



# **Eenige beschouwingen over art. 3 der Spoorwegwet van 9 April 1875 (stbl. no. 67)**

<https://hdl.handle.net/1874/241808>

A. A. VAN NAGELL.

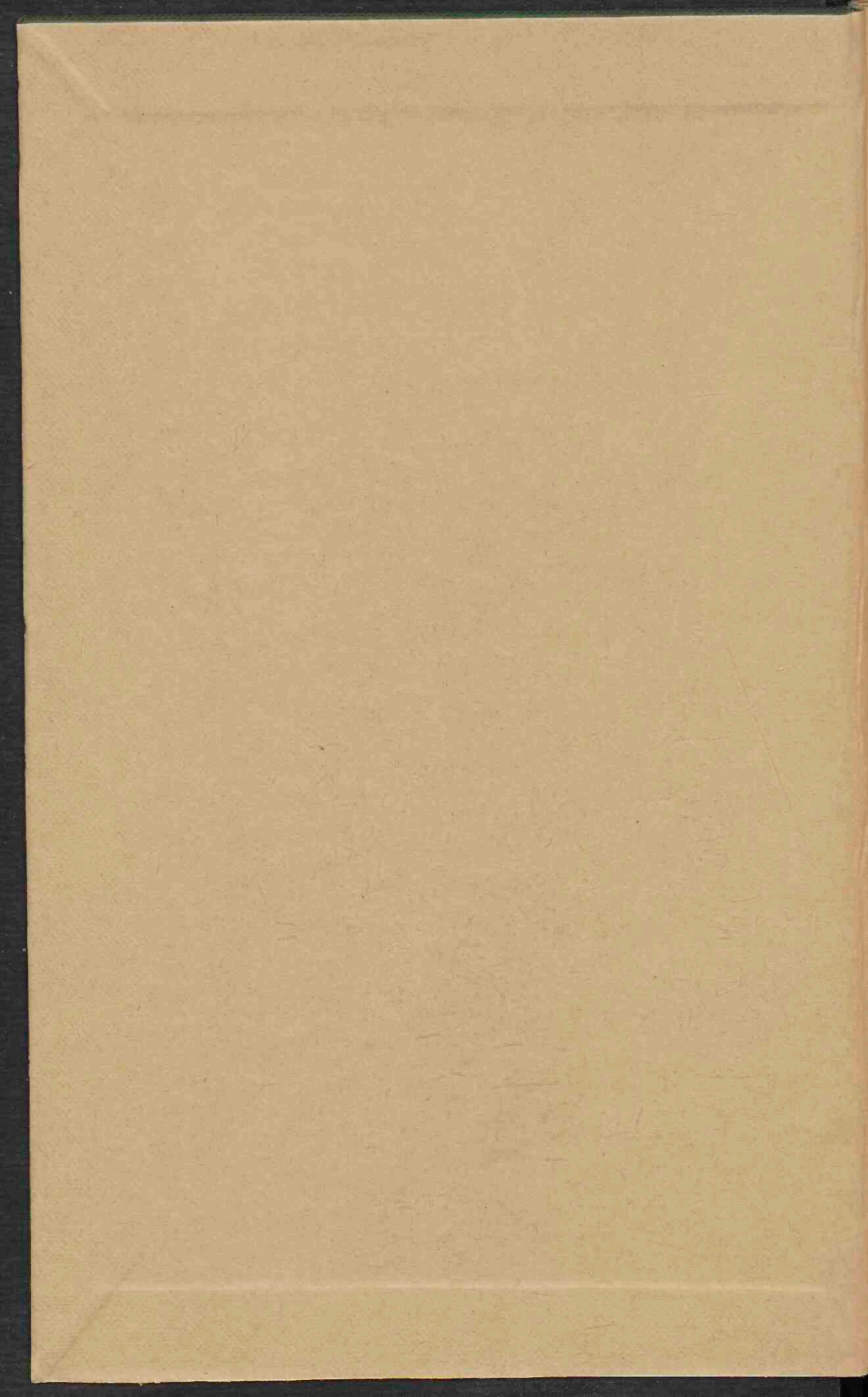
---

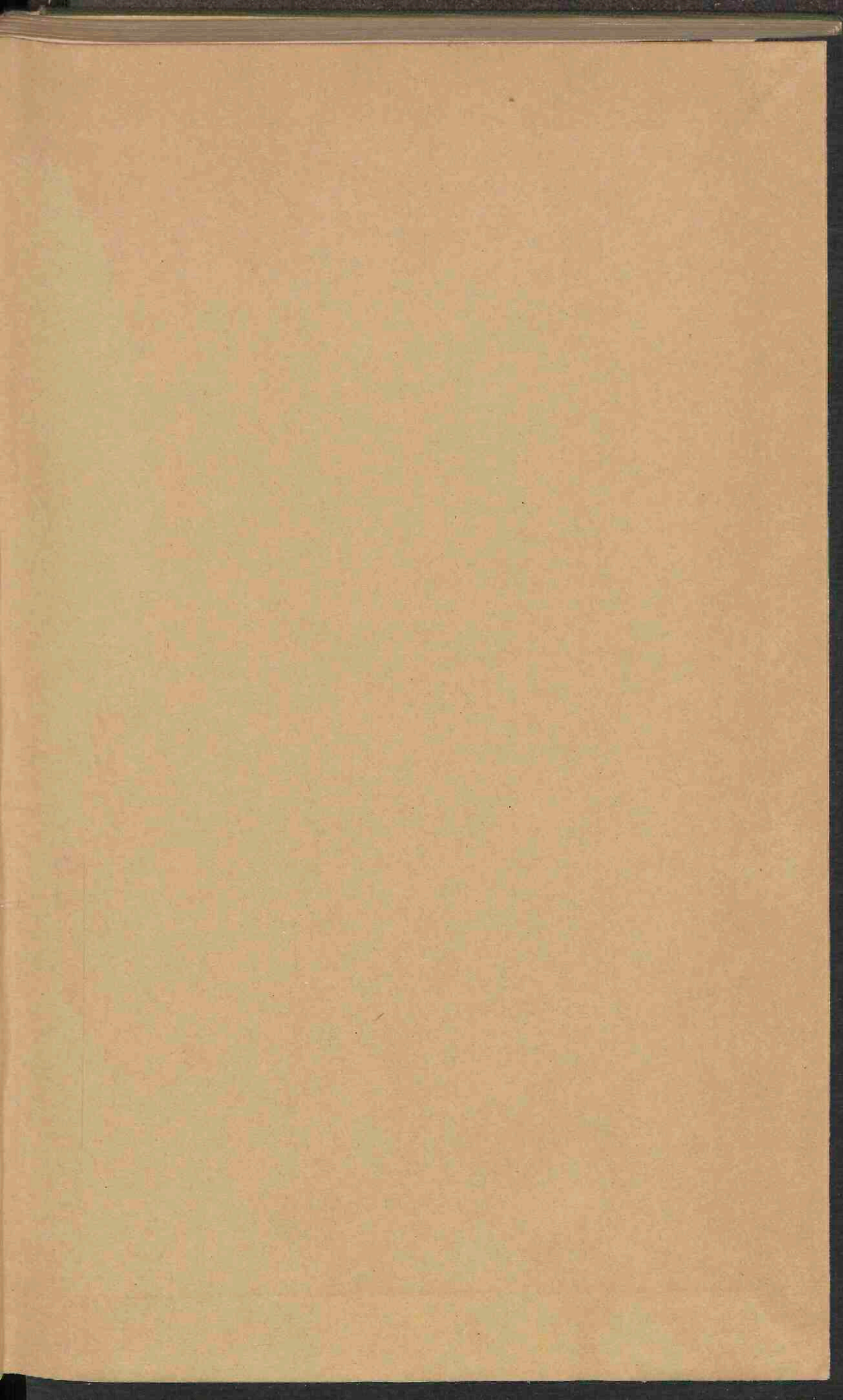
EENIGE BESCHOUWINGEN

OVER

Art. 3 der Spoorwegwet van 9 April 1875  
(Stbl. n<sup>o</sup>. 67).

---



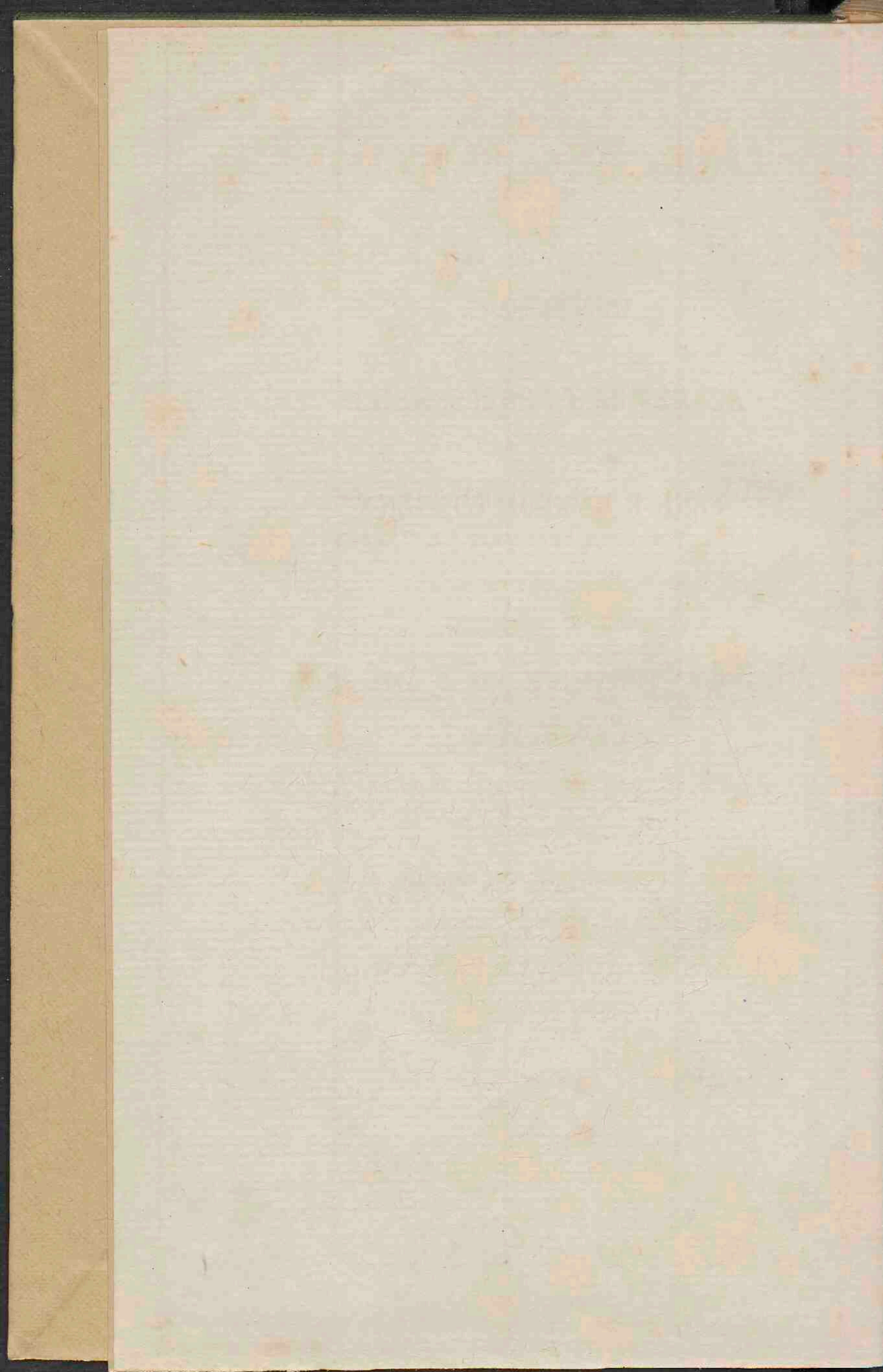




EENIGE BESCHOUWINGEN

OVER

Art. 3 der Spoorwegwet van 9 April 1875  
(Stbl. n<sup>o</sup>. 67).



# EENIGE BESCHOUWINGEN

OVER

Art. 3 der Spoorwegwet van 9 April 1875  
(Stbl. n<sup>o</sup>. 67).

## ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP,

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

NA MACHTING VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS

MR. H. J. HAMAKER,

Hoogleraar in de Faculteit der Rechtsgeleerdheid,

VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAAT DER UNIVERSITEIT

EN OP VOORDRACHT DER

RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

TE VERDEDIGEN

op Vrijdag 21 December 1883, des namiddags te 1 uur,

DOOR

ALEXANDER ADRIAAN VAN NAGELL,

geboren te LOCHEM.



ARNHEM. — P. GOUDA QUINT.

1883.



ERZIEHUNG

Am 3. der Monatszeit von 9 April 1873

1873

ACADEMISCHES FACHSCHRIFT

BOZGEN IN DER RECHTSWISSENSCHAFT

von Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h. Dr. phil. h. c. h.

## VOORBERICHT.

---

Voordat ik tot de behandeling van mijn onderwerp overga, reken ik het mij een plicht U, Hooggeleerde Fruin, mijn promotor, oprechten dank te betuigen voor de welwillendheid en bereidvaardigheid, mij bewezen bij het vervaardigen dezer weinige bladzijden.

U allen, Hooggeleerden der rechtsgeleerde faculteit dezer Academie, mijn dank voor Uwe lessen, welke ik hoop dat mij op mijn verderen levensweg van nut zullen zijn.



§ I.

DE TRIAS POLITICA.

---

De staat bevat de coexistentie naar de regelen van het recht, met behoud van zooveel vrijheid van ieder, dat de vrijheid van allen kan blijven bestaan. Dit doel (de bewaring der individueele vrijheid) wordt bereikt door de verdeeling der machten in den staat. Reeds Aristoteles (Politik, 4, 14) neemt aan de beradende macht (verzameling van het volk of van de aristocratie), de uitvoerende (de magistraat) en de rechtelijke; hij brengt de beslissing over kapitale misdaden tot de eerste, en beschouwt de uitvoerende als geheel ondergeschikt aan de beraadslagende.

Locke (*Essay on Government*) verkondigde de afscheiding der wetgevende van de uitvoerende macht als den grondslag der politieke vrijheid. Hem volgt Montesquieu, *Esprit des lois* lib. XI, waar hij in de Engelsche staatsregeling de vrijheid gewaarborgd vindt. »Il y a dans chaque état trois sortes de pouvoir, la puissance législative, la puissance exécutrice des choses qui dépendent du droit des gens, et la puissance exécutrice de celles qui dépendent du droit civil.

Par la première, le Prince ou le magistrat fait des lois pour un temps ou pour toujours, et corrige ou abroge celles, qui sont faites. Par la seconde il fait la paix ou la guerre, envoie ou reçoit des Ambassades, établit la sûreté, prévient les invasions. Par la troisième il punit les crimes, ou juge les différens des particuliers. On appellera cette dernière la puissance de juger et l'autre simplement la puissance exécutrice de l'Etat.

Lorsque dans la même personne ou dans le

même corps de magistrature la puissance législative est réunie à la puissance exécutive, il n'y a point de liberté parce qu'on peut craindre que le même monarque ou le même sénat ne fasse des lois tyranniques pour les exécuter tyranniquement."

Montesquieu verstaat hier zonder twijfel onder puissance exécutive geheel iets anders, dan hij even heeft beschreven, waar zij geheel en al de betrekking tot andere natiën, het jus gentium bevat. Dit blijkt ten duideljkste iets verder, waar hij handelt over de puissance exécutive dans la république Romaine. » Si le peuple fut jaloux de sa puissance législative, il le fut moins de sa puissance exécutive. Il la laissa presque tout entière au sénat et aux consuls; et il ne se réserva guère que le droit d'élire les magistrats, et de confirmer les actes du sénat et des Généraux . . . . Obligée de se conduire d'un côté avec un courage héroïque, et de l'autre avec une sagesse consommée, l'état des choses deman-

dait que le sénat eut la direction des affaires. Le peuple disputait au sénat toutes les branches de la puissance législative, parce qu'il était jaloux de sa liberté, et ne lui disputait point les branches de la puissance exécutive, parce qu'il était jaloux de sa gloire. La part que le sénat prenait de la puissance exécutive était si grande, que Polybe dit, que les étrangers pensaient tous que Rome était une aristocratie. Le sénat disposait des deniers publics, et donnait les revenus à ferme; il était l'arbitre des alliés, il décidait de la guerre et de la paix, et dirigeait à cet égard les consuls, il fixait le nombre des troupes Romaines et des troupes alliées, distribuait les provinces et les armées aux consuls ou aux préteurs, et l'an du commandement expiré, il pouvait leur donner un successeur; il décernait les triomphes, il recevait des ambassades et en envoyait, il nommait les rois, les récompensait, les punissait, les jugeait, leur donnait ou leur faisait perdre le titre d'allié du peuple romain."

Van deze uitvoerende macht kan dus Montesquieu niet spreken, wanneer hij in art. 5 vervolgt: » Il n'y a point encore de liberté si la puissance de juger n'est pas séparée de la puissance législative et de l'exécutrice; si elle était jointe à la puissance législative, le pouvoir sur la vie et la liberté des citoyens serait arbitraire, car le juge serait législateur. Si elle était jointe à la puissance exécutrice, le juge pourrait avoir la force d'un oppresseur. Tout serait perdu si le même homme ou le même corps des principaux ou des nobles ou du peuple exerçait ces trois pouvoirs, celui de faire les lois, celui d'exécuter les résolutions publiques et celui de juger les crimes ou les différens des particuliers. »

Locke neemt buiten de wetgevende macht en uitvoerende nog eene *federative power* aan, de macht om oorlog te verklaren, vrede te sluiten en bondgenootschappen aan te gaan, maar hij verklaart deze tevens voor gelijksoortig met de executieve macht.



Onder anderen komt Stahl 1) tegen deze ver-  
deeling op. »Zij teekent de begrippen niet scherp  
genoeg af, daar zij den uitwendigen vorm der  
werkzaamheid — regel, subsumtie en uitvoe-  
ring — tot basis neemt, in plaats van op den  
inhoud te letten; want het eigenlijke begrip der  
wetgevende macht is niet, dat zij regels geeft,  
maar dat zij den rechtstoestand bepaalt; van de  
rechterlijke niet dat zij subsumeert, maar dat zij  
rechtsgedingen beslist, anders moest men een  
verbod om op openbare plaatsen tabak te  
rooken, op gelijke wijze tot de wetgevende  
macht brengen, als de strafwetten over dood-  
slag en moord; moest men de verdeeling (zet-  
ting) bij de belasting, de toekenning van een  
graad bij een examen, en de beslissing van  
een politieambtenaar, of hij volgens de alge-  
meene verordeningen iemand in het bijzonder  
geval een pas mag geven, evenzeer tot de

---

1) Lehre vom Staat, II, S. 57.

rechterlijke macht brengen, als een crimineel proces of de rangregeling bij een faillissement; en moest men de uitvoering van het rechterlijk vonnis als uiting van de exécutive macht in den Staat beschouwen en haar niet aan het gerecht, maar aan den souverein en de ministeriën toekennen. Maar, zegt hij (bl. 177): die grosse Wahrheit aber ist durch Locke und Montesquieu gewonnen worden, und das ist ihr unsterblicher Ruhm, das die Theilnahme verschiedener Elemente (des Volkes, der Beambten und der Richter) an der Ausübung der Staatsgewalt, je nach ihren drei Verrichtungen, wirklich das Fundament der bürgerlichen und der politischen Freiheit ist, und umgekehrt, wo nur ein und dasselbe Subject (Fürst oder Volksversammlung) allein alle Functionen versieht, Despotismus die unvermeidliche Folge ist.

Ik meende deze plaatsen te mogen aanhalen, om aan te toonen, hoe noodig (en moeilijk) hier een *judicium finium regundorum* is.

Hiervan toch hangt o. a. de beslissing af, wat mag bij besluit geregeld worden. Stahl t. a. p. bl. 67 zegt: bij de regeering is de onmiddellbare en zakelijke voorziening der toestanden. Die voorziening des Staats nu bestaat hierin 1<sup>e</sup> de bestaande wetten uit te voeren (de grondwet en andere wetten te doen gelden, met uitzondering der justitie): de uitvoering; 2<sup>e</sup> het streven, doeleinden te bereiken, die in de wet niet voorgeschreven zijn (b.v. het vaststellen van een schoolplan voor het onderwijs, post- en pas-regeling): de regeering in nauwere betekenis — gene is door wet positief bepaald, deze negatief omgrensd. Het nalaten geeft bij gene, nooit bij deze, grond tot klachten. Voor beide soorten bestaat het regeeren zoowel daarin, besluiten uit te vaardigen als ze uit te voeren, zoowel daarin, voorbijgaande en bijzondere maatregelen te ramen, als duurzame en algemeene maatregelen te geven. Het toont zich in handelingen, besluiten en verordeningen.

Hieruit volgt de voor de staatsleer en het staatsrecht zoo gewichtige onderscheiding tusschen wet (Gesetz, statute, loi) en verordening (proclamation, ordonnance). De verordeningen, die slechts acten der regeeringsmacht zijn, en daarom geen toestemming der kamers noodig hebben, zijn even goed als de wetten, algemeene regelen. Doch zij verschillen van deze wezenlijk, want wetten bevatten rechtsbeginselen; zij slechts eene leiding der gemeenschappelijke werkzaamheid voor bepaalde doeleinden. Tot het gebied der wetten behoort, wat in zich zelf als wettig geldt, hetzij als integreerend deel van den openbaren rechtstoestand, hetzij als een aan personen toegekend recht, maar tot den kring der verordeningen, hetgeen slechts als middel tot het doel bestaat en zoo in zich den aanleg heeft om anders geregeld te worden, zoodra met de omstandigheden de doelmatigheid veranderd is. De bepalingen in den kring der constitutie en van het rechtswezen moeten dus

het meest in wetten; maar die tot de sfeer der politie, finantiën en van het militair wezen behooren, moeten voor het grootste deel in verordeningen bestaan. Dienvolgens zijn ook gewoonlijk de wetten meer duurzaam, de verordeningen meer afwisselend, want het blijvende is meer in overeenstemming met de inwendige noodzakelijkheid — het karakter van de wet — de veranderlijkheid echter meer met het streven naar het betere, meer noodige of nuttige, hetwelk het karakter der regeering is. De verordeningen zijn dus geenszins daartoe beperkt, »zum Vollzuge der Gesetze” te dienen, gelijk de gewone leer is. De eerste onvooringenomen blik op den inhoud der meeste verordeningen, gelijk zij voor de bevordering van den landbouw, de nijverheid, den handel, voor de beschaving, veiligheid, gezondheid, voor water- en brandgevaar, verfraaiing gegeven worden, zal ons overtuigen, dat zij in het geheel niet tot de uitvoering van eene voorafgaande wet zullen dienen, maar op een zelfstandig

doel en resultaat in het bewegelijke leven gericht zijn, en op middelen hiertoe, gelijk de omstandigheden die eischen, en dat juist in deze doeleinden de eigenaardige taak, en in deze vrije keuze de eigenaardige werkzaamheid der regeering bestaat.

Bluntschli, Allgemeines Staatsrecht I bl. 11 zegt van de wet: »die höchste und staatlichste Form, in welcher das Recht erkennbar und klar zu Tag tritt ist das Gesetz. In dem Gesetze findet das Recht seinen bewustesten und reinsten Ausdruck. In dem Gesetze spricht sich der Staat selbst in seiner Gesamtheit aus, und setzt das Recht fest; das Gesetz ist das volle Wort des Rechtes.»

Bl. 513 t. a. p. laat hij volgen:

»Er (der gesammte Gesetzgebungskörper) spricht das Gesetz (loi) aus; die Regierung erlässt die Verordnung (ordonnance). Der Unterschied zwischen beiden ist ein fliessender. Die Verordnung bewegt sich innerhalb der Schranken der Gesetzgebung, und ist dem Gesetze jeder-

zeit untergeordnet. Aber keinesweges enthält sie nur Ausführungen der Gesetze im einzelnen. Der Gegensatz lässt sich vielmehr so bezeichnen.

a. Manche Gegenstände sind in den neueren Verfassungen gewöhnlich der Gesetzgebung ausschliesslich vorbehalten, insbesondere einerseits die Feststellung oder Abänderung der wichtigeren allgemeinen staatsrechtlichen Verhältnisse und andererseits die Bestimmung des gesammten Privat- und Strafrechtes.

So weit die Gesetzgebung ihre eigene Thätigkeit erstreckt, und auch andere Rechtsverhältnisse ordnet, wird die Sphäre für die freie Wirksamkeit der Verordnung dadurch beschränkt.

b. Ein Theil der Verordnungen führt die gesetzlich festgestellten Grundsätze oder auch andere anerkannte Rechtsprincipien näher aus und sichert ihre Anwendung. Andere Verordnungen füllen provisorisch die Lücken der Gesetzgebung aus.

c. Eine dritte und die zahlreichste Classe der Verordnungen aber gehört ganz der auf einzelne staatliche Richtungen, — z. B. die Finanzverwaltung, polizeiliche Beziehungen, Vorschriften für die Heeresordnung—bezüglichen Sphäre der Regierung an, und bezieht sich nicht auf die Verhältnisse der gesammten Nation, welche durch das Gesetz geordnet werden."

De vrees voor willekeur der regeeringsmacht drijft er toe den kring der wetgeving uit te breiden, maar hiertegenover staat het gevaar, dat de openbare welvaart er onder zal lijden, wanneer zodoende de werkzaamheid der regeering verlamd, en »der Gesetzgebende Körper zu einem regierenden verdorben" wordt.

Een der nieuwste schrijvers over het Staatsrecht, Paul Laband, II bl. 1, zegt: »im materiellen Sinne bedeutet Gesetz die rechtsverbindliche Anordnung eines Rechtssatzes" (bl. 60), d. i. zooveel als *ius scriptum*; im formellen Sinne ist nur dasjenige *ius scriptum*, Gesetzesrecht,



»welches unter Zustimmung der Volkvertretung entstanden ist.» Onder dit formeele begrip van wet vallen ook alle die wilsuitingen van den staat, voor welke de toestemming der volksvertegenwoordiging geveerd wordt, al bevatten zij niet vaststelling van rechtsbepalingen.

Overal, waar men de zelfstandige beslissingen van den vorst of zijn minister wil uitsluiten, verklaart men dat eene wet noodig is, te weten de medewerking der vertegenwoordiging; men meent dan hierdoor de volksvertegenwoordiging tot het »Legislative» beperkt te hebben.

In werkelijkheid beteekent het woord wet in dezen zin niet een gedeelte der in de staatsmacht begrepene bevoegdheid, maar een vorm, in welken de staatswil verklaard wordt, zonder op den inhoud van dezen wil te letten. Door eene wet kan vastgesteld worden de begrooting voor een gebouw (paleis voor de kamers enz.); dat »das Vermögen der verjagten Dynastie confiscirt und ebenso derselben restituirt werde,

die Errichtung oder Zerstörung eines nationalen Denkmals anbefohlen . . . . eine Wahl anerkannt oder vernichtet, eine Begnadigung oder Amnestie ertheilt werden."

Mr. Levy resumeert 1) Labands redencering aldus: »het formeele wetsbegrip heeft zijn ontstaan daaraan te danken, dat er enkele onderwerpen zijn, die niet tot den eigenlijken werkring van den wetgever behooren, en toch men zou bijkans zeggen *solemnitatis causa* aan zijne zorg zijn opgedragen."

Volgens het verslag der dubbele kamer hadden sommige leden door uitvoerende macht al datgene verstaan, wat noch wetgevende, noch rechterlijke macht te noemen is, zoodat daardoor den koning eene te uitgebreide macht werd toegekend. Andere stonden daarentegen het gevoelen voor, dat uitvoerende

---

1) Aanteekeningen van het verhandelde in de Sectie van Rechtsgeleerdheid en Staatswetenschap van het Provinciaal Utrechtsch Genootschap. 1880, blz. 77.

macht hier niets meer beteekende dan de macht tot uitvoering van al datgene, wat bij eenig ander voorschrift, van eene andere macht, bepaaldelijk van de wetgevende, uitgegaan, is bevolen; alzoo was de koninklijke macht te zeer ingekrompen.

De regeering antwoordde (Voorduin, bl. 145) »in iederen constitutioneelen Staat behooren te bestaan eene wetgevende, eene rechterlijke, en eene uitvoerende macht. De wetgevende maakt de wetten, de rechterlijke past ze toe, de uitvoerende voert ze uit, èn de bepalingen der wet, èn de uitspraken der regeering. De regeering meent, dat in onze staatsregeling deze onderscheiden machten juist afgebakend zijn, en dat tot uitvoerende macht moet worden gebracht alles wat behoort tot den regelmatigen gang des bestuurs en zijn grond vindt in de Grondwet, de overige wetten, en de rechterlijke uitspraken. In dezen zin stemt de regeering toe het gevoelen van de leden,

die tot de uitvoerende macht brengen, alles wat niet tot de wetgevende, niet tot de rechterlijke behoort, maar zij deelt niet in het bezwaar van dezelfde leden, want eene regeling van vele onderwerpen bij besluit, die bij de wet behoorden geregeld te worden, en daardoor eene te groote uitbreiding der koninklijke macht, is geen gevolg van het begrip der uitvoerende macht zelf, maar zoude zijn een misbruik, door het overschrijden der grenzen ontstaan, welke de uitvoerende macht van de wetgevende scheiden. Waar, bij eene juiste afbakening dier grenzen, iedere macht in den Staat zich binnen de haar aangewezen beweegt, heeft men niet voor te groote uitbreiding, noch voor te groote inkrimping van de macht des konings te vreezen."

§ 2.

WAT MAG IN ONS RECHT BIJ KONINKLIJK BESLUIT,  
BEVATTENDE EEN ALGEMEENEN MAATREGEL VAN  
INWENDIG BESTUUR GEREGELD WORDEN?

Wat bij een Koninklijk besluit, bevattende een Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur, mag geregeld worden, is eene zeer betwiste vraag. De oudste opvatting was, dat de Koning alles bij besluit kan regelen waarover geen wet bestaat, en waarvan in de Grondwet niet vastgesteld is, dat het zal geregeld worden bij een wet (alzoos door den Koning en de Staten-Generaal).

Dit gevoelen is door den Hoogen Raad voortdurend aangenomen tot op zijn arrest van 13 Januari 1878 (Weekblad van het Recht No. 4330), en wordt verdedigd door Mr. N. F. Van Nooten. (De macht des Konings tot het vaststellen van Algemeene Maatregelen van Inwendig Bestuur volgens art. 73 Grondwet, Utrecht 1879.) In het zoo even genoemde arrest is echter aangenomen, dat de Koning, volgens art. 54 Grondwet, hoofd der uitvoerende macht, in het algemeen de bevoegdheid niet heeft tot het uitvaardigen van Algemeene Maatregelen van Inwendig Bestuur, wanneer deze niet steunen op eenige wet of daarvan de uitvloeisels zijn. Op grond van deze leer verklaarde het arrest onverbindend het Koninklijk besluit van 23 September 1877, waarbij aan de besturen van Krankzinnigen-gestichten onder strafbedreiging de verplichting tot het houden van een bevolkingsregister is opgelegd; het arrest van 20 October 1879, als ook dat van 12 April 1880

verklaarde op dezelfde gronden ook onverbindend het Koninklijk besluit van 24 November 1829 op de openbare middelen van vervoer en dat van 16 Juli 1830, betreffende de maatschappijen van levensverzekering.

Prof. Buys, de Grondwet I bl. 348, leert: »des Konings regeeringsgezag strekt zich uit over alle staatsbelangen, en omvat ook de bevoegdheid om zelfstandig de regeling te maken, welke die belangen eischen, behalve alleen dan, wanneer de Grondwet de bevoegdheid om te regelen aan een ander heeft opgedragen of de wetgever reeds vroeger uit eigen beweging zulk eene regeling gemaakt heeft. In geen geval echter kan hij dus regelende een voor de burgers bindend recht scheppen, tenzij de wetgevende macht hare bevoegdheid om dat te doen uitdrukkelijk aan hem heeft opgedragen.» Hij laat dus eene delegatie der wetgevende macht aan den Koning toe.

Mr. A. A. de Pinto acht dit in strijd met de

Grondwet, art. 4 » de uitoefening der burgerlijke rechten wordt door de wet bepaald." Wanneer de Grondwet wil, dat iets door de wet zal bepaald worden, dan wil zij het voorbereidend onderzoek in de afdeelingen der Tweede Kamer, de herhaalde behandeling in de Eerste, en neemt er geen genoegen mede, dat het alleen door de Kroon na advies van den Raad van State zal vastgesteld worden. De burgerlijke vrijheid zal hierdoor te veel beperkt worden.

Als een voorbeeld van zulk eene ongeoorloofde delegatie noemt Mr. A. A. de Pinto, t. a. p. bl. 327, juist art. 3 der Spoorwegwet. Dat het artikel eene delegatie van wetgevende macht op den Koning inhield, werd eigenlijk — zegt hij — door geen der beide Heeren Ministers ontkend, en het betoog van den Minister van Binnenlandsche Zaken, dat die delegatie niet betrof een onderwerp van privaats handelsrecht, alzoo een zaak, waarvan de regeling in de artt. 4 en 146 Grondwet uitdrukkelijk wordt voorbehouden aan de wet-



gevende macht, kwam alleen hierop neder, dat de vrachtbrief, ofschoon in theorie eene overeenkomst, » wordt opgesteld door een der partijen”, en dikwijls daarin voorkomende bedingen te beschouwen zullen zijn als een onderwerp, waaromtrent maatregelen van publieke orde moeten worden gemaakt (Handel der 2<sup>e</sup> Kamer 1874/75, bl. 899.)

De Pinto vraagt hierop: » Behoort een onderwerp, eene handeling of overeenkomst dus niet langer tot het privaatrecht, omdat het in zeker opzicht het algemeen maatschappelijk belang, de publieke orde raakt of daarmede in verband staat; of bewijst — als bewijs hier nog noodig ware — art. 14 Algemeene Bepalingen niet veeleer het tegendeel? Hij billijkt het gezegde van den Heer Kappeyne van de Copello in de zitting van 3 Maart 1879, dat de Wetgende Macht »de bevoegdheid, haar uitsluitend gegeven, niet mag overdragen aan de Kroon alleen” 1).

---

1) Handelingen blz. 895.

Een ander gevoelen omhelsde de Minister Van Lijnden van Sandenburg, die meende, dat het grondwettig bezwaar tegen de door de regeering voorgestelde regeling van een onderwerp van privaatrecht bij Koninklijk besluit »in waarheid niet gelden kan, wanneer men in aanmerking neemt, dat de grondslag voor bedoelden Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur toch in de wet is gegeven”; dus is volgens hem delegatie van wetgeving toegelaten.

De twistvraag, of de grondwetgever het materiele begrip van wet kende, of alleen het formeele, en de bewering dat, zoo het materiele ook bij hem gold, hetgeen daartoe behoort dan nooit bij Maatregel van Inwendig Bestuur mag geregeld worden, daar het dan zonder uitdrukkelijke bepaling tot het terrein der wetgevende macht behoort, kunnen wij in het midden laten, daar het burgerlijke recht uitdrukkelijk in art. 4 aan den eigenlijken wetgever is opgedragen en dus de delegatie vraag dezelfde blijft.

Beschouwen wij thans liever de vraag, »In hoever mag eene spoorwegmaatschappij bij overeenkomst, vrachtbrief of reçu, hare bij de wet bepaalde aansprakelijkheid beperken?» die, zooals later blijken zal, ons tot deze voorafgaande beschouwingen aanleiding gaf.

§ 3.

EENIGE GEWIJSDEN VÓÓR DE WET VAN 9 APRIL 1875.

---

De vraag, in hoever de door een goederenvervoerder gestelde beperking zijner aansprakelijkheid, voor den verzender verbindende is, zoo deze niet uitdrukkelijk zijne toestemming heeft gegeven, gaf, reeds jaren geleden, aanleiding tot tegenstrijdige beslissingen der Arrondissementsrechtbank te Amsterdam.

De eerste Kamer verklaarde bij vonnis van 5 Juni 1849, dat de aanneming van een reçu voor ter vervoer met een spoorweg gegeven goederen, op welk reçu de eventueele schade-

vergoeding bepaald is, niet geldt voor toestemming in die bepaling.

Onder de overwegingen lezen wij: dat hier de eenige vraag is, of de maatstaf van vergoeding van schade aan passagiersgoed overkomen, gerekend moet worden bij overeenkomst te zijn bepaald, dan wel, of bij gebreke van eene overeenkomst, de werkelijk geledene schade vergoed moet worden overeenkomstig de artt. 91—96 W. v. K. en art. 109 van het Reglement op den dienst der openbare middelen van vervoer te lande; — dat het wel aan geen twijfel kan onderhevig zijn, of de algemeene bepalingen van de artt. 91—96, W. v. K. en art. 109 van het Reglement kunnen vervangen worden door andere bepalingen, hetzij bij bijzondere reglementen voorgeschreven (art. 96 al. 1. W. v. K.), hetzij bij overeenkomst tusschen partijen vastgesteld; dat het tarief van den Rijnspoorweg, hoewel gepubliceerd en algemeen verkrijgbaar, echter niet onder die bijzondere reglemen-

ten, in art. 96 bedoeld, kan gerangschikt worden, omdat die exploitatie van den Rhijnspoorweg eene onderneming is van bijzondere personen, en het tarief de sanctie van de openbare macht mist, weshalve daaruit voor reizigers geene verbindende kracht als die van een bijzonder reglement kan voortvloeien; dat het beweren van het bestaan eener bepaalde overeenkomst omtrent eventueel te geven schadeloosstelling, berust op eene veronderstelde toestemming der reizigers in de gestelde voorwaarden omtrent het vervoer; dat die veronderstelling van gegevene toestemming, in stellig van het algemeene recht afwijkende bepalingen, intusschen gewaagd en onaannemelijk is, vooreerst omdat, hoewel het tarief gepubliceerd is, er voor niemand eenige verplichting bestaat om het te lezen of er kennis van te nemen, daar het als geen bijzonder reglement geene verbindende kracht heeft, en slechts als grondslag, naar des appellants eigen stelling, zou kunnen

dienen van telkens met iederen reiziger te maken overeenkomsten; dat derhalve die kennis van het tarief niet kan worden verondersteld, en hij, die daarvan geen kennis heeft genomen, niet kan gezegd worden »habet quod sibi imputet'', daar hij tot die kennisneming niet verplicht was. En wat de vermelding in dorso van het reçu betreft, kan even weinig uit de aanneming van het reçu eene toestemming opgemaakt worden; dit reçu wordt gewoonlijk eerst kort vóór het vertrek genomen zoodat er geene gelegenheid bestaat om billetten te lezen of de reeds afgegeven goederen te reclameeren, en ook dan nog is er geene verplichting voor den reiziger om te lezen, zoodat de gevolgen van dit niet lezen dus ook niet voor zijne rekening kunnen gebracht worden; de reiziger kan wel verondersteld worden de algemeene rechtsbepalingen van het W. v. K. en art. 109 van het Reglement te kennen, maar is daarentegen ongehouden en mag niet gepraesumeerd worden met eenzijdig gestelde

en afwijkende bepalingen bekend te zijn. Derhalve kan niet elke reiziger, bij het vervoer van personen of goederen, gerekend worden in bijzondere voorwaarden in te stemmen, zonder dat op uitdrukkelijke wijze blijke dat hij die bijzondere voorwaarden in haren ganschen omvang heeft gekend, en met kennis van zaken daarop zijne toestemming gegeven heeft.

Geheel anders luidt het vonnis van 23 November 1849, waarin overwogen werd: dat de eischers zich niet kunnen praevaleeren van de omstandigheid, dat het reçu hun zou zijn gegeven na de overhandiging van het pakket; dat toch de overgave van het pakket is geschied met het oog op een onmiddellijk te ontvangen reçu en op de bevoegdheid om dat stuk te lezen en te examineeren, zoodat inderdaad de handeling der overgave en aanneming van het reçu samenhangt met, en een deel uitmaakt van de handelingen, waaruit het wederzijdsch obligo ontstaat; dat de overgave van het reçu dan ook



moet geacht worden te geschieden en meestal ook werkelijk geschiedt gelijktijdig met de overgave van het vrachtgeld, welke betaling van vrachtgeld bij gefrankeerde goederen zeer zeker het obligo der directie eerst doet ontstaan; dat zulks nog duidelijker blijkt, wanneer men in het oog houdt, dat het reçu een titel is, waarop de directie tot de verzending volgens de conditiën, waartoe zij zich door de overgave van het reçu verbindt, kan gedwongen worden; dat gelijktijdig met het overhandigen van het reçu de directie nog bevoegd was mondelinge of schriftelijk conditiën te stipuleeren; dat eene aanmaning om het reçu te lezen niet gevorderd werd ten einde den inhoud van hetzelfde tot een bestanddeel van het contract te doen worden, aangezien elk geschrift uit zijn aard bestemd is en afgegeven wordt om gelezen te worden, en de overgave volstrekt zonder betekenis is, indien men niet veronderstelt dat de afzender door zijn daad zelve den ontvanger op den in-

houd opmerkzaam maakt; dat de ontvanger zijnerzijds, juist door de daad der aanneming van een geschrift als het onderwerpelijke, feitelijk verklaart van de bevoegdheid tot examinatie gebruik te maken, en zonder twijfel in zijn recht zou zijn om (wanneer, zooals in deze, de geheele handeling met het oog op een onmiddellijk te ontvangen reçu plaats heeft), bij niet accoord-bevinding het gemis van consensus, ook op dat tijdstip der handeling nog in te roepen; dat de ontvanger door de schriftelijke conditiën, tot welker lectuur hij zich uit den aard der zaak door de aanneming verbindt, aan te nemen zonder reflectie, werkelijk stilzwijgend toestemt in de lastaanneming der directie op zulke voorwaarden als zij bij de handeling der overeenkomst schriftelijk heeft vermeld.

Mijns inziens is de opvatting onaannemelijk, dat de reiziger, die het reçu even vóór het vertrek ontvangt, en misschien in het geheel niet weet,

dat er eene aantekening in dorso staat, verplicht zal zijn, voor die aanneming het stuk te lezen, en zoo hij er iets tegen in te brengen heeft, den trein verzuimen en zijn kaart verbeuren zal, om de bedenkingen in te brengen. Voor zoover ik weet stuurt men gewoonlijk, ten minste doen dit de meeste menschen, zijn koffer door den kruier naar het station, of neemt het op de impériale mede, men krijgt dan het reçu nadat de vracht betaald is, men heeft het reçu genomen om zijn goed spoedig te kunnen terug krijgen: jura sunt vigilantibus scripta, komt hierbij niet te pas. De vraag is, of er nu toestemming gegeven is tot beperking der aansprakelijkheid, zoo de waarde niet is opgegeven, in welk geval de vracht naar het gewicht en de vergoeding naar het tarief zal gerekend worden.

Het kan gebeuren wanneer de medereizigers onze opmerkzaamheid niet in aanspraak nemen, dat men toevallig het reçu beschouwt en dan de aantekening bemerkt en leest; spring dan

maar den trein uit en protesteer tegen de bepalingen!

De Wet van 21 Augustus 1859 (Staatsbl. 98) houdende bepalingen omtrent het gebruik der spoorwegen, schijnt in deze vraag niet toereikend voorzien te hebben.

Art. 8 luidde: ten aanzien van die ondernemers eener spoorwegdienst geldt hetgeen bij het Wetboek van Koophandel betrekkelijk voerlieden, schippers en ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen is bepaald.

Art. 5. De bestuurders eener spoorwegdienst stellen een reglement voor hun dienst vast en onderwerpen dat aan de goedkeuring van den Minister van Binnenlandsche Zaken.

Art. 59. Binnen drie maanden na de afkondiging dezer wet moet dit aan die goedkeuring onderworpen worden.

De rechtbank te Arnhem besliste, 8 Juni 1865, dat een behoorlijk door de maatschappij ter algemeene kennis gebracht tarief,

waarbij schadevergoeding voor geval van vermissing geregeld wordt, tegenover den beschadigde noch als overeenkomst, noch als stilzwijgende voorwaarden der overeenkomst tot vervoer kan gelden. Bij dit vonnis is namelijk aangenomen, dat het in art. 5 bedoeld reglement van dienst alleen betrekking heeft op den eigenlijken dienst der spoorwegen, maar niet op de verplichting der maatschappijen, als vervoerders, tot schadevergoeding, welke door het Wetboek van Koophandel blijft geregeld: »vermits uit den aard der zaak zoodanig reglement alleen bepalingen kan bevatten betreffende den eigenlijken dienst op de spoorwegen, gelijk reeds het woord dienst van zelf aanduidt, maar zulk een reglement volstrekt geen voorschriften kan geven in strijd met de spoorwegwet zelve, of met welke wettelijke bepaling ook. Overwegende dat het daarom der gedaagde spoorwegmaatschappij niet kan baten, dat in art. 85 van haar overgelegd dienstreglement

wordt gezegd dat in de tarieven de voorwaarden van vervoer zijn opgenomen, en evenmin dat bij art. 7, 2, van het overgelegde tarief de schadevergoeding bij vermissing is bepaald op f 1,— per Nederl. pond, aangezien die bepaling klaarblijkelijk in strijd is met art. 91 van het Wetboek van Koophandel, hetwelk de schadevergoeding niet beperkt maar onbepaald toelaat, behoudens het daarvan in elke zaak door den rechter te bepalen bedrag. Verder overweegt de rechtbank, dat om van de bepalingen van het Wetboek van Koophandel af te wijken, eene uitdrukkelijke overeenkomst noodig is »en voor zoodanige vereischte uitdrukkelijke overeenkomst niet kan subintreeren de beperkte schadevergoeding bepaald bij der gedaagden tarief, alleen omdat dit tarief behoorlijk ter algemeene kennis is gebracht, en daarom van toepassing op het goederenvervoer hier in geschil zou zijn, ook zonder dat de bij de wet bepaalde schadevergoeding uitdrukkelijk is be-

dingen, en gaande het zeker niet op onder de bedingen, die, volgens art. 1383, Burgerlijk Wetboek, stilzwijgend in een overeenkomst zijn begrepen, schoon daarin niet uitgedrukt, ook een zeker quantum van schadeloosstelling bij vermissing van vervoerde goederen te rangschikken."

§ 4.

BEHANDELING DÉZER VRAAG BIJ DE DUITSCHE  
SCHRIJVERS.

In Duitschland is ook de aansprakelijkheid der spoorwegmaatschappijen, vóórdat het wetboek er iets over vaststelde, een vraagpunt geweest, hetwelk met belangstelling behandeld werd.

Vogt, Schweizerische Studien über Eisenbahnrecht (Deutsche Vierteljahrschrift 1859, blz. 38) beweert, dat zelfs door de regeering goedgekeurde reglementen, die eene beperking der wettelijke aansprakelijkheid bevatten, ongeldig zijn, dewijl de regeering de wet niet kan veranderen. An-



ders Goldschmidt, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht 4, blz. 591, omdat » nicht sowohl eine Aenderung des Gesetzes, als vielmehr eine Nichtanwendung desselben in Frage steht; das ist nicht die Aufstellung neuer derogirender Rechtsätze, sondern die Regelung von Rechtsverhältnissen in einer von dem bestehenden objectiven Recht abweichenden, aber weil dieses nur subsidiär gelten will, erlaubten Weise." De wettelijke bepalingen over het personen- en goederenvervoer behooren niet tot het dwingend recht, zolang de afwijking van deze bepaling niet door de wet is verboden. Bij goederenverzending met een vrachtbrief, volgens het vastgestelde model, kan de geldigheid van het reglement niet in twijfel worden getrokken, daar de vrachtbrief » eine vom Versender ausgehende Urkunde ist, welche er dem Transportanten zustellt, sodass, wenn darin bezüglich der Bedingungen des Transports auf eine andere Urkunde (Reglement) Bezug genommen wird, dem Versender nicht

die Einrede zustehen kann, dass er die Urkunde, obgleich von ihm selbst auf sic, als die näheren Bedingungen des Vertragverhältnisses enthaltend, hingewiesen wurde, nicht gekannt habe. (bl. 596)

Zoo oordeelde ook het Oberappellationsgericht te Darmstadt. Het Handelsrecht te Eberfeld nam daarentegen het tegendeel aan, omdat eene overeenkomst zonder toestemming niet denkbaar is, en het voor de toestemming een vereischte is dat men van hetgeen men toezegt, kennis heeft; dat dus, wanneer het reglement van de gedaagde maatschappij voor den eischer als overeenkomst zal gelden, deze noodwendig de stipulatiën van het reglement moet kennen; dat deze wetenschap echter daardoor niet verkregen wordt, dat de afzender van waren een door de gedaagde maatschappij gesteld en onderteekend vrachtbrief-formulier invult, waarin op het reglement wordt verwezen, daar niet blijkt dat de eischer de in

aanmerking komende stipulatiën van het reglement heeft gekend en zich daaraan uitdrukkelijk heeft onderworpen.

Die aan de verwijzing in den vrachtbrief verbindende kracht toekennen, zullen in het geval dat zulk een regelmatige vrachtbrief (volgens formulier) niet gebruikt is, de reglementaire bepalingen toch voor geldend houden, wanneer uit de maatschappelijke positie van den afzender diens bekendheid met het reglement kan verondersteld worden, b. v. wanneer hij een expediteur is of tot den hoogereren handels- en fabriekantenstand behoort, vooral wanneer er reeds waren met reguliere vrachtbrieven door hem verzonden zijn. Ook bij het vervoer van personen met bagage kan onder omstandigheden die wetenschap gepraesumeerd worden, b. v. bij handelsreizigers. Maar in de aanneming zonder voorbehoud van plaatskaartjes en reçus van bagage ligt geene toestemming tot het reglement, daar zij soms in het geheel geene verwijzing behel-

zen; maar ook, al doen zij dit, kunnen zij die bekendheid niet teweegbrengen, daar zij in den regel den passagier, eerst nadat de vervoerovereenkomst reeds tot stand is gekomen en nadat hij de vracht betaald heeft, worden ter hand gesteld.

De bepalingen, die de aansprakelijkheid beperken, zullen echter den passagier en den verzender van pakjes verbinden, wanneer zij op een bij de wet voorgeschreven wijze zijn afgekondigd, en zelfs buiten zulke wetsbepalingen, wanneer de bekendmaking zoo is geschied, dat aan te nemen is, dat iedereen weet, dat zulke bepalingen bestaan, door eene bekendmaking die voor het geheele publiek toegankelijk is. Als zoodanige bekendmaking is aan te merken een aangeplakt stuk dat zoo geplaatst is dat het in de oogen moet vallen en met duidelijke leesbare letters gedrukt of geschreven is, zoodat ieder, vóórdat hij een plaats neemt, of een pakje of bagage afgeeft, bijkans gedwongen is het plak-

kaat te lezen; het moet 's avonds verlicht zijn, en mag niet tusschen andere bekendmakingen hangen.

De bepalingen van l. 11 § 2—4 D. de in-  
 stitoria actione (14. 3) geven eene waarschu-  
 wing, met welke bediende geene overeenkomst  
 moet worden aangegaan, en schrijven voor dat  
 men moet »palam proscribere, claris literis unde  
 de plano recte legi possit", zoodat het plakkaat  
 van den beganen grond (en men niet behoeft te  
 klimmen om er bij te komen) goed kan gelezen  
 worden. Voorts moet het geplaatst zijn voor  
 den winkel, of de plaats waar de zaak gedreven  
 wordt (in quo negotiatio exercetur) en niet in  
 loco remoto sed in evidenti. De bekendmaking  
 in de courant, de aanplakking in de wachtka-  
 mers (in welke men doorgaans eerst komt nadat  
 men plaats heeft genomen), hebben bij ons dit  
 verbindend karakter niet, tenzij den afzender  
 bewezen worde, dat hij met de bepalingen, vóór  
 dat hij de overeenkomst heeft aangegaan, be-  
 kend was geworden.

Goldschmidt (t. a. p. bl. 601) wil bij zoodanige bekendmaking niet de verontschuldiging toelaten dat men niet kan lezen, blind, zwak van gezicht is, of de taal niet verstaat in welke de publicatie geschreven is. Vg. l. II § 3 D. de instit. act. (14. 3). »certe si quis dicat, ignorasse se literas, vel non observasse quod propositum erat, quum multi legerent, quumque palam esset propositum, non audietur.

§ 5.

FRANSCHÉ PRAKTIJK.

---

De handelsrechtbanken (aangehaald bij Goldschmidt t. a. p. bl. 644) nemen aan, dat de verantwoordelijkheid van den vrachtvoerder tot de openbare orde behoort en dus iedere beperking er van onzedelijk en ongeldig is. Zij beroepen zich op art. 102 C. de Comm.: »le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.» — Hier is niet bijgevoegd als in

art. 98, »il (le commissionaire pour le transport par terre et par eau) est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a de stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure," zoodat, alhoewel de lettre de voiture forme un contract entre l'expéditeur, le commissionaire et le voiturier (art. 101), de clause contraire den voiturier niet baat.



§ 6.

ENGELSCH EN NOORDAMERIKAANSCH BEPALINGEN.

---

Spoorwegbesturen, die in Engeland onder de strenge bepalingen van het gemeene recht voor voerlieden (common carrier) staan, mogen hunne door de wet bepaalde aansprakelijkheid door overeenkomsten beperken. Als overeenkomst geldt niet slechts iedere bijzondere afspraak tusschen het bestuur en den verzender (special contract) — waaronder ook gebracht wordt het den overbrenger der goederen ter hand gestelde briefje, die deze opgave bevat — maar ook iedere, door het bestuur gedane

algemeene of bijzondere aankondiging (notice), der voorwaarden van het vervoer, al bevatten die beperkingen aansprakelijkheid, wanneer zij vóór of bij de afgifte der goederen den afzender (bewijsbaar) onder de oogen gekomen zijn, en hij zich daarbij stilzwijgend zonder voorbehoud heeft nedergelegd. Zulk een voorbehoud wordt echter door vele Engelsche gerechts-hoven niet in aanmerking genomen, wanneer in die aankondiging verklaard is, dat de ambtenaren der baan niet bevoegd zijn anders dan onder de afgekondigde voorwaarden overeenkomsten aan te gaan. Als aankondiging geldt het aanplakbillet in het bureau van het bestuur bij die stations, waar de goederen zijn afgegeven, hetwelk in duidelijke letters op een noodwendig in de oogen vallende plek is geplaatst. Ook is aangenomen dat hij die niet lezen kan, er niet door gebonden wordt. De aankondiging in de dagbladen is niet voldoende. Toch kan de wetenschap opgemaakt worden uit vroegere transport-

overeenkomsten met denzelfden afzender. De Amerikaansche gerechtshoven zijn meestal strenger, zij verlangen eene uitdrukkelijke toestemming (special acceptance) of zekere kenteekenen van stilzwijgende toestemming.

Het Eng. stat. 11 George 4 c. 1 Will 4 c. 68 (Wet van 23 Juli 1830) stelt bij zekere voorwerpen van waarde de onbepaalde aansprakelijkheid van den vrachtvervoerder afhankelijk van eene voorafgaande waardedéclaratie van den afzender en de betaling van eene vrachtverhooging; bij andere voorwerpen wordt op de algemeene aankondiging van mindere aansprakelijkheid niet gelet. De Wet 17 en 18 Vict. c. 31, de railway and canal trafficact 1854 (10 Juli) heeft alle aankondigingen, voorwaarden en verklaringen die de verantwoordelijkheid van het bestuur zouden beperken, nietig verklaard, tenzij ze door het hof voor »just and reasonable” worden gehouden. Onderteevende speciale overeenkomsten blijven verbindend, volgens de courts of

the Exchequer, zonder verschil van den inhoud, zoodat alleen bij andere overeenkomsten moet nagegaan worden of zij rechtvaardig en redelijk zijn. Andere hoven willen uitsluitend ondertee-kende speciaalovereenkomsten laten gelden, en dan nog slechts voor zoover de rechter hare be-palingen voor just and reasonable houdt. (Smith, Compendium of mercantile law p. 289—296; Redfuld, Practical treatise upon the law of railway, p. 264—281.)

Section VII van de Act for the better regu-lation of the traffic of railways and canals luidt:

»Every such company as aforesaid shall be liable for the loss or of any injury done to any horses, cattle or other animals, or to any arti-cles, goods or things, in the receiving, forwar-ding or delivering thereof, occasioned by the neglect or default of such company or its ser-vants, notwithstanding any notice, condition or declaration made and given by such company contrary there to, or in any-wise limiting such

liability: every such notice, condition or declaration being hereby declared to be null and void: Provided always that nothing herein shall be construed to prevent the said companies from making such conditions, with respect to the receiving, forwarding or delivering of any of the said animals, articles, goods or things as shall be adjudged by the court or judge, before whom any question relating thereto shall be tried, to be just and reasonable. Provided always that no greater damages shall be recovered for the loss of, or for any injury done to any of such animals, beyond the sum hereafter mentioned, that is to say, for any horse fifty pounds, for any neat cattle per head, fifteen pounds, for any sheep or pigs, per head two pounds; unless the person sending or delivering the same to such company shall, at the time of such delivery, have declared them to be respectively of higher value than as above mentioned; in which case it shall be lawful for such company to demand

and receive by way of compensation for the increased risk and care thereby occasioned, a reasonable per-centage upon the excess of the value so declared above the respective sums so limited, as aforesaid, and which shall be paid in addition to the ordinary rate of charge; and such per-centage or increased rate of charge shall be notified in the manner prescribed in the statute 11th. Geo. IVth. and 1<sup>st</sup> William IVth. c. 68, and shall be binding upon such company in the manner therein mentioned. Provided also, that the proof of the value of such animals, articles, goods and things, and the amount of the injury done there to, shall in all cases lie upon the person claiming compensation for such loss or injury. Provided also that no special contract between such company and any other parties, respecting the receiving, forwarding or delivering of any animals, articles, goods or things as aforesaid, shall be binding upon or affect any such party unless the same

be signed by him or by the person delivering such animals, articles, goods or things respectively for carriage. Provided also that nothing herein contained shall alter or affect the rights, privileges or liabilities of any such company under the said act of the 11th. Geo. IVth. and 1<sup>st</sup> William IVth. c. 68, with respect to articles of the descriptions mentioned in the said Act.

Vóór deze »Act» waagde de Engelsche rechter niet, de bepaling in den vrachtbrief, bij welke de maatschappij uitdrukkelijk alle aansprakelijkheid voor schade, hoe ook aangekomen, had uitgesloten, niet toe te passen. De rechter Parke zei: »We ought not to fritter away the meaning of contracts merely for the purpose of making men careful. That is a matter that we are not bound to correct. The legislation may, if they please, put a stop to contracts of this kind, but we have nothing to do with them, except to interpret them when they are made. (t. a. p. bl. 618.)

---

§ 7.

DE BEPALINGEN VAN HET ALLGEMEINE DEUTSCHE  
HANDELSGEZETZBUCH.

---

Het Allgemeine Handelsgezetzbuch bevat eene afdeeling „von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen ins besondere“. Art. 422. Eine Eisenbahn welche dem Publicum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern  
1) die Güter . . . . zum Transport sich eignen,  
u. s. w. w. Art. 423. Die im Art. 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt die Anwen-



ding der in den Artt. 395, 396, 397, 400, 401, 308 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung zum Schadensersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang, oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheil, durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Ueberinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken, ausser, soweit solcher durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Vertragesbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegen stehen, haben keine rechtliche Wirkung". Volgen 8 artt. van niet kleinen omvang.

De grond voor deze uitsluiting der bevoegdheid, om door overeenkomst de aansprakelijkheid te beperken, is voor de spoorwegmaatschappijen deze, dat zij een feitelijk monopolie voor de uitvoering van vrachtovereenkomsten in eene zekere richting bezitten, hetwelk nog door privilegiën gesteund wordt (door uitsluiting van concurreerende banen, tegemoetkoming door

onteigening enz.), terwijl zich geene behoefte vertoond heeft, de uitsluiting ook tot andere transportinrichtingen uit te breiden. (Protocoll., blz. 827, 1230 en 4779.)

De vraag of men op het voetspoor van het Duitse handelswetboek ook eene dusdanige bepaling moet opnemen, werd bij de juristen-vereeninging te Groningen van 1874, en, met het oog op het daar beredeneerde, in de Kamer, ter gelegenheid van de Wet van 1875, con amore besproken. Vroeger werd het niet in twijfel getrokken, dat het aan de spoorweg-maatschappij vrijstaat, hare aansprakelijkheid te beperken, mits de toestemming van den afzender duidelijk blijkt.

---

§ 8.

HET VERHANDELDE OP DE VERGADERING DER  
JURISTENVEREENIGING TE GRONINGEN 1874.

---

De spoorwegonderneming is eene handelsmaatschappij, haar oogmerk is dividend; dat het publiek er door geriefd zal worden, is het middel om dit dividend te verkrijgen; dus zal het contractueele karakter der betrekking tusschen de spoorwegmaatschappij en hem, die van hare diensten gebruik maakt, niet vervallen, zelfs niet door de bepaling die de spoorwegonderneming verplicht de reizigers en de aange-

boden goederen te vervoeren. 1) » Maar dat is eene verplichting, die alwederom voortvloeit uit overeenkomst, wel niet met het publiek aangegaan, maar die berust op eene vrijwillige onderwerping aan het beding, dat eene voorwaarde is der concessie, die den grondslag der spoorwegonderneming uitmaakt”, zegt Mr. Aug. Philips, en vervolgt (Handelingen der Nederl. Juristen-Vereeniging

---

1) Bij de schrijvers over Romeinsch recht vinden wij de vraag, of de *litis contestatio* eene overeenkomst bevat. Donellus XII com. 14 c. 6 leert, zij was geen quasi contract, maar eene werkelijke, echter stilzwijgende overeenkomst. Savigny, System. 6, blz. 32, zegt hiertegen » voor eene stilzwijgende overeenkomst is evenzeer, als voor de uitdrukkelijke, de vrije wil noodig, die hier ontbreekt; partijen kunnen het niet nalaten deze obligatie te scheppen, daar zij door de onvermijdelijke voorschriften van het procesrecht hiertoe gehouden zijn.

Rudorff, Römische Rechtsgeschichte, 2, § 71, zegt: dat het *judicium* tegen den wil van den verweerder geconstitueerd wordt, sluit de overeenkomst even weinig uit, als de *stipulationes praetoriae judiciales* ophouden overeenkomsten te zijn, als zijn zij *necessariae* in vergelijk met de *conventionales*. (Art. 1353 B. W.).

1874) »maar nu zie ik niet in waarom het haar niet zal vrijstaan met het publiek overeen te komen omtrent verbintenissen van anderen inhoud.” Hij verlangt voor haar autonomie.

Prof. Goudsmit (Handelingen der Nederlandsche juristen vereeniging 1874, 2 bl. 172) is tegen de beperking der aansprakelijkheid der spoorwegonderneming opgekomen. »Ik geloof namelijk, zegt hij, dat de afwijking van de wettelijke bepalingen, waar het geldt de openbare middelen van vervoer, wel degelijk behoort tot de openbare orde. De Heer Philips heeft terecht gezegd, dat het begrip van openbare orde tamelijk rekbaar is, en daarmee in de wereld al evenveel is gezondigd 1) als met al dergelijke algemeene begrippen, en

---

1) L. 91, § 3 D. de V. O. (45. I): esse enim hanc quaestionem de bono et aequo, in quo genere plerumque sub auctoritate juris scientiae perniciose, inquit Celsus adolescens, erratur.

dat men daaronder wel eens gebracht heeft hetgeen er niet onder behoort. Evenwel geloof ik, dat men dan van de openbare orde kan spreken wanneer de som der algemeene belangen, die bij eene zaak betrokken zijn, het belang van enkele individuen te boven gaat, en nu meen ik, dat men tot de openbare belangen wel degelijk kan brengen een middel van vervoer, dat zoo diep ingrijpt in het tegenwoordig maatschappelijk leven, zoo diep in het raderwerk van het verkeer, als het geval is met spoorwegen.

Er is nog een tweede reden waarom ik afwijkingen, door de ondernemers van spoorwegen op eigen gezag vast te stellen, niet wenschelijk zou achten, en waarom ik zelf niet geloof, dat zij naar het jus constitutum geoorloofd zijn. Ik geef toe, dat wat vastgesteld wordt, formeel zou kunnen behooren tot de contractueele verbintenissen, ik geef evenzeer toe, dat men bij contract zijne aansprakelijkheid kan beperken;

maar dit zou ik dan toch eischen, dat er dan werkelijk zij een contract in concreto, dat door het individu met het individu gesloten wordt. Als de wetgever een algemeene bepaling heeft vastgesteld, is het moeilijk aan te nemen, dat het groote publiek, dat van de spoorwegen gebruik maakt, met den juisten inhoud en den omvang van eene bijzondere afwijking bekend is, en wanneer men dergelijke afwijkingen niet gedooft, zoo is dit niet den vrijen wil beperken, maar veeleer een waarborg eischen, dat die vrije wil inderdaad bestaan heeft, m. a. w. hij, die een billet genomen heeft, waarin of waar achter eene beperkte aansprakelijkheid wordt vermeld, kan niet per se geacht worden in eene zoodanige eigendunkelijke beperking te hebben toegestemd. Maar zelfs dan, als het contract gegrond zou zijn op vrijen wil, zou het den wetgever als toezienenden voogd van het publiek volkomen vrijstaan de grenzen te bepalen, binnen welke de contractuele bepalingen geldig zijn."

Mr. J. W. Tydeman (t. a. p. 173) noemt — al zou men hem ten laste leggen dat hij een paradoxe verkondigt — het denkbeeld dat spoorwegvervoer gebaseerd is op eene overeenkomst, eene bloote fictie, »als bewijs dat het eene fictie is, wijs ik op de redeneering van den Heer Philips, die zeide dat de spoorwegmaatschappij verplicht zoude zijn eene overeenkomst aan te gaan. Dan houdt het denkbeeld van overeenkomst op, omdat men niet kan gedwongen worden eene overeenkomst aan te gaan; er moet zijn eene vrije consensus. De internationale dienst der spoorwegen kan ook onmogelijk uit het bloote begrip van overeenkomst worden afgeleid.... Men voege daarbij dat ofschoon niet alles wat spoorwegen betreft op de openbare orde betrekking mag hebben, de openbare orde er toch in hooge mate in betrokken is.

Prof. Tellegen (t. a. p. 182) zegt: »laat het eene overeenkomst (tusschen de maatschappij



en den verzender) zijn, maar dan is het eene overeenkomst, die de onderneming verplicht is te sluiten. Wanneer nu de staat bij het verleenen der concessie die verplichting mag opleggen, waarom mag hij dan ook niet bepalen, welke gevolgen die te sluiten overeenkomst zal hebben? zoodat de vraag eenvoudig hierop neerkomt, wat eischt het algemeen belang?"

Mr. G. H. van Bolhuis zegt in zijn praeadvies: »daar de rechtsbetrekking tusschen haar (nl. de spoorwegmaatschappijen) en den verzender enkel op overeenkomst berust, zou, naar de beginselen van het privaatrecht, hunne vrijheid, om de wederzijdsche rechten en verplichtingen naar goedvinden te regelen, onbeperkt moeten blijven, en dus alles afhangen van hetgeen bij het sluiten der overeenkomst uitdrukkelijk bedongen is. Diergelijke vrijheid zou echter licht tot misbruik leiden, misbruik waardoor het algemeen belang ten zeerste benadeeld zou kunnen worden. Immers de spoorweg-ondernemers zouden

niet nalaten bij hunne reglementen en vrachtbrieven hunne aansprakelijkheid zoozeer te beperken, dat daarvan zeer weinig overbleef; de voorschriften des wetgevers, in het algemeen belang voor het contract van vervoer gegeven, zouden weldra plaats maken voor eene eigene wetgeving der vervoerders, door hen uitsluitend in hun eigen belang vastgesteld. Het openbaar gezag moet hier tusschen beiden komen om, schijnbaar de vrijheid der overeenkomst beperkende, inderdaad die vrijheid te handhaven. Er moet een maximumvracht bepaald worden, en wanneer deze toegepast wordt, moet de volledige aansprakelijkheid der ondernemers gelijk die uit de wetgeving voortvloeit, blijven bestaan. Slechts waar die vrachtprijzen beneden het maximum dalen worde het aan partijen overgelaten, de aansprakelijkheid der ondernemers naar goedvinden te regelen en te beperken.

Bij zoodanige bepaling waar de afzender verlangen kan dat tegen het maximum vracht het

goed vervoerd worde en de maatschappij het periculum drage (t. w. dat zij vergoeden moet, wanneer zij niet bewijst vrij van schuld te zijn) is er geene vrees dat zij van het feitelijke monopolie misbruik zal maken; zelfs de beperking in het quantum der vergoeding (zooveel... per Kilo) wanneer de waarde van het goed niet is opgegeven, zal dan niet nadeelig werken, daar het den afzender vrijblijft het vervoer tegen de maximumvracht te verlangen."

Bij het mondeling debat, zeide Mr. van Bolhuis (II bl. 194) daarentegen: »het is een allerverderfelijkt beginsel om met het alvermogen van den staat tusschen beiden te komen en te vergen dat eene overeenkomst, die degeen, welke van den spoorweg gebruik maken, als vrije lieden met eene vrije maatschappij sluiten, van dezen of genen inhoud zal zijn. Dat is een beginsel lijnrecht in strijd met de vrijheid, welke men bij de vaststelling van het Wetboek van Koophandel, o. a. bij de

regeling der naamlooze vennootschappen, heeft verdedigd, en die de grondslag moest zijn van onze maatschappij." Deze redeneering schijnt mij in lijnrechten strijd, met hetgeen hij in het prae-advies vooropstelt.

§ 9.

DEBATTEN IN DE TWEDE KAMER OVER ART. 3  
DER WET VAN 1875.

De geschiedenis van art. 3 van dat wetsontwerp, zeide Mr. Godefroi in de 2<sup>de</sup> Kamer (2 Maart 1874, Handelingen bl. 887) is aan de Kamer bekend; art. 29 van het oorspronkelijk ontwerp bevatte eene bepaling, in zoover overeenkomende met art 3, dat ook daarbij uitsluiting of beperking van de verantwoordelijkheid bij vrachtbrief, overeenkomst of reglementen, onderworpen werd aan de inachtneming van zekere grenzen.

Die grenzen echter werden bij dit ontwerp

zelf in de volgende artikelen gesteld, met bijvoeging der bepaling dat overeenkomsten, in strijd met die artikelen nietig zijn.

Die voorschriften werden in het voorloopig verslag over het oorspronkelijk wetsontwerp ongunstig beoordeeld, vooral omdat die bepalingen ontleend waren aan het Duitsche handelswetboek en wel aan de speciale bepalingen omtrent goederenvervoer langs spoorwegen.

Die bepalingen intusschen stonden in verband met de voorafgaande algemeene voorschriften omtrent het »Frachtgeschäft».

In een gewijzigd ontwerp van de Ministers Thorbecke en Jolles werden dezelfde bepalingen gehandhaafd, en in het daarop, door andere Ministers ingediende tweede gewijzigde wetsontwerp werd niets gevonden, en als motief voor de weglating van elke bepaling op dit punt aangevoerd dat het voldoende is, bij Algemeene Maatregelen van Inwendig Bestuur de voorwaarden van het vervoer te regelen.

Daarop volgde het ontwerp dat nu behandeld wordt. De toelichting op art. 3 is gegeven in het antwoord op het eindverslag. »Achter art. 2 is een art. 3, in hoofdzaak overeenkomende met art. 29 uit het vroeger ontwerp, gevoegd; »het verbod voor de ondernemers om hunne verantwoordelijkheid als vrachtvoerder te beperken buiten de grenzen bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur vast te stellen.»

Tusschen beide ontwerpen bestaat het principiële verschil, zeide Godefroi, »dat hetgeen in het ontwerp Thorbecke bij de wet geregeld is, hier overgelaten wordt aan de Maatregelen van Inwendig Bestuur.»

De toelichting zegt verder: »de voorschriften in dit opzicht bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur te geven, vallen niet in de bepalingen van art. 4 en 146 der Grondwet, die uitsluitend burgerlijke rechten betreffen.»

Wat is deze uitsluiting of beperking van verantwoordelijkheid voor het goederenvervoer bij

overeenkomst? afwijking van de wet bij overeenkomst, die vrij staat, zoolang zij niet in strijd is met art. 14 Wet houdende algemeene bepaling. Dit recht van te contracteren is een burgerlijk recht. Maar hoe kan dat burgerlijk recht geregeld worden bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur door het uitvoerend gezag? Hoe is dit in overeenstemming met art. 4 der Grondwet?

De regeering zegt in antwoord op het eindverslag: »er is volstrekt geen quaestie hier van uitoefening van burgerlijk recht, integendeel, de reglementaire bepalingen sluiten zich geheel bij art. 96, al. 1, Wetboek van Koophandel. Maar het Wetboek van Koophandel kan niet bedoeld hebben toe te laten, dat bij reglementen van zijne eigene bepalingen zou kunnen worden afgeweken. Bedoeld kunnen alleen zijn reglementen, die staan nevens de wet, maar daarom niet zijn en niet kunnen zijn in strijd met de wet. Met die bijzondere



reglementen worden inzonder bedoeld de reglementen voor de openbare middelen van vervoer te water en te land van 1829 en vroegere jaren (zouden deze bepalingen bevatten die bij de wet moesten geregeld zijn, dan zijn deze bij het Wetboek van Koophandel bevestigd, maar hieruit volgt nog niet, dat het Wetboek in het vervolg bij reglement zal kunnen gewijzigd worden). Thorbecke heeft reeds bij de beraadslaging over de wet van 1859 aangetoond, dat die bepaling (van art. 96, al. 1, Wetboek van Koophandel) niet medebrengt, dat de bijzondere reglementen in de plaats kunnen treden van de algemeene regelen der wet.

De Minister van Justitie, de Heer Van Lijnden van Sandenburg kwam hier tegen op (Handelingen bl. 888) en ontkende, dat hier de regelen der contracten van toepassing kunnen zijn, »een contract is, zal het inderdaad een contract en geene fictie zijn, eene handeling van den vrijen wil van partijen, maar hij, die van den spoorweg

gebruik maakt, is gedwongen om toe te geven aan hetgeen de andere zoogenaamde contracteerende partij, van hem kan eischen."

Ik herhaal, ik weet wel dat in letterlijken zin zulk eene handeling tot de contracten kan worden gebracht; maar het is toch met het wezen van het contract bepaald in strijd: en nu behoort het juist tot de roeping van den Staat toe te zien, dat de rechten van partijen in dat opzicht niet benadeeld worden. Dit is de aanleiding tot art. 3 geweest.

Wat het bezwaar betreft, dat die beperkende bepalingen zullen worden genomen bij een Algemeene Staatsregeling van Inwendig Bestuur, zegt Mr. Van Lijnden van Sandenburg: »maar ik moet toch opmerken, dat in de wet zelve de basis voor dien maatregel wordt gelegd en aan het uitvoerend gezag de daartoe noodige bevoegdheid wordt gegeven, zoodat het in zeker opzicht is eene delegatie die de wet op de uitvoerende macht overdraagt."

De Heeren Godefroi en Bredius stelden later een amendement voor, strekkende om de woorden door eenig beding van den vrachtbrief en hetgeen verder volgt, te vervangen door „anders dan bij overeenkomst uit te sluiten of te beperken.”

De Heer Kappeyne van de Copello kan niet nalaten te verklaren, dat hij zich met dit amendement vereenigen kan, en onmogelijk met het voorstel der regeering. Begrijpt men dat, wanneer hij, die goederen ter vervoer toevertrouwt, met de spoorwegmaatschappij overeenkomt, dat hij den bewijslast zal op zich nemen, en dat dus zal omgekeerd worden de regeling den bewijslast vervat in art. 1, door dergelijke overeenkomst een vrijbrief gegeven wordt aan de spoorwegmaatschappij om onrechtmatige daden te plegen, verklaar dan zoodanige overeenkomst altijd en overal nietig. Indien men daarentegen toegeeft dat, wanneer de bewijslast wordt overgedragen, de spoorwegmaatschappij

aansprakelijk blijve voor hare eigene bewijsbare schuld, dan verkeeren wij op het terrein waarop een ieder wettig overeenkomsten kan sluiten, omdat hij beschikt over het zijne.

Indien het gansche publiek onbekwaam verklaard moct worden in dergelijke zaken overeenkomsten te sluiten, van zoodanigen aard als het overal elders sluiten kan, laat dan bij de wet en niet bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur die staatsvoogdij worden ingesteld.

Dit te doen bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur is eene inbreuk op alle constitutioneele beginselen, want het geldt hier het onder curateele stellen van meerderjarigen. Men neme dus gerust het amendement van de Heeren Bredius en Godefroi aan. Het woord overeenkomst kan wellicht beter vervangen worden door uitdrukkelijk beding. Laat een spoorwegmaatschappij mij eene vrachtbrief teekenen, waarvan de rechter heeft kunnen nagaan dat ik den inhoud niet heb kunnen lezen, dan zal het

contract niet gelden. Wanneer echter na onderzoek in concreto blijkt, dat werkelijk in ernst de overeenkomst gesloten is, dan moet ik erkennen dat het onbekwaam verklaren van het publiek, en het regelen van die zaak bij Koninklijk besluit, mij toeschijnt met het gezond verstand en het recht in lijnregten strijd te zijn."

Het amendement van Bredius en Godefroi werd echter in de zitting van 3 Maart met 51 tegen 20 stemmen verworpen. De Heer Smidt stelde voor, om in art 3 het woord noch te vervangen door of en de woorden »door eenig beding" en volgende te vervangen door »op andere wijze uit te sluiten of te beperken dan door eene schriftelijke overeenkomst met den bevrachter, waarin het beding omtrent de uitsluiting of beperking door den bevrachter eigenhandig is geschreven met vermelding dat hem bekend is ook zonder uitsluiting of beperking van verantwoordelijkheid het vervoer te kunnen vorderen."

Ook van regeeringswege waren in art. 3 wijzigingen gebracht, die strekten

- a. te doen vervallen de woorden »door andere overeenkomsten,
- b. vóór het woord bijzondere te lezen door,
- c. in plaats van grenzen te stellen regels.”

Het artikel zou dus luiden: »ondernemers van spoorwegdiensten zijn niet bevoegd hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopmanschappen en goederen, noch den omvang en duur hunner verplichtingen en den bewijslast door eenig beding van vrachtbrief, of door bijzondere dienstreglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der regels, door Ons bij Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur vast te stellen.”

Het amendement van den Heer Smidt werd met 42 tegen 29 stemmen verworpen, en daarop het door de regeering gewijzigde art. 3 met 41

tegen 30 stemmen aangenomen. Tegen den heer Smidt had de Minister Heemskerk in het midden gebracht, dat hetgeen de voorsteller den verzender wilde doen verklaren, namelijk dat hij weet, dat hij zonder beperkte verantwoordelijkheid altijd het vervoer kan vorderen, niet zoo onbepaald waar is; bijv. iemand die levende beesten verzendt, heeft niet de bevoegdheid, wanneer er een behoorlijk spoorwegreglement bestaat, dit met iederen trein, zelfs niet op iederen dag te kunnen vorderen."

Mr. Godefroi had tegen het door de regeering gewijzigde art. 3 nog in te brengen, dat het inconsequent was — daar bij overeenkomst de afwijking van het gemeene recht onbeperkt mag plaats hebben, de afwijking bij den vrachtbrief daarentegen door de regeering moet goedgekeurd zijn. Maar de afwijking bij beding in den vrachtbrief moet ook onbeperkt toegelaten zijn, daar volgens art. 90, Wetboek van Koophandel de vrachtbrief de overeenkomst uit-

maakt tusschen den afzender of den expediteur en den voerman of schipper. Niettegenstaande de voorgestelde wijziging, bleef Godefroi beweren, dat de regeling, die art. 3 aan het uitvoerend gezag voorbehoudt, een onderwerp geldt, dat uitsluitend behoort tot het gebied der wetgevende macht. Geen beter bewijs was daarvoor te leveren, dan de artt. 30—36 van het oorspronkelijke wetsontwerp. Daar vindt men de regels, die de regeering zal willen opnemen in een Algemeenen Maatregel van Inwendig Bestuur. »Die artikelen wijzigen het Wetboek van Koophandel, en nu vraag ik, hoe bij mogelijkheid wijziging eener wet een legaal karakter kan hebben, als zij plaats heeft bij een Maatregel van Inwendig Bestuur? Ik spreek van de legaliteit, niet van de utiliteit, maar ook deze pleit tegen regeling door het uitvoerend gezag. Het is niet wenschelijk dergelijke belangrijke regelen over te laten aan de veranderlijke inzichten der regeeringen. Onze



wetboeken zijn het werk der wet, en ik blijf mij verzetten tegen aanvulling of wijziging, der wet bij Maatregelen van Inwendig Bestuur.”

De Minister Heemskerk herinnerde dat in alle constitutioneele landen die ons omringen, deze zaak bij ordonnantie geregeld is, en niet bij de wet; uit overtuiging dat de regeling bij ordonnantie beter is, omdat die gemakkelijker in bijzonderheden treedt en gemakkelijker te wijzigen is. In België heeft men dat eveneens zoo ingezien; men zal toch wel niet beweren dat de Belgische staatslieden de scherpe onderscheiding tusschen de staatsmachten niet in het oog houden; welnu, het geheele onderwerp waarover wij hier spreken, is in België bij Koninklijk besluit geregeld.

Mr. J. H. J. Quarles van Ufford, Algemeene Maatregelen van Inwendig Bestuur, blz. 83, zegt van onze spoorwegkwestie: »ten slotte, zegevierde het stelsel der regeering, wat naar ik meen, uit het oogpunt der utiliteit niet te be-

treuren was, en het gemakkelijk maakt, telkens naar de behoeften van het verkeer, ook met het buitenland, bepalingen te wijzigen die hinderlijk blijken te zijn. Uit doctrinair oogmerk daarentegen had de oppositie misschien niet zoo geheel ongelijk; behalve daar, waar zij den schijn had van dáárom zoozeer tegen deze delegatie gekant te zijn, omdat het hier privaatrecht gold, immers ook voor het publiek recht geldt art. 104 Grondwet."

---

§ 10.

SLOT.

---

Zonder in strijd te treden over de vraag, wat bij besluit kan en mag geregeld worden, meen ik, dat men beweren kan, dat die vraag hier niet te pas komt, want de wet sluit in art. 3 de vrijheid uit om bij vrachtbrief enz. de verantwoordelijkheid te beperken (in de vorige redactie ook om dit bij overeenkomst te doen); de vrijheidsbeperking heeft dus door de wet plaats, die het jus singulare vaststelt, echter met de gewichtige bijvoeging dat bij besluit zal geregeld worden, wanneer men van het jus commune mag gebruik maken.

De beperking der vrijheid geschiedt dus nooit bij besluit. Ook Godefroi en Kappeijne van de Copello laten de toestemming tot de beperking in den vrachtbrief toe; nu is de vraag, wanneer die beperking in den vrachtbrief door de regering is bevestigd en behoorlijk in het Staatsblad is afgekondigd, of men dan niet zal mogen aannemen, dat hij die zulken vrachtbrief aanneemt, zonder uitdrukkelijke wijziging daarvan, in welke de spoorwegmaatschappij heeft toegestemd, zijne toestemming er toe heeft gegeven, en zich aan de bepalingen van den vrachtbrief of het dienstreglement bij overeenkomst heeft onderworpen.

Mijns inziens kunnen wij aannemen dat: de bepaling van art. 3 van de Spoorwegwet van 9 April 1875, Stsbl. 67, bij welke de afwijkingen van de door het recht vastgestelde aansprakelijkheid in vrachtbrieven en dienstreglementen slechts toegestaan worden, wanneer de regels bij Maatregel van Inwendig Bestuur vast-

gesteld, zijn in acht genomen, eene dispensatie bevat van de voorschriften van het Wetboek van Koophandel, en art. 3 van genoemde Wet, art. 67 Grondwet. Wanneer die Algemeene Maatregel van Inwendig Bestuur nu de bepaling bevat dat de spoorwegmaatschappijen die de toegelatene afwijkingen in den vrachtbrief en dienstreglementen willen opnemen, de vrachtbrieven, enz. in de Staatscourant moeten bekend maken, dan zal men kunnen veronderstellen, als dit geschied is, dat hij die van hare diensten gebruik maakt, zonder bijzondere schriftelijke overeenkomst — bij welke die afwijking wordt uitgesloten — er in heeft toegestemd, daar men aannemen kan, dat hij die afwijkingen kende.

Art. 3 beveelt hem zich te overtuigen welke afwijkingen bij Koninklijk besluit zijn toegelaten en tevens dat hij zal nagaan of de maatschappij aan welke hij zich of zijn goed toevertrouwt, verklaard heeft, deze afwijkingen aan te nemen, zoodat die bepalingen tengevolge der

overeenkomst werken. Voor deze opvatting vind ik steun bij Goldschmidt t. a. p. en bij P. Laband 1). Het Betriebsreglement, zoo redeneerd /t deze, heeft geene rechtskracht voor zoover het met dwingend recht bevattende bepalingen van het handelswetboek in strijd is, en waar zulke tegenstrijdigheid niet bestaat, heeft het reglement niet de kracht van rechtsregelen maar die van overeenkomsten (Vertragsfestsetzungen) en is als zoodanig te beschouwen.

---

1) Staatsrecht des deutschen Reichs, 11, S. 201.



STELLINGEN.



STELLINGEN

## STELLINGEN.

---

### I.

De akte van toestemming der ouders tot het huwelijk (Art. 126, 2 B.W.) behoeft niet den naam der persoon te bevatten met welke hun kind in het huwelijk treden zal.

### II.

Hij aan wiens erf een stuk is aangeworpen, wordt ook tegenover derden eerst na verloop van drie jaren eigenaar.

### III.

De legataris van eene geldsom heeft geen recht op interesten vóór den dag dat zij in rechten gevorderd zijn.

## IV.

De gekozenen woonplaats gaat op de erfgenamen over.

## V.

De minderjarige, wiens moeder bij tweede huwelijk de voogdij verliest, volgt het domicilie van den voogd, niet van de moeder.

## VI.

De bepaling door den erflater, dat de legitieme portie niet in de huwelijksgemeenschap zal vallen, is geldig.

## VII.

De eerste cessionaris, die na den tweeden de cessie den schuldenaar heeft beteekend, kan de betaling van den schuldenaar eischen, zoo deze nog niet den tweeden cessionaris voldaan heeft.

## VIII.

De uitgever is geen koopman.

## IX.

De bepaling van art. 743 W. v. K., waarbij als aanvangspunt van de verjaring der rechtsvordering voortspruitende uit eene polis, de dag der geslotene verzekering wordt genoemd, strijdt met het wezen der verjaring.

## X.

De achtergelatene schepeling die eerder dan het schip in de haven van vertrek is teruggekeerd, bij den terugkeer van het schip nog niet hersteld zijnde, is gerechtigd tot loon over de geheele reis van het schip.

## XI.

Stelselloos is het, dat bodemerij op een Ne-

derlandsch schip, moet worden ingeschreven ter griffie van de rechtbank van de uitrusting van het schip.

## XII.

Eene reconventioneele vordering kan geldig ingesteld worden bij een exploit van oppositie tegen een vonnis bij verstek.

## XIII.

Art. 88 B. R. V. hetwelk geen vervallen van instantie bevat, dient te vervallen.

## XIV.

Om van de actio exercitoria te kunnen gebruik maken is geen vereischte dat de derde den lastbrief en diens grenzen gekend heeft.

## XV.

Degeen, aan wien eene tot vervoer gegevene

zaak moet worden afgegeven, heeft in het Rom. recht, ook buiten het geval van afstand der actie door den verzender, eene rechtsvordering tot afgifte tegen den vervoerder.

## XVI.

Op hem die een kwaadaardigen hond laat losloopen, door wien de dood of verwonding van eenig persoon veroorzaakt wordt, is Art. 475 C. P. (niet Art. 319) van toepassing.

## XVII.

Hij die voor het gestolene verkochte goed geld voor den dief bewaart is niet te straffen; wel hij die desbewust het voor valsche wissels gebeurde bewaart.

## XVIII.

Hij die iemand op zijn dreigend verzoek doodt,

is vlg. den C. P. wegens doodslag of moord te straffen.

## XIX.

Heropening van het onderzoek op de openbare terechtzitting is wenschelijk.

## XX.

Het stelsel van reciprociteit in de handelspolitiek is af te keuren.

## XXI.

Art. 76, Grondwet, verbiedt een kiesstelsel waarbij de stemmen in onderscheidene kiesdistricten op denzelfden candidaat uitgebracht, bij elkander worden geteld.

## XXII.

Indien de toestemming der Staten Gen. tot het aangaan van een huwelijk van een der leden

van het Koninklijk Huis niet vooraf is verleend, kan dat verzuim door latere bekrachtiging worden hersteld.

## XXIII.

Fransche keizerlijke decreten betrekkelijk het beheer der polders kunnen door Prov. Verordeningen opgeheven worden.

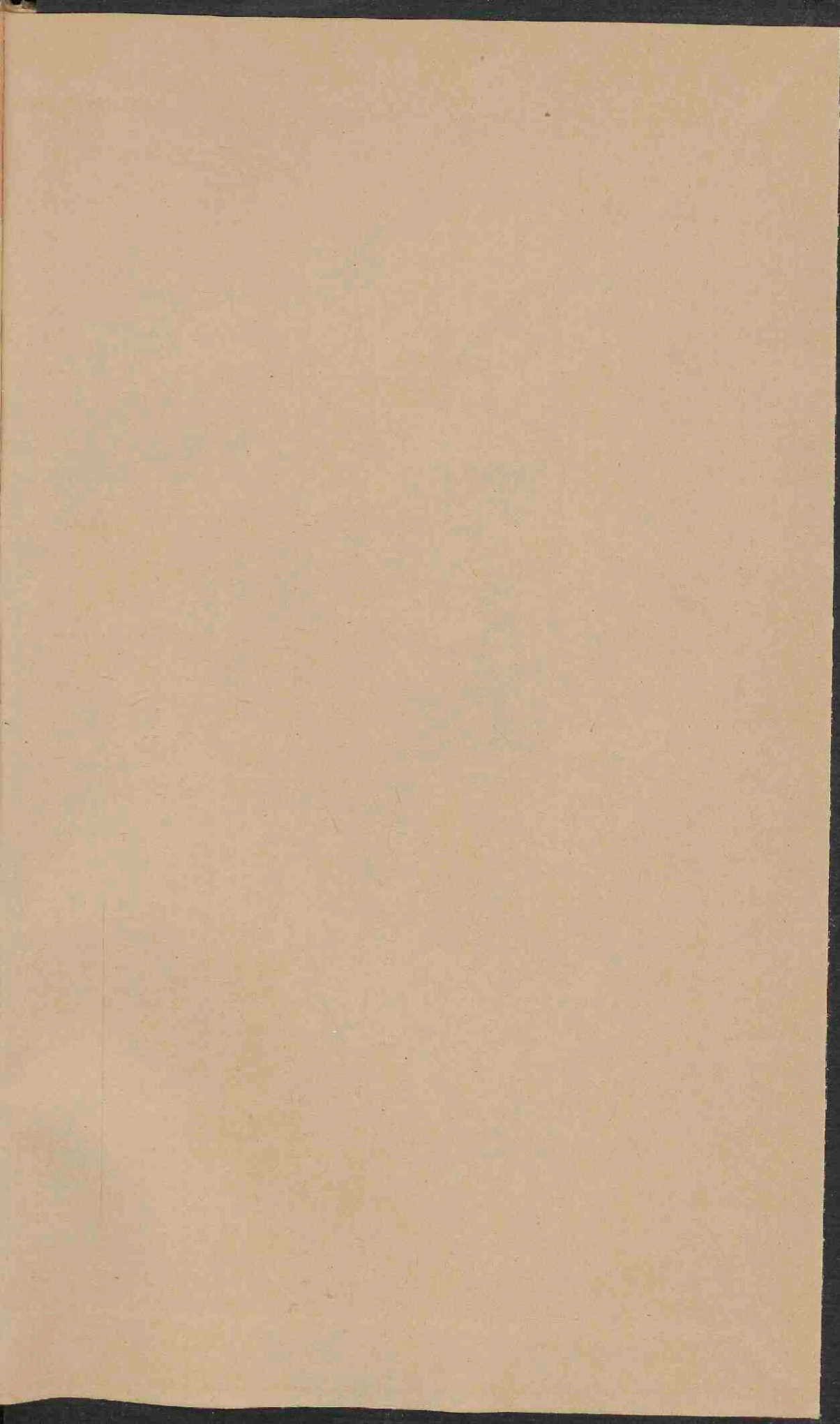
## XXIV.

Art. 167 2<sup>e</sup> lid, der Grondwet verlangt niet dat de godsdienstoefeningen buiten beslotene plaatsen in 1848 in gebruik waren.

---







U  
1