



**De strafbepalingen in de Nederlandsche spoorwegwet:
aanteekening op de artikelen 44-58, 61 en 62 der wet van 21
Augustus 1859 (Staatsblad no. 98)**

<https://hdl.handle.net/1874/286374>

DE STRAFBEPALINGEN
IN DE
NEDERLANDSCHE SPOORWEGWET.

AANTEKENING

OP DE

ARTIKELN 44—58, 61 EN 62 DER WET VAN 21 AUGUSTUS 1859
(*Staatsblad*. N^o. 98).

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

NA MAGTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

DR. H. C. MILLIES,

GEWOON HOOGLEERAAR IN DE WIJSEBEGEERTE EN LETTEREN.

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER REGTSGELEERDE FACULTEIT.

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH REGT,

AAN DE HOOGESCHOOL TE UTRECHT

IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN

OP DINGSDAG, 19 FEBRUARIJ 1867, TE 1 URE,

DOOR

THEODOR SCHIFF.

GEROREN TE ARNHEM.



AMSTERDAM,
C. VAN HELDEN.

1867.

DE STRAFRECHTINGEN

NEDERLANDSCHE RECHT WISSENT

DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN

ACADEMIECH RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

DE RECHTEN VAN DE RECHTEN

THEORETISCH

DE RECHTEN



DE RECHTEN

GEDRUKT BIJ C. A. SPIN & ZON.

1821

AAN MIJNE MOEDER.

THE MINE MORDER

The scene is set in a dark, cavernous mine. A lone figure, a man in a heavy coat and hat, is seen from behind, walking away from the viewer. The lighting is dim, with a single light source casting long, dark shadows. The man's figure is silhouetted against the light, and he appears to be carrying a bundle or some equipment. The overall atmosphere is one of mystery and suspense.

INLEIDING.

“Spoorwegen, heerlijke spoorwegen! Zoo daar op u ook onaangenaamheden en jammeren zijn, zy zullen den tijd niet hebben ons te bereiken! Wy geen gelegenheid om ze gewaar te worden!”

Voren en Rijden Cam. Obsc.

Geen uitvinding heeft voor de welvaart der volken zulke groote gevolgen gehad, als die der spoorwegen.

Kinderen van het Genie van Engeland, vernietigers aller groote afstanden, hebben zij meer dan iets anders tot de vermeerdering van volksrijkdom bijgedragen: zij verhonderdvoudigen de krachten eener natie, verspreiden tot in de meest afgelegene gedeelten licht en beschaving, vergemakkelijken in den hoogsten graad den handel tusschen verschillende landen.

De groote voordeelen mogen hen reeds de aandacht van een ieder doen verdienen: de groote snelheid en de daarmede gepaard gaande gevaren eischen de zorg, het toezigt van den Staat.

Wanneer men toch denkt aan de onheilen, welke kwaadwilligheid op de spoorwegen kan te weeg brengen, aan de gemakkelijheid, waarmede men aan zijn misdadig voornemen gevolg kan geven,

aan de onberekenbare gevolgen, die reeds een eenvoudige onvoorzigtigheid kan te weeg brengen, zou de vraag zelfs kunnen oprijzen: of men wel genoeg maatregelen van voorzorg kan nemen, of de wet wel straf genoeg kan bepalen, om handelingen te voorkomen, welker overdenking alleen ons reeds doet huiveren.

Doch moge gerechtvaardigde angstvalligheid strenge maatregelen vorderen, vergeten wij echter niet, dat men zich daardoor niet moet laten medeslepen om het gebruik van die nu onontbeerlijke wegen te belemmeren of aan ketenen te leggen.

Die nieuwe wegen, hoe hoogst nuttig, deden dus ook nieuwe behoeften ontstaan, de behoefte aan nieuwe wettelijke bepalingen.

Er bestond wel een reglement op de dienst der openbare middelen van vervoer te lande, goedgekeurd bij Kon. Besluit van 24 November 1829 (*Stbl.* n°. 73) alsmede een Kon. Besluit van 6 Junij 1831 (*Stbl.* n°. 14), waarbij eenige geringe veranderingen in voornoemd reglement gebragt zijn: doch dat deze bepalingen, die reeds ten opzichte van de overige openbare middelen van vervoer te wenschen overlieten, ten eenenmale onbruikbaar waren ten aanzien der spoorwegdiensten, zal wel geen betoog behoeven.

Is men er in andere landen ook al niet spoedig toe overgegaan om wetten voor spoorwegen te maken, ons land is er, even als in de spoorwegen zelve, bepaald achterlijk in geweest; de verschooning, zoo het er al eene is, die andere wetgevers hadden, namelijk dat het zoo uiterst moeilijk was om bepalingen voor eene geheel nieuwe materie vast te

stellen, kan toch bezwaarlijk voor ons land gelden: Engeland, België en Frankrijk waren voorgegaan en hadden ons een goeden leiddraad aan de hand gegeven.

Welligt heeft men in den beginne gemeend, dat de bepalingen welke door den Koning, krachtens de hem in de Grondwet daartoe verleende bevoegdheid, hetzij bij de concessiën, hetzij later voor elken weg waren uitgevaardigd, benevens de bestaande wetgeving voldoende waren: spoedig evenwel bemerkte men, dat èn de verscheidenheid èn de zwaarwichtigheid der zich voordoende gevallen eene aanvulling der wetgeving hoogst noodzakelijk maakten; men kon er niet langer vrede moè hebben, om spoorwegdelicten van een eigenaardig karakter (b. v. het leggen van steenen op de rails) te wringen onder art. 437 C. P. enz.; men voelde behoefte aan wettelijke bepalingen waardoor de Regering in staat zou worden gesteld een krachtig toezigt op de exploitatie der spoorwegen uit te oefenen.

Nadat reeds meermalen de wensch naar die wettelijke bepalingen was te kennen gegeven, bood de Regering den 1^{sten} Mei 1857 aan de Staten-Generaal een ontwerp van wet aan, houdende *bepalingen ter bevordering van het veilig verkeer langs de spoorwegen*.

De Memorie van Toelichting, onderteekend door de Ministers van Justitie en Binnenlandsche Zaken, de Heeren van der Brugghen en van Rappard, gaf als voornaamste redenen, waarom een wet op de spoorwegen noodzakelijk was, op:

1°. De behoefte om aan de Regering de bevoegdheid te verzekeren tot het doen houden van een voortdurend toezigt;

2°. De behoefte om door een speciale wet straffen te bedreigen tegen sommige misdrijven, welke bij de gewone strafwetgeving of niet voorzien zijn, of door eene toepassing daarvan kwalijk worden be- teugeld.

Dit ontwerp ¹, alleen in de Afdeelingen der Tweede Kamer behandeld, ondervond daar om zijne onvolledigheid eene zeer ongunstige beoordeeling ² en in het Voorloopig Verslag werd op eene geheele omwerking aangedrongen.

Het volgende Kabinet, dat in Maart 1858 optrad, achtte niet alleen eene geheele omwerking, doch ook eene aanvulling van het ontwerp noodig, en bood in October van dat jaar een nieuw ontwerp van wet aan de Tweede Kamer aan.

In den aanhef van de Memorie van Toelichting, die ondertekend was door de Ministers van Binnenlandsche Zaken en Justitie, de Heeren van Tets van Goudriaan en Boot, werd te kennen gegeven, dat van de wenken en opmerkingen in het vorige Voorloopig Verslag medegedeeld, gebruik gemaakt was: het gewijzigde opschrift luidde: Ontwerp van wet, houdende *bepalingen omtrent het gebruik der spoorwegen* ³.

De uitslag van het onderzoek dezer voordragt, den 31^{sten} Maart 1859 aan de Regering medegedeeld was vrij gunstig ⁴.

Den 2^{den} Julij bood de Regering een gewijzigd ontwerp aan, waarbij aan de in het Voorloopig Ver-

¹ Zie Bijbl. der Ned. St. Cour. Jaar 1856—1857, II, p. 830 v.

² Zie Bijbl. 1857—1858, II, p. 277.

³ Zie Bijbl. 1858—1859, II, p. 253 v.

⁴ Zie Bijbl. 1858—1859, II, p. 903 v.

slag gemaakte bedenkingen, zooveel mogelijk te gemoet gekomen was ¹.

Den 16^{den} Julij werden de openbare beraadslagingen geopend en na nog verschillende wijzigingen ondergaan te hebben, werd het ontwerp op den 23^{sten} door de Tweede Kamer met 44 tegen 14 stemmen, en den 19^{den} Augustus daaraanvolgende, door de Eerste Kamer met 19 tegen 9 stemmen aangenomen; door den Koning bekrachtigd, werd het aangenomen ontwerp den 21^{sten} Augustus 1859 als wet afgekondigd ².

Zij bevat vijf hoofdstukken, waarvan het eerste eenige algemeene bepalingen behelst; het tweede over het toezigt op de spoorwegdiensten handelt, terwijl het derde hoofdstuk de zorg voor (§ 1) en het verkeer over (§ 2) de spoorwegen regelt; het vierde schrijft bepalingen voor aangaande het beschikken over de spoorwegen in het belang van 's Rijks dienst; het vijfde eindelijk bedreigt straffen tegen verscheidene overtredingen en misdrijven: eenige overgangs- en slotbepalingen besluiten de wet.

Wij wenschen het vijfde hoofdstuk, de strafbepalingen in de spoorwegwet, te behandelen. Over het eerste gedeelte der wet bestaat een zeer lezenswaardige dissertatie van den Heer J. Dutry van Haeften ³.

¹ Zie Bijbl. 1858—1859, 11, p. 1190 v.

² Zie Staatsbl. n^o. 98. Zie: *Wet van 21 Aug. 1859 (Stbl. n^o. 98) houdende bepalingen omtrent het gebruik der spoorwegen, toegelicht uit de stukken gewisseld tusschen de Regering en de beide Kamers der Staten-Generaal en de discussiën in die Kamers gehouden*, door J. F. Boogaard. 's Gravenhage 1859.

³ *De Spoorwegwetgeving in Nederland, Beschouwingen naar aan-*

In zijn voorrede zegt hij, dat hoezeer hij het voornemen had om de wet van 21 Augustus 1859 geheel te behandelen, bijzondere omstandigheden hem daarin verhinderd hadden. Onder anderen is het V^{de} Hoofdstuk, hetwelk wij willen bespreken, door hem onbehandeld gebleven.

*leiding van eenige bepalingen der wet van 21 Aug. 1859 (Stbl. n^o. 98),
Academisch Proefschrift van J. Dutry van Haeften. Leyden 1863.*

Voor dat wij tot de behandeling der wet zelve overgaan, willen wij een kort overzicht over de straf-bepalingen in eenige buitenlandsche spoorweg-wetgevingen geven.

Daar men bij het zamenstellen onzer spoorwegwet vooral ook op de Fransche wet van den 15^{den} Julij 1845 gelet heeft, willen wij die wet het eerst beschouwen. Een enkel woord vooraf over de vroegere Fransche spoorweg-wetgeving schijnt ons hier niet overtollig.

De eerste spoorwegwet in Frankrijk, was die van den 11^{den} Junij 1842, en behalve bepalingen omtrent spoorweglijnen en magtiging tot de daartoe benoodigde onteigening, werd der Regering daarbij de magt gegeven om algemeene reglementen te maken ten opzichte der politie en veiligheid op de spoorwegen.

Op de wet van 15—21 Julij 1845, waarbij de woekerhandel in spoorweg-actiën op hooge boete verboden werd, volgde de belangrijke wet van 15 Julij 1845.

In zijn eerste verslag aan de Kamer der Pairs, zeide de Heer Persil aangaande deze wet het volgende:

“En même temps que l'invention des chemins de fer était destinée à rapprocher les hommes, à changer les rapports des peuples, à multiplier leurs relations, elle créait des difficultés qui n'offraient point les autres voies de communication. Par la nature de la force motrice, qui fait si ra-

“pidement franchir les plus longues distances, par
 “sa resistance à se laisser maitriser d’une manière
 “spontanée et subite, elle exige dans le sol sur le-
 “quel elle s’exerce une solidité et une conservation
 “qui ne doivent jamais s’altérer; elle demande aux
 “hommes, qui disposent de cette immense puissance,
 “d’unir toujours la perspicacité à la plus vigilante
 “attention, la prudence à une intelligente dextérité:
 “elle attend du gouvernement, protecteur de tous,
 “et des reglements, qui préviennent ou neutrali-
 “sent les dangers, et des sanctions pénales, qui
 “empêchent les mauvais desseins ou les répriment,
 “quand elles n’auraient pu en triompher” ¹.

De algemeene strafwetten waren ten eeneumale
 onvoldoende, om op de spoorwegdelicten toegepast
 te kunnen worden. Van daar dan ook dat de wet
 van den 15^{den} Julij werd voorgedragen, die onder
 den titel van “*Loi sur la police des chemins de fer,*”
 de algemeene strafwetgeving moest aanvullen. Wei-
 nig wetten hebben heviger aanvallen te verduren
 gehad dan deze. Eerst bij de Kamer des Pairs
 ingediend in Januarij 1844, werd zij achtereenvol-
 gens tweemalen door de Kamer des Députés geren-
 voveerd en eindelijk na een derde beraadslaging
 aangenomen, echter zoodanig veranderd en gewij-
 zigd, dat men het primitieve ontwerp daarin te
 vergeefs zoude zoeken ².

Dat aarzelen van de Wetgevende Magt laat zich
 echter gemakkelijk verklaren: men was in onzeker-
 heid, men moest bepalingen omtrent een geheel

¹ Rapport de M. Persil à la Chambre des Pairs sur la loi du 15 Juillet
 1845. Moniteur, 23 Mars 1845.

² Zie Journal du Palais, III, 329 vlg.

nieuwe materie vaststellen; terecht werd daarom in het verslag gezegd: “le projet de loi n’embrasse certainement pas tous les cas, il n’est pas complet. Nous ne devons ni inventer des faits, ni imaginer des délits; l’expérience aurait démenti nos conjectures et démontré l’insuffisance et peut-être même la fausseté de nos prévisions. Dans de semblables matières, il faut attendre: les faits précèdent les réglemens, les peines ne viennent qu’après les actions; la sagesse consiste à attendre, à observer, à recueillir, à étudier les faits”¹.

De wet bevat drie titels: de eerste titel tot opschrift hebbende: *mesures relatives à la Conservation des chemins de fer*, bevat niet zoozeer bepalingen aangaande de constructie en het onderhoud der spoorwegen, maar regelt de verplichting, welke een spoorweg aan de eigenaars van langs dien spoorweg gelegene landen oplegt.

Na de spoorwegen onder de “grande voirie” gerangschikt te hebben, worden in art. 2 aangegeven, welke wetten en reglementen der “grande voirie” op de spoorwegen van toepassing zijn; eenige voorschriften omtrent de afsluiting van hekken, het bouwen en graven enz. langs die wegen besluiten dien titel. De straf op het overtreden der daarin voorkomende bepalingen is een boete van 16—300 frs. “sans préjudice des peines portées au Code Pénal et au titre III, de la présente loi”².

De tweede titel: “*des contraventions de voiries commises par les concessionnaires ou fermiers de che-*

¹ Moniteur, du 28 Mars 1845.

² Zie *Journal du droit Criminel*, van Achille Morin et Chauveau Adolphe, 1846, p. 324. Dutry van Haeften, t. a. p., p. 63.

“*mins de fer,*” dient om de overtredingen tegen de “*cahiers de charge*” tegen te gaan, en stelt als straf een boete van 300—3000 frs.; vooral ook deze titel lokte veel discussie uit, daar men hem niet op zijn plaats achtte in een wet op de spoorwegen ¹.

De derde titel handelt over de “*mesures relatives à la sureté de la circulation sur les chemins de fer*”; welke de strekking van dezen titel is, moge blijken uit hetgeen de Heer Chasseloup-Laubat in de Chambre des Députés zeide:

“Frapper des peines les plus sévères à la volonté criminelle, quel que soit le moyen qu’elle emploie pour arriver à ses fins; punir de peines considérables encore les imprudences qui compromettent la vie des voyageurs; enfin contraindre à l’observation des réglemens ceux-la surtout qui sont chargés de l’exploitation des chemins de fer — tel est le triple objet que réclame la sureté publique, tel aussi est le but que se propose le titre “troisième” ².

Bij dezen titel wordt tuchthuisstraf bedreigd tegen het met opzet doen ontstaan van gevaar voor een trein, met verzwaring der straf zoo er homicide ou blessure het gevolg van geweest is, terwijl de zwaarte der blessure niet in aanmerking komt. Ook het bedreigen met die daad, hetzij mondeling hetzij schriftelijk, is strafbaar gesteld; het zonder opzet veroorzaken van onheil voor spoorwegen, het overtreden van de Koninklijke Besluiten betreffende

¹ Zie E. Paignon. *Traité juridique de la construction, de l’exploitation et de la police des chemins de fer*, Paris, 1853, p. 192 v.

² *Moniteur*, 25 Juin 1844.

de politie en de veiligheid op die wegen en betreffende de exploitatie daarvan, het plegen van gewelddadigheden tegen de spoorwegbeambten in de uitoefening hunner bediening, ziedaar de voornaamste misdrijven waarop straf bepaald is.

Ook wordt art. 463 C. P. toepasselijk verklaard op de veroordeelingen ten gevolge dezer wet uitgesproken.

Over zamenloop van gelijktijdig of achtereenvolgens begane misdrijven zegt de wet:

“En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou le C. P. la peine la plus forte sera seule prononcée. Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite, pourront être cumulées sans préjudice des peines de la récidive.”

De misdrijven en overtredingen worden bewezen door de processen verbaal, opgemaakt door de “officiers de la police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agens de surveillance et gardes, nommés ou agréés par l’administration et dument assermentés.” Deze processen verbaal hebben kracht van bewijs zoolang het tegendeel niet bewezen is.

Wanneer men zich tegen een spoorwegbeambte feitelijk verzet, dan wordt art. 209 C. P., op voorbeeld der Engelsche en Belgische wet, toegepast.

Paignon ¹ geeft op de vraag, waarom de beambten beëdigd moeten zijn, het volgende antwoord. Vreemde kapitalen hebben spoorwegen doen aanleggen, maar tegelijk zijn er ook vreemde geëm-

¹ Pag. 207.

ployeerden gekomen, die onder het spoorweg personeel zijn opgenomen. Aan dat personeel wordt de magt gegeven om bij proces verbaal overtredingen en misdrijven te constateeren; doch nu heeft men geen deel der openbare magt aan personen willen opdragen, die geen Franschen waren; de regtbanken die het regt hebben vreemdelingen tot het afleggen der eed niet toe te laten, zullen dus alleen aan Franschen het regt reserveren die processen verbaal te kunnen opmaken.

Toegang tot het terrein hebben de "maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gardes champêtres et forestiers, les gendarmes et tous autres agens de la force publique." Zij moeten echter daarvoor in de uitoefening hunner bediening zijn en voorzien van hun insignes. Behalve in het geval van flagrant délit worden de bosch- en veldwachters en gendarmes niet op het terrein toegelaten dan op vertoon van een bevelschrift door de bevoegde magt afgegeven en bepaaldelijk het doel van het bezoek inhoudende. Allen zijn echter onderworpen aan de maatregelen, die de administratie, tot voorkoming van ongelukken en in het belang der orde, genomen heeft.

Het Koninklijk Besluit van den 15^{den} November 1846 was een gevolg van deze wet en behandelt in acht titels, wat bij ons voornamelijk bij het algemeen reglement voor de spoorwegdiensten van 12 Mei 1863 (*Stbl.* n^o. 58) geregeld is geworden.

Verder is er nog eene wet van 24 Februarij 1850, door de Assemblée Nationale aangenomen, waarbij de Minister van publieke werken gemagtigd wordt

speciale commissarissen en onder-commissarissen aan te stellen, die over de spoorwegen waken en voor het constateren van misdrijven dezelfde magt hebben als de officiers der police judiciaire.

Het eerste besluit dat krachtens de wet van den 12^{den} April 1835, Pas. n^o. 196, de policie op de spoorwegen in België regelde, was dat van den 5^{den} Mei 1835, Pas. n^o. 273. Daarbij werd bepaald, dat een spoorweg niet anders dan door locomotieven en spoorwegrijtuigen mogt bereden worden, en tevens de zorg voor de veiligheid van baan en terrein aan de gardes barrières, ingénieurs en conducteurs opgedragen.

Verder is er een besluit van den 16^{den} Januarij 1836, Pas. n^o. 3, *Arrêté relatif à la traversée des routes et canaux coupés par le chemin de fer*, waarin bepalingen gemaakt zijn ter voorkoming van ongelukken en waarvan de overtreding gestraft wordt met boete volgens de wet van den 6^{den} Maart 1818 ¹.

De wet die ons ter behandeling overblijft is de belangrijke wet van den 10^{den} April 1843, Pas. n^o. 198, *Loi sur la police des chemins de fer*.

Zij bevat twee titels, de eerste *des mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation*, komt in vele opzigten met onze spoorwegwet overeen. Ook de Belgische wet

¹ De overige besluiten, voor ons in de behandeling van dit ontwerp van geen belang, zijn behalve in de Pasinomie ook in het werk van Gendebien *Législation et jurisprudence des chemins de fer de la Belgique* te vinden.

is door onzen wetgever bij de strafbepalingen geraadpleegd; echter zijn de straffen over het algemeen minder zwaar en wordt als straf daarin ook gevonden het stellen onder het bijzonder toezigt der politie volgens de wet van den 31^{sten} December 1836.

De redenen waarom deze wet werd voorgesteld zijn dezelfde als die bij de fransche wet aangegeven.

De wet bevat verschillende verbodsbepalingen omtrent het planten, bouwen en graven binnen een bepaalden afstand der spoorwegen en straft die overtredingen met gevangenis van zes maanden tot twee jaren en 50 tot 200 frs. boete, terwijl de Regering het regt heeft om het door die overtredingen ontstane nadeel te doen ophouden en te laten herstellen.

Het opzettelijk veroorzaken van gevaar voor een trein is als delictum sui generis strafbaar gesteld, terwijl aan dengene, die gevaar doet ontstaan, worden in rekening gebragt de gevolgen van die daad, al naar mate die meer of min zwaarwigtig zijn. Het opzettelijk nederleggen van voorwerpen om een trein te doen derailleren wordt niet zwaar correctioneel gestraft (6 maanden tot 2 jaren en 50 tot 200 frs. boete, zie art. 6), doch wanneer de dood van iemand daarvan het gevolg geweest is, zijn de straffen in den Code Pénal op moedwilligen doodslag of moord gesteld, van toepassing, naar gelang er niet of al praemeditatie bestond. Zoo slechts verwonding daardoor plaats gehad heeft, wordt er volgens artt. 309—311 C. P. gestraft en dus met de onderscheiding of uit die daad al dan niet beletsel om te werken ontstaan is van meer dan 20 dagen: eene doelmatige onderscheiding door on-

zen wetgever bij art. 51 uit het oog verloren, en waarop wij, bij het behandelen daarvan, nader terug zullen komen.

De tweede titel ¹ handelt over de "officiers et des agens de la police des chemins de fer de l'Etat" en regelt de bevoegdheid en de verplichtingen dezer personen; de gardes-voyers, inspecteurs en inspecteurs en chef moeten beëdigd zijn: de laatsten worden *officiers de la police auxiliaire* genaamd en hunne bevoegdheid tot het opsporen der overtreding strekt zich uit over de geheele uitgebreidheid van den staatsspoorweg en daarbuiten "dans un rayon de 500 mètres," dus verder dan bij art. 62 van onze wet bepaald is.

Deze titel handelt alleen over het politie-toezigt op de staatsspoorwegen; men heeft echter ook geconcedeerde en industriële spoorwegen. Het toezigt op de geconcedeerde wegen, en op de daarop uit te oefenen dienst wordt voor elken zoodanigen weg geregeld bij een afzonderlijk door den Koning goedgekeurd reglement.

Het besluit van den 10^{den} Februarij 1857, Pas. n^o. 60, *Arrêté royal portant reglement pour la police des chemins de fer*, bevat verordeningen ten opzigte der reizigers, gelijk die bij ons in art. 122 van het algemeen reglement voor de spoorwegdiensten van den 12^{den} Mei 1863 (*Stbl.* n^o. 58) zijn vastgesteld; dezelfde gevallen worden daar onderscheiden, echter vindt men een merkwaardig verbod, dat bij ons ontbreekt, namelijk:

¹ Zij vervangt de wet van den 31^{sten} Mei 1838, Pas. n^o. 203, *Loi sur la police des chemins de fer*.

“d'ouvrir les glaces des voitures du côté d'où vient le vent, à moins que ce ne soit avec l'assentiment unanime de tous les voyageurs, placés dans le compartiment.”

De straf op die overtredingen gesteld is die, welke bij art. 1 der in het algemeen ook bij ons nog altijd geldende wet van den 6^{den} Maart 1818 (*Stbl.* n°. 12) bepaald is; dus minder zwaar dan bij onze spoorwegwetgeving, die te regt hooger straffen gesteld heeft, naarmate ook de overtreding zwaarwigtiger scheen te zijn: te zwaarwichtig om de geringe straffen van de wet van den 6^{den} Maart 1818 op te leggen.

Even als in andere landen meenden ook in verscheidene Duitsche staten de regeringen, dat de bestaande strafwetboeken, ook wat aangaat spoorwegdelicten, voldoende waren. De velerlei eigenaardige gevallen, die zich voordeden, bewezen echter dat eene aanvulling van de strafwetgevingen noodzakelijk was. Anderen wederom geloofden door politieverordeningen genoegzaam in de behoeften te kunnen voorzien; de zwaarte der misdrijven echter en de verschillende onderscheidingen daarbij, deden de noodzakelijkheid van nieuwe strafwetten gevoelen. Van daar dan ook dat in de meeste Duitsche Staten bijzondere strafwetten op de spoorwegen gemaakt zijn. Terwijl sommigen die bij het strafwetboek gevoegd hebben, zocals b. v. Pruisen, Brunswijk, Oostenrijk, Baden, Wurtemberg enz.; hebben andere die als bijzondere strafwettelijke bepalingen

naast het wetboek laten gelden, zooals b. v. Saksen-Weimar, Saksen (koningr.), Mecklenburg-Schwerin, enz.

De strafbepalingen kan men voor de verschillende Staten vinden, voor:

Pruissen, in het strafwetboek van 14 April 1851, §§ 294—300, §§ 283, 284, 285, 299, 219, 305.

Zie ook spoorwegwet van 3 Nov. 1838.

Brunswijk, in het strafwetboek van 10 Julij 1840, § 209.

Oostenrijk, in het strafwetboek van 27 Mei 1852, §§ 85 c.—89, §§ 318, 319, 336 c. en f., §§ 431 tot 433.

Baden, in het strafwetb. v. 6 Maart 1845, §§ 566—569.

Saksen (Koningr.) im Gesetze, die Beschädigungen von Eisenbahnen und Telegraphen, sowie einige damit zusammenhängende Vergehen betreffend, vom 13 August 1855.

Wurtemberg, im Gesetze, in Betreff der gerichtlichen Bestrafung derjenigen, welchen den Transport auf Eisenbahnen gefährden (aanvulling van het strafwetboek van 1 Maart 1839).

Beijeren, vroeger in het algemeen strafwetboek van 1813, nu in het nieuwe strafwetboek van 1862.

Mecklenburg-Schwerin, Verordnung in der wegen der Beschädiger von Eisenbahnanlagen, vom 31 December 1845.

Saksen-Weimar, im Gesetze, über die Bestrafung der Beschädigung der Eisenbahnanlagen vom 17 November 1846 ¹.

¹ Zie ook: BESCHORNER, *das Deutsche Eisenbahnrecht* § 90 vlg.
TEMME, *Lehrbuch des Preuss. Strafr.*, p. 1061 vlg.

Beschadiging aan spoorweg of materiëel, het plaatsen van iets op de rails, waardoor gevaar ontstaat voor den trein, hetzij met of zonder opzet; het verkeerd stellen of vernielen der wissels, seinpalen enz.; ziedaar de voornamen misdrijven in de verschillende Duitsche wetten opgenomen; de straf daarop gesteld is echter onderscheiden.

Het Pruissische wetboek straft het opzettelijk doen ontstaan van gevaar voor een trein met tuchthuisstraf tot 10 jaar, doch naarmate de gevolgen erger zijn, is ook de straf hooger gesteld. Is iemand n. l. zwaar verwond geworden, dan bestaat de straf in 10—20 jaar tuchthuis en wanneer er menschen bij omgekomen zijn, wordt de doodstraf uitgesproken. Deze straf werd daarop gesteld, omdat, zooals de Kamer verklaarde: “eine derartige Handlung in viel höherem Grade gemein gefährlich sei, als eine gewöhnliche Brandstiftung”¹; eene o. i. zeer juiste beschouwing, die echter door onzen wetgever niet schijnt gedeeld te zijn.

Heeft er onheil plaats gehad door nalatigheid of onachtzaamheid, zoo bestaat de straf in gevangenis tot één jaar, en is er iemand bij omgekomen, dan in die van 2 maanden tot 3 jaar.

Opmerkelijk zijn de bepalingen aangaande misdrijven, dienstverzuim enz., gepleegd door spoorwegbeambten, waartoe ook de bestuurders eener spoorwegmaatschappij gerekend worden; wordt toch een beambte schuldig bevonden aan eenig misdrijf, zoo moet hij van zijn post ontzet worden; de bestuurders zijn verplicht hem onmiddellijk te ontslaan,

¹ Zie Temme, p. 1062.

daar zij anders eene boete van 10—100 thaler of gevangenisstraf tot drie maanden zouden belooopen.

Zoo de veroordeelde beambte zich later weder laat aanstellen bij de een of andere (natuurlijk binnenlandsche) spoorwegmaatschappij, zoo wordt zoowel hijzelf, als degeen die hem heeft aangesteld, tot diezelfde straf veroordeeld; eene bepaling welke wij in onze wetgeving missen, en die voor de bestuurders te zwaar drukkend geacht werd; wij komen er later op terug.

Tot de handhaving der orde en het opsporen van misdrijven zijn in de eerste plaats de spoorwegbeambten ¹ geroepen. Hunne werkzaamheid strekt zich over den geheelen spoorweg en zoo noodig daar buiten uit; de politieagenten moeten hun daarbij hulp verleenē, welke verpligting, wat den spoorweg aangaat, wederkeerig is.

Bij de opgenomde straffen kan tevens komen, het stellen onder toezigt der politie.

Behalve de strafbepalingen in het wetboek vervat, vroeger bij de wet van 30 November 1840 geregeld, is er nog een Betriebsreglement für die Staats-Eisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staats stehenden Eisenbahnen, van 18 Julij 1853, gecompleteerd den 8^{sten} September 1856; een maatregel van inwendig bestuur.

Het strafwetboek van Brunswijk bevat in § 209 de volgende bepaling slechts:

¹ Daartoe behooren:

Betriebsdirector, Betriebsinspector, die Sectionsconducteuren, Oberbahnmeister und Bahnmeister, die Bahnwärter und ihre Gehülfe, die Stationsvorsteher (Bahnhofs-inspectoren, -aufseher und -meister), Weichensteller, die Zugführer, Wirkmeister und Schaffner.

Beschorner, § 110.

Wer Ueberschwemmungen oder Eigenthumsbeschädigungen durch Explosion von Pulver oder ähnlichen Stoffen mit Gefahr für Menschen oder deren Wohnungen verursacht; wer Eisenbahnen, Brücken, Kunststrassen oder andere zum öffentlichen Gebrauche dienende Bauwerke oder Anlagen mit Gefahr für Menschen beschädigt oder unbrauchbar macht, soll, wenn nach den dem Thäter bekannten Umständen die Beschädigung mit augenscheinlicher Gefahr für Menschen verbunden war, Zuchthausstrafe, in anderen Fällen Zwangarbeit nicht unter Ein Jahr erleiden.

Dergelijke strafbepalingen tegen beschadiging van spoorwegen enz., vindt men in het strafwetboek van *Nassau* § 418 vlg., *Weimar* en *Meiningen* § 169, *Baden* § 566 vlg., *Bazel* § 162 vlg.

Het Oostenrijksche strafwetboek bepaalt straffen voor degenen die opzettelijk de spoorwegen of het materiëel beschadigen of vernielen, en wel kerkerstraf van 1—10 jaar, en indien er verwonding door ontstaan is, van 10—20 jaar: bij verzwarende omstandigheden, levenslange gevangenisstraf. Is er iemand bij omgekomen, zoo volgt de doodstraf. Bestond er geen opzet bij, doch is de daad uit onbedachtzaamheid of baldadigheid gepleegd, zoo wordt die overtreding met gevangenis van 1—3 maanden gestraft.

In het algemeen wordt de hoegrootheid der straf afgemeten naar de motieven tot de daad, naar den betoonden moedwil en boosheid, en naar de grootte van de aangerigte schade.

Iedere handeling, waarbij men voorzien kon dat verwonding of gevaar kan ontstaan, wordt met een boete van 5—500 fl. gestraft, of wel met arrest van 3 dagen tot 3 maanden; komen er echter verzwarende omstandigheden bij, is er meer onheil berokkend, naar die mate wordt de straf ook verzaard.

Voor een spoorwegbeambte is een dergelijk feit steeds meer strafbaar.

Op het niet nakomen der voorwaarden, het nalaten van te nemen voorzigtigheidsmaatregelen, het laten loopen van treinen, waarvan de rijtuigen in gebrekkigen toestand zijn en op meer dergelijke overtredingen, staat een gevangenisstraf van 6 maanden ¹.

De bovengenoemde Saksische wet van 13 Aug. 1855, bevat eenige bepalingen, die in de andere wetten niet voorkomen. Zoo kan, wanneer de gevangenisstraf niet meer dan zes weken bedraagt, deze in boete tot 150 thaler veranderd worden. Diegene, die niet dadelijk gehoor geeft aan de waarschuwing of de bevelen van de spoorwegbeambten, wordt met gevangenis tot één maand of met boete tot 100 thaler gestraft.

Ook staat art. 17 dier wet aan de bij verordening aangewezen beambten toe, de boeten, die niet meer dan 10 th. bedragen, zelve aan de schulden op te leggen. Eerst wanneer de betaling na een termijn van vier maanden niet gevolgd is, wordt de tusschenkomst van den regter ingeroepen; deze is alsdan geenszins gebonden aan de straf of soort van straf door den beambte opgelegd, maar spreekt geheel op nieuw regt.

De algemeene bepalingen van het strafwetboek worden tevens uitdrukkelijk van toepassing verklaard op die gevallen, waarin deze speciale wet niet mogt voorzien; eene bepaling, naar het ons voorkomt, vrij overbodig; daar toch wel steeds de

¹ Zie Polizeigesetz van 16 Nov. 1851.

algemeene strafwet zal gelden, zoo lang een speciale wet daaraan niet gederogeed heeft.

Men treft insgelijks bepalingen over verjaring en recidieve aan, iets wat men in andere wetten mist, die alzoo de algemeene voorschriften van het strafrecht laten gelden. Er heeft strafverhooging plaats, wanneer er geen jaar verloopen is, sinds het eindigen van den straftijd voor vroeger begane misdrijven.

Ook het nabootsen, in de nabijheid der spoorwegen, van de gebruikelijke signalen is strafbaar gesteld: eene nuttige bepaling, die onze wet mist.

Heeft iemand gevaar doen ontstaan voor een trein en heeft daardoor de trein oponthoud gehad en werkelijk gevaar geleden, zoo wordt hij gestraft met tuchthuisstraf tot 12 jaren; en is, zonder dat den dader opzet te wijten is, iemand gewond of gedood, dan kan de rogtter in het eerste geval de straf met de helft vermeederen, in het laatste die zelfs verdubbelen.

Wanneer er opzet bestaan heeft, zoo is de straf bij verwonding 5—30 jaar tuchthuisstraf en bij verlies van menschenleven, levenslange tuchthuisstraf of de doodstraf.

Over het algemeen zijn de straffen zwaarder dan die in andere wetten vervat; naar onze meening heeft de Saksische wetgever daarin zeer goed gehandeld; de grootte van het gevaar maakt de zware straf noodzakelijk: geen daad toch die zulke verschrikkelijke gevolgen kan hebben als het doen ontstaan van gevaar voor een trein, waarbij men niet één, maar honderde menschenlevens op het spel zet.

Na de voornaamste wetten besproken te hebben, meenen wij met dit overzicht der Duitsche strafwet-

geving te kunnen volstaan, en verwijzen voor het overige naar de boven opgegeven wetten. Het behandelen toch van ieder afzonderlijk zoude tot nuttelooze herhalingen aanleiding geven, terwijl wij niet uit het oog wenschen verloren te hebben, dat wij ons voorstelden deze wetten slechts in algemeene trekken te bespreken.

Ten slotte willen wij de Engelsche spoorweg-wetgeving ¹, voor zoo verre hare bepalingen voor ons onderwerp van bijzonder gewigt zijn, nagaan.

Nadat sints 1830 ² sommige bepalingen in de concessie-wetten opgenomen werden, kwam de eerste algemeen geldende spoorwegwet den 14^{den} Augustus 1838 (1 en 2 Vict. cap. 98) "the Railway Conveyance of mails Act" tot stand. Zij had betrekking tot het brievenvoer over de spoorwegen en bepaalde boete voor verzuim en nalatigheid der ondernemers tot £ 20.

De volgende wet ³, de "Gates at level crossings Act" van 17 Augustus 1839 (2 en 3 Vict. c. 45), verplicht de spoorwegondernemers tot het maken en sluiten der hekken aan de overwegen der spoorwegen, op boete hoogstens van £ 5 voor elken dag verzuim.

Daarop volgt de belangrijke wet van 10 Augustus

¹ Zie hierover: Moore: *Handbook of railway law*.

F. Walford, *A summary of the law of railways*.

J. Dutry van Haefen, Diss. p. 56.

² Bij de opening van de eerste spoorweglijn (van Liverpool naar Manchester).

³ Verbeterende Act. 5 en 6, Will. IV, c. 50.

tus 1840, "Act for regulating Railways" (3 en 4 Vict. cap. 97), welke later gewijzigd is door die van 30 Julij 1842, "Act for the better Regulation of Railways and for the conveyance of troops" (5 en 6 Vict. cap. 55 ¹).

Hierbij werden twee gevallen onderscheiden, n. l. of er overtreding door beambten of bedienden gepleegd is, dan wel door andere personen. Zoo een beambte dronken is, zich tegen het dienstreglement verzet, op eenige wijze het verkeer langs de spoorwegen belemmert of in gevaar brengt, wordt hij gestraft met twee maanden gevangenis of £ 10 boete: bij verzwarende omstandigheden is de gevangenisstraf tot twee jaar gesteld "with or without hard labour."

Die een spoorwegbeambte in de uitoefening zijner dienst hindert of zich zonder vergunning op den weg begeeft, wordt met eene boete van £ 5 gestraft of bij wanbetaling met gevangenis tot twee maanden.

In het algemeen zoekt men in Engeland den waarborg voor de algemeene veiligheid op de spoorwegen alleen in de geldelijke verantwoordelijkheid der spoorwegmaatschappijen, en dit hangt zamen met den daar bestaanden eigenaardigen staat van zaken. Staatslieden van gezag hebben in aangelegenheden van dezen aard erkend, dat een ander stelsel dan dat van de verantwoordelijkheid der maatschappijen, in Engeland wel niet mogelijk was, om-

¹ §§ 1 en 2, Act. 3 en 4, Vict. Cap. 97 zijn afgeschaft en vervangen door §§ 4—6, Act. 5 en 6, Vict. cap. 55; § 5 dierzelfde wet is uitgebreid en gedeeltelijk afgeschaft door § 15, Act. 7 en 8, Vict. cap. 85; §§ 11 en 12 zijn afgeschaft en vervangen door §§ 16, 17 en 18, Act. 7 en 8, Vict. cap. 85.

dat elke dier maatschappijen een veel vermogende voorspraak in het Parlement bezit ¹.

Onder de volgende wetten komen hier nog in aanmerking:

“The Railways clauses consolidation Act” van 8 Mei 1845 (8 Vict. cap. 20), waar o. a. bepalingen voorkomen, betreffende den aanleg van spoorwegen, de afsluiting der wegen, de vergoedingen door de spoorwegmaatschappijen te voldoen voor de bij het vervoer van personen of goederen toegebrachte schade, de behoorlijke zorg voor het materieel, enz.; op het verzuim van deze laatste staat wederom geldboete.

“The Act for the better prevention of offences” van 5 Julij 1851 (14 en 15 Vict. cap. 96) §§ 6—14; daarin wordt straf bedreigd tegen degenen, die het materieel der spoorwegen beschadigen, schade toebrengen aan reizigers, naar de treinen werpen met steenen, gebouwen tot den spoorweg behoorende in brand steken, enz.

Na dit kort overzicht willen wij tot de behandeling der strafbepalingen, in de Nederlandsche spoorweg-wetgeving voorkomende, overgaan.

HOOFDSTUK V

der Wet van 21 Aug. 1859 (*Stbl.* n^o. 98).

Art. 44.

De bestuurders eener spoorwegdienst worden gestraft:

1°. Zoo zij de voorwaarden, waarop de vergunning tot uitoefening der dienst is ver-

¹ Zie Boogaard, p. 30.

leend, niet naleven of daarmede in strijd handelen, met een boete van honderd tot vijfduizend gulden.

In de Memorie van Toelichting werd van deze alinea gezegd: "dat zij in een lang gevoelde behoefte voorzag, daar het overtreden of niet naleven der concessien tot nog toe doorgaans straffeloos geschieden kon; dat het minimum der boeten, bij dit artikel bedreigd, gesteld was op *f* 300, daar een lager bedrag ten aanzien van de bestuurders eener spoorwegdienst de bedreiging geheel ijdel zou maken." Eveneens verklaarde de Regering, dat in het V^{de} Hoofdstuk wel straffen bedreigd waren tegen de *bestuurders* der dienst en tegen onderscheidene andere personen, maar niet tegen de *ondernemers* "met wier strafregtelijke vervolgbaarheid het ontwerp zich geheel niet inlaat" ¹.

De beide eerste verklaringen vereischen geene toelichting. Wat de laatste betreft, moeten wij opmerken, dat volgens art. 8 der wet, ² voor bestuurders van spoorwegdiensten worden gehouden zij, die hetzij als ondernemers, hetzij namens de ondernemers het opperbestuur over de dienst uitoefenen; eene bepaling die, zooals in de Memorie van Toelichting gezegd wordt, gemaakt is, "omdat het geval zich kan voordoen, dat er geene vennootschap voor de onderneming bestaat, maar dat enkele personen ondernemers zijn en zelven het bestuur uitoefenen."

De Regering zegt dus wel terecht, dat de onder-

¹ Zie Boogaard, p. 214 vlg.

² Art. 1, van het Ontwerp.

nemer *als zoodanig* niet door de wet wordt getroffen, maar als die ondernemer het opperbestuur uitoefent, dan is hij volgens art. 8 bestuurder en is dan qua *bestuurder* aan de strafbepaling van dit artikel onderworpen.

Had niet in deze alinea, even als in de volgende, ook van het in strijd *doen* handelen moeten gesproken zijn?

Ten einde in geene noodelooze herhalingen te vervallen, zullen wij eerst bij onze beschouwing van art. 47, laatste lid, de gronden ontwikkelen, waarop wij die vraag bevestigend meenen te moeten beantwoorden.

2°. Zoo zij de bepalingen van deze wet niet naleven of daarmede in strijd handelen of doen handelen, voor zoover daaromtrent niet in het bijzonder is voorzien, met eene boete van honderd tot vijfduizend gulden.

In het ontwerp stond alleen: "in strijd handelen." In de afdeelingen der Tweede Kamer werd de bedenking gemaakt, dat er moest gelezen worden *i. s. h. of doen handelen*. Immers, zoo redeneerde men — daar volgens het laatste lid van art. 47, de beambte of bediende *niet* strafbaar is, als hij op last van bestuurders gehandeld heeft, zoo moesten ook de bestuurders, die den last gaven, en dus de overtreding deden begaan, strafbaar zijn. Men voegde er bij, dat die aanmerking evenzeer op al. 7 van dit artikel toepasselijk was.

De Regering antwoordde, dat die bestuurder in het geval van het laatste lid van art. 47, d. i. wanneer hij zijn ondergeschikte *beveelt* een der in art. 47

vermelde overtredingen te plegen, in strijd zou handelen met de wet, en dus volgens deze alinea van art. 44, strafbaar zijn. Echter gaf zij de emendatie toe om allen twijfel te dezen aanzien weg te nemen.

Het blijkt dus dat de Regering de woorden "of doen handelen" voor overbodig hield. In hoeverre deze beschouwing juist was, zullen wij bij de toelichting van het laatste lid van art. 47 onderzoeken.

De strafbepaling zelve zal niemand van nut ontbloom achten, doch aan den anderen kant is zij wel eens zeer drukkend voor de bestuurders geweest, zoo als uit het volgende geval schijnt te blijken.

De bestuurder van de Antwerpen-Rotterdamse spoorwegdienst is bij vonnis van de Arrond.-Regtbank te Breda ¹ schuldig verklaard aan het, als bestuurder eener spoorwegdienst, doen vertrekken en aankomen van treinen op andere uren dan daarvoor, overeenkomstig art. 22 dezer wet, bepaald waren door den Minister van Binnenlandsche Zaken.

Nu had echter de Minister in dit geval eerst op 12 October aan den gemagtigde van evengenoemden bestuurder te 's Gravenhage kennis gegeven, dat de dienstregeling op den 15^{den} zou moeten veranderen; terwijl deze oogenblikkelijke verandering, zooals de bestuurder beweerde, voor dezen onmogelijk was geweest, omdat de treinen moesten corresponderen met die van andere maatschappijen.

De veroordeeling volgde echter omdat "er van geene volstreckte onmogelijkheid van het op te volgen voorschrift sprake kon zijn, terwijl het niet tot de roeping van den regter behoort, na te gaan, of

¹ W. v. R. 2668

er van die opvolging min of meer gewigtige bezwaren verbonden waren."

Op de feitelijke beslissing, dat er van geene *volstrekte* onmogelijkheid bleek om de wet na te leven, (eene beslissing wier juistheid wij in het midden laten) moest wel eene veroordeeling volgen. Niemand echter zal ontkennen dat de hier bedoelde strafbepaling in de toepassing drukkend wordt, wanneer de Minister van Binnenlandsche Zaken op bovengemelde wijze van zijne bevoegdheid gebruik maakt.

Opdat een dergelijke onbillijkheid als die den bovengenoemden bestuurder trof, niet meer kunne voorkomen, ware het wenschelijk dat er in art. 22 een termijn bepaald was, binnen welken de Minister zijn besluit omtrent de vertrekuren aan de bestuurders der spoorwegdiensten moet kenbaar maken.

3°. Zoo zij de dienst op den spoorweg openen alvorens het dienstreglement, in art. 5 bedoeld, is goedgekeurd, of die, hetzij openen hetzij hervatten, alvorens de in het 1^{ste} lid van art. 6 bedoelde magtiging verleend is, met een boete van duizend tot vijfduizend gulden, bij de openstelling of hervatting van de dienst, en van honderd tot duizend gulden voor elken dag, dien de geopende of hervatte dienst heeft geduurd.

Bij de beschouwing van al. 3, werd in de Afdelingen der Tweede Kamer opgemerkt, dat er wel straf bedreigd werd tegen het openen van de dienst op een (nieuwen) spoorweg, voordat het dienstreglement is goedgekeurd, maar niet tegen de be-

stuurders van reeds bestaande spoorwegdiensten, die verzuimen hun bestaand reglement binnen den bij art. 59 bepaalden tijd aan de goedkeuring van den Minister te onderwerpen. De Regering antwoordde hierop, dat in dat laatste geval de vorige alinea van toepassing mogt gerekend worden, daar dan die bestuurders door het niet vragen der benoodigde goedkeuring de wet niet zouden naleven.

Over de straf vergelijkte men onze aantekening op al. 4.

4. Zoo zij de dienst voortzetten na bevel tot staking of die hervatten zonder de toestemming, in art. 12 bedoeld, met eene boete van duizend tot vijfduizend gulden, bij de voortzetting of hervatting van de dienst, en van honderd tot duizend gulden voor elken dag, dien de voortzetting of hervatting heeft geduurd.

Wat de hier bedreigde straf betreft, zoo verdient even als in de vorige alinea opmerking, de maatstaf naar welke de boete bepaald wordt. Strikt genomen zou, zoo dikwerf er een trein vertrekt, de overtreding gepleegd worden, en mitsdien aan de bestuurders of overeenkomstig art. 207^d W. v. Strafv. zoovele boeten moeten worden opgelegd, als er treinen vertrokken zijn, of, als men al die overtredingen als één enkel voortgezet misdrijf wil aanmerken (hetgeen ons juister voorkomt), slechts ééne enkele goldboete. De wetgever nu heeft hier een middenweg gevolgd door te bedreigen: 1°. Eene boete van *f* 1000 tot *f* 5000, bij de voortzetting of hervatting van de dienst. 2°. Eene boete van *f* 100—*f* 1000, voor elken dag dien de voortgezette

of hervatte dienst geduurd heeft. Dit beginsel komt ons zeer juist voor; daar toch de voortzetting ongetwijfeld een verzwarende omstandigheid is, en er ook, nadat de overtreding gepleegd is, belang moet bestaan om haar te doen ophouden.

Doch wat is regtens, wanneer de overtreding slechts *één* dag geduurd heeft? Moet dan alleen de boete van *f* 1000—*f* 5000 worden opgelegd of ook daarenboven eene boete van *f* 100—*f* 1000?

Met het oog op de zoo even gemaakte opmerking, dat de overtreding gepleegd is, zoodra één enkele trein vertrokken is, gelooven wij dat deze vraag in den laatsten zin moet worden beantwoord. Laat men slechts één trein vertrekken, dan verbouert men alleen de boete van *f* 1000—*f* 5000; zot men echter dat doen vertrekken van treinen een *vollen* dag voort, dan komt er *f* 100—*f* 1000 boete bij. Is deze beschouwing juist, dan zullen ook, bij nog langere voortzetting, de woorden "*voor elken dag*" moeten worden uitgelegd alsof er stond "*voor elken vollen dag*."

5°. Zoo zij nieuwe of herstelde rij- of voertuigen in gebruik nemen, alvorens zij daartoe, ten gevolge der opneming in het laatste lid van art. 6 voorgeschreven, zijn gemagtigd, met eene boete van honderd tot duizend gulden voor elk zoodanig rij- of voertuig.

In het ontwerp was, aangaande nieuwe of herstelde rij- of voertuigen niets bepaald; nu was echter zoodanige bepaling noodig geworden door de bepaling van al. 3 van art. 6, die eveneens in het ontwerp gemist werd.

Het bedrag van de boete wordt hier afhankelijk gesteld van het aantal der gebruikte rij- of voertuigen. Deze strenge doch heilzame bepaling is een afwijking van de algemeene straffmaat in den Code Pénal aangenomen. Alleen de artt. 455 vlg. Code Pénal bevatten voorbeelden van eene soortgelijke berekening.

6°. Zoo zij in gebreke blijven te voldoen aan de beslissing van den Minister van Binnenlandsche zaken in art. 13 bedoeld, met eene boete van honderd tot vijfhonderd gulden voor elken dag verzuim.

De bestuurders der spoorwegdiensten worden bij het niet nakomen der bevelen van den Minister van Binnenlandsche Zaken, omtrent herstelling of vernieuwing van den weg, met een geldboete voor elken dag verzuim gestraft. Zie echter het derde lid van art. 46.

Men vroeg aan de Regering, wanneer dat verzuim geacht werd op te houden, als de Minister overeenkomstig artikel 14 handelt, en hij dus zelf de vereischte werken ten koste der bestuurders tot stand doet brengen?

Het antwoord luidde: "dat het van zelf schijnt te spreken, dat die boete ophoudt verbeurd te zijn, zoodra de Minister, ten koste der bestuurders, het werk doet uitvoeren, en deze dus belet worden zelve te handelen."

Om echter allen twijfel weg te nemen, werd aan het slot van art. 46 de nitdrukkelijke bepaling toegevoegd, dat de hier bedoelde tijd ophoudt te loopen, zoodra art. 14 wordt toegepast.

7°. Zoo zij het in art. 4 bedoeld reglement op het gemeenschappelijk gebruik van een spoorweg, of den bij art. 24 bedoelden algemeenen maatregel van inwendig bestuur niet naleven of daarmede in strijd handelen, of doen handelen, met eene boete van vijftig tot vijfduizend gulden.

Het maximum der hier bedreigde boete is veel hooger dan in het algemeen op overtreding der bepalingen van Koninklijke Besluiten, bij de wet van 6 Maart 1818 (*Stbl.*, n°. 12) bedreigd is. Bij het onderzoek dat alin. 7 in de Afdeelingen onderging, werd het vrij algemeen bedenkelijk geacht, dat hier zulk een zware geldboete bedreigd werd; eene opmerking, die evenzeer de al. 3 van art. 47 en al. 1, art. 55 gold. Hierop gaf de Regering ten antwoord, dat "ware de boete bij gemelde wet van 1818 vastgesteld, voldoende, de alinea zou kunnen vervallen, terwijl er overigens een groote speling tusschen minimum en maximum gelaten was, opdat de regter naar bevind van zaken zou kunnen oordeelen."

Dit alles moge waar zijn, de bedenking der Kamer werd er echter niet mede opgelost: zeker, als men blijven wilde bij den in de wet van 1818 gestelden regel, dan behoefde men de uitzondering niet te maken, doch de vraag was juist op welken grond men niet bij den regel blijven mogt.

Intusschen is het gemakkelijk dien grond op te geven.

Wij zullen er niet op wijzen, dat tegenwoordig het geld minder waarde heeft dan in 1818, dit toch zoude te veel bewijzen en tot eene verhooging

van alle boeten moeten leiden. Wij kunnen volstaan met de opmerking, dat zoowel het groote gewigt van het onderwerp, als de vermogenstoestand der bestuurders de verhooging der geldboete hier voldoende regtvaardigt.

Gedeeltelijk om dezelfde reden, namelijk wegens het groote gewigt der zaak, vindt men een soortgelijke afwijking der wet van 6 Maart 1818, in al. 2 van art. 47, alwaar voor de beambten en bedienden van den spoorweg de boete op één tot duizend gulden gesteld is.

Overigens is ook in een latere wet eene uitzondering op bovengenoemde wet gemaakt. In de wet van 17 October 1865 (*Stbl.*, n°. 121) *betrekkelijk het vaststellen van buitengewone maatregelen tot afwendig van besmettelijke veeziekten en tot wering harer uitbreiding en gevolgen*, is op de overtredingen van de besluiten door den Koning te nemen, een boete bedreigd van *f* 25—*f* 500, en gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden, benevens verbeurdverklaring. Hier wordt derhalve niet alleen bij de geldboete maar ook bij de gevangenisstraf van de wet van 1818 afgewoken, terwijl er daarenboven een derde straf bedreigd wordt, waarvan laatstgemelde wet zwijgt. Nu hebben echter al de hier besprokene afwijkingen van de wet van 1818, gewigtige gevolgen ten aanzien van de rechtsbedeeling. In art. 1, litt. *c*, van de wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.*, n°. 103) is n. l. bepaald, dat ter kennisse van den kantonregter worden gebragt — niet de overtredingen van alle mogelijke Koninklijke Besluiten, maar alleen — de overtredingen strafbaar gesteld in art. 1 der wet van 6 Maart 1818

(*Stbl.*, n^o. 12). Derhalve zijn de zoo even besprokene en met een exceptionele straf bedrigde overtredingen van Koninklijke Besluiten, onderworpen aan de regtsmagt der Arrondissements-Regtbank, overeenkomstig den in de wet op de R. O. aangenomen regel.

In al. 2 van art. 55 is men daarvan afgeweken, en heeft daar de overtreding uitdrukkelijk ter kennismeming aan den kantonregter opgedragen.

Art. 45.

10. Indien een bestuurder het misdrijf begaat, in art. 51 dezer wet bedoeld, wordt hem bij het vonnis van veroordeeling tevens de bevoegdheid tot het bekleeden van eenige betrekking bij een spoorweg op Nederlandsch grondgebied voor altijd ontzegd.

Het is mogelijk, ook al zal het niet ligt voorkomen, dat een bestuurder het misdrijf (lees: een der misdrijven) in art. 51 bedoeld, pleegt. De Regering, die mogelijkheid aannemende, wilde hier om volledig te zijn eene soortgelijke bepaling maken, als die, welke in art. 48, ten opzichte van de beambten en bedienden van den spoorweg voorkomt.

Men zou kunnen vragen of dit artikel ook toepasselijk is op bestuurders, die een der misdrijven van art. 51 hebben gepleegd op een *anderen* dan den door hen bestuurden weg.

Voor de ontkennende beantwoording zou men mogen aanvoeren, dat de bestuurders met betrekking tot die andere spoorwegen gelijk staan met

ieder ander particulier. Wij twijfelen echter of dit argument hier beslissend mag heeten. Het is ongetwijfeld volkomen waar, dat de bestuurder van spoorweg A., als hij zich bevindt op spoorweg B., aldaar met ieder ander particulier gelijk staat, in dien zin, dat hij aldaar geen orders mag geven. Doch, al is hij dan zoolang buiten dienst, hij is en blijft toch overal bestuurder van *een* spoorweg. En als men nu in het oog houdt, dat het artikel van *een* bestuurder spreekt, dan zal men al dadelijk moeten toegeven, dat de woorden van ons artikel ook de bevestigende beantwoording der gestelde vraag toelaten.

Raadpleegt men dan verder de ratio van het artikel, dan zal men niet aarzelen om van eene betrekking, bij welken Nederlandschen spoorweg ook, uit te sluiten elken bestuurder van een spoorwegdienst, die eenmaal *op welken Nederlandschen spoorweg ook* een der misdrijven van art. 51 gepleegd heeft. Immers wat wil de wet? Wat anders dan beletten, dat op eenigen Nederlandschen spoorweg de zorg voor de veiligheid van het reizend publiek wordt toevertrouwd aan iemand van wien het proefondervindelijk gebleken is, dat hij zich niet ontziet *opzettelijk* gevaar voor een trein te doen ontstaan. En of hij nu vroeger gevaar heeft doen ontstaan op zijn *eigen* of op een *andere* Nederlandsche baan, staat dat hier niet volmaakt gelijk? Verdient hij in dit laatste geval minder wantrouwen? Het is waar, hij heeft dan vroeger zijne betrekking niet misbruikt, maar daartegen over staat, dat, als hij vroeger gelegenheid vond onheil aan te rigten op een weg waarop hij geen gezag uitoefende, hij nog

veel gemakkelijker zoo iets zal kunnen doen op een weg waaraan hij verbonden is.

Eigenlijk had de wet nog verder moeten gaan, en de straf in de artt. 45 en 48 bepaald moeten uitbreiden tot *ieder*, ook tot den particulier, die een der misdrijven van art. 51 gepleegd heeft. Ware dit geschied, dan zouden de artt. 45 en 48 hebben kunnen vervallen, en in plaats daarvan aan art. 51 eene in dien ruimen geest gestelde slotbepaling moeten zijn toegevoegd. Dan zou daardoor ook tevens voldaan zijn aan den wensch der Tweede Kamer, die de artt. 45 en 48 op art. 51 had willen doen volgen; een wensch die thans afstuitte op de verklaring der Regering, dat men alle tot de bestuurders en evenzoo alle tot de ondergeschikte beambten betrekkelijke bepalingen bij elkander wilde houden.

De hier vermelde straf komt in die beperking in de algemeene strafwetgeving niet voor. Art. 8 der wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.*, n^o. 102), kent wel in het algemeen de ontzetting van de bevoegdheid om *openbare bedieningen* of *ambten* waar te nemen, doch de ontzegging van een enkel bepaald ambt of bediening gedooft dat artikel niet. Daarenboven zou het zeer de vraag zijn, of de in ons art. 45 bedoelde betrekking onder de openbare bedieningen en ambten zou kunnen begrepen worden.

Het staat trouwens vast, dat de wetgever bij de vaststelling eener speciale wet aan de straffen in de algemeene wetgeving opgenoemd, niet gebonden is: het is de vraag slechts of zij door de algemeene wetgevende magt zijn vastgesteld, en is dit het geval, zoo zullen zij ook wettig geldende zijn.

Men heeft dan ook bij verschillende wetten an-

dere straffen dan die in de algemeene strafwetgeving zijn opgenomen, vastgesteld, waaronder de intrekking van admissiën, van patent, enz.,¹ met de hier bedreigde straf de meeste overeenkomst hebben. Het ware in het algemeen wenschelijk dat de ontzegging om zeker bepaald beroep of bedrijf uit te oefenen meer als straf gebruikt werd. De aangehaalde wet van 29 Junij 1854, spreekt alleen van openbare bedieningen of ambten en zwijgt van particuliere beroepen of bedrijven. Nu zullen wij natuurlijk niet beweren dat het ooit te verdedigen zou zijn, iemand de uitoefening van *alle* bedrijven en beroepen te verbieden; door zoodanig verbod immers zou men den veroordeelde de gelegenheid benemen, om op eerlijke wijze in zijn bestaan te voorzien. Doch dit beweren wij, dat de uitsluiting van het beroep, waarvan men bij herhaling een misdadig gebruik gemaakt heeft, in de rij der straffen nooit mag ontbreken. Ja, eene dergelijke straf wordt door het algemeen belang nog in veel sterker mate gevorderd dan die in art. 8^b der wet van 1854 vermeld. Openbare ambtenaren toch staan in den regel onder zekere contrôle, hetzij van hunne collegas hetzij van hunne superieuren. De leverancier van levensmiddelen daarentegen (om slechts één voorbeeld te noemen) staat feitelijk bijna uitsluitend onder de contrôle der verbruikers, aan wie de kennis ontbreekt om de fijne vervalschingen te ontdekken en de magt om zich tegen de meer eenvoudige maar juist daarom bijna algemeene, te vrijwaren.

¹ Zie van Deïuse, Beginselen van strafregt, § 456.

Het verlies van de hier bedoelde bevoegdheid is beperkt tot de spoorwegen op Nederlandsch grondgebied. Teregt, want hoewel de wetgever, met het oog op art. 6 Alg. Bep., ook de bevoegdheid tot het bekleeden van betrekkingen bij buitenlandsche spoorwegen zou hebben kunnen ontnemen, zoo zou zulks noch noodig noch nuttig zijn. Niet noodig, omdat onze wetgever niet te zorgen heeft voor de veiligheid in het buitenland. Niet nuttig, want als men het verbod overtrad, dan zou dit *buiten'slands* gepleegd misdrijf hier te lande toch niet vervolgd kunnen worden.

2°. Die in weerwil van zoodanige ontzegging eene betrekking bij een spoorweg aanvaardt, wordt gestraft met eene boete van honderd tot tweeduizend gulden.

Deze alinea geeft aan de vorige eene goede sanctie, die aan de in art. 8 der wet van 29 Junij 1854, vermelde straf ontbreekt.

Het is echter nog de vraag of men ook niet moest straffen dengeen, die een zoodanig veroordeelde aanstelt. De Regering verklaarde in de Memorie van Toelichting "dat daárom *alleen* hij, die zich op nieuw laat aanstellen strafbaar gesteld werd en niet degeen die de aanstelling doet, omdat het voor dezen laatsten soms moeilijk zou zijn te weten of de persoon, dien hij wenschte aan te stellen, de bevoegdheid tot het bekleeden der betrekking mist."

Al dadelijk zien wij in het geheel niet in dat het voor hen, die aanstellen zoo moeilijk is te weten of de aan te stellen persoon op den hier bedoelden grond de bevoegdheid tot het bekleeden der betrekking mist.

Ons land is niet groot, en het aantal misdrijven in art. 51 bedoeld, is gelukkig niet zoo aanzienlijk dat het den spoorwegbestuurders ligt verborgen zou blijven, indien een hunner collegas zich aan zoo iets schuldig maakt. In allen gevalle zouden zij zich kunnen informeren, of zou men registers voor de personen die dergelijke misdrijven gepleegd hebben, kunnen aanleggen. Bovendien, al mogt men het soms onmogelijk te weten kunnen komen of de aan te stellen persoon zich als bestuurder van een spoorweg aan een der misdrijven van art. 51 schuldig gemaakt had, moet men daarom in de wet maar niets bepalen en van de gevallen, waarin men het wèl kan weten, dus van de meeste gevallen, maar zwijgen? Omdat men niet *alles* kan doen, zal men daarom maar *niets* doen?

Om er des te zekerder van te zijn, dat een dusdanig veroordeelde geen betrekking bij een spoorweg op Nederlandsch grondgebied aanvaardt, zouden wij dus het in Duitschland vrij algemeen gevolgde systeem hier willen ingevoerd hebben, waarbij zoowel tegen dengeen die aanstelt, als tegen hem die aangesteld wordt, straf bepaald is.

Vgl. Preuss. Strafges., §§ 299, 300. Weimar'sches Ges., § 7. Mecklenburg-Schwerin'sche Verord., § 3. Württemberg Ges., art. 5.

Het in deze alinea gehuldigde beginsel was reeds aangenomen bij artikel 25 laatste lid, der wet van 7 Mei 1856 (*Stbl.* n^o. 32), alwaar wij lezen: "De schipper, die door den raad onbevoegd verklaard, gedurende het tijdvak van onbevoegdheid *buiten nooddwang* als zoodanig optreedt, wordt gestraft met eene boete van *f* 300 tot *f* 1000, met of zonder ge-

vangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden." In die wet wordt dus het geval van nooddwang uitgezonderd. Het vermelden van die uitzondering is echter overbodig, want "force majeure" of zelfs de "Nothstand" die hier bedoeld schijnt te zijn, sluit per se de strafbaarheid uit. Diezelfde uitzondering geldt dus ook in ons art. 45, doch is hier waarschijnlijk niet uitdrukkelijk genoemd, omdat zij wel op zee, maar moeilijker op een spoorweg zal voorkomen.

Art. 46.

1°. De bestuurders eener spoorwagendienst zijn, in geval van veroordeling tot geldboete, ieder voor het geheel der opgelegde boeten aansprakelijk.

In art. 4 der wet van 22 April 1864 (*Stbl.* n°. 29), houdende *bepalingen voor het geval van wanbetaling van boeten in strafzaken*, lezen wij:

"Wanneer meer personen bij dezelfde regterlijke uitspraak wegens hetzelfde misdrijf worden veroordeeld, is ieder hunner slechts aansprakelijk voor de hem persoonlijk opgelegde boete."

Nu doet zich de vraag voor of evengemeld artikel niet de 1^e alinea van ons art. 46 heeft doen vervallen?

Het antwoord moet o. i. bevestigend wezen ¹. Wel is waar zal, wanneer voor een speciaal geval is gederogerd aan een algemeen voorschrift, die excep-

¹ Dit wordt ook aangenomen door W. J. d'Aulnis de Bourguill in zijn academisch proefschrift over de *Wet, houdende bepalingen voor het geval van wanbetaling van boeten in strafzaken van 22 April 1864* (*Stbl.* n°. 29), Leyden 1866, p. 181.

tionele bepaling blijven voortbestaan, ook dan wanneer dat algemeen voorschrift door een nieuw algemeen voorschrift vervangen wordt: “*Lex generalis non derogat legi speciali,*” d. i. een *algemeen voorschrift* derogeert niet aan een *exceptioneel* voorschrift.

Doch al geldt dus de regel: “*species derogat generi*” ook dan wanneer de *species* ouder is dan het *genus*, om dien regel tot behoud van eene vroegere bijzondere bepaling te kunnen inroepen, moet men eerst bewijzen, dat die bijzondere bepaling werkelijk een *exceptioneel* voorschrift, een *lex specialis* in den hier bedoelden zin was ¹. Want al vervallen door de opheffing van een regel de uitzonderingen *niet*, die vroeger op dien regel gemaakt waren, aan den anderen kant vervallen daardoor wel degelijk de van dien regel in de wet gemaakte toepassingen; anders immers zou de opheffing van den regel niets beteekenen. De vraag is dus: was art. 46 al. 1 eene uitzondering op, of wel eene toepassing van het in 1859 geldend algemeen voorschrift omtrent de solidariteit der boeten?

Het laatste is het geval. Art. 46 1^o. bepaalde in 1859 niets *exceptioneels*, maar was de vrij overbodige uitdrukkelijke toepasselijk-verklaring van het algemeene voorschrift in art. 55 C. P. vervat. Met andere woorden: art. 46 al. 1 was geenszins een *lex specialis* in den zin waarin dat woord in den straks vermelden regtsregel gebruikt wordt. Juist daarom kan men ons *hier* dien regel “*lex generalis*

¹ Cf. de Hervorming onzer Strafwetgeving. Kritische beschouwing der wet van 29 Juni 1854 (Stbl. n^o. 102). Academisch proefschrift van A. E. J. Modderman, p. 94—100.

non derogat legi speciali" niet tegenwerpen. Mitsdien is art. 46 al. 1 in 1864 vervallen, tegelijk met de bepaling van art. 55 C. P. waarvan het de toepassing was.

In de Memorie van Toelichting werd ten aanzien van deze alinea opgemerkt, dat hier is overgenomen, hetgeen in art. 11 der wet van 28 Junij 1854 (*Stbl.* n°. 100), ten aanzien der bestuurders van instellingen van weldadigheid is bepaald. In het 2^{de} lid lezen wij daar: "zij (de best.) zijn hoofdelijk voor het geheel der *gezamenlijk opgelegde* boete aansprakelijk;" hier heeft men eveneens de overtollige toepasselijk-verklaring van art. 55 C. P., die door de wet van 1864 dus eveneens is afgeschaft.

2°. Geen veroordeeling wordt uitgesproken tegen den bestuurder die bewijst het zijne te hebben bijgedragen om de wet te doen naleven.

Even als de vorige alinea zoo had ook deze bepaling, overeenkomende met art. 11, 3^{de} lid, der zoo evenvermelde wet van 28 Junij 1854 (*Stbl.* n°. 100), veilig achterwege kunnen blijven. Het hier uitgedrukte beginsel is toch volstrekt niets bijzonders, maar is in het algemeen in het begrip van culpa opgesloten. Nooit kan iemand veroordeeld worden die bewijst het zijne te hebben gedaan om de wet te doen naleven, en men wachte zich dus wel uit deze bepaling a contrario te redeneren.

Dat het vermoeden van schuld altoos kan worden ontzenuwd door het tegenbewijs, dat men het zijne gedaan heeft (d. i. alles wat men *kon* doen), om de overtreding te voorkomen is door den Hoo-

gen Raad o. a. bij een Arrest van 20 April 1864¹ erkend. Aldaar toch wordt, met bevestiging van een Arrest van het Hof van Utrecht overwogen, dat de feitelijke beslissing “dat van geenerlei, zelfs niet van onwillekeurig verzuim van een beklaagde is gebleken, en dat een beklaagde alles gedaan heeft wat hij vermogt, om overtreding te voorkomen” het bestaan van schuld uitsluit.

Wanneer dit beginsel niet zelden wordt miskend, dan is dit klaarblijkelijk een gevolg van de onjuiste voorstelling alsof, waar alleen culpa geeischt wordt, het bloote feit voldoende is. Dit laatste is echter stellig onjuist, hetgeen voldoende blijkt, zoodra men slechts het geval stelt, dat een krankzinnige b. v. een politieovertreding begaat. Voor het bestaan van culpa is het altijd noodig, dat het van den dader afhing ook het tegendeel te doen, d. i. de wet na te leven; en is het nu bewezen, dat hij alles gedaan heeft wat hij *kon*, om de wet na te leven, dan heeft hij de overtreding niet kunnen voorkomen en zich aan geen culpa schuldig gemaakt.

Waar toe zou het ook dienen zelfs in dit geval straf te bedreigen? Al wilde men den regel “*ultra posse nemo obligatur*” schenden, in geen geval zou men het “*ultra posse nemo potest*” kunnen wegcijferen.

Er kan zich bij het leveren van het hier bedoelde tegenbewijs de volgende vraag voordoen: stel dat er een misdrijf gepleegd is ten gevolge van een besluit bij meerderheid door de bestuurders genomen; stel verder dat er bepaald is, dat de beraadslagingen geheim moeten blijven, mogen dan de leden die

¹ W. v. R. n^o. 2592.

tot de minderheid behoorden ter hunner ontlasting het geheim der beraadslagingen schenden?

Artikel 378 C. P. gebiedt geheimhouding, behalve aan eenige bepaald genoemde personen, aan “*toutes autres personnes, dépositaires par état ou profession des secrets qu'on leur confie,*” en zal dus in het algemeen op het zonder noodzaak openbaren van hetgeen in de hier bedoelde vergadering is gevallen, van toepassing zijn.

Toch meenen wij dat de bestuurder en beklagde, die alleen uit noodzaak, tot zelfbehoud, art. 378 C. P. overtreedt, straffeloos moet blijven. Want 1^o. ontbreekt toch de doleuse intentie (“*intention de nuire*”) welke art. 378 C. P. vereischt ¹, en 2^o. zelfs al werd voor de toepassing van dat artikel die intentie niet vereischt, zou hier de strafbaarheid vervallen, eensdeels door het *fait justificatif* der zelfverdediging, anderdeels door de magtiging die de wetgever hier verleent om het stilzwijgen te verbreken. Misschien zelfs is deze alinea met geen ander doel in de wet gekomen, dan om het verbod van art. 378 C. P. ter zijde te stellen.

Mogen wij dus aannemen dat, tot het leveren van het in deze alinea bedoelde tegenbewijs, altijd de volkomene bevoegdheid bestaat, een nicuwe vraag doet zich voor, n. l. *op welke wijze* dat tegenbewijs moet geleverd worden?

Bij het onderzoek in de Afdeelingen der Tweede Kamer werd gevraagd: “hoe de bestuurder het bewijs zou kunnen leveren, dat hij al het zijne had gedaan om eene wet te doen naleven? wanneer hij

¹ Cf. Chauveau et Hélie, II, § 3135.

“b. v. in den Raad van Administratie zich tegen
 “een besluit verzet heeft, zal hij meestal geen ge-
 “tuigen te voorschijn kunnen brengen, en zich hoog-
 “stens op de notulen der vergadering kunnen be-
 “roepen: maar zullen dezen kracht van bewijs
 “hebben?”

Eenige leden meenden, dat de vraag toestemmend moest beantwoord worden en dat de bestuurder, die in het onderstelde geval verkeert, door het doen aanteekenen van protest in de notulen, wel zorg zou dragen, van zijnen tegenstand ten aanzien der wetsovertreding te doen blijken.

De Regering zelve antwoordde, dat het bewijs door de notulen der vergadering van bestuurders geleverd zou kunnen worden, en dat het daarmee zou moeten gaan op gelijke wijze als met betrekking tot de handelingen van een burgemeester of van een wethouder, of van een bestuurder eener inrigting van weldadigheid, in de gevallen bedoeld in art. 226 der gemeentewet en art. 11 der wet tot regeling van het armbestuur.

De hier gemaakte vergelijking met de notulen van den gemeenteraad is o. i. minder juist, want hier bij een spoorwegmaatschappij zijn die notulen geen authentieke stukken. Aan den anderen kant zal de beklagde zijne medebestuurders in den regel niet als getuigen kunnen dagvaarden, daar deze wel naast hem op de bank der beklagden zullen gezeten zijn.

Hoe nu uit de moeilijkheid te geraken? Zij verdwijnt geheel, zoodra men slechts afstand doet van het dwaalbegrip alsof in strafzaken wettig bewijs alleen door wettig tegenbewijs zou kunnen wor-

den ontzenuwd. Het tegenbewijs in strafzaken is geheel iets anders dan in burgerlijke zaken. Alles is goed, wat de regter slechts de overtuiging van schuld ontnemt ¹. Niets belet alzoo dat de regter met de (schoon niet authentieke) notulen en de (schoon niet beëdigde) verklaringen der medebeklaagden genoegzaam neemt.

Schoon nog weinig jurisprudentie over deze alinea bestaat, is er toch een vonnis van de Arrond. Regtbank te Arnhem van 26 April 1862 ², waarbij de bestuurders van den Ned. Rijnspoorweg van de schuld van het niet gesloten zijn van eenige hekken ontheven worden, omdat het bewezen was, dat niet zij, bestuurders, voor het gesloten zijn der hekken moesten zorgen, maar de ingenieur der maatschappij, en dat wel volgens de statuten der maatschappij, goedgekeurd bij Kon. Besluit van 15 Maart 1850, zoodat:

“in alles het bewijs is gelegen, dat door de directeurs, en zulks onder goedkeuring van commissarissen, het hunne gedaan is om de wet van 21 Augustus 1859 op het gebruik der spoorwegen te doen naleven, in welk geval, ingevolge art. 46 al. 2 dier wet geene veroordeeling tegen bestuurders mag worden uitgesproken, dus zeer zeker hun de straf niet mag worden opgelegd, tegen bestuurders, welke de wet niet naleven of daarmee in strijd handelen, bij art. 44 der voormelde wet bedreigd,” enz.

3°. De boete in het voorlaatste lid van art. 44

¹ Zie W. v. Strafv. Artt. 430, 427, 431 en

DE PINTO, *Handleiding tot het W. van Strafv.* II, bl. 582.

² W. v. R. n°. 2405.

bedreigd, kan niet hooger gaan dan tot vijfduizend gulden. De aldaar bedoelde tijd houdt op te loopen, zoodra art. 14 wordt toegepast.

Deze alinea bevat eene zeer nuttige bepaling, aangezien men door overeenkomstig art. 207^d W. v. Strafv. steeds de boeten te cumuleeren, eene spoorwegmaatschappij groote schade zou kunnen doen lijden. Welligt ook zou anders het voordeel der schatkist den Minister in verzoeking kunnen brengen minder spoedig tot de toepassing van art. 14 over te gaan.

Jammer slechts dat soortgelijke beperking van het cumulatiestelsel niet bij alle misdrijven is aangenomen, daar, moge de algemeene confiscatie ook al afgeschaft zijn, volgens onze tegenwoordige wetgeving de geldboete iemand te gronde kan rigten.

Over de laatste zinsnede vergelijkte men onze aantekening op art. 44 al. 6.

Art. 47.

De beambten en bedienden van den spoorweg worden gestraft:

- 1°. Zoo zij weigeren aan de bepalingen van de artt. 10 en 11 te voldoen, met eene boete van tien tot driehonderd gulden.**
- 2°. Zoo zij het in art. 4 bedoelde reglement op het gemenschappelijk gebruik van een spoorweg, of den bij art. 24 bedoelden maatregel van inwendig bestuur overtreden, met eene boete van een tot duizend gulden.**

Na dus eerst voor de bestuurders de straffen bepaald te hebben, gaat de wetgever in dit en het volgend artikel over tot het vaststellen van die

voor beambten en bedienden van den spoorweg. Veel van hetgeen bij de vorige artikelen opgemerkt is, zal ook hier van toepassing zijn.

In het algemeen zijn, met het oog op het geringere vermogen der ondergeschikte beambten, de boeten hier lager gesteld, dan die voor de bestuurders. Het is te betreuren dat dit beginsel van billijkheid ook niet in de algemeene strafwetgeving gehuldigd is. Wel is waar zou het bij misdrijven die door alle burgers zonder onderscheid kunnen gepleegd worden, ondoenlijk zijn hieromtrent in bijzonderheden af te dalen, doch niets belet dat den regter worde geboden, om bij de vaststelling van het bedrag tusschen minimum, en maximum, op den vermogenstoestand van den schuldigverklaarde acht te geven.

In het ontwerp was ook gevangenisstraf bepaald, en wij lezen in het Voorloopig Verslag dienaangaande:

“Naar veler oordeel is het maximum der geldboete en der gevangenisstraf voor de beambten en bedienden van den spoorweg te hoog.

“Het nadeelig gevolg daarvan zal zijn, dat zelfs de geringste overtreding van het algemeen reglement door de Arrond.-Regtbank moet worden bevestigd. In elk geval acht men het onbillijk, dat dezelfde overtreding van het algemeen reglement, de bestuurders der spoorwegdienst niet dan aan veroordeeling in eene geldboete blootstelt, terwijl de beampte of bediende daarvoor een gevangenisstraf zelfs van drie jaar kan belooopen.

“Er schijnt hier een hoogst overdreven toepassing te bestaan van de spreuk: *“qui non habet in aere,*

“*luut in pelle;*” wordt de boete niet betaald, dan “treedt de gevangenisstraf van art. 57 daarvoor in “de plaats, en deze is voldoende.”

De Regering antwoordde daarop, dat de toepassing zonder noodzaak der aangehaalde spreuk geenszins in de bedoeling van het artikel lag; en dat bij het bepalen van het maximum der gevangenisstraf in het oog gehouden is, dat de regter niet dan in geval van zware overtreding dat maximum zou toepassen. Er schenen gevallen mogelijk, waarin dit zou behooren te geschieden, doch dan zouden veelal de artt. 51 en 52 van toepassing zijn. De slotsom van deze gedachtenwisseling tusschen de Regering en de Tweede Kamer was, dat het bedrag der bedreigde geldboete behouden bleef, op grond van hetgeen door de Regering bij art. 44 al. 7 was aangevoerd, terwijl aan den anderen kant, om de reden in het Voorloopig Verslag opgegeven, de gevangenisstraf werd weggelaten.

3°. De beambten of bedienden zijn niet strafbaar, zoo hunne weigering of overtreding een gevolg is van den last, door de bestuurders van de spoorwegdienst gegeven.

Deze bepaling moet in verband gebracht worden met de algemeene leer van het *bevel* in het strafrecht, waarbij tusschen het *ius constituendum* en het *ius positivum* naauwkeurig moet worden onderscheiden.

a. *Jus constituendum*. Het bevel kan dan als fait justificatif worden ingeroepen, wanneer het door den wettigen superieur en in den wettigen vorm gegeven is aan hem, die verplicht is dien superieur

volstrekt te gehoorzamen, maar dan nog alleen als een dezer beide gevallen aanwezig is:

of het bevel moet gegeven zijn overeenkomstig eene uitdrukkelijke wetsbepaling (zooals b. v. in het geval van art. 327 C. P.);

of wel, en met dit geval hebben wij hier bepaaldelijk te doen, het moet een daad betreffen van dien aard, dat de ondergeschikte ter goeder trouw aan hare regtmatigheid kon gelooven ¹.

In dit geval zal de inferieur die, op grond van het bevel, ter goeder trouw een misdrijf gepleegd heeft, straffeloos blijven, en daarentegen de superieur die het bevel gegeven heeft, als auctor intellectualis moeten gestraft worden.

b. Wat het *ius positivum* aangaat, zoo worden helaas deze algemeene beginselen in den C. P. nergens uitdrukkelijk uitgesproken ².

Doch behalve dat in den C. P. wel meer algemeene voorschriften betrekkelijk de *witsluiting* der strafbaarheid gemist worden, die toch niemand aarzelt als algemeen verbindend te beschouwen, zoo zou men om in het gestelde geval tot de straffeloosheid van den inferieur te geraken, zich kunnen beroepen op art. 64 C. P. Door het ontvangen bevel toch kwam de dader onder de werking van une force (morale) à la quelle il n'a pu résister.

Wat echter betreft hem die den last gegeven heeft, deze is volgens art. 60 1^e lid C. P. *niet* auctor intellectualis, maar *complice* en moet dus —

¹ Cf. Rossi, *Traité de dr. pén.*, Liv. II, Ch. 13.

² De artt. 114 en 190 bevatten alleen de toepassing op bijzondere gevallen.

hoe ongerijmd het zij — wegens het niet strafbare van het hoofdfeit, straffeloos blijven!

Werpen wij nu weer den blik op ons art. 47, dan doen zich bij deze alinea twee vragen voor:

I. Is nu art. 47 laatste lid eenvoudig de (overbodige) toepasselijk-verklaring van dat algemeene beginsel, volgens hetwelk de strafbaarheid vervalt, wanneer de last door en aan de zoo even besproken personen gegeven, van dien aard is, dat de lasthebber het misdadige niet beseffen kan? Of wel moeten wij aannemen dat, ten einde hier het onderzoek naar dit laatste af te snijden, de wetgever hier *onvoornwaardelijk* de door den supérieur gegeven last als een fait justificatif heeft aangenomen?

Wij meenen het laatste, want men mag zonder noodzaak niet aannemen dat de wetgever iets overbodigs heeft willen bepalen.

II. Hoe handelt men met hem, die den last gegeven heeft?

Hij is auctor intellectualis en dus zou hij, ware onze algemeene strafwetgeving goed, als zoodanig strafbaar zijn.

Daar hij echter volgens art. 60 C. P. als *complice* wordt beschouwd, terwijl de complice niet strafbaar is, als het misdadig hoofdfeit ontbreekt, zoo zou hij vrijkomen indien niet art. 44 al. 2 daarin voorzag.

Het *doen handelen* in die alinea opgenomen is dus geenszins overbodig zooals de Regering ten onregte beweerde. Om dezelfde reden had ook in al. 1 van dat artikel het *doen handelen* vermeld moeten zijn.

Thans zal uit artt. 47 al. 3 en 44 al. 1, in verband met art. 60 C. P., volgen, dat wanneer een

ondergeschikt beambte, op last van een bestuurder, iets doet in strijd met de voorwaarden waarop de concessie verleend is, *niemand* gestraft worden kan.

Art. 48.

- 1°. **Indien een beambte of bediende het misdrijf begaat, in art. 51 dezer wet bedoeld, wordt hem, bij het vonnis van veroordeeling, tevens de bevoegdheid tot het bekleeden van eenige betrekking bij een spoorweg op Nederlandsch grondgebied voor altijd ontzegd.**
- 2°. **Die in weerwil van zoodanige ontzegging eene betrekking bij een spoorweg aanvaardt, wordt gestraft met eene boete van vijftig tot vijfhonderd gulden.**

Wij kunnen hier volstaan met te verwijzen naar hetgeen wij bij art. 45 opteekenden.

Art. 49.

- 1°. **Overtreding van de Artt. 28, 30 en 31 of van de voorwaarden, gesteld bij Onze besluiten, naar aanleiding van de artt. 29 en 30 genomen, wordt gestraft met eene boete van vijftig tot vijfhonderd gulden.**

In de hier aangehaalde artt. 28, 30 en 31 wordt verboden om binnen zekeren afstand van een spoorweg, gebouwen, muren, schuttingen, riet- of stroodaken of andere ligt ontvlambare stoffen te plaatsen, of zonder 's Konings vergunning opgravingen te doen. Hierbij valt op te merken, dat de wetgever hier niet het *hebben*, maar het *oprigten* of *plaatsen* verbiedt, zoodat èn het verbod, èn de in art. 33 voor-

geschreven radicale maatregel, en de in art. 44 vervatte strafbepaling, niet bestaan ten aanzien van de gebouwen enz., die bij de in werkingtreding dezer wet reeds aanwezig waren. Hiertegen strijdt niet dat volgens art. 58 1^e lid de bepalingen van deze wet in het algemeen ook op de bestaande spoorwegdiensten van toepassing zijn. Immers daaruit volgt alleen, dat ook langs de reeds in 1859 aanwezige spoorlijnen geene *nieuwe* gebouwen, enz. binnen den verboden afstand mogen worden opgericht, maar geenszins dat de aldaar in 1859 reeds aanwezige gebouwen enz. moeten worden afgebroken of weggenomen.

Alle twijfel wordt daarenboven opgeheven door art. 60, waarin tevens voor het algemeen belang voldoende wordt zorg gedragen. Aldaar toch lezen wij:

“Hetgeen binnen de afstanden, in de artt. 28, 30 en 31 bepaald, langs de bestaande spoorwegen is opgericht, gegraven, geplaatst of nedergelegd, wordt, zoo de openbare veiligheid het vordert, tegen voorafgaande schadeloosstelling, van Regeringswege weggenomen of gedigt.”

Met de besluiten naar aanleiding van de artt. 29 en 30 genomen, worden bedoeld de besluiten, waarbij voor gebouwen, muren of schuttingen dispensatie, of tot het doen van eenige uitgravingen, vergunning verleend is.

2^o. De overtreders worden daarenboven, op de vordering van het Openbaar Ministerie, veroordeeld om binnen een bij het vonnis te bepalen termijn de zaken in den vorigen stand te herstellen.

3°. Bij gebreke van voldoening aan die uitspraak wordt, na verloop van den gestelden termijn, het vonnis voor Regeringswege ten koste van den overtreder ten uitvoer gelegd.

In beginsel hebben wij hier niet zoo zeer met eene strafregtelijke als wel met eene civiele veroordeeling, en een ook in het B. W. erkende dwangmaatregel te doen.

Immers de Staat, die overeenkomstig art. 1401, in burgerlijkregtelijken zin, de schuldeischer is van hem, die een der hier bedoelde overtredingen gepleegd heeft, de Staat zou, ook al stond het hier niet geschreven, bevoegd zijn om op grond van art. 1276 B. W. bij den *burgerlijken* regter de vernietiging te vorderen van hetgeen strijdig met de verbindtenis (d. i. hier: de verbindtenis der burgers om zich van de door de wet verbodene handelingen te onthouden) verrigt is, en zich zelfs door den regter kunnen doen magtigen om, ten koste van den schuldenaar, het gedane te doen vernietigen. De eenige eigenaardigheid, en derhalve de eenige bestaansreden van deze beide alineaë is, wat de *vordering* betreft: dat deze hier voor den *strafregter* en door het Openbaar Ministerie gedaan wordt; wat de *magtiging* aangaat: dat hier de bijzondere autorisatie van den *regter* vervangen wordt door een algemeene autorisatie, die de *wet* aan de Regering verleent en waarvan deze moet gebruik maken.

Moet nu op grond van deze eigenaardigheden de hier bedoelde veroordeeling als eene veroordeeling tot *straf*; — de hier vermelde ten uitvoerlegging als de executie van een strafvonnis worden aangemerkt?

Wij zien de noodzakelijkheid voor eene toestemmende beantwoording niet in.

Voorschriften als die van deze alinea zijn in den C. P. niet bekend, behalve iets soortgelijks in art. 226: volgens welk artikel de belediger bovendien (d. i. behalve tot gevangenzetting) verwezen kan worden om, hetzij ter naaste teregtzitting, hetzij bij geschrifte, herstelling van eer te doen. Eene bepaling, die alleen tot huichelarij leidt en daarom algemeen wordt afgekeurd ¹.

Doch in speciale wetten zijn dergelijke voorschriften geenszins zeldzaam, b. v. in de Gemeentewet, alwaar art. 180 luidt: "Onder de uitvoering der verordeningen van den Raad behoort de bevoegdheid tot het des noods ten koste der overtreders doen wegnemen, beletten of verrigten van hetgeen in strijd met die verordeningen wordt daargesteld, ondernomen of nagelaten" ².

4°. De kosten worden op den overtreder verhaald door den ontvanger der registratie, naar een staat, opgemaakt door den ambtenaar, die het vonnis heeft doen uitvoeren.

In het ontwerp kwam deze alinea niet voor, maar werd daarbij gevoegd op de aanmerking, hoe de kosten in al. 3 vermeld, zouden verhaald worden; of daartoe niet een verkorte procedure noodig was, zoo als voor hetzelfde geval bij art. 4 der Belgische wet van den 15^{den} April 1843, en art. 11 der Fransche wet van den 15^{den} Julij 1845 toegelaten wordt?

¹ Vgl. ook art. 1410 B. W.

² Zie van Deinse, *Alg. Beg. v. Strafr.*, §§ 236, 246, 272, 455.

Naar aanleiding hiervan werd daarop, op het voetspoor der genoemde wetten, deze alinea voorgesteld en aangenomen.

Art. 50.

Opzettelijke beschadiging of vernieling, geheel of ten deele, van de tot de dienst op den spoorweg behorende roerende goederen, wordt gestraft met een boete van een tot duizend gulden of met gevangenis van een dag tot twee jaren, te zamen of afzonderlijk.

Voor de strafbaarheid wordt hier opzet gevorderd. Heeft men zonder opzet beschadigd of vernield, dan kan men alleen door den burgerlijken regter tot schadevergoeding worden verwezen.

In het ontwerp der Regering stond "roerende of onroerende" goederen en de Memorie van Toelichting zeide van het aldus gestelde artikel:

"De bepaling van dit artikel is zoo algemeen, dat alles wat slechts kan aangemerkt worden als beschadiging van de spoorwegbaan of hetgeen daartoe behoort, onder het bereik valt van deze strafbedreiging. Niet alleen de veiligheid van het verkeer, ook de instandhouding van den weg zal door het artikel worden gewaarborgd. De algemeene strekking van de bepaling schijnt, gelijk trouwens in de meeste gevallen waarin bij dit hoofdstuk straf bedreigd wordt, eene groote ruimte voor de toepassing der straf noodig te maken."

De bedenkingen in het Voorloopig Verslag gemaakt, waren voornamelijk, dat de wet niet streng genoeg was, door het maximum der gevangenisstraf slechts op twee jaren te bepalen: de beschadiging of vernieling kon toch zeer ver gaan; de baan kon

afgegraven, de rails opgebroken, geheele stationsgebouwen en magazijnen verwoest worden.

De Heer Godefroi stelde voor om de woorden "of onroerende" uit het artikel weg te laten: hij kon zich vereenigen met de straf bedreigd tegen beschadiging of vernieling van roerende goederen, want ware die straf hier nog niet opgenomen, zoo moest hier het gemeene regt gelden, vervat in art. 479 n^o. 1 C. P., dat opzettelijke schade, toegebracht aan eens anders roerend goed (buiten de gevallen van de hier niet toepasselijke artt. 434—462 C. P.) slechts straft met eene geldboete van 11—15 franken. Minder kon deze Afgevaardigde zich echter vereenigen met de straf bedreigd tegen beschadiging of vernietiging van *onroerende* goederen tot de dienst op een spoorweg behoorende: deze was veel te ligt.

Art. 437 C. P. bedreigt tegen dat feit tuchthuisstraf behalve nog eene geldboete, die niet boven het vierde deel der teruggaven en schadeloosstellingen, noch ook beneden de honderd franken zal mogen zijn. Voor deze afwijking van het strafwetboek was inderdaad geen grond. Men zou toch b. v. stationsgebouwen kunnen verwoesten zonder dat daarom nog art. 51 of 52 der wet toepasselijk behoefde te zijn, zonder dat hierdoor voor de trein gevaar hoeft te ontstaan, en de dader zou op het ergst genomen er afkomen met correctionele gevangenisstraf voor twee jaar en *f* 1000 boete: terwijl iemand, die een ander gebouw dan een stationsgebouw vernielt, met vijf tot vijftien jaren ¹ tuchthuisstraf zal worden

¹ Tot 15 jaar alleen als er iemand gekwetst is.

gestraft. De Minister van Justitie vereenigde zich dan ook terstond met het amendement en liet de woorden *of onroerende* uit het artikel wegvallen.

Derhalve is de opzettelijke beschadiging of vernieling van de tot de dienst op den spoorweg behoorende onroerende goederen nog altijd alleen volgens art. 437 C. P. Strafbaar. Maar als nu iemand voor een klein deel van den weg de rails opbreekt, kan hij dan gezegd worden *den weg vernield te hebben* en alzoo gestraft worden volgens art. 437 C. P.?

De ratio dubitandi is, dat terwijl ons art. 50 uitdrukkelijk de *gedeeltelijke* beschadiging of vernieling van roerende goederen vermeldt, art. 437 C. P. daarentegen slechts spreekt van vernieling of afwerping van wegen. Naar onze meening moet de vraag desnietteenstaande bevestigend beantwoord worden.

De spoorweg is vernield zoodra slechts een gedeelte van den weg, hoe gering ook, vernield is. Neemt men dit niet aan, dan moet men tot de ongerijmde conclusie komen, dat de *geheele* weg van zijn begin tot het einde zou vernield moeten zijn, al eer men bovengenoemd artikel van den C. P. strafbaar zou kunnen toepassen.

Om alle kwestie te voorkomen ware het wenschelijk, dat ook in art. 437 C. P. even als in ons art. 50, de gedeeltelijke vernieling uitdrukkelijk vermeld was.

Art. 51.

1°. Die opzettelijk gevaar doet ontstaan voor een trein wordt gestraft met tuchthuisstraf van vijf tot tien jaren.

Tot toelichting van dit artikel zeide de Regering dat het opzettelijk doen ontstaan van gevaar voor

een trein strafbaar moet zijn, maar met gradatien. Zeer juist. Want al heeft degeen, die gevaar voor een trein doet ontstaan, het volstrekt niet in zijne magt of het gevolg van zijne daad zal zijn verwonding of verlies van menschenlevens, zoo moet toch bij de strafregtelijke waardering van zijne daad het resultaat in aanmerking komen. Men heeft dus in plaats van onvoorwaardelijk de doodstraf te stellen op het opzettelijk veroorzaken van gevaar, gemeend te moeten volgen hetgeen in de Belgische wet te dezen aanzien is vastgesteld. In die wet is als *delictum sui generis* gestraft het doen ontstaan van gevaar, terwijl aan dengene, die gevaar doet ontstaan, worden in rekening gebracht de gevolgen, al naarmate die meer of minder zwaarwichtig zijn. Nadat n. l. een niet zware correctionele straf bepaald is voor dengene, die opzettelijk door het nederleggen van voorwerpen een trein heeft doen derailloren en verdere ongelegenheden veroorzaakt, wordt bepaald dat de straf zal worden opgevoerd: “*si le fait a occasionné la mort,*” tot de straffen bij den Code Pénal op moedwilligen doodslag of op moord gesteld, naar gelang er al of niet praemeditatie bestond. Als echter slechts verwonding het gevolg der daad is, zal deze slechts worden gestraft volgens art. 309—311 C. P.

Ziedaar het Belgische systeem dat onze wetgever zegt gevolgd te hebben. Jammer dat het zoo slecht gevolgd is, zoo als wij bij onze beschouwing der volgende alinea zullen aantoonen.

Twec gewichtige vragen hebben wij thans te beantwoorden, n. l.: 1°. Wat moeten wij verstaan onder een “trein”? 2°. Wat onder “gevaar”?

I. Moet het woord *trein* in een zoo ruime beteekenis worden opgevat, dat ook een enkele locomotief of wel een reeks wagens zonder locomotief als een trein moeten worden aangemerkt?

Dat een aaneengeschakelde reeks wagens zonder locomotief als een trein te beschouwen is, schijnt bij het algemeen reglement voor de spoorwegdiensten van 12 Mei 1863 (*Stbl.* n^o. 58) te zijn aangenomen. Aldaar toch lezen wij:

Art. 74. Geen trein mag worden gestuwd.

Art. 76. Personentreinen mogen door niet meer dan ééne locomotief getrokken worden.

Art. 78. Zijn twee locomotieven *vóór* een trein geplaatst, enz., enz.

Uit een Arrest van den Hoogen Raad, d. d. 3 October 1861, ¹ blijkt dat dit Collegie aan het woord *trein* de ruimste beteekenis geeft.

Bij de toelichting zijner Conclusie had de Advokaat-Generaal Karseboom het volgende gezegd:

“Er blijft nog een vraag over ter behandeling, welke bij het bevestigde vonnis *onthennend* is beantwoord; namelijk: Wat is een trein in den zin der wet? Het vonnis zegt dat een enkele locomotief niet met een trein op dezelfde lijn kan worden gesteld. Ik moet reeds dadelijk doen opmerken dat achter de locomotief de tender volgt. Wat heeft de wet gewild? Gevaar en ongelukken te voorkomen voor hetgeen op spoorwegen wordt bewogen, voor hetgeen langs of over den spoorweg

¹ W. v. R., n^o. 2322. Bij dit Arrest werd vernietigd een Arrest Hof van N.-Brabant, waarbij een vonnis der Bredasche Regtbank bevestigd was.

het middel van vervoer oplevert. Men wilde dit middel van vervoer waarborgen tegen ongelukken uit opzet of onvoorzigtigheid, welke bij de kracht en snelheid van het stoomvermogen vaak verschrikkelijk en minder gemakkelijk te vermijden zijn. Vooral het ongeluk, hetwelk kan overkomen aan personen op zoodanig middel van vervoer aanwezig, had men op het oog, en het komt mij voor, dat de wet niet onderscheidt of die personen reizigers of spoorwegbeambten zijn. Het gevaar voor laatstgenoemde personen is even groot en kan even verschrikkelijke gevolgen hebben, als wanneer zich eenige reizigers in een wagen doen vervoeren. Het is ook bekend, dat het wel eens gebeurd is dat een reiziger, op de locomotief staande, werd vervoerd.

Ik meen het woord *trein* in den zin dezer wet te moeten opvatten als het middel van vervoer, als: "tout ce qui est *trainé* sur le chemin de fer." Een locomotief wordt door het stoomvermogen vervoerd over den spoorweg. Ik zou daarin reeds zien een *trein* in den zin der wet: hij loopt over den weg, evenzeer als de aangehaakte rijtuigen en de stoom sleept het een zoowel als het ander voort. Art. 24 der wet bepaalt dan ook dat eene algemeene maatregel van inwendig bestuur regelt de *zamenstelling der treinen*, terwijl dit tevens spreekt van de inrigting en het toezigt over de locomotieven, tenders, rijtuigen en wagens, zijnde de voorwerpen waaruit, in meerdere of mindere mate, een *trein* wordt zamengesteld.

Wil men aan het denkbeeld hechten, dat alleen hetgeen door de locomotief wordt voortgesleept, als *trein* in aanmerking zou kunnen komen, dan nog

geloof ik, dat in casu een trein, hoe klein ook, aanwezig was, vermits door de locomotief de tender vervoerd werd."

Naar onze bescheiden meening zou men moeten aannemen, dat in den zin der wet, locomotief en tender *één* is: althans wij lezen in art. 80 van het algemeen reglement o. d. s.: tusschen de locomotieven en het eerste rijtuig wordt ten minste één wagen geplaatst; in art. 86: het rijden van locomotieven met den tender voorop enz.; in art. 87: wanneer een locomotief des nachts *alleen* vervoerd wordt, is de lantaarn achter op den tender geplaatst, enz.

De Hooge Raad nam dan ook dit laatste argument van den Advokaat-Generaal niet over, doch vereenigde zich voor het overige met de conclusie:

"O., dat vermits bij meergenoemde wet op het gebruik der spoorwegen geene definitie van een trein wordt gevonden, als zoodanig moet worden aangemerkt al hetgeen door stoomvermogen over de spoorbaan wordt bewogen en medegesleept, en zoowel een enkele locomotief, met of zonder derzelve tender, wanneer die door stoomvermogen in beweging is gebragt, als een reeks van aaneengeschakelde wagens;

"dat de strekking der wet is om ongelukken te voorkomen; dat het gevaar om te derailleren en bij gevolg gevaar voor personen, zoowel bestaat voor een enkele locomotief als voor een locomotief met daaraan gehechte passagiers — of goederenwagens, en dat er geene reden bestaat om aan te nemen, dat de wetgever alleen de reizigers en niet tevens de spoorwegbedienden, die zich noodzakelijk op een en-

kele locomotief moeten bevinden, tegen gevaar zoude hebben willen beveiligen enz.”¹

Onder trein heeft men dus volgens den H. R. te verstaan alles wat over den spoorweg door stoomvermogen bewogen en medegesleept wordt, zoowel een enkele locomotief met of zonder tender, als een reeks van aaneengeschakelde wagens. Te ontkennen is het niet, dat deze opvatting met de ratio legis en met het maatschappelijk belang overeenkomstig is. Doch aan de grammatikale beteekenis van het woord wordt daardoor, volgens onze meening, geweld gedaan.

Trein is een bastaard woord van het fransche “*train*,” en beteekent eigenlijk een sleep, een reeks van elkander volgende zaken. De Académie Française geeft in haar woordenboek onder andere verschillende omschrijvingen, die hier echter niet in aanmerking komen, de volgende definitie van *train*:

“se dit d’une *suite* de valets, de chevaux, etc. Il marche avec un grand *train*” enz.

Daargelaten nu of wij volgens die beteekenis de locomotief zelve wel onder den *trein* zouden mogen begrijpen, zoo is dit toch zeker, dat de locomotief alleen, in dien zin geen *trein* heeten kan, noch al dus in het dagelijksch spraakgebruik genoemd wordt.

Nu zegt men dat “*tout ce qui est trainé*” TREIN zou heeten. Doch, daargelaten dat niemand zeggen zal: “*la vapeur traine la locomotive*,” zoo heeft o. i. de praemis geen grond.

Het argument dat de Advokaat-Generaal wilde putten uit de algemeene maatregel van inwendig

¹ Regtspr. 69. 13. N. Bijdr. 12. 373, v. d. H. G. Z. 18. 376.

bestuur, schijnt ons evenmin boven bedenking: trouwens die was nog niet uitgevaardigd toen dit Arrest werd uitgesproken. Boven haalden wij eenige artikelen aan die genoegzaam deden zien, dat het woord trein aldaar in de door ons verdedigde beteekenis gebruikt is.

Wanneer het woord trein een dubbele beteekenis had, dan zouden wij ongetwijfeld met het oog op de ratio legis de uitlegging van den Hoogen Raad aannemen. Nu dit echter het geval niet is, meenen wij te moeten vasthouden aan het ook bij de wetsuitlegging geldende beginsel: waar de woorden duidelijk zijn, mag men daarvan door uitlegging niet afwijken.

De tweede vraag is: wat heeft men onder "*gevaar*" te verstaan?

Het woord *gevaar* duidt in de gewone beteekenis de *waarschijnlijkheid* van eenige ramp aan; de waarschijnlijkheid dat er, naar den gewonen loop der zaken, een ramp of ongeval te vreezen is. Doch de waarschijnlijkheid zelve, hoevele graden heeft zij niet? Opdat de wet uitvoerbaar zij en aan haar doel beantwoorde, moet men wel aannemen, dat er gevaar bestaat in den zin der wet, zoodra door iemands abnormale handelingen of omissiën de altoos bestaande mogelijkheid van een ongeluk is toegenomen. Aan den anderen kant is het natuurlijk volstrekt niet noodig, dat er werkelijk een ongeluk heeft plaats gehad.

2°. Zoo verwonding of ander lichamelijk letsel van iemand daarvan het gevolg is, met tuchthuis van vijf tot vijftien jaren.

De Belgische wet straft, zoo verwonding het gevolg der daad is, naar de artt. 309—311 C. P. En

wat zeggen die artikelen: dat de dader meer of minder strafbaar is, 1^o naarmate de verwonding meer of minder zwaar geweest is, dus met onderscheiding, of de verwonding een langdurige ziekte of slechts een neusbloeding of geringe kwetsuur veroorzaakt, en 2^o naarmate er al of niet met voorbedachte rade gehandeld is.

Onze Wetgever maakt deze twee onderscheidingen niet, hetgeen hij naar onze meening had behooren te doen, hadde hij daardoor zelfs den C. P. in juistheid overtroffen!

3°. Zoo verlies van menschenleven daarvan het gevolg is, met tuchthuis van vijf tot twintig jaren.

Het doen ontstaan van gevaar voor een trein, kan in het algemeen vergeleken worden met het misdrijf van brandstichting, met dit verschil, dat bij brandstichting het gevaar voor verlies van menschenleven *niet* altijd, hier dat gevaar altijd aanwezig is.

Is echter hier de straf zwaarder of even zwaar als die van brandstichting. In tegendeel veel minder zwaar.

De doodstraf is op brandstichting gesteld, zoodra te voorzien was, dat daarbij menschenlevens in gevaar konden worden gebracht. Dat de dader *zelf* het voorzien kon, of dat iemand voorzien *heeft*, dat er gevaar zou kunnen ontstaan is niet noodig; het is voldoende dat *men* had *kunnen* voorzien ¹.

Evenmin is het noodig, dat werkelijk gevaar *is* ontstaan; het is voldoende, dat men had *kunnen* voorzien, dat gevaar voor menschenlevens zou *kun-*

¹ A. H. R., 24 April 1855.

nen ontstaan. Als men de wet nu letterlijk wilde toepassen, dan zou *altijd* de doodstraf wegens brandstichting moeten worden uitgesproken: want het is bepaald onmogelijk zelfs op klaar lichten dag een onbewoonde hut op de hei in brand te steken, zonder dat te voorzien is dat daardoor menschenlevens in gevaar zouden *kunnen* gebragt worden!

Doch al wil men art. 13, n^o. 5 der wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* n^o. 102) in een meer redelijken zin opvatten, dan zal toch niemand ontkennen, dat het *bij nacht* in brandsteken van een bewoond huis *per se* met den dood strafbaar is gebleven. Want daarbij is, ook in den geest der wet, altijd te voorzien, dat menschenlevens in gevaar kunnen komen.

Om consequent te zijn had dus de wetgever *altijd* met den dood moeten straffen het opzettelijk doen ontstaan van gevaar voor een trein. *A fortiori*, want door dit laatste zullen *per se* menschenlevens in gevaar *zijn*.

Laat ons eens stellen, dat iemand des nachts in een bewoond huis brand sticht en dat de bewoners de vlammen nog in haar begin hebben gebluscht, dat de dader gevat is en zijn schuld bewezen wordt, dan zal het vonnis luiden: de doodstraf.

En stel nu eens dat iemand opzettelijk doch zonder praemeditatie een trein laat deraïlleren, en dat daarbij een honderdtal menschen omgekomen zijn; dat de dader gevat en zijn schuld bewezen is, dan zal volgens onze alinea het vonnis luiden: tuchthuisstraf van 5—20 jaren.

Waarom dan bij deze wet *meer* vereischt, n. l. dat er werkelijk menschen omgekomen zijn en de straf

toch *minder* gesteld? Men versta ons wel. Wij beweren niet dat ons art. 51 de doodstraf had moeten bedreigen, voor het geval er niemand is omgekomen of zelfs voor het geval er zonder praemeditatie van den dader menschenlevens zijn verloren gegaan. Integendeel, wij gelooven dat deze straf (wier regtmatigheid en doelmatigheid wij hier in het midden laten) zelfs op het standpunt harer vurigste voorstanders, tot *moord* behoort beperkt te worden.

Wij beweren alleen dit, dat de vergelijking van art. 51 onzer wet met art. 13 n^o 5 der wet van 29 Junij 1854, ons regt geeft den Wetgever van inconsequentie te beschuldigen. Toegegeven, dat de op brandstichting gestelde straf ook na 1854 nog altijd te zwaar is, dan volgt daaruit alleen, dat de Wetgever in 1859 goed handelde, *hier* een minder draconisch stelsel aan te nemen. Maar er volgt volstrekt niet uit, dat hij goed handelde door art. 13 n^o 5 der bovengenoemde wet, waarin op een *minder* zwaar misdrijf een *zwaarder* straf bedreigd is, nog altijd onveranderd te laten voortbestaan.

Het amendement in de Kamer voorgesteld, om in deze alinea de straf van 5—20 jaren tuchthuis te vervangen door de doodstraf, werd verworpen en het artikel zelf zonder hoofdelijke stemming aangenomen. Twaalf stemmen verhieven zich slechts voor het amendement.

4^o. Zoo de daad als moord is te beschouwen, met de straf, daartegen bij het Wetboek van strafregt bedreigd.

Dit wil met andere woorden zeggen: de doodstraf

wordt bedreigd zoo iemand op de hier bedoelde wijze van het leven beroofd is “*met voorbedachten rade.*”¹

Is het, wat dit laatste vereischte betreft, voldoende, dat men met praemeditatie voor den trein *gevaar* deed ontstaan, of is het noodig dat er gepraemeditateerde animus occidendi is?

Men houde in het oog, dat volgens den C. P. (hoe dwaas het ook zij) noch voor doodslag, noch voor moord de animus occidendi vereischt wordt; de animus *nocendi* is voldoende. (In Frankrijk is dit in 1832 bij de herziening van den C. P. veranderd). Als ik iemand met voorbedachten rade mishandel en die mishandeling heeft zelfs tegen mijn bedoeling diens dood ten gevolge, dan ben ik *moordeenaar*. Daar nu het voorbedacht doen ontstaan van gevaar voor een trein zeer zeker den voorbedachten animus nocendi (d. i. de voorbedachte bedoeling om aan de passagiers lichamelijk letsel toe te brengen) in zich sluit, zoo moet men de gestelde vraag in eerstgemelden zin beantwoorden.

In iure constituendo zoude het zekerlijk anders zijn: overigens ligt de fout niet aan art. 51 maar aan den C. P.

Art. 52.

1°. Die zonder opzet gevaar, dat hij had kunnen en moeten voorzien, doet ontstaan voor een trein, wordt gestraft met gevangenis van drie maanden tot één jaar.

Dit artikel stelt alle personen strafbaar, die zonder opzet gevaar hebben doen ontstaan voor een trein:

¹ Het “*geleiderlage*” als overtollig, wordt door ons met opzet achterwege gelaten.

zoowel de bedienden van den spoorweg als bijzondere personen: zoo daaraan twijfel kon bestaan, werd in het Voorloopig Verslag aangemerkt, dan wenschte men op het voorbeeld van art. 20 der Fransche wet van 1845 en der Engelsche van 10 Augustus 1840, een afzonderlijke voorziening voor de bedienden.

De Regering antwoordde daarop, dat het artikel een algemeen voorschrift bevatte, en dat het aan den regter stond om aan de bedienden van den spoorweg, uithoofde van den aard hunner betrekking, een zwaarder straf op te leggen dan aan andere personen.

In het algemeen zij opgemerkt, dat de Wetgever slechts voorzien heeft in het geval, dat er gevaar ontstaat voor een trein (dat natuurlijk het gevaar voor de zich daarin bevindende personen en goederen in zich sluit) niet in dat, waarin andere personen of voorwerpen gevaar loopen van door een trein te worden beschadigd of verbrijzeld. Ten aanzien van deze laatsten blijft het bij het gemeene regt, en is het bloote *in gevaar brengen* niet strafbaar.

Zal het artikel kunnen worden toegepast, dan moeten deze drie omstandigheden zamenloopen; 1^o er moet werkelijk *gevaar* voor een trein ontstaan; 2^o dat men heeft veroorzaakt; 3^o dat men had kunnen en moeten voorzien.

Rijk is de jurisprudentie op dit artikel ten aanzien der vraag, *wanneer* er gevaar in den hier bedoelden zin aanwezig is. Terwijl wij al de ons bekende regterlijke uitspraken hier wenschen mede te deelen, zullen wij daarbij uit den aard der zaak eenigzins uitvoerig moeten zijn bij de mededeeling der feiten.

Juist op de feiten komt het hier aan.

I. In de eerste plaats stelden wij dat er behalve de twee andere omstandigheden, werkelijk gevaar moest ontstaan voor een trein, zoude dit artikel toegepast kunnen worden. Zoo werd een machinist veroordeeld bij een arrest van het Hof van Utrecht van 9 Jan. 1866, omdat hij op een andere plaats dan hem aangewezen was, de goederentrein had doen stilstaan om te wachten tot een persontrein hem gepasseerd zou zijn: de waarschijnlijkheid eener botsing bestond, ofschoon ze niet plaats vond ¹.

Een dergelijk vonnis werd uitgesproken door de Arrond.-Regtbank te Amersfoort, waarbij een machinist schuldig verklaard werd, omdat deze niet voor het kruisingspunt had opgehouden om een anderen trein af te wachten, zonder dat er echter ongelukken plaats vonden ².

Opmerkelijk is een arrest van het Provinciaal-Geregts-hof in Gelderland ³, waarbij de vrijspraak door de Regtbank te Arnhem uitgesproken, vernietigd werd, en de beklagde, stationchef te Veenendaal, verklaard werd schuldig te zijn aan het "zonder opzet doen ontstaan van gevaar voor een trein, dat de dader had kunnen en moeten voorzien, en waarvan iemands verwonding het gevolg geweest is."

Een passagierstrein was namelijk tegen goederenwagens aangereden, welke wagens de stationchef bezig was op een ander spoor te laten overbrengen;

¹ W. v. R. n^o. 2760.

² W. v. R. n^o. 2782.

³ W. v. R. n^o. 2711.

deze had het nachtsein, dat het terrein voor den aankomenden trein onveilig was, gegeven, doch het licht daartoe benoodigd was uitgegaan "omdat de daartoe gebruikte kaarsen zoo slecht waren, dat zij dikwijls van zelve uitgaan." Uit Ede was niet getelegrapheerd, dat er een trein in aantogt was, "omdat er een tijdelijk gebrek aan de toestellen was," zoodat de stationchef al het mogelijke gedaan had, wat hij veiligheidshalve moest doen, n. l. zooveel mogelijk signalen gegeven dat het terrein onveilig was. Echter had hij volgens het Dienstreglement tien minuten voor de aankomst van een trein het terrein vrij moeten hebben, en werd hij alzoo door het Hof veroordeeld op grond eener uitlegging der artt. 55 en 140 van het Dienstreglement. De veroordeelde voorzag zich tegen dat arrest in Cassatie. De Advokaat-Generaal Karseboom noemde de uitspraak van het Hof niet juist, en "kon niet anders dan aan een mal jugé denken, hetwelk echter wel bij gratie, doch niet bij eene voorziening in Cassatie in aanmerking kan komen." Inmers "de H. R. kan eene regterlijke uitspraak niet vernietigen op grond van schending van een Dienstreglement, hetwelk van de spoorwegmaatschappij is uitgegaan, ook al is het door den Minister van Binnenlandsche Zaken, ingevolge art. 5 der wet van 21 Aug. 1859 (*Stbl.* n°. 98) goedgekeurd; die goedkeuring maakt dit bijzonder reglement niet tot een reglement van de openbare magt." De H. R. vereenigde zich geheel met de genomen conclusie en verwierp de voorziening.¹

¹ W. v. R. n°. 2720.

Dat de Rijn-spoorweg-Maatschappij zelve schuld had, mag wel uit het volgende gezegde van den Adv.-Gen. Karseboom blijken:

Eveneens werd door de Arrondiss.-Regtbank te Utrecht, bij vonnis van 16 Febr. 1865, een spoorwegwachter schuldig verklaard aan het in art. 52 dezer wet omschrevene, daar hij de wissels verkeerd geplaatst had, tengevolge waarvan een trein van Utrecht gaande, tegen een van Amsterdam gekomen doch stilstaanden trein, aangereden was. ¹

Onder welke strafbepaling valt het leggen van steenen op de rails?

Sommigen en onder dezen ook de Arrond.-Regtbank te Arnhem, hebben het willen beschouwen, als het nederleggen van iets dat het verkeer kan belemmeren (art. 34) en daarop art. 54 toegepast: het Prov.-Geregts-hof in Gelderland oordeelde er anders over en pastte dit art. 52 daarop toe, overwegende:

“dat de nedergelegde keisteen in de bogt van den weg, het derailleren van den trein zou hebben kunnen veroorzaken, althans (zelfs bij niet derailleren) door het springen van veren of het breken van assen, groote schade en gevaar voor personen had kunnen te weeg brengen.” ²

Welke beslissing is nu de ware? M. a. w. Wan-

“En dan vraag ik in het algemeen, of het ongeluk wel zou zijn gebeurd, of hebben kunnen gebeuren, indien de maatschappij zelve zorg hadde gedragen, dat hare toestellen, waarvan zooveel afhangt, geregeld werkten, dat de seinlichten voortdurend brandden, dat wachters bij elken seintoestel verbleven, om op het geregeld blijven werken daarvan het oog te houden? en ik schroom niet met het Hof die omstandigheden *onverantwoordelijk* te noemen.”

¹ W. v. R. n^o. 2684. Zie over een geval waar een goederentrein tegen een kolentrein aangereden is, doch waar de schuld gezocht werd niet bewezen te zijn, Vonnis der Arrond.-Regtbank te Amersfoort van 22 Febr. 1866, W. v. R. n^o. 2327, bevestigd bij Arrest van het Prov.-Ger. in Utrecht, van 10 April 1866.

² N. Bijdr. 10. 540. W. v. R. n^o. 2192.

neer zal het leggen van steenen op de rails alleen volgens art. 34 i^o 54. — Wanneer zal het volgens art. 52 strafbaar zijn?

Het is duidelijk dat het criterium niet liggen kan in den aard van het neergelegde voorwerp. In dit opzigt eischen beide artikelen volmaakt hetzelfde. Een voorwerp dat het verkeer belemmeren kan, zal per se ook gevaar doen ontstaan voor den trein, die er over passeeren moet. O. i. ligt het criterium hierin: heeft, terwijl het voorwerp daar lag, een trein die plaats moeten passeeren of niet? In het laatste geval (stel b. v. dat een derde de steenen in tijds heeft *weggenomen*) zijn de art. 34 i^o 54, in het eerste is art. 52 toepasselijk. Wij zijn het dus eens met de beslissing van het Hof.

Hetzelfde Hof bevestigde bij arrest van 10 Maart 1861¹ een vonnis der Arr.-Regtb. van Arnhem, waarbij een opzigter van den Rijnspoorweg vrijgesproken was van het zonder opzet doen ontstaan van gevaar voor een trein, dat hij had kunnen en moeten voorzien.

Genoemde opzigter had namelijk aan eenige arbeiders die op den spoorweg werkzaam moesten zijn, kennis moeten geven dat er een extra-trein zou passeeren, doch had dit verzuimd. De arbeiders bevonden zich met een handwagen op het spoor, en konden zich naauwelijks redden toen de extra-trein aankwam: die extra-trein is tegen den handkar aangelopen, heeft dezen verbrijzeld, doch is verder ongehinderd voortgegaan en te Arnhem aangekomen.

¹ N. Bijdr. III. 565.

Die bevestiging had haar grond in de overweging; "dat er door het verzuim van den opzigter geen werkelijk gevaar ontstaan was, ja zelfs geen waarschijnlijkheid daarvoor was geweest."

Evenzoo werd door de Arr.-Regtb. te Utrecht, bij vonnis van 12 Dec. 1861,¹ iemand vrijgesproken van de beschuldiging, dat hij met opzet gevaar had doen ontstaan voor een trein, omdat ook hier geen gevaar veroorzaakt was. De zaak was de volgende:

de trein uit Emmerik komende, hield als naar gewoonte stil voor het platform in de nabijheid van het station Utrecht voor het ophalen der kaartjes.

Nadat dit was afgelopen gaf de conducteur het gewone signaal om verder te gaan, en de machinist deed den trein langzaam voorwaarts stoomen om het station te bereiken.

Voor dat echter de trein aan de brug over de Kruisvaart gelegen, gekomen was, had iemand op die vaart in een schuitje gezeten, de aardigheid om het signaal van stoppen na te bootsen. De machinist meenende, dat dit sein door den conducteur gegeven was liet werkelijk den trein stoppen, doch nadat hij omtrent den oorsprong van het fluiten was ingelicht, heeft de trein zonder andere stoornis het station bereikt. Daar nu de trein niet in vollen vaart was, en het signaal tot stoppen niet tot voorwaarts gaan aanleiding kon geven, terwijl er destijds geen andere trein op hetzelfde spoor te wachten was, was hier de altoos bestaande mogelijkheid van een ongeluk niet verhoogd. Teregt begreep dan ook de regter dat hier tengevolge van de omstandigheden

¹ W. v. R. n^o. 2349.

waaronder het sein was nagebootst, geen gevaar voor den trein veroorzaakt was, en dat dus de beklagde te dier zake moest worden ontslagen van alle regtsvervolging.

II. Men moet dat gevaar hebben veroorzaakt. Even als in art. 1284 B. W. met de schade en winstderving het geval is, zal het ook hier wel een vereischte zijn, dat het gevaar een onmiddelijk en dadelijk gevolg van de daad zij.

Indien dus A gevaar doet ontstaan door zijn pogingen om aan een daad van B haar resultaat te ontnemen, dan kan B voor dat alleen indirect door zijne daad veroorzaakte gevaar niet aansprakelijk zijn.

Het geval heeft zich voorgedaan, dat digt bij Arnhem op het oogenblik dat een trein in aantogt was, een zekere P zijn hoofd op de rails had gelegd, om zich zodoende te laten overrijden. De machinist ziet dit en doet met groote krachtsinspanning den trein nog bij tijds stilstaan: nu werd P. beschuldigd zonder opzet gevaar voor den trein te hebben doen ontstaan, omdat "uit het met geweld stoppen van den trein gevaar ontstond, hetzij dat iets aan de machine zou breken, hetzij er wagens konden derailleren door het breken van kettingen," enz. De regtbank veroordeelde den beklagde, doch op het hooger beroep door dezen ingesteld vernietigde het Hof terecht dat vonnis. Het Hof overwoog, "dat het plaatsnemen van het hoofd op de rails geen gevaar hoegenaamd voor den trein had kunnen doen ontstaan, maar alleen den onvermijdelijken dood van den aangeklaagde ten gevolge zou hebben gehad;

dat de daad van den machinist van lofwaardige menschenliefde getuigde, doch dat het gevaar en de nadeelige gevolgen daarvan niet bij gevolgtrekking ten laste van den aangeklaagde kon gebragt worden.”¹

III. Het gevaar moet van dien aard zijn, dat hij, die het veroorzaakte, het had kunnen en moeten voorzien.

Eigenlijk ligt dit reeds in het begrip van culpa opgesloten. Dat het hier uitdrukkelijk vermeld is, dient waarschijnlijk om de regters aandachtig te maken, dat zij hier steeds in bijzondere mate te letten hebben op den persoon van den dader. Was deze een particulier, dan is het denkbaar dat hij het gevaarlijke van zijne handeling niet inzag noch inzien kon. Van beambten daarentegen mag men dit niet ligt aannemen, en zal het wel bijna altoos waar zijn, dat zij het door hen veroorzaakte gevaar hadden kunnen en moeten voorzien.

2°. Zoo verwonding of ander lichamelijk letsel van iemand daarvan het gevolg is, met gevangenis van drie maanden tot twee jaren.

3°. Zoo verlies van menschenleven daarvan het gevolg is met gevangenis van drie maanden tot drie jaren.

Terwijl anders in den regel de culpa alleen dan gestraft wordt, wanneer werkelijk nadeel ontstaan is, had onze wetgever, zeer terecht, met het oog op de onafzienbare gevolgen, in het 1ste lid reeds het bloote gevaar voldoende geacht. Of nu werke-

¹ Arr. H. v. Geld. 9 Julij 1863, W. v. R. n°. 2573.

lijk al of niet eenige schade is toegebracht aan de wagens of de daarin geladene goederen, maakt uit een strafregtelijk oogpunt geen verschil; het blijft bij de toepassing van het eerste lid. Zijn daarentegen personen gekwetst of gedood, dan wordt dit teregt als een verzwarende omstandigheid aangemerkt en volgens het 2^{de} of 3^{de} lid gestraft.

Bij den C. P. is in art. 320 bepaald, dat in geval uit gebrek van bedrevenheid of van voorzorg kwetsuren of slagen of stooten ontstaan zijn, de straf zal zijn gevangenzetting voor zes dagen tot twee maanden en een boete van 16—100 francs. In al. 2 van ons artikel zijn de straffen zwaarder gesteld, omdat men ook voor de andere reizigers een gevaar heeft doen ontstaan, dat reeds op zich zelf strafbaar zijn zou. Om dezelfde reden is bij de 3^{de} al. de straf zwaarder dan die welke art. 319 C. P. op het onwettig, uit onhandigheid, achteloosheid of verzuim van inachtneming der reglementen, veroorzaken van een hinderlaag bepaald heeft.

Art. 53.

Aantasting van of geweldadige en feitelijke wederstand tegen de bestuurders, de beambten of bedienden van den spoorweg in de uitoefening hunner bediening gepleegd, wordt gestraft overeenkomstig de bepalingen van de artt. 209 tot en met 218 van het Wetboek van Strafrecht.

Bij dit artikel worden de bestuurders, beambten en bedienden van den spoorweg, niet in het algemeen gelijk gesteld met de beambten in art. 209 C. P. vermeld, doch alleen in het bijzondere geval van aantasting of geweldadigen en feitelijken weder-

stand tegen hen in de uitoefening hunner functien gepleegd.

De bepaling is overgenomen uit art. 25 der Fransche wet van den 15^{den} Julij 1845, en was noodig om de beambten en bedienden van den spoorweg, waar zij de regelmatigheid der dienst en de goede orde op den weg en in de stationsgebouwen handhaven, tegen onbehoorlijk verzet der reizigers of van andere personen te waarborgen. In het ontwerp werden de bestuurders niet genoemd, doch op aanmerking in het Voorloopig Verslag werd het artikel in dien zin aangevuld. Soortgelijke gelijkstelling van particuliere beambten met openbare beambten komt o. a. voor in de wet van 7 Mei 1856, houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijochepen ¹.

Het is te betreuren dat de Wetgever in ons art. 53 de woorden: "*aantasting van of gewelddadige en feitelijke wederstand,*" uit art. 209 C. P. heeft overgenomen. De officiële Fransche tekst van laatstgenoemd artikel spreekt van "*toute attaque, toute resistance avec violence et voies de fait*" en CHAUVÉAU en HELIE ² hebben aangetoond, dat de laatste zes woorden ook op *attaque* terugslaan. Het art. 209 behoorde derhalve aldus vertaald te zijn: "*alle gewelddadige en feitelijke aantastingen of wederstand.*" Nu zijn onze regters volkomen bevoegd om, waar de vertaling gebrekkig is, den Franschen tekst te volgen. Daar echter in ons Art. 53, alleen voor zoveel de straf betreft naar den C. P. verwezen wordt, terwijl van het feit eene zelfstandige omschrijving

¹ Zie aldaar, art. 11.

² I, § 2005.

gegeven wordt, zoo zullen onze regters, waar het rebellie tegen spoorwegbeambten geldt, aan die onnaauwkeurige omschrijving gebonden zijn.

Art. 54.

1°. Overtreding van de artt. 31, 35 en 36, wordt gestraft met eene boete van een tot honderd gulden of met gevangenis van een dag tot een maand, te zamen of afzonderlijk.

In het ontwerp der Regering luidde dit artikel: "Overtreding van de artt. 35, 36 en 37, of nalatigheid in het sluiten der hekken overeenkomstig art. 27, van de zijde der personen bedoeld in art. 26, wordt gestraft met een boete van één tot duizend gulden, of met gevangenis van één dag tot twee jaren te zamen of afzonderlijk.

Gelijke straf wordt uitgesproken tegen reizigers, die de bepalingen overtreden van den algemeenen maatregel van inwendig bestuur in art. 24 bedoeld."

Bij het bepalen der straffen was art. 21 der Fransche wet van 15 Julij 1845 gevolgd. De zwaarte der straffen lokte veel tegenspraak uit. De Regering verklaarde ook bij deze gelegenheid, dat de groote ruimte die in het artikel ligt, haar nut had, waar de regter bij herhaalde vervolging tegen denzelfden persoon ingesteld, het noodig achtte een zware straf uit te spreken. Toch werd door de aanneming van een amendement van den Heer Dullert, de eerste alinea van het artikel, gelijk het thans luidt, vastgesteld.

Ook werd, op aanmerking dat de straffen voor de reizigers veel te hoog waren, voor het tweede

lid van het oorspronkelijk artikel een afzonderlijke en minder strenge bepaling in de plaats gesteld (art. 55).

2°. Gelijke straf wordt uitgesproken tegen de personen, bedoeld in art. 26, wanneer zij de sluiting der hekken, aan hunne uitwegen geplaatst, verzuimen. Zijn door hen personen met de sluiting belast, dan zijn deze wegens het verzuim strafschuldig.

Art. 27 dezer wet bepaalt: “de sluiting der hekken langs den spoorweg, geschiedt door of van wege de ondernemers der spoorwegdienst, doch waar die hekken tot afsluiting dienen van uitwegen, door of van wege hen die het regt van uitweg bezitten.”

Wat nu deze laatste uitzondering betreft, zij wordt nader omschreven in Art. 26, waar wij lezen: “zij, wier landen of erven door den spoorweg van den gemeenen weg of de gemeene vaart worden gescheiden, hebben over den spoorweg een regt van uitweg.”

Nu doet zich de vraag voor: wat heeft men te verstaan onder *uitweg*, moet dit woord overeenkomstig zijne letterlijke en gewone beteekenis, worden beperkt tot den noodweg, de servitus legalis, of moet daaronder ook de bij overeenkomst vastgestelde dienstbaarheid van “*weg*” worden begrepen.

Deze vraag moet zonder eenigen twijfel in eersten zin worden beantwoord. Dit blijkt: 1°. uit de geschiedenis der wet. De Heer van Nispen wilde even als in de Pruissische verordeningen de spoorwegondernemers voor het sluiten van alle hekken laten zorgen, en de landeigenaars niet tot baanwachters der ondernemers maken. Hij stelde daarop

het volgende amendement voor: "de sluiting der hekken langs den spoorweg geschiedt door of van wege de ondernemers der spoorwegdienst, naar regels daaromtrent door Ons voor te schrijven."

Het werd echter, nadat eens de stemmen gestaakt hadden, verworpen op grond dat het niet te hard was voor eigenaars van landerijen, die *krachtens de wet* een uitweg hadden, zorg te moeten dragen voor het gesloten zijn der hekken.

2°. blijkt het uit het artikel zelf. In de 2^{de} al. n. 1. lezen wij: Met betrekking tot zoodanige uitwegen gelden de artt. 715 tot en met 718 van het B. W. met uitzondering der verpligting tot schadevergoeding. Uit de toepasselijk-verklaring van deze, en de niet vermelding van de artt. 719 en 733 B. W. blijkt, dat onder die uitwegen, alleen *noodwegen* begrepen worden, d. z.: die wegen, welke door de wet verleend worden voor geheel ingesloten erven, die hoegenaamd geen toegang tot den gemeenen weg of de gemeene vaart hebben. Het artikel kan dus niet van conventioneele wegen gelden.

Dat zij die krachtens *overeenkomst* een regt van uitweg hebben over den spoorweg, onder dit artikel niet begrepen zijn, wordt ook aangenomen in een arrest van den H. R., gewezen in strijd met de uitvoerige conclusie van den Advocaat-Generaal Karseboom¹.

Doch zoo dan in art. 26 alleen sprake is van den *servitus legalis*, die reeds door het B. W. wordt toegekend, waartoe dan dat artikel in de spoorwegwet opgenomen?

¹ N. Bijdr., 14. 648.

Deze bedenking die zekerlijk bij velen opkomt, wordt opgelost door Mr. J. Dutry van Haften¹. Den eigenaar n. l. van een ingesloten erf, die zich op de in art. 715 B. W. begrepen servitus beriep, zou, zoo dit artikel niet aanwezig was, de exceptie worden tegengeworpen, dat hij zich slechts tot de eigenaars van *land*, en niet tot die van een spoorweg kon wenden.

Door de ondernemers van den spoorweg zal dus moeten gezorgd worden voor het sluiten van alle hekken langs den spoorweg, die niet dienen tot afsluiting van de *legale* uit- of noodwegen. Daar nu echter ons art. 54 alleen straf bedreigt tegen het verzuim van hen, die dergelijke noodwegen hebben, zoo ontstaat de vraag, of dan de ondernemers of iemand anders wegens het niet sluiten der overige hekken *niet* gestraft kunnen worden?

Men moet onderscheiden tusschen hekken op de *openbare* wegen, en hekken dienende tot afsluiting van bij *overeenkomst* bedongene *particuliere* wegen.

Wat de eerste aangaat, art. 28 van het reglement van 12 Mei 1863 bepaalt: "alle wegen over den spoorweg zijn van sterke goed zichtbare sluitboomen of hekken voorzien." Voor de hekken en sluitboomen tot afsluiting van openbare overwegen vordert het een wachter, die in de onmiddellijke nabijheid geplaatst is; indien deze dus het hek niet gesloten houdt zal hij strafbaar zijn (de ondernemers zelf niet) volgens art. 47 al. 2. Voor de particuliere wegen daarentegen, voor zoover zij bij overeenkomst zijn bedongen, is niets bepaald. Art. 27

¹ Boveng. Diss. p. 269.

zegt wel, dat de sluiting ook van die hekken door of van wege de ondernemers moet geschieden, doch gelijk wij bij art. 44 reeds opmerkten en door de Regering verklaard werd, bevat het V^{de} hoofdstuk, wel straffen tegen de bestuurders der dienst, en dus ook tegen de ondernemers voor zoover zij het bestuur uitoefenen (art. 8), maar niet tegen de ondernemers qua tales, met wier strafregtelijke vervolgbaarheid de wet zich in het geheel niet inlaat.

Doch zijn dan welligt de bestuurders der spoorweg-maatschappij voor het niet-sluiten der hier bedoelde hekken aansprakelijk? Men heeft ze wel eens deswege vervolgd, doch zonder vrucht. Zoo is er o. a. een vonnis der Arr.-Regtbank van Arnhem ¹, waarin werd overwogen: “dat art. 27, de sluiting *niet* opdraagt aan de *bestuurders*, in art. 44 genoemd, maar voorschrijft, dat die sluiting zal geschieden door of van wege de *ondernemers* der spoorwegdienst, zoodat op deze laatste en geenszins op de *bestuurders*, de zorg voor de sluiting en de verantwoordelijkheid deswege berust;

“O., dat dan ook niet is aannemelijk, dat de uitdrukking van art. 27 *van wege de ondernemers* zoude doelen op de bestuurders, wordende door dat “van wege” kennelijk aangeduid, dat de ondernemers niet zelven de hekken behoeven te sluiten, maar zulks aan anderen kunnen opdragen, even als de volgende voorwaarden van dat artikel: “door of van wege hen, die het regt van uitweg bezitten” aanduiden, dat de bezitter van den uitweg niet zelf bij het hek behoeft te staan, maar een ander persoon kan aanstellen en met de sluiting belasten,

¹ W. v. R. n°. 2405.

welke andere persoon dan, volgens de uitdrukkelijke bepaling van het slot van art. 54, ingeval van verzuim, is de strafschuldige; maar hoedanige bepaling, hoe vreemd ook, niet is gemaakt omtrent personen, die van wege de ondernemers voor de sluiting waken en gelast zijn daarvoor te zorgen, enz.

“O., dat uit het aangevoerde volgt, dat, hoe wenschelijk in het publiek belang en het veilig verkeer op de spoorwegen het zij, dat bewezen feiten als die, welke in casu ten grondslag der vervolging liggen (het niet gesloten zijn van eenige hekken, dienende tot afsluiting van particuliere conventionele wegen) door eene daarop toepasselijke strafbepaling jegens de overtreders, welke tot nog toe gemist wordt, strafbaar worden gesteld en even daardoor verhoed en te keer gegaan, — de hier ingestelde vervolging tegen de beklagde bestuurders niet kan opgaan, vermits die bestuurders, al waren zij zelve ondernemers, of de personen, die namens of van wege de ondernemers voor de sluiting der hekken moesten zorgen, niet strafbaar zouden zijn, omdat wegens verzuimde sluiting, tegen de ondernemers of hen, die namens of van wege de ondernemers met die sluiting belast zijn, bij de wet geen straf is bedreigd,” enz.

In hooger beroep vereenigde zich het Prov. Gerechtshof in Gelderland bij arrest van 28 October 1862 ¹ met gemeld vonnis, doch het openbaar Ministerie voorzag zich daartegen in cassatie. De H. R. verwierp wel is waar dat beroep, doch op een anderen grond, en ten aanzien van de vraag die ons hier bezig houdt, vereenigde zich dat Collegie

¹ W. v. R. n^o. 2430.

met het gevoelen van den requirant, en wel op de volgende gronden:

“O., dat wel bij art. 27 der wet bepaald wordt, dat de sluiting der hekken langs den spoorweg, niet dienende tot afsluiting van uitwegen, door of van wege de *ondernemers* der spoorwegdienst moet geschieden;

“O., dat zoowel uit de woorden” *door of van wege*” als uit den aard der zaak voortvloeit, dat daar, waar de ondernemers het beheer van den spoorweg aan bestuurders hebben opgedragen, de verplichting bij art. 27 der wet aan de ondernemers opgelegd op de *bestuurders* overgaat;

“O., dat alzoo volgens art. 44 der wet, de bestuurders eener spoorwegdienst strafbaar zijn, wanneer zij de bepaling der wet omtrent het sluiten der bedoelde hekken niet hebben nageleefd,” enz.

Men ziet hieruit, dat de H. R. (ware er geen andere reden tot verwerping van het beroep) de bestuurders aansprakelijk stelt, waar iets moet gedaan worden “door of van wege” de ondernemers. Wij vereenigen ons zoowel met de beslissing als met de motieven.

Neemt men het gevoelen van den H. R. niet aan, dan zou men tot de conclusie komen, dat terwijl voor de openbare overwegen in het reglement, en voor de legale uitwegen in ons art. 54 gezorgd wordt, de hekken of sluitboomen van conventionele particuliere wegen straffeloos mogen openstaan¹.

Is de *huurder* van een hoeve of erf voor de slui-

¹ Zie ook W. v. R., n^o. 2636 en n^o. 2642, waar de Proc.-Gen. bij het Hof te Utrecht zich wegens het straffeloos zijn van het feit beklagt, en Mr. v. d. Bruggen Z.E.Gr.A. tracht te wederleggen.

ting der hekken van den legalen uitweg verantwoordelijk? In bijna alle vonnissen en arresten in dit geval geweest, wordt uit de onbetwistbare waarheid, dat de huurder van een hoeve geen bezitter *animo domini* is van de daartoe behoorende gronden en zakelijke regten (waartoe het regt van uitweg moet gerekend worden), afgeleid, dat hij dan ook, tenzij het hem uitdrukkelijk door den bezitter mogt zijn opgedragen, voor het sluiten der hekken niet aansprakelijk is.

Een arrest van den H. R., van 11 Junij 1862, ¹ bevat eene beslissing in een geval, waarin de den requirant uitdrukkelijk opgedragen verpligting om een hek te openen en te sluiten, door hem erkend en in *facto* aangenomen was.

Verder zijn er twee vonnissen door de Arr.-Regtb. van Leiden geweest, d. d. 19 Aug. 1862, ² waarbij een huurder, die niet uitdrukkelijk belast was met het openen en sluiten der hekken, *vrijgesproken* ³, en de eigenaar, op grond dat hij bij het verhuren van zijn land omtrent het sluiten van de hekken niets bepaald had en dus daarvoor aansprakelijk bleef, veroordeeld werd.

Bij een ander arrest van den H. R. van 30 Maart 1864 ⁴, bleef de kwestie onbeslist, daar de requirant niet ontvankelijk verklaard werd.

De Arr. Regtb. van Rotterdam daarentegen veroordeelde bij vonnis van 4 Nov. 1862 ⁵, een pach-

¹ W. v. R., n^o. 2388.

² W. v. R., n^o. 2408 en 2412.

³ Lees: *ontslagen van regtsvervolging*.

⁴ W. v. R., n^o. 2584.

⁵ W. v. R., n^o. 2428.

ter van een aan den spoorweg gelegen land, die geen zorg gedragen had dat een hek gesloten was, op den enkelen grond dat "de gehoudenheid daartoe door den beklagde niet was ontkend."

Terecht maakte de Redactie van het W. v. R. de opmerking, dat dat vonnis niet voldoende gemotiveerd is. Men kan er inderdaad niet met volkomen zekerheid uit afleiden welke zienswijze de Rotterdamse Regtbank ten aanzien van de hier bedoelde kwestie is toegedaan.

Als de eigenaar van het land onder curatele gesteld is, is dan de curator hier voor het sluiten van de hekken aansprakelijk?

De Arr.-Regtb. te Haarlem en het Prov.-Ger. in Noord-Holland ¹ meenden, dat de curator den curandus volgens art. 441 in verband met art. 506 B. W. wel in alle burgerlijke handelingen vertegenwoordigt, doch dat strafregtelijke verplichtingen van den curandus niet op den curator overgaan, zelfs dan niet, wanneer die tot het beheer der goederen in betrekking staan, en weigerden daarom door het O. M. gcrequireerden regtsingang tegen den curator.

De H. R. besliste echter anders bij arrest van 3 Nov. 1862 ², waarbij het beklagde arrest van het Prov.-Geregtshof in Noord-Holland in Raadkamer gewezen, vernietigd, en de gevraagde regtsingang verleend werd, o. a. op deze gronden:

"O., dat de curator de goederen van zijn curandus als een goed huisvader moet besturen en verant-

¹ W. v. R., n^o. 2436.

² W. v. R., n^o. 2430.

woordelijk is voor de kosten, schaden en interessen, die uit het beheer zouden kunnen voortvloeijen;

“O., dat onder dit beheer voorzeker moet worden gerangschikt het vervullen van die verplichtingen, welke op den curandus als eigenaar der goederen rustende zijn;

“O., alzoo dat als bij wettelijke bepalingen aan eigenaars van sommige goederen bepaalde verplichtingen zijn opgelegd, de vervulling daarvan ontegenzeggelijk op den curator is overgegaan;

“O., dat er alzoo in casu geen sprake is van verantwoordelijkheid voor daden of verzuimen van derden, maar wel degelijk van verzuim van den curator, enz.”

De Arr.-Regtb. te Haarlem, in Raadkamer vergaderd, verklaarde bij beschikking van den 29^{sten} Jan. 1863, dat er uit de daarop gevolgde instructie geen voldoende bezwaren ter verdere vervolging tegen den beklaagde gerezen waren, en die beschikking werd wederom bekrachtigd door de Raadkamer van het Prov.-Ger. in Noord-Holland, bij arrest van 16 Febr. 1863.

Hiertegen voorzag het O. M. zich nogmaals in cassatie, en de zaak werd bij arrest van den H. R., van 17 Maart 1863, naar de correctionele terechtzitting van de Arr.-Regtb. te Haarlem verwezen¹, en wel voornamelijk op deze gronden:

“O., dat de beklaagde uitspraak daarop berust... dat de curator wel civiliter gehouden is om de verplichtingen te vervullen, die op den curandus als eigenaar van zekere gronden rusten, doch dat het strij-

¹ Regtspr., 73. 289.

dig is met de beginselen van het strafregt, om bij gebrek aan eene uitdrukkelijke bepaling der strafwet, die wet per analogiam uit het burgerlijk regt aan te vullen.

O., dat het niet aannemelijk is, dat de Wetgever het ongesloten laten van de hekken alleen gestraft zoude willen hebben, wanneer het verzuim gepleegd is door de geregtigden op den uitweg zelve of door de personen, die zij met de sluiting der hekken belast hebben, en niet wanneer het begaan is door anderen, die voor of namens de geregtigden hun regt van uitweg uitoefenen.

O., dat bij een zoo naauwe uitlegging van de wet, ongetwijfeld zoude gehandeld worden, in strijd met den wil van den Wetgever, en dat in vele gevallen de strafbepalingen in art. 54 der wet, voor zoover het geopend laten der hekken betreft, als niet geschreven zouden te achten zijn, wanneer het bijvoorbeeld gold uitwegen van landerijen of erven, behoorende aan 'slands domein, aan afwezigen, aan minderjarigen en aan personen, die van het bestuur hunner goederen ontzet zijn.

O., dat het dus in den geest der wet ligt, dat zij voor het gepleegde verzuim aansprakelijk zijn, die het regt uitoefenen en dus ook dezulken die, zooals bij curatele van krankzinnigen, belast zijn met het beheer der goederen van personen, die verstoken zijn van de uitoefening hunner eigendomsregten, en dus in regten niet kunnen worden aangesproken, wegens het niet vervullen hunner, ten aanzien hunner eigendommen bestaande verplichtingen.

O., dat hier slechts de rede is van eene uitleg-

ging der wet, geenszins van eene aanvulling per analogiam, en dat niet kan gedacht worden enkel aan een civiele aansprakelijkheid, maar wel degelijk aan een verantwoordelijkheid voor den regter in strafzaken, wegens *eigen* verzuim gepleegd, door iemand die, als het regt uitoefenende, gehouden is om de verplichtingen na te komen, die bij de wet als voorwaarde bij het toekennen van het regt gesteld zijn;

O., dat aldus bij het beklagde arrest werkelijk geschonden is art. 54, cnz.”

Deze laatste beslissing komt ons juist voor: de curator behoort te voorzien in alle verplichtingen, waarin de curandus zelf *kan* voorzien. In het gestelde geval wordt hij dus wegens zijn *eigen* verzuim gestraft en geenszins wegens verzuim van den curandus.

Ten slotte moet worden opgemerkt, dat volgens art. 25^b, de ondernemers of de directie der spoorweg-maatschappij moeten zorgen voor voldoende aanwezige middelen, om de legale uitwegen te sluiten. Hebben zij dit verzuimd, dan kan art. 54 al. 2 niet worden toegepast. In dien geest besliste ook de Arr.-Regtb. te Utrecht bij vonnis van 15 October 1863. ¹

Art. 55.

1^o. De reizigers, die de bepalingen van den algemeenen maatregel van inwendig bestuur, in art. 24 bedoeld, overtreden, worden gestraft met eene boete van één tot vijf en zeventig gulden, of met gevan-

¹ W. v. R., n^o. 2542.

genis van één dag tot ééne maand, te zamen of afzonderlijk.

Zoo als wij boven reeds zeiden was de bepaling van dit artikel in het ontwerp vereenigd met die van het voorgaande. Men vond echter de boete voor de reizigers te groot, en achtte het ook verkeerd dat zij zelfs voor nietige overtredingen voor de Arr.-Regtbank zouden moeten terecht staan. Deze bedenking was des te gewigtiger, omdat te groote bemoeijelijking der reizigers met het belang van het openbaar verkeer en van de onderneming zelve strijden zou.

Was reeds bij al. 7 van art. 44 ten aanzien van de straf op de overtreding van den maatregel van inwendig bestuur, gederogeerd aan de wet van 6 Maart 1818, hier is het eveneens het geval, doch hier is de strafbepaling voor zooveel de boete betreft, minder zwaar; voor zooveel de gevangenis betreft, zwaarder dan in genoemde wet.

Wat bepaalt nu de hier bedoelde maatregel van inwendig bestuur van 12 Mei 1863 (*Stbl.* n^o. 58) aangaande de reizigers? Art. 19 luidt:

“Het is aan de reizigers op de straf bedreigd in art. 55 der wet van 21 Aug. 1859 (*Stbl.* n^o. 98) verboden:

- a. zich naar de wachtkamers en gaanderijen, van waar de treinen toegankelijk zijn, op eene andere wijze dan volgens het voorschrift te begeven;
- b. tabak te rooken in die wachtkamers waar dit niet is toegelaten.
- c. aan mannen, zich in de vertrekken of lokalen, uitsluitend voor vrouwen bestemd, te begeven.

- d.* in de lokalen niet voor het publiek geopend, binnen te treden;
- e.* zich in staat van dronkenschap te bevinden of rumoer te maken op de stations.

Art. 20 zegt:

Een uittreksel uit dit reglement, bevattende de voorschriften door de reizigers in acht te nemen, is in de wachtkamers van elk station op een zichtbare plaats voorhanden. In dat uittreksel worden de artt. 34 tot en met 36, en 50 tot en met 57 van de wet van den 21^{sten} Aug. 1859 (*Stbl.* n^o. 98) opgenomen.

Verder bepaalt het reglement in art. 122:

“Het is aan reizigers, op straf bedreigd in art. 55 der wet van 21 Aug. 1859 (*Stbl.* n^o 98) verboden:

- a.* plaats te nemen in de rijtuigen van een trein zonder behoorlijk plaatsbewijs;
- b.* in een rijtuig van eene hoogere klasse dan door het plaatsbewijs is aangewezen te gaan, tenzij dit tegen bijbetaling van den hoogereren vrachtprijs worde toegelaten;
- c.* bij het plaats nemen in de rijtuigen af te wijken van de orde door de spoorwegbeambten aangegeven;
- d.* verder te reizen dan het station waarvoor het plaatsbewijs genomen is, zonder hiervan kennis te geven aan den hoofdconducteur en de bijkomende vracht te betalen;
- e.* te weigeren hun plaatsbewijs te vertoonen en af te geven, wanneer het door den spoorwegbeambte van hen wordt verlangd, of hun plaatsbewijs te verminken of onleesbaar te maken;
- f.* de portieren der rijtuigen te openen;

- g. in de rijtuigen te gaan of die te verlaten aan een andere zijde dan daarvoor is aangewezen;
- h. te rooken in andere rijtuigen dan daarvoor zijn aangewezen;
- i. aan de mannen om plaats te nemen in die rijtuigen of afdeelingen daarvan, welke voor vrouwen alleen zijn aangewezen.

Art. 123 schrijft voor:

Een uittreksel uit dit reglement, bevattende de voorschriften door de reizigers in acht te nemen, is in elk rijtuig op eene zichtbare plaats voorhanden.

Ten aanzien van dat uittreksel geldt ook de bepaling van het tweede lid van art. 20 (zie boven).

Die bepalingen zijn, gelijk men ziet, vrij streng: zoo men toch het plaatsbriefje verliest vóór dat het wordt opgehaald, is het eenvoudig de kwestie of men kan *bewijzen* dat men het had, toen men in het rijtuig ging. Dit bewijs nu zal dikwijls moeilijk te leveren zijn en toch, bij gebreke van dat bewijs moet dit art. 55 toegepast worden.

Iets anders is het of aan die bepalingen wel zeer streng de hand gehouden kan worden, en of men niet meer aan den ordelijken zin der reizigers had moeten overlaten.

Er is ons dan ook slechts één vonnis bekend, dat van het Vierde Kantongerecht te Amsterdam, van 30 Nov. 1864¹, waarbij een reiziger veroordeeld is wegens het niet nakomen der hierboven gemelde bepalingen: deze had n. l. in een rijtuig plaats genomen met een niet geldig kaartje, een kaartje van den vorigen dag.

¹ W. v. R., n^o. 2716.

2°. Van die overtreding wordt door den kantonregter kennis genomen.

Deze bepaling is geenszins overtollig. Wel is waar bepaalt art. 1^o der wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* n^o. 103), dat ter kennisneming der kantonregters in eersten aanleg zullen worden gebragt de overtredingen, strafbaar gesteld in art. 1 der wet van 6 Maart 1818 (*Stbl.* n^o. 12); daar echter de gevangenisstraf op de overtreding van *dit* Kon. Besluit gesteld, zoowel die van de wet van 1818 als die van art. 44 R. O. te boven gaat, zoo zou, ware deze tweede alinea niet geschreven, alleen de Arr.-Regtbank bevoegd zijn.

3°. De beambten en bedienden van den spoorweg kunnen de reizigers, die zich aan die overtreding schuldig maken, uit de rijtuigen verwijderen of daarin niet toelaten.

Art. 56.

Art. 463 van het Wetboek van Strafrecht en de artt. 9 en 20 van de wet van 29 Junij 1854 (Staatsblad n^o. 102) zijn van toepassing op de overtredingen van deze wet, van het in art. 4 bedoeld reglement op het gemeenschappelijk gebruik van een spoorweg en van den bij art. 24 bedoelden algemeenen maatregel van inwendig bestuur.

In het ontwerp der Regering luidde dit artikel:

“Art. 463 van het Wetboek van Strafrecht en de artt. 9 en 20 van de wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* n^o. 102) zijn van toepassing op de overtredingen van deze wet en van de bevelen of voorschriften ter harer uitvoering gegeven.”

In het Voorloopig Verslag werd gevraagd of

daaronder nog iets anders werd verstaan dan het reglement van art. 7 van het ontwerp (art. 4 der wet) en den algemeenen maatregel van inwendig bestuur van art. 24, en zoo niet, waarom dan die beide verordeningen niet uitdrukkelijk genoemd waren. De Regering verklaarde dat zij niets meer dan bovengenoemde bepalingen op het oog had en wijzigde daarom het art. in dien geest.

Voor zooveel art. 9 der wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* n°. 102) betreft, is hier de toepasselijk-verklaring ten eenen male overbodig, daar dit artikel bij overtredingen van speciale strafverordeningen steeds toepasselijk is, voor zoover het niet uitdrukkelijk wordt uitgesloten. Art. 463 C. P., en art. 20 der wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* n°. 102) daarentegen zijn — hoe ongerijmd het zij — op de overtredingen van speciale wetten *niet* toepasselijk, tenzij zij daarin uitdrukkelijk toepasselijk zijn verklaard. In de na 1854 uitgevaardigde wetten is dit laatste veelal gebeurd, gelijk ook hier.

Art. 57.

Bij elke veroordeeling tot geldboete wordt tevens door den regter bepaald, dat, indien daaraan niet is voldaan, binnen twee maanden nadat de veroordeelde tot betaling is aangemaand, de boete door gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden zal worden vervangen.

Door deze bepaling werd, met afwijking van het beginsel van den C. P. en op het voorbeeld van de Gemeentewet, de Jagtwet (1817), de wet op het lager onderwijs enz., het stelsel van subsidiaire gevangenisstraf aangenomen.

In het Voorloopig Verslag werd gezegd:

“Nu deze bepaling in andere speciale wetten woorde-lijk zoo is opgenomen, kan het niet raadzaam zijn, daarin verandering te brengen. Bij eene herziening van het Strafwetboek echter zou men eene wijziging wenschelijk rekenen, volgens welke de termijn van twee maanden niet aanving met den dag dat de veroordeelde tot betaling is aangemaand, maar met dien, waarop het vonnis in kracht van gewijsde is overgegaan. De bezwaren, die tegen de verplichte aanmaning bestaan, zijn bekend.”

De Eerste Kamer had liever gezien dat het stelsel van subsidiaire gevangenisstraf verlaten ware, en even als in den C. P. de lijfswang ware toegepast!

Dit geheele artikel is echter vervallen door Art. 9, 1^e lid, der wet van 22 April 1864 (*Stbl.* n°. 29) luidende:

“Alle door art. 8 ¹ niet in stand gehouden bepalingen, bij welke gevangenisstraf is bedreigd voor het geval van wanbetaling van boeten en geregtskosten, gezamenlijk of afzonderlijk, zijn afgeschafft.”

De duur der subsidiaire gevangenisstraf bij de oplegging van boeten wegens overtreding der spoorwegwet uit te spreken, wordt dus thans volgens art. 1 der wet van 22 April 1864 (*Stbl.* n°. 12) bepaald, en zal daarbij soms tot één jaar kunnen stijgen.

¹ Art. 8 bepaalt:

Deze wet is niet van toepassing in zaken van rijksbelasting, noch in die, waarover een ander dan de gewone regter in strafzaken oordeelt.

De in die zaken thans geldende bepalingen voor het geval van wanbetaling van boeten en geregtskosten blijven van kracht.

Art. 61.

De ambtenaren, belast met het opsporen van misdrijven en alle verdere beambten van politie hebben vrijen toegang tot den spoorweg en tot de daartoe behoorende gronden en gebouwen, tot gebruik van reizigers bestemd ¹.

Dit artikel kwam in het ontwerp niet voor, doch werd bij de discussie in de Tweede Kamer door de Regering voorgesteld. Aanvankelijk luidde het: "de ambtenaren en beambten van politie hebben vrijen toegang tot den spoorweg en tot de daartoe behorende gronden en gebouwen, tot gebruik van reizigers bestemd." Als grond voor dit artikel werd door de Regering opgegeven, dat het noodig was, dat er eene bepaling in de wet voorkwam, waardoor aan de ambtenaren en beambten van politie vrijen toegang tot den spoorweg en zijne aanhoorigheden verzekerd werd. Echter zeiden sommige leden der Kamer, dat deze bijvoeging hun onnoodig toescheen, omdat de politie in het algemeen toegang had tot alle publieke plaatsen, en dat de spoorwegen en de daartoe behoorende gebouwen een publiek karakter hebbende, steeds voor haar toegankelijk zal zijn.

De Minister antwoordde daarop, dat hij er prijs op stelde, dat het artikel niet uit de wet blijven zou, omdat het hem bij ondervinding bekend was dat men dat regt betwist, bepaaldelijk met opzigt tot de terreinen, die bij de spoorwegen en spoorwegdiensten behooren; "zoo wordt," voegde de Mi-

¹ Vgl. artt. 153 Grw., 184 C. P., 276 Gemw. en 405 en 106 vlgg. W. v. Strafv.

nister er bij, "aan de politie te Amsterdam het regt betwist om zich te begeven op het terrein behoorende tot de stations van den Rijnspoorweg, omdat de directie van dien weg beweert, dat het is eigendom van eene particuliere onderneming en dat derhalve de politie het regt niet heeft zich eigener gezag daarop te begeven."

In de Kamer was men van gevoelen, dat niet alleen gesproken moest worden van de ambtenaren van politie, maar ook, in verband met art. 62, van de ambtenaren opgenoemd in art. 11 van het Wetboek van Strafvordering; immers deze ambtenaren worden bij het volgende artikel uitdrukkelijk belast met het opsporen van de overtredingen dezer wet en mochten dus ook vrijen toegang hebben tot de spoorwegen en de daartoe behoorende terreinen.

Daarom stelde de Heer Sanders als amendement voor, om te lezen: "De ambtenaren, belast met het opsporen van misdrijven, en alle verdere beambten van politie hebben vrijen toegang tot den spoorweg en tot de daartoe behoorende gronden en gebouwen, tot gebruik van reizigers bestemd."

Dit amendement, door de Regering niet bestreden, werd aangenomen. Den Leden van den Raad van Toezigt en den ambtenaren onder hen met het dagelijksch toezigt belast, is die vrije toegang bij art. 10 dezer wet verzekerd.

Art. 62.

1°. Tot het opsporen der overtredingen van deze wet, van den algemeenen maatregel van inwendig bestuur, in art. 24 vermeld, en van het in art. 4 bedoeld reglement, zijn, behalve de bij art. 11 van het wet-

boek van strafvordering aangewezen ambtenaren, bevoegd de personen, die tot de uitoefening van het toezigt op de spoorwegdiensten door Ons zijn aangewezen.

Onder *opsporen* is bepaaldelijk de bevoegdheid om te verbaliseren begrepen. Juist om deze laatste bevoegdheid (ten allen overvloede in het 2^{de} lid uitdrukkelijk vermeld) aan de in het 1^{ste} en 3^{de} lid genoemde personen te verschaffen is het artikel in de wet geplaatst; anders toch zou het door slechts één Lid van den raad van Toezigt, of door slechts één spoorwegbeambte waargenomen misdrijf bijna nooit kunnen bewezen worden.

2°. Art. 437 van het Wetboek van Strafvordering is toepasselijk op de processen verbaal, door hen opgemaakt.

De processen verbaal dezer beambten zullen dus als schriftelijke bescheiden gelden, mits ze of op den eed, bij den aanvang hunner bediening ¹ gedaan, zijn opgemaakt, of wel daarna met eede bevestigd zijn. Deze bepaling is overbodig, want zoo als wij reeds hebben opgemerkt, is in de bevoegdheid om op te sporen ook begrepen de bevoegdheid om te verbaliseren, terwijl het van zelf spreekt dat art. 437 W. v. S. op die processen verbaal van toepassing is. De bepaling is dan ook evenzeer op de in de 3^{de} al. genoemde personen toepasselijk en had dus op laatstgenoemde alinea moeten volgen.

3°. Tot het opsporen der overtredingen, hier-

¹ Cf. Algemeen Reglement voor de Spoorwegdiensten, Hoofdst. VII.

boven bedoeld, zijn eveneens bevoegd de beëdigde beambten of bedienden van den spoorweg, over de geheele uitgestrektheid van den weg waarop zij dienst doen en binnen den kring van honderd el, aan beide zijden van dien weg.

De laatste zinsnede van dit artikel is op het voorbeeld der Fransche wet van 15 Julij 1845 voorgesteld. Zeer teregt, want dikwijls zal zich het geval voordoen, dat de overtreding slechts door één enkel spoorwegbeambte wordt waargenomen.

Zij zijn niet in hunne bevoegdheid tot het opsporen der misdrijven, tot het terrein van den spoorweg beperkt maar kunnen die ook uitoefenen binnen den kring van 100 el, aan beide zijden van dien weg. Dit is in het belang der veiligheid van de baan; een gelijksoortige bepaling, treft men in de artt. 28, 30 en 31 dezer wet aan, bepalingen insgelijks op voorbeeld der Fransche en Belgische wetten in het algemeen belang vastgesteld.

Dat de in dit artikel genoemde personen altijd bevoegd en soms verpligt zijn om aangifte te doen, volgt reeds uit de artt. 13 en 14 van het Wetboek van Strafvordering. Men heeft echter bij het Dienstreglement die verpligting algemeen gemaakt, te weten bij art. 139, hetwelk bepaalt, dat ieder beambte of bediende van den spoorweg, die kennis bekomt van eenig voorval waardoor de veiligheid van de dienst in gevaar gebragt wordt, daarvan onmiddellijk kennis moet geven aan den boven hem gestelden beambte. Bij art. 140 is deze bepaling ook toepasselijk verklaard op de beambten in art. 61 dezer wet aangewezen, met dien verstande, dat de

mededeeling door hen geschiedt aan de naastbijzijnde beambten of bedienden van den spoorweg.

Uit onze voorafgaande beschouwing is, naar wij meenen, voldoende gebleken dat het vijfde hoofdstuk onzer spoorwegwet naast vele deugden niet weinige leemten bevat. Reeds de Tweede Kamer vestigde op enkele gebreken de aandacht.

Met bevreemding, zoo luidde het in het Voorloopig Verslag, miste men onder de bedreigde straffen, die van intrekking der concessie. Voorts werd de vraag geopperd of hier niet bepalingen moesten voorkomen omtrent medepligtigheid, poging en herhaling van misdrijf.

De Regering antwoordde daarop, dat de bedreiging van intrekking der concessie, in een wet op het concederen van spoorwegen op haar plaats mogt zijn, doch in een wet op de politie der spoorwegen niet te huis behoorde.

Wat de tweede aanmerking betrof, zoo scheen het volgens haar niet noodig, dat de wet bepalingen bevatte omtrent medepligtigheid, poging en herhaling van misdrijf. De bepalingen van art. 59, Wetboek van Strafrecht en van artt. 10 en 11 der wet, van den 29^{sten} Junij 1854 (*Stbl.* n^o. 102) welke het gemeene recht vormen, gelden ook ten aanzien van de speciale wetten, tenzij in die wetten het tegendeel is bepaald. Daarentegen was de in art. 56 van het ontwerp der wet opgenomen verwijzing naar art. 463, van het Wetboek van Strafrecht, en art. 20 der wet van den 29^{sten} Junij 1854 noodzakelijk, omdat art. 463 van het genoemde wetboek, slechts

gewaagt van de gevangenisstraf *bij dat wetboek* bedreigd, en art. 20 der wet van 29 Junij 1854 mede enkel tot het strafwetboek betrekking heeft. ¹

Wat het eerste punt betreft, zoo zouden wij ons met de verklaring der Regering kunnen vereenigen. De wet laat zich met de strafregtelijke vervolgbaarheid der ondernemers (*qua tales*) ² niet in, en dit nu eenmaal aangenomen, zal men bij het verleenen der concessiën zich de bevoegdheid tot intrekking der concessie in bepaalde gevallen moeten voorbehouden.

Dat de uitdrukkelijke toepasselijk-verklaring van de in den C. P. en de wet van 29 Junij 1854 voorkomende voorschriften omtrent medepligtigheid en herhaling van misdrijf overbodig zou geweest zijn, stemmen wij toe, doch wij hadden hier liever, met afwijking van het gemeene regt, betere bepalingen vastgesteld gezien.

Iets anders is het echter met de voorschriften omtrent *poging*. Poging tot de *misdaden* in de spoorwegwet opgenoemd, kan en moet volgens art. 2 van den C. P. en art. 10 der wet van 1854 gestraft worden. De pogingen echter tot *wanbedrijven* zijn hier niet strafbaar, omdat de C. P. in art. 3 zegt, dat deze alleen dan gestraft worden, wanneer de wet dit uitdrukkelijk bepaalt. Nu heeft de Wetgever het hier voor geen enkel geval bepaald: dit noemen wij een groot verzuim.

Een tweede verzuim waarop wij reeds gewezen hebben ³ is, dat even als in art. 44, al. 2 ook in

¹ Vgl. boven bl. 95.

² Vgl. boven bl. 26.

³ Vgl. boven bl. 27.

al. 1, het "in strijd *doen* handelen" had behooren opgenomen te zijn, terwijl thans, wanneer een ondergeschikt beambte, op last van een bestuurder iets doet in strijd met de voorwaarden, waarop de concessie verleend is, *niemand* gestraft kan worden.

Gezwegen van de min naauwkeurige redactie van art. 45, al. 1, waar voor "het misdrijf" moet gelezen worden, "een der misdrijven," hadden wij gaarne in al. 2 en in art. 43, al. 2, ook hem strafbaar gesteld gezien, die hetzij opzettelijk hetzij ten gevolge van het verzuim van behoorlijk onderzoek, een bestuurder, beambte of bediende tegen wien de in al. 1 dier artikelen bedreigde straf is uitgesproken, eene betrekking bij een spoorweg opdraagt. Insgelijks deden wij opmerken, dat de wet nog verder had moeten gaan en dat de straf in de artt. 45 en 48 bepaald, moest uitgebreid zijn tot *een ieder*, ook tot den particulier, die een der misdrijven van art. 51, gepleegd heeft.

Art. 46, al. 1 is, naar wij zagen ¹, overbodig. Bij de beschouwing van de artt. 51 en 52 is het ons wenschelijk toegeschenen, dat er bij de verwonding gelet ware op de zwaarte daarvan, alsmede op het al of niet bestaan van praemeditatie, al ware het slechts naar de onderscheiding, die in den C. P. voorkomt.

In art. 56 hebben wij op de overtollige toepasselijkverklaring van art. 9 der wet van den 29^{sten} Junij 1854 (*Stbl.* n^o. 102) gewezen.

Eindelijk noemen wij het een verzuim dat het nabootsen in de nabijheid der treinen van de bij het

¹ Vgl. boven bl. 41.

vervoer gebruikelijke signalen niet strafbaar gesteld is ¹; want ja, zoo er daardoor gevaar voor den trein ontstaat zullen de daders volgens art. 51 of 52 strafbaar zijn, doch zoo dat niet ontstaan is, zal de dader niet gestraft kunnen worden. Naar onze meening moest een daad, die zulke verschrikkelijke ongelukken kan berokkenen, reeds op zich zelve strafbaar zijn, afgescheiden van de vraag of er al of niet eenig bewijsbaar gevaar door ontstaan is.

Men ziet het, volmaakt is onze spoorwegwetgeving geenszins. Eene herziening, aanvulling, verduidelijking en wijziging der strafbepalingen kan zekerlijk niet onnoodig geacht worden.

¹ Zooals bij art. 6, n^o. 1 en art. 9, n^o. 2 der Sachs. wet, van 13 Aug. 1855, het geval is.

T H E S E S.

I.

In onze Spoorwegwet had eene bepaling ten aanzien van poging tot de daarin strafbaar gestelde misdrijven moeten voorkomen. (Diss. p. 103).

II.

Gelijk in art. 44 al. 2 hadden in al. 1 achter de woorden "in strijd handelen" de woorden "*of doen handelen*" behooren geplaatst te zijn. (Diss. p. 51 v.).

III.

De strafbedreiging van art. 45 al. 2 en art. 48 al. 2. had ook moeten uitgestrekt worden tot hem, die een bestuurder of bediende, tegen wien de in al. 1 dier artikelen bedreigde straf is uitgesproken, in eenige betrekking bij een spoorweg aanstelt. (Diss. p. 39 vlg.).

IV.

Art. 46 al. 1 was overbodig en is nu vervan-

gen door art. 4 der wet van 22 April 1864. (Diss. p. 41 vlg.).

V.

Het nabootsen in de nabijheid der treinen van de bij het vervoer gebruikelijke signalen had strafbaar gesteld moeten zijn.

VI.

Ulpianus in Lege 32 § 14 Dig. de Don int. vir. et ux. (XXIV. 1) veram interpretationem Orationis Imperatoris Caracallae non dedit.

VII.

Jure Romano in obligationibus alternativis casu quum una res perierit, huius rei aestimatio praestari non potest.

VIII.

De langstlevende der ouders van natuurlijke wettelijk erkende kinderen, of zoo zij slechts door een van hen erkend zijn deze, heeft niet het regt, om voor het geval van zijn overlijden een voogd over die kinderen te benoemen.

IX.

De vennoot die gelden voor de maatschap heeft uitgeschoten, heeft geen aanspraak op de interessen sedert den dag van zijn uitschot.

X.

Het middel van abandon strekt om de reeders te ontslaan tegenover derden, niet tegenover den boekhouder.

XI.

Tegen het vermoeden van art. 75 W. v. K. is tegenbewijs toegelaten.

XII.

Terecht wil Mr. Opzoomer (het Burg. Wetb. Dl. II, bl. 130) den dief, die bewijst dat de gestolen en daarna vergane zaak op gelijke wijze bij den eigenaar zou vergaan zijn, van de verpligting bevrijden om hare waarde te vergoeden.

XIII.

Het verzuim van de beteekening der memorie van cassatie binnen 8 dagen na de nederlegging ter griffie, heeft geenszins het verval der voorziening in cassatie ten gevolge.

XIV.

Het staat den regter vrij den inhoud eener wet aan de G. W. te toetsen.

XV.

Ook na de wet van 29 Junij 1854 (*Stbl.* no. 102) kan in enkele gevallen veroordeeling tot *geeseling*, tot *tentoonstelling* en tot *eerloosverklaring* worden uitgesproken.

XVI.

“Dans un Etat les peines plus ou moins cruelles ne font pas que l'on obéisse plus aux lois. Dans les pays où les châtimens sont modérés, on les craint comme dans ceux où ils sont tyranniques et affreux.” Montesquieu, *Lettr. Pers. Epit.* 80.

XVII.

Het sluiten van leeningen door middel van loterijen, is af te keuren.

XVIII.

De nadeelen der octrooijen worden niet opgewogen door hunne voordeelen.

XIX.

Ten onregte zegt Travers Twiss: *The law of nations*, II, § 218:

“A neutral nation may grant a free passage through its terrytory to the armed troops of a Belligerent Power, without compromising its neutrality, if it is prepared to grant a free passage similarly to the armed troops of the other Belligerent.
