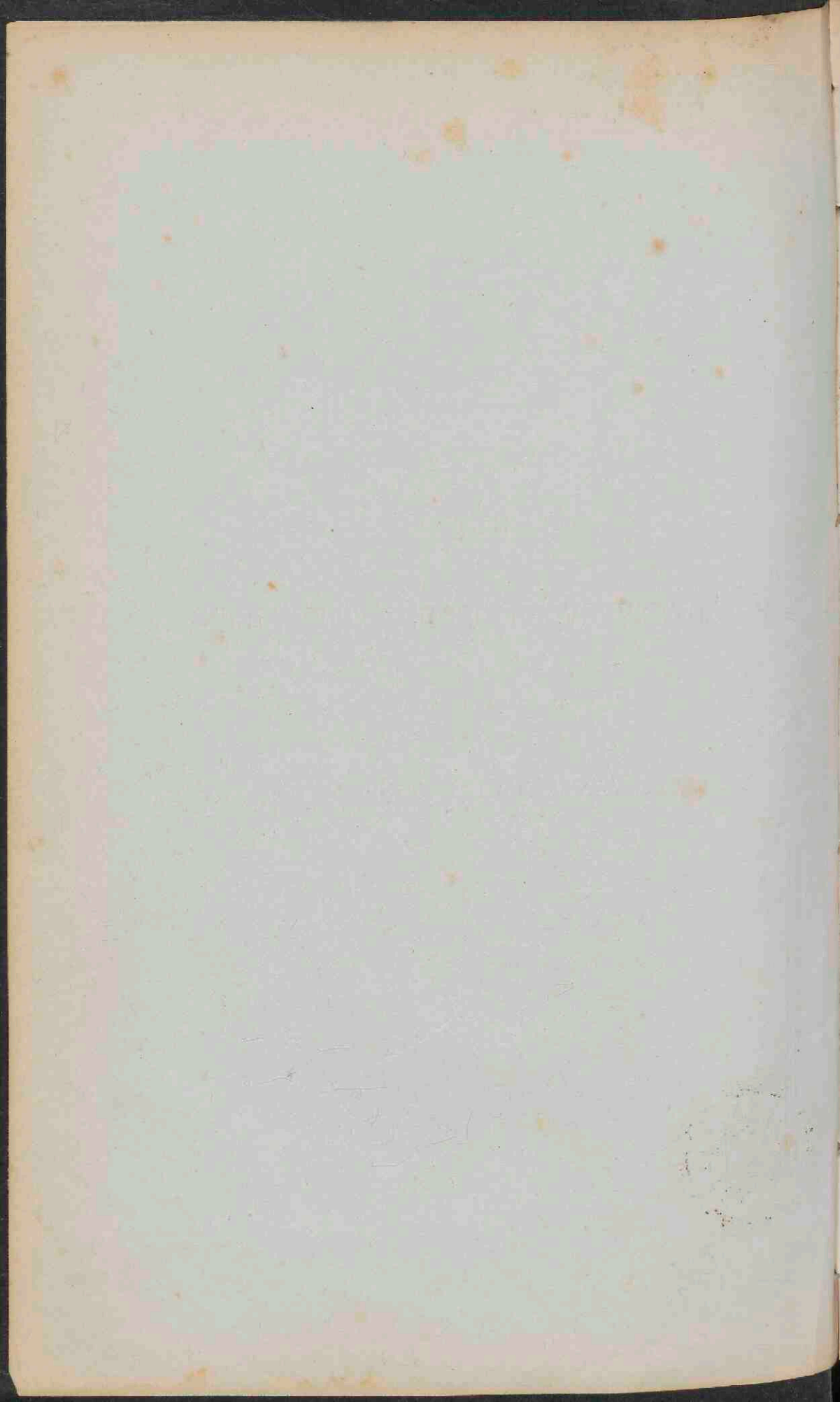




Het personenvervoer op de spoorwegen, in verband met de wet van 9 April 1875 (Stb. no. 67)

<https://hdl.handle.net/1874/253167>

HET
PERSONENVERVOER OP DE SPOORWEGEN,
IN VERBAND MET DE
WET VAN 9 APRIL 1875 (Stb. N^o. 67).



HET
PERSONENVERVOER OP DE SPOORWEGEN,

IN VERBAND MET DE

WET VAN 9 APRIL 1875 (Stb. N^o. 67).

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH RECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

D^r. C. H. C. GRINWIS,

GEWOON HOOGLEKRAAR IN DE FACULTEIT DER WIS- EN NATUURKUNDE,

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

AAN DE

HOOGESCHOOL TE UTRECHT,

TE VERDEDIGEN

op Zaterdag den 2^{den} October 1875, des namiddags te 3 uren,

DOOR

RICHARD VAN REES,

GEBOREN TE UTRECHT.



UTRECHT. — G. A. VAN HOFTEN. — 1875.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PH.D. THESIS

IN THE FIELD OF

THE HISTORY OF

THE UNITED STATES

BY

JOHN R. ...

CHICAGO, ILLINOIS

19...

...

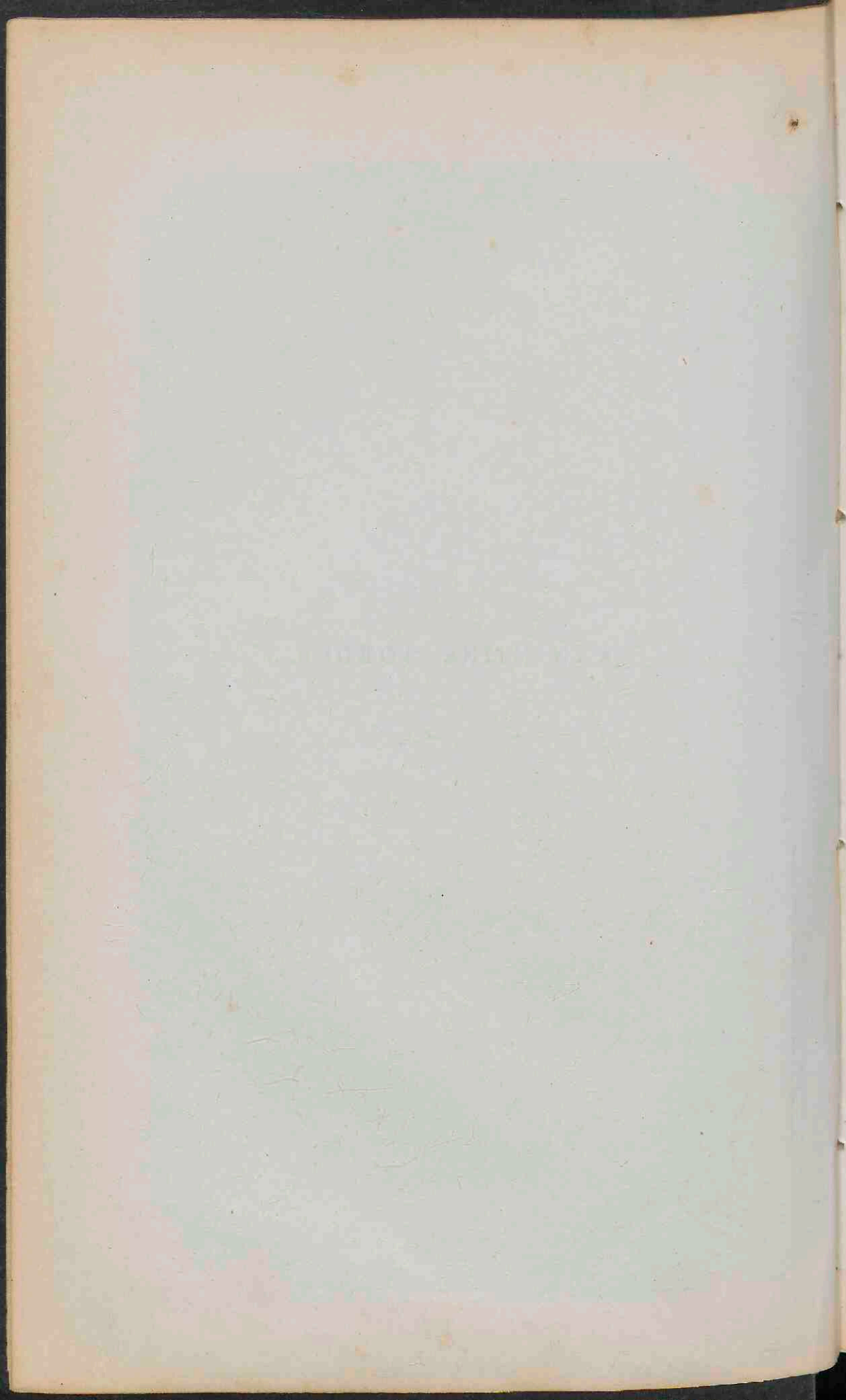
...

...

...



AAN MIJNE MOEDER.



INHOUD.

Bladz.

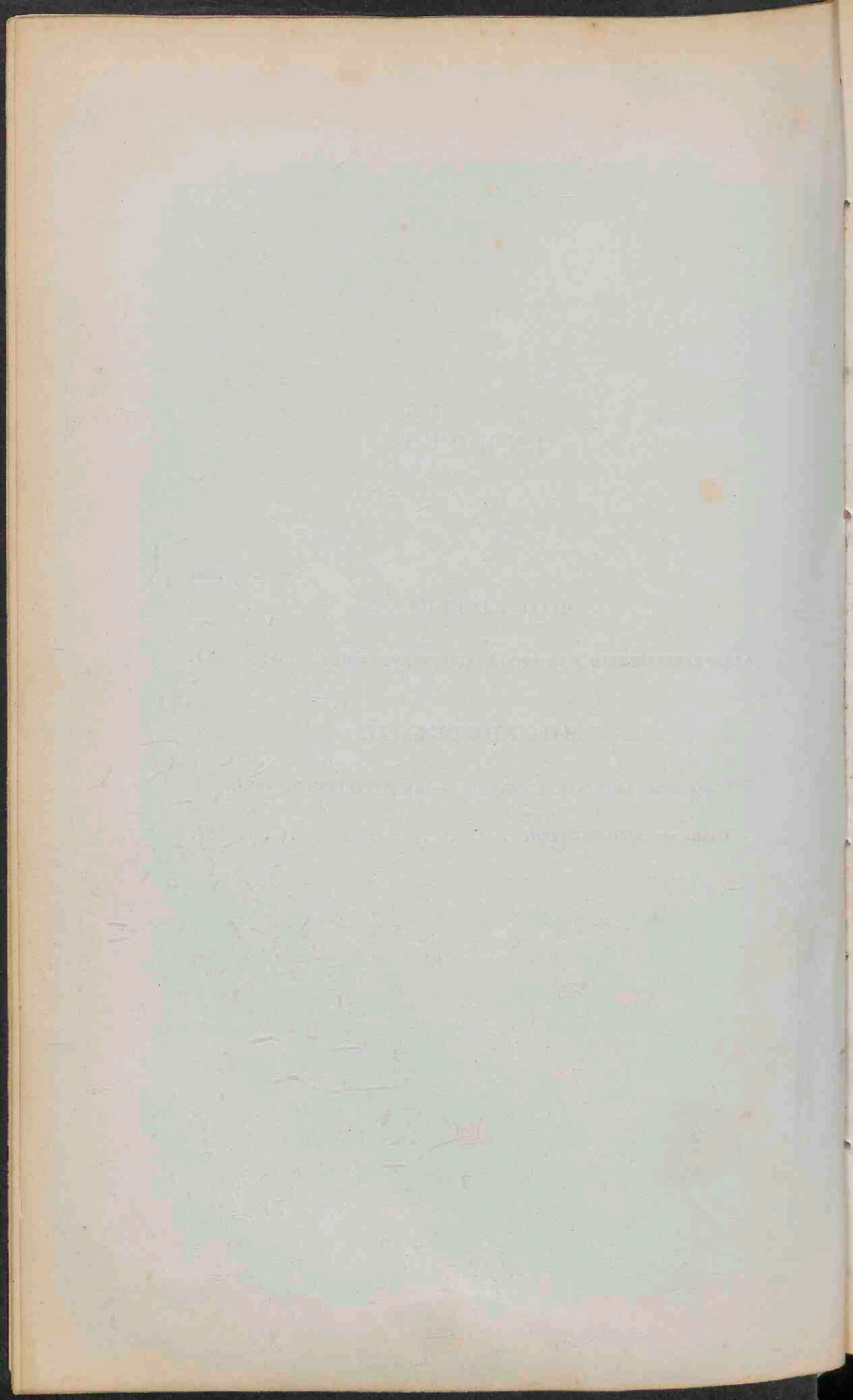
HOOFDSTUK I.

AANSPRAKELIJKHEID DER SPOORWEGONDERNEMINGEN. . . . 1.

HOOFDSTUK II.

BEDRAG DER AANSPRAKELIJKHEID. — RECHTSTREEKSCH VER-

VOER. — REGLEMENTEN. 87.



HOOFDSTUK I.

AANSPRAKELIJKHEID DER SPOORWEGONDERNEMINGEN.

De wet van 9 April 1875 (Stb. n^o. 67), tot regeling van den dienst en het gebruik der spoorwegen, geeft omtrent de burgerrechtelijke aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen deze beide voorschriften:

Art. 1. Ondernemers van een spoorwegdienst zijn verantwoordelijk voor de schade, door personen of goederen bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten hun schuld of die hunner beambten of bedienden zij ontstaan.

Art. 2. Ten aanzien van ondernemers van spoorwegdiensten geldt hetgeen bij het Wetboek van Koophandel betrekkelijk voerlieden, schippers, en ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen is bepaald.

Deze beide artikelen of liever de gelijkkluidende artikelen 1 en 2 der, door de Wet van 1875 ver-

vangen, Wet van 21 Augustus 1859 (Stb. n°. 98), bevatten voor zooveel ik weet de eerste proeve van wettelijke regeling der civiele aansprakelijkheid van ondernemers van openbare voertuigen bij het zoogenaamde personenvervoer hier te lande.

Vóór 1859 trof men daaromtrent nergens bijzondere voorschriften aan, noch in het Wetboek van Koophandel, noch in het Burgerlijk Wetboek, noch in eenige bijzondere wet. Terwijl aan de wettelijke regeling van het goederenvervoer betrekkelijk groote zorg is besteed, vinden wij daarentegen het vervoer van personen, voor zoover dit een onderwerp is van privaatrecht, volstrekt niet geregeld. En niet anders is dit in het buitenlandsche recht. Ook daarin heeft men zich aan de civielrechtelijke regeling van het personenvervoer alleen in den laatsten tijd gelegen laten liggen. Onverklaarbaar is dit niet; het personenvervoer is, met het goederenvervoer vergeleken, betrekkelijk van zeer jonge dagteekening. In de oudheid en in de middeleeuwen was er van personenvervoer in den zin, dien wij tegenwoordig aan dat woord hechten, geen sprake. Nagenoeg de eenige reizigers waren destijds de kooplieden, die hun goederen plachten te begeleiden, en het vervoer van die goederen was dus de hoofdzaak. Bij de meerdere of mindere gemakkelijheid en veiligheid, waarmede deze van de eene plaats naar de

andere konden worden overgebracht, was de bloei van den handel in niet geringe mate betrokken, en men was er dus reeds vroegtijdig op bedacht daaromtrent regels vast te stellen. Voor het personenvervoer evenwel bestond die behoefte niet in gelijke mate, en vandaar dat wij er zoowel in het Edict van den Romeinschen Praetor, als in de latere rechten slechts ter loops en als in het voorbijgaan melding van gemaakt zien. »Wird auch,» zegt Goldschmidt ¹⁾, »beim Waarentransport in den Quellen sehr häufig — obwohl keineswegs ausschliesslich — der Passagiere gedacht, so hat dies nur darin seinen Grund, dass bei den Handelsverhältnissen des Alterthums, wie gleicherweise des Mittelalters, auch Kaufmansgut nicht unbegleitet zu reisen pflegte.»

Wel ontbrak het ook destijds niet aan reizigers in den modernen zin des woords, maar bij den toenmaligen toestand der maatschappij was er natuurlijk van een internationaal verkeer, als waarvan wij in onze dagen getuige zijn, geen sprake, en bestond er dus ook geen behoefte aan ondernemingen van allerlei aard, die, zooals thans, zich uitsluitend en hoofdzakelijk belastten met het overbrengen der reizigers van de eene plaats naar de andere. Dit schijnt mij

1) „Das receptum nautarum.” Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. III. p. 63.

de voorname reden te zijn, waarom aan het goederenvervoer reeds betrekkelijk vroeg de eer van bijzondere regeling is te beurt gevallen, terwijl het personenvervoer zoo goed als onopgemerkt, en door de regelen van het gemeene recht beheerscht bleef.

Dit historisch feit is voor ons niet zonder groote beteekenis. Het verklaart tot op zekere hoogte den tegenstand, dien de bepaling van artikel 1 onzer tegenwoordige Spoorwegwet en van artikel 1 der wet van 1859 in en buiten de kamers gevonden heeft. Die beide artikelen toch stellen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij het vervoer van personen geheel gelijk aan haar aansprakelijkheid bij het vervoer van goederen. Dit is naar ons oordeel het juiste beginsel, dat evenwel door velen wordt gewraakt en veroordeeld. Tegen de gestrengere aansprakelijkheid der ondernemers bij het goederenvervoer, waaraan men, omdat zij reeds lang in de wetgeving is aangenomen, van lieverlede gewoon is geraakt, heeft men geen bezwaar, maar van een even strenge aansprakelijkheid bij het personenvervoer wil men, als van een *res nova*, niet weten. Dat men in onze dagen niet meer volstaan kan met op het goederenvervoer de gemeenrechtelijke regels der *locatio-conductio* toetepassen, wordt niet betwist, maar wat het personenvervoer betreft acht men die toepassing nog steeds voldoende, en

men verzet zich tegen een wetgeving, die daarvoor andere regels in de plaats stelt.

Men meent het bewijs geleverd te hebben dat die nieuwe regels niet deugen, wanneer men het bewijs geleverd heeft, dat zij met de regels der locatio-conductio, die tot dusver op het personenvervoer werden toegepast, in strijd zijn. Alsof het in vroeger tijd anders was met het goederenvervoer!

Ook daarbij heeft men zich voorloopig met de regels van huur en verhuur tevreden gesteld, totdat de behoeften van het verkeer er van zelf toe bracht die regels als onvoldoende ter zijde te stellen, en een andere regeling te ontwerpen, die beter en meer afdoende waarborgen gaf.

Voor het personenvervoer zijn wij thans in de rechtsbeschouwing tot een dergelijk keerpunt gekomen. De groote omvang, dien het binnenlandsch en internationaal personenverkeer in onzen tijd verkregen heeft, het gevaar dat aan vele der ondernemingen, die zich met het overbrengen van reizigers belasten, uit den aard der zaak verbonden is, heeft het in het belang, zoowel van het gemak als van de veiligheid der reizigers, noodzakelijk gemaakt, die ondernemingen aan een veel gestrengere aansprakelijkheid te onderwerpen, dan waaraan zij naar het gemeene recht onderworpen zijn. Die nieuwe regeling kan men, indien zij onnoodig of onvolledig blijkt te zijn, be-

strijden en afkeuren, maar den staf over haar te breken omdat zij nieuw is en dus afwijkt van het vroegere recht, gaat dunkt mij niet aan.

Ik stel mij in dit hoofdstuk voor, de bezwaren die men tegen de nieuwe wetgeving, in de spoorwegwet vervat, van verschillende zijden heeft in het midden gebracht, ter toetse te brengen, en na te gaan of zij inderdaad zoo afdoende zijn als door velen beweerd wordt. Daartoe zal het noodig zijn stil te staan bij de wettelijke regeling der civiele aansprakelijkheid van de spoorwegondernemingen bij het goederenvervoer, waarmede, gelijk ik reeds opmerkte, de aansprakelijkheid der ondernemingen bij het personenvervoer is gelijk gesteld.

↓

Omtrent de aansprakelijkheid bij het goederenvervoer behelst de spoorwegwet volstrekt geen nieuw recht. De bepaling van artikel 1, dat de ondernemers aansprakelijk zijn voor de schade »door . . . goederen, bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware die schade buiten hun schuld of die hunner bedienden zij ontstaan,» stemt geheel overeen met wat het wetboek van koophandel bepaalt omtrent de aansprakelijkheid van voerlieden en schippers, rivieren en binnenwateren bevarende. »De voerlieden en schippers,» zegt artikel 91, moeten instaan voor alle schaden aan de ter vervoering overgenomen koopmanschappen of goederen overkomen, uitgezon-

derd dezulke, die uit een gebrek van het goed zelf, door overmacht of door schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur, veroorzaakt zijn.

En deze bepaling komt op haar beurt weder overeen met die van artikel 345 *b*: »de schipper (in het zeerecht) moet instaan voor alle schaden, die aan de te vervoeren goederen overkomen, uitgezonderd dezulke, die uit een gebrek van het goed zelf, door overmacht of door de schuld of nalatigheid van den afzender veroorzaakt zijn." De voerman of schipper dus, die eenig goed ter vervoer heeft aangenomen, wordt door die aanneming verplicht het goed in behoorlijken toestand af te leveren; komt hij deze verplichting niet na, dan zal de afzender hem kunnen dwingen tot het geven van schadevergoeding, tenzij hij zich op een der drie exceptieën van artikel 91 of 345 kan beroepen. Schijnt dit alles zeer duidelijk, toch is men het over den zin dezer bepalingen verre van eens. Niet alleen toch geven de uitdrukkingen »overmacht," »gebrek van het goed zelf", aanleiding tot groot verschil van opvatting, niet alleen wordt de vraag of de voerman voor zijne onderhoorigen moet instaan verschillend beantwoord, doch men is het zelfs, naar het schijnt, oneens over den aard der actie die uit onze bepalingen voortvloeit. Daaruit alleen is het, gelijk ik meen, te verklaren, dat terwijl sommigen die bepalingen met het gemeene recht in overeen-

stemming achten, anderen daarentegen er een omkeering van den bewijslast, een afwijking van het gemeenrechtelijk beginsel: *actori incumbit probatio* in meenen te zien ¹⁾. Dit verschil van gevoelen toch spruit hieruit voort, dat de eersten de actie van de artt. 91 en 345 beschouwen als een actio ex lege, de anderen als een actio ex contractu. Is de eerste meening juist, dan is er werkelijk omkeering van den bewijslast. Hij, die door de onrechtvaardige daad van een ander schade lijdt, en daarvoor vergoeding vraagt, moet de schuld van zijn tegenpartij bewijzen; in geval van verlies of beschadiging der afgezonden goederen, zou de afzender de schuld van den voerman moeten aantoonen; en volgens artt. 91 en 345 rust juist de bewijslast op den voerman, die zijn niet-schuld te bewijzen zal hebben. In dat stelsel zijn die artikelen dus zeker *contra juris rationem recepti*.

Maar dat stelsel is, zooals Mr. Karsten in de boven aangehaalde verhandeling op goede gronden aantoont, geheel onaannemelijk. De voerman of schipper, die het goed, dat hij ten vervoer heeft aangenomen, niet of in beschadigden toestand aflevert, pleegt geen

1) Vg. Mr. W. J. Karsten, de aansprakelijkheid van den voerman, krachtens artikel 91. W. v. K. Themis 3^e verz. 1873. bl. 386 vgl.; 1874 bl. 289 volg.

onrechtmatige daad, maar komt zijn contractueele verbintenis niet na.

Door het vervoercontract te sluiten heeft hij zich contractueel jegens den afzender verbonden, het hem toevertrouwde goed te brengen naar een bepaalde plaats (gewoonlijk binnen zekeren tijd), en het aldaar af te leveren. Of het goed bezorgd zal worden, dan wel of het zal worden afgehaald (bureau restant) doet niet ter zake; de voerman of schipper levert in beide gevallen af. In welken toestand zal hij moeten afleveren? Natuurlijk in denzelfden toestand als waarin het goed hem werd aangeboden. Doet hij dit niet, levert hij het niet of beschadigd af, dan blijft hij in gebreke zijn verbintenis na te komen, dan is er zijnerzijds nalatigheid; de afzender zal dus met de contractueele actie schadevergoeding van hem kunnen eischen, en volstaan met aan te toonen, dat de voerman zijne verplichtingen niet heeft nagekomen; m. a. w. hij zal eenvoudig te bewijzen hebben dat hij schade heeft geleden door het niet nakomen der verbintenis van de zijde van den voerman. Deze zal daarop alleen door het bewijs van vice propre, overmacht, schuld of nalatigheid van den afzender zich van zijn aansprakelijkheid kunnen ontheffen ¹⁾. Ik sta bij dit punt niet langer stil,

1) Windscheid, Pandekten II. § 265, 16; Karsten t. a. p. bl. 390 (3).

omdat het door Mr. Karsten op voortreffelijke wijze is toegelicht, en de verklaring, door dezen aan onze artikelen gegeven, nog slechts bij enkelen bestrijding vindt. Het gewicht der beide bepalingen is niet gelegen in het den voerman of schipper opgelegd onus probandi, dat, daar zij contractueel verbonden zijn, ook naar het gemeene recht op hen rust, maar veeleer hierin, dat hun aansprakelijkheid voor de schade aan het goed overkomen in belangrijke mate is uitgebreid.

Die uitbreiding is echter niet van jonge dagtekening, maar reeds van Romcinschen oorsprong.

Het vrachtvervoer van goederen werd in het Romeinsche recht, zooals ik reeds opmerkte, aanvankelijk alleen beheerscht door de gewone regelen der locatio-conductio. Al spoedig echter bleken die regelen in de praktijk onvoldoende; niet zoozeer omdat de Romcinsche voerlieden grootendeels schelmen waren, zooals de toornige uitroep van den praetor »quum ne nunc quidem abstineant hujusmodi fraudibus," zou doen onderstellen, als wel voornamelijk wegens de noodzakelijkheid voor een ieder, die goederen te vervoeren had, om in de schippers en voerlieden een bijkans onbeperkt vertrouwen te stellen; contrôle op hun doen of laten toch was gedurende de reis onmogelijk 1).

1) L. 1 § 1. Dig. Naut. Caup. (4. 9). Zie hierover den gemakkelijken

Zoo kwam de praetor er toe zijn edict over het receptum nautarum, cauponum, stabulariorum te geven; Dig. 4. 9: »Ait Praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo.»

Dit edict nu, welks inhoud in vele wetgevingen is overgegaan, en ook op onze artt. 91 en 345 van grooten invloed is geweest ¹⁾, werd vroeger door sommigen beschouwd, gelijk nu nog enkelen onze artikelen verklaren. Het bevatte, zoo meende men, eene omkeering van den bewijslast, die hier van den eischer, die schade geleden had, op den schipper of voerman werd overgebracht. Anderen, ofschoon met dit gevoelen niet instemmende, vonden echter in de woorden, waarmede Ulpianus het verschil toelicht tusschen de wettelijke verantwoordelijkheid van het edict en die, waartoe men krachtens de gesloten overeenkomst gehouden kon zijn, gelegenheid om de begrippen van casus en vis major of damnum fatale haarlijn van elkander te onderscheiden ²⁾.

strijd tusschen de HH. Goudsmit en Pijnappel, op de vergadering der Juristenvereniging te Groningen. (Handelingen der Ned. Juristenvereniging 1874 II, p. 167 en 168 cf. p. 113).

1) Kist, Beginselen van het handelsrecht, dl. III, p. 126.

2) l. 3 § 1. D. 4. 9. Ex hoc edicto in factum actio proficiscitur. Sed an sit necessaria? videndum, quia agi ex civili actione ex hac causa poterit. Siquidem enim merces intervenerit, ex locato et conducto, et si

Aan Goldschmidt komt de eer toe, deze verschillende meeningen met afdoende gronden te hebben weerlegd. In eene breede verhandeling »Das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum», uitgegeven in zijn tijdschrift dl. III, p. 58 en volg., legt hij den waren zin van het edict bloot en toont aan, dat het geen ander doel had, dan om de aansprakelijkheid van den schipper of voerman te verzwaren, en hem daartoe:

- 1°. behalve voor eigen schuld ook voor die zijner onderhoorigen en passagiers liet instaan;
- 2°. hem verplichtte tot het nemen van zulke buitengewone voorzorgsmaatregelen, als waartoe gewoonlijk een diligens Paterfamilias niet gehouden is.

Ten gevolge van deze voorschriften is dus, zooals Prof. Grünhüt 1) terecht opmerkt, »die sonst für das

tota navis locata sit, qui conduxit, ex locato convenietur; sed si gratis res susceptae sint, ait Pomponius, depositi agi potuisse. Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, quum sunt civiles? Nisi forte, inquit, ideo ut innotesceret Praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum, et quia in locato et conducto culpa, in deposito dolus duntaxat praestatur; at hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa ejus perit, vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contigerit. Inde Labeo scribit: si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, aut damnum datum sit, non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum, et si in stabulo aut in caupona vis major contigerit.

1) In Siebenhaar's Archiv für deutsches Wechselrecht und Handelsrecht, Neue Folge, Band IV. pag. 122.

Privatrecht stereotype Figur des *bonus et diligens Paterfamilias* verschwunden; an seine Stelle ist der mit gesteigerten Fähigkeiten ausgerüstete *Artifex* getreten. Nur wenn bei Ausführung des Transportes die Diligenz des Letzteren beobachtet worden ist, tritt das Gebiet des nicht zu verantwortenden casus ein, ein Gebiet welches beim *bonus et diligens Paterfamilias qui non facile errat*, schon um einige Stationen früher begonnen hat."

Uit het Romeinsche recht is die strenge aansprakelijkheid der voerlieden en schippers in het nieuwe recht overgegaan, en door den trechter van den Code Civil ook in ons Wetboek opgenomen. In gelijken zin dus als Goldschmidt het Edictum nautarum beschouwt, moeten onze artikelen (91 en 345) verklaard worden; zij bevatten geen strijd met het gemeene recht, geen nieuw begrip van casus, doch eenvoudig eene aanwijzing om de verplichting van den voerman tot *diligentia* en *custodia* streng op te vatten, en dus meer dan Art. 1281 B. W.

Met deze beide artikelen nu, die voor ons het gemeene recht omtrent de aansprakelijkheid bij het goederenvervoer bevatten, — in art. 96 W. v. K. is art. 91 op de ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen toepasselijk verklaard — stemt artikel 1 der Spoorwegwet volkomen overeen. De woorden zijn eenigszins verschillend, maar de zin is volkomen

dezelfde: in geval van schade, bij uitoefening van den dienst aan het goed overkomen, is de spoorwegondernemer evenals de gewone voerman of schipper daarvoor aansprakelijk, tenzij hij bewijze dat de schade buiten zijn schuld ontstaan is. Wat het goederenvervoer betreft zou het artikel dus veilig gemist kunnen worden, tenzij men het dáárom van eenig belang acht, dat de vraag of de spoorwegondernemer voor zijne onderhoorigen moet instaan — een vraag die bij artikel 91 nog verschillend beantwoord werd — uitdrukkelijk in bevestigenden zin beslist wordt ¹⁾.

X Het is dan ook niet op het gebied van het goederenvervoer, dat wij het belangrijke van artikel 1 moeten zoeken. De groote waarde voor ons ligt in de bepaling omtrent het personenvervoer: een bepaling die het gemeene recht van het goederenvervoer op het vervoer van personen toepasselijk verklaart, en daarmede de civiele aansprakelijkheid der ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen — althans wat de belangrijkste dier ondernemingen betreft — voor het eerst hier te lande wettelijk regelt.

Tot dusverre toch ontbrak het bij ons aan zulk een regeling ten eenenmale. De oorzaak daarvan heb ik boven aangewezen. In het Romeinsche recht

1) Karsten t. a. p. I. bl. 325 volg.

treffen wij omtrent de verantwoordelijkheid bij het personenvervoer nagenoeg niets aan. Ofschoon de enkele vrachtschepen van de zoogenaamde passagierschepen hier en daar onderscheiden worden ¹⁾, wordt daaraan zelfs voor het goederentransport geen gewicht gehecht, veel minder de verantwoordelijkheid van den schipper voor de veiligheid der personen die hij vervoert, in bijzonderheden geregeld.

De algemeene beginselen der locatio-conductio worden blijkbaar op het vervoercontract toegepast, maar wij vinden die in de rechtsbronnen zoo weinig in detail uitgewerkt, dat de commentatoren het nog oneens zijn, tot welke species der locatio-conductio het contract gebracht worden moet. Terwijl Holtius ²⁾ aan een locatio-conductio operarum denkt, zien Windscheid ³⁾ en Sintenis ⁴⁾ er veel meer een locatio operis in, en willen Troplong ⁵⁾ en Mr. Levy ⁶⁾ het beschouwd hebben als een locatio rei et operarum. De ons overgebleven fragmenten der Romeinsche Juristen beslissen die strijdvraag niet; zij be-

1) Goldschmidt t. a. p. bl. 63.

2) Voorlezingen over Handels- en Zeerecht II. pag. 305.

3) Pandekten II § 401. 1.

4) Das prakt. gem. Civilr. II. § 118. B. 3.

5) Louage n. 904 volgg.

6) Het Alg. Duitsche Handelswetb. II. bl. 659.

handelen meer kwesties over de vracht ¹⁾ en dergelijke als in onzen titel van het Wetboek van Koophandel over passagiers geregeld worden, dan die betrekking hebben op de aansprakelijkheid der ondernemers. In de latere wetgevingen is het niet anders. In het oud-vaderlandsche recht behelpt men zich zoo goed mogelijk met de Romeinsche beginselen, en de Napoleontische wetgeving gaat het contract met stilzwijgen voorbij. Waar de Code Civil de »voituriers par terre et par eau» behandelt, (artt. 1782—1786) regelt hij alleen hun aansprakelijkheid als vervoerders van *goed*, en verwijst voor het overige, bepaaldelijk wat de »entrepreneurs et directeurs de voitures et rouages publics» en de »maîtres de barques et navires» betreft, naar »des réglemens particuliers, qui font la loi entre eux et les autres citoyens.»

En van die reglementen getuigen Troplong ²⁾ en Zachariae, dien hij aanhaalt, »qu'ils n'ont pas pour objet de régler les rapports résultant du contrat de louage. Ils sont établis dans une vue principale de sûreté publique et de conservation des grandes rou-

1) Zoo bijv. de bekende vraag, of de vrouw, die op het schip bevallen is, voor het kind al of niet vracht moet betalen. I. 19 § 7 D. locati (19. 2). Vg. Donellus L. XIII. c. IX. § 11, Holtius t. a. pl. bl. 308.

2) T. a. p. n^o. 958.

tes." De Code de Commerce, die in art. 103 volgg. den »voiturier" nog eens behandelt als ondernemer »d'une entreprise commerciale", spreekt evenmin van het personenvervoer als de Code Civil, en er is dus in het geheele Fransche recht geen spoor van wettelijke regeling daarvan. Niet anders is het in ons recht. In plaats van de artt. 1782 en volgg. van den Code Civil geeft ons B. W. niets dan het voorschrift van art. 1653," dat de rechten en verplichtingen van voerlieden en schippers in het Wetboek van Koophandel zijn vastgesteld," maar in dat Wetboek zijn zij, evenals in den Code de Commerce, alleen vastgesteld met betrekking tot het goederenvervoer. En de bijzondere reglementen, waarnaar ook daar (art. 96), even als in art. 1786 van den Code Civil, voor de ondernemers van openbare rijtuigen en voertuigen verwezen wordt — dat van 24 November 1829 (Stb. 73) op den dienst der openbare middelen van vervoer hier te lande, gewijzigd bij het besluit van 6 Juni 1831 (Stb. 14), en dat van 31 Juli 1841 (Stb. 26) op het vragen van vergunning tot het aanleggen van stoombootdiensten — zijn niet minder dan de in art. 1786 C. C. bedoelde meer van publiekrechtelijken dan privaatrechtelijken aard. Over de aansprakelijkheid van den ondernemer bij het personenvervoer bevatten zij geen enkele bepaling.

Evenmin de titel van ons Wetboek van Koophan-

del over »passagiers op buitenlandsche zeereizen” (art. 520 volgg.), die, zooals ik reeds zeide, kwesties van vracht, ontbinding van het contract en dergelijke behandelt, maar de aansprakelijkheid des schippers voor de veiligheid der passagiers met geen enkel woord omschrijft.

Ook in latere bijzondere wetten, zooals die van 1 Juni 1861 (Stb. 53) »houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers,” gewijzigd bij die van 15 Juli 1869 (Stb. 124), vinden wij daaromtrent geen enkel voorschrift.

Artikel 1 der spoorwegwet van 1859, in de nieuwe wet van 1875 onveranderd overgenomen, bevat dus inderdaad wat het personenvervoer betreft, nieuw recht. Maar ook goed en billijk recht? Ziedaar de vraag waarop het natuurlijk vóór alles aankomt.

Ofschoon geneigd deze vraag toestemmend te beantwoorden, moeten wij evenwel erkennen, dat de wetsbepaling, die dat nieuwe recht bevat, in geen geval de vrucht is geweest eener gezette en zorgvuldige studie van het beginsel, dat naar zuivere rechtsbegrippen de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij het personenvervoer moet heerschen. Haar geschiedenis bewijst, dat zij zonder behoorlijk onderzoek en zelfs tamelijk onverwacht in de wet van 1859 werd opgenomen.

Die geschiedenis is in het kort de volgende:

Op den 1^{sten} Mei van het jaar 1857 diende de toenmalige regering een wetsontwerp in, *houdende bepalingen ter bevordering van het veilig verkeer langs de spoorwegen*. De civielrechtelijke aansprakelijkheid der ondernemingen werd daarin geregeld door artikel 14, bepalende, dat de administratiën der spoorwegen naar de regels van het gemeene burgerlijke recht verantwoordelijk zouden zijn voor de schade aan personen of goederen toegebracht door haar schuld of door die van haar geëmployeerden.

Het is inderdaad opmerkelijk dat de afdeelingen, die dit ontwerp terecht als slordig bewerkt en onnauwkeurig afkeurden, deze bepaling zoo goed als met stilzwijgen voorbijgingen. Er werd gevraagd, of het woordje schuld niet onduidelijk was, daar het begrip van nalatigheid nu scheen buitengesloten, en voorts nog opgemerkt, dat ten opzichte van het goederenvervoer de toepassing van het gemeene recht niet ver genoeg ging. De spoorwegmaatschappijen toch zouden zich, indien het artikel onveranderd werd aangenomen, tegenover de verzenders van goederen in gunstiger conditie bevinden, dan de schippers en voerlieden, volgens artikel 91 W. v. K.; de verwijzing naar de regels van het gemeene burgerlijke recht scheen daarom afkeuring te verdienen.

Een enkele afdeeling deed de juiste vraag, of

dit geheele artikel in het stelsel der regeering, wel noodzakelijk was. Verder niets. Van onderzoek naar de beginselen, die het vervoer van goederen en personen behooren te beheerschen, droeg het verslag der afdeelingen geen spoor.

In plaats van een Memorie van beantwoording zond de Regeering op 9 October 1858 een nieuw ontwerp in, *tot vaststelling*, zooals het intitulé thans luidde, *van bepalingen omtrent het gebruik der spoorwegen*, met een breede Memorie van Toelichting, en een kort verslag van den inhoud der wetgeving in andere landen. Hoezeer dit ontwerp in de meeste opzichten gunstig bij het vorige afstak, wat de aansprakelijkheid der ondernemers betreft, was het nagenoeg hetzelfde gebleven. De hierop betrekkelijke artikelen waren namelijk van den volgende inhoud:

Art. 1. Voor bestuurders van spoorwegdiensten worden gehouden zij, die hetzij als ondernemers hetzij namens de ondernemers het opperbestuur over den dienst uitoefenen.

Art. 2. De bestuurders van spoorwegdiensten zijn, naar de regels van het burgerlijke recht, verantwoordelijk voor de schade aan personen of goederen toegebracht, hetzij door hun schuld, hetzij door die van hun beambten of bedienden.

Art. 3. Ten aanzien van de bestuurders geldt, hetgeen bij de artt. 91 tot en met 95 van het Wetboek

van Koophandel ten aanzien van voerlieden en schippers is bepaald.

Men ziet, op de wenken der afdeelingen was door de regeering acht gegeven, maar het ontwerp was er niet door verbeterd. Artikel 2 en artikel 3 toch waren thans lijnrecht met elkander in strijd. Volgens het eerste zouden de bestuurders van spoorwegdiensten naar *de beginselen van het gemeene recht* aansprakelijk zijn voor de schade, ook aan *goederen* toegebracht, en volgens het andere zou de bepaling o. a. van art. 91 W. v. K. dat een veel strengere aansprakelijkheid oplegt, op hen toepasselijk zijn. Op deze tegenstrijdigheid werd gedurende het onderzoek in de afdeelingen niet gelet. Het voorloopig verslag meldt ¹⁾, dat de afdeelingen met groot genoegen van dit ontwerp hadden kennis genomen, treedt in breede beschouwingen over het wenschelijke of niet wenschelijke van het staatstoezicht op de spoorwegen, doch is, waar het de kritiek der zoeven aangehaalde artikelen geldt, tamelijk schraal.

Een der afdeelingen wenschte artikel 2 geheel weg te laten, daar het toch niets bevatte dan een bloote verwijzing naar de regels van het burgerlijke recht.

Anderen daarentegen waren van gevoelen, dat niet de bestuurders maar de spoorwegonderneming aan-

1) Bijbl. 1858—1859. Bijl. p. 309.

sprakelijk moest worden gesteld; daardoor zou de aansprakelijkheid voor de schade, personen of goederen toegebracht, versterkt worden.

Een oogenblik was men op den goeden weg, toen men, in herinnering aan het burgerlijk geding, tegen de Hollandsche Spoorwegmaatschappij gevoerd ten gevolge van een ongeval, dat in 1856 nabij Schiedam had plaats gehad ¹⁾, de meening uitsprak, dat het veiliger scheen, een vast beginsel voor de civiel-rechtelijke aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij deze wet aan te nemen dan daaromtrent eenvoudig naar het burgerlijk recht, te verwijzen. Ongelukkig liet men hierop volgen: Vooral prijst zich het volgen van dezen weg aan, omdat het zeker ongeraden is voor spoorwegondernemingen de beperkte verantwoordelijkheid van meesters voor de daden hunner ondergeschikten aan te nemen, die uit het verband tusschen de derde en laatste zinsnede van Art. 140³ B. W. voortvloeit, en volgens het thans behandelde artikel van het ontwerp op de betrekking der spoorwegdiensten tot hun beambten of bedienden toepasselijk te maken ware. Ook indien het ar-

1) Zie Weckblad van het Recht n^o. 1889, 1956, 1969, 1967. Rechtspr. dl. 58 § 45.

Wij zullen beneden op dit geding terugkomen, dat vooral merkwaardig is wegens de verschillende beginselen, die omtrent de aansprakelijkheid der maatschappij werden verdedigd.

tikel overigens onveranderd bleef, zouden dus, naar dit gevoelen, de woorden »naar de regels van het burgerlijk recht" daaruit moeten vervallen ¹⁾.

Ik noemde deze bijvoeging ongelukkig, omdat alinea 4 van Art. 1403 B. W. geenszins de verantwoordelijkheid der meesters voor hun onderhoorigen beperkt ²⁾, en ten anderen, omdat de kans op inwilliging van den wensch, om bij de spoorwegwet een vast beginsel van civielrechtelijke aansprakelijkheid der ondernemingen vast te stellen, door het daarop gevolgde betoog over art. 2 der conceptwet, in verband tot art. 1403 B. W., niet anders dan verminderen kon.

De regeering nam deze opmerkingen echter dankbaar aan, liet dienovereenkomstig de woorden »naar de regels van het burgerlijk recht" in art. 2 vervallen en wijzigde art. 3 over het goederenvervoer aldus: Ten aanzien van de bestuurders der spoorwegondernemingen geldt hetgeen bij de artikelen 91 tot en met 96 W. v. K. ten aanzien van schippers en voerlieden is bepaald. Den 19^{den} Juli 1859 kwam daarop

1) Bijbl. 1858—1859. Bijl. p. 305.

2) De 4^e alinea van art. 1403 slaat wel op de 1^e en, 3^e maar niet op de 2^e alinea van datzelfde artikel terug. Ik verwijs voor de staving van deze stelling naar het Akad. Proefschrift van den Heer Dutry van Haefden, De spoorwegwetgeving in Nederland, Leiden 1863, bl. 87 en volg. en naar het hoofdartikel der *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van Donderdag 10 Dec. 1874.

de wet in openbare behandeling. De discussie leidde tot het volgende resultaat. Artikel 2, waarin de regeering ook eenige wijziging had gebracht en dat nu dus luidde: »De bestuurders van spoorwegdiensten zijn in rechten aansprakelijk voor de schade aan personen of goederen toegebracht, hetzij door hun schuld, hetzij door die van hun beambten of bedienden. De verplichting tot betaling rust altijd op de ondernemers van den dienst,» werd door den heer van der Linden in zijn grondslagen aangetast. Hij wees er op, hoe in dit ontwerp de verantwoordelijkheid der ondernemingen veel te weinig omschreven was, en dat twee artikelen onmogelijk voldoende konden zijn, om een zoo omvangrijk onderwerp naar behooren te regelen. Doch bovendien gingen die artikelen volgens hem van een verkeerd beginsel uit.

»Het is bekend,» zeide hij, »dat men, wat het vervoer van personen betreft, in Engeland, in Noord-Amerika en ook hier op het vaste land zeer ruim is in het verleenen van schadevergoeding, zoodra het geldt kwetsuren of den dood van een persoon, door het vervoer langs den spoorweg of tengevolge der exploitatie ontstaan. Volgens het burgerlijk wetboek zal de schuld of de onvoorzichtigheid moeten bewezen worden alvorens er aanspraak op vergoeding bestaat; artikel 2 van dit ontwerp bevestigt dit. Maar naar mijn oordeel moet ook hier juist het andere beginsel

gelden, namelijk dat de spoorwegonderneming altijd verplicht is tot vergoeding, zoolang deze niet bewijst dat er overmacht of schuld van den persoon zelf is.

En zoo ver gaat men in het stellen der verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen, dat met name in de Pruisische wet uitdrukkelijk in § 25 ¹⁾ is bepaald ten opzichte van overmacht, dat de gevaarlijke natuur van de onderneming nooit zal kunnen worden aangemerkt als een omstandigheid, die de verplichting tot schadevergoeding van de onderneming zou kunnen afwenden. Dus moet voor ongevallen, die uit den aard der onderneming voortvloeien, hoezeer er ook geen schuld schijnt bij te zijn gekomen, vergoeding gegeven worden. En dat heeft niet alleen plaats in Pruisen, maar ook elders. Welnu, zullen wij dan, met afwijking van dat alles

1) § 25 der Pruisische Wet van 3 Nov. 1838 luidt: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld der Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äussern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.“ Koch, Dl. 2 pag. 60 merkt naar aanleiding van deze paragraaf zeer terecht op, „dass darin nichts über die rechtliche Natur des Vertrags zwischen der Eisenbahnverwaltung und den die Eisenbahn benutzenden Personen erwähnt ist.“

het beginsel in onze wet leggen, dat de onderneming alleen wanneer haar schuld bewezen is tot vergoeding verplicht zal zijn?

Het komt mij voor, dat uit het gezegde volgt, dat het voorgestelde beginsel niet mag worden opgenomen, en in dit ontwerp dat geheele recht veel te weinig ontwikkeld is; ook zijn zeer zeker die twee artikelen volstrekt niet voldoende om de regels vast te stellen, waaraan inderdaad behoefte is" 1).

Al bleven deze opmerkingen nagenoeg onbeantwoord, zij hadden toch dit gewichtige gevolg, dat de heer Thorbecke een nieuwe redactie van artikel 2 voorstelde, van dezen inhoud: De ondernemers van een spoorwegdienst zijn verantwoordelijk voor de schade bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten hun schuld of die hunner beamten of bedicnden ontstaan zij 2).

Zooals te verwachten was, vond dit amendement van vele zijden ernstige bestrijding. Volgens den heer Godefroi zou het artikel, zoo het aldus werd vastgesteld, in strijd zijn met het gemeene recht, omdat het den bewijslast zou leggen op dengene, die volgens het gemeene recht dien last niet heeft te dragen; en bovendien zou de voorgestelde praesumptio juris

1) Bijbl. 1858—1859 Hand. p. 1212.

2) Bijbl. 1858—1859 Hand. p. 1216 volgg.

ten nadeele der spoorwegmaatschappijen zeer bezwaarend en belemmerend werken op het bestaan en den voortgang der spoorwegexploitatie. Nog verder ging de minister van Justitie, de heer Boot, die het beginsel van het amendement in strijd achtte niet alleen met het gemeene recht maar ook met de billijkheid en goede trouw.

In antwoord hierop zeide de heer Thorbecke het volgende: »Men beweert dat het artikel, zooals ik het heb voorgesteld, met het gemeene recht zou strijden. Ik meen dat het daarmede volkomen strookt. Met welk gemeen recht hebben wij hier te doen? Een spoorwegdienst is een inrichting van vervoer. Waar hebben wij dus het gemeene recht te zoeken? In het Wetboek van Koophandel, dáár waar dat wetboek van de middelern en ondernemingen van vervoer gewaagt". De spreker haalde vervolgens de artikelen 91 en 345 W. v. K. aan, die het stelsel van zijn amendement bij het goederenvervoer huldigen, en eindigde aldus: »Wanneer men alzoo de civielrechtelijke verantwoordelijkheid van ons Burgerlijk Wetboek onderscheidt van die van het Wetboek van Koophandel, en meent dat de eerste moet toegepast worden op het onderwerp, dat wij hier behandelen, dan antwoord ik: wij behandelen hier een inrichting van vervoer, en vraag ik: wat is voor een inrichting van vervoer ten aanzien van

de verplichting om schade te vergoeden het gemeene recht? Blijkbaar dat, hetgeen aan de artikelen 91 en 345 van het Wetboek van Koophandel ten gronde ligt'.

Deze redeneering bereikte volkomen haar doel; het amendement werd met 33 tegen 20 stemmen aangenomen, en het dus gewijzigde artikel 2 werd later artikel 1 der spoorwegwetten van 1859 en 1875.

Het komt mij voor dat deze discussie de bewijzen niet levert, dat allen die er aan deelnamen, het onderwerp in behandeling grondig hadden bestudeerd. Al dadelijk heb ik groot bezwaar tegen de stelling van den heer van der Linden, dat volgens het burgerlijk wetboek, waar het geldt kwetsuren of den dood van een persoon, door het vervoer langs den spoorweg of ten gevolge der exploitatie ontstaan, de schuld of onvoorzichtigheid van den ondernemer zal moeten bewezen worden, alvorens er aanspraak op vergoeding bestaat.

Indien de aansprakelijkheid der ondernemingen daarvoor een contractuele is, is die stelling zeker onjuist, want dan heeft, zooals ik reeds boven opmerkte, niet hij die schadevergoeding vraagt de schuld of onvoorzichtigheid van den ondernemer, maar deze zijn niet-schuld te bewijzen. Artikel 1281 B. W. is in dit opzicht volkomen duidelijk; het legt den schuldenaar de verplichting op, om de schade, door het niet-nako-

men der verbintenis veroorzaakt, aan den schuldeischer te vergoeden, tenzij hij bewijze, door overmacht of toeval verhinderd te zijn geworden aan haar te voldoen. De schuldeischer van zijn kant heeft geen ander bewijs te leveren, dan dat de verbintenis door den medecontractant niet is nagekomen, en dat hij daardoor schade geleden heeft. Denkt de heer v. d. Linden dus aan een contractueele aansprakelijkheid der spoorwegondernemers, dan is zijne stelling niet vol te houden. Ontstaat de door hem bedoelde aansprakelijkheid daarentegen uit de wet, m. a. w. uit onrechtmatige daad, — en het schijnt dat zoowel de regeering als de heer Godefroi de zaak zoo begrepen, — dan is zijn stelling volkomen juist, maar dan was de bepaling, die hij in de wet wilde opgenomen zien, in dat stelsel een onmogelijkheid.

Een onrechtmatige daad eens vooral te presumeeren toch gaat niet aan; zij moet in elk bijzonder geval opzettelijk worden bewezen. Van het beginsel uit te gaan, dat de reiziger, die bij de uitoefening van den spoorwegdienst gekwetst wordt, alleen dan recht op schadevergoeding heeft, wanneer het ongeval hem ten gevolge van een onrechtmatige daad der onderneming is overkomen, en tegelijker tijd het beginsel aan te nemen dat al wat den reiziger tijdens het vervoer overkomt, gepresumeerd zal worden door zulk een onrechtmatige daad der onderneming ver-

oorzaakt te zijn, is inderdaad een onverdedigbaar stelsel, waartegen de Minister en de heer Godsfroi dan ook met volle recht hun stem verhieven.

Het blijkt dus, dat het beginsel door den heer van der Linden ter sprake gebracht, niet wel te beslissen is, vóór dat men het eens is over de bron, waaraan de civielrechtelijke aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen, in het door den geachten afgevaardigde gestelde geval, haar oorsprong ontleent. En over dit beginsel, dat in de eerste plaats uitgemaakt had moeten worden, waren de leden der Kamer het in 1859 niet alleen met elkander, maar naar het schijnt ook met zich zelf oneens. De discussie lozende, is men telkens geneigd zich af te vragen, of niet verre de meesten de mogelijkheid voorbijzagen, dat er waarlijk strijd bestaat over de beginselen, die aan de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen ten grondslag liggen.

Ook met het betoog van den heer Thorbecke kunnen wij geen vrede hebben. Toen die scherpzinnige geleerde op de tegen zijn amendement gemaakte bedenking, dat het in strijd was met het gemeene recht het bovengemelde antwoord gaf: »Ik meen dat het daarmede volkomen strookt. Met welk gemeen recht hebben wij hier te doen? Een spoorwegdienst is een inrichting van vervoer. Waar hebben wij dan het gemeene recht te zoeken? In het Wet-

boek van Koophandel, daar waar dat Wetboek van de middelen en ondernemingen van vervoer gewaagt'' toen hij dat antwoord gaf, vergat hij, zooals onlangs zeer juist is opgemerkt ¹⁾, dat het Wetboek van Koophandel alleen het gemeene recht voor het goederenvervoer bevat, en dat het daarom — aangenomen al dat de ondernemer ook bij het vervoer van personen ex contractu verplicht is de hun daarbij overkomen schade te vergoeden — nog altijd de vraag blijft, of die verplichting hier door dezelfde regelen behoort beheerscht te worden, als bij het vervoer van goederen ²⁾. Over die vraag had hij waarschijnlijk niet nagedacht; althans hij behandelde haar niet bij de discussie. De grond, waarop hij zijn amendement aanbeval, was zoo goed als uitsluitend deze, dat het in overeenstemming was met de artt. 91 en 345 W. v. K., en dus met het gemeene recht. Dat het daar voorgesteld beginsel goed en billijk was, betoogde hij echter niet. En de meerderheid, die zijn voorstel aannam, vulde zijn betoog niet aan.

Maar de heer Thorbecke verviel, naar ons voor-

1) Zie het hoofdartikel der N. Rotterdamsche Courant van 9 Dec. 1874.

2) Het vervoer van personen is naar ons recht niet eens een daad van koophandel. Art. 4 n^o. 5 rangschikt onder de daden van koophandel alleen het vervoer van koopmanschappen. Zie Kist, Beginselen van Handelsrecht, I. 43, III. 116.

komt, ook nog in een andere fout, en wel in dezelfde als de boven aangewezenen van den heer van der Linden. Even als deze afgevaardigde liet hij in het midden, of de civielrechtelijke aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij het personenvervoer ex contractu ontstaat, dan wel ex lege. En toch hangt van het antwoord op deze vraag, naar ons voorkomt, de juistheid van het door Thorbecke voorgestelde en thans tot wet verheven beginsel zoo goed als uitsluitend af.

Het is de groote verdienste van het reeds door ons aangehaalde betoog in de N. Rotterdamsche Courant, dat het deze gewichtige vraag, — die zonderling genoeg noch bij de discussie over de wet van 1859, noch bij die over de wet van 1872, noch bij het overigens belangrijk debat over onze vraag op de vergadering der Juristen-Vereeniging in 1874 te Groningen gehouden meer dan ter loops behandeld werd —, op den voorgrond geplaatst, en tot punt van uitgang zijner kritiek van de wet van 1875 genomen heeft.

Ontstaat de civielrechtelijke aansprakelijkheid der ondernemers van personenvervoer voor de veiligheid der reizigers, uit de tusschen dezen en haar gesloten overeenkomst, dan wel, onafhankelijk van elke overeenkomst, uit de wet: Ziedaar inderdaad de vraag, waarop het bij de beoordeeling van het thans ten

opzichte der spoorwegondernemingen aangenomen beginsel in de eerste plaats aankomt.

Tot het onderzoek dier vraag gaan wij thans over.

Dat wanneer »iemand zijn persoon of zijn goeden vervoer toevertrouwt aan den ondernemer van een publiek vervoermiddel of aan een particulier vervoerder, daardoor tusschen beide partijen een contractueele verhouding ontstaat,» stemmen wij den heer Kappeyne van de Coppello ¹⁾ volkomen toe, al wordt deze stelling ook door sommigen betwist. Op de vergadering der Juristen-Vereeniging van 1874 waren er namelijk enkele leden, die, althans wat het Spoorwegvervoer betreft, het bestaan van zoodanige overeenkomst ontkenden. Een eerste vercischte, zoo redeneerden zij, voor het ontstaan eener overeenkomst is de vrije wil der contracteerende partijen. Waar die vrije wil ontbreekt, waar een der partijen gedwongen wordt tot het aangaan eener overeenkomst, daar is geen consensus meer, daar houdt het denkbeeld van overeenkomst op. En op het gebied van de spoorwegen is dit het geval. Spoorwegmaatschappijen toch zijn door haar concessiën aan tal van bepalingen gebonden, waarvan het haar niet vrijstaat bij contract af te wijken: zij moeten, om slechts één voorbeeld te noemen, een ieder, die zich aanmeldt,

1) Bijbl. 1874—1875, Handelingen p. 582.

vervoeren, en zijn slechts in zeer enkele gevallen vrij, de opname van een reiziger te weigeren. Zij worden dus gedwongen een contract aan te gaan; dit nu is met het begrip van contract onmogelijk overeen te brengen.

Overeenkomst is alzoo niet de bron der rechtsbetrekking tusschen spoorwegdirectie en reiziger; het spoorwegvervoer moet beschouwd worden als openbare dienst. Maar terecht antwoordt hierop de heer van Bolhuis: »Waar ik de rechtsbetrekking tusschen spoorwegmaatschappij en vervoerder of verzender alleen grond op eene overeenkomst, daar zegt men: overeenkomst is pure fictie. Dit woord geeft stof tot nadenken; het is in staat iemand spoedig op de vlucht te jagen. Toch geloof ik, dat wij die stelling geenszins kunnen, noch mogen onderschrijven. Toen ik haar hoorde, kwam mij de vraag op de lippen: wat is dan de grond der rechtsbetrekking? Kort daarna hoorde ik een beantwoording dier vraag op deze wijze: het is enkel openbare dienst. Hier verwarde, dunkt mij, de spreker de tweeledige functie van eene spoorwegmaatschappij; zij is aan de eene zijde een onderneming van algemeen nut, die juist door het veelomvattende van haren werkkring overal in aanraking komt met verschillende toestanden en personen, en die door het gecompliceerde van haar werkkring ook bijzondere bepalingen noodig heeft.

Maar, waar de spoorwegonderneming op zich neemt iemand te vervoeren van deze naar gene plaats, daar is het eenvoudig eene overeenkomst van huur en verhuur. Men maakt zich dus aan begripsverwarring schuldig, door bij het laatste het element van openbaren dienst te halen.

De inrichting der middelen van vervoer, het toezicht op de baan, alles wat wij geregeld vinden in de wet van 1859, is openbare dienst, maar waar de particulier als particulier met eene spoorwegmaatschappij in contract treedt, daar gaat hij met haar een contract aan, en daar kan dus tusschen beide geen andere betrekking bestaan, dan die van overeenkomst. Dit karakter verliest men uit het oog, als men het bestaan der overeenkomst ontkent op grond dat de spoorwegmaatschappij niet vrij is in het weigeren van het aangaan der overeenkomst. Ik zeg »weigeren,” want ik vind een groot verschil tusschen den dwang tot het aangaan eener overeenkomst en de vrijheid tot weigeren. De maatschappij heeft zich verbonden tegenover het publiek bij het aanvaarden der concessie, om onder die en die voorwaarden haar middelen van vervoer beschikbaar te stellen. Maar nu bestaat er tusschen de maatschappij, die zich beschikbaar stelt, en het publiek nog niet de minste betrekking. Die betrekking wordt geboren waar maatschappij en publiek elkander naderen, en een over-

eenkomst treffen. Overeenkomst is de eenige grond der rechtsbetrekking.”

Dit antwoord komt ons inderdaad afdoende voor, en wij gelooven dan ook niet, dat het bestaan der contractueele verhouding tusschen de maatschappij en dengene, die zijn persoon of zijn goed aan haar ten vervoer toevertrouwt, ontkend zou zijn, indien er tusschen de twee partijen die hier tegenover elkander stonden, geen misverstand, of, wellicht juister gezegd, geen spraakverwarring ontstaan was. Zij, die van een overeenkomst niet weten wilden, bedoelden, toen zij het bestaan daarvan ontkenden, blijkbaar niets anders, dan dat er voor de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij het vervoer van personen en goederen andere regelen behoorden gesteld te worden, dan voor het vervoer in het algemeen, m. a. w. dat er voor haar behoefte bestaat aan speciale regeling.

Zeer duidelijk komt dit uit in het betoog van Mr. Levy 1).

»De rechtstoestand van een spoorweg,” zoo sprak hij, »is zoo in het oog loopend verschillend van dien van andere middelen van vervoer, dat ik uit dien hoofde een *jus speciale* noodig acht. Ik geef den beiden geachten adviseurs, meer bepaald den heer Pijnappel toe, dat het begrip monopolie ten deze niet den

1) Handelingen der Jur. Vereeniging 1874, bl. 162 volg., 163 volg.

doorslag geven mag. De heer Pijnappel verzet zich tegen de verwijzing naar het begrip van monopolie terecht. Monopolie, op zich zelf beschouwd, is een uitvloeisel der concessie, en kwamen er geen andere elementen van beschouwing bij, dan zou er geen reden zijn, waarom niet de spoorwegmaatschappijen *ad extremum usque* haar eigendomsrecht zouden mogen uitoefenen. Maar naar mijn oordeel komen hier wel degelijk andere elementen van beschouwing bij. De economische beteekenis van den spoorweg, de rechtstreeksche en zijdelingsche invloed, dien het spoorwegverkeer uitoefent, de feitelijke macht, die de spoorwegmaatschappijen hebben, waardoor iedere concurrentie bijna onmogelijk wordt gemaakt, dit alles zijn factoren, die ten deze in aanmerking behooren te komen en een speciale regeling noodig maken en volkomen wettigen. Hoe is het mogelijk dat de hooggeachte vorige spreker in den loop zijner rede — het was toen hij de vraag van autonomie besprak — de spoorwegonderneming eenigermate gelijkstelde met een gewoon contract van huur en verhuur of met eenig ander contract?

Hoe is het mogelijk, dat men dergelijk begrip, zonder de feiten geweld aan te doen, op het spoorwegverkeer kan toepassen? Men gaat niet te ver mijns inziens, wanneer men zegt, dat men zich de gansche hedendaagsche beschaving, de volkshuis-

houding, de industrie, den handel, het internationaal verkeer, ja het staatsverband niet denken kan, wanneer men den spoorweg wegdenkt. Nu is het eigenaardige, het ingrijpende van dergelijke machtige economische verschijnselen, dat zij het recht dwingen er zich naar te richten, met andere woorden dat zij worden het middenpunt van een rechtsbeschouwing, die de bestaande algemeene beginselen en gegevens vervormt naar de behoeften van het verkeer.”

En iets later voegde hij er bij: »Mits men maar erkent de noodzakelijkheid van de speciale regeling, is het eigenlijk onverschillig, of men als uitgangspunt aanneemt hetgeen gewraakt is door den tweeden praeadviseur, het monopolie, dan wel op den voorgrond stelt de economische moeielijkheden van de concurrentie, dan wel of men uitgaat hiervan, dat het element van openbaren dienst en openbaar nut ligt in de onteigening, die vooraf gegaan is aan de inrichting van de maatschappij. Zooveel staat vast, dat er met de spoorwegondernemingen door de personen die er van gebruik maken niet gesloten wordt een contract in de volle beteekenis van het woord, en in de tweede plaats, dat op de uitoefening van dat contract op de prestatie van de diensten door de spoorwegmaatschappij geenerlei contrôle mogelijk is. Men is, handen en voeten gebonden, overgegeven aan

aan de tegenpartij. Dit is de algemeene reden, die een *jus speciale* noodig maakt.

Hetzelfde nu bedoelde ook de heer Tydeman ¹⁾, toen hij zeide: »Ik meen dat het spoorwegvervoer beschouwd moet worden als openbare dienst, zooals ook door den heer Levy is betoogd. Het is de staat die vervoert, of wel een maatschappij, aan wie de staat daartoe de concessie heeft verleend *ad usum publicum*; waarbij zich nog voegt dat er werkelijk voor iedere lijn een monopolie bestaat; en daarbij komt dan nog het tweede hoogst belangrijke punt van het internationaal verkeer. Dit alles maakt dat men hier aan niets mag denken dan aan een openbaren dienst, waarvoor een speciale regeling volstrekt noodzakelijk is.»

Wij zullen deze stellingen niet betwisten. Het is volkomen waar, dat men tegenover de spoorwegmaatschappijen in een geheel anderen toestand geplaatst is, dan tegenover de meeste andere ondernemingen van vervoer, omdat zij door het monopolie, dat zij, zoo al niet jure, dan toch feitelijk bezitten, het publiek in haar macht hebben, en omdat er van de zijde van het publiek op haar doen en laten bijkans geen contrôle mogelijk is. Vruchteloos trachtte de heer Pijnappel dit tegen te spre-

1) Hand. der Ned. Juristenvereeniging 1874 II, bl. 174.

ken. »Er kan, zeide hij, voor spoorwegen geen afwijking van op ander gebied gangbare begrippen worden voorgesteld, of men meent er een voldoende grond voor te hebben aangevoerd door een beroep op dat monopolie. Maar ik vind dat beroep noch juist, noch noodig. Feitelijke monopolieën kunnen zich tot op zekere hoogte op ieder gebied voordoen, en bij spoorwegen niet meer dan bij vele andere zaken.

Alle ondernemingen, die kapitaal, materiëel en personeel vereischen, hebben voorbereiding noodig om in het leven geroepen te worden, en geen individu kan ze op een gegeven oogenblik scheppen, of er zich van bedienen, wanneer zij niet bestaan. Maar vereenigde krachten zijn daartoe bij machte, indien de behoefte zich doet gevoelen. En zoo ziet men ook bij spoorwegen concurreerende lijnen aanleggen, ja het zou zelfs niet onmogelijk zijn twee lijnen te maken naast elkander, en wat het sterkste is, het staatstoezicht houdt niet op, en niemand beweert dat het ophouden moet, als concurrentie aanwezig is.”

Wij gelooven, dat de ervaring deze stellingen wederspreekt. Dat aan het feitelijk monopolie der spoorwegen door de concurrentie niet altijd een einde kan worden gemaakt, leert de geschiedenis van den dag. Wanneer naast een spoorweglijn een zoogenaamd concurreerende lijn wordt aangelegd,

wat ziet men dan gebeuren? Ontstaat er werkelijk concurrentie: met andere woorden, dalen de prijzen van het personen- en goederenvervoer? Volstrekt niet. Al wat er gebeurt — het voorbeeld der Rijn- en Hollandsche Spoorwegmaatschappijen hier te lande leert het ons — is eenvoudig, dat de eene maatschappij haar tarieven zooveel mogelijk naar die van de andere inricht.

Er ontstaat ja in dien zin concurrentie, dat, waar men vroeger altijd van dezelfde onderneming gebruik moest maken, men thans de keus heeft tusschen twee, maar het vervoer wordt er beter noch goedkooper door. En waar dit al aanvankelijk het geval is, ziet men het natuurlijk verschijnsel, dat de concurrerende maatschappijen weldra tot de overtuiging komen, dat het voor beide voordeliger is zich met elkander te verstaan, dan ten bate van het publiek elkander te belemmeren en te hinderen. De aanvankelijke concurrentie verandert dan in eensgezindheid en samenwerking.

Wij zien dit zoo gebeuren in ons vaderland, doch op veel grooter schaal nog in Engeland. Wie zich hiervan wil overtuigen, leze wat Dr. Cohn schrijft in zijn voortreffelijk werk »Zur Beurtheilung der Eisenbahnpolitik.» Uit zijne talrijke en met zorg gekozen voorbeelden blijkt ten duidelijkste »dass erstens Concurrenz keine Nothwendigkeit ist,

sie vielmehr in wichtigen Fällen durch Coalition ersetzt wird, wo man die Concurrenz theoretisch sich werksam gedacht hat, und dass zweitens das Ab- und Zuströmen der mitwerbenden Kräfte eine Abstraction ist, welche, im werklichen Leben vielfach gebrochen und gehemmt, nicht geeignet ist für die supponirte Offenhaltung der Concurrenz in allen »freien» Gewerben Bürgschaft zu leisten."

In het Graafschap Lancashire en Yorkshire, bekend om zijn zeer gecompliceerd spoorwegnet, bestaan zes zoogenaamd met elkander concurreerende spoorwegmaatschappijen; maar »in Wahrheit," zegt Cohn, »sind sie mit einander eine sehr glückliche Familie."

En of de heer Pijnappel ons nu al tegenwerpt, dat niet alleen spoorwegen, maar ook vele andere ondernemingen, die kapitaal, materiëel en personeel vereischen, in het bezit zijn van monopolie, het blijft niet te min waar, dat spoorwegen oneindig meer invloed hebben, dan eenige dier andere ondernemingen en dus een monopolie daar veel zwaarder weegt.

Maar, en hierin zijn wij bondgenooten van den heer Pijnappel tegen zijn bestrijders op de Juristen-Vereeniging, dit alles bewijst niet wat dezen er door bewijzen willen.

Het bewijst dat spoorwegondernemingen niet met alle andere ondernemingen op dezelfde lijn behooren

geplaatst te worden, het bewijst, dat zij in zekeren zin een tak zijn van openbaren dienst, en *als zoodanig* speciale regeling behoeven; het bewijst wellicht dat hare aansprakelijkheid strenger moet zijn dan die van andere ondernemingen en dat men haar niet geheel de vrije hand moet laten ¹⁾, om aan haar wettelijke verplichtingen door zoogenaamde dienstreglementen te derogeeren; maar dit alles neemt niet weg, dat zij uit een privaatrechtelijk oogpunt niet anders zijn dan handelsondernemingen, die, evenals zoovele andere, een zekere zaak drijven met het oogmerk om winst te behalen.

»Sie sind,» zegt Dr. Lorenz von Stein ²⁾, das nicht bloß factisch, sondern sie sind es auch rechtlich. Sie sind ein selbständiges, wirthschaftliches Unternehmen in ihrer Firma, sie sind ein Geschäft in ihrem Verkehr und Verkehrsrechten, und als solches ohne allen Zweifel öffentlich rechtlich anerkannt. Ihre Concession und ihre Statuten enthalten unbestritten diese ihre geschäftliche und damit ihre privatrechtliche Selbständigkeit.»

Als tak van openbaren dienst worden zij door den Staat geconcessioneerd, en door haar toetreden tot

1) Wij komen hierop beneden terug.

2) Zie zijn bekend werkje: „Zur Eisenbahnrechtsbildung, uitgegeven bij Lehman & Wentzel, Wien 1872. p. 30.

die concessie verbinden zij zich jegens den Staat, onder zekere voorwaarden te zullen vervoeren.

Wat dus gewoonlijk eerst tusschen partijen geschiedt, vindt hier in het publiek belang a priori plaats. Maar zou er daarom geen contract meer kunnen ontstaan?

»De kwestie, zoo sprak de heer Philips terecht ¹⁾, is niet, of de wensch naar en de toestemming in die contracten gelijktijdig is ontstaan, maar of de rechtsbetrekking gevestigd is door wederzijdsche vrije wilsuiting, en die is van de zijde der maatschappij aanwezig door het aanvaarden der concessie. De maatschappij is in het geval van hetgeen de duitsche theoristen noemen een *verbindende Vertragsproposition*; zij doet het aanbod en heeft het contract gesloten, zoodra een ander komt die verklaart dat aanbod te willen accepteren.»

Het bestaan van het contract, waarvan de heer Kappeyne sprak, kan, gelijk uit de vorige beschouwingen blijkt, inderdaad niet op goede gronden betwist worden. Dit is voorzeker een gewichtig punt; maar welke is dan nu de inhoud van dat contract?

¹⁾ Hand. der Juristenvereniging II, p. 200.

Ziedaar de vraag, waarover het grootste verschil van meening bestaat, en welker beantwoording wij nu willen beproeven.

De heer Pijnappel ¹⁾ gaf op die vraag het volgende antwoord: »Er is verschil tusschen goederen- en personenvervoer. Ik begin met het eerste. Het woordje *vervoer* zou ons echter op een dwaalspoor kunnen brengen. Vervoer is bij goederen niet doel, maar middel. Het doel is aflevering *op een andere plaats* dan waar de vervoerder in ontvangst heeft genomen. Dit is het hoofdonderwerp der overeenkomst. Daarbij kunnen verder bepalingen komen omtrent den tijd van aflevering, wijze van vervoer enz. Maar in allen gevalle bedoelen partijen ook: aflevering *in denzelfden toestand*, waarin de goederen zijn ter hand gesteld.

Niet zoo bij personenvervoer. Niet alleen neemt het vervoer zelf daarbij een belangrijker plaats in, daar het dikwijls niet slechts middel maar ook doel is; niet alleen treedt de tijd daarbij doorgaans meer op den voorgrond; maar het hoofdverschil is hierin gelegen dat personen zichzelf bewegen en een vrijen wil hebben, en derhalve noch in ontvangst genomen, noch afgeleverd worden. Zij krijgen recht op een plaats in een bepaald vervoermiddel, maar of zij er

1) Hand. der Juristenvereniging I. p. 185⁷⁹ volg.

gebruik van maken, en tot hoever, hangt van henzelven af. Daarop wordt geen contrôle uitgeoefend. Er wordt wel nagegaan of zij, die medereizen, ook betaald hebben, maar niet of zij, die betaald hebben, ook medereizen.

Daar wordt ook geen boek van gehouden, en geen reçu bij het uitstappen, geen kwitantie bij de aankomst gegeven. En om dezelfde reden, waarom personen niet worden afgeleverd, kan er geen sprake zijn van verplichting tot aflevering in ongedeerden toestand. Zij kunnen even goed zichzelf deeren of door hunne bureu gedeerd worden, als dat zulks uit een oorzaak, die den vervoerder aangaat, kan voortvloeijen. Ja, ook de toestand waarin zij de reis aanvangen wordt niet geconstateerd. Van hier verschil ten aanzien der aansprakelijkheid. Voor goederen is er grond voor aansprakelijkheid:

- bij niet aflevering ter bestemmingsplaats,
- bij aflevering in beschadigden of verminderden toestand,
- bij te late aflevering.

Voor personen daarentegen alleen, wanneer het vervoer niet, of niet op goede wijze, of binnen den gestelden tijd plaats heeft gehad.

Terwijl dus de reiziger, die den vervoerder aanspreekt, moet aantoonen, dat hetgeen hem tijdens het vervoer overkomen is, ook *door* het vervoer is

ontstaan, heeft de verzender of ontvanger van goederen alleen op den toestand waarin het goed aankomt, te letten. Er is dus reeds onmiddelijk een groot verschil ten aanzien van den bewijslast."

Het is noodig, dat wij een oogenblik bij dit be-
toog stil staan, om er alle consequenties uit te
trekken. De geleerde schrijver plaatst zich blijkbaar
geheel op het standpunt der *locatio-conductio*. Hij
kent, waar het personen geldt, geen eigenlijk *vervoer-*
contract. Die naam past alleen bij *goederen*. Perso-
nen toch worden niet als deze van de eene plaats
naar de andere overgebracht; zij huren eenvoudig
een plaats in een openbaar rijtuig of vaartuig, dat op
een bepaalden tijd van hier naar elders vertrekken
zal, en op een bepaalden tijd ter bestemmingsplaats
zal aankomen. Dat het op dien tijd vertrekken en
aankomen zal, dat er voor den reiziger plaats zal
zijn, en dat het ingericht zal wezen zooals de onder-
nemer vooraf heeft aangekondigd, daartoe, maar ook
daartoe alleen verbindt zich de ondernemer.

Komt hij die verbintenis niet na, dan is hij con-
tractueel tot schadevergoeding verplicht, maar in
andere gevallen niet. Om den persoon, die van zijn
vervoermiddel gebruik maakt, in ongedeerden toe-
stand over te brengen verbindt hij zich geenszins;
een dergelijke verbintenis zou geheel vreemd zijn
aan de overeenkomst van huur, die hier gesloten is.

Wil de reiziger die door het vervoer lichamelijk gedeerd is, of de rechtverkrijgende van den reiziger die er het leven door heeft verloren, hem deswege aanspreken, dan hebben zij krachtens het algemeene beginsel van artikel 1401 B. W. een actio ex delicto; maar een actio ex contractu komt hun daarvoor niet toe.

De heer Pijnappel staat in deze opvatting van het contract niet alleen. Hij heeft kort daarop een bondgenoot gevonden in den reeds aangehaalden schrijver in de N. Rotterdamsche Courant ¹⁾, die zijn gevoelens in de volgende duidelijke bewoordingen uit een zet: »Die voor zijn persoon een vervoercontract sluit, krijgt daardoor het recht op een plaats in een bepaald vervoermiddel, dat hem op den vastgestelden tijd ter plaatse van bestemming brengen moet. Tot deze prestatie, maar ook daartoe alleen, verbindt zich de vervoerder.» En iets verder: »Ten aanzien van het recht op vergoeding staat de reiziger volkomen gelijk met een ieder, die in het geheel niet met den vervoerder gecontracteerd heeft. Wanneer door diens schuld of nalatigheid het voertuig bijv. van een dijk stort, en dit ongeval, behalve aan den daarin gezeten passagier, ook aan een wandelaar aan den voet van dien dijk het leven kost, dan hebben de

1) N. R. C. van 10 Dec. 1847.

bloedverwanten van beiden zeer zeker een actie tot schadevergoeding, maar die acte is in het eene geval niet meer dan in het andere een actie *ex contractu*. Zij is in beide gevallen een actie *uit onrechtmatige daad*.”

Wij behoeven niet te wijzen op de hoogst gewichtige gevolgen, die uit deze beschouwing, zoo zij de ware blijkt te zijn, voortvloeien. Indien werkelijk voor den ondernemer geen contractueele verplichting bestaat tot vergoeding van het letsel, aan den reiziger door het vervoer overkomen, dan is — zooals wij hierboven reeds opmerkten, toen wij het betoog van den heer van der Linden in de Tweede Kamer bespraken — het stelsel van artikel 1 der wetten van 1859 en 1875 veroordeeld.

Een onrechtmatige daad toch, — en deze kan dan de eenige grond zijn voor een actie tot schadevergoeding wegens lichamelijk letsel, — mag niet ondersteld maar moet bewezen worden.

Het komt ons voor, dat, indien men in het contract tusschen den ondernemer en den reiziger, die zich ten vervoer aan hem toevertrouwt, met de gewone rechtsbeschouwing niets anders ziet dan een *locatio-conductio*, er tegen het stelsel van den heer Pijnappel en de Nieuwe Rotterdamsche Courant inderdaad niet veel valt in te brengen.

Een verplichting om den reiziger ongedeerd ter

bestemmingsplaats te brengen, schijnt ook ons aan de zuivere locatio-conductio vreemd te zijn.

Wij weten zeer goed dat de meerderheid der auteurs hierover anders denkt. Zoo haalt Koch in zijn uitvoerig werk over het Duitsche spoorwegrecht, een vonnis aan van het Appellations-Gericht der freien Stadt Frankfurt, gewezen den 8^{sten} Maart 1858 op voorlichting der Rechtsgeleerde faculteit te Tübingen, waarbij overwogen werd: »Der Natur der Sache nach, geht der Vertrag nicht dahin, dass der Reisende von einem Orte zum anderen, gleichgültig ob er unversehrt oder mit gebrochenen Gliedern an seinen Bestimmungsort gebracht werde, sondern dahin, dass er *unversehrt* dahin gebracht werde, dass wenigstens von Seiten der Verwaltung alle Sorgfalt getroffen sei, und werde, um ihn wohlbehalten dahin zu bringen. Wohl setzt sich der Reisende wesentlich den mit Eisenbahnen verbundenen Gefahren aus, aber nicht in dem Sinne, dass er vom Standpunkte des Vertrages aus seine Person der Verwaltung Preis giebt, und so zu sagen auf eigene Gefahr reist, resp. auf die der Verwaltung *ipso jure* aufliegende Sorgfalt verzichtet, sondern nur in dem Sinne, dass er die jenseits der Vertragspflichten liegenden Gefahren auf sich nimmt, dagegen aber voraussetzt, dass von Seiten der Verwaltung und ihrer Bediensteten vertragsmässig alle Sorgfalt angewendet werde,

um seine Person wohlbehalten zu befördern, d. h. Unglück zu verhüten 1)."

Maar deze stelling schijnt ons, naar algemeene rechtsbeginselen meer »unbercchtig," dan de bij het vonnis verworpen stelling der tegenpartij: »die Eisenbahnverwaltung trete mit dem, welcher das Fahrgeld bezahle, nur in so weit in ein vertragsmässiges Verhältniss, als sie die Verpflichtung zur Beförderung innerhalb bestimmter Zeit übernehme, nicht die weitere, die Reisenden wohlbehalten zu befördern. Zwar hatte sie auch für die Körperverletzung der Reisenden, aber aus der *lex aquilia* und unter der Voraussetzung, dass ihr ein Verschulden nachgewiesen werde."

Indien het contract eene locatio-conductio is, zien wij inderdaad geen kans, de verplichting tot vergoeding van lichamelijk letsel, daarin begrepen, te verklaren, onverschillig of men er een locatio-conductio rei, of operis, of operarum, of rei en operarum beide van maken wil.

Ook Troplong 2), die zooals wij boven reeds gezien hebben er dit laatste contract (rei et operarum simul) in ziet, neemt de contractuële verplichting tot schadevergoeding wegens lichamelijk letsel aan, maar zijn betoog is weinig overtuigend. »Vous rete-

1) Koch. Deutschlands Eisenbahnen II p. 214 Noot 3. Anlagenheft p. 204.

2) Louage. No. 905 en 906.

nez," zegt hij, »une place dans tel compartiment d'une diligence, ou dans la malle-poste, ou dans un bateau à vapeur. Cette place ne vous est-elle pas louée? N'en avez-vous pas tout l'usage qui est compatible avec ce genre de choses? Oui, sans doute. A côté de l'opération principale, qui est une entreprise de transport, c'est à dire un louage de services, il se trouve un louage d'une chose employée comme moyen, pour rendre plus commode le transport de la personne. Le voyageur a droit à telle place convenue, et non à telle autre plus gênante. Nul ne peut l'occuper à son détriment; la jouissance lui en appartient pour tout le trajet, et c'est ce qui arrive dans toute entreprise de transport des personnes. La personne veut une position autre que celle de la chose qui est passivement voiturée; c'est la suite de l'idée d'appropriation, qui est tellement inhérente à l'homme qu'il la transporte dans les opérations les plus éphémères, idée nécessaire et innée, qui le suit et l'accompagne partout, pour soumettre à son empire tout ce qu'il touche.

Il suit de là que les entrepreneurs de voitures par terre ou par eau, ou leurs préposés, sont astreints envers les personnes qu'ils conduisent à des devoirs à peu près semblables à ceux, que prescrit l'art. 1719 du code civil; ils doivent tenir le voyageur clos et couvert, à moins de conventions ou d'usages

contraires. Ils doivent lui délivrer la place louée; ils doivent l'en faire jouir paisiblement pendant la route, ce qui comprend, soit l'obligation de le garantir de toute usurpation de la part d'un autre voyageur, soit l'obligation de le préserver des accidents auxquels leur propre faute pouvait donner lieu."

Dat de verhuurders der plaats in het rijtuig of vaartuig den huurder »doivent délivrer la place louée et l'en faire jouir paisiblement pendant la route", en dat dit de verplichting in zich sluit om hem te vrijwaren tegen »toute usurpation de la part d'un autre voyageur" spreekt van zelf, want dit alles is een natuurlijk bestanddeel van het contract; maar van waar »l'obligation de le préserver des accidents auxquels leur propre faute pourrait donner lieu?" Ik kan er in Troplong's betoog, noch ook elders eenigen grond voor vinden. Zoo min als de schouwburgdirecteur of ondernemer van publieke vermakelijkheden, die mij voor een voorstelling een plaats verhuurt, ex contractu er voor instaat, dat mij door of tengevolge der representatie geen ongeluk zal overkomen, staat de spoorwegondernemer er voor in, dat ik door of tengevolge van het vervoer geen letsel zal krijgen.

Het komt mij voor, dat men deze juridieke waarheid niet uit het oog zou hebben verloren, indien men op de waarschuwing van den Heer Pijnappel

gelet, en bedacht had, dat het woord vervoer niet dan in oneigenlijken zin van personen gebezigd wordt. Reizigers zijn geen levend pakgoed, dat van de eene plaats naar de andere verzonden wordt, en het algemeene recht, dat daarvoor geldt, kan daarom niet onvoorwaardelijk op hen worden overgebracht. Dat zag men in Duitschland, bij de beraadslagingen over de tegenwoordige artt. 665 volgg. van het Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch in, en maakte daarom de verstandige opmerking, »dass es ganz unrichtig sei davon auszugehen, dass Passagiere, in soweit als der Titel vom Personentransporte keine besonderen Bestimmungen enthalte, rechtlich wie Güter zu beurtheilen seien; vielmehr müssten weit mehr noch die Rechtssätze des allgemeinen Obligationenrechts als der Titel von der Güterfracht zur Anwendung kommen, wenn nicht die grössten Inkonvenienzen die Folge sein sollten.»

Dat het door ons verdedigde stelsel alleen ten opzichte van den bewijslast verschil maakt, en den reiziger volstrekt het recht niet beneemt om wegens hem lichamelijk overkomen letsel ex delicto schadevergoeding te vragen, spreekt van zelf, al werd deze waarheid, ook bij de discussie over de Wet van 1872 miskend door den Minister van Justitie, toen hij, in antwoord aan den Heer 's Jacob, die hetzelfde gevoelen voorstond dat thans door ons verdedigd wordt,

deze opmerking maakte ¹⁾: »Ik zou den spreker de vraag willen stellen, of inderdaad een reiziger geen aanspraak zou hebben op schadevergoeding, hem te verleenen door den spoorwegondernemer, indien hij tengevolge van de exploitatie eenige schade ondergaat, al heeft hij geen afzonderlijk contract gesloten met den spoorwegondernemer om hem intact te vervoeren? Zoo niet, en die geachte spreker stelt er toch prijs op intact te worden vervoerd, dan zou hij volgens zijn systeem bij het nemen van een plaatsbillet een speciaal daartoe strekkend contract met de spoorwegmaatschappij moeten sluiten, maar het zich dan ook moeten getroosten wanneer hem niet alleen het voorstel gedaan wordt, maar hij het ook moet aannemen, om als goed vervoerd en ingepakt te worden, ten einde alzoo intact zijne bestemingsplaats te kunnen bereiken.»

Natuurlijk was de bedenking van den heer 's Jacob hierdoor niet wederlegd. Die geachte afgevaardigde toch beweerde niet, dat er, zonder *speciaal* contract *ad hoc*, geen recht voor den gekwetsten reiziger bestaat om schadevergoeding te vorderen; hij beweerde alleen, dat de actie die hem daartoe ten dienste staat, geene actie *ex contractu*, maar *ex delicto* is. Zonderling genoeg, gaf de Minister de juistheid dezer

1) Bijbl. 1874—1875. Hand. bl. 884 en 885.

bewering een oogenblik later toe 1): »Wanneer de heer 's Jacob,» zoo sprak hij, »de opmerking maakt, dat er wel eene verbintenis bestaat aan de zijde der spoorwegonderneming tegenover den reiziger, die door die onderneming vervoerd wordt, maar dat die verbintenis geacht moet worden te bestaan *ex lege*, dan is zulks volkomen juist.»

Wanneer men dit toegeeft, is, het stelsel der wet veroordeeld; de praesumptie van schuld toch, die die wet op de spoorwegondernemingen laat rusten, is bij een vordering op grond van onrechtmatige daad eene juridieke onmogelijkheid. Daarover is men het, meen ik, eens. In het vóór de wet van 1859 door den Hoogen Raad gewezen arrest in de bekende zaak van het spoorwegongeluk te Schiedam, is wel terecht aangenomen, dat de rechter in het concreete geval ook dáár, waar *ex delicto* geaigeerd wordt, de schuld van den gedaagde op grond van vermoedens (Art. 1959 B. W.) kan aannemen 2); en ook bij het zooeven aangehaalde Frankforter vonnis is beslist, dat de rechter bij zulk een actie »den Beweislast nach der Sachlage» regelen kan: maar dat het juridiesch verdedigbaar zou zijn, bij het *damnum injuria datum* alleen het bewijs van *damnum datum* aan den eischer op te leggen, en

1) Bijbl. 1874—1875. Hand. bl. 885.

2) Arrest van 11 Juni 1858: Rechtspr. dl. 58 § 45.

eene wettelijke praesumptie van injuria eens en vooral ten nadeele van de tegenpartij vast te stellen, is, geloof ik, nog door niemand beweerd.

Ik kom dus tot het resultaat, dat indien men aan de oude rechtsbeschouwing vasthoudt, en in het contract tusschen den spoorwegondernemer en den reiziger, die zijn persoon ten vervoer aan hem toevertrouwt, niets anders ziet dan eene gewone locatio conductio, er van eene contractueele verplichting van den ondernemer tot schadevergoeding voor het letsel, den reiziger bij het vervoer overkomen, geen sprake kan zijn. Er is dan in dit laatste geval geen andere actie denkbaar dan ex lege, waarbij de bewijslast, naar gezonde rechtsbeginselen, op den eischer rusten moet.

Maar is hiermede het beginsel der wetten van 1859 en 1875 veroordeeld?

Naar mij voorkomt in geenen deele. Reeds boven sprak ik mijne overtuiging uit, dat wij wat het personenvervoer op de spoorwegen — en zelfs wat het personenvervoer in het algemeen — betreft, thans tot een dergelijk keerpunt in de rechtsbeschouwing gekomen zijn, als waartoe men voor eeuwen reeds gekomen is met betrekking tot het goederenvervoer. De uitbreiding van het internationaal personenverkeer in onzen tijd, het feitelijk monopolie van vele der groote ondernemingen, die zich met het perso-

nenvervoer belasten, het gevaar in vele gevallen aan dat vervoer verbonden, en de onmogelijkheid van den reiziger om door contrôle op het doen en laten der ondernemers zich zelve tegen ongevallen te waarborgen, maken het noodzakelijk, dat er niet alleen van overheidswege een streng toezicht worde gehouden, maar ook dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid der ondernemingen strenger worde gemaakt dan vroeger.

Wanneer men het personenvervoer-contract als een zuivere locatio-conductio blijft beschouwen, kunnen al die omstandigheden natuurlijk geen invloed hebben. Zoomin als de Romeinsche Senaat tot usufructus kon maken, wat geen usufructus is, kan de wetgever de natuur van het oude huurcontract, van de locatio-conductio, veranderen. Maar er is niets tegen, naar het ons voorkomt, om het personenvervoer-contract op nieuw te regelen en er op over te brengen wat thans reeds rechtens is voor het goederenvervoer. »Wanneer de Staat», zeide de heer Tellegen zeer juist ¹⁾, »het recht heeft aan de ondernemingen de verplichting voor te schrijven om overeenkomsten van personenvervoer te sluiten, dan mag hij ook daaraan de gevolgen verbinden, die hij *in het algemeen belang* noodig acht.

1) Handelingen der Ned. Juristenvereniging 1874 II, 182.

En inderdaad, er zijn goede gronden om het personenvervoer en goederenvervoer, wat de aansprakelijkheid der vervoerders betreft, met elkander gelijk te stellen.

»Zonder den passagier, een denkend en voor zich handelend wezen, gelijk te stellen met vrachtgoed, achten wij het toch wenschelijk, de contractueele aansprakelijkheid der ondernemers voor lichamelijke, hem overkomen schade als algemeene regels aan te nemen. De grond is hier dezelfde als bij het vervoer van goederen. De reiziger moet zich gedurende het vervoer lijdelijk overgeven aan de maatregelen van het personeel der onderneming, in vele gevallen zelfs aan de hem gegeven *bevelen* gehoorzamen. Het is onmogelijk na te gaan of alle verplichte voorzorgen genomen worden; niet-nakoming van eenige verplichting der ondernemers of hunner ondergeschikten kan door hem niet worden ontdekt, veelmin te zijner tijd bewezen. Het is dus niet meer dan billijk, dat de verantwoordelijkheid der onderneming voor alle den reiziger overkomen schade de algemeene regel zij, behoudens natuurlijk de bevoegdheid der ondernemers om te bewijzen, dat die schade niet aan hunne schuld te wijten is ¹⁾».

Passagiers hebben een vrijen wil en bewegen zich

1) Zoo de heer van Bolhuis, Hand. der Ned. Jur. Ver. 1874 I. pag. 103.

zelf, zegt Mr. Pijnappel ¹⁾. Maar die vrije wil en die mogelijkheid om zich te bewegen, worden, naar mij voorkomt, in een spoorwegcoupé of in een diligence, ja zelfs op een stoomboot al zeer bijzonder beperkt. De reiziger opgesloten in de hem afgestane ruimte, is in de meeste gevallen geheel lijdelijk aan de maatregelen van de directie of het personeel der onderneming overgegeven; ja, indien hij per spoortrein vervoerd wordt, is er zelfs voor hem geen mogelijkheid, om eenig gevaar te voorzien, of om zich bij tijds te redden wanneer het daar is. In dit opzicht, men moet het toegeven, verkeerenden passagiers en pakgoederen in nagenoeg denzelfden toestand; reizigers worden niet afgeleverd, het is waar, maar eigenlijk gebeurt er toch met hen iets analoogs: ze worden in vrijheid gesteld.

Welnu, indien dit zoo is, indien het beweerde hoofdverschil tusschen personen- en goederenvervoer in de werkelijkheid niet bestaat, indien de reiziger ook niet het allergeeringste voor zijn eigen veiligheid kan doen, dan zie ik er geen enkel bezwaar in, dat men op grond van het algemeen belang, ook als rechtsbeginsel aanneme, dat de ondernemer van het vervoer van personen door het sluiten van het contract stilzwijgend de verplichting op zich neemt, om

1) Hand. der Ned. Jur. Ver. 1874 I. pag. 180.

den reiziger ongedeerd ter bestemmingsplaats te brengen.

De grond, die indertijd de Romeinsche praetor bewoog, om de aansprakelijkheid van den voerman bij het goederenvervoer te verzwaren, bestaat wat het personenvervoer betreft zeker nog in grooter mate.

Terecht vroeg dan ook de heer Kappeyne van de Coppello bij de discussie in de Tweede Kamer over artikel 1 der tegenwoordige wet ¹⁾: »Wanneer er gewaakt wordt voor het goederenvervoer, zullen wij dan niet in ons recht zijn, wanneer wij aan personen gelijke bescherming verleenen als aan goederen?»

Maar, zegt de heer Pijnappel ²⁾, indien gij de spoorwegdirectiën contractueel aansprakelijk stelt voor de behouden aankomst der reizigers, dan dient gij ook den toestand van deze bij het uitstappen te laten constateeren, dan dient gij te laten nagaan, of zij wel medereizen. En dat is onmogelijk.

Dit is evenwel, naar het mij voorkomt, een tamelijk denkbeeldig bezwaar. Hij die een kaartje neemt, doch van zijn recht geen gebruik verkiest te maken en liever t'huis blijft, zal toch wel nooit eene actie tegen de onderneming instellen, op grond dat hij niet is aangekomen op de plaats waarheen hij vervoerd moest worden.

1) Bijblad 1874—75. Handelingen bl. 884.

2) Handelingen der Ned. Jur. Ver. 1. bl. 185.

Even weinig afdoende acht ik de vrees voor dwaze processen. Het geval dat iemand onvoorzichtig uit het rijtuig stapt en dus zelf oorzaak is van het ongeluk dat hem overkomt, of dat de nagelaten betrekkingen van iemand die in een wagen dood wordt gevonden, — hetzij dan vermoord, hetzij getroffen door een beroerte of eenig ander toeval — zonder dat er echter iets buitengewoons met den trein is voorgevallen, een actie tot schadevergoeding tegen de directie zullen instellen, is eenvoudig een casus non dabilis.

Ik meen mij dus veilig te kunnen scharen aan de zijde van den heer van Bolhuis, en aan te moeten nemen, dat er ten opzichte der aansprakelijkheid geen verschil moet zijn tusschen personen- en goederenvervoer; en in ieder geval dat er geen reden kan gevonden worden om de aansprakelijkheid voor het personenvervoer minder zwaar te maken.

Wij gelooven op de dusver aangevoerde gronden, dat het stelsel van artikel 1 onzer Spoorwegwet, hetwelk het personenvervoercontract aan de algemeene rechtsbeginselen der locatio-conductio onttrekt en tot een contractus sui generis maakt, juridisch goed te verdedigen en om redenen van maatschappelijk belang aanbevelenswaardig is, al hadden wij dan ook, zooals beneden blijken zal, het liever nog niet dadelijk tot een beginsel van wettelijk recht zien gemaakt.

De inhoud van het contract is in dat stelsel ge-

makkelijk te omschrijven. De overeenkomst strekt dan, zooals de heer van Bolhuis reeds gezegd heeft ¹⁾, tot het overbrengen van den reiziger naar een bepaalde plaats, binnen een bepaalden tijd en met inachtneming van al zoodanige maatregelen van voorzorg en behoedzaamheid, als een diligens auriga of nauta in acht behoort te nemen, of — waar de onderneming, zooals b. v. een spoorwegonderneming een tak van den openbaren dienst is — door het openbaar gezag aan de bestuurders bij de uitoefening van den dienst zijn voorgeschreven. Wanneer de vervoerder deze contractueele verplichtingen niet nakomt, wanneer dus de reiziger òf niet, òf niet binnen den bepaalden tijd, òf niet ongedeerd op de plaats van bestemming wordt gebracht, heeft deze deswegen eene actie tot schadevergoeding. En bij die actie geldt dan weder hetzelfde als bij het goederenvervoer; de eischer heeft alleen te bewijzen, dat het contract door de tegenpartij niet is nagekomen, en dat hem daardoor schade brokkend is; terwijl op den vervoerder, indien hij zich van zijne verantwoordelijkheid ontheffen wil, de bewijslast rust, dat de niet-nakoming van het contract te wijten is aan overmacht of andere redenen buiten hem en zijne onderhoorigen.

Natuurlijk belet, — gelijk ik reeds opmerkte — het

1) Handelingen der Ned. Jur.-Ver. 1874 I, bl. ⁵⁷162, volg.

recht op deze actie den reiziger, die bij de uitoefening van den dienst gekwetst is, of de daartoe bij de wet bevoegd verklaarde betrekkingen van den reiziger die bij de uitoefening van den dienst gedood is, niet, om desverkiezende de *actio ex delicto* in te stellen. Hier ontmoeten wij weder den schrijver der vertoogen in de N. Rotterdamsche Courant. Ten betooge van zijn stelling, dat de onderneming niet contractueel aansprakelijk is voor het lichamelijke letsel, dat den reiziger bij de uitoefening van den dienst overkomt zegt hij o. a. het volgende: »Om zich te overtuigen dat de actie van den reiziger, die van den vervoerder schadevergoeding vraagt voor een ongeval, dat hem bij het vervoer overkwam, eene actie *ex lege* en niet *ex contractu* is, heeft men slechts het geval te stellen, dat het ongeval terstond den dood van den reiziger ten gevolge heeft. Indien de vervoerder contractueel verbonden is den reiziger in ongedeerden toestand ter bestemmingsplaats te brengen, is hij natuurlijk ook in dit geval *ex contractu* tot schadevergoeding jegens hem gehouden. Maar het valt in het oog, dat er van een contractueele actie daartoe dan geen sprake kan zijn. Immers het recht op die actie wordt voor den reiziger eerst geboren op het oogenblik dat hij gedood is, met andere woorden dus op het oogenblik, waarop geen recht meer voor hem geboren worden kan. Een recht dat men zelf niet gehad heeft, kan men niet

op anderen overdragen; ook de erfgenamen of rechtverkrijgenden van den reiziger kunnen derhalve niet *ex contractu* tegen den vervoerder ageeren.

Wanneer het recht hun desnietteenstaande eene actie tegen dezen geeft, kan die actie dus onmogelijk uit een andere bron ontstaan zijn, dan *ex lege*. Is de reiziger niet terstond gedood, en alleen maar gekwetst, dan vervalt natuurlijk dit juridiesch bezwaar. Het recht op schadevergoeding wordt dan voor den reiziger zelf geboren, en hij kan dat bij gevolg, ook al bezwijkt hij later aan zijn wonden, op zijn erfgenamen overdragen.

Maar het behoeft geen betoog, dat de actie niet in het eene geval een actie *ex contractu*, in het andere een actio *ex lege* kan zijn; ofschoon dan niet feitelijk staan juridiesch de beide gevallen volkomen gelijk."

Wij hebben reeds erkend, dat ook naar ons oordeel het vervoercontract, als zuivere locatio-conductio, geen actie tot schadevergoeding wegens lichamelijke letsel geven kan. In zoover zijn wij het dus met den schrijver eens. Maar als men het vervoercontract opvat, zooals het naar onze meening kan en na de wetten van 1859 en 1875 moet opgevat worden, vinden wij in de door hem gestelde gevallen volstrekt geen moeilijkheid. Wanneer de reiziger het hem overkomen ongeval overleeft, heeft hij, gelijk wij reeds opmerkten, de keus tusschen de contrac-

tueele actie en die *ex delicto*, ofschoon hij deze laatste, om het betrekkelijk moeilijke der bewijsvoering wel niet licht kiezen zal. Het recht op deze beide actien draagt hij op zijn erfgenamen over. Wordt hij daarentegen door het ongeval op de plaats zelf gedood, dan is voor hem zelf natuurlijk van recht tot eenige actie geen sprake en dus ook voor zijne erfgenamen niet, die hun recht aan hem zouden moeten ontleenen. Maar de overgebleven echtgenoot en de in art. 1406 B. W. genoemde bloedverwanten, die door zijn arbeid plegen onderhouden te worden, hebben dan eene actie *ex delicto* tot vergoeding van de schade, die hun door zijn dood berokkend is. Wij zien niet in, welk bezwaar tegen dit stelsel bestaan kan.

Na alzoo de bedenkingen, die van verschillende zijden tegen artikel 1 onzer Spoorwegwet geopperd zijn, nagegaan en naar ons beste vermogen weêrlegd te hebben, moeten wij ten slotte nog wijzen op enkele bezwaren, die bij ons zelven tegen dat artikel bestaan.

Dat de wetgever in 1859 aan het verlangen der Kamer voldaan, en een vast beginsel voor de civiele aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen ten aanzien van het personenvervoer bij de wet heeft vastgesteld, heeft ongetwijfeld het groote voordeel, dat daardoor een eind is gemaakt aan de rechtsonzekerheid, die jaren lang op dit gewichtig punt bestaan heeft. Geen beter bewijs daarvoor dan het

bekende rechtsgeding naar aanleiding van het spoorwegongeluk bij Schiedam, hetwelk in drie instantiën gevoerd werd, en waarbij, zooals de Advokaat-Generaal, de heer Gregory opmerkte, niet minder dan drie verschillende zienswijzen verdedigd werden ¹⁾.

Zulk een verschil van gevoelen omtrent een hoofdbeginsel in het verkeersrecht, is thans na de wet van 1859, in 1875 op nieuw bekrachtigd, onmogelijk geworden. Maar tegen dit voordeel staan ook nadeelen over. Het valt toch niet te ontkennen, dat door het uitspreken van het beginsel, zonder dat de daardoor noodig geworden wijzigingen in andere deelen onzer wetgeving tevens zijn tot stand gebracht, de toestand der spoorwegondernemingen hoogst moeilijk en bezwarend is geworden.

Zij klagen terecht, dat zij in de meeste gevallen zoo goed als weerloos aan de tegenpartij zijn overgeleverd.

Het bewijs toch van hun niet-schuld, dat zich gewoonlijk zal oplossen in het positieve bewijs, »dat de ondernemers en hunne beambten en bedienden gchandeld hebben volgens de bestaande wettelijke en disciplinaire voorschriften, en dat zij die voorzorgsmaatregelen hebben aangewend, welke van een welingerichte spoorwegonderneming kunnen worden ge-

1) Arrest van 11 Juni 1858. Rechtspr. dl. 58 § 45. Weekblad van het recht Nos. 1889, 1960, 1967.

vorderd, of dat de schade is veroorzaakt door overmacht, door eigen schuld, nalatigheid of onvoorzichtigheid van den schadelijgenden persoon," zal veelal onmogelijk kunnen worden geleverd. En wel om deze reden, dat van wege de tegenpartij de getuigenis van beambten en bedienden der spoorwegonderneming op grond van art. 1950 al. 3 B. W. kan worden gewraakt.

In de tweede kamer werd op deze schaduwzijde van art. 1 uitdrukkelijk in dit jaar gewezen.

De heer Storm van 's Gravesande noemde de positie der spoorwegondernemingen ten gevolge der spoorwegwet onhoudbaar. De heer Kappeyne van de Coppello zag dit bezwaar echter niet zoo donker in. »Men heeft doen gelden," zeide hij, »dat de beambten als getuigen kunnen gewraakt worden. Dat zal altijd aan beide zijden kunnen geschieden. Als aan dengene die vervoerd is, of goederen heeft doen vervoeren, opgelegd wordt om het bewijs door getuigen te leveren, dan zal ook hij daartoe de beambten der spoorwegmaatschappij moeten oproepen, die de gebeurtenis hebben bijgewoond. Maar nu zal de spoorwegmaatschappij of haar raadsman die getuigen evenzeer kunnen wraken, want het staat niet alleen aan mij vrij te wraken de bedienden mijner tegenpartij, maar ik kan ook mijne eigene bedienden wraken, wanneer mijne tegenpartij die inroept 1)."

1) Bijbl. 1874—1875. Hand. bl. 804.

Hiertegen valt echter in te brengen, dat volgens onze spoorwegwet aan hem die vervoerd wordt, of goederen verzendt, alleen het bewijs wordt opgelegd, dat hij vervoerd is en goederen verzonden heeft, een bewijs dat zelfs bij wraking der spoorwegbeambten en bedienden zeer licht te leveren zal zijn. Spoorwegdirectien moeten echter hun niet-schuld bewijzen, hetgeen zonder de getuigenis hunner ondergeschikten zelden mogelijk zal zijn.

De gevallen staan dus niet gelijk. Trouwens dit viel zelfs in het oog toen men nog vrij algemeen van oordeel was, dat de reiziger alleen met de actie van art. 1401 B. W. schadevergoeding kon vragen, en dan de schuld der tegenpartij moest aantonen. Ik beroep mij in dezen alweer op het geding gevoerd naar aanleiding van het spoorwegongeluk bij Schiedam. Een waggon was op verkeerde rails gekomen, en had alzoo het ongeluk veroorzaakt. Dit kon de eischer aantonen, doch niet direct dat het aanwezig zijn van den waggon op een plaats waar zij niet behoorde, het gevolg was van schuld of nalatigheid der spoorwegdirectie. Toen de zaak in derde instantie voor den Hoogen Raad kwam, oordeelde dan ook de Advocaat-Generaal Gregory, dat er geen termen waren om de spoorwegdirectie te veroordeelen: »dat toch op den eischer rustte het bewijs te leveren, dat de schade werkelijk door de eischeresse is veroorzaakt,

en dat zonder dat geleverde bewijs de vordering niet kon toegewezen worden, tenzij er een wettig vermoeden bestond, uit kracht van een bijzondere bepaling der wet."

De Hooge Raad echter vereenigde zich niet met deze conclusie, en bekrachtigde het vonnis van het Hof dat de spoorwegdirectie tot het geven van schadevergoeding veroordeeld had, »vermits uit het erkende feit, dat de spoorweg, waarop het ongeval heeft plaats gehad, door haar (spoorwegdirectie) uitsluitend wordt beheerd en geëxploiteerd, bij wettige gevolgtrekking is afgeleid, dat het tegen elkander loopen van twee treinen door haar doen of laten is te weeg gebracht."

Uit arrest en vonnis blijkt duidelijk, dat men reeds vóór de wet van 1859 van oordeel was, dat het bewijs, den beschadigden reiziger opgelegd, niet te moeilijk gemaakt moest worden. Maar welk gemakkelijk bewijsmiddel staat aan de Maatschappij ten dienste?

De heer Kappeyne gevoelde trouwens zelf, dat de wraking een zwak punt is. »Het kon misschien noodzakelijk zijn," zoo vervolgde hij, »even als in zake van overspel en andere familieaangelegenheden, het wraken van dergelijke getuigen af te schaffen, maar het feit, dat die getuigen door iedere partij gewraakt kunnen worden, maakt, dat wanneer door getuigen de zaak moet beslist worden, de aangehaalde bepaling van het Burgerlijk Wetboek hetzij in het voor-

deel van den een of den ander volledig onderzoek altijd in den weg staat. En wanneer dat nadeel door een van beide partijën moet geleden worden, vraag ik, wie beter kan zorgen dan de onderneming, dat hare ondergeschikte ambtenaren, die gewraakt kunnen worden, en op wie het voornamelijk aankomt, de noodige zorg dragen dat de maatschappij aan personen of goederen geen schade veroorzaakt."

Wij laten deze laatste stelling in haar waarde, en vragen of het in elk geval niet beter zijn zou voor de hier bedoelde rechtsgedingen, het beginsel van artikel 1950 al. 3. B. W. af te schaffen?

Veel beter dan bij ons is het bewijs in de duitse wet geregeld. Men begreep daar terecht, dat het van groot belang was, dit voor beide partijën gemakkelijk te maken, en nam daarom in de wet van 7 Juni 1871 de volgende bepaling op: § 6. Das Gericht hat über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen nach freier Ueberzeugung zu entscheiden. Die Vorschriften der Landes-Gesetze über den Beweis durch Eid, sowie über die Beweiskraft öffentlicher Urkunden und gerichtlicher Geständnisse bleiben unberührt. Ob einer Partei über die Wahrheit oder Unwahrheit einer thatsächlichen Behauptung noch ein Eid aufzulegen, sowie ob und in wie weit über die Höhe des Schadens eine

beantragte Beweis-Aufnahme anzuordnen oder Sachverständige mit ihrem Gutachten zu hören, bleibt dem Ermessen des Gerichts überlassen."

Jacobi maakt, in zijn verklaring van die wet, hierbij deze juiste opmerking 1): »Die in diesem und dem folgenden § 2) ausgesprochene Erleichterung des gerichtlichen Verfahrens, der Beweisführung und der Schadenswürdigung — die Anerkennung der freien richterlichen Ueberzeugung und des freien richterlichen Ermessens in der Schuld- und Schadensfrage — ist von besonderer Wichtigkeit. In vielen Rechtsgebieten von Deutschland machte die strenge Beweistheorie bisher den Erfolg der Schadenersatz-klagen fast unmöglich. Die Reform des Schadenersatz-Processes gehört zu den dringendsten der Gesetzgebung. Nach dem gegenwärtigen Gesetze hat nun der Richter, unter Berücksichtigung aller Verhältnisse des einzelnen Falles, und unter freier Beweiswürdigung zu entscheiden, wer den Unfall verschuldet, — worin der Schaden besteht, — wel-

1) *Die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken etc. herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen.* Gesetz vom 7 Juni 1871. Mit Erläuterungen von L. Jacobi, Mitglied des Reichstages. Een uitnemend werkje, uitgegeven te Berlin, 1874, Fr. Kortkampf.

2) Op deze §, die de schadevergoeding regelt, komen wij in ons tweede hoofdstuk terug.

chen Umfang derselbe genommen hat, — und wie für denselben Ersatz zu leisten.”

Het duitsche voorbeeld had bij ons navolging verdiend. Maar men heeft zich ongelukkig in 1859 en 1875 er toe bepaald, het beginsel der aansprakelijkheid uit te spreken zonder het in zijn gevolgen te regelen en toe te passen.

Dit is onze hoofdgrief tegen de nieuwe spoorwegwetgeving.

De N. Rotterdamsche Courant ¹⁾ heeft vóór dat de Wet van 1875 in behandeling kwam, overtuigend aangetoond, dat de artikelen die de civiele aansprakelijkheid der ondernemingen regelen, in een wet op den dienst en het gebruik der spoorwegen, in een politiewet derhalve, niet te huis behooren, maar dat, zelfs hiervan afgezien, het oogenblik nog niet gekomen is om dit belangrijk deel van het verkeersrecht te codificeeren. »De heer van der Linden” — zoo schreef zij — »had ongetwijfeld gelijk, toen hij zeide, dat ook in ons recht regels zullen opgenomen moeten worden over de verplichtingen en de aansprakelijkheid der ondernemers van een spoorwegdienst. Immers het spoorwegverkeer levert bijna dagelijks het bewijs, dat de bestaande onvolledig en gebrekkig zijn. Maar ze nu reeds door andere te vervangen

1) N. R. C. van 8 December 1874.

zou, dunkt ons, onverstandig wezen, omdat er nog geen gevestigde overtuiging bestaat omtrent de regels, die er voor in de plaats moeten worden gesteld. Niemand zal beweren, dat in de drie artikelen van het tegenwoordig ontwerp, de privaatrechtelijke verantwoordelijkheid der spoorwegondernemingen in haar geheelen omvang geregeld is, en niemand zal aan den anderen kant ontkennen, dat alleen een volledige regeling daarvan de behoeften en belangen van het verkeer kan bevredigen. Indien men de nu voorgedragen bepalingen behouden wil, zal het dus noodig zijn, daar een aantal andere aan toe te voegen. Zal het onder de tegenwoordige omstandigheden licht vallen die te ontwerpen?

Omdat het antwoord op deze vraag niet twijfelachtig kan zijn, zal men, naar het ons voorkomt, wél doen, de drie artikelen van het ontwerp, die daarin met betrekking tot de civiele aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen nu nog zijn overgebleven, geheel te doen wegvallen, en zich, wat deze gewichtige materie betreft, voorloopig te behelpen met de regelen van het bestaande gemeene recht. Het zal dan aan jurisprudentie en wetenschap staan, die op spoorwegdiensten toe te passen, en de onderzinking zal iceren, in hoeverre die toepassing mogelijk en met de belangen van het verkeer bestaanbaar is. Het zal weldra blijken of het gemcene recht,

naar de eischen des tijds verbeterd en aangevuld, ook het vervoer op de spoorwegen kan blijven beheerschen, dan wel of het noodig is, daarvoor bijzondere regelen vast te stellen. Door deze gewichtige vraag onbeslist te laten totdat zij rijp voor beslissing is, zal het spoorwegverkeer niet van den beginne af aan, door zoo goed als op den tast ontworpen wetsbepalingen, in zijne natuurlijke bewegingen belemmerd worden, maar integendeel gelegenheid hebben om zich vrij en geleidelijk te ontwikkelen. Eerst wanneer die ontwikkeling belangrijk verder gevorderd zal zijn dan thans het geval is, zal het mogelijk wezen de regels, waardoor het beheerscht behoort te worden, met kennis van zaken te ontwerpen en te codificeeren. Die taak late daarom de wetgever van heden aan zijne opvolgers over: hij zelf heeft, naar onze overtuiging, daartoe *keinen Beruf.*"

Men heeft dezen verstandigen raad, reeds door den heer Philips ¹⁾ in de Juristenvereëning gegeven en door den heer Messchert van Vollenhoven ²⁾ nog nader in de kamer aangedrongen, niet gevolgd, en het is te voorzien dat men er in de praktijk de schadelijke gevolgen van ondervinden zal. Dat klemt te meer, omdat het, naar wij vast overtuigd zijn,

1) Hand. der Ned. Jur.-Ver. 1874. II. bl. 153 volg.

2) Bijbl. 1874—1875. Handelingen bl. 883.

weldra blijken zal. dat er geen enkele reden is, waarom de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen voor het vervoer van personen en goederen zou gemaakt worden tot een onderwerp van speciale regeling.

Wij nemen niets terug van hetgeen wij boven gezegd hebben, dat het publiek tegenover de spoorwegondernemingen in een anderen toestand geplaatst is, dan tegenover de meeste overige ondernemingen van vervoer, omdat zij door haar feitelijk monopolie het publiek in haar macht hebben en dit op haar doen en laten nagenoeg geen contrôle kan uitoefenen. Maar daartegenover staat, dat er op haar een strenger staats-toezicht is, dan op eenige andere onderneming. Bovendien, al mag het noodig zijn voor haar bijzondere regelen van aansprakelijkheid te ontwerpen, al mag het gemeene recht voor haar niet toereikend zijn en het dus noodig wezen daarop hier en daar voor haar uitzonderingen te maken, — dat het gemeene recht, ook wat de overige ondernemingen van vervoer betreft wijzigingen behoeft, wordt door niemand betwist.

»Ik geloof,» zeide de heer Philips ¹⁾, »dat het wenschelijk is, dat voor het vervoer van personen niet slechts ten aanzien van de spoorwegen, maar alge-

1) Hand. der Ned. Jur.-Ver. 1874. II. pag. 153 en 154.

meen, omdat het is geworden een tak van handelsbedrijf, ook in het gemeene recht regelen worden gesteld, waaronder dan de spoorwegen, zoover het personenvervoer betreft, zullen begrepen zijn."

De verwezenlijking van dien billijken en verstandigen wensch is door het vaststellen der drie eerste artikelen van de wet van 1875 waarschijnlijk voor langen tijd verschoven.

Wij eindigen dit hoofdstuk met een kort overzicht van de wijze, waarop in andere landen de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen wettelijk is geregeld.

Beginnen wij met Duitschland. Reeds de Pruissische Wet van 3 Nov. 1838, betreffende de spoorwegondernemingen, bevatte in § 25 de volgende bepaling:

»Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren aussern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten 1).

1) Het doel dezer paragraaf was, de verantwoordelijkheid der spoor-

Deze paragraaf, die, zooals Koch ¹⁾ terecht opmerkt, zich volstrekt niet uitlaat over de grens en den inhoud van het contract tusschen spoorwegdirectie en reiziger, stelt personen en goederen gelijk, en komt vrij wel overeen met het eerste artikel van onze nieuwe spoorwegwet. Het was echter niet tegen dit beginsel, dat Dr. Biedermann, Professor te Leipzig met zoovele anderen aan den Rijksdag van den Noord-Duitschen bond een petitie indiende, maar veeleer om het uit te breiden en te ontwikkelen, om het in toepassing te brengen op fabrieken en bergwerken ²⁾. Deze petitie vond zoowel bij den Rijksdag als bij het publiek grooten bijval. Volgens haar waren de rechtsbeginselen op het gebied der aansprakelijkheid zeer slecht. De oude regel, dat alleen de »unmittelbare

wegdirectiën met het oog op het gevaarvolle der onderneming en op de veiligheid van het publiek uit te breiden; derhalve, zoo oordeelden Bessel en Kühlwetter zijn deze regels publici juris, waarvan door reglement of speciaalcontract niet mag worden afgeweken. Koch is van een ander gevoelen, en beroept zich op een uitspraak van het Obertribunal te Berlijn van 8 Maart 1853: „Dass privatrechtliche Regeln diesen Charakter nicht schon dadurch verlieren, dass sie in einem, die öffentliche Ordnung interessirenden Gesetze Aufnahme finden.“ Zie Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Dl. II. p. 72.

1) Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Theil II, p. 69.

2) Aanleiding tot deze petitie hadden de vreeselijke ongelukken gegeven, die juist in de bergwerken te Neu-Iserlohn en Lugau aan honderden het leven hadden gekost.

Urheber" voor de door zijn schuld of nalatigheid ontstane schade verantwoordelijk is, maakte dat in de meeste gevallen geen schadevergoeding gevraagd werd; de Urheber toch was gewoonlijk de eerste, die als slachtoffer zijner nalatigheid het leven verloor, en verkeerde dus zelden in de mogelijkheid om schadevergoeding te geven. Daarbij kwam de groote moeilijkheid om schuld te bewijzen ¹⁾, en het ingewikkelde van het proces, zoodat de regeling der aansprakelijkheid nagenoeg met rechteloosheid gelijk stond.

Deze overwegingen leidden op 7 Juni 1871 tot de aanneming van een wet, »Die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei den Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.»

Het principe van § 25 bleef behouden, doch werd, gedeeltelijk ten minste, uitgebreid op fabrieken en bergwerken.

Een kritiek te geven van deze wet, wier artikelen wellicht nog meer dan onze artikelen der wet van 1859 en 1875 aanleiding geven tot groot verschil van opvatting, zou mij te ver voeren; ik dien in dit opzicht te volstaan met te verwijzen naar een scherpe, doch uitnemende brochure van Professor Dr. W. Endemann ²⁾.

1) Zie de redvoering van den afgevaardigde Ulrich bij Jacobi pag. 13.

2) Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke etc. Erläuterungen des

Belangrijker voor ons is het een oogenblik stil te staan bij de discussie in den Rijksdag over deze wet gehouden. Deze was minder van juridieschen dan van socialen aard, en liep voornamelijk over de vraag of de ondernemer van een fabriek of bergwerk voor de ongelukken, zijn onderhoorigen overkomen, moest instaan. Hetgeen het meereendeel bewoog hierop toestemmend te antwoorden ¹⁾ was voornamelijk deze gedachte, dat een ieder, die om winst te behalen natuurkrachten gebruikt, welke hij niet geheel meester is, en die derhalve menschenlevens in gevaar brengen, voor dat gevaar dient in te staan en de schade er door veroorzaakt moet vergoeden. Zulks is billijk, vooral tegenover den arbeider, die, door een ongeluk getroffen, veelal zijn gezin in de diepste armoede achterlaat.

Dat dit alles in de eerste plaats op het stoomwezen van toepassing is, ligt voor de hand. De stoom toch,

Reichsgesetzes vom 7 Juni 1871 von Dr. W. Endemann. Berlin 1871, Verlag von J. Guttentag.

1) Dit antwoord ligt in § 2 der Wet, luidende „Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube) oder eine Fabrik betreibt, haffet, wenn ein Bevollmächtigter, oder ein Repräsentant, oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.“

hoe voorzichtig men ook wezen moge, blijft steeds een gevaarlijk vijand, die jaarlijks aan honderden den dood brengt. Hiermede kan het gemeene recht niet langer volstaan. Hoe zal het mogelijk wezen schuld te bewijzen? De stoomketel is gebarsten, de loods uit elkander geslagen, de stoker en velen met hem zijn gedood of zwaar gewond; wie zal nu schuld aantoonen, wie schade vergoeden? 't Is billijk, dat zulks door den ondernemer geschiede, door hem, die ter zake van gewin zijn arbeider aan gevaar blootstelt. Voorzeker, de arbeider wordt niet gedwongen; het is zijn vrije keuze dit gevaarlijk handwerk te ondernemen; doch de zaak blijft dezelfde. De groote ontwikkeling der industrie, door het stoomwezen in het leven geroepen, heeft even als elke zaak, haar schaduwzijden; en een der voornaamste daarvan is wel deze, dat jaarlijks het aantal harer offers grooter wordt. Ten wiens laste nu zullen die ongelukkigen of hunne nagelaten betrekkingen komen? Wie zal hier moeten helpen, de algemeene liefdadigheid of de industrie zelve, de onwillekeurige oorzaak dier rampen? Op deze vraag laat het antwoord zich niet lang wachten. Indien de industrie zelve niet in staat ware de wonden door haar geslagen te heelen, haar bestaan zou geen zegen zijn. Von Swaine, lid van den Rijksdag en bezitter van uitgebreide bergwerken, zeide in een brochure

over de verplichtingen van werkgever en werkmán:
 »Sollen diejenigen, die in der Ausübung ihrer Pflicht starben, — im Kampfe mit der Natur in ihrem plutonischen Walten, — für die Interessen ihrer Mitmenschen, gerade so gut auf dem Felde der Ehre, wie der Soldat bei Einstürmung einer feindlichen Schanze — kein Recht daran haben, dass das Volk, dem sie angehören, sich ihrer Interessen annimmt und dieselben durch eine gesetzliche Vorsorge regelt?“

Dit waren de beschouwingen van velen; zeer weinig werd er tegen in gebracht. Wel merkte men op, dat deze zware aansprakelijkheid zeer gevaarlijk kon worden voor den ondernemingsijver, en zodoende belemmerend zou werken op handel en industrie; dat deze wet tal van inconsequenties bevatte; dat het zeer viel af te keuren door speciale wetten van het gemeene recht af te wijken, daar herziening van dat recht moest plaats vinden, indien er werkelijk afwijking noodig was; doch het hoofdprincipe der wet werd niet ernstig bestreden, en deze aangenomen den 7^{den} Juni 1871.

In het Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte 1) van Julius Foucher leverde W. Endemann op deze wet een zeer scherpe kritiek. Het hoofdprincipe, waardoor den ondernemer de

1) Berlin, Verlag von T. A. Herbig 1872. 9^o Jahrgang, band IV. p. 32.

verplichting wordt opgelegd, in te staan voor elk ongeluk, komt hem zeer gevaarlijk voor, en zulks op goede gronden. Op de vraag, »wie moet de wonden heelen, door de industrie geslagen,» antwoordt de wet, »de ondernemer»; neen, zegt Endemann, de arbeiders zelf moeten zich tegen ongelukken beschermen, door het oprichten van levensverzekeringen. Wat is nu het geval? De ondernemer is de gedwongen verzekeraar van al zijn werklieden; het gevolg hiervan moet natuurlijk wezen een verlaging der loonen, want anders zou deze last onmogelijk gedragen kunnen worden; ten slotte zijn het dus toch de arbeiders die betalen.

Ware nu vrije verzekering niet veel heilzamer geweest? Moet de wet niet boven alles de zelfstandige vrije ontwikkeling van den arbeiderstand in het oog houden? Werkelijk, ook ons schijnt dit nieuwe beginsel der duitsche wet geenszins juist, en wij verheugen ons, Duitschland in dit opzicht niet te hebben nagevolgd. Terecht merkt Endemann op: »Die Zwang-assicuranz ist ein Widerspruch gegen die Freiheit und Selbstständigkeit, zu der der Arbeiterstand, wenn er sie noch nicht hat, erzogen werden soll. Am besten ist es selbstverständlich bestellt, wenn von den Arbeitern aus eigener Kraft die Deckung gegen Unfälle des Leibes und des Lebens im Wege freiwilliger Assicuranz gesucht wird. Das ist wahre Selbst-

hülfe; und Selbsthülfe muss das Ziel sein und bleiben, um einen unabhängigen, kräftigen Arbeiterstand zu erzielen."

Wij mogen hierbij niet langer stil staan. De duitsche wet verdient zeker in sommige opzichten boven onze regeling der aansprakelijkheid de voorkeur, bijvoorbeeld ten opzichte van het processueele, doch uitstekend is zij niet. Zij beweegt zich op een terrein, dat door onzen wetgever tot nog toe niet werd betreden; de spoorwegen staan eenigszins op den achtergrond, en alles wordt beheerscht door de vraag, hoe den vrij slechten toestand der arbeiders, — voornamelijk in bergwerken en fabrieken — te verbeteren. Mij schijnt een wet op de spoorwegen niet de meest geschikte plaats om op deze vraag het antwoord te geven, en ik acht het voor ons land gelukkig, in dit opzicht onzen oostelijken nabuur niet te hebben nagevolgd.

België levert voor ons onderwerp weinig merkwaardigs. Geheel anders dan in Duitschland en Nederland heeft men daar elke speciale regeling overbodig geacht, en zich tot nog toe beholpen met het gemeene recht, van den Code Civil. Het schijnt dat men daar den Staat die, zooals bekend is, uitsluitend de spoorwegen exploiteert, wegens spoorwegongelukken aanspreekt op twee gronden, zoowel ex contractu als ex delicto. Is de schuld van een ondergeschikte

gemakkelijk te bewijzen, dan wordt schadevergoeding gevraagd *ex delicto*, volgens art. 1382 volgg. C. C.

Is de oorzaak van het ongeluk echter onbekend, of moeilijk na te gaan, dan vraagt de gekwetste reiziger vergoeding *ex contractu*, wegens niet-nakoming der verbintenis, art. 1146 enz. ¹⁾

Het is mij niet bekend, dat men in België op een andere regeling der aansprakelijkheid heeft aangedrongen.

Wat Engeland betreft, daar schijnt het spoorwegrecht niet uit te munten door helderheid; Cohn ²⁾ klaagt zeer over het gebrekkige der rechtsregels en de onkunde van velen, die ze moeten toepassen.

Naar het oud Engelsche recht moet een ieder instaan voor de schade, door zijn eigen schuld of nalatigheid of die zijner bedienden aan een ander toegebracht. Zoo ook de spoorweg-directie, en het doet niets ter zake of er een contractueele band bestaat ja dan neen.

1) In het uitvoerige werk over de Belgische spoorwegen, *Législation et jurisprudence des chemins de fer Belges*, par Felix Loisel et Auguste Despret, Bruxelles, Bruylant-Christophe & Comp. 1871, heb ik echter slechts twee rechtsgedingen vermeld gevonden, waarbij de contractueele aansprakelijkheid werd verdedigd. Het schijnt dus regel, dat de gekwetste reiziger den Staat *ex delicto* aanspreekt.

2) *Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik*; zie bijv. dl. II p. 243, noot 2.

De nagelaten betrekkingen van hem, die door de schuld van een ander was omgekomen, hadden nooit recht op schadevergoeding krachtens den regel »actio personalis moritur cum persona,» totdat dit harde en onbillijke systeem werd veranderd door de Lord Campbell's act van 26 Aug. 1846 1).

Er heerscht verder verschil tusschen personen- en goederenvervoer. Wat het laatste betreft, de directie staat voor alles in, behalve voor overmacht, vice propre en schuld van den afzender; doch bij verwonding of dood van een passagier moet de schuld der directie bewezen worden. Vragen we nu hoe deze regeling werkt, dan geeft Cohn ten antwoord, dat de spoorwegdirectiën slechts zeer zelden den eischer het bewijs van schuld opleggen, en bijna altijd gereed zijn de gevraagde schadevergoeding te geven, hetgeen voorzeker geen grooten dunk geeft van de onschuld der genoemde directiën.

Straks, wanneer wij het bedrag der schadevergoeding behandelen, zullen wij zien, hoe de spoorwegdirectiën jammeren over de willekeur der juries die volkomen vrij zijn in het bepalen der te vergoeden som; doch overigens schijnt er wederzijdsche tevredenheid te bestaan over de regeling der aansprakelijkheid.

1) Die Haftpflicht der Eisenbahnen in England von Henry Andrews Simon, deutsch von M. M. Freiherr von Weber, Weimar 1868. pag. 9.

HOOFDSTUK II.

BEDRAG DER AANSPRAKELIJKHEID. — RECHT- STREEKSCH VERVOER. — REGLEMENTEN.

In het vorige hoofdstuk werd de rechtsbetrekking tusschen spoorwegdirectie en reizigers aan een onderzoek onderworpen; wij stellen ons thans voor, naar aanleiding van en in verband met de Wet van 1875, drie voorname punten betreffende het personenvervoer nader te beschouwen, namelijk de regels omtrent het bedrag der aansprakelijkheid, het rechtstreeksch vervoer en de reglementen.

A. *Bedrag der aansprakelijkheid.*

De Nederlandsche Juristen-Vereeniging stelde in 1874 over dit punt de volgende vragen: Moet vertraging in de aankomst den reiziger recht geven op schadevergoeding? Zoo ja, is het wenschelijk voor het bedrag der schadevergoeding een vasten maatstaf te bepalen? Behoort ook daarbij te gelden een wettelijk vermoeden van schuld der spoorweg-

onderneming? Moet staking van het vervoer der reizigers recht geven op schadevergoeding, op bekostiging van vervoer door andere ondernemingen, of op kostelooze terugreis en teruggaaf van het betaalde voor de genoten reis?

Ik wensch aan deze vragen een andere toe te voegen. Zijn de regels van het gemeene recht omtrent schadevergoeding voldoende, bij kwetsing of dood van den reiziger? Dat het vooral practiesche gegevens zijn, die ons op deze vragen het antwoord moeten geven, ligt voor de hand. Ik heb dan ook gemeend niet enkel bij ons land te moeten stilstaan, doch wel te doen tevens een blik te slaan op den toestand in Duitschland, België en Engeland.

De wet op de spoorwegen bevat bij ons geen enkele bepaling omtrent de te vergoeden schade; het zijn de regels van het gemeene recht, over contracten, die dit punt beheerschen, en dus in de eerste plaats door ons aan een onderzoek moeten worden onderworpen.

Schadevergoeding kan wegens zeer verschillende redenen gevraagd worden; evenwel zullen de drie gevallen, die wij in onze vragen opnamen, persoonlijk letsel, vertraging en staking der reis, bij personenvervoer het meest voorkomen. Schadevergoeding kan nu, na de wetten van 1859 en 1875, altijd gevraagd worden *ex contractu*, wegens niet nakoming der verbintenis door de spoorwegdirectie.

Het is echter ook mogelijk, dat de reiziger de schuld der directie of van een harer ondergeschikten gaat aantonen, en dus niet ex contractu, maar ex delicto schadevergoeding vraagt.

Om duidelijk te zijn, meenen wij de drie gevallen te moeten splitsen in twee categoriën: schadevergoeding wegens persoonlijk letsel, en vergoeding wegens schade, toegebracht door vertraging, staking enz., waarbij alleen het vermogen van den reiziger is benadeeld, niet zijn persoon.

Tusschen die beide categoriën laat zich een scherpe lijn trekken; wat de eerste betreft, zoo is elke bepaling, elke overeenkomst der spoorwegdirectie, om hetzij bij reglement, hetzij bij speciaal contract, zich van te voren voor te vergoeden schade te vrijwaren, nietig als in strijd met het openbaar belang en de goede zeden; terwijl ten opzichte van de laatste categorie de spoorwegdirectiën door reglementaire bepalingen als anderszins alle aansprakelijkheid kunnen buitensluiten.

Staan wij nu eerst stil bij de schadevergoeding, door den reiziger gevraagd wegens persoonlijk letsel. Wat bepaalt de wet indien de reiziger wordt gedood? Wat, indien hij gekwetst wordt?

In geval van plotselingen dood geeft de wet, gelijk wij zagen, aan den overblijvende echtgenoot, de kinderen of de ouders van den nedergeslagene, die

door zijn arbeid plegen onderhouden te worden, eene rechtsvordering tot schadevergoeding, te waardeeren naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin, en naar de omstandigheden. (Art. 1406 B. W.)

Wordt de reiziger echter gekwetst dan staan hem twee wegen open om schadevergoeding te vragen; *ex delicto*, door namelijk zelf de schuld der spoorwegdirectie te bewijzen, of *ex contractu*, in welk geval de spoorwegmaatschappij haar niet-schuld zal hebben aan te toonen; het behoeft geen betoog dat de gekwetste reiziger wel altijd den laatsten weg zal inslaan.

Schadevergoeding wordt dan gevraagd wegens niet nakoming der verbintenis door de spoorwegdirectie, en derhalve beheerscht door de artikelen der 4^{de} afdeling, titel I Boek III van het B. W.

Die artikelen zijn bekend; de schadevergoeding wordt bepaald door het geleden verlies en de winstderving, *damnum emergens* en *lucrum cessans*; alleen de kosten, schaden en interessen, die men tijdens het aangaan der verbintenis heeft voorzien of kunnen voorzien, en een onmiddellijk en dadelijk gevolg zijn van het niet-nakomen der verbintenis, behoeven vergoed te worden.

Dat de wetgever bij het neërschrijven van deze artikelen aan de mogelijkheid heeft gedacht, dat ze ooit op een geval, analoog aan het onze, zouden

worden toegepast, is niet waarschijnlijk. Doodslag of moedwillige of onvoorzichtige kwetsing dacht hij zich altijd als gevolg van delict of quasi-delict; in art. 1406 en 1407 B. W. is dus te vinden, hoe de schadevergoeding in die gevallen moet berekend worden.

Waar nu ex contractu schadevergoeding wegens verminking wordt gevraagd, en delict of quasi-delict dus geheel op den achtergrond treedt, meenen wij derhalve toch, dat de rechter, bij de beoordeeling dier schadevergoeding, rekening zal moeten houden met artikel 1407, luidende:

»Moedwillige of onvoorzichtige kwetsing of verminking van eenig deel des lichaams geeft aan den gewonde het recht om, behalve de vergoeding der kosten van herstel, ook die der schade, door de kwetsing of verminking veroorzaakt, te vorderen.

Ook deze worden gewaardeerd naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin der personen, en naar de omstandigheden. Deze laatste bepaling is in het algemeen toepasselijk bij de waardering der schade, ontstaan uit elk misdrijf tegen den persoon gepleegd.”

Hetgeen dit artikel (en zoo ook het voorgaande, 1406) kenmerkt, is de waardering naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin der personen, en naar de omstandigheden. Het doel van den wetgever bij het maken van deze bepaling is blijkbaar geweest de moeilijkheid te vermijden, die meest altijd

bij het opmaken van het bedrag der schadevergoeding ontstaat; op welken grond de reiziger ook schadevergoeding vraagt, hij zal altijd door wettige bewijsmiddelen het bedrag der geleden schade ten volle moeten aantonen, en zulks is meestal niet mogelijk. Vandaar deze bepaling, die den rechter in de mogelijkheid plaatst zonder streng bewijs een som te bepalen, als het ware *ex bono et aequo*.

Zoo oordeelde ook de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam in een merkwaardig vonnis ¹⁾: dat volgens artikel 1407 B. W. het bedrag der schadevergoeding in geval van kwetsing of verminking wordt gewaardeerd naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin der personen, en naar de omstandigheden;

dat het dus voldoende is, indien de beweerde schade in het algemeen aannemelijk wordt gemaakt, en de rechter in de gelegenheid gesteld, die *ex bono et aequo* te begrooten, zonder dat elke fout in het bijzonder door wettige bewijsmiddelen behoeft gestaafd te worden;

dat bij vonnis van 30 Dec. 1867 dan ook alleenlijk aan den eischer is opgelegd de grondslagen op te geven, waarop zijne berekening berustte, en hij daaraan voldaan heeft, door bij den door hem opgemaakten staat, de door hem gevoegde sommen te splitsen

1) W. v. h. R. n^o. 3030.

in eenige rubrieken, die het voorwerp van het onderzoek en de taxatie des rechters kunnen uitmaken.”

Het geheele vonnis is, vooral met betrekking tot ons onderwerp, zeer belangrijk. De eischer vroeg, ten gevolge van verminking zijner beide beenen, veroorzaakt door de botsing van twee treinen, van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, een vergoeding van *f* 12,000 behalve proceskosten voor reeds geleden schade, en bovendien voor het vervolg een jaarlijksche toelage van *f* 4000. Genoemde Spoorwegmaatschappij, hoewel veroordeeld tot het geven van schadevergoeding, vond echter het bedrag wat hoog, en achtte *f* 743,655 in eens en *f* 700 als jaarlijksche toelage voldoende.

Het groote verschil ten opzichte der jaarlijksche toelage sproot daaruit voort, dat de gekwetste jaarlijks *f* 3000 vroeg voor het houden van equipage — hetgeen nu volgens hem noodig was geworden, — terwijl de spoorwegmaatschappij eenvoudig *f* 300 had uitgetrokken voor meerder gebruik van een rijtuig dan vroeger.

De rechtbank, *ex bono et aequo* oordeelende, stond den gekwetste jaarlijks *f* 500 hiervoor toe. Nu zal niet ieder ongelukkige, wiens beenen worden gekwetst, zich op kosten der tegenpartij een equipage willen aanschaffen, en tot een diergelijke komieschen strijd aanleiding geven; maar toch, strijd zal er bijna altijd wezen, aangezien het slechts zeer zelden

mogelijk is precies de geleden schade op te geven en te bewijzen.

Ik meen dus, dat de rechter, ook waar schadevergoeding *ex contractu* gevraagd wordt, volgens art. 1 der spoorwegwet, de fortuin en de omstandigheden van partijen zal moeten in het oog houden: met andere woorden een vonnis behoort te vellen *ex bono et aequo*.

Waar dat geschiedt, schijnen mij de regels ten opzichte van het bedrag der te vergoeden schade bij verminking, voorloopig althans, voldoende.

Zeer ter loops werd dit punt op de vergadering der Juristen-vereeniging te Groningen aangeroerd. De heer Goudsmit maakte daar de opmerking, dat in ons land het begrip van schade bij delicten binnen zeer enge grenzen was beperkt, en de oude leer »*cicatricum et deformitatis nulla habetur ratio*», wat het spoorwegvervoer betreft, onbillijk scheen. Een arme naaister toch, gewoon om te huis haar werk te verrichten, zal, indien zij door een spoorwegongeluk het been breekt, al bitter weinig schadevergoeding krijgen; de rechter zou haar moeten toevoegen: gij hebt uw beenen voor uw vak niet noodig. En toch is het breken van een been, door eens anders schuld zeer onaangenaam. Of, om een ander voorbeeld te kiezen, »een schoon meisje (ik haal hier de eigen woorden van den spreker aan) is in haar gelaat ten gevolge van een spoorwegongeluk geschonden. Haar

toekomst, haar fortuin ligt wellicht in hare fraaie gelaatstrekken. Wat zal de hoegrootheid van hare schadevergoeding zijn? Ik stuit weder op dezelfde bepaling, op dezelfde moeilijkheid. De rechter zal zeggen, dat zij mooi of niet mooi, toch wel een dienst zal kunnen krijgen; dat zij bijv. evengoed zal kunnen schoonmaken, kokken, naaien en wasschen, en zoo zal zij niet dan een geringe schadevergoeding kunnen eischen, niettegenstaande haar eene schoone toekomst bedorven kan zijn. Is dat billijk of rechtvaardig, of zal men ons willen afschepen met het »*citaticum et deformitatis nulla habetur ratio?*” Ik voor mij zou deze Romeinsche leer overboord werpen, en ten dien aanzien andere regels willen gesteld zien, waardoor althans niet alles aan de subjectiviteit van den rechter zou worden overgelaten.”

Op deze bedenkingen, hoe geestig ook, werd terecht geantwoord, dat zij op ieder gebied even zeer of even weinig te huis behooren, als op dat der spoorwegen. Inderdaad, wanneer men nagaat dat de spoorwegen niet meer ongelukken veroorzaken dan bijv. het verkeer in de straten eener drukke stad, dan mijn-exploitaties en fabrieken is er geen enkele reden, om in dit opzicht van het gemeene recht af te wijken ¹⁾. En het gemeene recht te ver-

1) Bijlage A bevat een statistische tabel, uit de verslagen van den

anderen schein ons, gelijk wij zagen, in deze niet wenschelijk. In andere landen is de toestand nagenoeg dezelfde als bij ons. Belgie heeft dezelfde regeling als ons land. Ook de duitsche wet van 7 Juni 1871 bevat in § 3 een bepaling, nagenoeg analoog aan de onze:

»Der Schadenersatz ist zu leisten im Fall einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils welchen der Verletzte durch eine im Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit, oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.»

De waardeering naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin der personen en naar de omstandigheden is weggelaten, doch hetzelfde doel wordt beter nog bereikt door een afzonderlijke bepaling in artikel 7: »Das Gericht hat unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens, sowie darüber ob, in welcher Art, und in welcher Höhe Sicherheit zu bestellen ist, nach freien Ermessen zu erkennen. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Kapital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen.

Der Verpflichtete kann jederzeit die Aufhebung

Raad van Toezicht op de spoorwegen door mij opgemaakt; men kan daaruit gemakkelijk zien dat het aantal ongelukken in verhouding tot het aantal reizigers in ons land niet groot is.

oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Ebenso kann der Verletzte, dafern er den Anspruch auf Schadenersatz innerhalb der Verjährungsfrist (§ 8), geltend gemacht hat, jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente massgebend waren, wesentlich verändert sind.

Der Berechtigte kann auch nachträglich die Bestellung einer Sicherheit oder Erhöhung derselben fordern, wenn die Vermögens-Verhältnisse des Verpflichteten inzwischen sich verschlechtert haben."

Een goede bepaling bevat dit artikel vooral in alinea 2. Bij ons is deze zaak niet geregeld. Zoo besliste het zoo even aangehaalde Amsterdamsche vonnis, »dat de vergoeding voor de ten gevolge der verminking nog te lijden schade, in den vorm van een jaargeld, niet kan beperkt worden tot den tijd dat het noodig zal zijn, maar gedurende het leven van den verminkte moet worden toegekend": een in mijne oogen onbillijk en onjuist beginsel.

In Engeland is de schadevergoeding een punt van voortdurend onderzoek en hevigen strijd. Ook daar moet de spoorwegdirectie de schade vergoeden, aan

een persoon, hetzij lichamelijk, hetzij aan diens vermogen toegebracht; doch haar schuld wordt niet, zooals bij ons en volgens de duitsche wet, gepracsu-meerd, of liever, op den eischer rust de verplichting de schuld aan te toonen ¹⁾).

»In den meisten Fällen einer Klage,» zoo meldt ons echter Cohn ²⁾),» wird die Vorfrage, ob Verklagter haftbar sei, von demselben eingeräumt, das heisst es wird vom ihm die négligence zugestanden. Nur in einer Minderzahl von Fällen bestreiten die Eisenbahngesellschaften diese Behauptung, und verlangen den Beweis vom Kläger, sei es dass sie eigne Schuld des Klägers am Unfälle oder vis major für sich

1) Ten opzichte van het goederenvervoer is dit niet het geval; daar heeft de spoorwegdirectie haar niet-schuld te bewijzen. Cohn verklaart de oorzaak van dit verschil niet recht te weten: „vielleicht,» zoo meent hij, „den über diese Unterscheidung sind die Aeusserungen der Juristen voller Widersprüche, und der Grund ist nergends zu finden, weil die Vermuthung eines Versehens eher bei einem lebendigen Menschen (zumal in der alten Art der Beförderung) voransgesetzt wurde, als bei einer beschädigten Waare. Dit alles geeft ons geen hoog idée van de helderheid van den rechtstocstand in Engeland; Cohn klaagt daarover dan ook zeer, en verhaalt bijna ongelooflijke staaltjes van de onkunde der Engelsche rechters. Zie zijn werk „Zur Beurtheilung der Englischen Eisenbahn-Politik, pag. 243, Noot 2.

2) Pag. 260. Op pag. 258 zegt hij dat ongeveer 95% van alle aanvragen om schadevergoeding ondershands worden voldaan, wegens de hooge proceskosten.

anführen (accidents of humanity); die Interpretation der Letztern ist schwankend; in einzelnen Fällen ist Achsenbruch als vis major anerkannt, regelmässig, aber wie es scheint nicht immer, Schneefall, stets Blitz."

Tot 1846 gold de regel *actio personalis moritur cum persona*" zoodat weduwen of nakomelingen van een verongelukte van het recht op schadevergoeding verstoken waren; doch dit onbillijk beginsel werd toen door de Lord Campbell's Act ¹⁾ veranderd.

Over den omvang der geleden schade beslist een jury, gewoonlijk samengesteld uit leden van meerdere beschaving, dan die der common juries; de rechtbank is aan haar beslissing wel niet gebonden doch slechts zelden zal zij er van afwijken ²⁾. En dit is zeer natuurlijk; in de meeste gevallen toch zal de geleden schade onmogelijk met zekerheid of naar vaste regels te taxeeren zijn, te minder daar de gekwetste reiziger ook schadevergoeding mag eischen wegens geleden smart.

De spoorwegdirectiën klagen zeer over de handelwijze der juries; deze toch zijn de tolk der publieke opinie, die nu eenmaal haar eischen op het

1) Zie over deze Act Weber in zijn door ons aangehaald werkje, pag. 9; Cohn pag. 246.

2) Weber pag. 86: „Nur in seltenen Fällen wird ein Gerichtshof die Verantwortlichkeit auf sich nehmen, den Entschädigungsvorschlägen nicht gemäss zu entscheiden, die ihm von der Jury unterbreitet werden.“

gebied der spoorwegen niet te hoog meent te kunnen stellen, en geven dus altijd den klager gelijk door hem de hoogste schadevergoeding toe te kennen. Overdreven verhalen zijn dienaangaande in omloop. Een dame die, in een wachtkamer over een gat in het tapijt struikelend, haar been had gebroken, zou eenige duizende ponden sterling als schadevergoeding gekregen hebben, wegens het niet meer kunnen uitoefenen van haar beroep als dansmeesteres. Een man, die wegens voorgewende ruggemergsaandoening 1000 pond st. geeischt en gekregen had, vond men den anderen ochtend dronken in een kroeg. Ruggemersaandoeningen zijn langzamerhand het *bête noire* der spoorwegdirectiën geworden; een londonsch geneesheer had er zijn carrière aan te danken. Tal van jonge advocaten en geneesheeren maken letterlijk van spoorwegongelukken hun brood; terstond zijn zij op de plaats des onheils aanwezig, en de minste schram of belediging van een reiziger is voor hen genoeg, om een proces op touw te zetten; met de grootste minachting spreken de spoorwegdirectiën over dit »nieuwe soort strandrovers.»

Als gevaarlijkste passagier wordt gemeenlijk de Aartsbisschop van Canterbury geciteerd, wegens zijn enorm inkomen; eene onbeteekenende wond hem toegebracht, zou meer kosten dan het leven van een gegoed burger.

De spoorwegdirectiën wenschen in dezen toestand verandering gebracht te zien, ten eerste door de hun zoo vijandige jury te laten vervangen door een blijvend scheidsgericht, een afzonderlijk gerechtshof voor spoorwegkwesties. In principe valt hiervoor zeker iets te zeggen, vooral waar het landen betreft, wier statistiek van spoorwegongelukken zoo groot is als Engeland; doch het engelsche volk is te zeer aan de instelling der juries gehecht, dan dat het ooit aan dezen wensch der directiën zou toegeven.

Verder willen zij aan de schadevergoeding zekere grenzen gesteld zien door het invoeren van een maximum tarief, bijvoorbeeld voor reizigers der eerste klasse 1000 pond st., der tweede klasse 500 pond st., en der derde klasse 300 pond st., om dan aan hen, die hoogere schadevergoeding wenschen te bedingen, hiervoor tegen betaling van een zekere assurantiepremie gelegenheid te geven.

Daargelaten dat deze sommen, als maxima, veel te klein zijn, is het nog zeer de vraag, of het toegeven aan dezen wensch niet tegen het belang der spoorwegdirectiën zou zijn; de juries toch zouden ligt geneigd wezen den klager steeds de hoogste schadevergoeding toe te kennen.

Uit deze beschouwingen blijkt, dat in andere landen wat het bedrag der schadevergoeding betreft,

nagenoeg hetzelfde beginsel geldt als bij ons; en dat dit beginsel, mits goed en billijk toegepast, voldoende werkt. Onze vierde vraag, aan het begin van dit hoofdstuk gesteld, meen ik dus bevestigend te mogen antwoorden.

Gaan wij nu over tot de tweede categorie, de schadevergoeding wegens vertraging of staking, m. a. w., wanneer het vervoer niet, of niet binnen den bepaalden tijd plaats heeft. Ons wetboek bevat op dit punt natuurlijk niets bijzonders, daar het personenvervoer met stilzwijgen wordt voorbijgegaan; de algemeene regels voor verbintenissen ex contractu moeten dus gelden, en deze zijn op dit punt vrij duidelijk.

De spoorwegdirectie verbindt zich, den reiziger binnen een bepaalden tijd ter bestemmingsplaats te brengen; zij kondigt de uren van vertrek en aankomst der verschillende treinen aan, en geeft dus ieder vrijheid, zijne plannen naar die aankondiging in te richten. Wanneer nu de trein niet of niet op tijd aankomt, is de reiziger volmaakt in zijn recht, als hij de directie wegens niet nakoming harer verbintenis in rechten roept, en van haar vergoeding wegens geleden schade vraagt. Die schade zal dan ex bono et aequo moeten beoordeeld worden.

Theoretisch is dit duidelijk en fraai, doch praktisch stuit men op vele en groote moeilijkheden. Een

klein verzuim toch kan op deze wijze voor de spoorwegdirectie zeer noodlottig worden, en haar zeer duur te staan komen. Voorbeelden zijn overbodig; duizend gevallen zijn denkbaar, dat een reiziger, door vijf minuten te laat te komen, grooten winst zal derven of groot verlies zal lijden, hetgeen de directie moet vergoeden. Nu is het waar, dat de meeste kleine of groote verzuimen op dit punt zonder gevolg blijven, en door de vingers worden gezien; doch de mogelijkheid is altijd aanwezig. Van daar dat vele spoorwegdirectiën, terecht voor dit gevaar beducht, in hare reglementen een bepaling opnemen, waarin zij verklaren als hoogste en eenige vergoeding wegens niet tijdige aankomst van den trein, de transportkosten terug te zullen geven. Zoo bevat het Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands van 11 Mei 1874 ¹⁾, in § 21, de volgende bepaling:

»Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch im Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen anderen Zug versäumt,

1) Uitgegeven te Berlijn, 1874, bij Fr. Kortkampf.

so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrauchtem Nachweise, dass er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfalligen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementar-Ereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muss für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erledigten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publicum

leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen 1).”

In België is het nagenoeg evenzoo. Artikel 5 der »Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages par les chemins de fer de l'Etat,” van 25 Janv. 1867. 2) luidt: »En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'auront droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne pourra pour quelque raison que ce soit, excéder le prix de transport 3).

Wat ons land betreft, zoo stellen de Hollandsche-IJzeren- en de Centraal-Spoorwegmaatschappij zich voor schade uit vertraging ontstaan, niet aansprakelijk.

Het reglement der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen bevat alleen deze bepaling:

»Zoo door vertraagde aankomst van een trein de correspondentie met een anderen trein wordt gemist, en de reiziger de reis met een volgenden trein wenscht

1) De bepalingen vervat in alinea 3—6 zijn van zeer jongen datum.

2) Zie Législation et Jurisprudence van Felix Loisel 1835—1871, pag. 101.

3) Het Tribunal de Huy heeft in een vonnis van 15 Febr. 1872 deze bepaling onwettig verklaard en dus niet bindende voor partijen. Zoo ook een vonnis van het Trib. de Namur van 2 Juni 1871. Wij komen hierop later, bij het behandelen der reglementen, terug.

voort te zetten, wordt zijne plaatskaart teruggenomen en hem het verschil teruggegeven tusschen den betaalden vrachtprijs en dien voor den afgelegden weg."

Bij de Rijnspoorwegmaatschappij bestaat zelfs een dergelijke bepaling niet; toch twijfelen wij niet of zij zal, in het bovengenoemde geval, handelen als de Exploitatiemaatschappij.

In hoeverre zulke reglementaire bepalingen voor den reiziger van kracht zijn, zullen wij later onderzoeken. Voorloopig is het alleen de vraag, of het wenschelijk is, dat de Staat tusschen beiden trede, en dergelijke beperkingen van de zijde der spoorwegdirectiën verbiede. Ik voor mij geloof stellig neen. Het zal den machinist in de meeste gevallen niet mogelijk zijn, zich precies aan de minuut van aankomst te houden: kleine oorzaken zullen dikwijls groote vertraging ten gevolge hebben. Het komt mij bovendien redelijker voor, dat de reiziger de mogelijkheid van te laat te komen als een factor bij zijn berekeningen opneemt, dan dat de spoorwegmaatschappijen voor de kleinste verzuimen groote schadevergoeding zouden moeten geven.

Maar, zegt de heer Pijnappel, die in zijn praecadies pag. 189 een ander gevoelen verdedigt, op deze wijze krijgen de spoorwegmaatschappijen een vrijbrief voor te laat komen; is de tijd te beperkt genomen, men verandere de uren van vertrek en

aankomst; maar wat eenmaal is vastgesteld moet niet tegelijk straffeloos kunnen worden overtreden 1).

Ik deel deze beschouwingen niet; ook hier zou ik den schrijver het *ex bono et aequo* willen toeroepen. Spoorwegdirectiën en publiek leven nog veel te veel op voet van oorlog, en door diergelijke strenge bepalingen wordt de toestand niet beter. Men moet elkander leeren verstaan en beginnen met aan beide zijden wat toe te geven; de reiziger matige zijn hooge eischen en de directie zorg zooveel mogelijk, door een flink en talrijk personeel in dienst te hebben, voor een goeden en geregelden dienst.

Niet door strengheid, maar door samenwerking en

1) Ernstiger nog zijn de beschouwingen over dit punt in het Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-gesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahn-Amt, Berlin 1874. De treinen, zoo wordt daar gezegd op pagina 71, behoeven volstrekt niet te laat aan te komen; meest altijd zal dat te wijten zijn aan de schuld der spoorwegdirectie, die te weinig personeel in dienst neemt, of der spoorwegbeambten. Juist dat herhaalde te laat komen moet worden tegengegaan, want daardoor worden de meeste ongelukken veroorzaakt. „Die Befreiung von jeder nachtheiligen Folge der Zugverspätungen ist im Interesse des Publicums unbillig und im Interesse der Betriebssicherheit bedenklich.“ Men zou nu verwachten dat dit wetsontwerp strenge bepalingen op dit punt bevatte; niets van dat alles: ook hier de algemeene bepaling, dat in den regel geen schadevergoeding zal gegeven worden; alleen wordt, bij uitzondering, in enkele gevallen het geld teruggegeven of de terugreis kosteloos aangeboden. Wel een groot bewijs, hoe weinig hier theoretische beschouwingen voor de praktijk baten.

plichtsgevoel worden verkeerde toestanden gaandeweg verbeterd. Zoo ook Cohn pag. 130.

Hoe men ook over deze zaak moge oordeelen, ik geloof ten slotte niet dat er voor den Staat overwegende gronden bestaan, om in deze de vrijheid van contracteeren te beperken.

De vragen der Nederlandsche Juristen-Vereeniging aan het begin van dit hoofdstuk gesteld, zijn nu niet moeilijk te beantwoorden.

Zeker geeft vertraging in de aankomst den reiziger recht op schadevergoeding, mits de spoorwegdirectie niet bij speciaal contract of reglement iets anders bepale. Aangezien dit laatste nu juist bijna altijd zal voorkomen, en daartegen gelijk wij zagen geen bezwaar bestaat, moet dus de eerste vraag ontkennend worden beantwoord.

Wat de tweede vraag betreft, alinea 1 is daarvan nu overbodig; en de vraag der tweede alinea is de jure constituto, en, naar mijn gevoelen, ook de jure constituendo, geen kwestie.

Op de derde vraag is het antwoord van vraag 1 toepasselijk.

Onze conclusie is derhalve dat de bestaande toestand voorloopig geen verandering behoeft, en het beter is de regeling der details aan reglementen over te laten, dan in een wet vaste regels te geven.

B. Rechtstreeksch vervoer.

Tot nog toe hebben wij in onze beschouwingen alleen het oog gehad op het vervoer op eigen lijn.

Deze eerste en meest eenvoudige vorm van het spoorwegvervoer bleek echter spoedig, vooral waar het groote afstanden betrof, onvoldoende; het was zoowel voor den reiziger, als voor hem, die goederen naar het buitenland te verzenden had, zeer lastig, bij elke nieuwe baan een nieuw contract te moeten sluiten, ja bovendien nog dikwijls, waar geen aansluiting en verbinding der banen bestond, voor zich zelf te zorgen. Aan dezen toestand had, wat het goederenvervoer betreft, de expeditie-handel zijn bloei te danken; doch expeditie was ten opzichte van het personenvervoer onmogelijk, en bleek ook zelfs niet geheel in staat aan de hoogere eischen van het toenemend goederenverkeer te voldoen.

Zoo ontstond langzamerhand het rechtstreeksch vervoer, waardoor het den reiziger mogelijk werd op vertoon van één billet, in eens door te gaan naar de bestemmingsplaats, en waardoor ook goederen op één vrachtbrief ter bestemmingsplaats werden gebracht.

Deze nieuwe toestand nu scheen velen juristen zeer moeilijk te verklaren. Vooral de duitsche schrijvers Koch, Grünhut, Goldschmidt, behandelen dit onderwerp met een zekere voorliefde, als gold het

hier een der moeilijkste vraagstukken op juridiesch gebied.

Dit moge waar zijn ten opzichte van het goederenvervoer: wat het personenvervoer betreft schijnt de toestand mij echter niet ingewikkeld.

Welke is de verhouding tusschen den reiziger, die een doorlopend billet neemt, en de directie, die het afgeeft? »Moet deze», zoo luidde een der vraagpunten gesteld door de Nederlandsche Juristen Vereeniging, »ook aansprakelijk zijn voor letsel, vertraging of staking, op een der andere lijnen ondervonden?» Ik geloof stellig neen. De directie is alleen aansprakelijk voor alles, wat op haar eigen lijn den reiziger overkomt; doch ten opzichte der haar niet behoorende lijnen, handelt zij eenvoudig als mandataris. Deze verklaring schijnt mij de eenvoudigste; natuurlijk kunnen de verschillende directiën bij het rechtstreeksch vervoer betrokken, zich vereenigen tot een vennootschap met solidaire aansprakelijkheid, en zich als zoodanig bij het publiek bekend maken; waar dit echter niet geschiedt, waar eenvoudig geannonceerd wordt, dat eene directie voortaan rechtstreeksche billetten naar bepaalde plaatsen zal uitgeven, zonder eenige bevoeging omtrent de verhouding der verschillende directiën tot elkander, daar zie ik niet in, op welken grond men solidaire aansprakelijkheid zou kunnen aannemen.

Hierin ben ik het geheel eens met den heer van Bolhuis, die in zijn praeadvies ¹⁾ zegt:

»Wij zien in de uitgifte van billetten, recht gevende op vervoer over vreemde lijnen, niets dan een dienst door de ondernemers aan het reizend publiek bewezen, een dienst waardoor zij zich in geen opzicht aansprakelijk stellen zoomin voor het vervoer, als voor de schade, op die lijnen aan den reiziger uit eenigen hoofde overkomen.»

Ook Koch ²⁾ komt voor Deutschland tot dezelfde conclusie. »Man~~n~~ wird das hier fragliche Verhältniss, was den directen Personenverkehr betrifft, dahin auf zu fassen haben, dass die Bahnverwaltung der Abgangsstation [in dem sie das gemeinsame Bahnbillet gegen Zahlung des Tarifpreises ihrer und der fremden Bahn vom Billeteur ausgeben lässt und hinsichtlich des gezahlten Transportgeldes sich dann mit jener Bahn, oder mit deren Zahlungsmandatar berechnet] den Eisenbahntransportvertrag hinsichtlich des Transports über ihre Bahn hinaus nur als Mandatar der auszer dem Verbande stehenden Bahn, und für dieselbe mit dem Transportnehmer abschlieszt.»

In Engeland, zoo meldt ons Weber ³⁾, is het echter

1) Hand. der Ned. Jur.-Ver. 1874. I. pag. 166.

2) Theil II. pag. 86 en volgende.

3) Die Haftpflcht der Eisenbahnen in England, pag 26 en 27.

anders; daar is het bij de gerechtshoven gewoonte, de directiën, welke een doorlopend billet hebben afgegeven, aansprakelijk te stellen voor alles wat den reiziger gedurende het gansche traject overkomt. Hij geeft daarvan een sterk sprekend voorbeeld, doch zegt, ongelukkig, niet, op welken grond de veroordeeling geschiedde ¹⁾.

Gansch anders is hetgeen Willeumier getuigt in zijn Telegraafrecht ²⁾. Volgens hem heerscht in Engeland het systeem, dat wij zooeven verdedigden; men maakt daar namelijk onderscheid of de schade personen of goederen betreft; in het eerste geval is die maatschappij verantwoordelijk, op wier lijn de schade is veroorzaakt; in het tweede geval daarentegen kan de eerste maatschappij voor alle schaden

1) Als voorbeeld deelt hij het volgende mede: Der Kläger nahm auf der Station Newport der South-Wales-Railway-Company ein Billet von Newport nach Birmingham, für welches er das ganze Fahrgeld hinlegte. Die South-Wales Eisenbahn erstreckt sich bis 12 Meilen vor Gloucester, welche letztere Strecke man mit der Great-Western-Bahn zurücklegen muss, und die Midland-Railway-Company hat eine Linie von Gloucester nach Birmingham. Zwischen letzteren Orten wurde der Zug verspätet. Durch Abkommen zwischen den drei Gesellschaften werden Billets für die ganze Route ausgegeben, und dass Fahrgeld wird unter ihnen nach der Zahl der Meilen welche auf jeder Linie befahren wird vertheilt. Obiger Fall wurde als ein Contract mit der South-Wales-Company betrachtet, und die Midland-Railway-Company als nicht verantwortlich erklärt.

2) Pag 184, noot 3.

worden aangesproken, gedurende het traject aan het goed overkomen.

Keeren wij nu tot ons land terug. Wij hebben het rechtstreeksch personenvervoer behandeld en moeten nu duidelijkheidshalve nog een oogenblik stilstaan bij het goederenvervoer, om te doen zien, hoe daarvoor gansch andere regels moeten gelden. De reiziger toch kan gedurende het traject zeer licht nagaan, waar de vertraging, de staking, het ongeluk heeft plaats gehad, en is dus in staat, dadelijk de schuldige maatschappij aan te spreken. Hij echter, die een partij goederen verzendt, mist alle contrôle; het is hem niet mogelijk na te gaan, op welke lijn de vertraging of de beschadiging heeft plaats gehad, en vandaar dat de eerste maatschappij voor het geheele vervoer aansprakelijk behoort te zijn. Natuurlijk geldt dit alleen voor het geval, dat rechtstreeksch vervoer is bedongen; waar dat niet geschiedt blijft elke baan allcen voor zich zelve verantwoordelijk.

Hoewel in ons land meermalen de noodzakelijkheid van wettelijke regeling op dit punt is betoogd, zijn er tot nog toe geen stappen gedaan; trouwens dit is ook niet gemakkelijk, aangezien men op het gebied der spoorwegen niet met een enkelen stap kan volstaan, en het een zeer licht het ander medesleept.

Duitschland heeft in zijn Wetboek van Koophandel een afzonderlijke afdeeling aan het goederenvervoer

langs de spoorwegen gewijd; het rechtstreeksch vervoer is daar geregeld in de Artikelen 401, 423, 429, 430. Elke spoorwegdirectie, die bij zoodanig vervoer betrokken is, wordt hoofdelijk aansprakelijk, voor zich en alle andere directiën, door de aanneming van den vrachtbrief. Deze aansprakelijkheid mag door reglementen en bijzondere overeenkomsten, alleen wat de tusschenliggende banen betreft, beperkt worden; de eerste en laatste baan echter blijft altijd aansprakelijk, tenzij bewezen wordt op welke der tusschenliggende banen de schade heeft plaats gehad.

Reeds vóór deze wettelijke regeling was ingediend had Koch, die deze kwestie zeer grondig heeft behandeld, de solidariteit der bij rechtstreeksch vervoer betrokken spoorwegdirectiën betoogd, mits deze directiën in onderlinge betrekking stonden. Zoodanige betrekking werd in Duitschland in 1847 in het leven geroepen, met het doel, »durch gemeinsame Berathung und einmuthiges Handeln, das eigene Interesse und das des Publicums zu fördern;” 1) bij het ontzettend aantal kleine banen, die in den beginne voornamelijk bestonden, was onderling verband voor spoedig en snel verkeer een hoofdvereischte. De vraag naar de beteekenis en rechten dier verbanden heeft in Duitschland veel strijd gegeven 2); wij kunnen er

1) Koch, 2^{de} deel p. 449.

2) Koch, Deutschlands Eisenbahnen II. pag. 812 volg., 463 en volg.;

echter niet bij stilstaan, aangezien dit punt, wat het personenvervoer betreft, geen gewicht heeft.

Resumeeren wij het voorgaande, dan komen wij tot de conclusie dat hier andere regels moeten gelden voor het personen- dan voor het goederenvervoer. Waar het betreft het rechtstreeksch vervoer van reizigers, daar blijft iedere maatschappij voor hare eigen daden verantwoordelijk; het eenige, waarvoor de directie, die een doorgaand billet afgeeft bovendien kan aansprakelijk gesteld worden, is, dat er aansluiting plaats heeft, dat er werkelijk gelegenheid zij, om rechtstreeks vervoerd te worden. Dat zij niet kan instaan voor het doen of laten van anderen, schijnt mij toe van zelf te spreken; en het publiek geeft dus geen recht, een dergelijke aansprakelijkheid te eischen.

In ons land is ten opzichte van het personenvervoer wettelijke regeling op dit punt dus niet noodig.

C. Reglementen.

Reeds vroeger had ik gelegenheid er met een enkel

Koch in Goldschmidt's tijdschrift dl. VIII pag. 452, noot 7;

Goldschmidt in zijn tijdschrift dl. II. pag. 469;

Hilbig, das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, pag. 15—19;

Grünhut, in Archiv für deutsches Wechselrecht und Handelsrecht, Neue Folge, Band 4 p. 186 en volg., pag. 359 en volg.

Willeumier, Het telegraafrecht, pag. 184 en 185.

woord op te wijzen, hoe de uit den aard der zaak gebrekkige en onvolledige wetgeving op het vervoer, gevoegd bij den grooten omvang van het bedrijf der spoorwegen, de regeling van vele punten noodzakelijk maakte; en hoe de spoorwegdirectiën in die dringende behoefte voorzagen door het maken en publiceeren van reglementen.

Terecht merkt Goldschmidt op ¹⁾, dat zulks geschiedde niet alleen in het belang der directiën, maar evenzeer in het belang van het publiek; want waren bij de vele en verschillende contracten, die de directiën dagelijks te sluiten hadden, bij het vervoer van allerlei soort van goederen, vaste en bepaalde vormen noodzakelijk, ook het publiek had belang bij die vaststelling en regeling, voor berekeningen, tot vermindering van het vragen om inlichtingen, en diergelijke.

Aan den anderen kant liep echter het publiek door die reglementen een groot gevaar, namelijk dat de spoorwegmaatschappijen door hunne aansprakelijkheid te beperken en allerlei nadeelige bepalingen te maken, al te uitsluitend op haar eigenbelang zouden letten. Van daar dat in de meeste landen de regering, hetzij bij de verleende concessie, hetzij bij

1) Die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen im Güterverkehr, in zijn tijdschrift, dl. IV. pag. 584.

afzonderlijke wet, zich het recht voorbehield de reglementen te onderzoeken en hun afkondiging te verbieden; ja dat men somwijlen, zooals bijv. thans in ons land nog verder ging. Voordat wij echter bij dit belangrijke punt ten slotte een oogeblik stilstaan, wenschen wij twee vragen te beantwoorden, die tot nog toe misschien te weinig zijn besproken. Wanneer moet het publiek gerekend worden de reglementen te kennen? In hoeverre mogen de reglementen van de wettelijke bepalingen afwijken?

Beginnen wij met te onderzoeken, wat een reglement is. »Die Reglements,» — zoo zegt Goldschmidt in een uitnemend opstel over: Die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen im Güterverkehr ¹⁾, »sind keine Gesetze, keine Verträge, nicht einmal Vertragspropositionen in dem Sinne, dass durch ihre Annahme ein perfekter Vertrag entsteht. Vielmehr erklärt in ihnen die Verwaltung nur, unter welchen Bedingungen sie im Zukunft Transportverträge schliessen wolle, was *lex contractus* sein soll, falls ein Vertrag zu Stande komt. Die Aufstellung und Veröffentlichung solcher Reglements hat nur die Bedeutung der Ankündigung von Waaren oder Büchern, der Versendung von Preislisten, Versicherungsprospek-

1) Te vinden in zijn tijdschrift Dl. 4 pag. 594.

ten, der Aufforderung zum Zeichnen von Aktien und dergelijke mehr — nur mit dem Unterschiede, dass durch dieselbe gegen die Verwaltung eine öffentlich rechtliche und unter Umständen sogar privaatrechtlich erzwingbare Verpflichtung zum Vertragsabschluss unter den proponirten Bedingungen, bez. zum Schadenersatze, begründet wird. Die wirkliche Vertragsproposition (offerte) hat erst vom Transportaten auszugehen, und erst durch Annahme derselben von Seiten der Verwaltung bez. der dazu bestellten Beamten kommt der Vertrag zu Stande 1).”

In deze woorden is de beteekenis en het wezen der reglementen, naar mij voorkomt, volkomen juist uitgedrukt; reglementen doen geen contract ontstaan, neen eerst door het tot stand komen van het contract krijgen zij rechtskracht.

Nu is het echter zeer goed denkbaar, dat een contract tot stand komt, zonder dat een der contracteerende partijen op de hoogte is geweest der bepalingen in de reglementen vervat. Niet zoozeer bij het goedcrenvervoer. Daar toch zal de verzender zijn onbekendheid met de reglementen in den regel niet kunnen inroepen, omdat gewoonlijk eerst door het

1) Von Stein geeft een diergelijke definitie. Hij schijnt echter het door mij aangehaalde stuk van Goldschmidt niet te kennen. Zie Zur Eisenbahnrechtsbildung, pag. 39.

teekenen van den vrachtbrief het contract tot stand komt, en deze vrachtbrief een verwijzing naar de reglementsbepalingen bevat; het zal dus altijd aan zijne nalatigheid te wijten zijn, indien de verzender zich niet behoorlijk van alle bepalingen op de hoogte heeft gesteld ¹⁾. In dien geest heeft dan ook de jurisprudentie meermalen geoordeeld; o. a. besliste het Gerechtshof van Zuid-Holland: »dat de verwijzing bij den vrachtbrief naar, en de inroeping alzoo der bepalingen van het reglement, teweegbrengt, dat die bepalingen als in den vrachtbrief zelven uitgedrukt moeten worden beschouwd; en de eischer derhalve door de van zijnentwege gedane ondertekening en aangifte van den vrachtbrief, zich aan de bij het reglement gestelde bedingen heeft onderworpen ²⁾».

Met het personenvervoer is het evenwel anders; daar doet zich de bedoelde mogelijkheid herhaaldelijk voor. Een passagier toch reist zonder vrachtbrief; het kaartje dat hij neemt — een reçu, een bewijs dat hij betaald heeft, recht gevende aan den houder op een plaats — bevat gewoonlijk niet meer dan de ^{plaatsen} uren van vertrek en aankomst, en aanwijzing van den dag en het treinnummer. En al bevatte het een

1) Zie ook: van Willenaar, Het telegraafrecht, pag 201.

2) Zie Weekblad van het recht nos. 3287 en 3357.

verwijzing naar de reglementen, het zou niet baten, daar het billet den reiziger eerst ter hand wordt gesteld, als het contract gesloten is. Hier doet zich dus de vraag voor, door ons gesteld: in hoeverre wordt hij, die een contract met de spoorwegdirectie sluit, gerekend die reglementen te kennen?

Men heeft zich, vooral in Duitschland, langen tijd vergenoegd, met eenvoudig over deze vraag heen te stappen, of een oppervlakkig antwoord te geven. Sommigen verklaren de reglementen op zich zelf geheel krachteloos; anderen meenen, dat vóór het tot stand komen van een contract, de bepalingen, die de aansprakelijkheid beperken, moeten worden medegedeeld; nog anderen zijn van gevoelen, dat het publiceeren der reglementen alleen een vermoeden doet ontstaan, dat de contracteerende partij er kennis van draagt; een vermoeden, dat natuurlijk door tegenbewijs kan omvergeworpen worden.

Goldschmidt is een der eersten geweest, die dit punt aan ernstig onderzoek heeft onderworpen, en het zijn dan ook grootendeels de door hem gevonden resultaten, die wij als antwoord op onze vraag wenschen medetedeelen.

Het hoofdpunt, waar alles op aankomt, is, dat hier de regels omtrent error, ignorantia juris niet gelden, doch enkel de regels omtrent error, ignorantia facti van kracht zijn. Een reglement toch is geen wet vol

rechtsregels quas nescire non licet, het bevat alleen de uitspraak van een partij over de voorwaarden, waaronder zij wil contracteeren; het is geen vereischte die uitspraak te kennen, dan alleen wanneer de onkunde het gevolg zou zijn van overgroote nalatigheid, m. a. w. van culpa lata.

Wanneer nu is culpa lata aanwezig? Wij moeten hier onderscheiden. Waar het geldt bepalingen van administratieven aard, bijv. afgifte van plaatskaarten, tijd van vertrek, geldigheid der plaatskaarten, contrôle enz., zal de passagier onkunde niet mogen of kunnen voorwenden; een ieder toch weet of moet weten, dat spoorwegdirectiën zonder dergelijke min of meer uitvoerige bepalingen niet handelen kunnen, en heeft dus te zorgen er van op de hoogte te zijn.

Verkiest hij er geen notitie van te nemen, dan mag hij geacht worden er zich stilzwijgend aan te onderwerpen 1).

Waar echter de reglementen bepalingen bevatten, afwijkende van het gemeene recht, daar kan de kennis van den reiziger niet worden verondersteld.

De directiën zullen dus, wat betreft diergelijke bepalingen, moeten aantoonen, dat de reiziger er van op de hoogte was, of althans behoorde te zijn. Het laatste zal zich voordoen, wanneer een wet een be-

1) Goldschmidt, dl. IV. pag. 598.

paalde wijze van bekendmaking heeft voorgeschreven, of wanneer de hier bedoelde bepalingen op zoodanige wijze zijn gepubliceerd en aangeplakt, bijv. bij het bureau van plaatsneming, dat ze terstond in het oog vallen. Over dit punt heeft reeds Ulpianus voortreffelijke voorschriften gegeven ¹⁾. »De quo *palam proscrip- tum* fuerit, ne cum eo contrahatur, is praepositi loco non habetur. Proscribere palam sic accipimus: claris litteris, unde de plano recte legi possit, ante tabernam scilicet, vel ante eum locum, in quo negotiatio exercetur, non in loco remoto, sed in evidenti. Litteris utrum graecis an latinis?

Puto secundum loci conditionem, ne quis causari possit ignorantiam literarum. Certe si quis dicat ignorasse se literas, vel non observasse, quod propositum erat, quum multi legerent, quumque palam esset propositum, non audietur. Proscriptum autem perpetuo esse oportet. Ceterum si per id temporis, quo propositum non erat, vel obscurata proscriptione contractum sit, institoria locum habet. Proinde si dominus quidem mercis proscripsisset alius autem sustulisset, aut vetustate, vel pluvia, vel quo simili contingisset, ne proscriptum esset, vel non pareret (pateret) dicendum, eum, qui proposuit, teneri. Sed si ipse institor decipiendi mei causa detraxit, dolus ipsius

1) l. 11. § 2—4. D. de institoria actione (14, 3).

proponenti nocere debet, nisi particeps doli fuerit, qui contraxit" 1).

De spoorwegdirectie zal niet kunnen volstaan met het bewijs, dat de reiziger met de bepalingen bekend was; dat bewijs zal eerst dan voldoende zijn, wanneer er wordt aangetoond, dat de kennis aanwezig was vóór het aangaan van het contract.

Weten wij nu wanneer het publiek gerekend moet worden met het bestaan en den inhoud der reglementen bekend te zijn, dan kunnen wij overgaan tot onze tweede vraag: in hoeverre mogen

1) Een belangrijk geval heeft zich voorgedaan in België. Den 31sten Dec. 1871 begaf zich de heer Boulége, directeur van het theatre te Namen, met zijn troep naar Hasselt, om daar een voorstelling te geven. Den volgende ochtend keerde hij terug naar Namen; doch tengevolge van vertraging werd de aansluiting te Ramillis gemist, en kwam hij te laat in Namen, om de aangekondigde voorstelling te laten doorgaan. Een schadevergoeding werd gevraagd van 1500 fros, en bij vonnis van het tribunal te Huij toegestaan; de spoorwegdirectie beriep zich op casus, doch kon dien niet aantoonen; en verder op Art. 5 van het reglement, waarbij schadevergoeding wegens vertraging werd beperkt tot de teruggave van den transportprijs; de rechtbank oordeelde echter, dat dit Artikel alleen dan kon gelden, wanneer de reiziger er bij het aangaan van het contract mede bekend was geweest; zulks echter was hier niet het geval. En deze onkunde viel zeer goed te verontschuldigen, aangezien het reglement wel had gestaan in den *Moniteur*, doch overigens niet was aangeplakt. Van culpa lata was hier geen kwestie.

Dit vonnis is geheel in onzen geest. Zie *Annuaire spécial des chemins de fer Belges* par Felix Loisel. 1874. pag. 14.

de reglementen van de wettelijke bepalingen afwijken?

In het begin van deze afdeeling hebben wij gezien, dat de regeering zich bij de concessie gewoonlijk het recht voorbehoudt, de reglementen der spoorwegmaatschappijen goed te keuren of te verbieden. Zulks bleek spoedig in het belang van het publiek noodzakelijk, daar de spoorwegdirectiën, vooral in Duitschland van hare autonomie misbruik maakten.

Zoo deelt Beschorner ¹⁾ ons mede, dat de reglementen ten opzichte van het personenvervoer, om daarbij te blijven, meestal het volgende bevatten: »De reiziger, die gedurende het spoorwegvervoer daardoor een lichamelijke belediging lijdt, welke noch aan toeval, noch aan eigen schuld of die van een medereiziger te wijten is, heeft recht op vergoeding van de kosten, voor zijn genezing besteed (leidet die Verwaltung nur Ersatz für die Kurkosten). De directie verleent geen verdere schadevergoeding; ook ingeval van te late aankomst der treinen wordt geen schade vergoed.»

Terecht werd nu de vraag opgeworpen, in hoeverre diergelijke bepalingen voor het publiek van kracht waren. De beantwoording lag voor de hand, doch de toepassing gaf strijd. De reglementen, zoo beweerde

1) Archiv für die Civilistische Praxis, dl. 41, pag. 401 en 402.

men, zijn geldig, voor zoover ze niet strijden met de publieke orde of goede zeden. Doch wat behoort tot de publieke orde? In § 25 van de Pruisische spoorwegwet van 1838 komt de bepaling voor, dat de directie alle schade, aan personen of goederen gedurende het vervoer overkomen, moet vergoeden, tenzij zij zich bevrijde door het bewijs van eigen schuld van den vervoerder, of casus. Behoort deze bepaling tot de publieke orde, dan zeker was beperking der aansprakelijkheid niet geoorloofd; in het andere geval voorzeker wel. Koch meent het laatste ¹⁾ en beroept zich op de uitspraak van het Koninklijk Obertribunal te Berlijn: »dat privaatrechtelijke regelen hun karakter niet daardoor reeds verliezen, dat zij opgenomen zijn in een wet, behoorende tot de publieke orde;» bovendien, zegt hij, waarom zouden wij hier een onderscheid maken, en voor het personenvervoer uitsluiten, wat bij het goederenvervoer toch in ieder geval moet blijven, nam. de vrijheid tot contracteeren? Ubi lex non distinguit, nec nostrum est distinguere.

Bessel en Kühlwetter bestrijden hem; zoo ook Beschorner. Volgens hen moet men in dit opzicht wel degelijk onderscheiden; waar het betreft de regels omtrent veiligheid en zekerheid der reizigers, daar

1) Dl. II. pag 72.

zijn die regels publici juris, van openbare orde; spoorwegmaatschappijen hebben de grootst mogelijke zorg en veiligheid aan te wenden, en elke overeenkomst om die zorg te verminderen of haar gevolgen te beperken, meer dan de wet toelaat, is nietig; het openbaar belang zou er onder lijden.

Op elk gebied alzoo, behalve waar het geldt het veilig en zeker vervoer, mogen de reglementen van de wettelijke bepalingen afwijken 1).

Eene bepaling dus als van § 21 van het duitsche Betriebsreglement van 1 Juli 1874: »Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung »zal volkomen geldig kunnen zijn 2).

Op het gebied van het goederenvervoer, waar geen jus publicum te pas komt, spreekt het vanzelf, dat de afwijkende bepalingen het talrijkst zijn. Velen heeft dan ook op dit punt de autonomie der spoorwegdirectiën gevaarlijk toegeschenen; en dit heeft in Duitschland, vooral bij de discussie over het ontwerp van een handelswetboek, een strijd uitgelokt,

1) Anders de heer Dutry van Haefen in zijn werk: de Spoorwegwetgeving in Nederland, pag. 144 en volg.

Zie ook het Telegraafrecht van Willeumier, pag. 202.

2) Anders een vonnis van het Tribunal van Namen van 2 Juni 1871, te vinden in het meermalen aangehaalde Annuaire van Felix Loisel, 1835—1870 pag. 358.

waaraan de Artt. 422—431 hun ontstaan te danken hebben. In die Artikelen zijn zeer nauwkeurig de grenzen aangegeven, binnen welke van de gewone regels der aansprakelijkheid mag worden afgeweken; doch alles betreft alleen het goederenvervoer.

Zeer onlangs is dezelfde kwestie ook bij ons behandeld, in de Staten-Generaal, en breeder nog op de vergadering der Juristenvereniging te Groningen. De conclusie der meerderheid besliste telkenmale, dat afwijking van de wettelijke regels der aansprakelijkheid niet behoort vrij te staan. In het algemeen geloof ik, dat dit gevoelen juist is. Spoorwegen, het valt niet te loochenen, hebben een monopolie, en kunnen dus reiziger of afzender dwingen een vrij nadeelig contract te sluiten. Een contract blijft het, want de reiziger of afzender blijft vrij, eenig ander vervoermiddel te gebruiken; dat zich in het leven zoovele omstandigheden opdoen, die ten slotte het spoorwegvervoer het meest wenschelijke maken en den reiziger of koopman dus overhalen, toch het in zijn oogen nadeelig contract te sluiten, doet tot het wezen van het contract niet af. Doch de wetgever zal hierop moeten letten; de mogelijkheid dat het publiek door de spoorwegmaatschappij worde benadeeld, moet hem voldoende zijn om hiertegen maatregelen te nemen.

Op de vergadering der Ned. Juristenver. verdedigde

de praeadviseur, de heer Pijnappel, het gevoelen, dat autonomie — behalve op enkele punten — behoorde uitgesloten te worden ¹⁾, op dezen grond, dat de bepalingen omtrent aansprakelijkheid behoorden tot de openbare orde, waarvan dus niet mocht worden afgeweken. Hij werd voornamelijk bestreden door den heer Philips, die het woord openbare orde hier niet op zijn plaats oordeelde. »Ik zie niet in,» zeide hij, »wat openbare orde meer te maken heeft met een contract van vervoer en eene afwijking van de regelen, waarnaar dat contract zou plaats hebben indien partijen niets overeenkwamen, dan met eene afwijking van de bepalingen met betrekking tot huur en verhuur ten aanzien van reparatiën, of van koop en verkoop ten aanzien van tijd en plaats van levering, of ten aanzien van eenige andere overeenkomst, waar, volgens de wettelijke bepalingen, de voorschriften der wet als de vermoedelijke wil van partijen worden aangenomen, indien zij zich daaromtrent niet verklaard hebben. Maar nimmer is het iemand in het hoofd gekomen te zeggen, dat het niet afwijken van die bepalingen een eisch der openbare orde is ²⁾.» Zeker niet; doch spoorwegvervoer is nu eenmaal iets anders dan huur en verhuur, of

1) Handelingen der Jur.-Ver. 1871 dl. I. pag. 194.

2) Handelingen der Jur.-Ver. II. pag. 159.

koop en verkoop; dáár staan partijën niet gelijk, hier wel; dáár is het leven van den contractant, de veiligheid derhalve van het publiek, er mede gemoeid, hier niet.

De heer Goudsmit schaarde zich aan de zijde van den heer Pijnappel; volgens den Hoogleraar mocht men daar van openbare orde spreken, waar de som der algemeene belangen, die bij een zaak betrokken zijn, het belang van enkele individuën te boven gaat; en zulks is zeker wel het geval bij een middel van vervoer, dat zoo diep ingrijpt in het tegenwoordig maatschappelijk leven, zoo diep in het raderwerk van het verkeer, als de spoorwegen ¹⁾.

Deze meening is, geloof ik, juist. Zij komt overeen met de definitie, door den Hoogleraar Opzoomer in zijn »Aanteekening op de wet houdende algemeene bepalingen" ²⁾, ongeveer met deze woorden, gegeven: Wetten die op de publicke orde betrekking hebben zijn die, waarbij de wetgever niet geleid werd door het belang van eenige bijzondere personen, of van een bijzondere klasse der maatschappij, maar waarbij het algemeen belang der maatschappij bedoeld is. Kan men derhalve algeheele vrijlating tot afwijking der wettelijke regels omtrent de aansprakelijkheid niet

1) Handelingen der Jur. Ver. II pag. 172.

2) Bladz. 222.

goedkeuren, toch gelooven wij dat men op zijn hoede moet zijn, de spoorwegdirectiën niet te veel aan banden te leggen ¹⁾

Zeer tegen onzen geest bijv. is Artikel 3 der nieuwe spoorwegwet, luidende: »Ondernemers van spoorwegdiensten zijn niet bevoegd 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 den 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 ²⁾».

Tegen dit Artikel bestaan groote bezwaren; niet alleen moet een dergelijke knellende bepaling zeer belemmerend op een goed vervoer werken, doch nu wordt bovendien aan een Koninklijk Besluit opgedragen, hetgeen bij de wet behoort te geschieden, namelijk het regelen van burgerlijke en handelsrechten; het beperken toch van de vrijheid tot contracteeren

1) Zie hetgeen wij zeiden op pag. 106 volg.

2) Dat dit Artikel voornamelijk op het goederenvervoer het oog heeft, duidt de redactie helder genoeg aan; wij zouden werkelijk niet weten of hier tevens het personenvervoer bedoeld was, indien niet zulks geheel ter loops uit de discussie viel op te maken. Bijblad 1874—1875 II pag. 898 en 899.

is voorzeker een onderwerp van burgerlijk recht en kan dus alleen bij de wet geregeld worden 1).

De regeering verdedigde zich tegen dit bezwaar met een beroep op alinea 1 van Art. 96 W. v. K.; de reglementen daar bedoeld zijn echter de reglementen voor de openbare middelen van vervoer te water en te lande van 1829 en vroegere jaren; terecht toonde de heer Godefroi dus aan, dat dit beroep hier niet kon gelden. De andere gronden der regeering

1) In een adres den 12 Nov. 1874 aan President en Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden, laat de Directeur-Generaal der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen zich over dit punt aldus uit: „Nadat in het eindverslag der commissie van rapporteurs over dat tweede gewijzigde wetsontwerp de Regeering er op gewezen was, dat, met het oog op de Artt. 4 en 146 der Grondwet, nimmer eenig burgerlijk recht in een algemeenen maatregel van bestuur kan geregeld worden, en eene bepaling als van het toen vervallen Art. 29 (het tegenwoordige Art. 3) in zoodanig reglement niet verbindend zou zijn, werd aan dit Artikel met eene geringe wijziging door deze Regeering weder eene plaats in het tegenwoordig Wetsontwerp toegekend, onder de mededeeling: „dat de voorschriften in dat opzicht (namelijk ten aanzien der beperking en uitsluiting der verantwoordelijkheid) bij algemeenen maatregel te geven, niet vallen in de bepalingen van Art. 4 en 146 der Grondwet, die uitsluitend burgerlijke rechten betreffen.

Het zij aan de wijsheid der Tweede Kamer overgelaten om te beoordeelen, in hoeverre deze uitspraak van de Regeering kan beaamd worden. Maar mij komt het voor, dat het verbod om met personen overeenkomsten te sluiten, anders dan onder zekere en bepaalde voorwaarden, wel degelijk is eene beperking in de uitoefening van een burgerlijk recht, en

schijnen mij evenmin overtuigend; of kan het iets afdoen, dat de hier begane fout niet zonder voorbeeld is in onze wetgeving en ook in andere landen begaan wordt, bijv. in Belgie 1)?

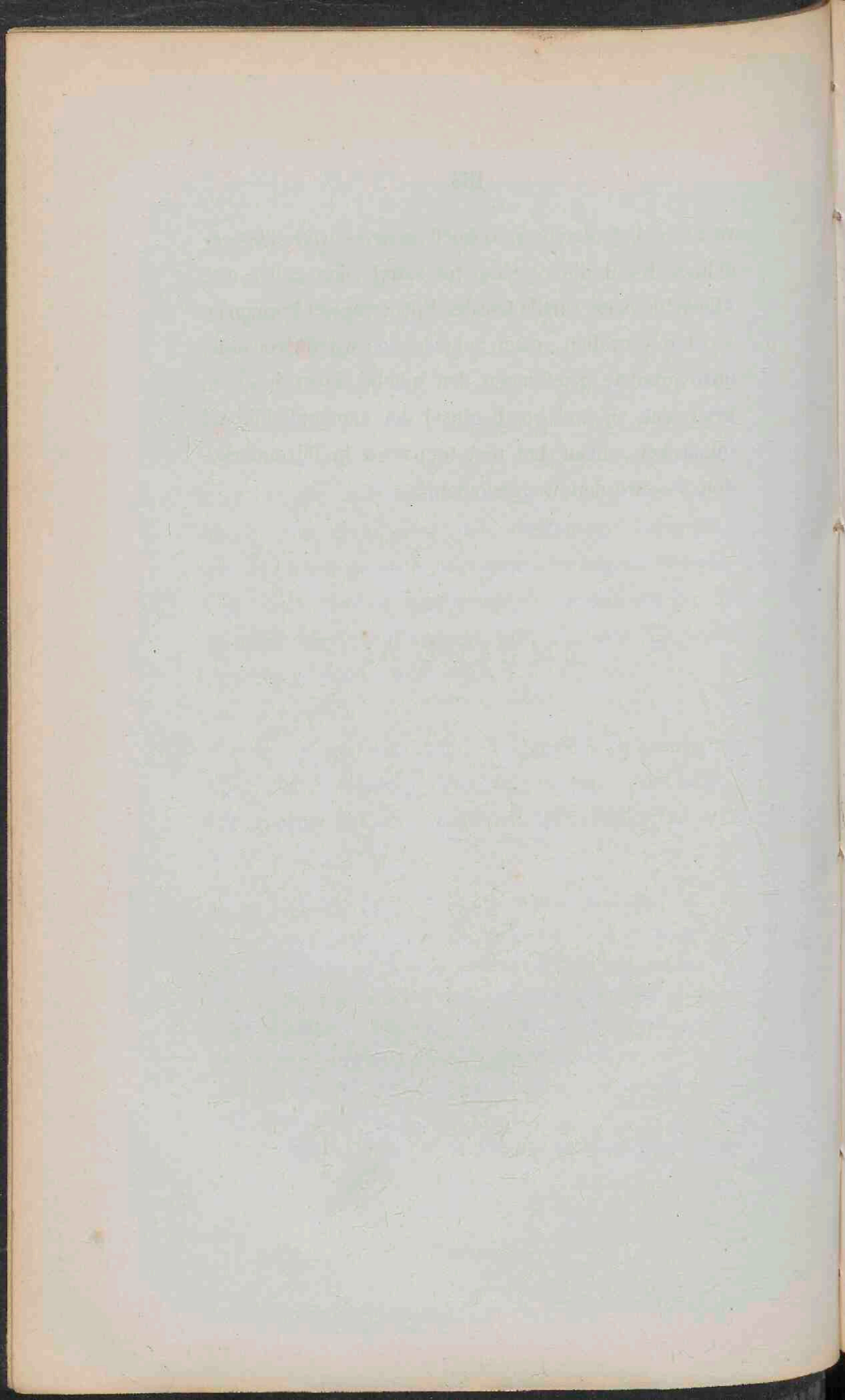
Neen, men had ook dit gansche Artikel achterwege moeten laten, zooals dan ook de heer Kappeyne wenschte, om later dit punt, wat het goederenvervoer betreft, te regelen in het Wetboek van Koophandel; dat die regeling dan noodzakelijk eerst later tot stand zou komen mocht geen overwegend bezwaar zijn, doch veeleer een prikkel te meer, om de zoo noodige herziening van de Artt. 91—99 W. v. K. spoedig te doen plaats hebben.

Ook na het tot stand komen der Spoorwegwet blijft die herziening dringend noodig. Niet alleen het vervoer op de spoorwegen toch, maar het ver-

dat dit evenzeer waar is voor eene particuliere maatschappij, als voor een particulier persoon. En nu gaat het toch niet aan om te beweren, dat, — al moe dan ook het algemeene beginsel thans in de wet zijn uitgesproken dat de ondernemers hunne verantwoordelijkheid niet mogen beperken of uitsluiten, — de burgerlijke rechten der spoorwegmaatschappij door de wet zijn geregeld, zoodra de wijze van uitvoering, aan dit beginsel te geven, aan een algemeenen maatregel van inwendig bestuur wordt overgelaten.”

1) Zie Bijblad; betoog van den Minister van Binnenlandsche Zaken pag. 896.

voer in het algemeen behoeft nieuwe wettelijke regeling. Komt die regeling tot stand, dan zullen niet allcen de eerst eartikelen der Spoorwegwet kunnen en moeten vervallen, maar zal ook, zoo wij vertrouwen, onze grootste grief tegen den inhoud daarvan — de grief dat zij wel het beginsel der aansprakelijkheid uitspreken, maar het niet toepassen in bijzonderheden, — worden weggenomen.



BIJLAGE A.

STATISTIEKE TABEL VAN SPOORWEGONGELUKKEN OPGEVANGEN

JAARTAL.	STAATSSPOORWEG.	HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG.	NEDERLANDSCHE RIJNSPOORWEG.
1863.	— — —	1 ^a — 2 ^c	— — —
1864.	— — —	— — —	— — —
1865.	1 ^a — —	— — 2 ^c	9 ^a — —
1866.	*)11 ^a — —	4 ^a 1 ^b —	— — —
1867.	— — —	— — —	1 ^a — —
1868.	2 ^a — 1 ^c	1 ^a — —	3 ^a 1 ^b 1 ^c
1869.	8 ^a — —	1 ^a — 3 ^c	— — —
1870.	1 ^a — 1 ^c	2 ^a — —	4 ^a — —
1871.	6 ^a — 1 ^c	— 1 ^b —	3 ^a 1 ^b 1 ^c
1872.	1 ^a — 1 ^c	1 ^a — —	— — —
1873.	— 1 ^b —	— — —	3 ^a 1 ^b —

a. Ligte verwonding.

b. Zware verwonding.

c. Dood, 't zij plotseling of ten gevolge van bekomen verwonding.

*) Het verslag spreekt van *eenige* gekwetsten en gedooden.

STELLINGEN.

I.

Ten onrechte ziet Windscheid (Pand. I. 512) in »fructus” naast »usus,” een servituut.

II.

Zeer juist is de meening van Cujacius (Obs. VII, 41), dat meerderjarige vrouwen in patria potestate geen schulden kunnen maken.

III.

De koper, onder wien het pand is uitgewonnen, is niet gehouden den prijs aan den schuldeischer te voldoen.

IV.

Provincie of gemeente moeten in de overeenkom-

sten, namens haar gesloten, vertegenwoordigd worden door den Commissaris des Konings of den Burgemeester.

V.

De rechter behoort de toe te passen wet aan de Grondwet te toetsen.

VI.

Een spoorwegconcessie is te beschouwen als een openbare aanbesteding.

VII.

In art. 9 n°. 2 Wb. v. Strv. valt onder het woord *moord* niet de manslag.

VIII.

De vervolging voor een onbevoegden rechter stuit de verjaring in strafzaken.

IX.

Terecht wordt in het Ontwerp van een Nederlandsch Wetboek van Strafrecht (Art. 49) de leeftijd voor de strafrechtelijke vervolging van een kind op 10 jaren bepaald.

X.

Art. 386, 3° C. P. bevat ook den handelsreiziger.

XI.

Van het al of niet bestaan van een gesticht is de strafbaarheid van het bedelen niet afhankelijk.

XII.

De mededader, (auctor intellectualis), die bij tijds den last herroepen heeft, is straffeloos; ook wanneer de lasthebber een zwaarder of lichter misdrijf heeft gepleegd.

XIII.

Een zoogenaamd verklarende wet heeft geen terugwerkende kracht, tenzij die daaraan uitdrukkelijk gegeven is.

XIV.

De strafbepaling van art. 182 B. W. bedoelt geen voortzetting der huwelijksgemeenschap, maar een geheel nieuwe gemeenschap.

XV.

Het is te betreuren, dat het recht der vrouw, om scheiding van goederen te vorderen, door onze wet afhankelijk is gemaakt van het wanbeheer van den man.

XVI.

De erfgenamen der vrouw, die een rechtsvordering tot scheiding van goederen heeft aangevangen, mogen deze rechtsvordering voortzetten.

XVII.

Het recht van grondrenten komt in zijn natuur niet overeen met een zakelijk recht.

XVIII.

De onwaardige is tot op het vonnis erfgenaam.

XIX.

De uitvoerder van een uiterste wilsbeschikking, door den erflater als zoodanig aangewezen, moet beschouwd worden als vertegenwoordiger van den erfgenaam.

XX.

Artt. 1460 § 3 B. W. is onverstaanbaar, tenzij men voor »schuldenaar" leze »schuldeischer."

XXI.

Ook tusschen personen, die geen dading kunnen aangaan, kan een minnelijke schikking gesloten worden.

XXII.

Verzekering tegen diefstal is gcoorloofd.

XXIII.

Artikel 805 W. v. K. is een *lex imperfecta*. Art. 116 W. v. B. R. kan daarop niet worden toegepast.

XXIV.

Rechtbanken van Koophandel zijn niet wenschelijk.

XXV.

De schade, veroorzaakt door aanvaring van het verzekerde aan een ander schip, wordt niet stilzwijgend door den verzekeraar gedragen.

XXVI.

De bepalingen van het Wetboek van Koophandel zijn niet toepasselijk op visscherspincken.

XXVII.

Het invoeren van een laag successierecht in de rechte lijn is wenschelijk.

XXVIII.

Ten onrechte wordt door sommige, vooral Fransche schrijvers, beweerd, dat de zware oorlogsschatting, door Pruissen aan Frankrijk na den jongsten

oorlog opgelegd, noch aan Frankrijk schade, noch aan Pruisen voordeel heeft aangebracht..

XXIX.

In de meeste gevallen zal vooralsnog de zoogenaamde »consumptieve coöperatie door middel van contracten met winkeliers,» meer kans van slagen bieden, dan de eigenlijke winkelvereenigingen.

XXX.

Slechts voor zeer enkele industriën, waarbij de patroon geheel verstoken is van middelen van toezicht en aanmoediging, verdient het participatie-stelsel goedkeuring.

XXXI.

Behartigingswaardig zijn de woorden van Paul Leroy-Beaulieu. (Het arbeidersvraagstuk der Negen tiende Eeuw, bl. 140 der Nederl. vert.) »Wij dweepen over het geheel niet met stelsels; wij gelooven niet aan één algemeen middel, waardoor het arbeidersvraagstuk zal worden opgelost. Maar wij houden voor mogelijk, dat vele goede praktijken en gebruiken, die nu alleen als uitzonderingen bestaan, meer algemeen worden aangewend, en hiervan verwachten wij veel goeds.»