

Bevordering van den aanleg en regeling van de expl. van een locaalspoorweg van Deventer over Raalte naar Ommen.

Art. 19.

De in overeenstemming met de Onderneming en met goedkeuring van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid vastgestelde statuten der Maatschappij mogen zonder uitdrukkelijke toestemming van dien Minister en van de Onderneming niet worden gewijzigd of aangevuld.

Art. 20.

Geschillen, uit of ter zake van deze overeenkomst tusschen partijen ontstaande, worden onderworpen aan de uitspraak van drie scheidslieden, met inachtneming van hetgeen omtrent zoodanige uitspraak is bepaald bij art. 48 van de overeenkomst van 21 Januari 1890, bekrachtigd bij de wet van 22 Juli 1890 (*Staatsblad* n°. 134).

Art. 21.

Ingeval de spoorweg door den Staat mocht worden genaast, vóórdat tot naasting van de eigendommen van de Onderneming wordt overgegaan, zal de Staat ten aanzien van alle uit de tegenwoordige overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen in de plaats treden van de Maatschappij, met dien verstande dat hij voor het vervolg alle rechten zal uitoefenen, welke deze overeenkomst aan de Maatschappij tegenover de Onderneming toekent, doch daarbij tevens alle aan de eerstgenoemde tegenover de Onderneming opgelegde verplichtingen zal hebben na te komen.

De Staat verbindt zich nu voor alsdan, zich ten aanzien van de schuld der Maatschappij, bedoeld bij art. 9, vierde lid, ten tijde harer naasting bestaande, te stellen in de plaats der Maatschappij, door welke in de plaatsstelling de Maatschappij van die verbintenis zal zijn ontslagen.

Art. 22.

Alle kosten en rechten, op deze overeenkomst vallende, worden gedragen door de Maatschappij.

(203. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. Zeer spoedig nadat door de wet van 15 Juli 1898 (*Staatsblad* n°. 185) de totstandkoming van den Noordoosterlocaalspoorweg verzekerd was geworden, vroeg een comité, bestaande uit ingezetenen van Deventer, concessie en een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist voor den aanleg van een locaalspoorweg, die Deventer met den Noordoosterlocaalspoorweg in verbinding zou brengen.

Zulk eene verbinding werd voor Deventer van het grootste belang geacht, omdat die belangrijke handelsstad en marktplaats daardoor in de gelegenheid zou worden gesteld mede te profiteren van de groote toeneming van het verkeer, welke verwacht werd zoodra de Noordoosthoek van ons land door den Noordoosterlocaalspoorweg zou worden doorsneden.

De ontworpen lijn zou voorts ten goede komen aan de gemeenten Diepenveen, Olst (in het bijzonder aan de tot die gemeente behorende buurtschap Wezepe), Raalte, Ambt-Ommen (in het bijzonder aan de buurtschappen Lemelerveld en Lemele) en Stad-Ommen. Met Deventer tellen de genoemde gemeenten te zamen ongeveer 50 000 inwoners, welke direct belang bij de totstandkoming van deze nieuwe lijn hebben.

Bovendien zal deze spoorweg eene kortere verbinding vormen tusschen de streek, die door den Noordoosterlocaalspoorweg zal worden doorsneden enerzijds en alle ten zuiden en zuidwesten van Deventer gelegen plaatsen anderzijds. Op grond van een en ander behoort de lijn als eene wenschelijke aanvulling en tevens als eene voedingslijn van den Noordoosterlocaalspoorweg te worden aangemerkt.

Wil de lijn echter aan het boven omschreven doel beantwoorden, dan is het duidelijk dat zij met den Noordoosterlocaalspoorweg in ééne hand moet worden geëxploiteerd. Te recht werden derhalve door het bovenbedoelde comité aanstonds onderhandelingen met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen aangeknoopt omtrent het in exploitatie nemen van den spoorweg.

Bij die onderhandelingen bleek, dat ook van de zijde van deze maatschappij het groote belang werd erkend, dat de nieuwe lijn voor de ontwikkeling van het verkeer op het door haar geëxploiteerde net (den Noordoosterlocaalspoorweg daaronder begrepen) zal hebben.

Waar ook de betrokkene streek bereid bleek door ruime bijdragen tot den aanleg mede te werken, komt het den ondergeteekenden voor dat er alleszins aanleiding bestaat om ook van Rijkswege op de gebruikelijke wijze dien aanleg door toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist te bevorderen.

Terwijl voor de toelichting van het bedrag van het toe te kennen voorschot naar § 3 dezer Memorie worde verwezen, zij hier reeds aanstonds opgemerkt dat op bedoelde toekenning betrekking hebben de artt. 1 en 2 van het wetsontwerp, welke gelijkloidend zijn met die in gelijksoortige subsidie-wetten voor spoorwegaanleg. Ter uitvoering van art. 2 zal mitsdien tusschen den Staat en de op te richten Locaalspoorwegmaatschappij eene overeenkomst zijn te sluiten, waarbij haar onder de gebruikelijke bepalingen, o. a. omtrent de terugbetaling van het voorschot, 's Rijks geldelijke bijdrage wordt toegekend en waarbij tevens de concessie voor den aanleg en de exploitatie van den spoorweg zal worden geregeld.

§ 2. Ten behoeve van den spoorweg zal, gelijk uit het bij deze Memorie gevoegde kaartje kan blijken, te Deventer en te Raalte mede gebruik worden gemaakt van de aldaar bestaande Staatsspoorwegstations. Bij het plan tot verbouwing van eerstbedoeld station wordt daarmede rekening gehouden, terwijl het station Raalte op eenvoudige wijze daartoe kan worden geschikt gemaakt. In de nabijheid van beide stations zal ook van een gedeelte van de baan van de Staatsspoorwegen gebruik gemaakt worden; nabij Raalte is in dat gedeelte begrepen de bestaande brug over het Overijsselsche kanaal.

De richting van den spoorweg benoorden Raalte werd vooral bepaald door den wensch om den spoorweg nabij Ommen aan den Noordoosterlocaalspoorweg te doen aansluiten en door de aanwezigheid nabij Lemelerveld van eene zeer belangrijke beetwortelsuikerfabriek. De directie van die fabriek bleek het verkrijgen van eene spoorwegverbinding op hoogen prijs te stellen. De aanvoer van de voor haar bedrijf benodigde beetwortelen, welke voor een groot deel uit Groningen en Friesland worden betrokken, moet tot dusverre uitsluitend te water geschieden en dit schijnt, vooral wegens de betrekkelijk geringe capaciteit der Overijsselsche kanalen, en wegens het verbod om die kanalen met stoomvaartuigen te bevaren, niet zonder bezwaar. Althans voor de verdere uitbreiding, die men aan het bedrijf der fabriek wenschte te geven, werd eene spoorwegaansluiting onontbeerlijk geacht, en toen deze ontworpen spoorweg daartoe de gelegenheid aanbood, bleek de directie van de fabriek niet alleen bereid tot eene niet onbelangrijke bijdrage in het aanlegkapitaal, maar gaf zij tevens te kennen een vervoer van ten minste 2500 wagonladingen per jaar te willen waarborgen.

De keuze van Ommen als aansluitingspunt aan den Noordoosterlocaalspoorweg geschiedde vooral met het oog op de mogelijkheid dat later andere spoorweglijnen van Ommen in noordelijke richting zullen worden tot stand gebracht. Met name werd daarbij gedacht aan een locaalspoorweg van Ommen over Avereest en Zuidwolde naar Hoogeveen, waarvan reeds herhaaldelijk sprake was en welke lijn als eene rechtstreeksche verlenging van den onderwerpelijken spoorweg zou zijn te beschouwen. Bovendien zou de spoorweg, bij de keuze van een meer oostwaarts gelegen aansluitingspunt, langer en dientengevolge kostbaarder in aanleg zijn geworden.

Bij den bouw van het station Ommen van den Noordoosterlocaalspoorweg werd dan ook reeds op medegebruik van dit station en van het aansluitende baanvak, met inbegrip van de brug over de Regge ten behoeve van de nieuwe lijn, gerekend.

De totale lengte van den spoorweg zal 37½ K.M. bedragen; daarvan zal echter slechts ongeveer 33 K.M. nieuw behoeven te worden gebouwd.

§ 3. De aanlegkosten van den spoorweg zijn geraamd op f 1 180 000, welk bedrag overeenkomt met ongeveer f 36 000

Bevordering van den aanleg en regeling van de expl. van een locaalspoorweg van Deventer over Raalte naar Ommen.

per kilometer. Onder deze kosten zijn geene uitgaven voor aanschaffing van rollend materieel begrepen, daar het in de bedoeling ligt, dat hierin door de Exploitatie-Maatschappij zal worden voorzien.

Van bovengenoemd aanlegkapitaal is een belangrijk gedeelte door de onmiddellijk belanghebbenden bijeengebracht, in den vorm van deelneming in het aandeelenkapitaal der voor den aanleg van den spoorweg op te richten onderneming, welke den naam zal dragen van Overijsselsche Locaalspoorwegmaatschappij.

In dat aandeelenkapitaal toch werd deelneming toegezegd door :

de provincie Overijssel	voor . . . . .	f 180 000
de gemeente Deventer	„ . . . . .	100 000
„ „ Diepenveen	„ . . . . .	5 000
„ „ Olst	„ . . . . .	10 000
„ „ Raalte	„ . . . . .	10 000
„ „ Ambt-Ommen	„ . . . . .	5 000
„ „ Stad-Ommen	„ . . . . .	5 000

en door particulieren (waaronder begrepen de suikerfabriek en de Noordoosterlocaalspoorwegmaatschappij)

totaal . . . . . f 455 000

Aan het Rijk wordt, blijkens art. 1 van het wetsontwerp, een renteloos voorschot gevraagd ten bedrage van  $\frac{1}{4}$  der aanlegkosten tot een maximum van f 393 000, terwijl het overigens benodigde bedrag, voor zooveel dit niet alsnog in aandeelen wordt geplaatst, door uitgifte van eene obligatieleening zal worden gevonden.

De betaling van rente en aflossing over die te sluiten obligatieleening kon geacht worden te zijn gewaarborgd door de uitkeering, welke bij de onderhandelingen met de Exploitatie-Maatschappij van de zijde dezer Maatschappij in den vorm van eene vaste huur, onafhankelijk van de uitkomsten der exploitatie van den spoorweg, in uitzicht werd gesteld, te weten eene som van f 23 375 'sjaars. Worden derhalve de geraamde aanlegkosten niet overschreden, zoodat in geen geval meer dan f 332 000 door uitgifte van obligatiën behoeft te worden gevonden, en bedraagt de over dat bedrag verschuldigde annuïteit ongeveer  $4\frac{1}{4}$  pct. 'sjaars (welk percentage door het comité wordt aangenomen), dan zal van die vaste huur, na aftrek van genoemde annuïteit ad pl. m. f 14 110, en van f 900 voor administratiekosten van de Maatschappij, nog plm. f 8365 overblijven, zoodat voor de deelnemers in het aandeelenkapitaal der Maatschappij reeds aanstonds uitzicht op uitkeering van eenig dividend bestaat.

Intusschen zal het boven berekende surplus van f 8365 in geen geval ten volle aan de aandeelhouders ten goede mogen komen. Immers er bestaat geene aanleiding om in dit geval af te wijken van het beginsel, dat toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist voor den aanleg van een spoorweg slechts geschiedt indien de bij dien aanleg betrokken streek zich althans eene gelijke opoffering wil getroosten als van den Staat wordt geyraagd. Die gelijkheid in opoffering kan in dit geval worden verkregen door een bedrag van het aandeelenkapitaal, gelijk aan het te verlenen Rijksvoorschot, dus van ten hoogste f 393 000, als subsidie te beschouwen, en bij de verdeling van de winst als zoodanig te behandelen. De restitutie aan het Rijk zal dan behooren aan te vangen, zoodra over het overige, niet als subsidie beschouwde gedeelte van het aandeelenkapitaal (i. e. f 62 000) een preferent dividend van stel 4 pct. zal kunnen worden uitgekeerd. Wordt dan van het overige  $\frac{1}{3}$  door het Rijk als restitutie op zijn voorschot gevorderd, dan komt deze regeling hierop neer, dat van het surplus ad plm. f 8365, aan de aandeelhouders ten goede komt f 2480 +  $\frac{2}{3}$  × f 5885 of plm. f 6403, zoodat aan hen een dividend van bijna  $1\frac{1}{2}$  pct. zou kunnen worden uitgekeerd. In dat geval zou tevens aan het Rijk eene restitutie van f 1962 behooren te geschieden.

§ 4. Het is duidelijk, dat de vaste huur, ten bedrage van f 23 375 'sjaars, waarop van de zijde der Exploitatie-Maatschappij uitzicht werd gegeven, (overeenkomende met ruim f 620 per

kilometer), het welslagen van de pogingen van het comité om het aanlegkapitaal van dezen spoorweg bijeen te brengen, zeer heeft bevorderd. Immers daardoor is, gelijk boven werd berekend, de betaling der annuïteit over de uit te geven obligatieleening verzekerd, en bovendien voor de aandeelhouders gegrond uitzicht op bijna  $1\frac{1}{2}$  pct. dividend 'sjaars geopend.

Stijging van dat dividend zou dan mede geenszins uitgesloten behoeven te zijn, want boven de genoemde vaste huur werd van de zijde der Exploitatie-Maatschappij nog uitzicht gegeven op eene uitkeering van 20 pct. van hetgeen de bruto opbrengst van den spoorweg meer bedraagt dan f 10 per dagkilometer (f 3650 per jaarkilometer). Bij de goede verwachtingen, welke men in de betrokken streek van het vervoer over de lijn koestert, schijnt eene zoodanige en zelfs eene hoogere opbrengst in de toekomst wel te mogen worden verwacht.

Echter stelde de directeur-generaal der Exploitatie-Maatschappij bij de gevoerde onderhandelingen tegenover het vooruitzicht van exploitatie van den spoorweg op de genoemde geldelijke voorwaarden, zijnerzijds het beding, dat zijne Maatschappij vooraf van den Staat de zekerheid zoude verkrijgen dat, in geval van naasting van haar bedrijf, ook hare aanspraken ten aanzien van dezen spoorweg uit het te sluiten exploitatiecontract voortvloeiende, mede door den Staat zullen worden overgenomen. Dit beding, dat bij het ter hand nemen van nieuwe ondernemingen, in verband met de bepalingen der spoorwegovereenkomst van 1890, als regel door de Exploitatie-Maatschappij is gesteld, o. a. ook met betrekking tot den Noord-oosterlocaalspoorweg, komt den ondergeteekenden niet onbillijk voor.

Voor de Exploitatie-Maatschappij toch is het niet voldoende dat zij, bij eventuele naasting van het bedrijf, van hare verplichtingen volgens het te sluiten exploitatiecontract wordt ontheven, maar zij dient tevens verzekerd te zijn, dat op dat tijdstip voldaan zullen worden de vorderingen, welke zij op de eigenares mocht hebben wegens aan den spoorweg gemaakte werken van wijziging, verbetering of uitbreiding, waarvan zij de kosten tijdens den duur der exploitatie-overeenkomst renteloos voorschiet.

Die zekerheid kan haar alleen verschaft worden als de Staat de verplichting op zich neemt, bij bedoelde naasting die vorderingen te begrijpen onder de zaken en rechten, welke hij tegen betaling hunner volle waarde van haar overneemt.

Voor den Staat bestaat daartegen naar het oordeel van de ondergeteekenden geen bezwaar. Immers, nadat de exploitatie van het net der Exploitatie-Maatschappij, met inbegrip van den Noord-oosterlocaalspoorweg, aan den Staat zal zijn overgegaan zal de lijn Deventer—Ommen voor den nieuwen exploitant dezelfde waarde hebben als thans voor de Exploitatie-Maatschappij, zoodat de Staat daarvoor, nevens de door laatstgenoemde Maatschappij in uitzicht gestelde vaste huur en verdere uitkeering uit de opbrengst boven f 10 per dagkilometer, welke niet te hoog voorkomen, zeer wel de door haar gedane voorschotten op zich kan nemen.

De zekerheid, dat de Staat bereid is zich op die wijze in de plaats van de Exploitatie-Maatschappij te stellen, is tevens van groote waarde voor de Maatschappij, eigenares van de lijn. Immers, gelijk reeds in § 1 werd opgemerkt, zal de spoorweg voor een groot deel zijne waarde ontleenen aan de exploitatie in ééne hand met den Noord-oosterlocaalspoorweg, en zou hij voor afzonderlijke exploitatie weinig geschikt zijn. Voor de eigenares is het derhalve van veel belang verzekerd te zijn dat, na eventuele naasting van de Exploitatie-Maatschappij, de exploitatie van den spoorweg door den nieuwen exploitant van den Noord-oosterlocaalspoorweg op dezelfde voorwaarden zal worden voortgezet.

De verzekering dat de Staat, in geval van naasting van het bedrijf der Exploitatie-Maatschappij, hare aanspraken en verplichtingen ten aanzien van dezen spoorweg mede zal overnemen, behoort, in verband met het bepaalde bij art. 39, sub 3<sup>e</sup>, der overeenkomst van 21 Januari 1890, bekrachtigd bij de wet van 22 Juli 1890 (*Staatsblad* n. 134), bij de wet te worden gegeven.

Tot dat einde wordt voorgesteld bij art. 3 van dit ontwerp van wet de ondergeteekenden te machtigen tot het aangaan, namens den Staat, van eene overeenkomst met de Exploitatie-Maatschappij en met de voor den aanleg van den spoorweg Deventer—Ommen op te richten Maatschappij, volgens een bij die wet te voegen ontwerp, waarin de bovenbedoelde verplichtingen als de artt. 16—18 zijn opgenomen.

§ 5. Omtrent de bij het wetsontwerp gevoegde ontwerp-

Bevordering van den aanleg en regeling van de expl. van een locaalspoorweg van Deventer over Raalte naar Ommen.

overeenkomst is overleg gepleegd met het Comité, dat zich voor de oprichting van eene „Overijsselsche Locaalspoorweg-Maatschappij Deventer—Ommen”, heeft gevormd, en met den directeur-generaal der Exploitatie-Maatschappij. Beide hebben zich met den inhoud van de ontwerp-overeenkomst vereenigd, zoodat die, indien de noodige goedkeuring en machtiging van de zijde van commissarissen en aandeelhouders van beide Maatschappijen wordt verkregen, te zijner tijd zal kunnen worden aangegaan.

Vorm en inhoud van de ontwerp-overeenkomst zijn zooveel mogelijk gelijk aan die van het contract betreffende den Noordoosterlocaalspoorweg, tot het aangaan waarvan de ambtsvoorgangers van de ondergeteekenden bij de wet van 15 Juli 1898 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 185) werden gemachtigd.

Vermits het hier eene volkomen overeenkomstige regeling geldt als toen, kan toelichting van de bepalingen dezer overeenkomst, voor zooveel die gelijkloidend zijn met die van het contract voor den Noordoosterlocaalspoorweg, naar het oordeel van de ondergeteekenden overbodig worden geacht. Zij meenen derhalve te kunnen volstaan met hieronder enkele redenen, waarom de beide contracten eenigszins van elkander afwijken, in het kort toe te lichten.

In het algemeen kon het contract voor de lijn Deventer—Ommen eenigszins eenvoudiger worden dan dat betrekkelijk den Noordoosterlocaalspoorweg, daar de verhouding van den Staat en van de Exploitatie-Maatschappij tegenover de Noordoosterlocaalspoorwegmaatschappij in zooverre anders was dan tegenover deze Locaalspoorwegmaatschappij, dat beiden bij den Noordoosterlocaalspoorweg mede als aandeelhouder optraden en als zoodanig zich enkele rechten voorbehielden, voor welk voorbehoud hier geene aanleiding bestond. Bovendien moest de Staat zich ten aanzien van den Noordoosterlocaalspoorweg, in verband met de verplichting om bij overschrijding van de geraamde aanlegkosten in het meerdere te voorzien, een financieel toezicht op den aanleg voorbehouden, dat hier eveneens kon vervallen. Immers de Staat zal voor dezen spoorweg slechts een renteloos voorschot tot een zeker maximum beschikbaar stellen, terwijl het risico voor eventueele gevolgen van overschrijding der geraamde aanlegkosten op de Locaalspoorwegmaatschappij zal blijven rusten, die tot het aanvaarden daarvan, in verband met de in uitzicht gestelde vaste huur, in staat zal zijn. In plaats van naar eene te verleen concessie, gelijk bij den Noordooster-

locaalspoorweg, moest in art. 1 en in enkele andere artikelen van het ontwerp-exploitatie-contract voor dezen spoorweg verwezen worden naar de aan het slot van § 1 dezer Memorie bedoelde concessie- en subsidie-overeenkomst. Het ligt in de bedoeling in die subsidie-overeenkomst ook de bevoegdheid tot naasting van den spoorweg, te allen tijde, voor den Staat voor te behouden. In verband hiermede behoefde ook dit onderwerp niet, gelijk bij den Noordoosterlocaalspoorweg, in de exploitatie-overeenkomst te worden geregeld; wel is daarin echter opgenomen, als art. 21, eene bepaling welke ten doel heeft, dat, indien de Staat den spoorweg naast voordat tot naasting van de eigendommen van de Exploitatie-Maatschappij wordt overgegaan, het exploitatie-contract tusschen die Maatschappij en den Staat zal worden voortgezet.

§ 6. In art. 3 van het wetsontwerp wordt, bij de machtiging tot het aangaan van de overeenkomst, tevens bepaald dat daarin vooraf in art. 1 de ontbrekende data zullen worden ingevuld. Het is duidelijk dat met het aangaan van de exploitatie-overeenkomst behoort te worden gewacht totdat de ingevolge art. 2 van het wetsontwerp te sluiten subsidie-overeenkomst zal zijn tot stand gekomen.

Mede is in het wetsontwerp opgenomen de vrijstelling van de te sluiten exploitatie-overeenkomst van het recht van registratie (art. 4); van de te dien aanzien te betalen bedragen zou een derde reeds onmiddellijk ten laste van den Staat komen, terwijl het overige bij eventueele naasting van den spoorweg eveneens door den Staat zou worden terugbetaald.

*De Minister van Waterstaat,  
Handel en Nijverheid,*

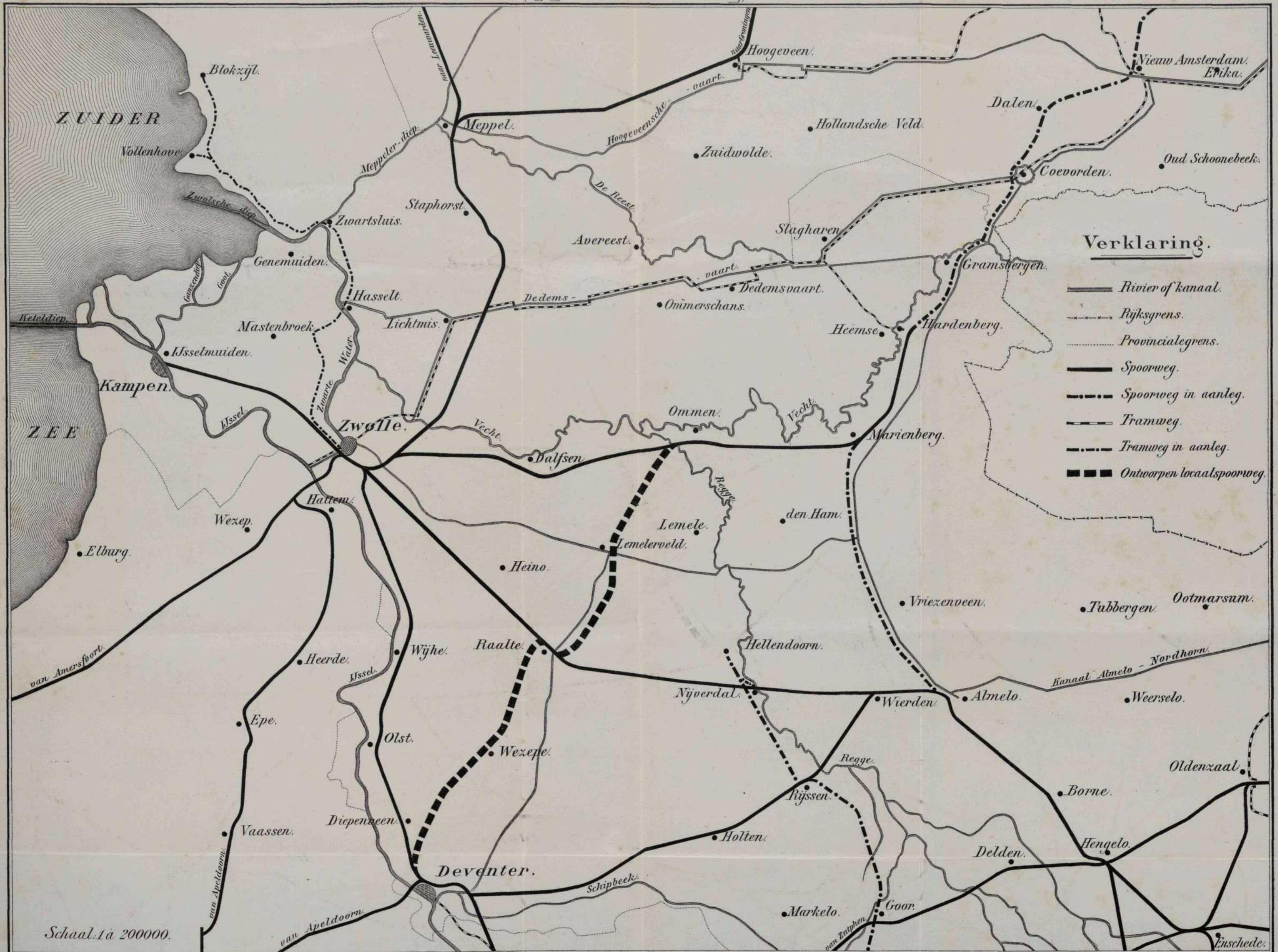
DE MAREZ OYENS.

*De Minister van Financiën,*

HARTE VAN TECKLENBURG.

Bevordering van den aanleg en regeling van de exploitatie van een locaalspoorweg  
van Deventer over Raalte naar Ommen.

(Bijlage van de Memorie van Toelichting)



Schaal: 1:200000.