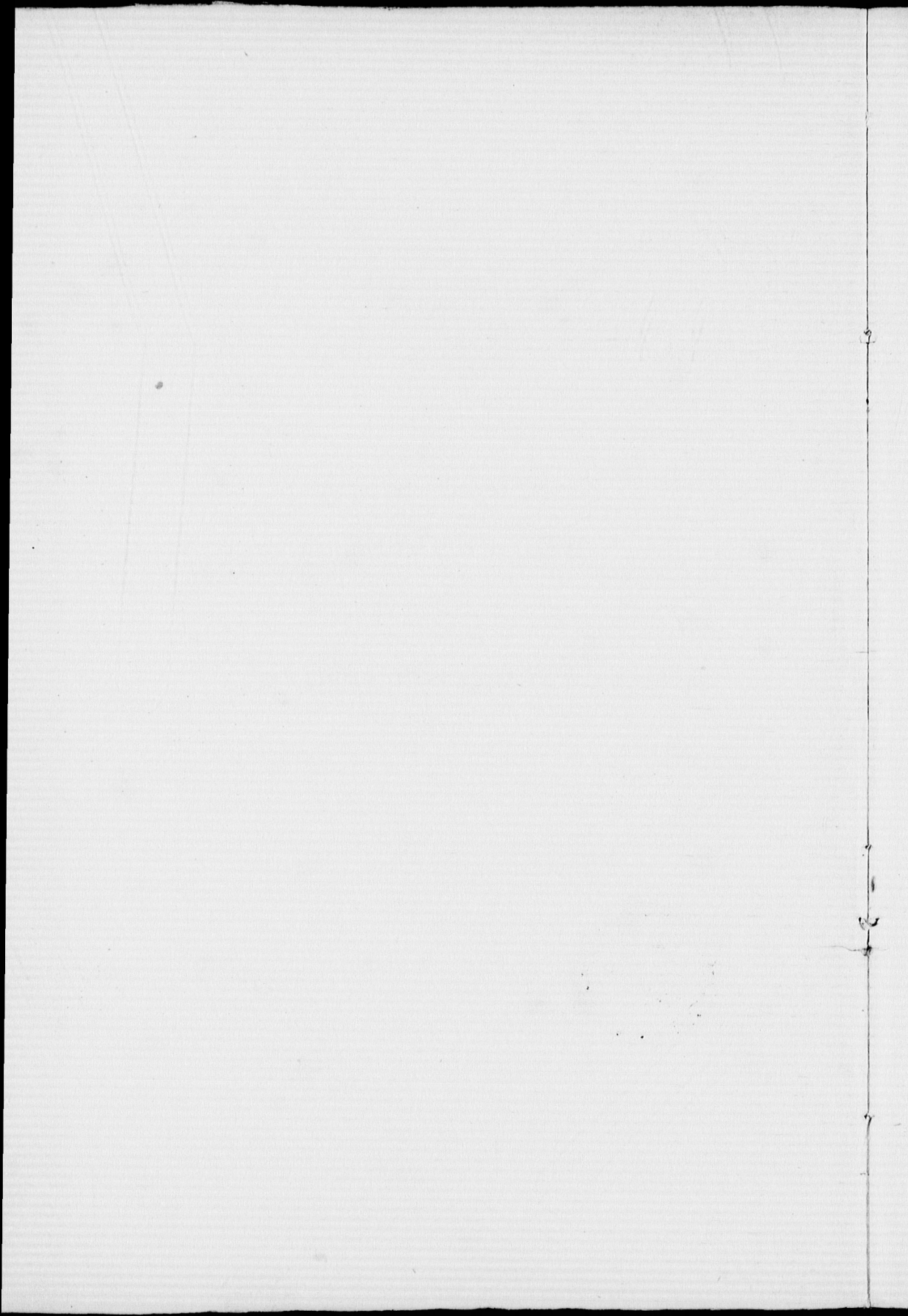


0

I. oct.  
1800

*J. Stat.*  
*8<sup>o</sup>. 1800*

HET PUBLIEK  
EN DE  
SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN.



# HET PUBLIEK

EN DE

## SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN,

TEGENOVER HET

### WETSONTWERP

#### BETREFFENDE DE SPOORWEGDIENSTEN.

DOOR

W. B.

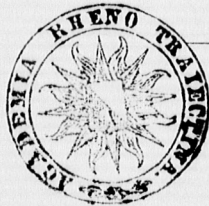
---

Doch moet daarom de particuliere nijverheid, welke hulp men ingeroepen heeft, worden geplaagd, mishandeld, zonder noodzaak belemmerd? Integendeel, mijns inziens moet men hare zelfstandigheid eerbiedigen, niet alleen dewijl dit haar regt en haar belang is, maar in het algemeen belang.

THORBECKE.

Tweede Kamer, 20 Julij 1859.

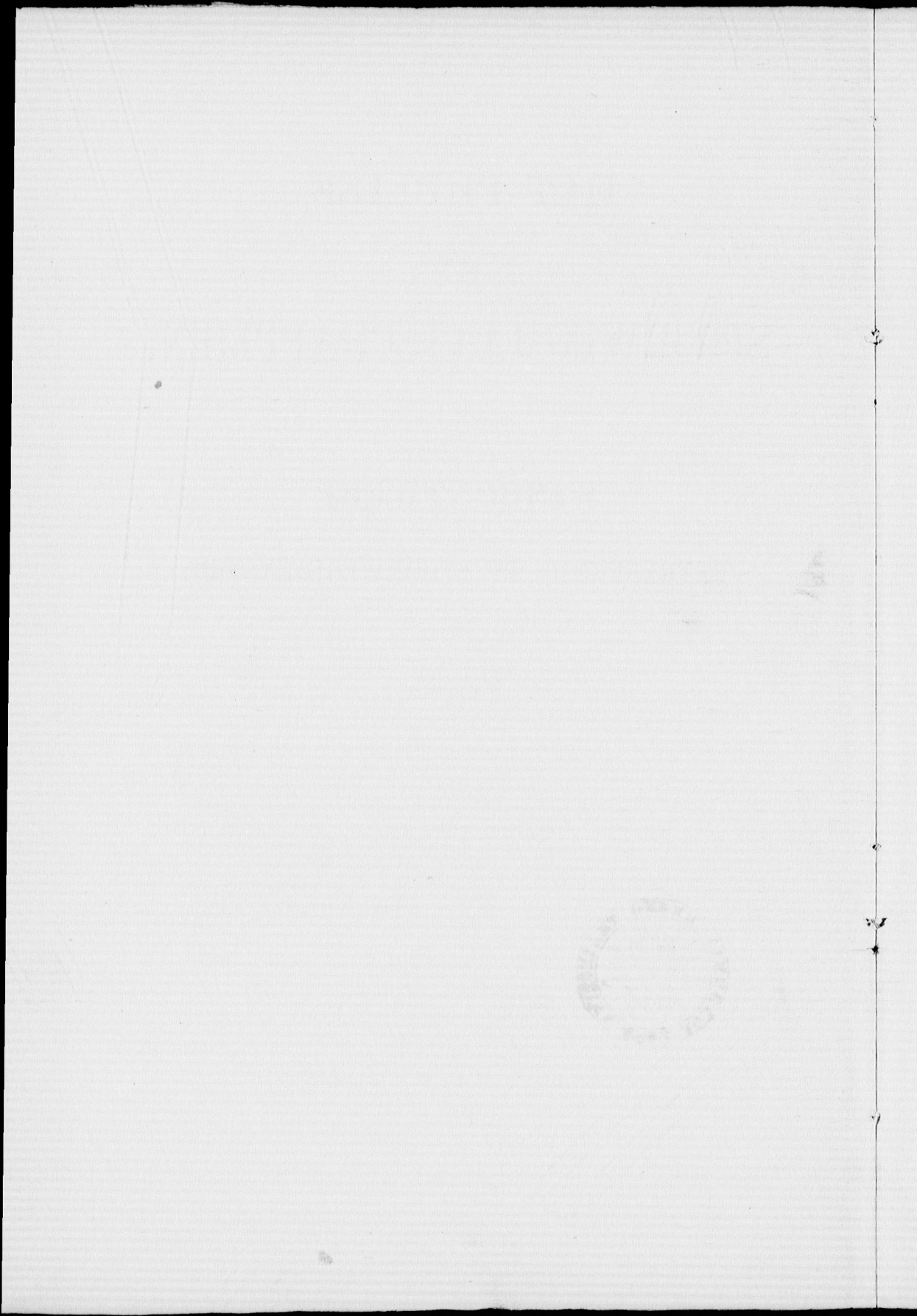
---



---

AMSTERDAM — W. H. KIRBERGER.

1871.



Doch moet daarom de particuliere nijverheid, welke hulp men ingeroepen heeft, worden geplaagd, mishandeld, zonder noodzaak belemmerd? Integendeel, mijns inziens moet men hare zelfstandigheid oerbiedigen, niet alleen dewijl dit haar regt en haar belang is, maar in het algemeen belang.

THORBECKE.

Tweede Kamer 20 Julij 1859.

Het ontwerp van Wet <sup>1)</sup> tot regeling van den dienst en het gebruik der spoorwegen, eenige maanden geleden bij de Tweede Kamer ingediend, heeft van de zijde der spoorwegmaatschappijen eene reeks van adressen uitgelokt, welke ongetwijfeld aanleiding zullen geven tot eene weder geheel grondige behandeling der meest gewenschte verhouding tusschen de spoorwegmaatschappijen en het Staatstoezicht.

Niet alleen toch eenige nieuwe bepalingen, maar de geheele Wet — dus ook het beginsel waarvan zij uitgaat — wordt aan het oordeel van de Staten-Generaal onderworpen.

Door de beide oudste spoorwegmaatschappijen is dan ook in hare adressen de Wet, artikel voor artikel, nagegaan, met het doel om Regeering en Vertegenwoordiging te overtuigen, dat sommige bepalingen strijdig zijn, zoowel met het publiek belang als met de vrijheid der industrie.

Zal het haar gelukken die overtuiging ook door anderen te doen deelen, dat namelijk de Wet van 21 Augustus 1859 onbillijk en het nieuwe ontwerp, slechts eenigzins meer compleet —

<sup>1)</sup> Zie Bijlage.

ook in onbillijkheid — is? Ik wensch het haar van ganscher harte toe, maar durf mij er niet te zeer mede vleien. De ondervinding in 1859 opgedaan is niet geruststellend; want ook toen heeft het niet aan krachtige oppositie ontbroken, en toch, niettegenstaande mannen als Godefroi, Duymaer van Twist en de Brauw met klem de rechten der spoorwegmaatschappijen als industriëele ondernemingen verdedigden, werd de Wet met 44 tegen 14 stemmen aangenomen.

Wel kan men op deze cijfers geene stellige redeneering bouwen om tot de vermoedelijk onveranderde aanneming van het ontwerp te concludeeren, daar toch bijna het geheele personeel der Vertegenwoordiging veranderd is en dus eene geheele ommekeer van inzichten mogelijk zoude zijn; maar er bestaat een ander motief voor mijne vrees, namelijk de met het spoorwezen mindere bekendheid der meeste afgevaardigden.

Er heerscht bij het publiek, en daartoe behooren ook de leden der Staten-Generaal, een zekeren wrevel tegen de spoorwegondernemingen, welke, voortspruitende uit onbekendheid daarmede, tot het plegen van onbillijkheden leidt.

De minste onregelmatigheid in den treinenloop, het een paar uur te laat bezorgen van een pakje, het niet naar den zin regelen der vertrek-uren, de vertraging bij vervoer van goederen gedurende den winter, geven aanleiding tot een stortvloed van klachten over de mishandeling van het publiek door de spoorwegmaatschappijen; alsof die maatschappijen opzettelijk aan het publiek teleurstellingen wilden bezorgen en niet, dan door wetten en vervolgingen, tot haar plicht konden gebracht worden.

Wel zou de overweging, dat het eigenbelang der ondernemingen het bevredigen van het publiek medebrengt, voldoende zijn om de ongegrondheid der bovengemaakte veronderstellingen waarschijnlijk te maken; maar het publiek wil nu eenmaal dat de spoorwegen het vervoer vlug, goedkoop en ter zijner vólkomen satisfaktie uitvoeren, zoodat alle verdere redeneeringen niets kunnen baten.

Vertrekt een trein eenige minuten te laat van een station,



dan klaagt men; wacht een trein niet op zijnen eenigszins vertraagden collega, dan is men teleurgesteld; geeft een stationschef aan eenen op het laatste oogenblik aankomenden passagier gelegenheid een kaartje te koopen, dan spreekt men van trekschuitendienst; doet een stationschef het niet, dan is hij onvoorkomend en handelt hij ongepast.

Eene spoorwegdirectie en hare beambten mogen handelen zoo als zij willen, steeds zal het publiek aanleiding hebben tot klagen en blijven smeken om bescherming tegen zooveel willekeur en wanbeheer.

Ach! waren slechts alle kamerleden gedurende één enkele week stationschef, hoe diep zoude hun berouw zijn over al de denkbeeldige grieven, over al de onbillijke klachten door hen tegen de spoorwegmaatschappijen geuit!

Eene slechts zeer oppervlakkige bekendheid met de vele moeilijkheden, niet te voorziene vertragingen enz., waaraan een spoorwegdienst zoo rijk is, zoude, geloof ik, voldoende zijn om eene veel christelijker stemming in het leven te roepen en om de maatschappijen te doen ontslaan van de kluisters en boeien waaronder zij gebukt gaan.

Van de Wet van 1859 werd destijds veel goeds door het publiek verwacht, en toch is sedert dien, noch het geklaag verminderd, noch de zoogenaamde willekeur der maatschappijen gebroken. Het publiek is ontevredener dan ooit; de treinen blijven van tijd tot tijd te laat aankomen; 's winters is er nog gebrek aan wagens juist alsof er geen wet bestond; maar er bestaat sedert 1859 een collegie dat, als een soort van bliksemafleider voor de spoorwegmaatschappijen werkende, geregeld, zoowel in als buiten de Kamers, moet hooren hoe weinig het aan de verwachtingen van het publiek voldoet.

Geene begrooting wordt door de Kamers behandeld, of er wordt geklaagd over den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten, over de groote kosten van het toezicht en over het weinige nut dat het publiek er van ondervindt.

De Wet is nog niet streng genoeg, zegt de een, en van dit

gevoelen schijnt de Minister Thorbecke te zijn; de Regeering maakt geen voldoende gebruik van de haar verleende macht, zegt de ander, en nog anderen willen de oorzaak zoeken in de samenstelling van den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten.

Naar mijn inzien zullen, noch nieuwe wetten, noch strenge Ministers, noch een anders samengestelde Raad van Toezicht bij machte zijn eenige merkbare verandering in den tegenwoordigen toestand te brengen, omdat het onmogelijke niet kan bereikt worden en de bevrediging van het publiek een zeker even onoplosbaar probleem is als de kwadratuur van den cirkel. Al bepaalde de nieuwe wet dat het geheele spoorwegpersoneel beboet moest worden voor het te laat aankomen van een trein, dan zoude misschien een niet onaanzienlijke som in 's Rijks schatkist vloeien, maar geene meerdere regelmaat in den treinenloop verkregen worden. Al kon in ieder rijtuig van iederen trein een Rijks-opziener gratis mederijden, toch zouden er schuddende rijtuigen en minder zindelijke kussens blijven bestaan. Al noodzaakte men de maatschappijen tot het aanschaffen van honderden onnoodige wagens om, ingeval van gestremde scheepvaart, dienst te doen, toch zou de handel groot oponthoud en ongerief van zoodanige stremming blijven ondervinden.

Het is eene hopelooze zaak om recepten voor die kwalen te moeten schrijven, en de arme zieke wordt er noodeloos door geplaagd.

Maar wat dan? Moet de Wet van 1859 geheel worden ingetrokken? Moet het Staatstoezicht vervallen en aan de spoorwegmaatschappijen de vrijheid worden gegeven om al dan niet de veiligheid in het oog te houden of om in even onzindelijke als ongemakkelijke rijtuigen het publiek te vervoeren?

Niemand zoude dit willen beweren en geen der maatschappijen loochent het groote nut — ja de onmisbaarheid — van Staatstoezicht op de spoorwegen.

Zoo zegt de Directie van de Nederlandsche Rhijn Spoorwegmaatschappij in haar adres: »De noodzakelijkheid om aan den »Staat de wettelijke magt te verstrekken tot bereiking van die »oogmerken, (naleving der verpligtingen van de maatschappijen

»tegenover den Staat en het publiek, veiligheid van het verkeer  
 »en gebruik der spoorwegen in het belang van 's Rijksdienst)  
 »werd door niemand betwist, en kan niet worden betwijfeld.”

Eene wet is dus noodig, daarover is ieder 't eens; het verschil is slechts gelegen in den inhoud van zoodanige wet.

De vraag, hoever het Staatstoezicht zich moet uitstrekken, is bij de algemeene beraadslagingen in 1859 over de bestaande Wet, zeer breedvoerig in de Tweede Kamer behandeld. Reeds dadelijk deed zich daarbij een groot verschil van zienswijze over den aard van spoorwegondernemingen voor, en verscheidene leden onthielden hunne stem aan de wet op grond van de, naar hunne zienswijze, verkeerde opvatting van den aard der spoorwegondernemingen.

De heer Godefroi verdedigde met zijn gewoon talent het recht der spoorwegen op den naam van industriëele en commerciëele ondernemingen tegen het Voorloopig Verslag, waarin gezegd was dat eene spoorwegonderneming een tak van den publieken dienst is.

»Wat is publieke dienst,” zegt de heer Godefroi. »Men schijnt  
 »dat hier te verstaan in den zin van een dienst die van Staats-  
 »wege, namens den Staat wordt uitgeoefend. Zeer zeker, zoo  
 »dit het karakter van eene spoorwegonderneming is, dan laat  
 »zich het Staatstoezicht dat hier wordt voorgesteld, dan laat zich  
 »een geheel onbepert Staatstoezicht begrijpen: het is dan eigen-  
 »lijk de Staat die de dienst exploiteert in de personen van de  
 »ondernemers, die zodoende de préposés van den Staat zijn  
 »en dus verplicht om de dienst naar de inzichten van den  
 »Staat te exploiteren. Maar is dit het karakter van eene  
 »particuliere spoorwegonderneming? Mij dunkt, dat wanneer  
 »men aan eene zoodanige onderneming dat karakter geeft, men  
 »dan haar industriëel en commerciëel karakter geheel wegcijfert,  
 »men dan den aard van hare wording voorbijziet. Hoe komt  
 »eene spoorwegonderneming in de wereld? Door eene vereeni-  
 »ging van kapitalen, bestemd om vruchtdragend te worden ge-  
 »maakt voor diegenen die de kapitalen praesteren, door de  
 »uitoefening van een tak van industrie, bestaande in het vervoer  
 »tegen vracht van personen en goederen.

»Er kan hier geen sprake zijn van eene publieke dienst. Eene »spoorwegdienst is eene dienst in het belang van het publiek, »eene dienst ten openbaren nutte, dat geef ik toe. Ik heb bij »een Franschen schrijver over spoorwegen deze définitie gevon- »den: »l'établissement d'un chemin de fer est une entreprise »d'utilité publique."» »Volkomen waar. Het is even waar, dat de »Staat bevoegd, ja verplicht is voor het belang van het »publiek bij de uitoefening van dien bijzonderen tak van nijver- »heid te waken, dat die uitoefening daarom ook eene voorafgaande »concessie en een politietoezicht vordert; maar daardoor wordt »zij volstrekt nog niet de uitoefening van eene publieke dienst. »Als dat waar is, dan zou ook de exploitatie van eene fabriek, »als zij niet kon worden opgericht zonder vergunning, als daarop, »bijv. in het sanatair belang van de arbeiders die er werken, »toezigt van Staatswege uitgeoefend wordt, de exploitatie van »eene publieke dienst zijn.

»Eene spoorwegonderneming is en blijft eene industriëele en »commerciëele onderneming, waarbij de Staat waakt voor het »belang van het publiek. Dat is het standpunt. En dat stand- »punt heeft men, naar mijn inzien, in dit wetsontwerp teveel »voorbijgezien."»

Bezwaarlijk kan de aard van spoorwegondernemingen duide- »lijker en krachtiger aangegeven worden dan in de bovenaange- »haalde woorden van den geachten Amsterdamschen afgevaardigde.

De heer Duymaer van Twist was dezelfde meening toegedaan en bewees uit de geschiedenis der toen bestaande maatschappijen, hoe niet de Staat een mandaat aan die maatschappijen had gegeven, maar slechts tegenover de vergunning tot uitoefening van den dienst, zich eenige voorrechten had bedongen en eenige bepalingen had gemaakt. Dat de spoorwegindustrie niet naar de willekeur van den ondernemer kan worden uitgeoefend heeft zij gemeen met vele andere industriën, welke daarom toch niet ophouden tot de particuliere nijverheid te behooren.

De Minister van Justitie (de heer Boot) gaf toe dat eene spoorwegonderneming eene particuliere zaak is, maar, zeide hij,

volgt daaruit dat de Staat geen toezicht er op moet hebben?

Die vraag van den Minister is mij niet duidelijk, want, noch de heer Godefroi (zooals boven blijkt), noch de heer van Twist, die van meening was dat de Wet juist het Staatstoezicht moest regelen, hadden de door den Minister geopperde gevolgtrekking tot de hunne gemaakt.

De Minister van Binnenlandsche Zaken (de heer van Tets) ontweek de kwestie door te betoogen, dat het voor de behandeling van de aanhangige Wet niet noodig was zich de aard der ondernemingen duidelijk voor te stellen.

Geen der leden, die tot de opneming der zoo gevaarlijke definitie in het Voorloopig Verslag hadden medegewerkt, verdedigde deze, waaruit men allicht zoude opmaken dat zij, even als de Minister, het gewicht der kwestie niet gevoelden.

Geheel met den toenmaligen Minister van opinie verschillende, zoude ik het zeer wenschelijk achten zoo de Tweede Kamer, bij hare algemeene beraadslagingen over het wetsontwerp, dit punt tot een onderwerp van discussie maakte, ten einde zodoende een basis te verkrijgen waarop kon voortgewerkt worden.

Geen belangrijker principe is er uit te maken dan juist dat betreffende den aard der ondernemingen, en het stellen van eene juiste grens voor het Staatstoezicht is mijns inziens onmogelijk, wanneer niet eerst is uitgemaakt wat spoorwegdiensten eigenlijk zijn. Voor hen toch, die eene spoorwegonderneming als een tak van publieken dienst beschouwen, mag het Staatstoezicht onbegrensd zijn, daar volgens hen alle rechten aan de zijde van den Staat zijn en de maatschappijen slechts verplichtingen hebben tegenover het publiek. In hun oog moeten alle consideratien van billijkheid tegenover de maatschappijen even ongepast zijn als wanneer men bij eene Wet op de Posterijen het belang van de ondernemers van den postkarrendienst wilde laten gelden. Deze ondernemers doen toch, volgens hen, hetzelfde als de spoorwegmaatschappijen, namelijk het uitoefenen van een dienst namens den Staat.

Het Voorloopig Verslag, den 8sten November jl. vastgesteld,

bespreekt dit punt helaas volstrekt niet, en toch, ik blijf er bij, is de zaak voor de Wetgevende Macht van overwegend belang. Bij de behandeling van eenige artikelen van de Wet zal ik de gelegenheid hebben dit nader aan te toonen en te wijzen op de onvereenigbaarheid van sommige bepalingen met de vrijheid, welke aan eene industrieële en commerciële onderneming toekomt.

Wanneer men wil beoordeelen of eenig voorschrift binnen de grenzen van het Staatstoezicht valt, zal men steeds moeten vragen of het al dan niet aanleiding kan geven tot inmenging van de Regeering in het inwendig beheer der particuliere ondernemingen, en of niet te veel wordt toegegeven aan den wensch tot centralisatie, welke door schier iedere Regeering schijnt gevoed te worden.

Overgaande tot de beschouwing van het wetsontwerp zelve moet ik in de eerste plaats herinneren aan het doel van de Wet van 1859, zooals dit in de Memorie van Toelichting dier Wet was uitgedrukt.

»Het ontwerp,» zoo lezen wij daar, »stelt slechts regelen ter »verzekering dat zij, die vergunning hebben verkregen tot »vervoer van personen en goederen over een spoorweg, hunne »verplichtingen ten aanzien van den Staat, van het publiek en »van bijzondere personen behoorlijk naleven; dat het verkeer »over de spoorwegen veilig zij, en dat, waar dit in het belang »van 's Rijks dienst noodig is, de spoorwegen steeds ten behoeve »van die dienst kunnen worden gebruikt.»

Drie zaken worden dus beoogd, en aan ieder daarvan is een hoofdstuk gewijd, terwijl de beide eerste hoofdstukken eenige algemeene bepalingen en de wijze van toezicht houden vaststellen en het laatste of zesde hoofdstuk strafbepalingen inhoudt.

Het is een eigenaardig verschijnsel dat in geen der adressen eenige bemerking voorkomt op hoofdstuk V (van het beschikken over de spoorwegen in belang van 's Rijks dienst); want daarin worden toch vrij belangrijke geldelijke opofferingen

van de maatschappijen geëischt, op grond van geen ander recht dan dat van den sterkste. De ondernemingen hebben door haar stilzwijgen bewezen dat zij zich die opofferingen willen getroosten en geene bemerkings willen maken daar, waar 's Rijks dienst eene belemmering harer vrijheid eischt. Ook ik zal dit hoofdstuk niet verder bespreken, vooral omdat in de overgangsbepalingen, wat dit hoofdstuk betreft, het juiste en billijke principe is gehuldigd, dat verkregen rechten niet door de Wet mogen worden gekrenkt.

Hoofdstuk IV (van de zorg voor en het verkeer over de spoorwegen) geeft ook slechts tot geringe bedeukeningen aanleiding, want al hetgeen de veiligheid van het verkeer kan bevorderen is aan de ondernemingen steeds welkom, omdat ook haar streven is die veiligheid voortdurend in het oog te houden en daaraan in de eerste plaats hare zorgen te wijden.

Twee belangrijke onderdeelen van de Wet ondervinden dus geene oppositie van de zijde der belanghebbenden; maar deze concentreert zich op hoofdstuk III dat uit zijn aard de meeste aanleiding geeft tot het in het leven roepen van arbitraire bepalingen.

Ten einde geleidelijk ieder artikel van dit hoofdstuk te kunnen toetsen aan de eischen van het publiek belang en van de vrijheid der nijverheid, wensch ik eerst met een enkel woord de beide inleidende hoofdstukken te bespreken, die ons reeds zullen doen zien hoe het ongelukkige denkbeeld dat eene spoorwegonderneming tot den publieken dienst behoort, aanleiding heeft gegeven tot de meest exlégale bepalingen.

Het eerste hoofdstuk reeds, meer bepaald bestemd om de verhouding der ondernemers tegenover de Regeering en het publiek te schetsen, houdt bepalingen in, welke de zelfstandigheid der ondernemers bijna geheel vernietigen, en kon in één artikel van den volgenden inhoud zamengevat worden:

De Minister van Binnenlandsche Zaken regelt alles wat

de spoorwegmaatschappijen betreft, met uitzondering der boekhouderij.

De bestuurders van eenen spoorwegdienst onderwerpen zich aan alle bevelen door den Minister gegeven; doch blijven aansprakelijk voor alle schade door personen of goederen geleden, onverschillig of de bestuurders en hunne beambten daaraan al dan niet schuld hebben.

Geheele aansprakelijkheid berust bij de spoorwegmaatschappijen, maar de vrijheid van handelen wordt den bestuurders geheel ontnomen.

Is dit rationeel? Mag men verantwoordelijkheid eischen waar men geene vrijheid van handelen laat?

In artikel 59 van het ontwerp wordt bepaald: »De beambten of bedienden zijn niet strafbaar, zoo hunne weigering of »overtreding een gevolg is van den last, door de bestuurders »van den spoorwegdienst gegeven.» Daar houdt dus wel degelijk de verantwoordelijkheid op bij het bestaan van een bevel, waaraan moet gehoorzaamd worden. Waarom niet diezelfde bepaling opgenomen in art. 1 van de Wet? Zelfs een Minister toch is niet onfeilbaar en het is in strijd met de billijkheid, de spoorwegmaatschappijen aansprakelijk te stellen voor de gevolgen der door hem gegeven bevelen, welke volgens het ontwerp legio kunnen zijn.

Bijna ieder onderdeel van het spoorwegbeheer kan, volgens het ontwerp, door eene ministerieele beschikking worden geregeld, zonder dat de bestuurders, bij bestaande bezwaren tegen zoodanige regeling, zich in appél tot den burgerrechter kunnen wenden. Veroorzaakt de verkeerde regeling eenig ongeval, dan zijn de bestuurders de aansprakelijke personen.

Het is al erg genoeg voor de daden zijner ondergeschikten aansprakelijk te zijn, maar om daarenboven ook de verantwoordelijkheid te moeten dragen voor de daden der Regeering is iets dat alle perken te buiten gaat.

Wel verre van te wenschen dat aan de maatschappijen een deel der verantwoordelijkheid worde ontnomen, zoude ik in-



tegendeel die verantwoordelijkheid, zoo mogelijk, nog sterker in de Wet willen zien uitgedrukt (bijv. het Engelsche systeem); maar naast aansprakelijkheid is vrijheid onmisbaar, want men moet toch in staat zijn zoodanige maatregelen te nemen als in het belang van de veiligheid van het publiek geëischt worden.

Art. 1. zoude dan ook op zich zelf tot geene bedenking aanleiding geven, ware het niet dat daarin was afgeweken van een algemeen aangenomen rechtsbeginsel, dat de schuld, niet de onschuld, moet bewezen worden. Wel is in het Wetboek van Koophandel (art. 91) — en terecht — voor goederen eene uitzondering op dit beginsel gemaakt, omdat het bijna onmogelijk zoude zijn de oorzaak van de schade anders dan door den vervoerder te laten aantoonen; maar dezelfde reden bestaat niet voor schade aan personen. Personen toch kunnen of zelf, of door anderen het gebeurde en de gevolgen daarvan laten constateeren. Een schrander lid van de Eerste Kamer deed in 1859 den heer van Rhemen opmerken dat, bij gelijktijdige verwonding van den reiziger en beschadiging van zijne bagage, de rechter misschien voor het eerste geene vergoeding zoude toekennen en voor het tweede wel, hoewel beiden het gevolg van een en hetzelfde ongeval waren; maar dit bezwaar doet zich nu reeds voor bij ieder middel van vervoer, behalve bij een spoorweg, en is dunkt mij niet van zoo overwegenden aard dat daarom spoorwegbesturen buiten de wet behoeven geplaatst te worden en van hen een bewijs van onschuld mag gevorderd worden, dat meestal zeer moeilijk te leveren is.

Ik zoude het daarom billijker achten art. 2 te laten luiden:

»De ondernemers van een spoorwegdienst zijn in rechten  
»aansprakelijk voor de schade aan personen toegebracht,  
»'t zij door hunne schuld, of door die van hunne beambten  
»of bedienden.»

Van goederen behoeft niet gesproken te worden omdat art. 28 naar het Wetboek van Koophandel verwijst, waarin de verantwoordelijkheid der voerlieden voor het hun toevertrouwde goed voldoende is uitgedrukt.

Art. 3 en 4 geven een goed inzicht in de principes welke bij de ontwerpers van de Wet hebben voorgezet.

Een voorbeeld ter toelichting van de macht, welke bij die artikels aan den Minister wordt verleend, zal het onhoudbare daarvan doen uitkomen.

Ik stel mij voor dat een Minister, op grond van art. 3, den Hollandschen Spoorweg dwingt te gedoogen dat zijn station te 's Gravenhage ook door den Rhijnspoorweg gebruikt worde. Eerstgenoemde maatschappij zal daartegen niets kunnen inbrengen en de Rhijnspoorweg zal zijn fraaie station voor de bekrompene inrichting van zijnen concurrent moeten verlaten en bovendien nog schadevergoeding moeten betalen, wanneer althans het gemeenschappelijk gebruik ten zijnen behoeve is vergund (?); in 't tegenovergestelde geval zal de Hollandsche Spoorweg, hoewel op die zamenwoning volstrekt niet gesteld, de kosten van de nieuwe inrichting moeten dragen, waartoe hij krachtens art. 11 kan verplicht worden.

Waar, zooals in dit geval, geen van beide partijen het gemeenschappelijk gebruik van een station wenschen, ware het niet meer dan billijk dat de kosten door het publiek, d. i. door 's Rijks kas, werden gedragen.

Men zal mij tegenwerpen dat een verstandig Minister niet licht ongevraagd tot vereeniging van stations zal besluiten, maar, terwijl de Wet voortdurend bepalingen maakt met het oog op onverstandige spoorwegbesturen, mag ook wel de mogelijkheid eener onverstandige handeling van een Minister in het oog gehouden worden.

De beide laatste zinsneden van art. 3 zijn niet minder knelend. Daarin wordt bepaald: 1°. dat er eene overeenkomst tusschen de ondernemingen moet worden aangegaan op straffe, zoo de ondernemingen zoodanige overeenkomst niet noodig achten, dat de Minister deze maakt en beide partijen dwingt zich daarnaar te gedragen; 2°. dat, al zijn de beide contracteerende partijen het eens, iedere overeenkomst voor gemeenschappelijk gebruik van stations aan 's Ministers goedkeuring

moet worden onderworpen, m. a. w. dat de Minister de macht heeft daarin alle zoodanige bepalingen te laten opnemen welke hem dienstig voorkomen.

Waarom ook hier weder de zware hand van de Hooge Regeering op de spoorwegmaatschappijen moet drukken, en haar moet belemmeren bij het sluiten van overeenkomsten, is mij niet duidelijk. Of deze overeenkomsten bevatten bepalingen, welke strijdig zijn met de Wet, of zij blijven volkomen binnen de grenzen der bevoegdheid van de contracteerende partijen. In 't laatste geval mag men, zonder onbillijk te zijn, de vrijheid van handelen niet belemmeren, terwijl, is het eerste het geval, reeds dadelijk bij de uitvoering, overtreding van de Wet kan geconstateerd worden, hetgeen geheel tot de roeping van het Rijksspoorwegtoezicht behoort.

Het wenschelijkste ware het, zoo art. 4 van de bestaande Wet werd behouden, in plaats van het nieuwe art. 3; doch, mocht men het gemeenschappelijk gebruik van stations verplichtend willen stellen, dan zouden althans uit de voorlaatste zinsnede de woorden: »onder goedkeuring van Onzen Minister van Binnen-»landsche Zaken" moeten vervallen, en art. 3 worden genoemd in de tweede zinsnede van art. 69. Geene der bestaande maatschappijen toch heeft er op kunnen rekenen verplicht te zijn de meerdere onderhouds- en exploitatiekosten, wellicht ten behoeve van een concurrent, te moeten dragen.

In het Voorloopig Verslag is dan ook art. 3 door eenige Leden vrij sterk gegispt, en met genoegen heb ik opgemerkt dat in dit Verslag bij art. 3 een lans is gebroken voor de vrijheid der ondernemingen om overeenkomsten met elkander te sluiten, zonder daarop de hooge goedkeuring te behoeven.

Art. 3, zooals het thans geredigeerd is, komt alleen ten goede aan nieuwe ondernemingen, welke er door ontslagen worden van de noodzakelijkheid om groote stations te bouwen.

Art. 4 van het ontwerp is bepaald in strijd met art. 1 en doet duidelijk uitkomen tot welk een minimum de macht van de spoorwegbesturen wordt teruggebracht.

De bestuurders stellen een reglement voor hunnen dienst vast, doch behoeven, vóór de invoering daarvan, de goedkeuring van den Minister, en deze laatste behoudt het recht aan zich om daarna, zonder overleg met bestuurders, alle noodige wijzigingen van het reglement te bevelen. Niet de aansprakelijke personen dus, maar de voor dit geval onschendbare Minister schrijft aan het personeel voor, hoe het moet handelen.

Wat blijft er bij zoodanige bepaling over van den gulden regel dat tegenover geheele verantwoordelijkheid ook groote vrijheid van handelen moet staan, en wie waarborgt de spoorwegmaatschappijen tegen reglementaire bepalingen, welke zij in strijd met de veiligheid achten? Nu althans kan de Minister slechts wijzigingen van een reglement weigeren goed te keuren, maar, wordt het ontwerp tot Wet verheven, dan moeten de spoorwegen zich geheel onderwerpen aan de inzichten van een Minister, die dikwijls, uit zucht tot eenvormigheid, wijzigingen in seinen enz. zal brengen, in strijd met den algemeenen regel, dat iedere wijziging, tijdelijk althans, voor de veiligheid gevaarlijk is. Ik zoude het daarom in het belang van het publiek achten, wanneer art. 4 als volgt gewijzigd werd:

»De bestuurders van eenen spoorwegdienst stellen een  
 »reglement voor hunnen dienst vast, dat echter door Onzen  
 »Minister van Binnenlandsche Zaken moet bekrachtigd  
 »worden, ten bewijze dat daarin geene bepalingen voor-  
 »komen, in strijd met deze wet en den in art. 22 bedoel-  
 »den maatregel van inwendig bestuur.»

Het laatste artikel van hoofdstuk I doet mij vragen, of, met het oog op het hier te lande voorkomende geval dat een spoorweg niet door den eigenaar wordt geëxploiteerd, geene nadere omschrijving noodig is, hoe in zoodanig geval moet gehandeld worden. De bestuurders toch, d. i. zij die aan het hoofd der exploitatie staan, zullen in gewone gevallen niet gerechtigd zijn zonder toestemming van de eigenaars gebouwen te wijzigen of uit te breiden of nieuwe te stichten, terwijl hun toch, volgens art. 12, door den Minister daartoe bevel kan worden gegeven.

Hoe in zoodanig geval te handelen? Eigenaars van spoorwegen worden in de Wet volstrekt niet genoemd en kunnen dus tot niets gedwongen worden.

Naar mijn oordeel bestaat hier eene leemte in de Wet.

Het II<sup>e</sup> Hoofdstuk is gewijd aan de omschrijving van het op de spoorwegen te houden Staatstoezicht.

Of de opdracht van dat toezicht aan een Raad de meest wenschelijke is, wil ik hier niet bespreken, ofschoon de groote uitbreiding, die het spoorwegnet sedert 1859 verkregen heeft, wellicht aanleiding zoude kunnen geven tot een minder gecentraliseerd toezicht. In het Voorloopig Verslag heeft men deze zaak breedvoerig besproken en zich niet bepaald tot het uiten van klachten over het toezicht, maar aan de Regeering eenige vragen ter beantwoording voorgelegd, die getuigen hoe moeilijk de oplossing wordt geacht van het vraagstuk betreffende het Staatstoezicht. Men zoude onbillijk zijn door niet volmondig te erkennen, dat de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten gedurende zijn twaalfjarig bestaan steeds getracht heeft de kluisters, welke hij der spoorwegondernemingen moest aanleggen, zoo min mogelijk pijnlijk te doen zijn. Die Raad heeft zich gekenmerkt door zijn streven om, tusschen de soms wellicht wat sterke oppositie der maatschappijen en de meestal onbillijke eischen van het publiek, een middenweg te kiezen. Zoo als reeds gezegd, is sedert 1859 de Raad van Toezicht de zondebok van het publiek op wien alle schuld geladen wordt, terwijl de maatschappijen harerzijds niet zeer genegen zijn om het weinigje macht dat haar overblijft gewillig aan dien Raad af te staan. Van daar dat de positie van dien Raad hoogst moeilijk is en het best te vergelijken bij die van een ondermeester, geplaatst tusschen den onderwijzer (het publiek) en de weêrstrevende leerlingen (de maatschappijen).

Nooit zal de Raad van Toezicht een populair lichaam worden,

maar, wil hij nuttig werkzaam wezen, dan zal het hoofdstreven moeten zijn, meer in verhouding van raadsman dan van politie-beambte tot de spoorwegdirectiën te staan.

Is zulk een vertrouwelijke omgang denkbaar met een Raad die van uit 's Gravenhage de toestanden in Groningen en Limburg moet beoordeelen, en zich slechts een paar maal 's jaars, gedurende weinige uren op de spoorwegen kan vertoonen?

De Raad van Toezicht wordt in zijne moeilijke taak ter zijde gestaan door de opzieners, welke ieder een gedeelte spoorweg onder hun onmiddellijk en dagelijksch toezicht hebben. Zeker zijn zij het best in staat te beoordeelen in hoeverre de spoorwegmaatschappijen, al dan niet, aan de billijke eischen van het publiek voldoen; maar hunne sociale positie, wellicht het gevolg van te karige bezoldiging, is over het algemeen niet van dien aard dat zij met de hoofdbeambten der maatschappijen als met hun gelijken kunnen omgaan. Dit feit heeft weder tengevolge dat zij hunne inlichtingen bij voorkeur vragen aan, en verkrijgen van, ondergeschikte beambten en bedienden, hetgeen nadeelig op het Staatstoezicht terugwerkt, dat daardoor gevaar loopt te ontaarden in een soort van dwarskijkerij en rapporteeren van kleinigheden, terwijl de groote belangen worden over het hoofd gezien.

Doch genoeg over de inrichting van het toezicht, waartegen noch de Regeering, noch de maatschappijen eenig bezwaar schijnen te hebben. Slechts is een kleine bate aan 's Rijks schatkist bezorgd door te bepalen, dat voortaan de toezichthebbende personen vrij reizen zullen genieten en dus geene reiskosten meer in rekening kunnen brengen. Daar latende of zoodanige bepaling, zonder de maatschappijen schadeloos te stellen, tot Wet mag verheven worden, acht ik het in eene Wet als deze een bijna onmisbaar voorschrift.

Art. 10 toont weder duidelijk aan, hoe de aard der spoorwegondernemingen door de Regeering wordt opgevat. Behalve toch dat het Staatstoezicht alle inlichtingen en opgaven betreffende den dienst kan vragen aan bestuurders, beambten en be-

dienden, moeten deze ook nog mededeelen de plans, teekeningen, bestekken, voorwaarden van aanbesteding en overeenkomsten, de dienst, de exploitatie of het vervoer betreffende, (de gespatieerde woorden komen niet in de Wet van 1859 voor).

Wat behoort al niet tot den spoorwegdienst?

Op grond van dit artikel zoude mededeeling gevraagd kunnen worden van alle bevelen aan de ondergeschikte beambten gegeven, en de Regeering in het bezit komen van eene bijna volledige collectie van alle brieven, tusschen het personeel gewisseld. Welk eene heerlijke aanleiding zou dit geven tot het vragen van inlichtingen en het houden eener uitgebreide correspondentie!

Is werkelijk nog, zoo als in het Voorloopig Verslag van 1859 als onbetwist werd geacht, alleen de bedoeling, inlichtingen en opgaven van technischen aard te vragen, dan zoude het wenschelijk zijn, deze beperking in de Wet op te nemen, terwijl, door in plaats van het woord »mededeelingen» »inzage» te stellen, het noodeloos verrichten van copiewerk, dat veelvuldig voorkomt, kon vermeden worden.

De onbeperkte macht, om inlichtingen te vragen aan het geheele personeel, heeft een kwaad ten gevolge, waarvoor bezwaarlijk een geneesmiddel te bedenken is. Sommige maatschappijen hebben getracht zich van dit kwaad te vrijwaren door aan de beambten de verplichting op te leggen iedere verstrekte inlichting aan hunnen chef mede te deelen, maar ook daaraan zijn vele bezwaren verbonden, omdat dikwijls de inlichtingen al pratende worden verstrekt, en vele beambten niet kunnen vermoeden, dat het door hen medegedeelde de bestuurders meermalen in moeilijkheden wikkelt. Daarenboven geven de waarschuwingen van de bestuurders, om toch vooral niet te veel te vertellen, aanleiding tot de verkeerde gevolgtrekking als zoude het toezicht een soort van spionage zijn, waartegen men zich moest wapenen, om niet verschalkt te worden. Met zekeren angst laten vele beambten zich daarom tegen een Rijksopziener uit, die van zijn kant alle pogingen in het werk stelt, om de be-

dienden te laten praten. Het is daaraan, mijns inziens, te wijten, dat herhaaldelijk onbeduidende feiten het eerst door den Raad van Toezicht ter kennis van bestuurders worden gebracht.

Het hier besproken euvel is ook in 1859 niet aan de aandacht der Vertegenwoordiging ontsnapt, maar de toenmalige Minister heeft de leden gerust gesteld door de verklaring, dat slechts zeer zelden inlichtingen aan ondergeschikte beambten of bedienden zouden gevraagd worden. In werkelijkheid echter is het regel, dat de spoorwegopzieners hunne informatiën van de ondergeschikten ontvangen. Hoogst wenschelijk zoude het daarom zijn te bepalen, dat slechts in spoed vereischende gevallen inlichtingen, buiten de bestuurders om, konden ingewonnen worden en dan onder gehoudenheid daarvan mededeeling aan bestuurders te doen. Ten slotte, en dit is de grootste grief tegen Art. 11, kan overlegging van overeenkomsten geëischt worden.

Te vergeefs vraagt men zich af, met welk recht en met welk doel deze bepaling in het oude artikel gelascht is.

De Memorie van Toelichting geeft op dit punt al zeer weinig licht door te zeggen: »Het spreekt van zelf dat, voor de »uitoefening van het toezigt, bekendheid met en raadpleging »van die overeenkomsten noodig is." Ik zoude daartegenover kunnen stellen, dat het van zelf spreekt, dat het toezicht en de overeenkomsten niets met elkander gemeen hebben; maar dan zou ik even weinig bewijzen als de Regeering, en daarvoor wil ik mij trachten te vrijwaren.

De Raad van Toezicht ziet toe op de spoorwegdiensten, volgens regelen door Ons vast te stellen, zegt Art. 8. Die regelen dus moeten bekend zijn en geraadpleegd worden en, handelt eene spoorwegmaatschappij daarmede in strijd, dan kan het noodig zijn inlichtingen te vragen; maar, of eene overtreding geschiedt op grond eener overeenkomst of niet, is voor het toezicht volmaakt onverschillig. Anders ware het, zoo de zorg van het Staattoezicht zich ook uitstrekke tot de naleving der gesloten overeenkomsten; zoo ver is de Regeering echter in haar



ontwerp gelukkig niet gegaan. Ik kan geene enkele bepaling van eene overeenkomst bedenken die, in het belang van het toezicht, aan de Regeering bekend zoude moeten zijn.

Het heeft allen schijn of de wrevel over een verloren proces de Regeering genoopt heeft deze, even zonderlinge als onvrijzinnige, bepaling in het ontwerp op te nemen.

De aanleiding tot het hier bedoelde proces bestond in eene klacht van een uit België komenden reiziger, wegens het op den volgenden dag niet meer geldig zijn van zijn plaatskaartje. Ter beoordeeling van die klacht werd overlegging van de overeenkomst gevraagd. Ik stel mij voor een oogenblik voor dat, volgens die onbekende overeenkomst, het kaartje geldig was. Hoe zou, dit wetende, de Raad van Toezicht zich verder in die zaak gedragen hebben? Geene wetsbepaling was verkracht, dus proces-verbaal kon niet opgemaakt worden; als civiele partij kon de Raad, ja zelfs de reiziger (op grond van de overeenkomst althans) niet optreden. Wat dan? Bewees dit geval dat bekendheid met de overeenkomst onmisbaar is? Volstrekt niet, maar wellicht zou die bekendheid een kritiek op de overeenkomst uitgelokt hebben, zonder dat deze kritiek van eenig nut voor het publiek konde zijn. Zelfs overeenkomsten, tal van bepalingen inhoudende geheel in strijd met de Wet, kunnen niet door het Staatstoezicht nietig verklaard worden. Het in strijd handelen met de Wet is verboden en strafbaar, doch niet het op papier stellen van een aantal overtredende bepalingen, die wellicht nooit uitgevoerd zullen worden. Hoe men de zaak ook beschouwt, steeds blijkt dat de bepaling totaal onnoodig is, maar niet in dezelfde mate onschadelijk voor de ondernemingen, en daarenboven, in sommige gevallen onuitvoerbaar.

Iedere overeenkomst moet, des verlangd, overgelegd worden. Dikwijls bevatten echter zoodanige overeenkomsten bepalingen, welke men niet ter kennis wenscht te brengen van het publiek of van concurrerende ondernemingen. Van geheim houden zal, nu iedere spoorwegopziener afschrift der overeenkomst kan vragen, geen sprake meer kunnen zijn, en een stuk, dat slechts

bestemd was om aan de contracteerende partijen bekend te zijn, wordt door de Wet als 't ware openbaar gemaakt. Er moet wel groote noodzakelijkheid zijn om tot zulk eene arbitraire bepaling te kunnen overgaan en die noodzakelijkheid, ik herhaal het, blijkt nergens.

Zelfs wanneer art. 10 onveranderd wordt aangenomen zal nog het doel niet bereikt zijn dat men beoogt, want de maatschappijen zullen, indien zij het der Regeering lastig willen maken, wel gelegenheid vinden de bepalingen van financieelen aard zoodanig door de anderen te weven, dat bijna de geheele overeenkomst tot het geldelijk beheer kan geacht worden te behooren en slechts enkele onbeduidende artikelen ter overlegging overblijven. Verder is de voorgestelde aanvulling van art. 10 in vele gevallen onuitvoerbaar, omdat dikwijls overeenkomsten, zonder in een bepaalden vorm te zijn gebracht, voortspuiten uit eene correspondentie of mondelinge bespreking. Het is en blijft eene overeenkomst, doch mededeeling er van kan niet geschieden, omdat het geen bepaald stuk is, en de overlegging der correspondentie bezwaarlijk en der mondelinge afspraak volstrekt niet kan geëischt worden.

Mocht echter onverhoopt de bepaling omtrent de overeenkomsten behouden blijven, dan vlei ik mij dat, zooals verscheidene leden in de Afdelingen hebben gewenscht, de woorden »de exploitatie of het vervoer» zullen wegvallen. Onder »dienst» wordt nu reeds verstaan de exploitatie in haren geheelen omvang en door de bijvoeging der aangehaalde woorden zou allicht de waan ontstaan dat het toezicht zich ook uitstrekke over zaken en handelingen, buiten den dienst gelegen.

De noodzakelijkheid, om aan den Minister de macht te geven voor te schrijven en te bevelen, wat naar zijn oordeel noodig is voor de veiligheid en eene behoorlijke uitoefening van den dienst (art. 12), zal wel door niemand ontkend worden; maar het is de vraag of de maatschappijen, zonder eenig hooger beroep, aan de inzichten van één persoon mogen worden overgeleverd.

»Behoorlijke uitoefening van den dienst» is eene rekbare uitdrukking, ja zelfs de eischen der veiligheid zijn niet te omschrijven. Op grond van het eerste zoude overdekking van alle stationsterreinen kunnen geëischt worden, terwijl in het belang van de veiligheid eene maatschappij tot het leggen van dubbel spoor zoude kunnen gedwongen worden. Dit is wel niet de bedoeling van den Wetgever, en wellicht zal zoo iets nooit voorkomen, maar de mogelijkheid bestaat en de Wet laat de ondernemingen geheel onbeschermd aan de willekeur van den Minister over. Geen recht is voor de maatschappijen te verkrijgen, en dat, ik aarzel niet het te verklaren, is eene positie, het vrije en vrijzinnige Nederland onwaardig.

Gaarne erken ik dat een ministerieel bevel niet moet opgehouden kunnen worden door eene chicaneuse maatschappij, maar het is niet meer dan billijk dat de maatschappijen, onder gehoudenheid van aan een bevel onmiddellijk te voldoen, zich tot den rechter kunnen wenden om uitspraak te erlangen omtrent de billijkheid van het bevel, zijnde, zoo die uitspraak ten nadeele van den Minister uit mocht vallen, de Staat gehouden de kosten en schade aan de onbillijk bezwaarde onderneming te vergoeden.

Art. 13 verleent aan den Minister de macht personeel aan te stellen en locomotieven, wagens, magazijngoederen enz. aan te schaffen, indien de maatschappijen, na ontvangen bevel, nalatig blijven daarin zelf te voorzien. Hoewel ik niet geloof, dat een Minister spoedig gebruik zou maken van deze bevoegdheid, omdat hij daardoor in vele administratieve moeilijkheden zou kunnen geraken, kan ik toch niet toegeven dat de noodzakelijkheid er van zoo helder is als de Memorie van Toelichting meent te mogen veronderstellen.

Werden alleen bedoeld, de behoeften voor den dienst, welke voor de veiligheid noodig zijn, dan ware dit duidelijker uit te drukken; maar ik geloof dat de bedoeling van de Regeering wel degelijk is ook het aanschaffen van rollend materieel te kunnen voorschrijven, en de behoefte daaraan, hetzij met alle bescheidenheid opgemerkt, kan de Regeering niet voldoende be-

oordeelen, daar deze samenhangt, met zeer vele omstandigheden, die men allen moet kennen om tot het gebrek aan materieel te kunnen concluderen. Over het algemeen brengt het belang der spoorwegondernemingen mede, het vervoer over hare lijnen zoo groot mogelijk te doen zijn, daar onder de exploitatiekosten een niet onaanzienlijk gedeelte voorkomt, dat onveranderlijk blijft, welke ook de opbrengsten der exploitatie zijn. Het is dan ook bekend dat, hoe hooger het cijfer der opbrengsten klimt, hoe geringer het aantal procenten is door de exploitatiekosten vertegenwoordigd.

Geene spoorwegmaatschappij zal tegen de kosten van aanschaffing van nieuw materieel opzien, indien werkelijk de behoefte daaraan bestaat, tenzij het kapitaal der onderneming geene groote uitgaven gedooft, maar in dat geval zal ook de Minister dubbel schroomvallig zijn om Art. 13 in toepassing te brengen.

Het gevaar in dit artikel gelegen is, dat de Minister de behoefte zal beoordeelen naar het geroep van het publiek, en zich daardoor zal laten verleiden maatregelen te nemen welke met de billijkheid bepaald in strijd zouden zijn.

De artikelen 14—20 geven tot geene bemerking aanleiding.

In art. 21 drijft het denkbeeld van publieken dienst weder geheel boven. Eene goed bestuurde nijverheidsonderneming toch regelt hare dienstverrichtingen naar de behoeften van het publiek, dat van haar gebruik maakt; hier echter is het een geheel buiten die industrie staand persoon, die de behoefte beoordeelt en daarna voorschrijft welke diensten die industrie moet praesteeren.

Het is vreemd dat in de concessiën voor de exploitatie van het Staatsspoorwegnet, beiden nà 1859 gegeven, het aantal treinen bepaald is, dat minstens in iedere richting loopen moet. Vermoedelijk is dit geschied op aandrang van de concessionarissen en heeft de Minister, ten hunnen voordeele, afstand gedaan van een gedeelte der macht, hem bij Art. 21 verleend. Wenschelijk ware het dat eene soortgelijke bepaling, als in de bedoelde concessiën, ook in de Wet voorkwam.

Ook de uren van vertrek worden door den Minister vastgesteld. Dat is noodzakelijk, zal men zeggen, om eenheid te verkrijgen en om niet het publiek te laten lijden door bestaande oneenigheid tusschen verschillende maatschappijen. Zeker is daarvoor wel wat aan te voeren, hoewel over het algemeen de ondernemingen te goed haar eigen belang behartigen, om, ter wille van eene oneenigheid, zich zelven in de ontvangsten te benadeelen. De onbeduidende wijzigingen, die slechts zeer zelden op aandrang der Regeering worden gemaakt, bewijzen genoegzaam dat de geheele zaak veilig aan de directiën kan worden overgelaten; maar, zelfs al moet de goedkeuring voor de uren van vertrek behouden blijven, dan nog zou deze alleen noodig zijn voor het verplicht minimum aantal treinen; want de overigen worden het publiek geheel vrijwillig, als toegift, door de maatschappijen aangeboden. Men zoude dan in iedere richting drie of vier »parliamentary trains», zooals ze in Engeland genoemd worden, moeten hebben, en verder de maatschappijen kunnen vrij laten, terwijl daarenboven eene bepaling, dat de maatschappijen nimmer tot het laten loopen van nachttreinen kunnen gedwongen worden, zeer wenschelijk is te achten. Nog zoude de Wet moeten voorschrijven, dat de uren, in overleg met de bestuurders van eenen spoorwegdienst, behooren vastgesteld te worden en minstens vier weken vóór de invoering ter kennis van die bestuurders worden gebracht, om alle maatregelen te kunnen nemen, welke eene wijziging van dienstregeling, noodzakelijk maakt.

Tot heden is art. 21 (art. 22 van de bestaande Wet) zeer onvolledig toegepast. Het kleinst aantal dagelijksche treinen is voor geen eene onderneming bepaald, evenmin als algemeen is voorgeschreven het aantal rijtuigen van elke klasse dat in een trein behoort voor te komen; maar daarentegen is bij de vaststelling der vertrekuren een misbruik ingeslopen, dat allicht tot onbillijkheid aanleiding zoude kunnen geven. Het is alleen wegens die mogelijkheid dat ik er de aandacht op vestig, want, zooals reeds gezegd, worden de regelingen door de ondernemers voorgesteld, gewoonlijk nagenoeg onveranderd aangenomen.

Bij de conferentiën over de dienstregelingen wordt ook de brievenposterij vertegenwoordigd en dus worden ook bij de vaststelling der uren de belangen van die posterij in het oog gehouden. Dit nu, geloof ik, is een misbruik en eenigzins onkiesch tegenover ondernemingen, die reeds geheel gratis het brievenvervoer moeten bewerkstelligen. De Minister is volkomen vrij advies te vragen daár, waar hem zulks goeddunkt, maar, bij vaststelling van de vertrekuren, mogen uitsluitend consideratiën, het personenvervoer betreffende, gelden. Geen vertrekuur mag aangenomen worden, omdat het zoo geschikt is voor het brievenvervoer of omdat daardoor de kosten van een postkar kunnen bespaard worden. Dankbaar mag de posterij gebruik maken van de spoorwegen, maar de discretie eischt, dat zij zich daarbij niet te veel op den voorgrond plaatse.

Tot het laatste artikel van het IIe hoofdstuk genaderd, moet ik helaas verklaren daarover bezwaarlijk een oordeel te kunnen uitspreken, zonder in eene uitwijding te treden over den mogelijken inhoud van den algemeenen maatregel van bestuur, welke in dat artikel wordt genoemd. Ik wil mij daarvan onthouden, maar kan niet nalaten te wijzen op de groote macht welke aan het uitvoerend gezag wordt verleend. Men heeft slechts het lijvige Algemeene Reglement (vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 12 Mei 1863) in te zien om te ontwaren hoe veelomvattend de verleende machtiging is.

Dit wetsontwerp breidt, door het opnemen van de voorwaarden voor het vervoer enz. in den algemeenen maatregel, de machtiging nog meer uit, en geeft aan de Regeering (niet deze in het bijzonder) een verbazend votum van vertrouwen.

Overtreding toch van een nog te maken, onbekend Koninklijk Besluit, wordt in art. 56 gestraft met eene boete van 50—5000 gulden, in art. 59 met eene boete van 1—1000 gulden en in art. 67 met gevangenis van 1 dag tot 1 maand, niettegenstaande art. 1 van de Wet van 6 Maart 1818 de hoogste straf, wegens overtreding van een algemeenen maatregel van inwendig bestuur, bepaalt op 100 gulden en eene gevangenis van

ten langste 14 dagen. Wel is in dit geval de straf in de Wet bepaald, maar op een onbekend misdrijf dat, als het ware, door de Regeering nog moet worden geschapen.

Waarom de in art. 22 genoemde punten niet even goed als al het overige bij de Wet zouden geregeld kunnen worden, is mij niet duidelijk. De reden daartoe, door den Minister van Tets in zijne Memorie van Beantwoording gegeven, kan als vervallen worden beschouwd. Hij zeide toch: »ten einde »de wet niet te lang worde, en inzonderheid omdat de politie »op de spoorwegen een nieuw, onbearbeid onderwerp van wet- »geving is, schijnt het raadzaam, dat de daaromtrent te maken »wet VOOREERST slechts algemeene regelen stelle en het geven »van voorschriften, ten aanzien van bijzonderheden, zooveel »mogelijk overlate aan een voor wijziging ligt vatbaren alge- »meenen maatregel van bestuur.»

Het is juist die laatste eigenschap van een Koninklijk Besluit, welke de wenschelijkheid eener wettelijke regeling doet uitkomen. Geen wet toch kan tot stand komen, zonder dat een ieder in de gelegenheid is zijne bezwaren er tegen kenbaar te maken, terwijl een Koninklijk Besluit plotseling kan genomen worden en, vóór dat men het kan verhoeden, veler belangen ten ernstigste kan krenken.

De meer en meer veldwinnende overtuiging, dat een constitutioneele regeeringsvorm het zooveel mogelijk bij de wet regelen van alle belangrijke onderwerpen eischt, doet mij vertrouwen dat dit principe ook hier, in het belang der spoorwegmaatschappijen, zal gehuldigd worden.

Genaderd tot het III<sup>e</sup> hoofdstuk van het wetsontwerp, acht ik mij in de eerste plaats verplicht de juistheid te erkennen der motieven, welke tot de groote uitbreiding van het, aan het vervoer over de spoorwegen gewijde, hoofdstuk hebben geleid.

Het publiek en de spoorwegmaatschappijen beiden, zullen dank-

baar zijn, dat althans eene poging is gedaan om de wederzijdsche rechten en verplichtingen beter af te bakenen dan tot nu het geval was. Er heerscht in de rechtsverhouding bij het vervoer over de spoorwegen een nachtelijk duister, soms afgebroken door een lichtstraal in den vorm van een gerechtelijk vonnis, maar daarna weder even duister en ondoordringbaar als ooit. Vurig wordt naar het aanbreken van den dageraad verlangd, want zelfs de lichtstralen, hoe gewenscht ook, hebben soms het effect elkander te vernietigen en daardoor de nacht nog donkerder te maken.

Eindelijk begint het licht door te breken en worden bepalingen zichtbaar, waaraan zoowel de handel als de vervoerders zich zullen kunnen houden. Bij nadere beschouwing vallen helaas de ontworpen bepalingen erg tegen, hetgeen misschien grootendeels is toe te schrijven aan gebrek aan raadpleging der in het buitenland op dit punt bestaande reglementen. Wij hebben nu een zelfstandig, maar daarom nog niet volstandig, ontwerp gekregen.

In de Memorie van Toelichting wordt gezegd, dat bij het ontwerpen der nieuwe voorschriften in hoofdzaak het »Allgemeine »Deutsche Handelsgesetzbuch» is gevolgd en dat de algemeene maatregel van bestuur (art. 22) zich zooveel mogelijk naar de bepalingen van het »Betriebs Reglement für die Eisenbahnen im »Deutschen Bunde vom 10. Juni 1870» zoude richten. Bij de behandeling van de artikelen zal blijken welke waarde aan de woorden »in hoofdzaak» en »zooveel mogelijk» is te hechten.

Eene leidende gedachte schijnt, bij het ontwerpen der nieuwe bepalingen, niet te hebben bestaan; er is hier en daar een greep gedaan in de regeling van het vervoer, terwijl voor het overige wordt verwezen naar den, in art. 22 toegezegden, algemeenen maatregel.

Voor het uitvoerend gezag is zulk eene blanco-machtiging niet ongemakkelijk en het verwondert mij veel meer dat er nog bepalingen in de Wet zijn gelascht, dan dat deze zoo weinig afdoende zijn.



In het Voorloopig Verslag is dan ook gewezen op het zonderling verband tusschen de nieuwe voorschriften en art. 22, waar bepaald wordt, dat de voorwaarden van het vervoer van goederen bij Kon. Besluit zullen worden geregeld; terwijl de artikelen 29—37 niet anders dan zulke voorwaarden bevatten.

Zooals hierboven reeds is gezegd, bestaat er geen reden meer om een belangrijk gedeelte van de Wet aan de contrôle der Vertegenwoordiging te onttrekken en zoude het publiek belang, zoowel als dat der spoorwegmaatschappijen, eischen dat eene volledige Wet op het spoorwegvervoer werd vastgesteld, hetzij dan als onderdeel van ons Wetboek van Koophandel of als hoofdstuk van het ontwerp dat nu aanhangig is. Waar het in de eerste plaats op aan komt is, dat de Wet volledig zij.

Het is treurig te moeten erkennen, dat op het punt van vervoer, minder dan op eenig ander punt, mag gerekend worden op eene billijke behandeling der ondernemingen door de Regeering. Bij de maatschappijen toch geldt het hier meestal eene financieele kwestie, terwijl het publiek steeds dringt en dwingt om bepalingen, geheel in strijd met de belangen dier maatschappijen. In dat dilemma is de Regeering allicht geneigd de geldkwestie over het hoofd te zien en, ter bevrediging van het publiek, de meest onverstandige eischen aan de ondernemingen te stellen.

Een voorbeeld zal noodig zijn om toe te lichten wat door mij als een onverstandig eisch wordt bestempeld.

Een onzer spoorwegmaatschappijen, wenschende aan den handel zooveel faciliteiten mogelijk te geven, ten einde daardoor haar goederenvervoer uit te breiden, liet tegen een bepaald tarief de vrachtgoederen per schuit afhalen van, en bezorgen aan, de pakhuizen der verzenders of geadresseerden. Stremming van scheepvaart viel in, en een van de eerste maatregelen, door de hier bedoelde maatschappij genomen, moest zijn het tijdelijk staken der bezorging van vrachtgoederen; want schuiten konden niet meer varen en kar en paard waren te nauwnood, en dan nog slechts onvoldoende en tegen enorme prijzen, te huren.

Dit nu achtte de Regeering eene misdaad en, het zoude mij niet verwonderen, dat op dit feit gezinspeeld is in de Memorie van Toelichting, waar over »willekeurige handelwijze'' wordt geklaagd.

De Wet zal aan die willekeur een einde maken, maar hoe?

Waarschijnlijk zal eene bepaling gemaakt worden, dat de maatschappijen zich tegen een vast te stellen tarief met het bestellen en afhalen van vrachtgoederen moeten belasten. Dit tarief kan zoo gesteld worden, dat het 's winters daarop te lijden verlies 's zomers weder vergoed wordt; maar dan zal de handel 's zomers geen, en 's winters wel gebruik van de gelegenheid maken, waardoor het geheele tarief fautief wordt en een onmogelijke toestand in het leven wordt geroepen. Misschien vergis ik mij en is eene wijzere bepaling te wachten; maar wie waarborgt dit en tot wien kunnen de maatschappijen zich wenden, wanneer het Koninklijk Besluit door de dagbladen ter hunner kennis wordt gebracht?

Waarom toch, men kan het niet te dikwijls vragen, al die onnoodige belemmeringen, en nog wel ontworpen door een Minister, die in 1859 van oordeel was, dat men de zelfstandigheid eener particuliere nijverheid moest eerbiedigen.

Op elk gebied wordt getracht zooveel mogelijk de vrijheid te waarborgen, waarom moet nu de spoorweg-industrie de eenige zijn, die op alle mogelijke wijzen geplaagd, mishandeld en zonder noodzaak belemmerd wordt.

Vrije handel, vrije industrie is de algemeene leus, maar de industriele en commercieele onderneming onder de benaming »Spoorwegmaatschappij'', wordt van die vrijheid uitgesloten, gekluisterd en buiten het gemeene recht gesteld.

Te grievender wordt de onbillijke behandeling der spoorwegmaatschappijen aangedaan, wanneer men bedenkt, dat de Staat, voor die industriën, wier uitoefening haar monopolie of nage-noeg zijn, zich zelve veel grooter vrijheid voorbehoudt en zich veel minder door verantwoordelijkheid bindt.

De Staat, die bepaalt, dat eene spoorwegmaatschappij hare

verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging of schade niet mag beperken, heeft zich zelve, als ondernemer van den telegraafdienst van alle verantwoordelijkheid ontslagen, door in art. 9 der Wet van 7 Maart 1852 op te nemen: »voor het niet ont-  
»vangen der bijzondere aan den telegraaf toevertrouwde berig-  
»ten, is geene schadeloosstelling verschuldigd,” en opdat vooral niemand van deze bepaling onkundig zij, leest men op ieder telegram:

»Het Rijk vergoedt geene schade door het verminken,  
»vertragen of verloren gaan van een bericht veroorzaakt.”

Is er grootere beperking of liever meer geheele absentie van verantwoordelijkheid mogelijk, en heeft men, na zoo iets voor zich zelve te hebben bepaald, het recht aan particulieren eene verplichting op te leggen, zooals art. 29 van het ontwerp inhoudt?

Reeds in 1859 is door den heer de Kempnaer op deze tegenstrijdigheid — bijna had ik gezegd oneerlijkheid — gewezen, toen hij zeide: »Waarom zal men aan die particuliere onder-  
»nemingen niet gunnen, hetgeen de Regering voor zich zelve  
»heeft bedongen? Het monopolie van het brievenvervoer is  
»oneindig sterker dan het zoogenaamde monopolie van het ver-  
»voer van personen en goederen over spoorwegen; want voor  
»het brievenvervoer is het volstrekt verboden van andere gele-  
»genheden gebruik te maken, en is men verplicht, zijne brieven  
»aan de post toe te vertrouwen. En nu vinden wij, dat in de  
»wet, voor dat brievenvervoer vastgesteld, beperkingen zijn ge-  
»maakt ten behoeve van het Gouvernement in de verplichting  
»tot vergoeding der schade, door den verzender van den brief  
»geleden. Zal men nu aan deze spoorwegondernemingen niet  
»hetzelfde gunnen dat het Gouvernement voor zich tot wet  
»heeft gemaakt, en niet toelaten dat in gewone gevallen van  
»verzending eene beperkte schadevergoeding verkrijgbaar worde  
»gesteld, maar alleen eene evenredige of volledige schadevergoe-  
»ding toegekend, in die gevallen, wanneer de waarde is aan-  
»gegeven en in overeenstemming daarmede de vracht verhoogd?

»Het bevestigend antwoord hierop te geven, komt mij meer »dan billijk, zelfs regtmatig voor.»

In 1871 zijn wij zoover gevorderd, dat een geheel hoofdstuk wordt gewijd, niet, zooals men zou mogen onderstellen, aan de regeling van het vervoer, maar aan het ontnemen der weinige vrijheden, welke eene spoorwegmaatschappij nog heeft en op wier behoud zij terecht aanspraak mag maken. Meer belemmerende bepalingen dan die, welke in het III<sup>de</sup> Hoofdstuk worden voorgesteld, zijn bezwaarlijk uit te denken.

De tarieven behoeven de goedkeuring van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, bepaalt art. 23. Waarom? Naar alle waarschijnlijkheid om het publiek, zoo in eenige concessiën omtrent de tarieven niets mocht bepaald zijn, te vrijwaren tegen onbillijke eischen.

Deze zorg voor het publiek mag niet afgekeurd worden, maar leidt volstrekt nog niet noodwendig tot art. 23. Om te hooge tarieven te voorkomen, is het alleen noodig de maxima door de Regeering te laten vaststellen, want tegen te lage tarieven zal het publiek zelden bezwaar hebben.

De vrijheid der ondernemingen zou daarom gebaat zijn door eene wijziging van art. 23 van ongeveer de volgende redactie:

»Onze Minister van Binnenlandsche Zaken stelt, na de »bestuurders gehoord te hebben, een maximum-tarief voor »het vervoer van personen en goederen vast, in overeen»stemming met de verleende concessiën. De bestuurders »mogen nimmer eenige vracht heffen, hooger dan in het »bedoelde tarief bepaald.

»De tarieven worden openbaar afgekondigd en voor een »ieder verkrijgbaar gesteld, tegen den bij ieder tarief te »bepalen prijs.»

Het kan geen nut hebben alle tarieven aan de goedkeuring van den Minister te moeten onderwerpen, maar daarentegen zijn er overwegende bezwaren aan verbonden. Nog onlangs kwam in de dagbladen eene advertentie van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen voor, waaruit bleek dat, door ver-

traging bij de Regeering ondervonden, een aangekondigd tarief niet in werking kon treden. Zoodanig oponthoud heeft men kans bij iedere wijziging te ondervinden, en dikwijls zal de reden tot wijziging hebben opgehouden te bestaan, voor dat de goedkeuring verkregen is.

Een ander bezwaar is gelegen in de, naar het schijnt, van ieder regeeringslichaam onafscheidelijke zucht tot eenvormigheid. De Regeering zal niet rusten, ik houd er mij van verzekerd, voor dat op alle spoorwegen juist hetzelfde tarief is ingevoerd, met gelijke grondslagen en gelijke classificatiën. Al moet het publiek daar ook onder lijden, de beginselen gaan voor alles. Eenheid moet er zijn. De conferentiën, gehouden ter vaststelling van de grondslagen voor een tarief op alle Staatsspoorwegen toepasselijk, getuigen, welk eene groote waarde door de Regeering aan uniformiteit wordt gehecht. Het is ook zoo mooi en gemakkelijk als het vervoer van een koe in Friesland precies hetzelfde kost als in Noordholland of Brabant. Bestaat er in eenige provincie wellicht een concurrerende waterweg en in de andere niet, heeft eene maatschappij er meer belang bij honderd koeien te vervoeren dan één; dat zijn kwestieën die niet te pas komen, waar het een zoo gewichtig principe als dat der eenvormigheid geldt.

De meest zonderlinge bewijzen van die ver gedreven zucht tot eenvormigheid zouden kunnen aangehaald worden en daarom acht ik dit, als een der grootste bezwaren tegen eene goedkeuring der tarieven door den Minister.

De tarieven op de verschillende spoorwegen kunnen, ja mogen niet gelijk zijn, omdat het publiek daardoor ten zeerste zoude benadeeld worden. De eene streek heeft behoefte aan een laag tarief voor visch, de andere voor groenten en eene derde voor steenkolen; zeer juist is daarom de algemeen in Duitschland aangenomen stelling, dat een tarief zich naar de behoefte moet voegen en, bij gewijzigde omstandigheden, ook dient veranderd te worden. In Duitschland zijn dan ook de maatschappijen geheel vrij in het verlagen der tarieven en behoeven zij slechts goedkeuring om tot verhooging te kunnen overgaan. Wordt voor

iedere tariefswijziging, dus ook voor verlaging, eene ministerieele goedkeuring, met al den omslag daaraan verbonden, vereischt, dan zal menige directie er tegen opzien een proef met tariefsverlaging te nemen, daar zij, bij mislukken dier proef, weder eene vergunning tot intrekken er van behoeft. Het publiek zal dus weder de dupe zijn van de bescherming, die zij, in een onverstandig oogeblik, heeft ingeroepen, en die de Regeering zoo gretig wil verleenen.

Tegen de beide volgende artikelen (24 en 25), en de daarin gebrachte wijzigingen, is geen overwegend bezwaar, daar onder buitengewone omstandigheden zeer veel te rangschikken is en de Minister het wel niet noodig zal achten dat het publiek, om eene kwestie van vorm, gedurende een maand gedwongen worde de oude hoogere vracht te betalen. Duidelijker, en daarom meer wenschelijk, ware het, zoo in art. 25 alleen van verhooging sprake was, dan zoude, zonder misbruik te maken van de woorden: »buitengewone gevallen», het publiek terstond de voordeelen eener tariefsverlaging kunnen genieten; terwijl toch de aankondiging, in art. 23 voorgeschreven, voldoende is om het publiek met die verlaging algemeen bekend te maken.

Art. 26 is overgenomen uit alle nieuwere concessiën en, door de opneming daarvan in de Wet, zegt de Memorie van Toelichting, is eene leemte aangevuld. Verstaat men door leemte ieder nog overgebleven vrije handeling eener spoorwegonderneming, dan is zeker hier weder zoodanige leemte aangevuld; maar, wordt hoofdstuk III beschouwd als handelende over het naleven der verplichtingen ten aanzien van den Staat, van het publiek en van bijzondere personen, dan rijst de vraag, waarom ook hier weder het publiek als minderjarige wordt behandeld en beroofd van de vrijheid, om die overeenkomsten te sluiten, welke het in zijn belang nuttig acht.

Wat zijn groote hoeveelheden? Is 100,000 K. G. veel, ook wanneer die hoeveelheid in vijf jaren vervoerd wordt, dus jaarlijks twee wagenladingen?

Wat is een abonnement voor vervoer van eene of meer wagenladingen? Als ik mij abonneer om jaarlijks één wagen met

steenkolen voor mijn huishouden te laten komen, kan dan eene directie eene overeenkomst met mij sluiten?

Wat zijn weldadige doeleinden? Is 't bijv. weldadig de goederen van landverhuizers tegen lage vrachtprijzen te vervoeren?

Men ziet, er blijft nog zeer veel onzekers in het leemte-aanvullende art. 26 en, is het eenmaal tot Wet verheven, dan blijft, vrees ik, het recht om de gestelde vragen te beantwoorden aan de Regeering.

Het nut van dit artikel (behalve de eerste alinea) is zeer kwestieus. Zonder toch eene overeenkomst te sluiten, kan eene maatschappij, die den eenen persoon boven den anderen wil bevoordeelen, de goederen van den een gratis, en die van den ander tegen het volle tarief vervoeren, zonder in eene overtreding van art. 26 te vervallen.

De gewone wijze toch van verleenen van vrachtreductie bestaat in het terugbetalen van een gedeelte der vrachtpenningen, nadat de verzender aan zijne verplichtingen heeft voldaan. Het vervoer heeft dus plaats tegen vollen tariefsprijs en zelfs in de stationsboeken blijkt niets van eenige verlaging; maar, na afloop van het vervoer, bijv. aan het einde van ieder jaar, worden eenige procenten der betaalde vrachten gerestitueerd, waardoor feitelijk eene tariefsverlaging, ten voordeele van den bedoelden verzender, heeft plaats gehad. Ongetwijfeld is zoodanige transactie in strijd met den geest van het artikel, maar niet met de bewoordingen en, bij het maken van eene wet, die iemands vrijheid totaal wegneemt, moet men er op bedacht zijn, dat die iemand tegenover de wet staat als een gevangene tegenover zijn cipier en geene gelegenheid ongebruikt zal laten, om zijne vrijheid, al is zij dan ook maar van korten duur, te herwinnen. Dit ondervindt de Regeering reeds nu met de Wet van 1859 en daarom worden eenige zoogenaamde leemten aangevuld; maar altijd blijven er nog mazen over, die, aan het, door aangeboren zucht tot vrijheid, gescherpte verstand van den gevangene, niet zullen ontsnappen en ook niet ongebruikt zullen blijven.

Met tusschenruimten van eenige jaren zal men nog herhaal-

delijk behoefte gevoelen aan het aanvullen van leemten, tenzij men leere inzien, dat, in een vrij land, handel en nijverheid vrij moeten blijven en de inmenging der Regeering, in particuliere zaken, tot een minimum moet ingekrompen worden.

Overdrijving dier inmenging is de beste bondgenoot der spoorwegmaatschappijen, want deze lokt, vroeg of laat, eene reactie uit, welke niet anders dan heilzaam voor het publiek en de nijverheid kan zijn.

Art. 27 geeft aan den Minister van Binnenlandsche Zaken het recht om te bepalen tusschen welke stations van verschillende spoorwegen een doorgaand verkeer van reizigers en goederen zal moeten bestaan. Zoo er trappen van onbillijkheid bestonden, zou dit artikel waarschijnlijk aanspraak kunnen maken op den titel van het onbillijkste artikel van het geheele ontwerp. In dit ontwerp, even als in de Wet van 1859, is als algemeene regel aangenomen, dat de Regeering zich streng moet onthouden van alle inmenging in het geldelijk beheer der ondernemingen, en nu wordt hier eene verplichting opgelegd, die geheel van financieelen aard is.

Ik zoude daarom bijna durven betwijfelen of de ontwerper van dit artikel zich wel eene duidelijke voorstelling van doorgaand verkeer heeft gemaakt.

Bestond rechtstreeksch verkeer alleen in het afgeven van doorgaande plaatsbewijzen en vrachtbrieven, of in het overgaan van de wagens van den eenen spoorweg op den anderen, dan ware de zaak een last voor de spoorwegmaatschappijen, maar meer ook niet.

Er komen echter zoo oneindig veel andere consideratiën en kwestieën op het tapijt, wanneer er sprake is van een rechtstreeksch verkeer, dat alleen daarover reeds een boekdeel zou kunnen geschreven worden. De overeenstemming van de tarieven, de classificatie, de contrôle, de aansprakelijkheid enz., dit alles moet geregeld worden tusschen twee, drie, ja soms nog meer maatschappijen. Nu zal de Minister, du haut de sa grandeur, bevelen dat voortaan, om den graanhandel genoeg te doen, een direct verkeer tusschen Wormerveer en Weenen moet tot



stand komen. Ik wil een oogenblik bij dat bevel blijven stilstaan en aannemen, dat de regeling van het bedoelde rechtstreeksch verkeer bij geene der vreemde spoorwegmaatschappijen bezwaren ondervindt. Maar, vraag ik dan, kan de Minister, hetzij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij, hetzij de Nederlandsche Rhijnspoorweg, dwingen vertrouwen te stellen in eene Oostenrijksche of andere maatschappij?

De vrachtpenningen toch worden aan het station van afzending of van bestemming (in dit geval Weenen) ontvangen. Wie waarborgt nu de goede afrekening van het aandeel, dat aan de Nederlandsche spoorwegen toekomt?

Rechtstreeksch verkeer onderstelt in de eerste plaats vertrouwen, want tusschen de maatschappijen wordt eene rekeningcourant gehouden en, wil eene buitenlandsche maatschappij zich schuldig maken aan oneerlijkheid of wanbetaling, dan bestaat er geen verhaal op de schuldlige. Kan nu een Minister ook vertrouwen gelasten? Zeker niet, maar dan dient de Staat borg te blijven voor die maatschappijen, aan wie de Nederlandsche ondernemingen op zijn last vertrouwen hebben moeten schenken.

In de Wet wordt echter van dat borgschap niet gesproken en, zooals art. 27 nu luidt, kan eene onderneming gedwongen worden crediet te verleen en aan personen of lichamen, die zij niet genoegzaam solvent acht.

In het Voorloopig Verslag hebben verscheidene leden doen uitkomen, dat door dit artikel het eigen beheer der ondernemingen zich geheel oplost in het Staatsbeheer. Is dit de wil der Regeering, zoo zeggen die leden, dan moet zij liever de middelen trachten te vinden om de spoorwegen te naasten.

Ook de Spoorwegmaatschappijen hebben in hare adressen de bedoelde maatregel sterk gegisp en, hoe meer men indringt in de gevolgen van het tot Wet verheffen dier eerste bepaling van art. 27, hoe meer men al het ongeoorloofde, tirannieke er van inziet.

Gaarne wil ik aannemen, dat de ontwerper volstrekt geene kwade bedoeling heeft gehad en de last van het gebrek aan

rechtstreeksch verkeer tusschen de Staats- en Rhijnspoorwegen, door het publiek te Utrecht ondervonden, hem de zoozeer gewraakte bepaling in de pen heeft gegeven. Zoolang echter het doel de middelen niet heiligt, zal het, in het ontwerp, aangegeven, middel om in het bezwaar te gemoet te komen, door ieder rechtshapen vrijheidslievend man ten zeerste worden gelaakt.

Het laatste gedeelte van hetzelfde artikel geeft wel is waar tot vele bemerkingen aanleiding, doch deze staan in belangrjkheid verre achter bij die over het reeds besproken eerste gedeelte.

Zoo zoude men kunnen vragen, wat zijn (bijv. te Rotterdam) corresponderende treinen?

Moeten de spoorwegmaatschappijen op hare kosten een omnibusdienst organiseren?

Moet bij de zamenstelling der locale vrachtprijzen ook niet het vervoer van het eene station naar het andere in rekening worden gebracht?

Naar mijn oordeel zoude van het geheele art. 27 slechts de volgende zinsnede behouden moeten blijven, welke dan gevoeglijk naar art. 3 kon worden overgebracht:

»De ondernemers der spoorwegdiensten zijn verplicht rijtuigen, wagens, tenders en locomotieven van andere ondernemingen, waarmede reizigers en goederen voor verdere bestemmingen worden aangebracht, op hunne stations en op de verbindingssporen, toe te laten.»

Dit is alles wat het publiek kan verlangen, strijdt niet tegen de billijkheid en kan, mits het recht op schadevergoeding wordt aangenomen, door de ondernemingen niet als te bezwaard worden bestreden.

Art. 29—36 vormt eene proeve tot regeling der verhouding tusschen den handel en de spoorwegen. Deze proef zal ongetwijfeld nuttige gevolgen hebben, al blijkt ook bij nadere beschouwing, dat zij als mislukt moet beschouwd worden. De hand is geslagen aan een onderwerp, dat dringende regeling eischt, en ik vlei mij dat de Regeering zich niet door de sterke

oppositie, welke haar eerste stap op dit gebied ondervindt, zal laten afschrikken van eene meer volledige bestudeering van het onderwerp. De nu voorgedragen regeling kan, noch op volledigheid, noch op praktischen zin, aanspraak maken, maar, zooals het spreekwoord zegt, alle beginselen zijn moeilijk.

De Directeur-Generaal der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen heeft reeds in zijn adres zoo duidelijk mogelijk uiteengezet hoe het overnemen van een fragment uit eene vreemde Wet ten gevolge heeft, dat de nieuwe voorschriften noch met elkander noch met ons Wetboek van Koophandel een goed geheel vormen.

Zoo bepaalt o. a. art. 34 dat de ondernemingen kunnen bedingen dat, bij vervoer over verschillende wegen met één vrachtbrief, slechts de eerste en laatste maatschappijen aansprakelijk zijn. Men zoude hieruit opmaken dat, zonder zoodanig beding, alle betrokken maatschappijen voor de schade verantwoordelijk waren. Dit nu is onjuist, daar in de Nederlandsche Wet die solidaire aansprakelijkheid niet voorkomt. Van zelf kan dus art. 34 gevoegelijk geheel achterwege gelaten worden, zooals ook in de Afdelingen door sommige leden is aangetoond.

Art. 29 verklaart de spoorwegdiensten onbevoegd om bij vrachtbrief, overeenkomst of reglement hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging of schade aan koopmanschappen en goederen uit te sluiten of te beperken. Overeenkomsten in strijd met die bepalingen zijn nietig.

Alvorens mijne denkwijze over dit artikel mede te deelen, kan het nuttig zijn hier aan te halen wat een geacht lid van de Tweede Kamer in 1859 over deze beperking der bevoegdheid tot het sluiten van overeenkomsten, zeide:

Het was de heer M. J. M. de Kempnaer die in de zitting van 18 Juli 1859 als volgt deze zaak besprak: »...»Het blijft »echter altijd eene particuliere onderneming tot vervoer van »personen en goederen.

»Daaruit volgt, naar mijn inzien, dat aan die ondernemers, »bij al de verpligtingen die hun worden opgelegd, de vrijheid

»moet worden gelaten, om met de particulieren, die zij wenschen  
 »te dienen, zoodanige overeenkomsten betrekkelijk dat vervoer  
 »aan te gaan, als met hunne belangen overeenkomen. Zij moeten  
 »de bevoegdheid bezitten, de voorwaarden van hun vervoer te  
 »regelen en de mate hunner verantwoordelijkheid wegens schade  
 »binnen zekere grenzen te beperken. Zij bieden hun middel van  
 »vervoer voor personen en goederen aan; zij ontwerpen ook  
 »zelve de voorwaarden waarop zij zich daarmede willen belas-  
 »ten. Die daarvan gebruik wil maken, onderwerpt zich aan die  
 »voorwaarden, neemt die of uitdrukkelijk of stilzwijgend aan;  
 »die zich daarmede niet kan vereenigen, onthoudt zich van dit  
 »gebruik. Het is waar, de inrigting van zoodanigen spoorweg-  
 »dienst vermindert de gelegenheid tot bloei voor vele andere  
 »ondernemingen van vervoer zeer aanmerkelijk, en doet de me-  
 »dedinging niet zelden het veld ruimen: maar voor geheel weg-  
 »sterven bestaat hier te lande geen gevaar, waar uitmuntende  
 »waterwegen de gelegenheid aanbieden, om ook door middel  
 »van stoom, op aanbevelenswaardige wijze en personen en goe-  
 »deren te vervoeren. Ik vinde daarom in de concessie tot het  
 »aanleggen en gebruiken van een spoorweg nog geene toeken-  
 »ning van een eigenlijk gezegd monopolie. Het gebruik van den  
 »spoorweg moge in eenige opzichten verkieslijker zijn; die an-  
 »dere bestaande middelen van vervoer blijven niettemin bruik-  
 »baar; en den reiziger, zoowel als den verzender van goederen blijft  
 »keuze overig. Daarom moet, naar mijn oordeel, aan die onder-  
 »nemers de bevoegdheid worden gelaten om op billijke wijze  
 »met de particulieren, die van hunnen dienst gebruik maken, de  
 »voorwaarden te stellen, waaronder zij zich daarmede belasten."

Terecht wees de heer de Kempnaer er op met hoe weinig  
 grond men kan beweren dat eene spoorwegonderneming een  
 monopolie daarstelt. Voor iemand met spoorwegen bekend, is  
 het zeker verrassend te hooren betoogen dat in zake het vervoer  
 in de richting van den spoorweg geene concurrentie mogelijk  
 is. Te vergeefs toch stellen de ondernemers alle pogingen in  
 het werk om een klein gedeelte van de goederen, welke te wa-

ter vervoerd worden, tot zich te trekken, en de verhouding tusschen de hoeveelheden te water en per spoor vervoerd, kan niet beter worden beoordeeld dan door twee bezoeken te brengen aan een onzer groote spoorwegstations, éénmaal bij gestremde scheepvaart en éénmaal gedurende den zomer. Het verschil, tusschen de bij die gelegenheden opgemerkte hoeveelheden goed, vertegenwoordigt het vervoer te water. Na zich aldus van de waarheid overtuigd te hebben, zal men al het ongerijmde inzien van de benaming van monopolist aan eene spoorwegonderneming zoo algemeen toegekend.

Neen waarlijk, voor monopolie, in zake het goederenvervoer althans, is niet te vreezen vóór dat onze aardkorst zóózeer is afgekoeld dat het water onzer rivieren en kanalen in ijs is herschappen. In die verre toekomst zullen misschien zeer beschermende bepalingen voor het publiek noodig zijn, maar het is wel wat voorbarig zich reeds nu in dien toestand verplaatst te denken.

Een niet onaardig voorbeeld van de weinige »Concurrenzfähigkeit" der spoorwegen, biedt het vervoer van groote massa's rails aan, welke, in Rijnpruissen gemaakt, voor de oostelijke provinciën bestemd zijn. In plaats van rechtstreeks per spoorweg naar hunne bestemming te gaan, worden die rails veelal naar den Rijn vervoerd, van daar te water naar Rotterdam om per stoomboot naar Stettin of een der andere Oostzeehavens gebracht te worden.

Eenige meerdere grond bestaat er misschien om te spreken van een monopolie in zake het personenvervoer, ofschoon de talrijke middelen van communicatie tusschen 's Gravenhage en Delft en tusschen Rotterdam en Schiedam bewijzen, dat ook daarin, onder zekere omstandigheden, mededinging zeer goed mogelijk is.

Het is natuurlijk, dat tegen monopolieën veel strengere bepalingen mogen genomen worden dan tegen ondernemingen, die slechts door eigen energie de concurrentie met den veel meer gemak aanbiedenden waterweg kunnen volhouden. Het is daarom dat ik, alvorens de artikelen 29—36 te bespreken, het punt be-

betreffende het monopolie eerst heb trachten toe te lichten.

De goede bedoeling, waarmede art. 29 is in het leven geroepen, namelijk om er tegen te waken dat het publiek »er inloope», heeft de nadeelen van de bepalingen vermoedelijk over het hoofd doen zien. Het goede publiek teekent een vrachtbrief zonder te zien wat er in te lezen staat en onderwerpt zich soms, dit blijkt eerst wanneer het te laat is, zonder het te weten aan beperkingen van verantwoordelijkheid. Is eenmaal het nieuwe ontwerp Wet geworden, dan zal het publiek veilig alles kunnen teekenen; want, staat in de vrachtbrieven iets over beperking der verantwoordelijkheid, dan is toch de geheele zaak nietig.

Het publiek moet zoo min mogelijk behoeven te denken bij hetgeen het doet, dat schijnt de grondslag van art. 29 te zijn. In plaats dus dat men het publiek en vooral den handel vrijheid laat en opwekt om nooit zonder kennis van zaken te handelen en te onderteekenen, wil de Regeering het zoo inrichten, dat niemand zich kan branden en ieder de vrachtbrieven en overeenkomsten voor het vervoer per spoorweg ongelezen kan onderteekenen. Om echter zeker te zijn, dat men zich niet brande, moet ook alle mogelijkheid om licht of vuur te maken weggenomen worden; zoo ook hier. Uit vrees dat iemand lichtvaardig een ongelezen stuk teekene, wordt hem de faculteit ontnomen zoodanige overeenkomsten te sluiten, als hem wenschelijk en nuttig voorkomen.

Vlelend is deze behandeling zeker niet voor het publiek, maar velen offeren gaarne een gedeelte hunner vrijheid op, om ontslagen te zijn van de moeilijkheid om te moeten nadenken. Het is dan ook uitsluitend het denkende gedeelte, dat bezwaar zal hebben tegen de wijze waarop art. 29 van het ontwerp omspringt met de vrijheid, aan ieder burger toekomende, om overeenkomsten naar willekeur te maken, mits deze niet tegen de goede zeden of 's lands wetten strijden.

In het Voorloopig Verslag is met veel juistheid op de belemmering voor den handel, uit art. 29 voortspruitende ge-

wezen. »De handel moest vrijgelaten worden. De koopman, »die goederen verzendt op een ongewoon contract kan daarvoor »redenen hebben en zou toch wel weten wat hij doet,» werd door een aantal leden opgemerkt. Ook op de inbreuk die dit artikel op de handelsgebruiken maakt, werd gewezen, en ik geloof dat de Afdeelingen vrij eenstemmig waren in de veroordeeling van de ietwat al te vaderlijke zorgen der Regeering voor het onnadenkende gedeelte van het publiek.

Ook de omvang en duur der verplichtingen eener spoorwegmaatschappij mogen niet beperkt worden. Om eenigszins te begrijpen wat hiermede bedoeld wordt, moet men eerst het Deutsche artikel kennen, waarvan door de Regeering eene woordelijke, maar daarom nog niet zeer juiste, vertaling is gemaakt. Zoo als ons artikel nu luidt, blijft eene onderneming, zoo lang het haar toevertrouwde goed niet is afgegeven, voortdurend aansprakelijk voor schade, want grenzen voor den duur en omvang worden in geen der volgende artikelen gegeven.

In het origineele Deutsche artikel staat wel iets dergelijks als in art. 29, maar daar slaan de woorden »omvang en duur» op de verplichting tot schadevergoeding, terwijl de onjuiste vertaling aanleiding geeft tot de opvatting, dat de omvang en duur der verplichtingen, in het algemeen, niet mogen beperkt worden. Eene betere redactie is dan ook zeer noodig en bij die gelegenheid kon het woord »overeenkomst» geschrapt worden, en de laatste zinsnede vervangen door eene van ongeveer den volgenden inhoud:

»Slechts door eene bijzondere, onderteekende verklaring »op den vrachtbrief of bij overeenkomst, mag de verzender »geheel of gedeeltelijk de ondernemers van de op hen rustende verantwoordelijkheid ontheffen.

»Reglementen waarin bepalingen voorkomen, met het bovenstaande in strijd, zijn onwettig.»

Op die wijze zoude het publiek voldoende beschermd worden, want men mag toch veronderstellen, dat hij, die eene bijzondere verklaring op den vrachtbrief onderteekent, weet wat hij doet.

De artikelen 30—32 zouden, wilde men de redactie nauwkeurig nagaan, aanleiding geven tot vele bemerkings wegens hunne onduidelijkheid. Zoo is bijv. het sub 5 in art. 30 bepaalde, voor mij niet klaar. Er staat: »Uitsluiting van verantwoordelijkheid mag bedongen worden voor schade aan levende dieren, »verbonden aan het bijzondere gevaar, dat zij bij dat vervoer »loopen." Wat bedoeld is, begrijp ik, maar de redactie heeft aan dat begrijpen geene schuld.

Sub 3 van datzelfde artikel wordt gesproken van »schade van »schade."

Sub 6 wordt bepaald dat, zoo goederen onder geleide van personen tot verhoeding dier schade verzonden zijn, de verantwoordelijkheid mag uitgesloten worden. Waaruit zal moeten blijken dat die personen ter verhoeding van schade zijn medegegaan? Vee, bijv. wordt meestal onder geleide van de vee-drijvers vervoerd; gaan deze laatsten nu mede ter verhoeding van schade?

Art. 32 munt uit door zijne onduidelijkheid. Een zin als deze: »Beroep op dergelijk beding is krachteloos, indien wordt aan- »getoond, dat het verlies niet ontstaan is uit den aard der goe- »deren, of de bepaalde reden met hunnen aard of andere om- »standigheden van het geval niet overeenstemt," is waarlijk niet te ontleden.

Art. 33 beperkt de hoegrootheid der schadevergoeding door te bepalen, dat, als grondslag der berekening, mag gesteld worden eene waarde niet hooger dan op den vrachtbrief is aangegeven of, bij gebrek van die aangifte, niet hooger dan een vooraf vastgesteld normaal bedrag.

Vreemd is het dat deze grondslag ook is aangenomen voor berekening der schade bij vertraagde aflevering. Er kan somwijlen eenige verhouding tusschen die schade en de waarde bestaan; maar meestal is dit het geval niet. Rationeeler zoude het, dunkt mij, zijn om, even als in § 25 van het Betriebs Reglement vom 10. Juni 1870, te bepalen, dat de schadevergoeding bij vertraagde aflevering nimmer het bedrag der be-



taalde vrachtpenningen mag te boven gaan; aan den verzender vrijheid latende door betaling van eene premie zijne aanspraken op hoogere schadevergoeding te behouden. Noodwendig zou alsdan tevens in de Wet moeten bepaald worden na hoeveel tijd de goederen als verloren moeten beschouwd worden.

In het aangehaalde Betriebs Reglement komen in de §§ 20—25 een tal van beperkingen der schadevergoedingen voor, welke, als in strijd met de bepalingen van art. 29—33, nooit kunnen opgenomen worden in een nieuw te ontwerpen Algemeen Reglement. Bij de, in de Memorie van Toelichting gegeven toezegging, om zich zooveel mogelijk naar de bepalingen van het Betriebs Reglement te richten, zal deze tegenstrijdigheid zeker een beletsel tot nakoming daarvan zijn.

Hoe mild de Regeering gezind zij, hoe gaarne zij bepalingen zoude willen maken om, even als in Duitschland, de tallooze overdreven eischen tot schadevergoeding eenigszins te verminderen; steeds zal de Wet als een hinderpaal in den weg staan. De weinige artikelen der Wet zijn te oppervlakkig en te onzamenhangend om als kern of grondslag van een Betriebs Reglement te dienen; maar tevens veel te apodictisch om genoegzame speling te laten tot het maken van afwijkende bepalingen.

Eene belangrijke categorie van goederen o. a., die in art. 30 niet is genoemd, vormen: geld, goud, zilver, juweelen enz. Art. 96 van het Wetboek van Koophandel sluit die zaken, indien de waarde niet is aangegeven, van de verantwoordelijkheid uit; maar art. 29 van het ontwerp is zoo pertinent, dat tal van artikelen, en daaronder die van waarde, zullen gerangschikt worden onder de koopmanschappen, waarvoor de ondernemers hunne verantwoordelijkheid niet mogen beperken.

De art. 35 en 36 kunnen zeer gevoegelijk gemist worden. In het eerste wordt eene verantwoordelijkheid verondersteld die niet bestaat, omdat spoorwegondernemers niet gedwongen kunnen worden het beroep van expediteur uit te oefenen, en omdat daarenboven het wetsontwerp volstrekt niet de rechten en plichten van de expediteurs regelt. Wordt dan ook door eenen spoorwegdienst

goed aangenomen ter aflevering op eene plaats, buiten de spoorwegen gelegen, dan is van zelf die dienst gedechargeerd door afgifte van het goed aan het middel van vervoer dat op het adres of op den vrachtbrief is aangewezen; terwijl, bij gemis van zoodanige aanwijzing, de keuze van den volgenden vervoerder moet worden geacht aan de onderneming stilzwijgend te zijn overgelaten, zonder dat deze keuze enige grond tot verantwoordelijkheid, buiten het spoorweggebied, kan opleveren. Art. 36 bevat een axioma, want het behoeft toch waarlijk in geene wet te worden bepaald, dat de aansprakelijkheid vervalt zoodra het goed bezorgd is. De directie van den Nederlandschen Rhijnspoorweg heeft dan ook hare bemerkings op art. 36 voldoende uitgedrukt in de woorden: »is ten eenemale overbodig.»

Het was mij aangenaam uit het Voorloopig Verslag te ontwaren, dat ook in de Afdelingen de art. 29—36 geen gunstig onthaal gevonden hebben. Terecht wees men op de onvolledigheid en barheid van de bepalingen en de weinige zorg waarmede dit belangrijk gedeelte van de Wet was bearbeid.

Het zal echter moeilijk zijn deze artikelen, de hoofdreden tot het indienen van het wetsontwerp, uit de Wet te lichten en toch is er bijna geen anderen uitweg denkbaar, daar het bijna onmogelijk is te achten een genoegzaam aantal amendementen voor te stellen.

De Tweede Kamer komt door de eenigszins losse, vluchtige bearbeiding van dit gewichtig punt in eene zeer netelige positie, waaruit zij wellicht alleen te redden is door in art. 22 naar een, bij de Wet vast te stellen, Algemeen Exploitatie-Reglement te verwijzen, waarin alsdan de verhouding tusschen het publiek en den vervoerder duidelijk kan aangetoond worden. Zoodoende zou de algemeene maatregel van inwendig bestuur kunnen vervallen en de Regeering worden uitgenoodigd een geheel nieuw reglement (ongeveer gelijklopend met het Duitsche Betriebs Reglement) aan de goedkeuring van de Staten-Generaal te onderwerpen.

Hoezeer ik ook wensch, dat ten spoedigste eene goede rege-

ling van het vervoer op de spoorwegen tot stand kome. acht ik het toch in de eerste plaats noodig, dat die regeling GOED zij; op die eigenschap nu kan het aanhangige ontwerp geene aanspraak maken.

Een der moeilijkste onderwerpen is met eene vluchtigheid behandeld, welke meer doet denken aan le coup d'essai dan aan le coup de maitre, welke men van dezen Minister mocht verwachten.

Ik ben overtuigd, dat de Regeering bij alle spoorwegmaatschappijen en bij den handel de meest mogelijke medewerking zal vinden om eene goede wetgeving in zake het spoorwegvervoer te helpen ontwerpen. Zonder de voorlichting der spoorwegmaatschappijen en van den handel echter, zal bezwaarlijk iets goeds te maken zijn, omdat, wil men zulk een onderwerp aanvatten, eene groote mate van ondervinding in spoorweg- en handelszaken onontbeerlijk is. Het is niet voldoende hier en daar een artikel uit een Duitsch wetboek te vertalen, en die achter elkander in eene Hollandsche wet te plaatsen, om in ernst te kunnen verklaren, dat aan de behoefte aan wettelijke regeling is voldaan.

De grieven tegen Hoofdstuk III kunnen ongeveer als volgt worden geresumeerd:

- 1°. Onnoodige inmenging van de Regeering in de transactiën tusschen de ondernemingen onderling en met het publiek;
- 2°. belemmering van den handel door het scheppen van moeilijkheden ingeval van tariefsverlagingen;
- 3°. mislukte poging om eene, zoozeer gewenschte, wetgeving op het vervoer te vestigen.

Hoofdstuk VI, handelende over de strafbepalingen, geeft, voor zoover deze bepalingen onveranderd uit de bestaande Wet zijn overgenomen, weinig stof tot bespreking; slechts zij in het algemeen gewezen op de ongunstige werking eener zoo strenge strafbedreiging als in de bestaande Wet is aangenomen.

Ieder beambte, die eene onvoorzichtigheid begaat en daardoor een ongeval veroorzaakt, wordt vervolgd op grond van art. 63 (van het ontwerp) als hebbende zonder opzet gevaar doen ontstaan, dat hij had kunnen en moeten voorzien. Zelfs wanneer het ongeval geene ernstige gevolgen heeft gehad, wordt eene gevangenisstraf van drie tot twaalf maanden geëischt. Ik weet dat meestal verzachtende omstandigheden in aanmerking worden genomen; maar dit belet niet dat de misdadiger (?), in de oogen van zijne gelijken, is oonteerd.

Er bestaat gelukkig voor den werkman geene grootere schande dan eenigen tijd in eene gevangenis te hebben doorgebracht; niet in de aanleiding tot de straf, maar in de straf zelve wordt door den arbeidersstand het oonteerende gezocht. De Wet stelt een machinist, die een sein niet spoedig genoeg gezien heeft en daardoor een ongeluk veroorzaakte, gelijk met een dief (in de oogen van zijne standgenooten althans), en laat aan het geluk over of hij eene meer of mindere zware straf zal krijgen, want, bij het plegen van zijn verzuim, heeft hij niet kunnen voorzien of daardoor al dan niet verlies van menschenlevens (misschien van het zijne) zal veroorzaakt worden.

Men zal mij tegenwerpen, dat op onvoorzichtigheid zeer strenge straffen moeten gesteld worden, om de beambten tot oplettendheid aan te sporen; maar men vergeet, dat al te groote gestrengheid wel eens het tegenovergestelde uitwerksel heeft.

Reeds vele uitmuntende beambten of bedienden hebben den spoorwegdienst vaarwel gezegd, uit vrees voor den rechter, en menig ongeval had wellicht kunnen voorkomen of verzacht worden, zoo niet de angst voor de politie den onoplettenden beambte had bevangen en hem had geroept, zonder iets tot herstel van zijne fout te beproeven, het hazenpad te kiezen, in den waan daardoor aan den arm der gerechtigheid te kunnen ontsnappen.

Vele oud-machinisten zouden kunnen getuigen, hoe de angst voor de gevangenis op hen werkt en hoe zij daardoor die koelbloedigheid en tegenwoordigheid van geest verliezen, welke

in de eerste plaats bij een dreigend ongeval zoo noodig zijn.

In het belang van de veiligheid zoude ik daarom vurig wenschen dat, zoo de beambten of bedienden gevaar hadden doen ontstaan door onoplettendheid, niet door wangedrag, dronkenschap of eenige andere aanleiding, welke hen tot oneer verstrekt, als zwaarste straf in de Wet werd opgenomen de ontzegging der bevoegdheid tot het bekleeden eener betrekking bij eenen spoorweg op Nederlandsch gebied. Die straf zou zwaar genoeg zijn, te meer omdat bij deze zachtere strafbepaling eene meer gestrenge vervolging van die verzuimen is te wachten, welke nu, met het oog op de ongeëvenredigd zware straf door de Wet bepaald, worden door de vingers gezien.

Men vergeete niet, dat de veiligheid in de eerste plaats gebaat wordt door een goed beambtencorps, dat er eene eer in stelt zijn plicht naar behooren te vervullen. Het zijn echter juist de goede beambten, die het angstigste zijn voor de bedreigde straf en daarom hunne betrekking vaarwel zeggen, om door minder fijngevoelende personen te worden vervangen.

De moraliteit van den stand van spoorwegbedienden zoude, door het vervallen der zoo onteerende gevangenisstraf, verhoogd worden en de besturen zouden beter in staat zijn een strenge tucht te handhaven, welke nu, uit vrees voor onteering hunner ondergeschikten, soms weleens te wenschen overlaat.

De directie van den Nederlandschen Rhijnspoorweg, zich op hare lange ervaring beroepende, komt even als ik tot de conclusie, dat eene meer spaarzame strafbedreiging en strafvervolging bijna noodzakelijk moet geacht worden, om een goed spoorwegpersoneel te behouden.

Daar, waar geen wangedrag aanleiding tot een ongeval heeft gegeven, kan men veilig het straffen aan de spoorwegbesturen overlaten, die, al werden zij uitsluitend door eigenbelang gedreven, wel de beste middelen zullen aanwenden, om eene herhaling te voorkomen.

Er is nog een ander bezwaar tegen de veelvuldige strafvervolgingen, van veel minder gewicht wel is waar, maar toch niet

zonder belang. Ik bedoel de groote moeilijkheden, die een spoorwegbestuur ondervindt, wanneer op een bepaald uur een groot gedeelte van het personeel van een station voor den Rechter-Commissaris moet verschijnen. De dienst kan in zulke omstandigheden niet gestaakt worden, en dus moeten de gewone werkzaamheden door een veel kleiner aantal beambten verricht worden, soms ten nadeele van de veiligheid, maar altijd ten ongerieve van het publiek. Toen voor eenigen tijd het aantal processenverbaal, opgemaakt wegens vertraging van treinen, bijna ontelbaar was, kwam de door mij bedoelde ontvolking van de stations herhaaldelijk voor en, hoewel de toen heerschende vervolgingsmanie, naar ik hoop, niet meer zal terugkeeren, geeft de Wet, bij een streng toezicht, zooveel aanleiding tot vervolging, dat ernstige ongelegenheid daaruit voor de veiligheid kan voortvloeien; de dupe daarvan zouden weder de ondernemers zijn, als aansprakelijk voor de schade aan personen en goederen toegebracht, al werd die ook veroorzaakt door eene onoordeelkundige handeling van de rechterlijke macht.

Niet de veelheid en gestrengheid der gerechtelijke straffen zullen het aantal ongevallen doen verminderen; veeleer zoude ik verbetering verwachten door het toekennen van meer macht aan de bestuurders en door het openbaar maken van alle ongevallen, welke ter kennis van de Regeering komen.

Niets werkt heilzamer dan publiciteit, en het bewijs, hoezeer het bekendmaken van minder aangename gebeurtenissen door sommige bestuurders wordt gevreesd, vindt men in de zorg, besteed aan het vooral zoo geheim mogelijk houden van alle ongevallen en storingen van den dienst. Laat het publiek kennis nemen van de onregelmatigheden en van de ongevallen, welke op de spoorwegen voorkomen; dit zal voor de bestuurders een prikkel te meer zijn, om geen verzuim ongestraft, geen feil onopgemerkt te laten voorbijgaan.

Art. 59 bevat eene nieuwe strafbepaling en nog wel eene van het allerzonderlingste allooi.

De nieuwe straf wordt bedreigd tegen de »meer en meer

»toenemende vertragingen van aankomst en vertrek der spoor-treinen,» en de noodzakelijkheid daarvan wordt betoogd, op grond van de ondervinding, dat in de bestaande Wet geene termen voor vervolging wegens vertragingen bestonden.

De Memorie van Toelichting zegt, dat er dringende behoefte aan voorziening bestaat, en dat deze voorziening te vinden is door de beambten of bedienden strafbaar te stellen voor de vertragingen, die zij kunnen en moeten voorkomen.

Nu is het eigenaardige dat de gespaticeerde woorden in art. 59 volstrekt niet zijn opgenomen en dus de rechter, zijn vonnis niet kunnende gronden op eene Memorie van Toelichting, ook dan de beambten of bedienden zal moeten veroordeelen, wanneer zij de vertraging niet hebben kunnen voorkomen. Tusschen het ontwerp en de toelichting daarvan bestaat dus een groot verschil, zoo groot, dat men bijna geneigd zoude zijn te denken aan een dier drukfouten, welke zoo dikwijls eene gewichtige rol bij belangrijke zaken spelen.

Zooals het artikel nu geredigeerd is, mag het als geheel eenig in zijn soort (althans in de beschaafde landen van Europa) beschouwd worden.

Niet het plegen van een verzuim of misdrijf wordt bij de nieuwe zinsnede strafbaar gesteld, maar het zich voordoen van een feit, onverschillig of de beschuldigde er al of niet iets aan had kunnen wijzigen.

Om slechts één voorbeeld te noemen wordt voor het stilstaan aan de kleine tusschenstations door den Minister geen tijd in de dienstregeling aangegeven, zoodat het stilstaan op zulk station reeds eene strafbare overtreding zoude opleveren.

Laat ons een oogenblik de practische gevolgen van de vierde zinsnede van art. 59 nagaan, dan zal al het onhoudbare daarvan dadelijk in het oog springen.

In het tegenwoordige barre jaargetijde, dat ons op sneeuwstormen en ijzel vergast, gebeurt het herhaaldelijk — bijna geregeld — dat voor den rid, tusschen twee opvolgende stations, meer tijd wordt besteed dan bij de door den Minister

goedgekeurde dienstregeling is toegestaan. Alle machinisten, misschien bovendien de hoofd-conducteurs, zullen daarvoor strafbaar zijn, ter belooning voor de bediening van het publiek in een weder, dat meer geschikt is om strafbepalingen te redigeeren, dan om op eene locomotief alle veiligheidsmaatregelen in acht te nemen en op den stand der signalen te letten.

Is de toevloed van reizigers, bijv. op Zon- en feestdagen, zoo groot, dat de stationschef dankbaar is, na lang zoeken, voor allen eene plaats in den trein te hebben gevonden, dan wordt die chef voor den rechter gedaagd, want hij heeft den trein langer op zijn station laten vertoeven dan in de goedgekeurde dienstregeling is toegestaan. Hij had, door minder op de belangen van het publiek te letten, eene vervolging kunnen ontgaan; maar van zijne directie heeft hij in last, in de eerste plaats die belangen te behartigen. Handelde de stationschef nu verkeerd door liever den trein een paar minuten op te houden dan een aantal reizigers achter te laten?

Twee gevallen zijn door mij aangehaald, welke veelvuldig voorkomen en door geene Wet, geene dienstregeling, geene straffen zijn te vermijden. Dit wetende, vraag ik of het niet even onverstandig als onbillijk is eene straf te bepalen, die, wanneer men haar geregeld toepast, in de eerste plaats ten nadeele van het publiek zal strekken.

De machinist zal, uit vrees voor vervolging, ook in dikke mist of bij donker, op goed geluk hard doorrijden. De stationschef zal zich stipt houden aan de bepaling, dat vijf minuten vóór het vertrek van een trein, geen kaartjes meer behoeven afgegeven te worden. Door den machinist wordt het leven der reizigers in de waagschaal gesteld, door den stationschef wordt het reizen belemmerd, en dat alleen om te voorkomen dat het Staatstoezicht processen-verbaal opmake tegen misdrijven, dat geene misdrijven zijn, tegen beambten, die de veiligheid van het verkeer en de belangen van het publiek hooger stellen dan een op de minuut nauwkeurig aankomen of vertrekken van een trein.



Deze nieuw uitgevondene strafbedreiging vernietigt een groot gedeelte van het effect der voorschriften ter bevordering van de veiligheid en behoort allerminst te huis in eene Wet, waarvan het doel is het veilig verkeer te bevorderen.

Ik ben overtuigd dat de ontwerpers van de nieuwe bepaling zich, ter verdediging daarvan, zullen beroepen op het vermoedelijk gebruik, of liever niet gebruik, dat van de strafbedreiging zal gemaakt worden, en ik wil daarom reeds nu die verdediging laten hooren, om haar tevens te kunnen wederleggen.

Het is nooit onze bedoeling geweest, hoor ik de ontwerpers zeggen, iedere vertraging te vervolgen; maar de Regeering moet de macht hebben proces-verbaal op te maken, wanneer de vertraging, naar haar oordeel, te wijten is aan een beambte of aan een bevel door bestuurders gegeven. Wij stellen ons voor, dat de Raad van Toezicht, bij iedere eenigszins aanmerkelijke vertraging, de oorzaken daarvan zal opsporen en slechts dan eene vervolging zal instellen, wanneer de bestuurders zich zelve of hunne beambten niet kunnen vrijpleiten van verzuim of van onvoldoende zorg voor een geregelden treinenloop. Zoo zal de gang van zaken zijn en daartegen is, dunkt ons, geen bezwaar.

Ook ik geloof dat, bij aanneming van het nieuwe artikel, de gang van zaken aldus zal zijn, maar daardoor worden mijne bezwaren niet opgelost.

Ongemerkt toch, en zonder dat dit in de bedoeling kan liggen, zou de Raad van Toezicht in een collegie van rechters of gezworenen ontaarden en uitspraak doen omtrent schuld of onschuld, slechts aan den rechter overlatende de hoegrootheid der straf te bepalen. Immers, eerst nadat een onderzoek aan dien Raad de overtuiging heeft gegeven, dat de beambte schuldig is, zal de zaak in handen van den rechter gesteld worden die, mits het feit slechts geconstateerd en erkend zij, nooit kan vrijspreken. Al had de beambte nog zulke goede beweegredenen voor zijne handelwijze, al bestond er zelfs force majeure, toch zal de rechter eene straf moeten uitspreken, want in art. 59

wordt het feit van te lang ophouden of te langzaam rijden strafbaar gesteld, zonder de clause, welke hierboven door mij uit de Memorie van Toelichting is aangehaald.

Is deze inneming van den Raad van Toezicht in rechterlijke zaken niet in strijd met het artikel van onze Grondwet, waarin gezegd wordt, dat de rechterlijke macht alleen wordt uitgeoefend door rechters, welke de Wet aanwijst?

Er is nog een bezwaar, waardoor de verdediging geheel wordt te niet gedaan, dit namelijk, dat het recht om processen-verbaal op te maken niet alleen bij den Raad van Toezicht en zijne beampten berust, maar ook aan alle rijksveldwachters toekomt. Ja, de meeste vervolgingen wegens vertraging zijn ingesteld op grond van processen-verbaal door de veldwachters opgemaakt, die van het Ministerie van Justitie last hadden ontvangen, bij aankomst en vertrek van iederen trein tegenwoordig te wezen.

Die rijksveldwachters zullen, zonder met de bestuurders in correspondentie te treden over de oorzaken eener vertraging, zich er toe bepalen, op grond van de Wet, iedere overtreding te verbaliseeren.

Wellicht zou men hun de verplichting daartoe kunnen ontnemen en de zorg voor de naleving van de Wet uitsluitend aan den Raad van Toezicht opdragen, maar het is zeer te betwijfelen of dit, met het oog op de veiligheid en op een goed toezicht, verstandig zoude zijn. Men kan toch niet ontkennen, dat de rijksveldwacht ijverig deel neemt in de politie op den spoorweg, en, vooral in de plattelands gemeenten, van groot nut is; maar, zoo door de wetsbepaling haar werkkring zich moet uitbreiden tot het controleeren der vertrekuren, dan zullen, vrees ik, de ernstige gevolgen van de nieuwe strafbepaling spoedig voor een ieder duidelijk zijn.

Een politiebeampte zoude het geheel in zijne macht hebben, de betrekking van stationschef, om welke reden dan ook, onaangenaam, ja ondragelijk te maken. Een burgemeester of andere plattelands autoriteit zou, van zijne macht bewust, al spoedig aan zijn veldwachter het toezicht op den stationschef opdragen, wanneer

Z. E. A. een paar malen te laat was aangekomen of vertrokken. Daarenboven zou de onvermijdelijkheid eener veroordeeling er toe aanleiding kunnen geven dat de spoorwegbeambten, om kosten te sparen, pogingen aanwendden om met hunnen aanklager te transigeeren, waardoor de politiebeambten aan groote verleiding zouden worden blootgesteld.

De nieuwe strafbepaling is dermate ondoordacht en onpraktisch, dat zij zelfs in de Afdeelingen bijna algemeene afkeuring heeft ondervonden. Wel wilden sommige leden de redactie verbeteren door te bepalen, dat de beambten alleen strafbaar zijn, wanneer hunne eigene schuld bewezen wordt, doch anderen waren, en ik geloof terecht, van oordeel, dat in den tegenwoordigen toestand, geene verandering noodig was.

Wil men een prikkel daarstellen om de maatschappijen de noodige maatregelen tegen vertraging te doen nemen, dan stelle men eene boete, bijv. van 1000 gulden, vast, voor iederen trein die meer dan twintig minuten te laat aan een eindstation aankomt, en daar tegenover eene premie van 20 gulden voor iederen trein die op tijd aankomt of minder dan vijf minuten vertraagd is. Zoodoende zouden boete en premie vrij wel tegen elkander opwegen, maar zelfs, al moest de Staat, ten gevolge van grootere regelmatigheid, zich eenige geldelijke offers getroosten, dan nog zouden deze gering zijn in vergelijking van het belang, dat het publiek bij eene nog juistere aankomst der treinen schijnt te hebben.

Tegen zoodanige regeling kan ook bij de spoorwegondernemingen geen bezwaar bestaan en de stations-registers zijn voldoende om eene contrôle op deze zaak uit te oefenen.

Ik vlei mij echter geen oogenblik met de opname van zoodanige bepaling in de Wet, want het publiek, hoe gesteld ook op eene goede, vlugge en nauwkeurige bediening, zal er niet licht toe te bewegen zijn, daarvoor eenige geldelijke offers te brengen.

De overgangsbepalingen, voorkomende in de artt. 69—71, komen in hoofdzaak overeen met de bestaande Wet; slechts wordt bij art. 69 weder eene poging gedaan om het aantal bepalingen, die, zonder recht op schadeloosstelling, op alle spoorwegen toepasselijk zullen zijn, zoo groot mogelijk te maken.

Aan art. 69 ligt echter het principe ten grondslag, dat verkregen rechten niet verkort mogen worden door eene later gemaakte Wet, en aan dat principe moet dus de noodzakelijkheid getoetst worden van de opname van sommige artikelen in de bedoelde 2<sup>e</sup> zinsnede.

Reeds dadelijk kom ik dan tot de vraag, of de art. 2 en 3 niet hadden aangehaald moeten worden. Van het eerste zegt de Memorie van Toelichting, dat de aanhaling daarvan thans overbodig is, en van art. 3 heet het, dat ook dit niet genoemd behoeft te worden, omdat de schadeloosstelling, voor het medegebruik van den weg of een station verschuldigd, reeds in de Wet genoemd wordt.

Het overbodige van de aanhaling van art. 2 wordt waarschijnlijk betoogd op grond dat het tegenwoordige art. 3 reeds op alle spoorwegdiensten toepasselijk is verklaard; maar men vergeet daarbij, dat in art. 2 (ontwerp) eene geheel nieuwe zinsnede voorkomt, welke sommige maatschappijen zich, krachtens hare concessiën, niet behoeven te laten welgevalen. De 3<sup>e</sup> zinsnede van art. 2 zoude daarom wel degelijk, en op dezelfde gronden als nu art. 3 van de Wet van 1859 is aangehaald, moeten genoemd worden onder de uitzonderingen in art. 69.

Evenzoo is het gelegen met art. 3 van het ontwerp.

De schadeloosstelling toch, waarvan in dat artikel sprake is, is eene geheel andere dan die in art. 69 bedoeld. De eerste slaat op de vergoeding van gemaakte kosten en van de meerdere exploitatie-uitgaven, terwijl de laatste het oog heeft op de vermindering van waarde der onderneming door het opleggen van een servituut.

Als opging, hetgeen in de Memorie van Toelichting wordt gezegd, dan zou de Wetgever in 1859 iets gedaan hebben, waar-

toe niet de minste aanleiding bestond; dit mag toch niet verondersteld worden, te minder omdat dit punt destijds in de Tweede Kamer ernstig is besproken. Ten slotte kan nog worden aangehaald een vonnis van den Hoogen Raad, waarbij uitgemaakt is dat, niettegenstaande de bepaling van art. 3 (art. 2 van het ontwerp), toch nog schade kan bestaan, welke uit 's Rijks kas moet vergoed worden.

Art. 3 moet dus op dezelfde gronden als art. 2, in de overgangsbepalingen worden genoemd.

Nog dienen in de 2<sup>e</sup> alinea van art. 69 opgenomen te worden de artt. 23, 25, 26 en 27, welke geheel nieuwe verplichtingen opleggen, in strijd met of afwijkende van verleende concessiën.

In de Memorie van Toelichting wordt gezegd, dat de opvatting, als zoude de beperking der toepasselijkheid van art. 23 op bestaande diensten evenzeer voor de goedkeuring als voor gedwongen verlaging der tarieven gelden, onjuist en in strijd met de bedoeling van de Wet te achten is. Waarop deze bewering steunt, wordt door de Regeering niet medegedeeld.

Heeft eene onderneming, welke hare tarieven naar goeddunken kan wijzigen, niet veel voor boven eene andere, die gevaar loopt hare inkomsten, tengevolge eener weigering om hare voorstellen goed te keuren, te zien verminderen of althans niet toenemen?

Stelt men, door toepasselijk verklaring van art. 23 (ontwerp), de ondernemingen niet in eene slechtere positie dan waarin zij vóór dien tijd verkeerden?

Worden deze beide vragen toestemmend beantwoord, dan is niet alleen het onjuiste van de bewering der Regeering, maar bovendien de noodzakelijkheid om de artt. 23, 25, 26 en 27 in de 2<sup>e</sup> zinsnede van art. 69 te vermelden erkend.

Het grondwettig principe, geen onteigening zonder schade-loosstelling, in art. 69 neergelegd, moet heilig zijn en dus ook trouw worden doorgevoerd. Het crediet van den Staat is er mede gemoeid, dat vergoeding worde gegeven daar, waar met

den Staat gesloten contracten in het publiek belang moeten geschonden worden.

De maat der onbillijkheid is waarlijk reeds ten boorde gevuld en zoude door toevoeging van eene spoliatie overloopen. Men bedenke, dat, hetgeen tegenover nog opgericht maatschappijen eene hardheid of onbillijkheid is, tegenover bestaande ondernemingen een diefstal kan zijn.

In het Voorloopig Verslag wordt gezegd: »oppervlakkig mogt »daarin (in de voorgestelde redactie van art. 69) iets hards »leggen zijn, men moest niet vergeten, dat het vermeerderd »keer, hetwelk dan toch tot toenemende baten der maatschap- »pijen strekt, telkens grootere eischen stelt voor meer gelijkmatig »toezigt.»

Hoe dit toenemend verkeer met de rechten der bestaande ondernemingen op schadevergoeding iets gemeen heeft, verklaar ik niet te begrijpen. De vraag is, dunkt mij, slechts of door de artt. 2, 3, 23, 25, 26 en 27 schade kan worden berokkend aan ondernemingen, vóór 1859 bestaande. Zoo ja, dan moet die schade, volgens alle regelen van billijkheid, vergoed worden, onverschillig of die ondernemingen bloeien dan wel kwijnen.

De verdere artikelen (70 en 71) geven, evenmin als de slotbepalingen, aanleiding tot eenige opmerking mijnerzijds.

Wellicht waren achter art. 70 te plaatsen de woorden: en van den in art. 22 genoemden maatregel van inwendig bestuur, doch de Regeering zal, begrijpende dat onmogelijk tarieven kunnen ontworpen worden zonder de verplichtende voorwaarden voor het vervoer te kennen, waarschijnlijk reeds een gewijzigd en uitgebreid Algemeen Reglement gereed hebben. Hoe bezwarender die voorwaarden zijn, hoe hooger de tarieven noodwendig zullen moeten gesteld worden.

Wat de door een paar spoorwegmaatschappijen aangevoerde bezwaren tegen art. 74 betreft, daarmee kan ik mij niet vereenigen. Reeds merkte ik op, dat de rijksveldwacht dikwijls goede diensten aan het toezicht heeft bewezen en, zoo al hier of daar een al te ijverig politiebeambte zich heeft verstout

proces-verbaal op te maken over zaken van technischen aard, behoort dit toch tot de uitzonderingen. Om een klein nadeel te voorkomen, zoude ik niet gaarne het groote voordeel van art. 74 zien vervallen.

Aan het einde van den mijzelven gestelden taak gekomen, acht ik het noodig mijne verontschuldigen te maken over de groote uitgebreidheid, welke deze brochure heeft verkregen. Zeker lag dit niet in mijne bedoeling; maar, hoe meer ik het ontwerp bestudeerde en leerde kennen, hoe veelvuldiger de bemerkingen werden, die op het ontwerp te maken waren.

Niets zoude mij aangenamer geweest zijn, dan mijne bezwaren in weinige woorden te hebben kunnen samenvatten en het overige van mijn schrijven te hebben kunnen gebruiken om lof aan de Regeering toe te zwaaien voor eene grondige, wel-doordachte en billijke regeling van den dienst en het gebruik der spoorwegen.

Dat ik in plaats daarvan eene bijna onafgebroken critiek moest leveren, geloof ik uitsluitend te moeten toeschrijven aan het verschil van standpunt, waarop de ontwerpers van de Wet en ik zich plaatsden.

Beschouwt men zich toch, bij de behartiging van een publiek belang, door geen enkele consideratie van billijkheid gebonden, en meent men dat, om het doel te bereiken, niet te nauw op de middelen daartoe behoeft gelet te worden, dan vervallen vele mijner bezwaren; maar hij, die met mij van meening is, dat een of meer medeburgers niet van sommige hunner rechten en vrijheden ten nutte van het algemeen beroofd mogen worden, zonder dat daarbij steeds eene billijke vergoeding in het oog gehouden worde, zal alle gebreken en onwillekeurig begane onbillikheden in deze Wet ten strengste moeten afkeuren.

De neiging tot inmenging der Regeering in de zaken van particuliere ondernemingen, meer dan voor een goed toezicht

geëischt wordt, kan niet te veel en te sterk worden gelaakt.

Zij, die schijnbaar niet door deze Wet getroffen worden en dus lijdelijk kunnen aanzien hoe een tak van nijverheid geplaatst, mishandeld en noodeloos belemmerd wordt, mogen wel bedenken, dat, op dezelfde gronden, ook hunne vrijheden eenmaal kunnen worden aangetast, ook hunne rechten worden verkort ten behoeve van een zoogenaamd publiek belang.

Het zijn niet alleen de spoorwegmaatschappijen die belang hebben bij eene groote wijziging van het ontwerp, alle burgers worden getroffen door den aanslag op de rechten dier maatschappijen, en het verwondert mij daarom, dat geen der organen van de publieke meening de zaak een grondig onderzoek waardig heeft geacht <sup>1)</sup>.

Mocht ik er door mijn schrijven in geslaagd zijn de aandacht op dit onderwerp te vestigen, en vooral hebben doen uitkomen, dat, even als voor alle ondernemingen, ook voor spoorwegen vrijheid eene levenskwestie is, dan zal ik mijne moeite ruimschoots beloond achten.

De Staten-Generaal zullen, vlei ik mij, als waardige vertegenwoordigers van het Nederlandsche volk, gedachtig aan de lessen onzer geschiedenis, pal staan ter verdediging onzer vrijheden en privilegiën tegen eene Regeering die, ongetwijfeld met de beste en meest eerlijke bedoelingen, zich heeft laten verleiden tot het ontwerpen van eene Wet, welke alle macht in hare handen concentreert, ten spijt van de meer en meer veldwinnende overtuiging, dat vrijheid van handel en nijverheid in de eerste plaats vereischt wordt in het belang van het publiek.

10 December 1871.

---

<sup>1)</sup> De Nieuwe Rotterdamsche Courant heeft wel eenige artikels aan het ontwerp gewijd, maar deze zijn, vermoedelijk door onbekendheid met de ingediende adressen der maatschappijen, van zeer weinig beteekenis, als gevende slechts een weerklank op het ontwerp, zonder de geopperde bezwaren te bespreken, veel minder te wederleggen.



Bijlage.

ONTWERP VAN WET

TOT REGELING VAN DE DIENST EN HET GEBRUIK DER SPOORWEGEN.

WIJ WILLEM III, *bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.*

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de wijziging en aanvulling, welke de wet van 21 Augustus 1859, (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 98), omtrent de spoorwegdiensten en het gebruik der spoorwegen behoeft, het raadzaam maken, haar door eene nieuwe wet te doen vervangen;

Zoo is het dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK I.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

Art. 1.

De ondernemers eener spoorwegdienst zijn verantwoordelijk voor de schade, door personen of goederen bij de uitoefening der dienst geleden, ten ware de schade buiten hunne schuld of die hunner beambten of bedienden zij ontstaan.

Art. 2.

De ondernemers zijn verplicht te gedoogen, dat aan den spoorweg, waarover hunne dienst loopt, spoorwegen, door andere aan te leggen, zich aansluiten, en dat die weg door zoodanige wegen worde doorsneden.

Zoo, ten behoeve der aansluiting of doorsnijding, op den eerstgenoemden

spoorweg werken te verrigten zijn, of de dienst moet worden gestaakt, wordt deswege door de ondernemers der aan te leggen spoorwegen schadeloosstelling verleend.

Indien Wij den aanleg van wegen, kanalen, waterleidingen of andere werken gebieden of toestaan, die den spoorweg doorsnijden of daarmee in aanraking komen, kunnen de ondernemers dit niet beletten, noch uit dien hoofde andere schadevergoeding vorderen dan teruggave van de vermeerdering der kosten van onderhoud, die uit den aanleg dier werken mogt voortvloeijen.

In zoodanig geval zorgt de Minister van Binnenlandsche Zaken, dat, zonder kosten voor de ondernemers, alle definitive of voorloopige werken worden uitgevoerd, die vereischt worden om te beletten, dat de exploitatie van den spoorweg gestoord of gestaakt worde.

#### Art. 3.

De ondernemers zijn insgelijks verplicht te gedoogen, dat de weg, waarover hunne dienst loopt en de daartoe behoorende stations ten behoeve van andere spoorwegdiensten worden gebruikt.

Dit geschiedt krachtens een door Ons daartoe te nemen besluit, tegen schadeloosstelling, door de ondernemers der spoorwegdienst, ten wier behoeve het gemeenschappelijk gebruik van den weg of van een station wordt gegend, te voldoen.

De schadeloosstelling, in dit en in het vorig artikel bedoeld, wordt, bij gebreke van minnelijke schikking, door den regter bepaald.

Het gemeenschappelijk gebruik van den weg heeft plaats overeenkomstig een reglement, door Ons, de bestuurders der betrokken spoorwegdiensten gehoord, vast te stellen.

De voorwaarden voor het gebruik van stations tot gemeenschappelijke dienst en de uitvoering der daarvoor noodige werken worden door de ondernemers der betrokken spoorwegdiensten, onder goedkeuring van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, onderling bij overeenkomst geregeld.

Indien het deswege te houden overleg niet binnen den door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken te bepalen tijd tot overeenstemming heeft geleid, worden die voorwaarden door Ons, bestuurders der betrokken spoorwegdiensten gehoord, vastgesteld.

#### Art. 4.

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

Alvorens dit reglement goedgekeurd zij, wordt de dienst niet geopend.

Geene veranderingen worden zonder goedkeuring van den Minister van Binnenlandsche Zaken in het reglement gebragt; die noodige veranderingen, ook nadat het goedgekeurd is, bevelen kan.

#### Art. 5.

De dienst wordt niet geopend, noch na eene staking, voorzien in art. 6,

hervat, dan nadat de Minister van Binnenlandsche Zaken daartoe magtiging heeft verleend.

Alvorens die magtiging wordt verleend, heeft eene opneming van den weg en van de daartoe behoorende werken van regeringswege plaats.

Gelijke opneming gaat het in gebruik nemen van nieuwe of herstelde locomotiven, tenders, rijtuigen of wagens vooraf.

Art. 6.

De bestuurders zorgen, in geval van staking der dienst volgens de artt. 12 en 14, of wanneer zij zelve tot staking besluiten, voor het vervoer van personen en goederen in de rigting van den spoorweg.

De staking wordt voorts door hen zoo spoedig mogelijk algemeen bekend gemaakt door aankondiging in de *Staats-courant* en in een dagblad van elke der provincien, door welke de weg loopt.

Art. 7.

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

## HOOFDSTUK II.

### VAN HET TOEZIGT OP DE SPOORWEGDIENSTEN.

Art. 8.

Het algemeen toezigt op de spoorwegdiensten wordt, naar regelen, overeenkomstig deze wet door Ons bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur voor te schrijven, onder den Minister van Binnenlandsche Zaken uitgeoefend door een raad van toezigt, welks leden door Ons worden benoemd.

Art. 9.

De leden van dien raad en de ambtenaren, onder hem met het dagelijksch toezigt belast, hebben ten allen tijde vrijen toegang tot den spoorweg en de daartoe behoorende werken en gebouwen, de locomotiven, tenders, rijtuigen en wagens in alle treinen, alleen die rijtuigen of gedeelten van rijtuigen uitgezonderd, welke in de treinen voor autoriteiten en bestuurders der spoorwegdienst aangewezen of door bijzondere personen afgehuurd mogten zijn.

Zij treden echter de tot woning der beambten en bedienden van den spoorweg bestemde gebouwen niet binnen dan met toestemming der bewoners.

Art. 10.

Zij zijn bevoegd, alle door hen noodig geachte, niet tot het geldelijk beheer betrekkelijke, inlichtingen en opgaven betreffende de spoorwegdienst, en mededeeling der daartoe betrekkelijke plans, teekeningen, bestekken, voorwaarden van aanbesteding en overeenkomsten, de dienst, de exploitatie of het vervoer betreffende, te vragen.

De bestuurders der spoorwegdienst, hunne beambten en bedienden vol-  
doen, zooveel elk aangaat, terstond aan die aanvraag.

## Art. 11.

Zij, die tot de uitoefening van het toezigt zijn aangewezen, geven schriftelijk kennis aan de bestuurders der spoorwegdienst van hetgeen naar hun oordeel tot instandhouding van den spoorweg en tot behoorlijke uitoefening van de dienst behoort te worden gedaan.

Zij roepen, zoo de bestuurders daaraan geen behoorlijk gevolg geven, de beslissing van den Minister van Binnenlandsche Zaken in.

Die beslissing kan ook door de bestuurders worden ingeroepen, wanneer zij tegen het hun aanbevolen werk bezwaar hebben.

## Art. 12.

Aan de beslissing van den Minister van Binnenlandsche Zaken wordt binnen den daarbij te stellen tijd door de bestuurders der dienst voldaan.

Geschiedt dit niet, dan kan de Minister van Binnenlandsche Zaken:

zoo er nalatigheid bestaat met opzigt tot het herstellen of vernieuwen van den spoorweg of van de daartoe behoorende werken en gebouwen, of met opzigt tot de aanvulling van behoeften voor de dienst en van het getal beambten of bedienden, staking van de dienst bevelen;

zoo die bestaat met opzigt tot het herstellen of vernieuwen van de voor de spoorwegdienst bestemde locomotiven, tenders, rijtuigen of wagens, het gebruik van zoodanige locomotiven, tenders, rijtuigen of wagens verbieden, en, zoo noodig, beletten.

## Art. 13.

Zoo de bestuurders der spoorwegdienst de door den Minister van Binnenlandsche Zaken noodig verklaarde herstellingen of vernieuwingen aan den weg of aan de daartoe behoorende werken en gebouwen niet uitvoeren, of niet tot de door den Minister van Binnenlandsche Zaken noodig geachte aanvulling van behoeften voor de dienst en van het getal beambten of bedienden overgaan, kan de Minister die ten koste der ondernemers van de dienst doen tot stand brengen. Hij kan zich tot dat einde in het bezit stellen van de ter uitvoering der herstellingen, vernieuwingen of voorzieningen noodige, op of bij den weg voorhanden voorwerpen.

Hetgeen krachtens dit artikel ten koste der ondernemers is uitgegeven, gaat boven elke andere schuld der onderneming.

## Art. 14.

Vordert de openbare veiligheid dadelijke staking van de dienst, hetzij over den geheelen weg, hetzij over een gedeelte daarvan, dan kan die staking worden bevolen door een van hen, die tot de uitoefening van het toezigt zijn aangewezen.

Dit bevel wordt gegeven door hem, die daartoe, volgens de door Ons te bepalen regelen, bevoegd is, en zooveel mogelijk schriftelijk gerigt aan de hoofdbeambten van de meest nabij zijnde stations, die daarvan terstond aan alle hoofdbeambten van de stations langs den weg kennis geven.

## Art. 15.

Wegens redenen van staatsbelang kan staking van de dienst door Ons worden bevolen.

## Art. 16.

In het geval, bij het vorige artikel bedoeld, zorgt de Minister van Binnenlandsche Zaken, dat zooveel mogelijk worde voorzien in de behoeften van het verkeer in de rigting van den spoorweg.

## Art. 17.

Staking der dienst in het geval, bij art. 15 bedoeld, wordt in de *Staatscourant* vermeld, en in de provincien, door welke de weg loopt, zoo spoedig mogelijk, algemeen bekend gemaakt.

## Art. 18.

Eene krachtens deze wet gestaakte dienst wordt niet hervat dan na bekomen toestemming van den Minister van Binnenlandsche Zaken.

In het bij art. 15 bedoeld geval wordt de toestemming door Ons verleend.

## Art. 19.

Het voortzetten van de dienst na bevel tot staking, of het hervatten daarvan zonder de in het vorig artikel bedoelde toestemming, wordt door hen, die tot de uitoefening van het toezigt zijn aangewezen, belet.

## Art. 20.

De Minister van Binnenlandsche Zaken wijst de punten aan, waar halten of stations op den weg gemaakt moeten worden.

## Art. 21.

De uren van vertrek en aankomst, het kleinst getal der dagelijksche treinen en het kleinst getal der rijtuigen van elke klasse dat tot elken trein behooren moet, worden door den Minister van Binnenlandsche Zaken bepaald.

## Art. 22.

Bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur worden geregeld:

- de dienst op de stations;
- het toezigt over de baan en de bediening der seinen;
- de inrigting van en het toezigt over de locomotiven, tenders, rijtuigen en wagens;
- de zamenstelling der treinen;
- de snelheid waarmede de treinen zijn te vervoeren;
- het getal beambten en bedienden, op elken trein noodig;
- hetgeen in het belang der orde op elken trein is in acht te nemen;
- de voorwaarden voor het vervoer van reizigers en goederen;
- het afhalen en bestellen der goederen, en het loon daarvoor door de bedienden van den spoorweg te genieten;
- de behandeling der in de rijtuigen of stations achtergelaten voorwerpen en der onafgehaalde vrachtgoederen;
- den tijd waarna die voorwerpen en goederen kunnen verkocht worden, en de wijze waarop die verkoop zal kunnen geschieden;
- de beëdiging van de beambten en bedienden van den spoorweg;
- en wordt bepaald hetgeen verder ter verzekering van de behoorlijke uitoefening der spoorwegdiensten en het veilig verkeer over de spoorwegen, krachtens deze wet is voor te schrijven.

## HOOFDSTUK III.

## VAN HET VERVOER OVER DE SPOORWEGEN.

## Art. 23.

De tariven voor het vervoer van personen en goederen behoeven de goedkeuring van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken.

De tariven worden, alvorens in werking te treden, openbaar aangekondigd, met vermelding der beschikking, waarbij zij zijn goedgekeurd, en voor een ieder in druk verkrijgbaar gesteld, tegen den bij elk tarief te bepalen prijs.

De openbare aankondigingen, in dit en volgende artikels geboden, geschieden op de wijze door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken te bepalen.

## Art. 24.

Verlaging der tariven kan ten allen tijde door Ons worden bevolen.

Zoo ten gevolge der bevolen tariefsverlaging de zuivere winst der ondernemers vermindert, ontvangen zij schadeloosstelling uit 's Rijks kas.

Het bedrag der te verleenen schadeloosstelling wordt telkens, wanneer, na afloop van een exploitatiejaar, winstderving mogt zijn gebleken, bij gebreke van minnelijke schikking, door den regter bepaald.

De schadeloosstelling is niet verschuldigd, wanneer, ondanks de verlaging, de zuivere winst der ondernemers meer dan acht ten honderd bedraagt.

## Art. 25.

Wijziging in de tariven wordt, ten minste ééne maand vóór dat zij in werking treedt, openbaar aangekondigd.

Bij verlaging van een tarief kan, in buitengewone gevallen, van die tijdsbepaling afgeweken worden.

## Art. 26.

De ondernemers zijn verplicht, tegen de vrachtprijzen bij de goedgekeurde tariven en op de voorwaarden bij de reglementen bepaald, de aangeboden, niet door wettelijke bepalingen uitgesloten, goederen te vervoeren, zonder verleening van gunst aan bijzondere personen, vereenigingen, ondernemingen of zedelijke lichamen.

Zij mogen geene bijzondere overeenkomsten met een of meer bevrachters tot vervoer naar een lager dan het vastgestelde tarief maken.

Hierop worden uitzonderingen toegelaten:

- a.* voor vervoer van groote hoeveelheden;
- b.* bij abonnementen voor vervoer van eene of meer wagenladingen;
- c.* voor weldadige doeleinden en tentoonstellingen.

Van verlagingen, krachtens litt. *a.* en *b.* verleend, geven de ondernemers onmiddellijk aan Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken kennis.

Deze verlagingen gelden dadelijk voor alle goederen van gelijken aard, op gelijke afstanden en onder dezelfde voorwaarden te vervoeren. Zij worden door de ondernemers openbaar aangekondigd.

## Art. 27.

De ondernemers der spoorwegdiensten zijn verplicht, onder goedkeuring van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, het doorgaand vervoer van reizigers en goederen over de spoorwegen onder hun beheer, tusschen alle daartoe door den Minister aangewezen stations onderling te regelen, in dier voege dat voor het vervoer tusschen die stations van:

1o. reizigers met hunne bagage doorgaande plaatsbewijzen te verkrijgen zijn;

2o. goederenverzendingen kunnen geschieden met doorgaande vrachtbrieven en, zoo veel mogelijk, met overgang der wagens.

Bij gemeenten waar twee of meer stations bestaan, onderling door sporen verbonden, zijn de ondernemers verplicht, tenzij daarvoor eene andere regeling onder goedkeuring van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken gemaakt worde, reizigers met doorgaande plaatsbewijzen en hunne bagage tijdig vóór het vertrek van den corresponderenden trein, en de doorgaande goederen, binnen den bij de algemeene of bijzondere reglementen te bepalen tijd, van het station hunner dienst naar die der andere ondernemingen over te brengen.

Zij zijn verplicht rijtuigen, wagens, tenders en locomotiven van andere ondernemingen, waarmede reizigers en goederen voor doorgaand vervoer worden aangebragt, in hunne stations en op de verbindingsspooren toe te laten.

De vrachtprijzen voor die overbrenging van reizigers en goederen worden door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, de ondernemers gehoord, vastgesteld.

Waar en zoolang geen tariven voor doorgaand vervoer van reizigers en goederen zijn aangekondigd, worden de vrachtprijzen berekend door zamensstelling van die der tariven voor lokaal of voor doorgaand verkeer op de baanvakken der verschillende ondernemingen, waar langs moet worden vervoerd.

Zoo het overleg van de in dit artikel bevolen regeling, met de ondernemers der spoorwegdiensten, niet binnen den door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken voorgeschreven tijd tot overeenstemming geleid heeft, dan regelt de Minister.

Veranderingen der in dit artikel voorgeschreven regeling kunnen, ook nadat zij is goedgekeurd, door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, zoo noodig, bevolen worden.

## Art. 28.

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

## Art. 29.

Ondernemers van spoorwegdiensten zijn niet bevoegd hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopman-

schappen en goederen noch den omvang en duur hunner verplichtingen en den bewijslast bij vrachtbrief, overeenkomst of reglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der grenzen bij de volgende artikelen bepaald.

Overeenkomsten, in strijd met die bepalingen, zijn nietig.

Art. 30.

Uitsluiting van verantwoordelijkheid mag bedongen worden voor schade:

1o. te verwachten van het gevaar, eigen aan het vervoer in niet overdekte goederenwagens, voor goederen bij gemeen overleg met den afzender op die wijze te vervoeren;

2o. te vreezen voor goederen door gemis van of door onvoldoende pakking, volgens verklaring van den afzender op den vrachtbrief aldus ter verzending overgegeven en die uit hunnen aard eene pakking tot bescherming tegen verlies of beschadiging behoeven;

3o. van schade, die het gevolg is van lading, lossing of gebrekkige inlading, welke door of van wege de bevrachters geschiedt;

4o. van breken, roest, bederf, lekkage en dergelijke, betreffende goederen daaraan uit hunnen aard onderhevig;

5o. aan levende dieren, verbonden aan het bijzondere gevaar, dat zij bij dat vervoer loopen;

6o. aan goederen onder geleide van personen tot verhoeding dier schade verzonden.

Waar een der in dit artikel toegelaten uitsluiting van verantwoordelijkheid bedongen is, wordt, behoudens tegenbewijs, aangenomen, dat de geleden schade eigen is aan het gevaar, waarvan de verantwoordelijkheid werd uitgesloten.

Beroep op bedongen uitsluiting van verantwoordelijkheid is krachteloos, indien wordt aangetoond, dat de geleden schade te wijten is aan de schuld of nalatigheid van bestuurders, beambten of bedienden van de spoorwegdienst.

Art. 31.

Omtrent bagage van reizigers mag bedongen worden, dat niet wordt ingestaan:

1o. voor verlies of beschadiging van bagage, die niet tegen een ontvangstbewijs aan de spoorwegdienst ter verzending overgegeven is;

2o. voor verlies van bagage, tegen ontvangstbewijs aan de spoorwegdienst ter verzending overgegeven, indien die niet binnen een bepaalden termijn na het voor de aflevering gestelde tijdstip opgevorderd is.

Die termijn mag niet korter dan drie dagen zijn.

Art. 32.

Voor goederen, uit hunnen aard bij vervoer aan verlies in gewigt of maat onderhevig, mag bedongen worden, dat in eene vooraf te bepalen reden voor zoodanig verlies niet ingestaan wordt.



Bij gelijktijdige verzending van een aantal stukken, waarvan gewigt of inhoud per stuk in den vrachtbrief opgegeven of op andere wijze aan te toonen is, moet de bepaalde reden voor elk stuk afzonderlijk, worden berekend.

Beroep op dergelijk beding is krachteloos, indien wordt aangetoond, dat het verlies niet ontstaan is uit den aard der goederen, of de bepaalde reden met hunnen aard of andere omstandigheden van het geval niet overeenstemt.

#### Art. 33

Er mag bedongen worden, dat bij verlies, beschadiging of vertraagde aflevering van goederen en koopmanschappen, de ter berekening der schadevergoeding als grondslag aan te nemen waarde niet hooger zal zijn dan die in den vrachtbrief of op het bewijs voor verzending of inlading der goederen, koopmanschappen en bagage aangegeven is, of waar die aangifte ontbreekt, dan een vooraf vastgesteld normaal bedrag.

Het beroep op dergelijke beperking van verantwoordelijkheid is niet ontvankelijk in geval van handelingen met boos opzet van de zijde van bestuurders, beambten of bedienden van de spoorwegdienst.

#### Art. 34.

Voor goederen, door eene spoorwegdienst ter verzending over aan elkander aansluitende wegen van verschillende spoorwegdiensten bij vrachtbrief aan te nemen, kan bedongen worden, dat niet de gezamenlijke spoorwegdiensten, die het goed met den vrachtbrief overnemen, maar alleen de eerste en de laatste, die het goed met den vrachtbrief hebben overgenomen, als vervoerders voor den geheelen afstand verantwoordelijk zijn, onder voorbehoud van het regt van verhaal der spoorwegdiensten onderling; dat daarentegen de verantwoordelijkheid van de tusschenliggende spoorwegdiensten, als vervoerders, alleen dan ingeroepen kan worden, indien aangetoond wordt dat de schade op haren weg is ontstaan.

#### Art. 35.

Worden door bestuurders eener spoorwegdienst goederen met eenen vrachtbrief aangenomen ter aflevering op eene plaats buiten hunne of buiten daaraan aansluitende spoorwegen van andere ondernemingen gelegen, dan mag bedongen worden, dat de verantwoordelijkheid der betrokken spoorwegdiensten als vervoerders ophoudt waar het vervoer over den spoorweg eindigt.

Voor de verdere bezorging gelden dan de verplichtingen, voor de expediteurs bij het Wetboek van Koophandel bepaald.

#### Art. 36.

Is door den afzender op den vrachtbrief voorgeschreven, dat het goed op eene aan den spoorweg gelegene plaats moet afgegeven worden of blijven liggen, dan eindigt de verantwoordelijkheid der ondernemers met de aflevering van het goed op die plaats, ook dan wanneer eene verdere bestemming op den vrachtbrief is aangegeven.

## HOOFDSTUK IV.

## VAN DE ZORG VOOR EN HET VERKEER OVER DE SPOORWEGEN.

§ 1. *Van de zorg voor de spoorwegen.*

## Art. 37.

Elke spoorweg wordt over zijne geheele lengte afgesloten op de door Ons te bepalen wijze.

De kosten dier afsluiting worden gedragen door de ondernemers der over den spoorweg loopende dienst.

## Art. 38.

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.

Met betrekking tot zoodanige uitwegen gelden de artt. 715 tot en met 718 van het Burgerlijk Wetboek, met uitzondering der verplichting tot schadevergoeding.

Regt van uitweg over den spoorweg kan ook in andere gevallen, voor zoover met de veiligheid van het verkeer bestaanbaar is, bij overeenkomst worden gevestigd.

## Art. 39.

De sluiting der hekken langs den spoorweg geschiedt door of van wege de ondernemers der spoorwegdienst.

Waar de hekken tot afsluiting van uitwegen dienen, geschiedt de sluiting door of van wege hen, die, hetzij als huurders of pachters of krachtens eenigen anderen titel, bruikers van landen of erven zijnde, genot van den uitweg hebben.

## Art. 40.

Binnen den afstand van acht meter van een spoorweg en waar die in gebogen rigting is aangelegd, langs de binnenzijde van den boog, binnen den afstand van twintig meter, wordt geen gebouw, muur, schutting, aarden wal of ander verheven voorwerp opgerigt en worden geen boomen of houtgewas geplant of aangelegd.

## Art. 41.

Van de bepaling van art. 40 kan door Ons, waar het zonder nadeel voor de openbare veiligheid en voor den spoorweg kan geschieden, onthefing worden verleend.

## Art. 42.

Binnen den afstand van zes meter van een spoorweg geschiedt, zonder Onze vergunning, geenerlei uitgraving.

## Art. 43.

Binnen den afstand van twintig meter van een spoorweg worden geene riet- of stroodaken geplaatst, noch ligt ontvlambare stoffen nedergelegd.

## Art. 44.

De afstand, in de artt. 40, 42 en 43 bedoeld, wordt gemeten van den teen der glooijing van den spoorweg, waar deze opgehoogd en van de bovenlijn zijner glooijing, waar hij ingegraven is.

## Art. 45.

Hetgeen in strijd met de artt. 40, 42 en 43 is opgericht, gegraven, geplaatst of nedergelegd, kan, onverminderd de vervolging voor den strafregter, ten koste des overtreeders worden weggenomen of gedigt.

Spodeischende gevallen uitgezonderd, geschiedt dit niet dan nadat de belanghebbende schriftelijk is gewaarschuwd.

§ 2. *Van het verkeer over de spoorwegen.*

## Art. 46.

Het is verboden, op de spoorwegen eenig voorwerp, dat het verkeer belemmeren kan, neder te leggen.

## Art. 47.

Het is aan elk, wien het uit den aard zijner betrekking niet vrij staat, verboden, buiten toestemming van de bestuurders der dienst, of van hem wien dit door de bestuurders is opgedragen, langs den spoorweg te loopen of te rijden.

## Art. 48.

Het is verboden, buiten de toestemming in het vorig artikel bedoeld, paarden, vee of andere dieren langs den spoorweg te drijven of te laten loopen.

## HOOFDSTUK V.

## VAN HET BESCHIKKEN OVER DE SPOORWEGEN IN HET BELANG VAN 'S RIJKS DIENST.

## Art. 49.

Vervoer in het belang van 's Rijks dienst van krijgsvolk en oorlogstuig over de spoorwegen heeft tegen de helft van den vrachtprijs plaats.

Voor krijgsvolk worden niet gehouden officieren van de landmagt, zonder troepen reizende, zee-officieren en zeelieden.

## Art. 50.

Vervoer van in dienst zijnde beambten der politie en onderofficieren of manschappen der maréchaussée, heeft, op vertoon van eene reisorder, kosteloos plaats in rijtuigen, voor het gewoon vervoer van reizigers bestemd.

Vervoer van personen, onder geleide van het openbaar gezag reizende, heeft ook kosteloos plaats in wagens, daarvoor door de Regering goedgekeurd of van regeringswege beschikbaar gesteld.

## Art. 51.

Vervoer van brievenmalen van de rijtuigen der postadministratie, welke tot vervoerbare postkantoren zijn ingerigt, en van de ambtenaren, in die rijtuigen dienst doende, of met het overbrengen der brievenmalen in de gewone rijtuigen van den spoorweg belast, heeft kosteloos plaats.

## Art. 52.

De gebouwen, noodig om op de tot den spoorweg behoorende gronden te kunnen doen hetgeen voor de invordering der regten van in-, uit- en doorvoer wordt vereischt, en de grond, noodig om op den spoorweg bureaux en toestellen van den Rijkstelegraaph te kunnen plaatsen, worden kosteloos verstrekt. De met de behandeling dezer zaken belaste beambten worden wanneer zij in dienst zijn, kosteloos vervoerd.

## Art. 53.

Elke spoorweg, welke gedurende twintig jaren door de ondernemers eener spoorwegdienst is gebruikt, kan van rijkswegen worden genaast. De naasting geschiedt tegen den prijs, die aldus wordt gevonden.

Men berekent de zuivere inkomsten van de zeven laatste jaren, trekt daarvan de twee ongunstigste jaren af, en neemt het gemiddeld bedrag der na de aftrekking overblijvende vijf jaren, brengt de alzoo verkregen som door die met twintig te vermenigvuldigen tot kapitaal en voegt daarbij eene premie van vijftien ten honderd.

Van het voornemen om den spoorweg te naasten wordt ten minste één jaar te voren aan de bestuurders der dienst kennis gegeven.

## Art. 54.

Het geheel of gedeeltelijk gebruik van elken spoorweg kan ten allen tijde door Ons, in het belang van 's Rijks dienst, tegen schadeloosstelling worden gevorderd.

Die schadeloosstelling wordt, bij gebreke van minnelijke schikking, door den regter bepaald.

## Art. 55.

Kan in het geval, bij het vorige artikel bedoeld, het vervoer van reizigers of goederen niet langs den spoorweg plaats hebben, dan wordt in dat vervoer voorzien op de bij art. 16 bepaalde wijze.

## HOOFDSTUK VI.

## STRAFBEPALINGEN.

## Art. 56.

De bestuurders eener spoorwegdienst worden gestraft:

zoo zij de voorwaarden, waarop de vergunning tot uitoefening der dienst is verleend, niet naleven of daarmede in strijd handelen of doen handelen, met eene boete van honderd tot vijf duizend gulden;

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 vijf duizend gulden

zoo zij de dienst op den spoorweg openen alvorens het dienstreglement, in art. 4 bedoeld, is goedgekeurd, of die hetzij openen hetzij hervatten, alvorens de in het 1ste lid van art. 5 bedoelde magtiging verleend is, met eene boete van duizend tot vijf duizend gulden bij de openstelling of her-

vatting van de dienst, en van honderd tot duizend gulden voor elken dag, dien de geopende of hervatte dienst heeft geduurd;

zoo zij de dienst voortzetten na bevel tot staking, of die hervatten zonder de toestemming, in art. 18 bedoeld, met eene boete van duizend tot vijf duizend 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;

zoo zij nieuwe of herstelde locomotiven, tenders, rijtuigen of wagens in gebruik nemen alvorens zij daartoe, ten gevolge der opneming in het laatste lid van art. 5 voorgeschreven, zijn gemagtigd, met eene boete van honderd tot duizend gulden voor elke zoodanige locomotief, tender, rijtuig of wagen;

zoo zij in gebreke blijven te voldoen aan de beslissing van den Minister van Binnenlandsche Zaken, in art. 12 bedoeld, met eene boete van honderd tot vijfhonderd gulden voor elken dag verzuim;

zoo zij het in art. 3 bedoeld reglement op het gemeenschappelijk gebruik van een spoorweg de aldaar en in art. 27 bedoelde regeling voor het gemeenschappelijk gebruik van stations en voor het doorgaand vervoer van reizigers en goederen, of een krachtens art. 22 uitgevaardigden algemeenen maatregel van inwendig bestuur niet naleven of daarmede in strijd handelen of doen handelen, met eene boete van vijftig tot vijfduizend gulden.

#### Art. 57.

Elk bestuurder eener spoorwegdienst is voor de overtredingen, in art. 56 omschreven, strafbaar, tenzij hij bewijze, het zijne te hebben gedaan om de wet te doen naleven.

De boete in het voorlaatste lid van art. 56 bedreigd, kan niet hooger gaan dan tot vijfduizend gulden. De aldaar bedoelde tijd houdt op te loopen, zoodra art. 13 wordt toegepast.

#### Art. 58.

Indien een bestuurder het misdrijf begaat, in art. 63 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.

Indien hij het misdrijf begaat, in art. 64 dezer wet bedoeld, kan hem bij het vonnis van veroordeeling tevens deze bevoegdheid ontzegd worden.

Die in weerwil van zoodanige ontzegging eene betrekking bij een spoorweg aanvaardt of na waarschuwing blijft waarnemen, wordt gestraft met eene boete van honderd tot tweeduizend gulden.

#### Art. 59.

De beambten en bedienden van den spoorweg worden gestraft:

zoo zij weigeren aan de bepalingen van de artt. 9 en 10 te voldoen, toegang tot den spoorweg en tot de daartoe behoorende werken en gebouwen beletten aan personen, wien die door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, krachtens art. 73, is verleend, met eene boete van tien tot drie honderd gulden;

zoo zij het in art. 3 bedoeld reglement op het gemeenschappelijk ge-

bruik van een spoorweg, de aldaar en in art. 27 bedoelde regeling voor het gemeenschappelijk gebruik van stations en voor het doorgaand vervoer van reizigers en goederen, of een krachtens art. 22 uitgevaardigd algemeen maatregel van inwendig bestuur overtreden, met eene boete van één tot duizend gulden;

zoo zij een trein uit een station vóór, en uit het station waar de reis van den trein aanvangt, na het door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken bepaald uur doen vertrekken, een trein langer in een station doen vertoeven of voor den rid tusschen twee opvolgende stations meer tijd besteden, dan bij de door den Minister goedgekeurde dienstregeling is toegestaan, met eene boete van één tot tien gulden.

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

Art. 60.

Indien een beambte of bediende het misdrijf begaat, in art. 63 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.

Indien hij, het misdrijf begaat, in art. 64 bedoeld, kan hem bij het vonnis van veroordeeling tevens deze bevoegdheid ontzegd worden.

Die in weerwil van zoodanige ontzegging eene betrekking bij een spoorweg aanvaardt, of na waarschuwing blijft waarnemen, wordt gestraft met eene boete van vijftig tot vijf honderd gulden.

Art. 61.

Overtreding van de artt. 40, 42 en 43, of van de voorwaarden gesteld bij Onze besluiten, naar aanleiding van de artt. 41 en 42 genomen, wordt gestraft met eene boete van tien tot honderd gulden.

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.

Bij gebreke van voldoening aan die uitspraak wordt, na verloop van den gestelden termijn, het vonnis van regeringswege ten koste van den overtreder ten uitvoer geled.

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.

Art. 62.

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

Art. 63.

Die opzettelijk gevaar doet ontstaan voor een trein, wordt gestraft met tuchthuis van vijf tot tien jaren;

zoo verwonding of ander lichamelijk letsel van iemand daarvan het gevolg is, met tuchthuis van vijf tot vijftien jaren;

zoo verlies van menschenleven daarvan het gevolg is, met tuchthuis van vijf tot twintig jaren.

Art. 64.

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 ;

zoo verwonding of ander lichamelijk letsel van iemand daarvan het gevolg is, met gevangenis van drie maanden tot twee jaren ;

zoo verlies van menschenleven daarvan het gevolg is, met gevangenis van drie maanden tot drie jaren.

Art. 65.

Aantasting van of geweldadige en feitelijke wederstand tegen de bestuurders, de beambten of de 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.

Art. 66.

Overtreding van de artt. 46, 47 en 48 wordt gestraft met eene boete van één tot honderd gulden of met gevangenis van één dag tot ééne maand, te zamen of afzonderlijk.

Gelijke straf wordt uitgesproken tegen de personen, in het tweede lid van art. 39 bedoeld, of die hen, volgens de wet, vertegenwoordigen, wanneer zij de sluiting der hekken geplaatst aan uitwegen waarvan zij genot hebben verzuimen. Zijn door hen personen met de sluiting belast, dan zijn deze wegens het verzuim strafschuldig.

Art. 67.

De reizigers, die de bepalingen van een algemeenen maatregel van inwendig bestuur, in art. 22 bedoeld, overtreden, worden gestraft met eene boete van één tot vijf en zeventig gulden, of met gevangenis van één dag tot ééne maand, te zamen of afzonderlijk.

Van die overtreding wordt door den kantonregter kennis genomen.

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. 68.

Art. 463 van het Wetboek van Strafrecht en de artt. 9 en 20 van de wet van 29 Junij 1854 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 102) zijn van toepassing op de overtredingen van deze wet, van het in art. 3 bedoeld reglement op het gemeenschappelijk gebruik van een spoorweg en station en van een bij art. 22 bedoelden algemeenen maatregel van inwendig bestuur.

## OVERGANGSBEPALINGEN.

## Art. 69.

De bepalingen van deze wet zijn, behoudens de bepaling van het 2de lid van dit artikel, ook op de vóór 21 Augustus 1859 reeds bestaande spoorwegdiensten van toepassing.

De artt. 20, 24, 37, 49 tot en met 53 kunnen, voor zoover dit nog niet mogt zijn geschied, door Ons op de toen bestaande spoorwegdiensten toepasselijk worden verklaard.

Zoo hieruit voor de ondernemers dier diensten schade ontstaat, niet voortvloeiende uit de verplichtingen, waaraan zij zich bij het verkrijgen der vergunning tot het uitoefenen hunner dienst hebben onderworpen, of waarin zij later bij opzettelijke bedingen hebben toegestemd, ontvangen zij schadeloosstelling uit 's Rijks kas.

Die schadeloosstelling wordt bij gebreke van minnelijke schikking, door den regter bepaald.

## Art. 70.

De bestuurders der bestaande spoorwegdiensten onderwerpen het dienstreglement, volgens art. 4, de tariven voor het vervoer van personen en goederen, en de regeling in art. 27 bevolen, voor het eerst of op nieuw aan de goedkeuring van den Minister van Binnenlandsche Zaken binnen drie maanden na de afkondiging dezer wet.

## Art. 71.

Hetgeen binnen de afstanden, in de artt. 40, 42 en 43 bepaald, langs de bestaande spoorwegen is opgerigt, gegraven, geplaatst of nedergelegd, wordt, zoo de openbare veiligheid het vordert, tegen voorafgaande schadeloosstelling van regeringswege weggenomen of gedigt.

De schadeloosstelling wordt bij gebreke van minnelijke schikking, door den regter bepaald.

## SLOTBEPALINGEN.

## Art. 72.

Onderhoud en verlichting van toegangswegen naar de spoorwegstations is ten laste der gemeenten, op wier gebied die wegen zijn aangelegd.

## Art. 73.

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.

Onze Minister van Binnenlandsche Zaken kan vrijen toegang tot den spoorweg en tot de daartoe behoorende werken en gebouwen verleen en aan Rijksbeambten en aan leden en beambten van openbare besturen, voor de uitoefening hunner betrekking.

Het tweede lid van art. 9 is op die vergunningen toepasselijk.

## Art. 74.

Tot het opsporen der overtredingen van deze wet, van een krachtens



art. 22 uitgevaardigden algemeenen maatregel van inwendig bestuur, van het in art. 3 bedoeld reglement en van de aldaar en in art. 27 bedoelde regeling zijn, behalve de bij art. 11 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren, de personen tot uitoefening van het toezigt op de spoorwegdiensten door Ons aangewezen, bevoegd.

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

Tot het opsporen der overtredingen, hierboven bedoeld, zijn eveneens bevoegd de beëdigde beambten en bedienden van den spoorweg over de geheele uitgestrektheid van den weg, waarop zij dienst doen, en binnen den kring van honderd meter aan beide zijden van dien weg.

Art. 75.

De wet van 21 Augustus 1859 (*Staatsblad* n°. 98) wordt ingetrokken.

Zij blijft intusschen toepasselijk voor de regtsgedingen en strafvervolgingen, vóór de afkondiging dezer wet aangevangen.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle ministeriele departementen, autoriteiten, collegien en ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

*De Minister van Staat en van  
Binnenlandsche Zaken,*

*De Minister van Justitie,*

---

6.3966<sup>4</sup>