

Bevordering aanleg en in exploitatie brengen en regeling exploitatie van spoorweglijnen van Goes naar Wemeldinge.

tuten der Maatschappij mogen, zonder uitdrukkelijke toestemming van dien Minister en van de Onderneming, niet worden gewijzigd of aangevuld.

Artikel 22.

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 artikel 48 van de overeenkomst van 21 Januari 1890, bekrachtigd bij de wet van 22 Juli 1890 (*Staatsblad* n°. 134).

Artikel 23.

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 schulden der Maatschappij, bedoeld bij het vierde lid van artikel 9 en bij het tweede lid van artikel 12, ten tijde harer naasting bestaande, te stellen in de plaats der Maatschappij, door welke in de plaats stelling de Maatschappij van die verbintenis zal zijn ontslagen.

Artikel 24.

De Staat verbindt zich bij naasting van de eigendommen der Onderneming, ingeval alsdan de terugbetaling, bedoeld in het tweede lid van artikel 12, niet volledig heeft plaats gehad, het deswege nog verschuldigde aan de Onderneming uit te betalen.

Artikel 25.

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

Aldus in drievoud opgemaakt en ondertekend te 's Gravenhage,

De Minister van Waterstaat,

De Minister van Financiën,

Utrecht,

*De Maatschappij tot Exploitatie van
Staatspoorwegen,*

De Directeur-Generaal,

De Secretaris,

De Spoorweg-Maatschappij „Zuid-Beveland”,

(236. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Nadat reeds vroeger pogingen in het werk waren gesteld om op het eiland Zuid-Beveland spoorwegverbindingen in het leven te roepen, diende de heer E. HUYGHEBAERT, te Kortrijk, in 1909 eene aanvraag in om concessie voor lijnen ten westen en ten oosten van het kanaal door Zuid-Beveland. Hij slaagde er in voor zijne plannen medewerking te verkrijgen van de Staten van Zeeland, die in hunne najaarszitting van 1911 een renteloos voorschot toezegden tot een-derde der kosten van aanleg, met inbegrip van de kosten van aankoop van het rollend materieel. In verband daarmee verklaarde de ambtsvoorganger van den eersten ondergeteekende zich in beginsel bereid verleening van eene concessie, zoomede beschikbaarstelling van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist tot een derde gedeelte der kosten van aanleg en in exploitatie brengen te bevorderen. Het onderzoek van de ingezonden plannen gaf aanleiding tot eenige wijziging en tot verhooging van de begrooting, in verband waarmee de aanvrager zich wendde tot de provincie Zeeland met verzoek om een hooger renteloos voorschot tot een derde gedeelte van de nieuwe raming. Ook de eerste ondergeteekende ontving een dergelijk verzoek ten aanzien van den door zijn ambtsvoorganger in uitzicht gestelden Rijkssteun.

Kort daarop, in het najaar van 1913, werd eene aanvraag om concessie voor spoorweglijnen op het eiland Zuid-Beveland ingediend door de heeren dr. J. W. JENNY WEIJERMAN, te Utrecht, en M. ONNEN, te de Bilt. Nevens andere wijzigingen onderscheidde zich deze aanvraag van het plan-HUYGHEBAERT vooral door den aanleg zoodanig te ontwerpen, dat goederenmaterieel der hoofdspoorwegen zou kunnen doorgevoerd worden. Dit hield verband met het feit, dat deze aanvragers van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen in beginsel eene bereidverklaring hadden verkregen tot exploitatie van het ontworpen net in aansluiting aan den het eiland doorsnijdenden Staatsspoorweg.

Bij het onderzoek was intusschen gebleken, dat voor eene verbinding van de ten westen en ten oosten van het kanaal door Zuid-Beveland gelegen gedeelten van het ontworpen net met het oog op de belangen van de scheepvaart en van het gewone verkeer geen gebruik zou kunnen worden gemaakt van eene der bestaande bruggen over dat kanaal, en dat dus uitvoering van het volledige plan alleen zou kunnen worden verwezenlijkt, indien eene nieuwe voor spoorwegverkeer geschikte brug daarin kon worden opgenomen.

Ter uitvoering van de plannen van de heeren JENNY WEIJERMAN en ONNEN werd opgericht de Spoorwegmaatschappij „Zuid-Beveland”, die met den heer HUYGHEBAERT eene overeenkomst sloot, waarbij deze afstand deed van de door hem verkregen rechten, vergunningen en subsidies voor spoorweglijnen op Zuid-Beveland. Aan deze Maatschappij verleenden nu de Staten der provincie Zeeland een renteloos voorschot in de najaarszitting van 1915. Dit voorschot had alleen betrekking op de lijnen ten westen van het kanaal, in overeenstemming met het verlangen der Maatschappij om, in afwachting van eene omtrent de overbrugging van het

kanaal te nemen beslissing, reeds den aanleg van dat gedeelte harer plannen te verzekeren; echter verbonden de Staten aan hunne toezegging de voorwaarde, dat de laatste termijn van het voorschot eerst zal worden betaald, nadat ten genoegen van Gedeputeerde Staten zekerheid is gegeven, dat lijnen ten oosten van het kanaal door Zuid-Beveland van Wemeldinge langs Kruiningen naar Hansweert zullen worden aangelegd.

Intusschen bleek den eersten ondergeteekende uit het onderzoek omtrent de vraag, aan welke eischen eene overbrugging van het kanaal door Zuid-Beveland met het oog op de belangen van het scheepvaartverkeer en van het gewone verkeer zou moeten voldoen, dat met de kosten daarvan een bedrag van niet minder dan f 1 100 000 zoude gemoeid zijn. Reeds had de Spoorwegmaatschappij „Zuid-Beveland” verklaard, dat voor de kosten dier overbrugging hare begroting met geen grootere som belast zou kunnen worden dan van f 100 000, hetzelfde bedrag als waarop indertijd in het plan-HUYGHEBAERT was gerekend. Inderdaad kon van de Maatschappij billijkheidshalve geen hooger bedrag worden gevorderd, wilde men het welslagen van het plan niet in de waagschaal stellen. Daar in hoofdzaak wegens voor de scheepvaart te stellen eischen een zoo aanzienlijk grooter bedrag noodig zoude zijn, zou dus in ieder geval het grootste gedeelte dier kosten wel uit 's Rijks schatkist moeten worden gevonden. Aangezien echter de belangen van het gewone verkeer vooralsnog niet het maken van eene overbrugging bepaaldelijk eischen, heeft de eerste ondergeteekende, lettende op de belangen der schatkist, geen termen kunnen vinden tot het doen van deze groote uitgave. Hij verklaarde zich daarom tegenover de Maatschappij bereid te bevorderen, dat voor den aanleg en het in exploitatie brengen van de ten westen van het kanaal door Zuid-Beveland ontworpen lijnen ¹⁾ concessie zal worden verleend en een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist zal worden toegekend, evenals voor het plan-HUYGHEBAERT, ten bedrage van een-derde der kosten van aanleg en in exploitatie brengen. Daarop bleken Gedeputeerde Staten van Zeeland bereid aan Provinciale Staten een voorstel te doen tot intrekking van de hierboven bedoelde voorwaarde ten aanzien van de lijnen ten oosten van het kanaal, met welk voorstel deze Staten zich in hunne najaarszitting van het jaar 1916 hebben vereenigd. De eerste ondergeteekende heeft hierin aanleiding gevonden thans de beschikbaarstelling van het Rijksvoorschot te bevorderen, ten einde zoo spoedig mogelijk de totstandkoming te verzekeren van het voor de ontwikkeling van het eiland Zuid-Beveland zoo belangrijk spoorwegnet, welks beteekenis naar zijn gevoelen nog aanmerkelijk is verhoogd, nu exploitatie in ééne hand met den Staatsspoorweg en doorvoering van goederenmaterieel der hoofdspoorwegen in uitzicht wordt gesteld.

De kosten van aanleg, met inbegrip van die voor het in exploitatie brengen van het ontworpen net, waarvan de

lengte ongeveer 62,5 K.M. bedraagt en dat op exploitatie als vereenvoudigde locaalspoorweg zal worden ingericht, zijn geraamd op f 3 210 000. Het rentelooze voorschot van de provincie Zeeland zal bedragen een-derde der kosten van aanleg met inbegrip van de kosten van het rollend materieel, tot een maximum van f 1 070 000, verminderd met de tegen 4 pct. gekapitaliseerde waarde van de door belanghebbenden (gemeenten, polders of derden) toegezegde bijdragen; deze bijdragen zullen moeten zijn verzekerd tot een bedrag van f 266 440, te storten in ten hoogste twintig jaarlijksche termijnen. Blijkens artikel I van het wetsontwerp wordt voorgesteld ook door het Rijk een-derde, tot een maximum van f 1 070 000, te doen dragen.

Van het overigens vereischte kapitaal is een gedeelte in aandelen geplaatst, en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen verklaarde zich bereid het overblijvende gedeelte beschikbaar te stellen, eensdeels door verschaffing van het benodigde rollend materieel en van de voor de beveiliging en uitrusting noodige inrichtingen, anderdeels door het verstrekken van geld.

De bij het wetsontwerp gevoegde ontwerp-overeenkomst is in hoofdzaak gelijk o.a. aan het contract betreffende den locaalspoorweg Stadskanaal—Ter Apel—Duitsche grens, tot het aangaan waarvan machtiging werd verleend bij de wet van 13 Juli 1914 (*Staatsblad* n^o. 322).

Het ligt in de bedoeling voor de vaste huur, die door de Exploitatie-Maatschappij betaald zal worden, een zoodanig bedrag in rekening te brengen, dat daaruit ten minste betaald zal kunnen worden eene rente van 4 pct. over het aandelenkapitaal en de over de obligatieleening verschuldigde rente, vermeerderd met eene som van f 2000 voor administratiekosten en belastingen. Aangezien het onder de tegenwoordige omstandigheden niet wel doenlijk is reeds nu den rentevoet voor de obligatieleening vast te stellen, moest in artikel II onder a het bedrag voor de vaste huur nog oningevuld worden gelaten.

De Exploitatie-Maatschappij heeft zich bereid verklaard om, indien de aanlegkosten de raming blijken te overtreffen, het meer noodige te verschaffen of te doen verschaffen, waarvoor in artikel 12 eene regeling is getroffen.

In artikel 3 van het wetsontwerp wordt, bij de machtiging tot het aangaan van de overeenkomst, tevens bepaald, dat daarin vooraf enkele invullingen zullen moeten plaats hebben. Behalve het in artikel II onder a bedoelde bedrag zullen in artikel I nog de ontbrekende data moeten worden ingevuld.

De Minister van Waterstaat,

C. LELY.

De Minister van Financiën,

TREUB.

1) De richting van deze lijnen is op de bij deze Memorie gevoegde schetskaart aangegeven.

Bevordering van den aanleg en het in exploitatie brengen en regeling van de exploitatie van spoorweglijnen van Goes over 's Heer-Arendskerke, Borsselen en Hoedekenskerke naar Goes, van Goes over 's Heer-Arendskerke naar het Wolphaartsdijksche veer en van Goes naar Wemeldinge.

(Bijlage van de Memorie van Toelichting.)

ZITTING 1917—1918. — 236.

