daargesteld.

Het komt hun ook voor, dat zich in later tijd behoefte zal doen gevoelen aan eene lijn die, ongeveer langs de Dedemsvaart, den Nederlandschen Staatspoorweg met de Westphälische-Staatsbahn en de Oldenburgsche spoorwegen verbindt. De handelsbeweging der stad Kampen en omstreken zoude evenzoo belangrijk genoeg geacht kunnen worden om haar direct langs den Westelijken IJseloever met de geprojecteerde lijn te verbinden, of aan eene verbinding van Nunspeet naar Meppel te denken. Wanneer men deze verschillende wegen op de kaart trekt, dan gelooven de ondergeteekenden, dat het zal blijken, hoe de aanvankelijk

geprojecteerde lijnen een gedeelte vormen van een weldoordacht geheel en zeker niet de vrucht zijn van eene grillig opgekomen gedachte. Het is zeker niet de bedoeling van de vennootschap in de naaste toekomst te trachten dat alles tot stand te brengen, maar wel gelooven de ontwerpers dat dit verbindingen zijn, waaraan de behoefte zich binnen korter of langer tijd zal doen gevoelen. Men bedenke toch wel, dat juist de daarstelling van spoorwegen, de plaatsen, die *niet* daaraan gelegen zijn, in eene, vergelijkenderwijze, meer afgelegen en daardoor veel ongunstiger positie brengt, zoodat de behoefte aan zulke wegen levendiger wordt, naarmate het bestaande net zich uitbreidt.

Dat de op te richten maatschappij, door aard en inrichting daartoe bestemd, eenmaal geroepen kan worden aan al die verschillende, hetzij thans bestaande, hetzij later te scheppen behoeften, te voldoen; zal wel door niemand, die met eenige belangstelling kennis nam van hare statuten en van den door de ondergeteekenden tot heden verrichten arbeid, worden tegengesproken. Haar algemeen karakter en de soliditeit, waarnaar zij boven menige andere onderneming tracht, zoo in den waarborg van haar aandeelenkapitaal, als door de flinke wijze, waarop de voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd, en inzonderheid ook de maatschappelijke positie hunner eerste medehelpers, begunstigers en vennooten wijst haar daartoe als van zelve aan.

Ook door anderen zullen wellicht werken tot stand

gebracht worden, waardoor hare taak verlicht en minder omvangrijk wordt gemaakt, en waardoor toch de voltooiing van het geheel een stap nader komt.

Mocht dit werkelijk het geval zijn, dan zullen de ondergeteekenden zich daarin zeer verheugen, overtuigd als zij zijn dat bij goede behandeling van zaken niet steeds de eene ondernemer des anderen concurrent behoeft te wezen, maar ook zeer goed helper en medestander kan zijn; mits dat voor de vennootschap niet alleen de minst vruchtbare werken worden overgelaten en de meest belovende door anderen aangelegd.

Daarom juist hebben zij allereerst stappen gedaan om concessie te verkrijgen voor den aanleg der twee hoofdlijnen, waarmede andere later in min of meer directe verbinding kunnen worden gebracht, en waartoe zij voor den eersten tijd althans de werkzaamheden der op te richten maatschappij zouden wenschen bepaald te zien. Het komt hun echter ongeraden voor eventuele in te komen voorstellen, aanbiedingen of verzoeken, welke overeenkomen met geest en strekking, zoowel als met de bepaalde voorschriften der statuten, onvoorwaardelijk van de hand te wijzen. Deze moeten met ernst worden overwogen en naar eene goede oplossing getracht. Het zoude ook kunnen gebeuren, dat wanneer de Maatschappij is opgericht, de steun van andere streken of voor andere lijnen, spoediger werd verstrekt en meer voldoende bleek dan voor die,

welke zich over het veld uitstrekken, dat thans door de ontwerpers wordt bearbeid.

Nadat zij alzoo het doel en wezen der geprojecteerde Maatschappij in algemeene trekken hebben uiteengezet, willen zij nog de

CONCEPT-STATUTEN

nader artikelsgewijze kortelings toelichten. Dat hun arbeid volstrekt geen exclusief karakter draagt blijkt trouwens genoegzaam uit

Art. 1.

Is de strekking der onderneming van algemeenen aard, aan den naam daarvan kon er dan ook geen plaatselijk karakter worden gegeven. »Locaalspoorwegmaatschappij» duidt aan wat er bedoeld wordt, en of dan daaraan later nog het woord »algemeen», of eenig ander d. g. l. zal worden toegevoegd, kan te zijner tijd een punt van overweging vormen.

Waar de zetel der vennootschap gevestigd zal zijn, scheen den ontwerpers eene zaak toe, het beste door de eventueële aandeelhouders uit te maken. Huns inziens is daartoe het een of ander centraal punt, waar lijnen der vennootschap te zamen zullen komen, het meeste aangewezen.

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 1.

Zetel en naam.

De vennootschap, waarvan de zetel te gevestigd is
voert den naam van *Locaatspoorw g-maatschappij*.

Art. 2.

Het algemeene doel der vennootschap blijkt voldoende uit haren naam. Bij voorkeur echter wenscht zij, als boven gezegd, haren werkring uit te strekken tot de spoorwegen bedoeld in Art. 1 der Wet van 9 Aug^s. 1878, Staatsblad N^o. 124, en dat wel met normale spoorwijdte.

Gelderland en Overijssel zijn de beide provinciën, waartoe de ondergeteekenden, als meer bijzonder bekend met de behoeften dier streken, althans in de eerste plaats, de werkzaamheden der vennootschap wenschen bepaald te zien. Alleen heeft men zich bij de statuten de bevoegdheid voorbehouden, waar daartoe aanleiding bestaat, zooals bijv. ter wille van de aansluiting, het vinden van een geschikt eindpunt, het daarstellen van eenen verbindingsweg of d. g. l., ook in andere gewesten op te treden. Een spoorweg toch kan niet aan de grenzen eener provincie plotseling ophouden.

De bedoeling der ondernemers is hoofdzakelijk de aan te leggen wegen door de vennootschap zelve te doen exploiteeren. Intusschen is het geraden zich de bevoegdheid voor te behouden de exploitatie, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk aan anderen over te doen. Bij de weinige regelmaat, die er in ons bestaand spoorwegnet te vinden is, zou het onder anderen lichtelijk kunnen gebeuren, dat de vennootschap hier of daar een zij- of

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 2.

Doel.

Het doel der vennootschap is: het aanvragen van concessiën tot, en de aanleg en exploitatie van locaalspoorwegen, bedoeld bij art. 1 der Wet van 9 Augustus 1878, met normale spoorbreedte, en zulks in de Provinciën Gelderland en Overijsel en in aangrenzende gewesten. De exploitatie kan in eigen beheer geschieden, of onder goedkeuring der bevoegde autoriteit, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk, aan anderen worden overgedragen.

verbindingstak in het leven riep, waarvan zij de exploitatie met voordeel verhuren kon, maar die in eigen beheer tot noodeloozen omslag, en daardoor tot geldverlies, aanleiding gaf. In ieder geval schijnt het ons voorzichtig en welgezien, zich de bevoegdheid tot iedere wijze van handelen in den ruimsten zin open te houden, opdat de aandeelhouders, zoowel nu als later, steeds in de gelegenheid zullen zijn dien weg in te slaan, welke hun het meest geraden en het voordeeligst toeschijnt. Niemand toch kan vooraf de omstandigheden beoordeelen, welke later wellicht hunnen invloed zullen doen gelden en alleen op 't oogenblik zelve kan men beslissen wat het beste is, mits men dan ook de handen vrij hebbe.

ART. 3.

Al is ook het aanleggen van locaalspoorwegen, bedoeld bij art. 1 der Wet van 9 Aug^s. 1878, hoofddoel der vennootschap, toch is het noodzakelijk, dat zij zich de bevoegdheid voorbehoude ook andere, hetzij 1^e of 3^e klasse spoorwegen aan te leggen, of gedeelten later in eerstgenoemden te veranderen.

Geenszins toch is het onmogelijk, dat zij hier of daar voordeel zoude kunnen doen door den aanleg van eenen tramweg, al of niet met stoom gedreven, en evenzoo kan zich het geval voordoen, dat het verkeer op eenig bepaald deel harer lijnen van zoo grooten

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 3.

De vennootschap kan ten allen tijde hare werkzaamheden uitstrekken:

1^o. tot aanleg en exploitatie van:

- a.* gewone spoorwegen bedoeld bij de Wet van 9 April 1875 en
- b.* stoomtramwegen, bedoeld bij art. 2 van de Wet van 9 Augustus 1878, of paardenspoorwegen;

2^o. tot het in huur nemen en exploiteeren van door anderen aangelegde spoorwegen, van iedere soort;

3^o. tot het vervoer langs gewone wegen met de te exploiteeren spoorwegen in verband staande, of leidende naar de stations van spoorwegen;

4^o. tot het herstellen en vervaardigen van spoorweg-materieel in de werkplaatsen der Maatschappij, en

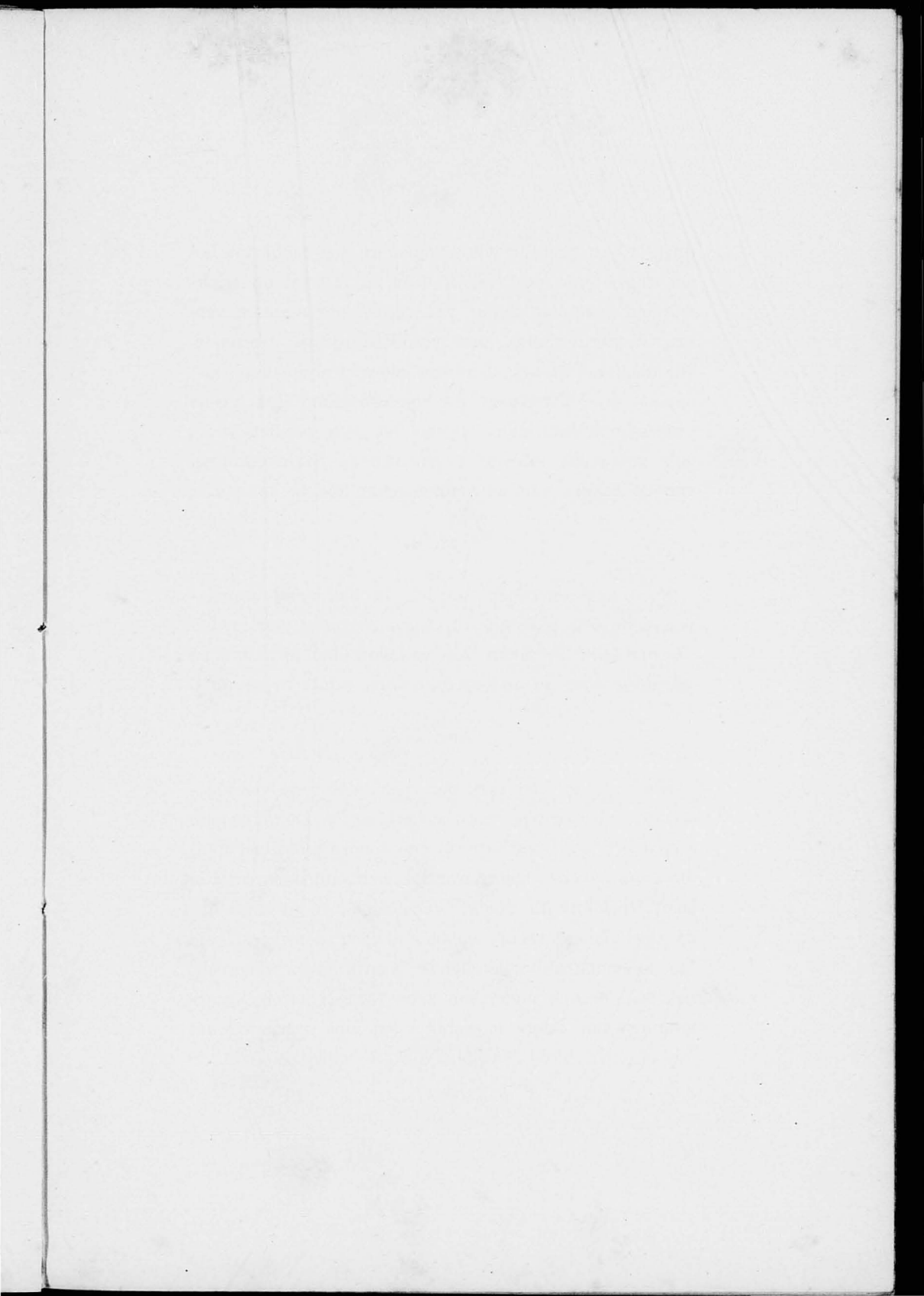
5^o. tot het overnemen of overdragen van door de bevoegde autoriteit uitgegeven spoorwegconcessiën.

omvang wordt, dat het evenzeer in het algemeen belang, als in het hare is, daar dienst en baan in te richten, volgens de voorschriften der Wet van 9 April 1875. Een dergelijke wijziging zou in geval van een tusschen twee groote spoorwegstations gelegen gedeelte ook wenschelijk kunnen zijn.

Is het voor een zoo voordeelig mogelijk beheer der zaken van belang, dat de vennootschap haar wegen aan anderen in exploitatie kan geven, evenzeer kan het op haren weg liggen, door anderen aangelegde lijnen te huren, en in elk geval schijnt het geraden ook op deze mogelijkheid bedacht te zijn. Het keurslijf worde vooral niet te eng sluitend en te prangend gemaakt.

De bepalingen van Art. 3 sub 3 en 4 zijn alleen in de statuten opgenomen, om zich vrijheid voor te behouden in de bestelling van goederen, het inrichten van omnibusdienst, wanneer dit eventueel noodig mocht blijken, en d. g. l.; en om moeielijkheden te vermijden bij de reparatie van materieel, hetzij voor eigen gebruik, hetzij voor anderen. Waarschijnlijk zal dit laatste zelden gebeuren, maar het geval kon zich toch voordoen, dat een rijtuig, aan een andere maatschappij toebehoorende, op een der lijnen van de vennootschap defect geraakt, en het spoedigst en het voordeeligst in hare werkplaatsen kan worden gerepareerd.

In de statuten van de meeste spoorwegmaatschap-



pijen is er niets bepaald omtrent het recht tot het aanvragen van concessiën, daar zij meestal opgericht worden naar aanleiding van reeds door anderen verkregen vergunning, met verplichting tot overname. Nu dit punt in art. 2 anders moest worden geregeld, omdat de ontwerpers der onderneming nog geene concessionarissen zijn, kwam het hun geraden voor, ook het recht tot het overnemen en het overdragen van concessiën aan de vennootschap toe te kennen.

ART. 4.

Spoorweg-concessiën worden in den regel uitgegeven voor den tijd van negen en negentig jaar, reden waarom ook de duur der vennootschap op dat aantal jaren door de ondergeteekenden wordt voorgesteld.

ART. 5.

Het ligt in den aard der zaak, dat eene vennootschap, wier reden van bestaan is te loor gegaan, zooals dit het geval is met eene spoorwegmaatschappij die geene spoorwegen meer in bezit, noch exploitatie heeft, behoort te worden opgeheven, en evenzoo dat de deelhebbers recht moeten hebben den band, die hen te zamen verbonden houdt, te ontbinden. Al spreekt ook dit een en ander van zelf, toch is het ter voorkoming van latere moeilijkheden niet overbodig het bepaaldelijk in de Statuten voor te schrijven.

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 4.

Duur.

De vennootschap wordt aangegaan voor den tijd van negen en negentig jaren, welke gerekend worden aan te vangen met den dag, waarop de Koninklijke goedkeuring op deze Statuten zal zijn verkregen.

Art. 5.

Ontbinding.

De vennootschap wordt ontbonden, indien de publiekrechtelijke autoriteiten, over wier grondgebied de aan te leggen spoorweglijn of lijnen loopt of loopen, tot de onteigening of naasting daarvan, over de geheele uitgestrektheid, mochten overgaan.

Evenzoo kan de vennootschap, boven en behalve in de gevallen bij de Wet voorzien, worden ontbonden tengevolge van een besluit der Algemeene Vergadering van aandeelhouders.

ART. 6.

Aanvankelijk hadden de ontwerpers het voornemen, te trachten reeds terstond een grooter kapitaal bijeen te brengen. De moeielijkheid echter, die hierin steeds voor iedere jeugdige onderneming gelegen is, deed hen hiervan afzien. Zij meenen verstandig te handelen, met aanvankelijk op meer bescheiden schaal te beginnen, maar zijn tevens van oordeel, dat het volstrekt noodzakelijk is reeds terstond bepalingen vast te stellen, omtrent de vergroting van het maatschappelijk kapitaal, zoodra dit door uitbreiding van den werkkring der vennootschap noodzakelijk mocht worden, al ligt ook te groote uitbreiding huns inziens geenszins op den weg der aandeelhouders.

In ieder geval wordt hierdoor op de beste wijze het gevaar voorkomen, dat de onderneming te eeniger tijd met ongenoegzaam kapitaal zal gaan werken, zich te diep in schulden steken, en alzoo min solide worden, door naar de mate harer krachten te veel hooi op de vork te nemen.

Een vierde van het begroote bouwkapitaal voor elken K. M. aan te leggen weg behoort steeds in aandeelen voorhanden te zijn, opdat de geldschieters voldoende zekerheid voor de door hen verstrekte fondsen zullen hebben, en evenzoo de gevers van subsidiën, dat het doel, dat zij zich met hunne ondersteuning voor-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 6.

Kapitaal.

Het kapitaal der vennootschap wordt aanvankelijk bepaald op *f* 1.000.000, verdeeld in 4000 aandeelen, ieder van *f* 250.

Naarmate de werkring der vennootschap zich uitbreidt, is de directeur verplicht om, behoudens 's Konings goedkeuring, en toestemming van den raad van commissarissen, nieuwe aandeelen uit te geven, tot een bedrag, gerekend ad een vierde van de kosten van de begrooting voor iederen kilometer aan te leggen spoorweg. Daarenboven zal de vennootschap tot aanvulling van het voor bouw en exploitatie vereischte kapitaal, geldleeningen kunnen sluiten, tot zoodanige bedragen en onder zulke bepalingen, als door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders zal worden vastgesteld.

stelden, namelijk de geregelde exploitatie der ontworpen wegen, ook blijvend verzekerd zij.

De leeningen zullen nimmer anders, dan op door de aandeelhouders zelve vastgestelde bedragen en voorwaarden gesloten worden, opdat de direct belanghebbenden steeds de koorden der beurs in handen houden.

ART. 7.

Volgens de reeds toegelichte meening der ontwerpers moet het aandeelen-kapitaal in normale omstandigheden steeds onaangeroerd blijven. Het moet in solide waarden rentegevend belegd, ten waarborg strekken, dat de vennootschap niet in slechte jaren of bij eenigen onverhoopten tegenspoed terstond in moeilijkheden zal geraken en in hare verplichtingen te kort schieten.

Stelden zij zich bij deze inrichting der zaak o. a. het Gemeentecrediet en bestaande Hypotheekbanken ten voorbeeld, in één opzicht weken zij van dit voorbeeld af, namelijk, dat in plaats van 10^o/_o of minder, zooals de genoemde inrichtingen doen, in aandeelen-kapitaal als waarborg, vast te zetten, zij minstens 25^o/_o van het werkkapitaal door een waarborg willen gedekt zien. Zij vleien zich zodoende eene solide onderneming in het leven te roepen, waaraan ieder geldschieder gaarne en gerust zijne kapitalen kan toevertrouwen.

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 7.

Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap wordt niet tot de in artt. 2 en 3 genoemde doeleinden gebruikt, maar rentegevend belegd in Nederlandsche staatsfondsen, in pandbrieven van door den Koning goedgekeurde Hypotheekbanken, of in zoodanige andere waarden, als door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders, op voorstel van den raad van commissarissen zal worden bepaald. Het strekt tot waarborg, dat de vennootschap ten allen tijde in staat zal zijn aan hare verplichtingen te voldoen. Alleen tengevolge van een besluit der Algemeene Vergadering van aandeelhouders, op voorstel van den raad van commissarissen, kan het te dien einde worden aangewend.

Immers wanneer men van het werkkapitaal 25% of meer door subsidie verkrijgt, en welke uitbreiding der onderneming ook wordt gegeven, steeds beschikt over een waarborg-kapitaal ten bedrage van 25%, in latere jaren nog te vermeerderen door het reservefonds, dan kan de risico voor de geldschieters niet groot worden geacht, terwijl nog de wegen, het materiëel en de verdere bezittingen der vennootschap ten onderpand strekken. Zelfs een trafiek, dat tegenvalt, dekt nog lichtelijk de bij zulk eene regeling verschuldigde renten.

ART. 8.

In het aanvankelijk vastgestelde kapitaal ad f 1.000000 is reeds aanzienlijk deelgenomen. Het is der ondergeteekenden vast besluit, zij verplichtten zich daartoe op de op 20 Mei dezes jaars gehouden bijeenkomst van belangstellenden, de maatschappij niet op te richten, vóór het *geheele* kapitaal volteekend is, evenzoo is het hun stellig voornemen het mandaat, dat zij uit handen dier Vergadering ontvingen neder te leggen, wanneer niet binnen een jaar na heden geheel het maatschappelijk kapitaal is bijeengebracht.

Het *eenige* wat hen van de gestelde voorwaarde tot oprichting van de maatschappij zou kunnen doen afwijken, zou zijn de ondubbelzinnig gebleken wensch van de belanghebbenden bij het tot stand komen van een gedeelte van het geprojecteerde lijnennet. Wan-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 8.

Deelname.

In het aanvankelijk vastgestelde kapitaal ad *f* 1.000.000 wordt deelgenomen voor zooveel aandelen, als in het hoofd der acte van oprichting achter de namen van ieder der deelhebbers zijn geplaatst.

De thans aan het geheele kapitaal van *f* 1.000.000 nog ontbrekende aandelen zullen uiterlijk binnen één jaar na het verlijden der acte van oprichting moeten geplaatst zijn, tenzij de Algemeene Vergadering van deelhebbers mocht besluiten dien termijn te verlengen, en daarop de be-willing des Konings verkregen zij.

neer zulk een gedeelte namelijk aansluit aan bestaande spoorwegen van den 1^{sten} rang en die belanghebbenden hunnen ernst toonen door het spoedig bijeenbrengen van de noodige subsidie, zouden de ontwerpers bereid zijn de oprichting van de maatschappij reeds dadelijk voor te stellen. Het maatschappelijk kapitaal moet dan evenwel verdeeld worden in seriën, ieder een afzonderlijk geheel vormende, waarvan de eerste dient als waarborgkapitaal voor de eerst met hare subsidie gereed zijnde en dus eerst te helpen sectie.

Zij wenschen echter het gevaar te ontgaan, van door met een niet volteekend kapitaal te beginnen, de aandeelhouders eigenaars te maken van enkele niet, of slecht, aansluitende gedeelten spoorweg, wier exploitatie onmogelijk voordeel kan geven. Zij willen evenmin de oorzaak van anderer verlies worden, als zelve hun, in deze zaak verbonden, geld verliezen. Vóór alles wenschen zij eene ernstige, betrouwbare onderneming te grondvesten. Daartoe hebben zij hunne taak met goeden moed en ingenomenheid aanvaard. Met gewaagde proefnemingen echter gaan zij zeker niet mede.

ART. 9.

Ten opzichte van de stortingen, de bekendmakingen, het vervolgen van nalatige deelnemers, de eventueel in dat geval verschuldigde renten en d. g. l. zijn de

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 9.

Stortingen.

De stortingen op de aandelen geschieden op zoodanige tijdstippen en tot zoodanige bedragen, als door den directeur, in overleg met den raad van commissarissen, wordt vastgesteld, onverminderd de bepaling van art. 51 van het Wetboek van koophandel.

De verplichting tot volstorting bestaat voor alle deelhebbers, behoudens het bepaalde bij de volgende alinea.

Zij, wier deelname in het maatschappelijk kapitaal tienduizend gulden of meer bedraagt, hebben de bevoegdheid om, met afwijking van het hiervoor bepaalde, na de volbrachte storting van 25%, voor de resterende 75% zakelijken waarborg te stellen, ten genoegen van directie en commissarissen.

Het zal ieder aandeelhouder vrijstaan, om bij de eerste of eene der volgende stortingen, het dan nog aan zijn volle fournissement ontbrekende in eens te voldoen. Over dit bedrag zal hem door de vennootschap eene rente van 3 ten honderd in het jaar worden uitgekeerd.

Alle oproepingen tot storting geschieden door den directeur, door middel van *eens* herhaalde bekendmakingen, te plaatsen in de in art. 33 te vermelden nieuwspapieren.

Tusschen het tijdstip der eerste bekendmaking en dat der storting moet minstens eene tijdruimte verloop van zes weken.

Indien enig deelnemer, na daartoe bij deurwaarders-exploit te zijn aangemaand, in gebreke mocht blijven zijne verschuldigde stortingen op den bepaalden tijd te voldoen, zal hij, door het enkel verzuim daarvan, aan de vennootschap eene rente verschuldigd worden, gerekend tegen een half percent 's maands, over het bedrag zijner verschuldigde storting, van den dag af dat die storting had moeten plaats hebben, tot aan dien, waarop die heeft plaats gehad.

Heeft niettegenstaande voormelde aanmaning, de storting met de rente niet binnen drie maanden na den dag der opeischbaarheid plaats gehad, dan zullen de nummers der aandelen met den naam des nalatigen deelnemers, in de in art. 38 te vermelden nieuwspapieren, worden bekend gemaakt.

Is de storting met de rente, uiterlijk ééne maand na deze bekendmaking niet voldaan, zoo zal zoodanige nalatige deelnemer van zijn recht tot deelneming, krachtens deze statuten vervallen zijn, en ophouden deelhebber in deze vennootschap te wezen, en zal, bijaldien reeds een of meer stortingen door hem gedaan zijn, het bedrag daarvan ten bate der vennootschap komen, zonder dat zoodanige nalatige deelnemer immer eenige aanspraak op de door hem gestorte gelden of op de baten en winsten der vennootschap zal kunnen maken; terwijl de directeur de bevoegdheid zal hebben, hetzij het aandeel of de aandelen van zoodanigen nalatigen deelnemer op nieuw aan andere deelnemers à pari uit te geven, hetzij zijn aandeel of aandelen in het openbaar te verkoopen, blijvende die nalatige inschrijver, in alle gevallen, desniettemin voor het verlies en de schade door de vennootschap in deze te lijden, aansprakelijk.

gewone bepalingen, in overeenstemming met het Wetboek van Koophandel gevolgd.

In overeenstemming met den wensch van velen zijn de ondergeteekenden er toe overgegaan om, ook behalve voor de natuurlijk vol te fourneeren gesplitste aandelen (zie hieronder Art. 12), het volstorten verplichtend te stellen, onder voorbehoud van eene uitzondering voor de deelnemers tot een bedrag van *f* 10000 en hooger. Voor dezen zou, voor het niet gefourneerde, het stellen van zakelijken waarborg voldoende moeten zijn, eene bepaling die volkomen strookt met de strekking van het waarborgkapitaal.

ART. 10.

Het inmengen van rechtverkrijgenden van eenig aandeelhouder in de zaken der vennootschap zou bijv. in cas van faillissement, minderjarigheid, krankzinnigheid of d. g. l. van te nadeeligen invloed op den gang van zaken kunnen zijn, dan dat het niet voorzichtig ware hiertegen te waken, zooals geschiedt door de in dit art. vervatte bepaling, die erfgenamen, schuldeischers of anderen rechtverkrijgenden van een aandeelhouder tot zulk eene inmenging in ieder geval het recht ontzegt. Hunne belangen trouwens worden voldoende gewaarborgd, door de beslissingen der Algemeene Vergadering, waar ook hunne stem zich kan doen hooren.

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 10.

De erfgenamen, schuldeischers of rechtverkrijgenden van eenen aandeelhouder zijn nimmer, onder welk voorwendsel ook, gerechtigd, de verzegeling van de bezittingen der maatschappij, noch hunne scheiding, verdeeling, of verkoop te vorderen, noch zich op eenigerlei wijze in het beheer der maatschappij te mengen; ter uitoefening hunner rechten hebben zij zich alleen te gedragen naar den Staat en Balans der vennootschap en de beslissingen der Algemeene Vergadering.

ART. 11.

Recepissen van voorloopige stortingen kunnen, met het oog op de verplichtingen der eerste deelnemers, bezwaarlijk anders dan op naam worden afgegeven.

ART. 12.

Te bepalen, dat ook de aandeelen ten name van bepaalde eigenaars moeten staan, schijnt met het oog op hunne verhandelbaarheid min geraden.

Omtrent de uitgifte, het overdragen van den eigendom, het vernieuwen van in liet ongereede geraakte stukken, enz. is er niets dan de gewone bepalingen voorgeschreven, en getracht regelmaat en orde, met eenvoud in het beheer samen te doen gaan.

Splitsing der aandeelen schijnt den ondergeteekenden niet verder gewenscht dan tot halve aandeelen. Het bedrag van *f* 125 is laag genoeg, om ieder werkelijk belanghebbende in de gelegenheid te stellen, zij het in zeer bescheiden mate, tot de onderneming, ook door financiëelen steun, mede te werken.

ART. 13.

Gelijk aan de belanghebbenden en belangstellenden in ons ontwerp voldoende bekend is, werden de voorloopige kosten daarvan bestreden uit vrijwillige bij-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 11.

Recepissen.

Voor elke gedane storting zullen aan de deelhebbers worden uitgereikt recepissen op naam, door den directeur, den secretaris en een der commissarissen onderteekend.

Art. 12.

Aandeelen.

Bij de laatste storting worden de recepissen voor vroegere stortingen ingetrokken, en de aandeelen uitgegeven.

De aandeelen zijn aan toonder. Zij worden geëxtraheerd uit een stamregister, doorlopend genummerd en door den directeur, den secretaris en twee der commissarissen onderteekend; bovendien zijn zij voorzien van den stempel der maatschappij. Bij elk aandeel wordt gevoegd een stel dividend-bewijzen, dragende hetzelfde nummer als het aandeel, waartoe zij behooren, en waarop, door de aandeelhouders, zal worden ingevuld het bedrag der uitkeering, jaarlijks door de algemeene vergadering van aandeelhouders vastgesteld. Dit bedrag zal, na aankondiging in de in art. 38 bedoelde nieuwsbladen, op de ter Algemeene Vergadering van aandeelhouders bepaalde tijden en plaatsen worden uitbetaald.

De aandeelen zijn splitsbaar in halve aandeelen. Voor gesplitste aandeelen vervalt het stemrecht. De aandeelhouders zijn niet verder aansprakelijk dan voor het volle bedrag hunner aandeelen.

De eigendom van aandeelen gaat over door de enkele overgifte.

Zoolang echter de aandeelen nog niet zijn uitgegeven en alzoo slechts recepissen op naam bestaan, gaat de eigendom daarvan alleen over, onder goedkeuring van den raad van commissarissen door eene verklaring, welke door of van wege den vennoot en diens cessionaris wordt onderteekend, in een expresselijk daartoe ingericht register, ten kantore der vennootschap berustende, en zulks met overlegging der noodige stukken en bescheiden, tot wettiging van den titel der nieuwe eigenaren; door zoodanige overschrijving van eene receptis wordt echter de primitieve deelnemer niet van zijne verplichtingen jegens deze vennootschap ontslagen, maar blijft voor het volle fournissement aansprakelijk.

De vennootschap erkent slechts een eigenaar voor elk aandeel of elke receptis.

dragen van gemeentebesturen, grondeigenaars en particulieren uit de betrokken streken.

Mocht onverhoopt de onderneming niet tot stand komen, dan is het door hen offervaardig bijeengebrachte kapitaal verloren; het kan hoogstens in later tijd, misschien eenige indirecte vruchten afwerpen, door gestrekt te hebben, om de aandacht op het belang der zaak te vestigen, of daarvoor nieuwe en betere grondslagen aan te geven. Hun echter, die het bijeenbrachten, werpt het niet af, al blijven ook alle plannen, teekeningen, instrumenten, begrotingen enz. het eigendom dier voorloopige deelnemers. Reeds alleen om deze reden is het billijk, dat zij voor hun geld een recht verkrijgen, dat uitzicht geeft, om in later jaren, bij eene gelukkige exploitatie, wanneer alle onkosten zijn gedekt, de geldschietters zijn voldaan, en de aandeelhouders behoorlijk dividend hebben genoten, eenige vruchten te plukken van het kapitaal nu bij den aanvang door hen zoo onbaatzuchtig verstrekt.

Wanneer men uitsluitend het oog vestigt op het belang der vennootschap, is het trouwens toch verstandig oprichters-bewijzen, als in dit art. aangeduid uit te geven, omdat in verband daarmee het gevaar voorkomen wordt, dat de jeugdige vennootschap reeds van den aanvang af gedrukt wordt, door de vooraf gemaakte kosten van oprichting, wat bij andere dergelijke ondernemingen dikwerf maar al te zeer het

CONCEPT-STATUTEN.

Voor aandeelen of receptissen, die in het ongereede geraakt zijn, kunnen, op schriftelijke aanvraag van den eigenaar, duplicaat-bewijzen worden uitgereikt, wanneer van die vermissing, ten genoegen van den raad van commissarissen behoorlijk blijkt.

Voor beschadigde aandeelen en receptissen kunnen, tegen intrekking en vernietiging der beschadigde stukken, nieuwe, dragende hetzelfde nummer als de beschadigde, worden uitgegeven.

Van de gedane uitgifte van nieuwe aandeelen, in de plaats van vermiste, zal door den directeur kennis worden gegeven in de nieuwspapieren in art. 38 vermeld, met opgave tevens van de nummers van die op nieuw uitgegeven aandeelen. Op die duplicaat- of op nieuw uitgegeven aandeelen zullen dezelfde rechten en verplichtingen rusten als op de oorspronkelijke; terwijl de vennootschap, na de voormelde openbare kennisgeving, ontheven zal zijn van alle verplichtingen ten opzichte van de vermiste aandeelen.

Het zal den raad van commissarissen vrijstaan, zoo noodig, van den rechthebbende op de vermiste aandeelen, zekerheid te vorderen voor de schade, eventueel door de vennootschap te lijden, bijaldien die vermiste aandeelen later mochten worden teruggevonden.

De kosten, op een en ander vallende, komen voor rekening der deelhouders, wier aandeelen vermist of beschadigd zijn.

Art. 13.

Boven en behalve de aandeelen bestaan er oprichtersbewijzen, die recht geven op de voordeelen vermeld in Art. 32.

Zij zijn aan toonder en enkel bij de oprichting dezer vennootschap uitgegeven. Hun aantal bedraagt stuks gemerkt van 1 tot en met .

Zij geven geen toegang tot de algemeene vergaderingen, noch stem in of invloed op het bestuur der maatschappij.

geval was. Het is voorzichtiger en voordeeliger, later bij gunstigen gang van zaken, zelfs al ware het dan iets meer, aan de oprichters uit te keeren, dan daarvoor het werkkapitaal en dus in verband met het leidende beginsel van Art. 6 ook het waarborgkapitaal te vergrooten, en zodoende het uitzicht op behoorlijk dividend voor de oorspronkelijke deelnemers in de op te richten vennootschap, te verkleinen. Trouwens bij de speciale inrichting der ontworpen maatschappij, zou het in strijd zijn met Art. 7 der statuten, wanneer de voorloopige onkosten en werkzaamheden uit het aandeelen-kapitaal werden bestreden. Om die zelfde reden is conversie van voorloopige bewijzen van deelneming in definitieve aandeelen volstrekt onmogelijk. Het voorloopige kapitaal heeft een eigenaardig speculatief karakter, en 't moet dat behouden, terwijl het definitieve zuivere geldbelegging is.

Dat het noodzakelijk is in de statuten het getal oprichters-bewijzen aan te geven, evenzeer ter wille der goede orde en regelmaat, als om misbruik te voorkomen, ligt in den aard der zaak. Het spreekt evenzeer van zelf, dat den bezitters dier bewijzen geen aandeel in het beheer der zaak kan worden verleend. Het is toch niet hunne onderneming, maar uitsluitend die der aandeelhouders. Zij kunnen alleen daarop te zijner tijd, en onder bepaalde omstandigheden, een zeker recht doen gelden, en daarvan eenig voordeel genieten.

Art. 14.

De presentie bij deze dan aanbesteders en op-
 richters toegekend zal thans inselven hier of daar
 een ginnich uitlokken; de onderzettekeken echter
 hebben genoeg verstaan in hun ontwerp, om
 vastelijk te gelooven, dat de localpoortweg-maat-
 schappij eenmaal opgericht, en in werking zijnde,
 dlijken zal een werkelijk goede en daardoor weltra
 gekochte keldbedelging te zijn. Zij wisten het daarom
 voorzichtig en billijk, zich en hunne medestanders
 deze voorkeur te reserveren.

Art. 15 tot en met 17.

Hebben de ontwerpers, wat de finaalste inschrijving
 der zaak betreft, eenen naam, en een ingezagde; ten
 opzichte van de wijze van werken betrekken hunne in-
 zage, zooals ook de gewoone en de billijke, met het
 sel van zekeren.
 Dit kan en moet naar de goede meening de zaak
 worden, op welke het loonsvoorewennet, dat zij
 zich voorstellen, door de op te richten vennootschap in
 het leven wordt gekoepen.
 Hijft het, dat er op wettigen inschrijven, een
 niet te rekken valt, dan zal en zij den aanleg der
 geprojecteerde wegen ontbreken, en daarom is in
 dit artikel een verandering van het gewone en de ver-

ART. 14.

De preferentie bij deze den aandeelhouders en oprichters toegekend, zal thans misschien hier of daar een glimlach uitlokken; de ondergeteekenden echter hebben genoeg vertrouwen in hun ontwerp, om vastelijk te gelooven, dat de locaalspoorweg-maatschappij eenmaal opgericht, en in werking zijnde, blijken zal eene werkelijk goede en daardoor weldra gezochte geldbelegging te zijn. Zij achten het daarom voorzichtig en billijk, zich en hunne medestanders deze voorkeur te reserveeren.

ART. 15 tot en met 17.

Hebben de ontwerpers, wat de financiëele inrichting der zaak betreft, eenen nieuwen weg ingeslagen; ten opzichte van de wijze van werken berusten hunne plannen, zooals reeds is gezegd, op een billijk, matig stelsel van subsidie.

Dit kan en moet naar hunne meening de basis worden, op welke het locaalspoorwegennet, dat zij zich voorstellen, door de op te richten vennootschap in het leven wordt geroepen.

Blijkt het, dat er op zoodanigen financiëelen steun niet te rekenen valt, dan achten zij den aanleg der geprojecteerde wegen onraadzaam, en daarom is in dit art., ter vermijding van het gevaar dat de ven-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 14.

Bij uitgifte van nieuwe aandelen of obligatiën hebben voorkeur ten eerste de aandeelhouders, en ten tweede de houders van oprichtersbewijzen, ieder voor tienmaal het bedrag zijner aandelen, of in evenredigheid daarvan pondspondsgewijze verdeeld.

Art. 15.

Wijze van werking.

Behoudens speciale vergunning van de Algemeene Vergadering van aandeelhouders worden er door de vennootschap geene spoorwegen aangelegd, waarvoor niet door betrokken autoriteiten of particulieren eene subsidie van minstens 25 percent is verzekerd, of wel andere daarmede, naar het oordeel van den raad van commissarissen, gelijk staande ondersteuning is verleend.

Art. 16.

Stoomtramwegen of Paardenspoorwegen, genoemd in art. 3 sub 16 worden door de vennootschap zelve niet geëxploiteerd, maar het gebruik daarvan steeds aan anderen in huur overgedragen, tenzij een afzonderlijk besluit der Algemeene Vergadering van aandeelhouders hieromtrent anders mocht beslissen.

Art. 17.

Door de commissie, bedoeld in art. 27, worden op voordracht van den directeur eenige algemeene regelen vastgesteld, krachtens welke de vennootschap op zich neemt iedere gemeente in de provinciën Gelderland en Overijsel en aangrenzende gewesten, die zulks verlangen mocht, in het genot van eenen spoorweg te stellen. Evenzoo stelt zij de voorwaarden vast, waarop de vennootschap zich verbindt spoorwegen voor rekening of onder garantie van het rijks- of gewestelijk bestuur aan te leggen of te exploiteeren.

nootschap of hare bestuurders zich te eeniger tijd, door den drang der omstandigheden, van de goede baan zouden laten afbrengen, de bepaling opgenomen, dat de aanleg van spoorwegen niet zal kunnen plaats hebben dan onder het genot eener subsidie van minstens 25%, tenzij de aandeelhouders, aan wie natuurlijk de hoogste beslissing in hunne eigene zaak verblijft, daaromtrent anders mochten besluiten.

ART. 18.

Hebben de gebeurtenissen der jongste maanden op nieuw geleerd van hoeveel gewicht het is, bij de inrichting van het bestuur eener vennootschap niet lichtvaardig te werk te gaan; de ondergeteekenden vertrouwen bij het ontwerpen dezer statuten de meest mogelijke omzichtigheid te hebben in acht genomen. Door steeds het belang der bestuurders aan den bloei der vennootschap te verbinden, door het beheer, en daarmede ook de macht en de verantwoordelijkheid zooveel mogelijk te verdeelen, en door hen die met de dagelijksche leiding van zaken belast zijn, onder nauwkeurig en juist omschreven onmiddellijk toezicht van een niet te groot, daartoe speciaal aangewezen en voor deze moeite behoorlijk te beloonen, aantal vennoten te plaatsen; meenen zij in deze aangelegenheid wel niet den steen der wijzen gevonden, maar toch de meest mogelijke waarborgen gekozen te

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 18.

Bestuur.

Het beheer der vennootschap wordt, onder toezicht van een raad van commissarissen, gevoerd door een directeur, bijgestaan door een secretaris, die tevens boekhouder kan zijn, een hoofdingenieur en verdere beampten.

De betrekkingen van directeur en hoofdingenieur kunnen in één persoon worden vereenigd.

hebben voor een richtig beheer en trouwe waarneming van de belangen der aandeelhouders.

Het opperbestuur berust, uit den aard der zaak, bij de Algemeene Vergadering van aandeelhouders, waar het niet al te belangrijke beslissingen geldt, vertegenwoordigd door een raad van commissarissen, aan wien, (en meer speciaal aan eene commissie uit zijn midden), het dagelijksch toezicht op de handelingen van den directeur, als algemeen beheerder der dagelijksche zaken, is toevertrouwd.

ART. 19.

Tot den werkring van den directeur moet alles worden gerekend, wat tot de zaken der vennootschap behoort. Hij moet Nederlander zijn, en door de vergadering van aandeelhouders worden gekozen, zoowel omdat de wet dit voorschrijft, als omdat dit in den aard der zaak ligt, en een waarborg is dat de vennoten steeds in de onderneming, als in hunne eigene zaak belang zullen blijven stellen. Niet meer dan blijk intusschen is het, dat bij die benoeming eenige invloed worde toegekend aan hen, die voortdurend te zamen met hem moeten arbeiden, aan de commissarissen namelijk.

Dat de directeur een, tijdens den duur zijner functiën onvervreembaren, waarborg moet stellen tot zekerheid van richtig beheer, zal wel door niemand worden afgekeurd; evenmin dat zijne cautie van tweeërlei

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 19.

Directeur.

De directeur moet zijn Nederlander, en wordt gekozen door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders uit eene voordracht van drie personen, door den raad van commissarissen daartoe aan te bieden.

In afwijking van het bij dit art. bepaalde, wordt de directeur voor de eerste maal benoemd

De directeur moet minstens vijftig aandeelen in deze vennootschap bezitten, welke tijdens den duur zijner functiën onvervreemdbaar, tot zekerheid van zijn beheer verbonden zijn, en voorts tot gelijk bedrag als die vijftig aandeelen à pari vertegenwoordigen zakelijken borgtocht stellen.

Hij moet zijn hoofdverblijf houden ter plaatse, waar de zetel der maatschappij gevestigd is; van deze verplichting kan worden afgeweken op zijn verzoek, indien de raad van commissarissen van oordeel is, dat daardoor de belangen der maatschappij niet benadeeld worden, en ook wanneer naar het oordeel van dien raad door eene afwijking van die bepaling genoemde belangen worden gebaat.

Het tractement van den directeur wordt bepaald, en het ontslag aan hem gegeven door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders, op praeadvies van den raad van commissarissen.

De directeur kan, om gewichtige redenen, door den raad van commissarissen in zijne functiën worden geschorst.

Het besluit tot schorsing kan slechts genomen worden in eene expreselijk daartoe bijeengeroepen vergadering van den raad van commissarissen, en wanneer drie vierden der bestaande commissarissen zich er vóór verklaren.

Onmiddelijk na het besluit tot schorsing, roept de raad van commissarissen, met opgave van de reden, de aandeelhouders op in eene buitengewone algemeene vergadering, om over de opheffing der schorsing of het ontslag van den directeur te beslissen.

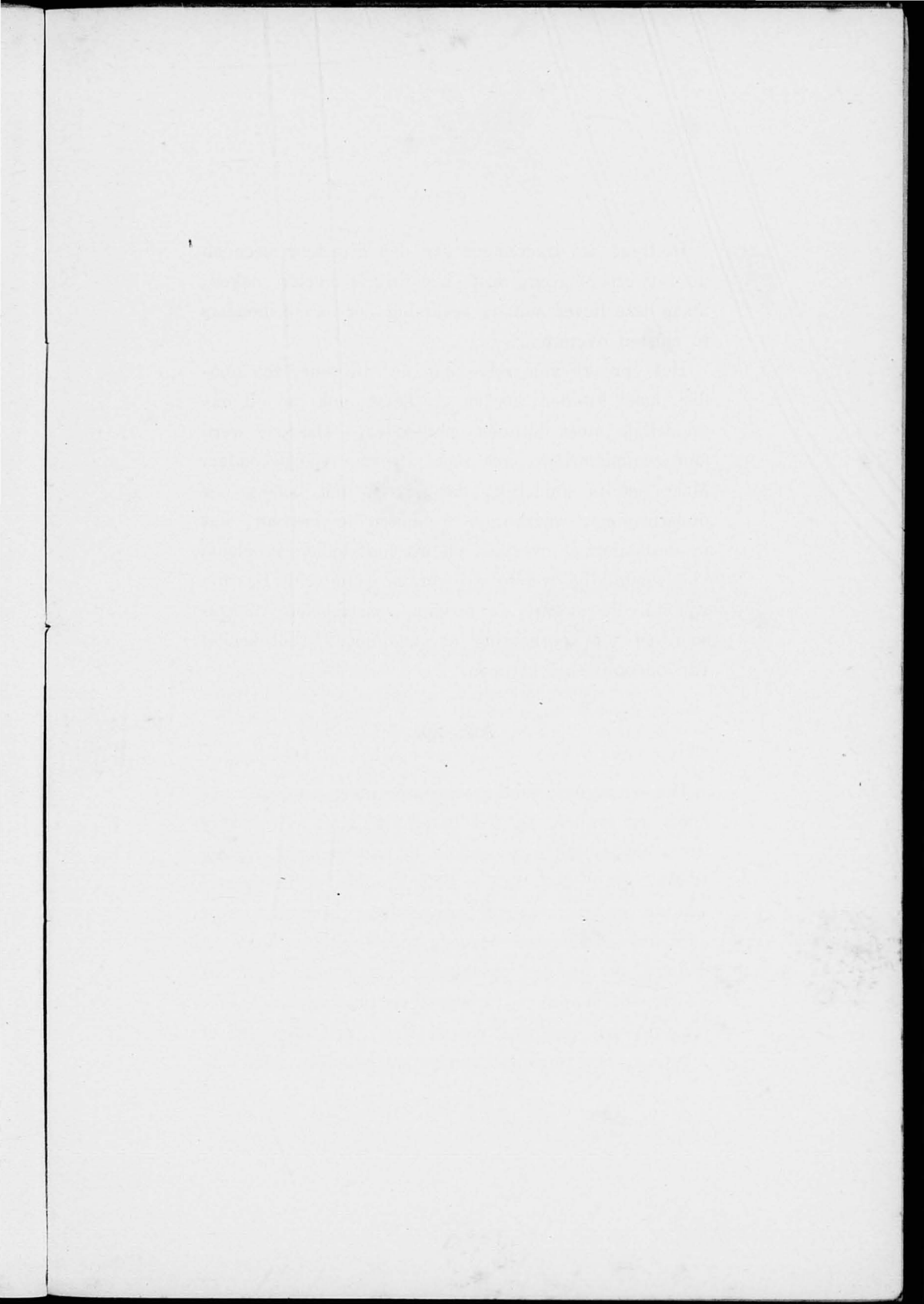
In ieder geval moet den directeur gelegenheid gegeven worden zich omtrent de redenen, welke tot schorsing of ontslag aanleiding gaven, te verantwoorden.

In den geregelden gang van zaken wordt, bij tijdelijke verhindering of ontstentenis, zoowel als gedurende de schorsing van den directeur, door den raad van commissarissen voorzien, door aan een zijner leden de tijdelijke waarneming van de directie op te dragen.

aard is. Door het gedeelte daarvan dat uit aandelen der vennootschap bestaat, is hij direct belanghebbende bij den goeden uitslag van hare ondernemingen, door het andere gedeelte ontgaat men het nadeel dat bij daling der actiën des directeurs cautie feitelijk minder wordt.

Het bedrag der cautie werd door de ontwerpers vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in een der volgende artikelen omtrent zijne financiëele bevoegdheid. Zij meenen daardoor voldoende waarborg tegen oneerlijkheid en lichtzinnigheid te hebben gevonden, en zulks te meer wijl de directe behandeling der financiën niet aan den directeur, maar aan andere hoofdamttenaren is opgedragen, al staan die ook, even als alles wat de vennootschap betreft, onder zijn toezicht.

Het gewone verblijf van den directeur is, als van zelve spreekt, ter plaatse waar de vennootschap gevestigd is. Toch kan het zijn, dat het belang der onderneming meebrengt, dat hij elders, b. v. waar belangrijke lijnen kruisen, waar groote werkplaatsen zijn, of d.g.l. wone. Het geval is ook denkbaar, dat zonder schade voor de vennootschap aan hem kan worden toegestaan, in het privé belang van hem of zijn gezin, zich elders te vestigen. Om beide redenen is het wenschelijk, commissarissen de bevoegdheid te geven den directeur te vergunnen van het bepaalde nopens zijne woonplaats af te wijken.



Omtrent het tractement van den directeur meenden de ontwerpers geene vaste bepaling te moeten maken, maar deze liever aan de beslissing der aandeelhouders te moeten overlaten.

Het spreekt van zelve dat de directeur, zoo noodig, moet kunnen worden geschorst, ook dat dit onmiddellijk moet kunnen geschieden. Daarom werd aan commissarissen het recht daartoe voorbehouden. Maar het is duidelijk, dat er, in het belang der onderneming, waarborgen behooren te bestaan, dat in deze nimmer overijld, en uit hartstocht, in plaats van verstandig overleg zal worden gehandeld. Daarom zijn in dit artikel de noodige maatregelen voorgeschreven tot voorkoming of, zoo noodig, tot herstel van ondoordachte stappen.

ART. 20.

Om eene goede leiding van zaken te verzekeren, behoort er eenheid in het bestuur te zijn. Even verkeerd als gebrek aan toezicht of aan gemeen overleg werkt, even schadelijk is het, wanneer er in de uitvoering onzekerheid of verdeeldheid heerscht. Van daar dat de directeur bevoegd moet zijn tot elke handeling, die tot den werkkring der maatschappij behoort: het benoemen, schorsen en ontslaan van ambtenaren, het aangaan van dading, verbintenissen of kwijting, het verleenen van volmacht, het nemen van

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 20.

De directeur vertegenwoordigt de vennootschap zoo in als buiten rechten. Hij is bevoegd tot alle handelingen, die tot den werkkring der maatschappij behooren, overeenkomstig de bestaande wetgeving, de bepalingen van deze statuten en van een reglement, tot dat einde, in overleg met hem, door den raad van commissarissen vast te stellen.

Alle stukken bevattende verbintenis of kwijting, worden door hem geteekend, en door den secretaris der maatschappij gecontrasigneerd.

Hij benoemt, schorst en ontslaat alle ambtenaren, beambten en werklieden der maatschappij, wier bezoldiging duizend gulden niet te boven gaat; hij is bevoegd ook die ambtenaren en kassiers te schorsen, welke door den raad van commissarissen, overeenkomstig art. 25 dezer statuten, worden benoemd, onder verplichting daarvan onmiddellijk aan den voorzitter van dien raad kennis te geven.

Hij is bevoegd om, onder zijne persoonlijke verantwoording en na goedkeuring van den raad van commissarissen, aan een of meer personen tot het teekenen van stukken schriftelijk volmacht te geven. Onverminderd wettelijke of concessie-voorschriften, wordt maandelijks, te beginnen met de eerste maand na die, waarin een door de maatschappij aangelegde spoorweg over zijne geheele lengte of eene zijner sectiën zal zijn geopend, door den directeur, in de in art. 38 te vermelden nieuwspapieren, opgave gedaan van de opbrengst der lijn; die opgave wordt door den voorzitter van de in art. 27 bedoelde commissie voor gezien geteekend.

Ingeval een adjunct-directeur noodig of wenschelijk wordt geacht, zal hij in het bezit moeten zijn van een gelijk getal aandeelen als de secretaris. Zijn werkkring zal hem bij reglement worden aangewezen.

besluiten, het vaststellen van instructiën, het geven van bevelen, enz. enz., een en ander echter onder voorwaarde, dat hij zich houde aan de voorschriften der wetgeving, aan de bepalingen der statuten, en aan het reglement, dat hem tot instructie zal gelden.

De vaststelling van dit reglement behoort eigenaardig tot den werkring van commissarissen en zal, in overleg met den directeur zelve, door hen worden ontworpen.

Uitgaande stukken behoeven de onderteekening, niet enkel van den directeur, maar ook van den secretaris, opdat geene handeling door eerstgenoemden kunne worden geheim gehouden.

Tot de zaken, waaromtrent het noodzakelijk is geheimzinnigheid te vermijden, behoort ook opgave van de opbrengsten der lijnen. Daarom werd in de statuten bepaald, dat die, onafhankelijk van de voorschriften der wet of concessie-voorwaarden, maandelijks door den directeur zullen worden openbaar gemaakt, en als waarborg voor de juistheid, mede onderteekend door den president-commissaris.

ART. 21.

De secretaris zal bij de op te richten vennootschap inzonderheid de bureauman zijn, die verantwoordelijk is voor de boekhouding, de correspondentie en de zorg voor het archief, een en ander, niet onder de

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 21.

Secretaris.

Aan den secretaris, die Nederlander moet zijn, is onder toezicht van den directeur, de boekhouding, de correspondentie en de zorg voor het archief der vennootschap opgedragen.

Hij is zelf boekhouder, of wordt door een specialen boekhouder ter zijde gestaan. Hij moet wonen in de gemeente, waar de zetel der maatschappij is gevestigd, en eigenaar zijn van minstens zestig aandelen, die zoolang zijne betrekking duurt, onvervreemdbaar blijven tot waarborg van nauwkeurige en trouwe administratie.

Bij langdurige ontstentenis wordt door of van wege den directeur tijdelijk in zijne betrekking voorzien.

De secretaris wordt benoemd door commissarissen, op eene voordracht van drie personen gedaan door den directeur.

In afwijking van het in dit art. bepaalde wordt de secretaris voor de eerste maal benoemd

directe leiding, maar wel onder het oppertoezicht van den directeur, die zijn onmiddellijke chef is.

Zoolang de werkzaamheden der vennootschap nog niet al te veelvuldig zijn, is de secretaris persoonlijk belast ook met de boekhouding en de kas. Bij uitbreiding van zaken heeft hij eenen specialen boekhouder nevens zich, die onder zijne bevelen staat.

Omtrent zijne woonplaats, borgtocht en benoeming gelden ongeveer dezelfde bepalingen als ten opzichte van den directeur zijn voorgesteld. Alleen kan aan hem met het oog op zijne voortdurende kantoorwerkzaamheden geene vergunning worden verleend elders dan ten zetel der maatschappij te wonen. Zijn borgtocht is kleiner dan die van den directeur. Eigenlijk moest die grooter wezen, daar alle gelden der vennootschap door zijne handen gaan. Waarschijnlijk echter zal het meest geschikte personeel voor het secretariaat onder hen gevonden worden, die juist niet zoo bijzonder met tijdelijke goederen zijn gezegend. In hoeverre evenwel dit motief zal mogen gelden, blijve aan de beoordeeling der aandeelhouders overgelaten.

ART. 22.

Wanneer de betrekkingen van directeur en hoofd-ingenieur niet in één persoon vereenigd zijn moet de hoofd-ingenieur de rechterhand en technische raadsman van den directeur zijn. Zijn werkkring, even-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 22.

Hoofd-Ingenieur.

De hoofd-ingenieur is, wanneer hij niet tevens de betrekking van directeur bekleedt, onder leiding van den directeur, belast met de techniek van alles wat den bouw, het onderhoud en het gebruik, zoo van de vaste eigendommen, als van het rollend materieel betreft.

Hij is verplicht steeds den directeur met zijn technisch advies ter zijde te staan, en rapport uit te brengen over technische aangelegenheden, telkenmale wanneer dit door den directeur van hem wordt verlangd.

De hoofd-ingenieur wordt op gelijke wijze benoemd als de secretaris.

Met afwijking van het in dit art. bepaalde, wordt de hoofd-ingenieur voor de eerste maal benoemd

als die van den secretaris, zal natuurlijk bij eene instructie worden omschreven.

Borgtocht behoort er, naar de meening der ontwerpers, behoudens beter oordeel, van hem niet te worden geëischt, daar zijn werkring meest van zuiver wetenschappelijken aard is; behalve natuurlijk in het geval, bedoeld in het slot van art. 18.

ART. 23.

De raad van commissarissen vertegenwoordigt de aandeelhouders overal waar het aangelegenheden geldt, niet gewichtig genoeg, of wel te veel dagelijks voorkomende, om er telkenmale de algemeene vergadering voor bijeen te roepen. De commissarissen worden gekozen door de aandeelhouders, moeten aandeelhouders zijn, een kleinen borgtocht deponeren en Nederlander zijn, voor ten minste twee derden hunner. Dat niet voor hen allen dit laatste vereischte is gesteld, vindt zijne oorzaak in de mogelijkheid, dat de onderneming, hoewel van zuiver Nederlandschen aard, toch misschien met vreemd kapitaal gedeeltelijk zoude moeten tot stand gebracht worden.

Het Nederlandsche kapitaal is niet altijd voor de inlandsche nijverheid het eerst beschikbaar.

In het huishoudelijke van hunnen werkring behooren commissarissen geheel vrij te zijn; daarom behooren zij het recht te hebben zich uit hun midden eenen voor-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 23.

Raad van commissarissen.

De raad van commissarissen bestaat uit hoogstens 25 en minstens 12 leden, welke door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders worden benoemd en ontslagen.

De keuze der benoeming geschiedt uit een drietal voor elk, door de overgebleven commissarissen, daartoe aan de Algemeene Vergadering van aandeelhouders voor te dragen.

De leden van dien raad moeten voor minstens twee derden Nederlanders zijn, en in Nederland hunne woonplaats hebben.

Elke commissaris moet eigenaar zijn van minstens tien aandelen in deze vennootschap, welke gedurende den duur zijner functiën onvervreemdbaar zijn en ten kantore der vennootschap moeten gedeponceerd blijven.

De leden van den raad van commissarissen benoemen uit hun midden een voorzitter en een ondervoorzitter.

Telken jare, op de in art. 34 te vermelden algemeene vergadering van aandeelhouders, te beginnen met het jaar, waarop een der spoorwegen van de maatschappij in haar geheel of over eene harer sectiën zal zijn geopend, treden drie commissarissen af; de wijze van aftreding wordt door een rooster, de eerste maal door het lot vast te stellen, geregeld.

De aftredende commissarissen zijn dadelijk herkiesbaar.

In tusschentijds ontstane vacatures in den raad van commissarissen kunnen de leden van dien raad voorzien, door de benoeming van aandeelhouders tot plaatsvervangende leden, die zitting hebben tot de eerstvolgende jaarlijksche algemeene vergadering na de benoeming, waarop alsdan in de vacature definitief zal worden voorzien.

De buiten den gewonen rooster van aftreding verkozene heeft niet langer zitting, dan voor het tijdvak, waarin hij, in wiens plaats hij gekozen is, nog zitting zou gehad hebben.

Mocht meer dan een derde gedeelte der leden van den raad van commissarissen tusschentijds zijn afgetreden, dan moet er eene buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders worden bijeengeroepen tot aanvulling van het vereischte getal leden van dien raad.

zitter en onder-voorzitter, desverkiezende ook eenen secretaris te kiezen, op de benoeming hunner medeleden eenigen invloed uit te oefenen, en zelve in tusschentijds ontstane vacatures te voorzien, zoo althans niet die ledige plaatsen te vele zijn, als wanneer er eene buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders behoort te worden opgeroepen.

ART. 24.

Het geval zou zich kunnen voordoen dat, hetzij uit gebrek aan ijver bij den voorzitter, hetzij omdat er zijns inziens weinig belangrijke zaken te behandelen waren, de leden van den raad van commissarissen binnen een te lang tijdsbestek in het geheel niet bijeenkwamen, daardoor aan de zaken der vennootschap vreemd werden, en hunne belangstelling zodoende verminderde. Dit te voorkomen is de bedoeling van de eerste alinea van dit artikel.

Dat de directeur bij de vergadering van den raad tegenwoordig moet zijn met raadgevende stem, ligt in den aard der zaak. Niemand kan, en behoort ook, zoo goed als hij op de hoogte te zijn van den gang van zaken en van den toestand der onderneming.

Omtrent de besluiten, stemmingen, wettigheid van vergadering, enz. zijn de gewone, bij meest alle vennootschappen in acht genomen regelen gevolgd.

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 24.

De raad van commissarissen vergadert ten minste eenmaal in de drie maanden, en bovendien zoo dikwijls hij hiertoe door den voorzitter, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verlangen van de meerderheid van commissarissen of van den directeur wordt opgeroepen.

Bij die vergaderingen is de directeur tegenwoordig; hij heeft daarbij eene raadgevende stem.

Om eene vergadering wettig te doen zijn, wordt de tegenwoordigheid vereischt van de meerderheid der bestaande commissarissen.

De besluiten worden genomen bij meerderheid van stemmen; bij staking der stemmen beslist de voorzitter, behalve indien het personen betreft, als wanneer het lot beslissen zal.

De stemming over zaken geschiedt bij hoofdelijke omvraag, die omtrent personen bij ongeteekende briefjes.

Van het verhandelde in de vergaderingen worden notulen gehouden door den secretaris der vennootschap. Echter is de raad bevoegd, de waarneming dezer werkzaamheden, hetzij tijdelijk, hetzij voor altoos aan een zijner leden op te dragen.

In den regel zal de secretaris der vennootschap ook in den raad het secretariaat waarnemen. Het kan echter zijn, dat de raad in geheime zitting wenscht bijeen te komen, of wel liever zijne hulp geheel ontberen wil. Van daar het bepaalde aan het slot.

ART. 25.

Is het bij ieder beheer, dat door verschillende personen wordt gevoerd, waartoe althans door verschillenden wordt meêgewerkt, noodzakelijk, dat ieders werkring zoo juist en volledig mogelijk omschreven zij, ook de eigenaardige positie van den raad van commissarissen, die zoowel medebesturen, als tevens op het bestuur in het algemeen toezicht houden, moest naar der ondergeteekenden meening in de statuten zoo juist mogelijk worden aangegeven, evenzeer om machts-overschrijding van de zijde des directeurs te voorkomen, als om hem de vrije hand te laten, in wat bepaaldelijk tot zijne bijzondere verplichtingen behoort.

Veel van hetgeen er bij dit artikel aan den raad van commissarissen is opgedragen, behoeft nog nadere goedkeuring of toestemming, hetzij van de zijde der aandeelhouders, hetzij van het openbaar bestuur. Toch zijn ook deze punten in dit art. opgenomen, opdat terstond zij uitgemaakt, wiens plicht het is te

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 25.

Tot den werkring van den raad van commissarissen behoort, behoudens hoogere goedkeuring, waar die vereischt wordt, en behalve hetgeen hem bij andere artikelen dezer statuten is opgedragen; in het bijzonder:

1°. Het toezicht en de controle o'er het beheer en de handelingen van den directeur; daartoe is die raad bevoegd tot inzage van de boeken, de correspondentie en de kas, alsmede tot kennisneming van alle plaatshebbende handelingen.

Ieder commissaris heeft ten allen tijde den vrijen toegang tot alle eigendommen der vennootschap;

dien opzichte initiatief te nemen en de noodige toelichtingen te verschaffen.

Als eerste en algemeene plicht is aan den raad opgedragen het houden van toezicht op de handelingen van den directeur en op geheel den gang van zaken der vennootschap. Dit art. geeft daartoe den commissarissen bevoegdheid, en verschaft hun gelegenheid, om al die onderzoekingen in het werk te stellen, en al die inlichtingen in te winnen, welke dat toezicht mogelijk maken, in één woord kennis te nemen van alles, wat de onderneming betreft.

Meer in het bijzonder zijn zij belast met de vaststelling van plannen, begrootingen, en hetgeen daartoe behoort; ten minste zoo het niet kleinere werken of herstellingen geldt, opdat niet de raad zou behoeven te worden bijeen geroepen, voor iederen duiker, ieder schuurtje of iedere afsluiting, waarvan de daarstelling noodzakelijk is. Het cijfer, waarbeneden de directeur bevoegd is op eigen verantwoordelijkheid te handelen, komt overeen met ongeveer den kostenden prijs van een K. M. locaalspoorweg, volgens art. 1 der wet op dit transportmiddel, en is gelijk aan dat van zinnen borgtocht. Het gevaar is dus vermeden, dat de directeur op eigen hand de vennootschap in de eer of andere onderneming van te groote beteekenis zal wikkelen, en evenzeer, dat men geen verhaal zoude hebben, op hetgeen door hem te kwader trouw mocht zijn verricht.

CONCEPT-STATUTEN.

2°. het onderzoek en de vaststelling van de door den directeur over te leggen plannen, begrootingen, bestekken, voorwaarden van uitbesteding, wanneer die betrekking hebben op werken of zaken, waarvan het vermoedelijk bedrag vijf en twintig duizend gulden of meer beloopt;

Ook de benoeming van kassiers en hoofdambtenaren, en hetgeen daartoe verder behoort, is aan den raad opgedragen.

Is het aan den eenen kant van niemand te vergen, dat hij alleen en op eigen verantwoordelijkheid de personen zou moeten aanwijzen, die voor de vennootschap beheer over het voorhanden geld voeren, aan den anderen kant ware het even verkeerdt, den directeur, door de benoeming ook van de hoofdambtenaren aan hem op te dragen, te groote macht toe te kennen, als kleingeestig om, voor de aanstelling van iederen klerk, conducteur of seinwachter de tusschenkomst van den raad in te roepen.

Het spreekt wel van zelve dat hetzelfde lichaam, waaraan al de meer belangrijke benoemingen zijn opgedragen, ook de borgtochten bepaalt. Bezwaarlijk zou er een directeur te vinden zijn, die dit punt geheel alleen op zijne verantwoordelijkheid zou willen nemen.

Een der gewichtigste punten voor de vennootschap zal zijn het bepalen der aan te vragen concessiën, vandaar dat dit behoort te worden opgedragen aan de vertegenwoordigers der aandeelhouders. Deze aangelegenheid toch is min geschikt, om ter algemeene vergadering te worden behandeld, daar zij veelal in stilte voorbereid en met bedaardheid tot een goed einde gebracht moet worden, zoowel om niet, door ontijdige besprekin-

CONCEPT-STATUTEN.

3°. de aanstelling, de vaststelling der bezoldigingen en het ontslag van den secretaris, den boekhouder, den hoofdingenieur en voorts van alle hoofd- en andere ambtenaren der maatschappij, wier jaarlijksche bezoldiging duizend gulden te boven gaat, en het vaststellen hunner instructiën; de aanstelling en ontheffing van de kassiers der maatschappij; een en ander op voorstel van den directeur;

4°. de bepaling van de borgtochten van het personeel en van de kassiers der maatschappij;

5°. het aanvragen van concessiën;

gen, den rustigen gang der onderhandelingen te storen, als om niet wellicht de belangen van deren te benadeelen. — Intusschen zullen toch de aandeelhouders steeds moeten worden geraadpleegd over het al of niet aanvaarden eener verleende concessie, en zij dus ten slotte immer te beslissen hebben of eenig werk al dan niet door de maatschappij zal worden tot stand gebracht. Deze aangelegenheid aan den directeur over te laten, ware, met het oog op de wijde strekking der zaak, en de gewichtige gevolgen, welke zij zou kunnen hebben, min geraten.

Hetzelfde geldt omtrent het in huur geven of nemen van nieuwe lijnen en de overeenkomsten te dier zake, omtrent het wederzijdsch gebruik van banen en de levering van materieel enz., voor zoverre dit laatste ten minste meer belangrijke kapitalen betreft. Op het cijfer, waarbeneden de directeur op eigen verantwoording handelen mag, is van toepassing al wat te dien opzichte hierboven bij begrotingen en d. g. l. is gezegd.

Zoowel ter voorkoming van machtsoverschrijding, en om aan den directeur geene al te uitgestrekte bevoegdheden toe te kennen, als om diens toch reeds groote verantwoordelijkheid niet noodeloos te verzwaren, is het noodzakelijk, dat ook aan den raad de wijze van bewaring en belegging van kapitalen, het koopen, bezwaren of vervreemden van vaste goederen

CONCEPT-STATUTEN.

6°. het in exploitatie nemen van door anderen, of het in exploitatie geven van door de maatschappij aangelegde spoorwegen, en de goedkeuring der desbetreffende overeenkomsten;

7°. de goedkeuring van de met andere spoorwegmaatschappijen te sluiten overeenkomsten, omtrent het wederzijdsch gebruik der banen;

8°. de goedkeuring van de door den directeur aan te gane overeenkomsten, betreffende de levering van vervoer, materieel, of werktuigen en het aanleggen van werken, waarvan de kosten vijf en twintig duizend gulden of meer belooopen;

9°. de regeling van de wijze en belegging der kapitalen van de maatschappij en van het reservefonds;

10°. de machtiging tot het koopen, bezwaren en vervreemden van onroerende goederen en van rollend spoorwegmaterieel;

11°. de machtiging tot doorhaling van hypothecaire inschrijvingen;

en rollend materieel, en de machtiging tot doorhaling van hypothecaire inschrijvingen opgedragen zij.

Dezelfde beschouwingen gelden omtrent het voeren van processen. Dat in spoed vereischende gevallen de directeur, zoo noodig, op eigen autoriteit kunne handelen, is in het belang der vennootschap, maar evenzeer is het voor hare belangen nuttig en noodig, dat hij niet de macht hebbe, uit hartstocht, onverstand, of verkeerd inzicht de vennootschap in langdurige en kostbare processen te wikkelen, en haar wellicht daardoor in groote moeielijkheden te brengen. Waar vooraf het voeren van een proces in gemeen overleg kalm moet worden besproken, is het gevaar voor dikwijls zoo noodlottige overrijling natuurlijk veel minder, en blijft er meer uitzicht bestaan, dat eerst al het mogelijke zal worden beproefd, om verschil met derden langs minnelijken weg te beëindigen. Een drifstig, voortvarend directeur zou de maatschappij allicht te luchthartig in proces wikkelen; een bedeesd en zwaartillend man zou hare belangen misschien, door overgroote vrees voor processen, kunnen in de waagschaal stellen. Zoowel het eene als het andere zij, zooveel doenlijk, vermeden.

Het vaststellen der tarieven voor reis- en verblijfkosten en het uitreiken van vrijkaarten, is voor ieder directeur een uiterst onaangename zaak, wanneer hij daaromtrent zelve moet beslissen; hij mag aan den eenen kant de belangen der vennootschap niet ver-

CONCEPT-STATUTEN.

12°. de machtiging tot het voeren van processen, behalve op korten termijn en in kort geding;

13°. het vaststellen der tarieven voor reis- en verblijfkosten van de ambtenaren en beambten der maatschappij, die in dienst reizen;

14°. de machtiging tot het uitreiken, aan personen, niet tot de maatschappij behorende, van doorlopende vrijkaarten voor vervoer over de lijnen, door de maatschappij geëxploiteerd;

waarloozen, en is aan den anderen kant allicht geneigd zijnen ambtenaren in deze wat toe te geven. Vandaar dat het beter is dit een en ander op te dragen aan den raad van commissarissen, welks leden niet zoo onmiddellijk met het personeel, de leveranciers en d. g. l. in aanraking komen. De directeur staat daardoor op een onzijdig standpunt, zijne verantwoordelijkheid wordt aldus niet nog meer verzwaaard.

Een der meest belangrijke plichten, welke er op den raad rusten, is het geven van advies aan den directeur. Al is deze oneindig meer op de hoogte van den dagelijkschen gang van zaken, zoo zijn er toch tal van aangelegenheden, en daaronder waarlijk niet de minst gewichtige, waarin het zoowel voor hem, als voor de vennootschap, van het allerhoogste belang is, ook van andere belanghebbenden raad en voorlichting te kunnen inroepen. Op spoorwegzaken hebben zoo vele en velerlei bijzonderheden, uit ieder gebied van menschelijke kennis, invloed, dat het wel niet mogelijk is, dat één man steeds terstond het juiste gezichtspunt zoude weten te vinden. Zelden echter zal er worden misgetast, wanneer meerderen hunne speciale kennis en ondervinding ten beste geven. Vandaar de hier vastgestelde bepaling, die tevens den commissarissen tot spoorslag kan strekken, om zich zooveel doenlijk op de hoogte van spoorweg-aangelegenheden te houden, in den gang der onderneming belang te blijven stellen, en zich ook geheel vertrouwd te maken

CONCEPT-STATUTEN.

15°. het adviseeren van den directeur omtrent alle aangelegenheden,
de vennootschap betreffende, waaromtrent deze raad of voorlichting vraagt.

met de onderneming, waarop het toezicht hun is opgedragen.

ART. 26.

Hoe zij zich, wat den uitwendigen vorm van hunnen arbeid betreft, kwijten zullen van de vervulling hunner werkzaamheden is iets, wat het best en het gemakkelijkst door hen zelven kan worden bepaald.

ART. 27.

Aan een veelhoofdig bestuur zijn uit den aard der zaak altoos moeielijkheden verbonden, welke gewoonlijk toenemen, naarmate het getal van hen, die er aan deelnemen, grooter wordt. Om die reden evenwel het getal leden van den raad van commissarissen te beperken, ware min juist gezien. De aandeelhouders behooren eenigszins ruim vertegenwoordigd te zijn, opdat de allicht verschillende belangen, die onder hen worden aangetroffen, allen stem in dien raad hebben, en het tevens mogelijk zij van de verschillende bekwaamheden, zoo op oeconomisch of administratief, als rechtskundig of technisch gebied, voor den raad partij te trekken. Zoowel aan de verschillende groepen van aandeelhouders, als aan de verschillende wetenschappelijke richtingen, behoort er gelegenheid gegeven te worden, om in den raad zit-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 26.

De raad van commissarissen stelt bij een reglement van orde, de wijze vast, waarop hij aan de verplichtingen, hem bij deze statuten opgedragen, zal voldoen.

Art. 27.

Hij draagt aan eene commissie uit zijn midden meer bepaald op: het uitoefenen van toezicht, controle en de verdere werkzaamheden, bedoeld bij de alinea's 1, 2, 5, 6, 7, 13, 14 en 15 van art. 25 dezer statuten.

ting te nemen, niettegenstaande het bezwaar aan groote talrijkheid verbonden.

Om dat zoo gering mogelijk te doen zijn, en tevens gelegenheid te hebben, ook voor den meer dagelijkschen gang van zaken van bijzondere bekwaamheden op een of ander gebied, met spoorwegtrafiek in verband staande, partij te trekken; is er eene speciale commissie voorgesteld, aan wie de uitoefening van toezicht op de handelingen van den directeur, en verder het vervullen der onderscheidene verplichtingen, voor zoover die meer dagelijks voorkomen, of louter voorbereiding zijn, meer bijzonder worden opgedragen. De meer gewichtige werkzaamheden, die op den bloei der vennootschap van ingrijpenden aard kunnen zijn, of wel dezulken, die hunne werking nog na langen tijd doen gevoelen, verblijven echter aan den vollen raad. Aan dezen ook verblijft de omschrijving der wijze, waarop de commissie uit zijn midden hare taak zal vervullen.

Het ligt in den aard der zaak dat de voorzitter steeds in die commissie zitting heeft. Hij, die de bijeenkomsten zoowel van de algemeene vergadering van aandeelhouders, als die van commissarissen leidt, is natuurlijk meer dan een der andere leden op de hoogte van de zaken, kan daardoor in de commissie van beheer het meeste nut doen, en wordt tevens door zijn lidmaatschap en presidium het best grondig vertrouwd, met de belangen en behoeften der onderneming.

CONCEPT-STATUTEN.

De bevoegdheden en verplichtingen dezer commissie van beheer worden door den raad bij reglement vastgesteld.

Deze commissie bestaat uit den voorzitter en minstens drie leden. De directeur heeft daarin zitting en stem.

Dat de directeur, die in de volle commissaris-vergadering enkel raad geeft; in de commissie, even als de commissaris des Konings in eene provincie in de vergaderingen van Gedeputeerde Staten, stem heeft, schijnt den ondergeteekenden wenschelijk toe, zoowel om aan zijne inzichten eenigen steun te verschaffen, als om zijn reeds door tal van bepalingen zoo uitermate beperkten invloed, niet al te zeer te verzwakken.

Omtrent het secretariaat der commissie-vergaderingen is hetzelfde bepaald, als ten opzichte van die van den vollen raad.

In den regel zal dit aan den secretaris zijn opgedragen, maar het kan ook zijn, dat er reden is hieromtrent anders te beslissen. Die beslissing behoort echter te verblijven aan den vollen raad, opdat zelfs de schijn van geheimzinnigheid van de zijde der commissie van beheer vermeden blijve.

Is het steeds wenschelijk, dat de directeur de vergaderingen bijwoont, het geval kan zich ook voordoen, dat het van belang is de inzichten te kennen, en in de zittingen der commissie te doen hooren, van een of meer der voornaamste hoofdambtenaren der maatschappij. Vandaar het bepaalde aan het slot van dit artikel.

ART. 28.

De werkzaamheden aan de werkelijk goede waarne-
ming der commissie van beheer verbonden, zijn te vele

CONCEPT-STATUTEN.

De secretaris der maatschappij houdt de notulen der bijeenkomsten dier commissie, tenzij de raad van commissarissen daaromtrent anders beslisse.

Op voorstel van den directeur kan aan den adjunct-directeur, den secretaris, den boekhouder en den hoofdingenieur, of aan een hunner, zitting met adviseerende stem in de commissie van beheer worden verleend, hetzij voortdurend, hetzij tijdelijk.

Art. 28.

De raad van commissarissen, aan één of meer zijner leden het verrichten van buitengewone werkzaamheden opdragende, stelt daarvoor eene belooning vast.

en van te gewichtigen aard, dan dat men van de leden zou kunnen vergen, die onbeloond te vervullen.

Op die commissie toch rust in zekeren zin geheel het bestuur der zaak, zij is het die in iedere eenigszins gewichtige aangelegenheid de beslissing neemt, en van haar gaat voor een goed deel het initiatief uit, waar het geldt de gewichtigste belangen der vennootschap, die door de vergadering van aandeelhouders moeten worden beoordeeld en beslist.

Het kan dus niemand verwonderen, dat met het oog op dien veel omvattenden en belangrijken arbeid, in dit artikel wordt voorgeschreven daarvoor eene belooning vast te stellen. De bepalingen daaromtrent zijn in eenigszins ruimen zin gesteld, opdat er gelegenheid zij ook andere commissarissen, die eene speciale taak op zich nemen, hetzij voortdurend, hetzij tijdelijk, b. v. bij ontstentenis van den directeur of d. g. l. daarvoor eene belooning toe te kennen.

ART. 29.

Den commissarissen vast salaris toe te kennen, is minder in overeenstemming, met den aard der werkzaamheden.

Het gaat echter niet aan hen te dwingen, zich ter wille van de vennootschap telkens en telkens weder financiële opofferingen te getroosten.

Dit wordt dan ook voorkomen, door het onder-

CONCEPT-STATUTEN,

Art. 29.

De leden van den raad van commissarissen ontvangen geen vast salaris, doch presentiegeld, ad tien gulden per zitting, benevens vergoeding voor reis- en verblijfkosten, volgens de 1e klasse van het tarief voor rijksambtenaren, vastgesteld bij koninklijk besluit van 15 December 1849 (Staatsblad N^o. 62) of volgens zoodanig ander tarief als dit te eeniger tijd mocht vervangen.

Gedurende den tijd hunner functiën hebben zij persoonlijk recht tot kosteloos vervoer in de rijtuigen 1e klasse, op alle door de vennootschap geëxploiteerde spoorwegen.

havige artikel, terwijl de slotbepaling eene aanmoediging kan geacht worden, om zich nu en dan van den stand der onderneming ook persoonlijk hier en daar te gaan vergewissen.

ART. 30.

Ingevolge het voorschrift van Art. 44 Wetboek van Koophandel worden commissarissen door de vennoten benoemd. Echter mogen de eersten in de acte van op-richting, voor de eerste maal, en niet onherroepelijk, worden aangewezen. De ondergeteekenden hebben het raadzaam geacht, voor te stellen reeds terstond bij het passeeren dier acte daarin de namen der eerst optredende commissarissen op te nemen. In de overtuiging dat de commissie van advies, welke hun bij het ontwerpen hunner primitieve plannen ter zijde staat, daartoe geen andere, dan zeer achtenswaardige personen zal benoemen, hopen zij daardoor vertrouwen voor de jeugdige vennootschap te winnen, en tevens den geregelden gang van zaken te verzekeren, vooral in den beginne, voor de onderneming van zoo hoog gewicht. Of zal men niet eerder zijn vertrouwen en zijne medewerking aan eene onderneming schenken, wanneer zij reeds terstond bij de inwerkingtreding onder de hoede van bekwame en betrouwbare mannen staat, dan wanneer het eerst later van vaak wisselvallige stem-

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 30.

Met afwijking van het bepaalde in art. 23 worden de leden van den raad van commissarissen voor de eerste maal benoemd.

De leden der commissie van beheer worden voor de eerste maal benoemd.

mingen zal afhangen aan wie de hoofdleiding der zaken wordt opgedragen?

ART. 31.

Ten opzichte van de balans, het ter visie leggen en de goedkeuring daarvan, alsmede de décharge van allen, die tot de comptabiliteit hebben medegewerkt, zijn de gewone in alle wel geredigeerde statuten vastgestelde bepalingen gevolgd, opdat evenzeer eenheid en regelmaat, als beknoptheid en eenvoud bij het beheer der zaken worden in acht genomen.

ART. 32.

Winst en verlies, ziedaar het criterium, waaraan de meer of minder gezonde toestand van iedere vennootschap wordt getoetst. Is het eerste het directe einddoel van elke industriële onderneming, en dus ook van den aanleg en de exploitatie van spoorwegen, menigmaal kan zich het geval voordoen, dat door den loop der omstandigheden, alle krachten reeds moeten worden ingespannen, om het tweede te verhoeden.

Evenzeer dus omtrent den te volgen weg in het tweede, als in het eerste geval, moet bij de statuten worden voorzien.

De verdeling der winst kan tot zeer verschillende

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 31.

Balans.

Op den laatsten December van elk jaar, en voor de eerste maal op dien dag van het jaar, waarin de eerste storting op het kapitaal is uitgeschreven, zullen de boeken der vennootschap gesloten, en zal daaruit, zoo spoedig doenlijk, immers binnen den tijd van drie maanden na die sluiting, door den boekhouder opgemaakt worden eene balans, aanwijzende den waren staat der vennootschap, en welke balans door hem, den directeur en den secretaris onderteekend, met de daartoe behoorende justificatoire stukken en bescheiden, in de eerste helft van April, ter fine van onderzoek, aan den raad van commissarissen moet worden overgelegd, om door dezen, met een praeadvies, aan de Algemeene Vergadering van aandeelhouders ter goed- en afkeuring te worden aangeboden.

De balans, met de justificatoire stukken en het praeadvies van commissarissen moeten minstens 14 dagen vóór de algemeene vergadering, ten kantore der vennootschap voor de aandeelhouders ter visie liggen.

De goedkeuring der balans verstrekt aan den directeur, den secretaris en den boekhouder, alsmede aan den raad van commissarissen tot finale décharge wegens alle zaken, in het afgelopen jaar verhandeld.

Art. 32.

Winst en verlies.

Van de winst, welke uit de goedgekeurde balans zal blijken te zijn gemaakt, zal eerst en vooraf aan de deelhebbers vier percent over het door hen gefourneerde kapitaal worden uitgekeerd.

De resterende winst zal als volgt worden verdeeld:

beschouwingen aanleiding geven. In het algemeen ware het de aangewezen weg, die eenvoudig in haar geheel ten bate der aandeelhouders, als de eigenlijke direct belanghebbenden, te doen toekomen.

De ondervinding echter heeft geleerd, dat hoe billijk en rationeel deze wijze van handelen ook zijn moge, het voorzichtiger is, zich er toe te bepalen, wel den aandeelhouders vooraf een zeker matig dividend over het door hen verstrekte kapitaal te verzekeren; maar aan het alsdan overblijvende liever ten deele eene gewijzigde bestemming te geven, en dit te doen strekken, vooreerst tot vorming van een reservekapitaal, waardoor men in staat gesteld wordt eventueel te verwachten kwade dagen gemakkelijker te boven te komen; en voorts een gedeelte van dat overblijvende af te zonderen tot belooning en aanmoediging voor verrichten arbeid, plichtsbetrachting en ijver, inzonderheid bij de bestuurders en hoofdambtenaren der vennootschap.

Bij de verdeling der winst boven de 4% kwam het den ontwerpers voor, dat het nuttig was een zeer belangrijk gedeelte voor het reservefonds af te zonderen. Zulk eene regeling kan, ofschoon zij tijdelijk voor de aandeelhouders een geringer dividend tengevolge heeft, dezen niet anders dan welkom zijn, omdat daardoor niet spoedig onverhoopte tegenspoeden op hunne aandelen terugwerken; terwijl des te eerder het tijdstip aanbreekt waarop de afzondering voor het reservefonds

CONCEPT-STATUTEN.

Dertig percent zal worden afgezonderd voor een reservefonds;

eindigt en de daarvoor bestemde bedragen hun ten deel vallen.

Dertig percent van hetgeen boven de 4^o/_o als netto winst gemaakt wordt, behoort billijkerwijze aan de aandeelhouders te worden uitgekeerd. Wie dit een te gering bedrag mocht achten, bedenke dat 4^o/_o hier te lande eene billijke rente is, die men voorafgeniet, en dat ook al wordt slechts dertig percent van het meerdere onder de aandeelhouders verdeeld, het dividend toch bij eenigszins gelukkige exploitatie der geprojecteerde onderneming zeer belangrijk worden kan, vooral ook, omdat het eigentlijke op dividend recht-hebbende kapitaal, in vergelijking van dat, waarmede de vennootschap werkt, klein is, en de uitkeeringen, zoodra het reservefonds tot volle hoogte gekomen is, nog vermeerderen.

Aan de houders van de bij Art. 13 besproken oprichtingsbewijzen wordt door de ontwerpers voorgesteld een tiende gedeelte der genoemde nettowinst toe te kennen, waarlijk een zeer matig, ofschoon billijk bedrag. Zal er misschien ooit een tijd komen, en de ondergeteekenden hopen dit van ganscher harte, dat er met eenige jalousie wordt gesproken van de, in vergelijking met het aanvankelijk gestorte kapitaal, zeer groote voordeelen aan die bewijzen verbonden, men vergete alsdan niet, dat dit geld aanvankelijk gegeven werd, zonder de minste zekerheid, dat het ooit interest zou afwerpen, of zelfs maar, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk, zoude worden teruggegeven;

CONCEPT-STATUTEN.

Dertig percent komt ten bate van de aandeelhouders;

Vijf percent wordt toegekend aan den raad van commissarissen;

Tien percent geniet de commissie van beheer, bedoeld in art. 24

Vijf percent ontvangt de directeur;

Tien percent wordt verdeeld onder de houders van oprichtersbewijzen, en evenzoo tien percent onder de hoofdambtenaren, daartoe door de commissie van beheer, telken jare, in overleg met den directeur aan te wijzen.

Van deze regeling kan door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders worden afgeweken, wanneer door hen bij het aanvaarden van subsidiën overeenkomsten zijn aangegaan omtrent eventueële voorafgaande restitutie van die subsidiën, voor het geval dat de winst een zeker bedrag bereikt.

terwijl het daarenboven vrij zeker is, dat het betrekkelijk langen tijd kan duren, eer er uitkeeringen aan de houders van oprichtingsbewijzen plaats vinden.

Het van de winst alsdan nog resteerende wordt verdeeld onder de commissarissen, de commissie van beheer, den directeur en de hoofdambtenaren, in eene naar der ondergeteekenden meening zooveel mogelijk billijke evenredigheid. Alleen komt het hun voor dat misschien der commissie van beheer, die geen vast salaris geniet, en op wie toch, zoowel tal van werkzaamheden, als een groote verantwoordelijkheid rusten, misschien wel een al te karige belooning is toegekend, voor die vele moeiten, zorgen en tijdverlies.

Ten opzichte van de uitbetaling en het vervallen der dividenden, de desbetreffende bekendmakingen, en d.g.l., zijn de gewone bepalingen bij andere maatschappijen gebruikelijk, met geringe wijziging, overgenomen.

De slotbepaling van dit art. is in der ontwerpers oog een aanbevelenswaardige voorzichtigheidsmaatregel, die de strekking heeft het reservefonds, zooveel mogelijk, op het volle bedrag te houden, en die dan ook door een goed financier zeer zeker niet zal worden afgekeurd.

ART. 33.

Zoowel ter voldoening aan de voorschriften van het Wetboek van Koophandel, als ter betrachtning van de meest mogelijke voorzichtigheid, is het wenschelijk een voldoende reservefonds te vormen.

CONCEPT-STATUTEN.

Het tijdstip der uitbetaling van het dividend valt in de maand Juli en zal op de jaarlijksche algemeene vergadering van aandeelhouders nader worden bepaald, daarvan wordt aankondiging gedaan in de in art. 38 te vermelden nieuwspapieren.

Dividenden, welke niet binnen vijf jaren na de hiervorengemelde openbare bekendmaking zijn opgevorderd, komen ten bate der vennootschap, en worden bij het reservefonds gevoegd, ook nadat dit fonds het daarvoor bepaalde maximum heeft bereikt.

Alle uitbetalingen geschieden aan zoodanige kantoren, als in de bekendmakingen zullen worden aangewezen.

Indien in eenig jaar het verlies de winst mocht zijn te boven gegaan, zonder uit de reservekas te zijn gedekt, dan zal de winst- en verliesrekening daarvoor blijven belast, en in volgende jaren niet gerekend worden winst te zijn gemaakt, voor dat weder is ingewonnen, hetgeen op de winst- en verliesrekening nog schuldig stond.

Art. 33.

Reservefonds.

Het reservefonds is bestemd tot aanvulling van alle onverhoopte schaden, door buitengewone calamiteiten aan de vennootschap veroorzaakt, ter beoordeeling van den raad van commissarissen; het zal afzonderlijk worden beheerd en de renten daarvan zullen tot kapitaal moeten oploopen.

Zoodra en zoolang dit fonds twintig percent van het maatschappelijk kapitaal bedraagt, wordt, ten behoeve daarvan, niets meer afgezonderd. De vroeger daarvoor bestemde dertig percent, alsmede de renten van dat fonds komen alsdan ten bate van de aandeelhouders.

Jaarlijks wordt aan de Algemeene Vergadering verantwoording van dat fonds gedaan.

Twintig procent, een vijfde van het maatschappelijk kapitaal, kwam den ondergeteekenden daarvoor voldoende voor, ook in verband met de hoofdbeginzelen, waarop de geheele onderneming rust.

Opdat het echter zoodra mogelijk dit bedrag ten volle zal hebben bereikt, wordt het afzonderlijk beheerd, en zullen de renten daarvan tot kapitaal moeten oploopen.

Is eenmaal het volle bedrag bereikt, dan ware het dwaasheid die niet, evenals het alsdan vrijvallende gedeelte der overwinst, onder de aandeelhouders te verdeelen.

In welke gevallen het reservefonds behoort te worden aangesproken, zij het best aan den vollen raad van commissarissen ter beslissing opgedragen. Dit over te laten aan den directeur of de commissie van beheer ware misschien minder voorzichtig, terwijl het allicht aanleiding zoude geven, dat men in deze bezwaarlijk tot eene beslissing kon komen, wanneer de Algemeene Vergadering van aandeelhouders daarover uitspraak zoude moeten doen.

In het algemeen is het wenschelijk, dat dit fonds onaangetast blijve, tenzij werkelijk groote rampspoeden, oorlog, dijkbreuk, deraillementen of d.g.l. het noodzakelijk maken, uit deze bron te putten.

Dat dit fonds niet aan de contrôle van aandeelhouders mag worden onttrokken, ligt in den aard der zaak.

ART. 34.

De hoogste autoriteit in alle huishoudelijke zaken,

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 34.

Algemeene Vergaderingen.

De Algemeene Vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden ter plaatse, door den raad van commissarissen, in overleg met den directeur, te bepalen.

De jaarlijksche algemeene vergadering wordt gehouden in de maand Mei. Buitengewone algemeene vergaderingen worden gehouden:

- a. wanneer de raad van commissarissen dit noodig acht;
- b. wanneer minstens vijf en twintig aandeelhouders, te zamen ten minste een tiende van het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigende, schriftelijk en met opgave van de te behandelen punten, hun verlangen daartoe kenbaar maken aan den raad van commissarissen, die verplicht is, binnen eene maand na ontvangst van dat verzoek, eene vergadering te beleggen, en
- c. wanneer de directeur daartoe een met redenen omkleed verzoek aan den voorzitter van den raad van commissarissen richt.

De algemeene vergadering wordt geleid door den voorzitter of ondervoorzitter van den raad van commissarissen, en bij verhindering of ontstentenis door een der leden, aan te wijzen door dien raad.

In de algemeene vergadering beslissen de aandeelhouders, met uitzondering van hetgeen elders in deze statuten is bepaald, over alle onderwerpen bij meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

Elke houder van één tot vier aandelen heeft recht tot het uitbrengen van ééne stem, elke houder van meer dan dat aantal bovendien van nog zoovele stemmen, als hij volle viertallen aandelen bezit, met dien verstande nochtans, dat geen der aandeelhouders voor zich zelve meer dan zes stemmen zal mogen uitbrengen of meer dan zes en dertig stemmen, indien hij tevens lasthebber is.

De besluiten der Algemeene Vergadering zijn verbindend voor alle, zoowel aan- als afwezige aandeelhouders.

Bij staking der stemmen wordt tot een tweede stemming overgegaan; bij eene tweede staking wordt het voorstel als verworpen beschouwd.

Indien bij verkiezing van personen niet de volstreckte meerderheid verkregen is, heeft eene herstemming plaats, waarbij alsdan diegene gekozen wordt, die de meeste stemmen op zich vereenigd heeft.

Voor het geval dat de stemmen staken bij benoeming van personen, is de oudste in jaren gekozen.

Alleen omtrent personen wordt bij ongeteekende briefjes gestemd, de overige stemmingen geschieden bij hoofdelijke omvraag.

de vennootschap betreffende, is de Algemeene Vergadering van aandeelhouders, onverschillig waar deze bijeenkomt.

Bij haar berusten alle gewichtige beslissingen, de benoeming der bestuurders en in het algemeen datgene wat, zonder speciale technische en administratieve kennis te vereischen, het beste kan worden beoordeeld door de belanghebbende eigenaren zelven der onderneming.

Opdat er gelegenheid zij voor de belanghebbenden, om over hunne zaak van gedachten te wisselen, evenzeer als met het oog op de comptabiliteit, is het noodig en nuttig, dat althans eenmaal 's jaars de aandeelhouders worden bijeengeroepen, terwijl er daarenboven in de statuten gelegenheid gegeven wordt eene buitengewone algemeene vergadering samen te doen komen, wanneer dit door aandeelhouders, commissarissen of directeur wordt noodig geacht. De bepalingen, omtrent deze buitengewone oproepingen, werden in ruimen zin gesteld, om het den aandeelhouders gemakkelijk te maken hunne meening aan de besturende vennoten te doen kennen, telkens wanneer zij mochten meenen, dat daartoe reden bestaat.

Overigens zijn ten opzichte van de orde der vergadering, de oproepingen, volmachten, stemgerechtigheid, enz. de gewone bepalingen voorgesteld, bij meest alle bestaande vennootschappen in zwang.

Als middel tot het levendig houden der belangstel-

CONCEPT-STATUTEN.

De voorzitter benoemt het bureau van stemopneming.

Niemand wordt als stemgerechtigde ter algemeene vergadering toegelaten, tenzij hij zijne aandelen, en zoo hij als gemachtigde optreedt, ook die van zijne lastgevers, minstens 8 dagen vóór den dag der vergadering, tegen bewijs van ontvangst, zal hebben gedeponceerd, hetzij ten kantore der vennootschap, hetzij op zoodanige plaats als door den directeur, in overleg met den raad van commissarissen, zal worden bepaald, of wel de aandelen ter vergadering medebrengt.

Alleen aandeelhouders, mits zij niet zijn commissarissen, directeur of ambtenaren dezer vennootschap, mogen als gemachtigden optreden; de lastgevingen moeten schriftelijk zijn en ter vergadering worden overgelegd.

Elke ter vergadering aanwezige aandeelhouder is verplicht het bewijs van ontvangst van zijne aandelen, of de aandelen zelve, en die zijner lastgevers, te vertoonen, en zijnen naam te teekenen op eene presentielijst, met bijvoeging van het aantal der door hem vertegenwoordigde aandelen en uit te brengen stemmen.

Op de gewone jaarlijksche algemeene vergadering zal door den directeur een beredeneerd verslag van den stand en de verrichtingen der vennootschap worden uitgebracht.

Van het verhandelde in de algemeene vergaderingen worden door den secretaris notulen gehouden.

ling bij de aandeelhouders is er bepaald, dat er telken jare door den directeur omtrent den stand der zaken verslag zal worden uitgebracht, en dat wel niet enkel door eene opsomming van feiten en cijfers, maar in een beredeneerd overzicht, dat tot gedachtenwisseling en opmerkingen aanleiding kan geven, en opwekken tot nagaan van het verband tusschen oorzaak en gevolg.

ART. 35.

Al zijn ook besluiten der Algemeene Vergadering niet onherroepelijk, toch is het wenschelijk daarop zoo zelden mogelijk terug te komen, maar juist daarom is het van belang, dat er worde gewaakt tegen overrompeling, hetzij door het bestuur, hetzij door eene of andere groep uit de aandeelhouders. Hiertoe strekt dan ook het bepaalde in dit artikel.

ART. 36.

Van gelijke strekking is het bepaalde in artikel 36, waarin echter tevens de noodige bepalingen zijn opgenomen, om bij onverhoopte lauwheid van de zijde der meest direct belanghebbenden, toch tot eene beslissing te kunnen geraken. Vóór alles moet er voor gewaakt worden, dat niet de een of andere onbeduidende minderheid van ontevreden aandeelhouders het in zijne macht zoude hebben, de afdoening van zaken

CONCEPT-STATUTEN.

Art. 35.

Alle oproepingen tot vergaderingen moeten geschieden door middel van ééns herhaalde bekendmakingen, te plaatsen in de in art. 38 te vermelden nieuwspapieren, met opgave tevens der te behandelen onderwerpen; tusschen het tijdstip der eerste bekendmaking en dat der vergadering moet minstens eene tijdsruimte verlopen van veertien dagen, tenzij daar omtrent anders in deze statuten mocht zijn bepaald; bovendien moeten die te behandelen onderwerpen met de noodige bescheiden, gedurende dien tijd, voor de aandeelhouders, ten kantore der vennootschap, ter visie liggen.

Na de behandeling der te voren aangekondigde punten, kunnen ook andere onderwerpen worden besproken, wanneer minstens twee derden der ter vergadering tegenwoordige aandeelhouders, te zamen ten minste een vierde der uitgegeven aandelen representeerende, dit verlangen, en die onderwerpen zeven dagen te voren schriftelijk ter kennis van den voorzitter van den raad van commissarissen zijn gebracht; over dergelijke onderwerpen zal echter niet op die, maar op een eerstvolgende vergadering eene beslissing worden genomen.

Iedere Algemeene Vergadering heeft het recht tot het houden van eene volgende vergadering te besluiten, en daarvoor tijd en plaats vast te stellen, behoudens het bepaalde omtrent de bekendmaking.

Art. 36.

De besluiten genomen op de gewone jaarlijksche algemeene vergadering, mits zij niet betreffen verandering van statuten, vergrooting van het maatschappelijk kapitaal of ontbinding der vennootschap, zijn geldig, ongeacht het aantal der ter vergadering vertegenwoordigde aandelen.

Eene buitengewone Algemeene Vergadering is alleen dan wettig samengesteld, indien de vertegenwoordigde aandelen minstens een vierde gedeelte van het maatschappelijk kapitaal bedragen; de op die vergaderingen genomen besluiten moeten, om verbindend te zijn, met eene meerderheid van drie vierden der uitgebrachte stemmen zijn genomen.

Blijkt het, dat op eene buitengewone vergadering niet het vereischte getal aandelen vertegenwoordigd is, dan wordt de vergadering (verdaagd tot minstens veertien dagen later, en wordt eene nadere oproeping, minstens acht dagen te voren, gedaan:

De op deze verdaagde algemeene vergadering genomen besluiten zullen verbindend zijn, ongeacht het getal der alsdan vertegenwoordigde aandelen; echter moeten die besluiten met drie vierden der uitgebrachte stemmen zijn genomen; geen andere onderwerpen zullen op deze verdaagde algemeene vergadering mogen behandeld worden, dan die in de oproeping tot de primitieve vergadering ter kennis van de aandeelhouders zijn gebracht.

tegen te houden, en daardoor de vennootschap soms groote schade te doen belooen. Echter zijn er ook daarbij waarborgen gesteld, zoowel tegen ondoordachte besluiten, als tegen ongepasten dwang van de zijde eener toevallige meerderheid.

ART. 37.

Ontbinding, wijziging in het maatschappelijk kapitaal of in de bepalingen der statuten kwamen den ontwerpers daarvan zoo gewichtig voor, dat zij het noodzakelijk hebben geacht, daaromtrent bijzondere bepalingen voor te stellen. Trouwens bij de meeste vennootschappen is dit het geval.

Volgens de concept-statuten is het geenszins onmogelijk tot het nemen van dergelijke besluiten, na rijp beraad, en in gemeen overleg, over te gaan, maar er is tevens voldoende gewaakt, dat niet lichtvaardig een dergelijke beslissing zoude kunnen worden genomen, en dat niet van de toevallige meerderheid eener enkele stem geheel het bestaan der vennootschap zoude afhangen.

Plotselinge schrik tengevolge van de eene of andere calamiteit moet, evenmin als overspannen goede verwachting, door buitengewone winst of eenig ander feit veroorzaakt, tot overijlde beslissing, die van blijvenden invloed op den gang van zaken der vennootschap ware, leiden kunnen.

CONCEPT-STATUTEN.

ART. 37.

Verandering der statuten. Ontbinding.

Verandering der statuten, daaronder begrepen vergroting van het maatschappelijk kapitaal, boven het bepaalde bij art. 6 al. 2 zal alleen kunnen plaats hebben, behoudens 's Konings goedkeuring, bij besluit eener Algemeene Vergadering van aandeelhouders, waarop ten minste een derde der uitgegeven aandelen vertegenwoordigd moet zijn, en welk besluit moet zijn genomen, met eene meerderheid van minstens drie-vierden der nitgebrachte stemmen.

De oproeping tot zoodanige vergadering moet minstens vier weken te voren plaats hebben, en de voor te stellen wijzigingen, gedurende dien tijd, ten kantore der vennootschap, voor de aandeelhouders ter visie liggen.

Indien het vereichte getal aandelen op zoodanige vergadering niet vertegenwoordigd is, wordt de vergadering verdaagd, en gehandeld, zooals in de beide laatste alinea's van art. 36 is omschreven.

De bepalingen van dit artikel zijn ook van toepassing op het besluit tot ontbinding der vennootschap binnen den tijd, of om andere redenen, dan in deze statuten zijn omschreven.

Toch is er ook in deze aangelegenheid zorg gedragen dat men ten slotte tot afdoende beslissing kan komen.

Des Konings goedkeuring is voorbehouden, overal waar dit door de wet wordt voorgeschreven.

ART. 38.

Een machtig middel, zoowel tot de verzekering van den goeden gang van zaken, en ter voorkoming van onverwachte catastrophen, als om zich de sympathie en medewerking van het publiek dat men bedient te verwerven, is het geven van voldoende openbaarheid aan hetgeen de vennootschap verricht.

Daarom werd er bij dit artikel bepaald, dat alle kennisgevingen in ruimen zin zullen moeten geschieden. Openbaarheid toch ligt in den geest van onzen tijd, en is hoogst nuttig, zoo ze althans volledig wordt toegepast. Hier inzonderheid geldt al het nadeel van halve maatregelen, en zeker zou het dan ook aanbeveling verdienen later bij reglement te bepalen, dat aan het verhandelde op de vergaderingen, en verslagen, rapporten enz. door het bestuur der onderneming mede, te gelegener tijd, openbaarheid kan worden gegeven.

ART. 39.]

Hetgeen er omtrent de liquidatie der zaken, bij eventueële ontbinding der vennootschap in dit artikel is gezegd, komt in het algemeen overeen met de bepalingen te dier zake in de statuten van de meeste

CONCEPT-STATUTEN.

ART. 38.

Kennisgevingen.

Alle kennisgevingen aan- en oproepingen van aandeelhouders, worden te hunnen opzichte voor geldig gehouden, indien zij geplaatst zijn in het officiële dagblad van Nederland, in een dagblad, uitkomende in ieder der hoofdsteden van de provinciën, tot welke de vennootschap haren werkring heeft uitgebreid, en in drie der meest gelezen Nederlandsche dagbladen, een en ander door den directeur vast te stellen.

ART. 39.

Liquidatie.

Bij ontbinding der vennootschap, geschiedt de liquidatie harer zaken door den directeur, onder toezicht van den raad van commissarissen en van drie aandeelhouders, door de Algemeene Vergadering te kiezen; alles tenzij de Algemeene Vergadering eene bijzondere commissie van liquidatie mocht benoemen.

Bij het besluit tot ontbinding zal de Algemeene Vergadering het bedrag der belooning bepalen, aan de liquidateuren gezamenlijk toe te kennen,

De uitkeeringen, toekomende aan de aandeelhouders, die niet binnen den daartoe gestelden termijn mochten opkomen, zullen gedeponceerd worden in de consignatiekas, en de liquidateuren zullen volledig zijn gedechargeerd, door de goedkeuring hunner liquidatierekening, door eene Algemeene Vergadering, volgens de bepalingen dezer statuten, bijeen te roepen.

bestaande vennootschappen opgenomen. De mogelijkheid is echter opengehouden de liquidatie niet te doen plaats hebben, door de in den regel uit den aard der zaak daartoe aangewezen besturende vennoten. Het kan toch zijn, dat de aandeelhouders er de voorkeur aan geven daartoe andere speciaal door hen gekozen personen aan te wijzen.

Omtrent het deponeren van niet in ontvangst genomen uitkeeringen zijn de gewone bepalingen gevolgd.

ART. 40.

Dat de eerste spoorwegen door de vennootschap aan te leggen, die moeten zijn, waarvoor bereids door hen, die in deze het initiatief namen, concessie is gevraagd, ligt in den aard der zaak. Anders toch ware het onmogelijk met de voorbereidende werkzaamheden voort te gaan, ook t rwijl de statuten nog niet vastgesteld en door den Koning goedgekeurd zijn; veel kostbare tijd zou verloren gaan, en men liep gevaar, dat tal van in het belang van de onderneming reeds gedane stappen vruchteloos zouden moeten blijven. Dit te voorkomen is de bedoeling van de eerste alinea van dit artikel; geenzins de zucht, om aan eigen wensch of inzicht eenig overwicht toe te kennen. Daarenboven echter is het geenzins onredelijk het gevaar te verhoeden, dat de belangen van hen die het initiatief namen, bij de uitvoering werden veronachtzaamd, wat bij spoorwegen toch meermalen

CONCEPT-STATUTEN.

ART. 40.

Slotbepaling.

De eerste spoorwegen door de vennootschap aan te leggen, zullen zijn die, waarvoor concessie is of in den loop dezes jaars wordt aangevraagd door de Heeren:

H. C. VAN DER HOUVEN VAN OORDT.

Mr. E. WEERTS.

E. VAS VISSFR.

M. WOLFF.

De voorwaarden van overname der concessie voor die lijneu zal door de commissie van advies met de concessionarissen worden geregeld onder goedkeuring van de aandeelhouders.

Het recht van benoeming, vermeld in de artt. 19, 20, 21, 22 en 30, wordt voor de eerste maal gereserveerd aan de commissie van advies, die met het oog op de belangen der maatschappij op 20 Mei

1879 werd ingesteld, op $\frac{\text{voordracht}}{\text{aanbeveling}}$ van het comité.

het geval was; zooals o. a. bij den aanleg van de Midland Counties Railroad, thans de groote Midland Railway. Die zaak was ontworpen en opgericht, door eenige wakkere mannen, mijnbezitters in de vallei van Ereshaw; maar ten slotte werd de lijn in gansch andere richting gelegd, als zij gewenscht en aangegeven hadden, en dat niettegenstaande zij voor zeer belangrijke sommen hadden deelgenomen. Nieuw toegetreden aandeelhouders verkregen meerderheid, en brachten zoodanige wijzigingen in de plannen, dat het doel der eerste oprichters totaal verloren ging. Geen wonder dat deze teleurgesteld en ontevreden waren; maar wat hielp het hun? „Their line and themselves were left out in the cold”, zegt het verslag. Zoo iets behoort voorkomen te worden.

De ondergeteekenden vleien zich dan ook, dat hier tegen door niemand bezwaar zal worden gemaakt, en zulks te minder, wanneer de aandeelhouders zelven, over de voorwaarden der overdracht, zullen te beslissen hebben.

Evenzoo vertrouwen zij dat de bepaling in dit artikel, waarbij aan de in dato 20 Mei dezes jaars benoemde commissie van advies het recht van benoeming vermeld in de artikelen 19, 20, 21, 22 en 30 voor de eerste maal wordt gereserveerd, op voordracht van de ondergeteekenden, de goedkeuring van de aandeelhouders zal weg dragen.

Is het geenszins onbillijk te noemen, dat hun, die

zich in deze de meeste moeite gaven, en het initiatief namen, ook op het in werking treden der vennootschap eenig recht wordt toegekend; het ligt tevens in den aard der zaak, dat zij meer dan anderen op de hoogte zijn omtrent de eischen, welke voor de oorspronkelijk aan te stellen bestuurders en hoofdambtenaren kunnen en moeten worden gesteld. Daarboven waren zij verplicht, voor de voorbereidende werkzaamheden, bereids verschillende personen, inzonderheid technici in dienst te nemen, onder welke er zeker gevonden worden wier verdere medehulp voor de jeugdige vennootschap van belang zoude zijn, en die op eene verbintenis dan ook eenig recht hebben. Dit te beoordeelen kon beter geschieden door hen, dan door anderen.

Het is niet zucht tot machtsvertoon, maar veeleer de wensch reeds bij het begin der zaak aan de werking der vennootschap een gemakkelijken en geregelde gang te verzekeren, die aan de bedoelde bepaling ten grondslag ligt.

En hiermede vertrouwen de ondergeteekenden de concept-statuten van de op te richten locaalspoorwegmaatschappij voldoende te hebben toegelicht. Zij veroorloofden zich tevens een enkel woord omtrent het nut dier wegen, de behoefte, welke Nederland volgens hunne meening daaraan heeft, en het uitzicht op rentabiliteit, dat de exploitatie er van aanbiedt, met nog

enkele andere punten van minder belang daarbij in het midden te brengen, daarbij uwe sympathie en medewerking voor hunnen arbeid inroepende.

Mochten hunne woorden bij velen ingang vinden, mocht hunne poging om in deze het vaderland en inzonderheid de provinciën Gelderland en Overijsel van nut te wezen, niet ijdel blijken te zijn, en Nederland, binnen een niet al te lang tijdsbestek, in het bezit zijn van een voldoende net van locaalspoorwegen.

De ontwikkeling der algemeene welvaart zoude daardoor zeer zeker krachtig worden bevorderd, den deelnemers kon eene behoorlijke winst ten deel vallen en de ontwerpers zouden daarin de schoonste belooning voor hunnen arbeid vinden.

Het is thans, volgens bericht in de dagbladen, ongeveer vijftig jaren geleden, dat Stephenson's eerste locomotief op de rails werd beproefd. Mocht het jaar van het halve eeuwfeest van dit, voor de beschaving zoo gewichtig feit, het geboortejaar zijn van den eersten Nederlandschen locaalspoorweg.

Door medewerking met de poging der ondergeteekenden, door deelname in de op te richten vennootschap is dat doel te bereiken.

Onthoudt hun uwen steun niet. Valt die hun in ruime mate ten deel, dan vertrouwen zij door met ijver en volharding aan de ondernomen taak te blijven voortarbeiten, een werk te zullen kunnen tot stand bren-

gen, geschikt tot verspreiding van algemeene welvaart en beschaving in steeds wijder en wijder kring.

Zij Stephenson's nagedachtenis U eene opwekking, hun een steun.

Apeldoorn, October 1879.

Het Veluwsche Locaalspoorweg-Comité,

H. C. VAN DER HOUVEN VAN OORDT, *President.*

Mr. E. WEERTS.

M. WOLFF.

E. VAN VISSER.

J. H. NEISZEN, *Secretaris.*

Deze toelichtende beschouwingen gezien, en met de concept-statuten vergeleken door de ondergeteekenden, leden van den raad van toezicht, die verklaren zich met de hoofdstrekking te kunnen vereenigen, behoudens een verschil van gevoelen van twee hunner, de Heeren *Bas Backer* en *Van Nahuijs*, omtrent het waarborgkapitaal; waarvan zij de noodzakelijkheid als zoodanig niet inzien, en dat zij in aanlegkapitaal zouden wenschen te converteeren. De andere leden, de Heeren *Van Marle* en *Wunder* deelen te dezen aanzien volkomen de meening van het Comité.

Mr. H. R. VAN MARLE.

D. BAS BACKER.

W. C. T. VAN NAHUIJS.

Mr. H. J. WUNDER.

het geval was; zooals o. a. bij den aanleg van de Midland Counties Railroad, thans de groote Midland Railway. Die zaak was ontworpen en opgericht, door eenige wakkere mannen, mijnbezitters in de vallei van Ereshaw; maar ten slotte werd de lijn in gansch andere richting gelegd, als zij gewenscht en aangegeven hadden, en dat niettegenstaande zij voor zeer belangrijke sommen hadden deelgenomen. Nieuw toegetreden aandeelhouders verkregen meerderheid, en brachten zoodanige wijzigingen in de plannen, dat het doel der eerste oprichters totaal verloren ging. Geen wonder dat deze teleurgesteld en ontevreden waren; maar wat hielp het hun? „Their line and themselves were left out in the cold”, zegt het verslag. Zoo iets behoort voorkomen te worden.

De ondergeteekenden vleien zich dan ook, dat hier-tegen door niemand bezwaar zal worden gemaakt, en zulks te minder, wanneer de aandeelhouders zelven, over de voorwaarden der overdracht, zullen te beslissen hebben.

Evenzoo vertrouwen zij dat de bepaling in dit artikel, waarbij aan de in dato 20 Mei dezes jaars benoemde commissie van advies het recht van benoeming vermeld in de artikelen 19, 20, 21, 22 en 30 voor de eerste maal wordt gereserveerd, op voordracht van de ondergeteekenden, de goedkeuring van de aandeelhouders zal weg dragen.

Is het geenszins onbillijk te noemen, dat hun, die

zich in deze de meeste moeite gaven, en het initiatief namen, ook op het in werking treden der vennootschap eenig recht wordt toegekend; het ligt tevens in den aard der zaak, dat zij meer dan anderen op de hoogte zijn omtrent de eischen, welke voor de oorspronkelijk aan te stellen bestuurders en hoofdambtenaren kunnen en moeten worden gesteld. Daarboven waren zij verplicht, voor de voorbereidende werkzaamheden, bereids verschillende personen, inzonderheid technici in dienst te nemen, onder welke er zeker gevonden worden wier verdere medehulp voor de jeugdige vennootschap van belang zoude zijn, en die op eene verbintenis dan ook eenig recht hebben. Dit te beoordeelen kon beter geschieden door hen, dan door anderen.

Het is niet zucht tot machtsvertoon, maar veeleer de wensch reeds bij het begin der zaak aan de werking der vennootschap een gemakkelijken en geregelde gang te verzekeren, die aan de bedoelde bepaling ten grondslag ligt.

En hiermede vertrouwen de ondergeteekenden de concept-statuten van de op te richten locaalspoorwegmaatschappij voldoende te hebben toegelicht. Zij veroorloofden zich tevens een enkel woord omtrent het nut dier wegen, de behoefte, welke Nederland volgens hunne meening daaraan heeft, en het uitzicht op rentabiliteit, dat de exploitatie er van aanbiedt, met nog

enkele andere punten van minder belang daarbij in het midden te brengen, daarbij uwe sympathie en medewerking voor hunnen arbeid inroepende.

Mochten hunne woorden bij velen ingang vinden, mocht hunne poging om in deze het vaderland en inzonderheid de provinciën Gelderland en Overijssel van nut te wezen, niet ijdel blijken te zijn, en Nederland, binnen een niet al te lang tijdsbestek, in het bezit zijn van een voldoende net van locaalspoorwegen.

De ontwikkeling der algemeene welvaart zoude daardoor zeer zeker krachtig worden bevorderd, den deelnemers kon eene behoorlijke winst ten deel vallen en de ontwerpers zouden daarin de schoonste belooning voor hunnen arbeid vinden.

Het is thans, volgens bericht in de dagbladen, ongeveer vijftig jaren geleden, dat Stephenson's eerste locomotief op de rails werd beproefd. Mocht het jaar van het halve eeuwfeest van dit, voor de beschaving zoo gewichtig feit, het geboortjaar zijn van den eersten Nederlandschen locaalspoorweg.

Door medewerking met de poging der ondergeteekenden, door deelname in de op te richten vennootschap is dat doel te bereiken.

Onthoudt hun uwen steun niet. Valt die hun in ruime mate ten deel, dan vertrouwen zij door met ijver en volharding aan de ondernomen taak te blijven voortarbeiten, een werk te zullen kunnen tot stand bren-

gen, geschikt tot verspreiding van algemeene welvaart en beschaving in steeds wijder en wijder kring.

Zij Stephenson's nagedachtenis U eene opwekking, hun een steun.

Apeldoorn, October 1879.

Het Veluwsche Locaalspoorweg-Comité,

H. C. VAN DER HOUVEN VAN OORDT, *President.*

Mr. E. WEERTS.

M. WOLFF.

E. VAN VISSER.

J. H. NEISZEN, *Secretaris.*

Deze toelichtende beschouwingen gezien, en met de concept-statuten vergeleken door de ondergeteekenden, leden van den raad van toezicht, die verklaren zich met de hoofdstrekking te kunnen vereenigen, behoudens een verschil van gevoelen van twee hunner, de Heeren *Bas Backer* en *Van Nahuijs*, omtrent het waarborgkapitaal; waarvan zij de noodzakelijkheid als zoodanig niet inzien, en dat zij in aanlegkapitaal zouden wenschen te converteeren. De andere leden, de Heeren *Van Marle* en *Wunder* deelen te dezen aanzien volkomen de meening van het Comité.

Mr. H. R. VAN MARLE.

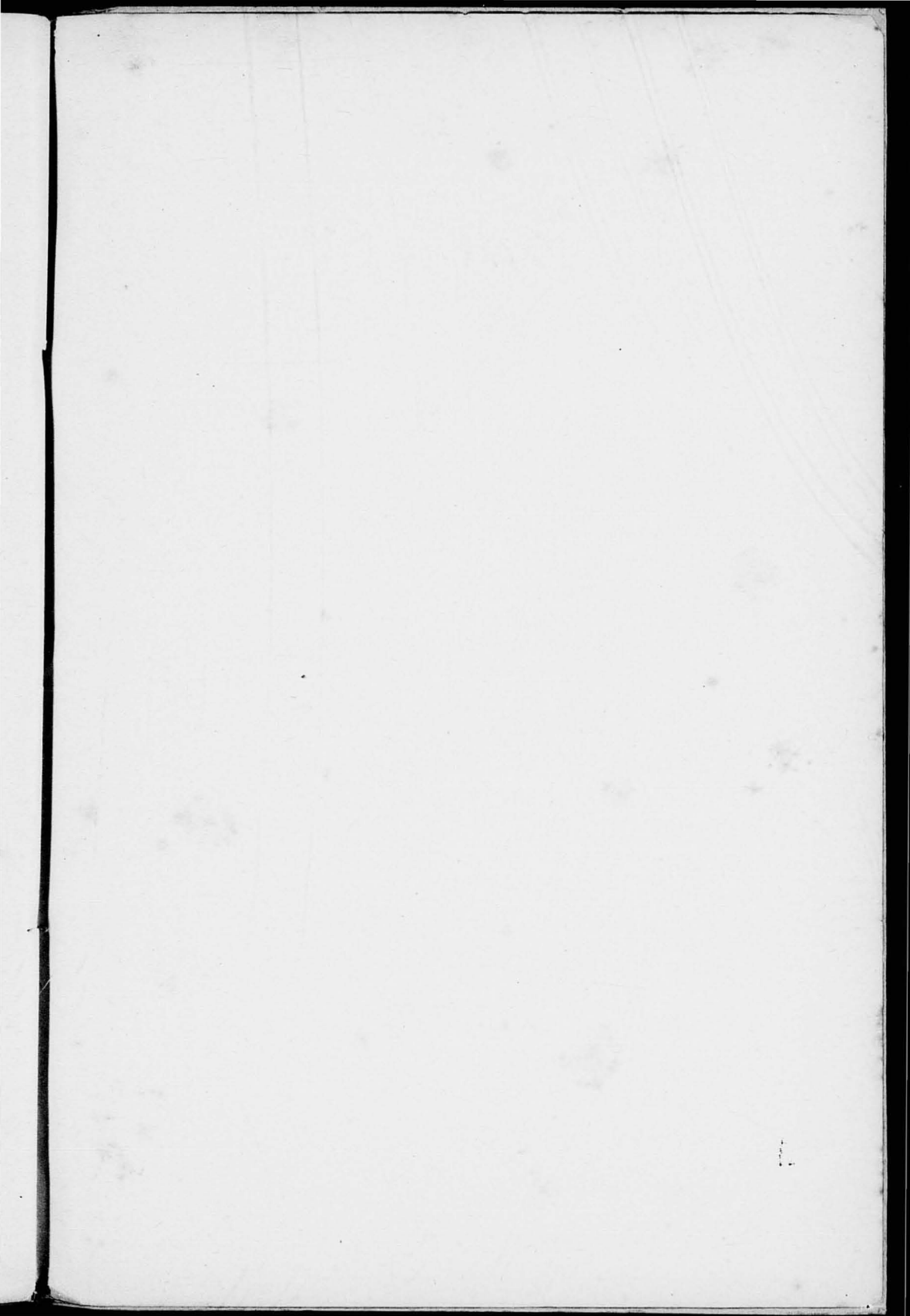
D. BAS BACKER.

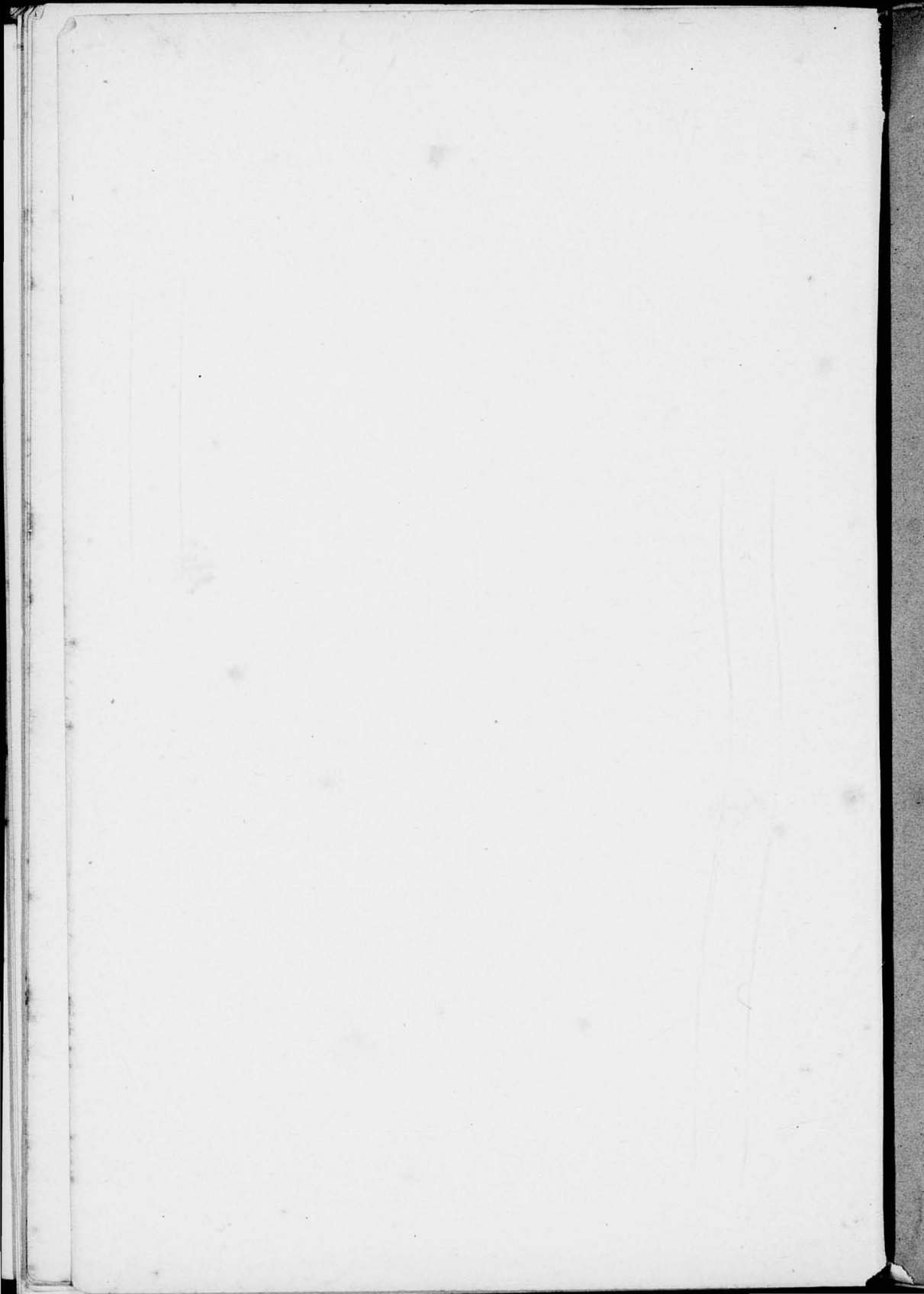
W. C. T. VAN NAHUIJS.

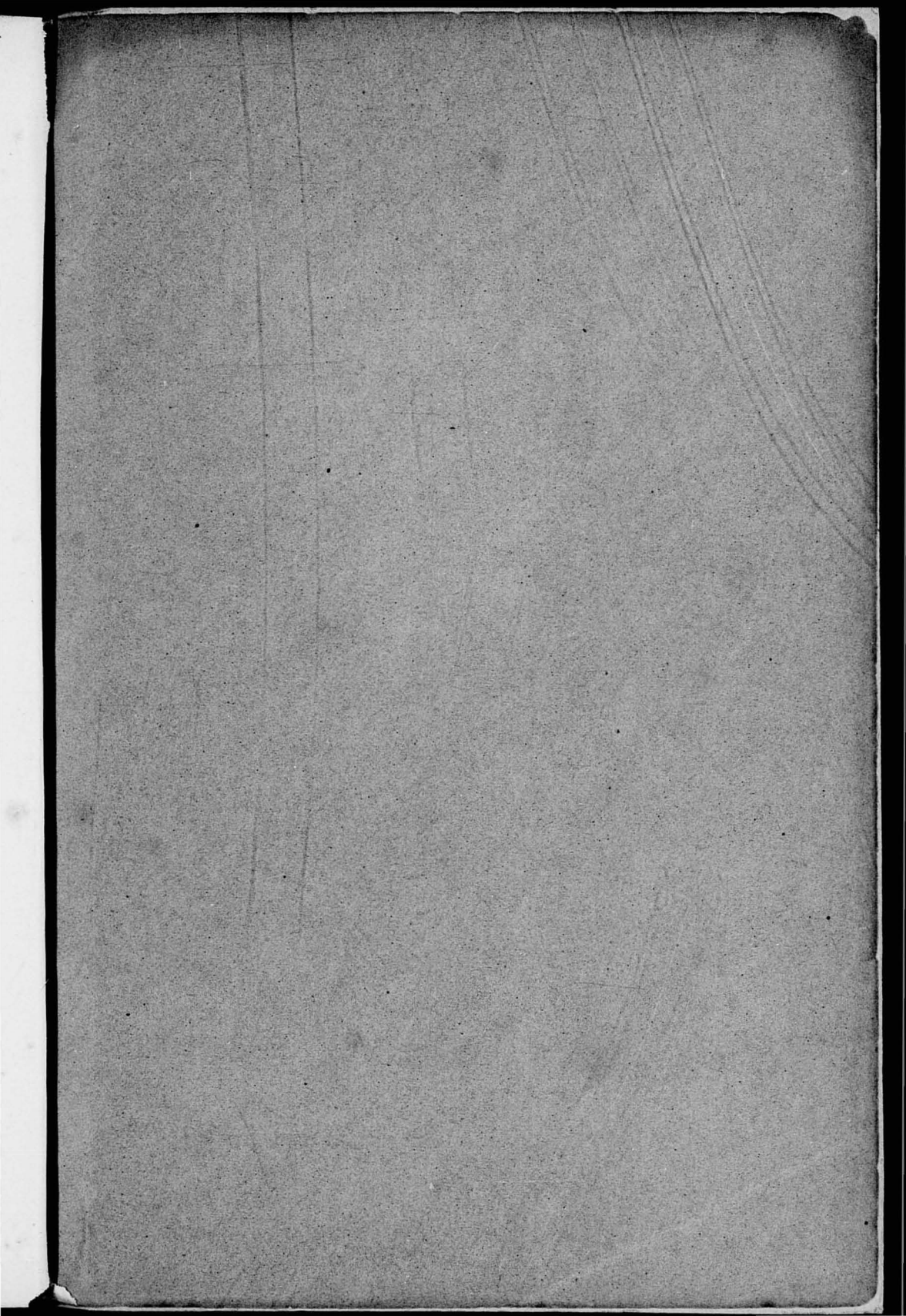
Mr. H. J. WUNDER.

AANHANGSEL.

Als een merkwaardig voorbeeld van een zeer gunstige uitkomsten opleverend lijntje in ons land, verdient vermelding de stoomtramlijn 's Gravenhage—Scheveningen. Ofschoon daaromtrent nog moeielijk volkomen juiste cijfers zijn op te geven, mag men zeker zijn, niet ver van de waarheid verwijderd te blijven en de opbrengst niet te laag te schatten, wanneer men deze over de maanden Juli, Augustus en September 1879 stelt op *f* 40900. Rekent men voor de exploitatiekosten *f* 15300 of *f* 170 per dag, waarbij dan alle posten voor vernieuwingsfondsen, algemeene kosten enz. in aanmerking genomen zijn, dan blijft over eene netto winst van *f* 25600 over dit tijdvak van 3 maanden. De aanlegkosten (gering wat de grondverkrijging, maar groot wat de aanschaffing van het vele rollend materieel betreft) bedragen voor deze 5 K. M. lange lijn met dubbel spoor, *f* 350000; zoodat in deze 3 maanden reeds bijna $7\frac{1}{2}\%$ rente van het aanlegkapitaal over een geheel jaar zouden zijn verkregen. Zelfs wanneer men, buitengewone onderhoudskosten en andere abnormale omstandigheden, aan den begintijd dezer exploitatie eigen, in rekening willende brengen, dit cijfer reduceert tot 7 of $6\frac{1}{2}$ blijft het voorzeker belangwekkend.







BOEKDRUKKERIJ VAN E. J. BRILL, LEIDEN.



