

J. Hat

BESCHOUWINGEN

OVER HET

WETSONTWERP

TOT

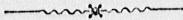
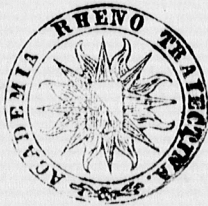
REGELING VAN DE DIENST

EN

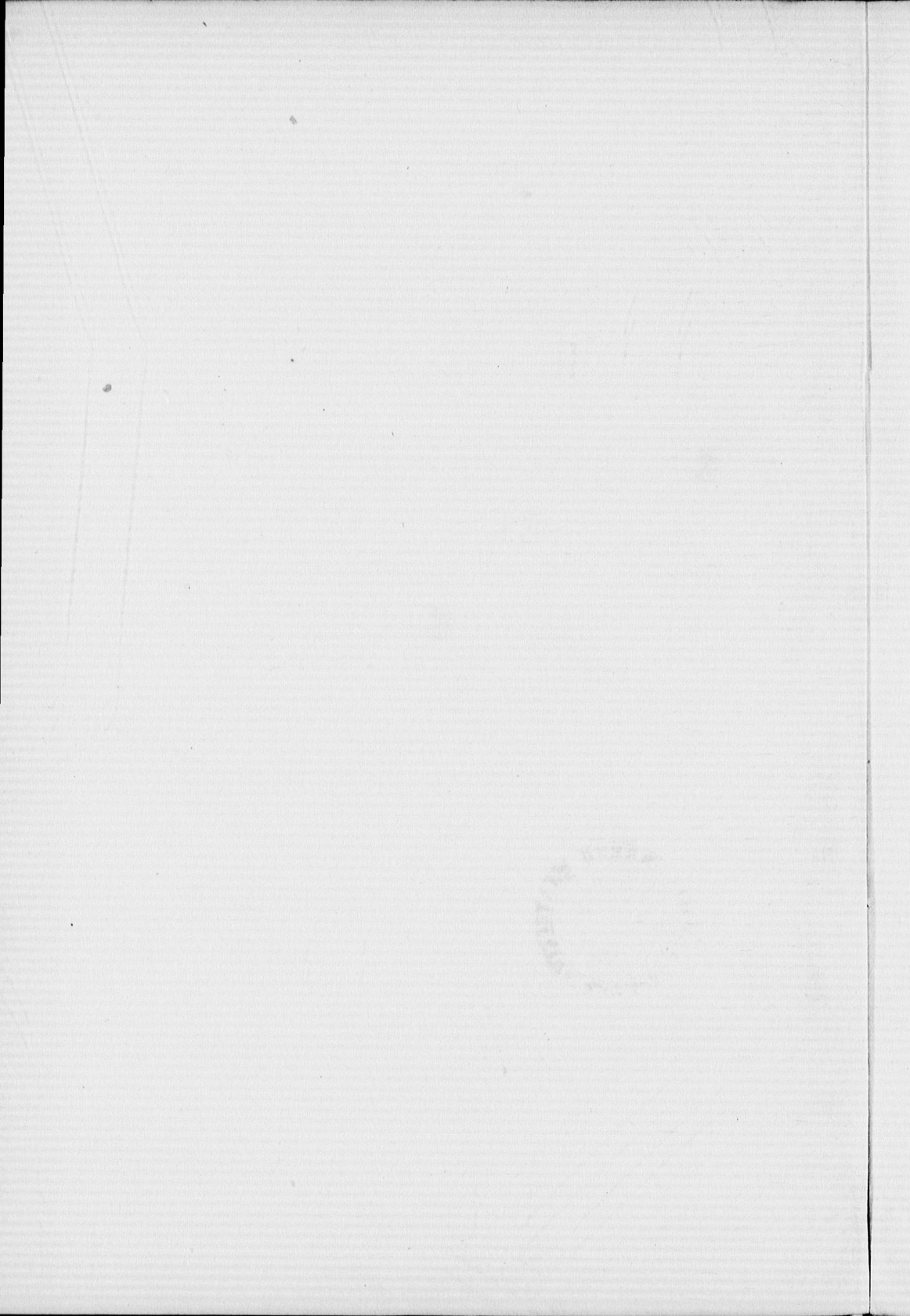
HET GEBRUIK

DER

SPOORWEGEN.



UTRECHT,
J. VAN BOEKHOVEN.
1871.



*Aan President en Leden der Tweede
Kamer Staten-Generaal.*

Naar aanleiding van de indiening van een wetsontwerp tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen door de Regeering aan de Staten-Generaal, heeft de ondergeteekende, Directeur-Generaal der Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen, de eer zich tot u te wenden.

Hij ziet zich genoodzaakt langs dezen weg zijne bezwaren tegen de voorgestelde herziening van de wet van 21 Augustus 1859 (Stbl. n^o. 98) kenbaar te maken.

De Regeering toch heeft gemeend elke voorlichting of raadpleging omtrent de voorgenomen herziening van de zijde der Maatschappij, die het Staatsspoorwegnet exploiteert, te kunnen ontberen; die Maatschappij heeft zelfs van het wetsontwerp slechts door de indiening aan de Tweede Kamer kennis bekomen.

Eene zoo hoogst belangrijke aangelegenheid als de herziening van de wet van 21 Augustus 1859 echter doet, naar het bescheiden oordeel van den ondergeteekende, raadpleging van hen, die als ondernemers van spoorwegdiensten gerekend moeten

worden meer van nabij bekend te zijn met alles, wat met exploitatie van spoorwegen in verband staat, wenschelijk achten.

Daar, waar het geldt het nemen van doeltreffende maatregelen tot opheffing van bestaande gebreken en de voorziening in behoeften, door de ervaring aan 't licht gebracht, kan eene gedachtenwisseling met hen, die door de dagelijksche praktijk veelzijdige ondervinding hebben opgedaan niet anders dan aan het algemeen belang bevorderlijk zijn.

Heeft de Regeering die raadpleging met de spoorwegdiensten overbodig geacht, er blijft dezen niets anders over, dan de bezwaren, waartoe het ontwerp aanleiding geeft, aan de Leden der Staten-Generaal bloot te leggen.

De ondergeteekende neemt dus de vrijheid het resultaat van zijn onderzoek aan uw oordeel te onderwerpen.

Verzwareing van de verplichtingen der spoorwegdiensten en uitbreiding hunner verantwoordelijkheid, verscherping van het staatstoezicht en grotere inmenging van de Regeering en van den Raad van Toezicht in het bijzonder beheer der spoorwegondernemingen, dit is het gronddenkenbeeld, waarvan men bij de nieuw ontworpen wet klaarblijkelijk is uitgegaan.

De vrijheid van handelen der ondernemers, reeds door de wet van 1859 meer dan in eenig ander land aan banden gelegd, moet nog meer worden beperkt, en, hoe zonderling het ook schijnen moge, hunne

aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid moeten tevens worden vergroot.

«De uren van vertrek en aankomst worden door «den Minister van Binnenlandsche Zaken bepaald.» Zoo luidt het algemeene voorschrift van het onveranderde artikel 22 der wet van 1859, en art. 59 van het ontwerp bedreigt uitdrukkelijk straf tegen vertragingen. De verplichting van den Minister om de bestuurders bij de vaststelling der dienstregeling te hooren is niet eens in eerstgenoemd artikel uitgedrukt, en toch worden de bestuurders niet alleen maar thans ook de beambten en bedienden voor elke vertraging, die misschien het noodzakelijk gevolg is van de door den Minister bepaalde dienstregeling, met straf bedreigd.

In het dienstreglement waarvan art. 5 der wet van 1859 gewaagt, kan volgens art. 4 van het wetsvoorstel, de Minister, ook nadat het goedgekeurd is, de noodige veranderingen *bevelen*: hierin schijnt dus ook elk overleg omtrent den aard der veranderingen met de bestuurders uitgesloten, die verplicht zijn de bevelen des Ministers op te volgen.

Gelijksoortige bevoegdheid, om veranderingen te bevelen zonder raadpleging der bestuurders wordt den Minister toegekend bij art. 27 met betrekking tot de regeling tusschen verschillende spoorwegdiensten ten aanzien van het doorgaand vervoer van reizigers en goederen, ook al is die regeling zonder rechtstreeksche inmenging van den Minister tot stand gekomen. Indien die noodige veranderingen in de regeling niet worden nagekomen, de

strafbepalingen van artt. 56 en 59 worden op bestuurders en beambten toegepast.

Heeft de ervaring, opgedaan sinds 1859, geleerd, dat het staatstoezicht, zooals dit door de al te ruim gestelde bepalingen van de wet van 1859 was geregeld, steeds meer en meer het karakter aannam van inmenging in het bijzonder beheer der spoorwegdiensten, de nieuwe wet gaat in dit opzicht nog verder, door aan den Minister van B. Z. en aan den Raad van Toezicht eene uitbreiding van bevoegdheid en macht toe te kennen, waarvan de gevolgen thans niet kunnen worden vooruitgezien.

Werd de bevoegdheid van den Minister om staking van de dienst te bevelen door art. 13 al. 2 der wet van 1859 beperkt tot de gevallen, dat de bestuurders nalatig bleven ten opzichte van de bevolen herstelling of vernieuwing van den spoorweg of van de daartoe behoorende werken en gebouwen, of met opzicht tot de aanvulling van het getal beambten of bedienden, thans zal, indien het nieuwe art. 12 tot wet verheven zal zijn, de Minister de ondernemers met staking van de dienst kunnen straffen, indien zij binnen zekeren termijn in de door den Raad van Toezicht noodig geachte aanvulling van *behoefsten voor de dienst* niet voorzien.

Wel wordt in de Memorie van Toelichting op art. 12 aangeteekend, dat alleen dan aanvulling van *behoefsten voor de dienst* noodig kan zijn indien de veiligheid van het verkeer dit vordert, maar men heeft het overbodig geacht deze restrictie in

de wet op te nemen. Aangezien nu de wet nergens het Staatstoezicht begrenst tot hetgeen in verband staat met de veiligheid van het verkeer, zal de strafrechter verplicht zijn, ook dan, wanneer aanvulling van behoeften voor de dienst geischt wordt om andere redenen dan in het belang der openbare veiligheid, art. 56 voorlaatste alinea toe te passen.

De hierbedoelde bijvoeging van de zoo algemeene bewoordingen «aanvulling van de behoeften voor «de dienst» heeft verder het gevolg, dat in werkelijkheid het Staatstoezicht geheel van karakter verandert, zoodat alsdan niet meer sprake zal zijn van Contrôle door den Staat uit te oefenen maar van een tot op zekere hoogte mede exploiteeren van den Staat.

Immers wat is het anders dan exploiteeren, zoo de Minister op grond van art. 13 naar zijn goeddunken kan overgaan tot aanschaffing van materieel, van locomotieven, van werktuigen en gereedschappen van magazijnsgoederen, in één woord van *behoefden voor de dienst*, en dat wel op kosten der spoorwegdienst?

Aan den Raad van Toezicht wordt door art. 10 het recht verleend de mededeeling te eischen van de overeenkomsten, *de dienst, de exploitatie of het vervoer betreffende*.

Een vonnis door de arr. rechtbank van Amsterdam gewezen ¹⁾, waarbij op zeer juiste gronden, ontleend aan de letter en den geest der wet van 1859,

¹⁾ Te vinden in Rechtsgeleerd Bijblad 1871. pag. 303.

de mededeeling van dergelijke overeenkomsten aan den Raad van Toezicht niet verplichtend werd verklaard, heeft blijkens de Memorie van Toelichting tot de inlassching van bovengenoemde woorden in het artikel 11 van de wet van 1859 aanleiding gegeven.

Niets is voorwaar gemakkelijker dan een geschil tusschen een staatslichaam onder de bevelen des Ministers staande en particulieren door de wet te doen oplossen.

Maar het blijft de vraag of door dit middel de oeconomie der wet niet geheel en al verbroken wordt, en of het aan den Raad van Toezicht toe te kennen recht geene uitbreiding van zijne algemeene bevoegdheid ten gevolge zal hebben, die met den aard en strekking van het Staatstoezicht niet is overeen te brengen.

Volgens de motieven van bovengenoemd vonnis, waarmede wij ons geheel kunnen vereenigen, breidt het Staatstoezicht zich uit over de spoorwegdienst d. i. over de exploitatie in haar geheelen omvang. Onder spoorwegdienst in den zin der wet is al datgene begrepen, waardoor de bestuurders van den spoorweg, die in gebruik is gesteld, als ondernemers van vervoer, met het publiek in aanraking komen; de mededeeling van contracten door spoorwegdiensten onderling aangegaan is dus niet verplichtend, zoowel naar de letter als naar den geest der wet; wel vallen, indien naar aanleiding van dergelijke overeenkomsten eene spoorwegdienst reglementen op het verkeer van reizigers en goe-

deren vaststelt, deze regels, als uitvloeisel der gesloten overeenkomst onder het bereik van het Staatstoezicht en de Raad kan daaromtrent alle inlichtingen en opgaven vragen.

Het toezicht van wege den Staat te houden betreft dus alleen de verhouding van de spoorwegdienst tegenover het *publiek*, en op dit door de wet erkend beginsel wordt inbreuk gemaakt, zoo de *jure privato* aangegane contracten tusschen de spoorwegdiensten onderling aan het toezicht moeten worden onderworpen.

Wordt aan de bijgevoegde bepaling kracht van wet verleend, dan wordt de vrijheid der spoorwegdiensten om onderling zoodanige regelingen te treffen, als de dienst vordert, onnoodig beperkt, hetgeen zeker niet in het belang van het algemeen zal strekken.

De Memorie van Toelichting zegt, dat zonder bekendheid met en raadpleging van die contracten toezicht onmogelijk is. Dit wordt door ons ontkend.

Is het contract van dien aard, dat het naar buiten werkt tegenover het publiek, dan kan de Raad zich voldoende door raadpleging der tarieven of reglementen, die naar aanleiding der regeling door de spoorwegadministratie worden vastgesteld, inlichtingen en opgaven verschaffen.

Is het daarentegen een contract dat niet naar buiten werkt, waardoor, hoewel de dienst of exploitatie betreffende, slechts de verhouding der spoorwegondernemingen onderling wordt geregeld, b. v. omtrent het wederzijdsch gebruik van materieel,

de verdeeling van het trafiek, de aansprakelijkheid bij overname van goederen enz., dan heeft de Raad er niet mede van noode, omdat hierbij geen enkel belang van het publiek in 't spel komt.

De wijde strekking van de bijvoeging in art. 10 springt vooral in het oog, wanneer men dit artikel in verband beschouwt met het volgende art. 11. Geven de medegedeelde overeenkomsten aan den Raad van Toezicht stof tot bemerking of aanmerking, hij kan, steunende op art. 11 daaromtrent zijn beklag doen aan de bestuurders, misschien wel op wijziging of opheffing dier contracten aandringen, en ten slotte zal de Minister dit bevelen.

Het toezicht ontaardt dus ook weder in dit geval in een zelfstandig optreden en handelen van den Minister, in eene inmenging in het bijzonder beheer der spoorwegdiensten.

De ondergeteekende gelooft door bovenstaande beschouwingen de algemeene strekking van het wetsontwerp in een helder daglicht te hebben geplaatst.

Door schijnbaar onbeteekenende bijvoegingen en inlasschingen in sommige voorschriften van de wet van 1859 heeft de Regeering, naar zijne overtuiging, aan de inmenging van den Minister en de contrôle van den Raad van Toezicht daar waar het toch geldt ondernemingen van particuliere nijverheid, eene grootere uitbreiding gegeven, dan het publiek belang vordert.

Met die uitbreiding van macht van de Regeering en Raad van Toezicht gaat gepaard eene vergrooting van aansprakelijkheid der spoorwegdiensten.

Dit is in strijd met een hoofdbeginsel, hetwelk vooral dan wanneer het geldt de openbare veiligheid van het hoogste belang moet worden geacht, namelijk, dat «waar de grootste verantwoordelijkheid «bestaat, ook de grootste macht moet berusten.» Op dit beginsel van evenwicht wordt door de wet inbreuk gemaakt.

Thans wordt overgegaan tot de beschouwing van enkele artikelen in 't bijzonder.

Art. 3 alinea 4.

Wij zien niet in waarom het gemeenschappelijk gebruik van den weg niet door onderling overleg der spoorwegondernemingen kan worden geregeld, evenals de volgende alinea dit vaststelt voor het gemeenschappelijk gebruik der stations.

Art. 3 laatste alinea:

Als middel van dwang is de bepaling goed, als praktische oplossing van eene quaestie van geenerlei waarde, omdat de verantwoordelijkheid der Regeering daardoor wordt gecompromitteerd.

Beter ware het wellicht eene boete ten laste der onderneming te bepalen, die de oplossing tegenhoudt, voor iederen dag dat de regeling bij gemeen overleg langer uitblijft dan den gestelden termijn.

Art. 4 laatste alinea.

Aldus te wijzigen: «die veranderingen, ook nadat «het goedgekeurd is, na raadpleging met bestuurders, bevelen kan.»

Art. 9.

Tegen deze bepaling bestaat het bezwaar, dat

de leden van den Raad van toezicht en de ambtenaren, met het dagelijksch toezicht belast, plaats kunnen nemen op de locomotieven, terwijl deze treinen vervoeren.

De dienst van het locomotief-personeel wordt daardoor bemoeilijkt, terwijl de besprekingen, die tusschen die ambtenaren en den machinist zullen gevoerd worden de aandacht afleiden van hetgeen het locomotief-personeel tot het veilig en regelmatig vervoeren van den trein moet verrichten.

Zelfs de onmiddellijke chefs van de machinisten onthouden zich zooveel mogelijk van het mederijden op de locomotieven en althans van eenige woordenwisseling met hunne ondergeschikten.

Daar het personeel verplicht is inlichtingen aan de bij Art. 9 bedoelde ambtenaren te verstrekken, zal, bij afleiding van aandacht en oplettendheid, de verantwoordelijkheid van het locomotief-personeel op die ambtenaren overgaan.

Art. 10.

Omtrent de bijvoeging, «overeenkomsten, de dienst, exploitatie of vervoer betreffende,» hebben wij onze bezwaren op pag. 7 en v. uiteengezet.

Mocht desnietteenstaande deze bepaling tot wet verheven worden, dan komt het noodzakelijk voor duidelijk te omschrijven, dat de in den aanhef van het artikel voorkomende beperking «*niet tot het geldelijke beheer*» ook op die contracten van toepassing is, hetgeen niet anders dan de bedoeling der Regeering kan zijn.

Verder is het zeer wenschelijk, zoo niet tot eene

nadere specificering van den aard der contracten wordt overgegaan, de beide laatste woorden *exploitatie* en *vervoer* te schrappen. In geene enkele bepaling der wet van 1859 komt het woord *exploitatie* voor; overal wordt gesproken van *dienst*, en reeds meer dan eens is door rechterlijke uitspraken beslist, dat de uitdrukking «*dienst*» omvat de exploitatie in haren geheelen omvang. De bijvoeging van *exploitatie* en *vervoer* is dus geheel overbodig en gevaarlijk, daar zij niet anders dan tot onduidelijkheid en twijfel aanleiding geven kan.

Art. 12 en 13.

Over de strekking van de bijvoeging van *behoefden voor de dienst* hebben wij onze meening op pag 6 blootgelegd.

In elk geval kan de uitdrukking zoo algemeen niet blijven en is de beperking «noodig voor de veiligheid van het verkeer», in de memorie van toelichting vermeld, in de wet op te nemen.

Wordt de bijvoeging onnoodig geacht, dan is het woord «voorzieningen» uit Art. 13 te lichten.

Art. 21.

Volgens den letterlijken zin der wet is het de Minister, die de dienstregeling maakt en dat wel zonder de verplichting om de bestuurders te hooren.

Die tegenstrijdigheid met hetgeen feitelijk plaats heeft, moet uit de wet verdwijnen. In geen enkele spoorwegwet wordt eene zoodanige bepaling gevonden.

Een beroep op dit artikel zou door de bestuur-

ders en beambten misschien met goed gevolg kunnen geschieden, om zich van hunne verantwoordelijkheid te ontslaan ten aanzien van vertragingen, die blijken het noodwendig gevolg der dienstregeling te zijn.

Een even hechte waarborg voor het publiek wordt gevonden in de verplichte opzending van de door de bestuurders vastgestelde dienstregeling en in de goedkeuring daarvan door den Minister.

Wenschelijk ware het een termijn van veertien dagen vaststellen, binnen welken de dienstregeling na verkrijging der goedkeuring des Ministers in werking moet gebracht worden.

Het is toch voorgekomen, dat de onderhandelingen met den Minister omtrent de dienstregeling zoo lang duurden, dat de bestuurders ter nauwernood tijd hadden om op de lijnen eenige dagen te voren de beambten met de nieuwe dienstregeling in kennis te stellen. Een termijn van minstens veertien dagen is dringend noodzakelijk tot verrichting van de werkzaamheden aan de invoering van nieuwe dienstregelingen verbonden, zooals het drukken en verspreiden van duizende dienstboekjes, verplaatsing van standplaats van locomotief- en treinpersoneel, het geven van instructiën aan alle beambten op de stations en aan het personeel van den weg enz. De veiligheid van het verkeer wordt op het spel gezet, indien die werkzaamheden met overhaasting moeten geschieden.

Art. 22.

«Het afhalen en bestellen der goederen, en het

loon daarvoor door de bedienden van den spoorweg te genieten.»

Het zal toch niet in de bedoeling liggen de spoorwegmaatschappijen te noodzaken, dit loon aan hunne bedienden af te staan, in stede van dit, gelijk tot nu toe geschiedt, voor zich te heffen?

Art. 27 beide laatste alinea's.

De bemerkingen gemaakt op art. 3 laatste alinea en art. 4 (pag. 11) gelden ook ten aanzien van deze bepalingen.

Art. 29—36.

Eene proeve tot het tot stand brengen van wettelijke bepalingen, die de verantwoordelijkheid der ondernemers van spoorwegdiensten als vrachtvoerders regelt, kan niet anders dan van onze zijde worden toegejuicht. De ondervinding heeft geleerd, dat de bepalingen van het Wetboek van Koophandel betrekkelijk voerlieden, schippers, ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen onmachtig zijn om de nieuwe en veelzijdige rechtsbetrekkingen, door het spoorwegvervoer ontstaan, te regelen en te beheerschen.

Zoowel voor het publiek als voor de spoorwegdiensten is het dringend noodzakelijk, dat de rechten en verplichtingen van ondernemers en van afzenders en geadresseerden juist worden geregeld en afgebakend.

Onze ingenomenheid dus betuigende met de poging van de Regeering om een «spoorwegrecht» tot stand te brengen, betwijfelen wij echter of de voorgestelde nieuwe bepalingen van artt. 29—36 aan het doel zullen beantwoorden.

Zooals uit de Memorie van Toelichting blijkt, is de Regeering, bij het ontwerpen van bovengenoemde voorschriften, te rade gegaan met het Deutsche Handelswetboek. De artt. 423—427 en 429—431 van dit wetboek zijn zelfs, behoudens eenige wijzigingen, geheel en al gevolgd en overgenomen.

Als motief wordt in de Memorie van Toelichting aangevoerd, dat de algemeene maatregel van bestuur, in art. 22 gevorderd, zich alsdan zooveel mogelijk zal kunnen richten naar de bepalingen van het «Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Deutschen Bunde van 10 Juni 1870.»

«Door gelijkvormige wettelijke bepalingen hier «te lande met die, welke thans voor al de aan onze «grenzen aansluitende spoorwegen gelden of gevolgd «worden, zal het regtstreeksch verkeer van onze «spoorwegen met die in de aangrenzende Rijken «bevorderd, en zullen moeilijkheden voorkomen «worden, waarop men thans bij het ontwerpen der «bepalingen voor rechtstreeksch verkeer zoo dik- «werf stuit.»

Volkomen erkennen wij de wenschelijkheid en noodzakelijkheid hiervan, maar wij vreezen dat door de voorgestelde bepalingen die gelijkvormigheid van wettelijke bepalingen niet verkregen zal kunnen worden en wel om de volgende redenen.

De vijfde titel van het vierde boek van het Deutsche Handelswetboek bevat twee afdeelingen; de eerste handelt «vom Frachtgeschäfte überhaupt,» de laatste «von dem Frachtgeschäfte der Eisen-

bahnen ins besondere.» Buiten en behalve de algemeene bepalingen der eerste afdeeling gelden voor spoorwegen de voorschriften der tweede. Die laatste bepalingen zijn dus uitzonderingen op het gemeene recht van den vervoerder, waardoor de in Duitschland erkende bevoegdheid van den Frachtführer om zijne verplichtingen door overeenkomst of reglementen te beperken, voor de spoorwegdiensten binnen zekere grenzen wordt gesteld.

Uit den aard dier bepalingen volgt, dat zij nauw samenhangen en in onafscheidelijk verband staan met de algemeene voor den vrachtvoerder geldende beginselen.

Bestond er nu volkomen overeenstemming tusschen de eerste afdeeling van den vijfden titel van het vierde boek van het Duitsche Handelswetboek met hetgeen in ons Wetboek van Koophandel ten aanzien van voerlieden, schippers enz. is bepaald, dan zou eene toepassing van de bepalingen van het Duitsche Handelswetboek over het Frachtgeschäft der Eisenbahnen ook voor ons recht geen bezwaar ontmoeten.

Die overeenstemming bestaat echter in geenen deele.

Door eene oppervlakkige lezing van beide wetboeken kan men zich daarvan overtuigen.

De meest in het oog loopende afwijkingen worden hier aangegeven.

Volgens art. 91 W. v. K. is de vervoerder vrij van alle aansprakelijkheid, indien de schade ver-

oorzaakt is uit een gebrek van het goed zelf, door overmacht, of door schuld of nalatigheid van den afzender. Art. 395. D. H. G. daarentegen ontslaat den vervoerder van alle aansprakelijkheid indien de schade «durch höhere Gewalt oder durch natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leakage, oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.»

Slechts wanneer, «dem Frachtführer eine böse Handlungsweise nachgewiesen wird,» is hij verplicht de volle schade te vergoeden; in elk ander geval kan hij volstaan met de volgens art. 396 berekende schade te betalen. De Nederlandsche vervoerder echter is volgens art. 91 W. v. K. verplicht alle schade te vergoeden.

Voor vertraging is volgens art. 92 W. v. K. de voerman aansprakelijk, tenzij de vertraging door overmacht is veroorzaakt. Art. 397 D. H. G. stelt hem van alle aansprakelijkheid vrij, zoo hij bewijst «dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.»

«Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wann ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist,» bepaalt art. 395 al. 2. D. H. G. Niettegenstaande in art. 96 W. v. K. de verplichting van den afzender is uitgedrukt om de waarde op te geven van ten vervoer aangeboden «kostbaarheden enz.,» is de vervoerder toch, al

wordt die opgave niet verstrekt, verplicht om de geleden schade bij bewijs, ingevolge art. 96 al. 3 te leveren, te vergoeden.

Wij zouden deze voorbeelden nog met een groot aantal kunnen vermeerderen, maar meenen voldoende aangetoond te hebben, dat er een essentieel verschil bestaat tusschen het Nederlandsche en het Deutsche Frachtgeschäft.

Gaat het nu aan, bepalingen uit een vreemd wetboek te lichten, die als uitzonderingsbepalingen te beschouwen zijn op algemeene voorschriften waardoor een rechtsinstituut wordt beheerscht en die toepasselijk te verklaren daar, waar dat rechtsinstituut op geheel andere grondslagen en rechtsbeginselen berust?

Door aldus te handelen loopt men gevaar tot uitzondering te verheffen hetgeen niet anders dan naar ons recht regel is. En dat dit gevaar werkelijk bestaat, wordt ons door het nieuwe voorgestelde art. 34 bewezen. Deze met art. 429 D. H. G. gelijkkluidende bepaling is rationeel in het systeem van het D. H. G., dat uitdrukkelijk de solidaire aansprakelijkheid van verschillende vervoerders, die het goed met denzelfden vrachtbrief van elkander overnemen, in art. 401 vaststelt. Zij past echter volstrekt niet in het kader van onze wet: want nergens wordt, noch in de spoorwegwet van 1859 noch in het wetboek van koophandel, die solidaire aansprakelijkheid van verschillende vervoerders erkend. Een vonnis van de Arr. Rechtb. te Arnhem van 15 April 1869 ¹⁾ heeft dan ook be-

slist, dat dit beginsel niet door onze wetgeving wordt gehuldigd.

De door de Regeering beoogde gelijkvormigheid van wettelijke en reglementaire bepalingen kan dus onmogelijk door de artt. 29—36 verkregen worden, ten zij men de rechten en verplichtingen van de spoorwegdiensten als vervoerders geheel regele naar de algemeene bepalingen van het Duitsche Handelswetboek over het Frachtgeschäft.

Wij gaan thans over tot de beschouwing in 't bijzonder van de nieuwe voorgestelde bepalingen.

Art. 29.

Dit artikel verklaart de spoorwegdiensten onbevoegd om 1°. hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging of schade aan koopmanschappen en goederen,

2°. den omvang en duur hunner verplichtingen,
3°. den bewijslast,

bij vrachtbrief, overeenkomst of reglementen uit te sluiten en te beperken, dan met inachtneming der grenzen bij de volgende artt. bepaald.

Quaeritur: wat verstaat men onder den omvang en duur hunner verplichtingen?

Aangezien die verplichtingen niet nader worden

¹⁾ Te vinden in Magazijn van Handelsrecht 11^{de} deel, pag. 149. Zie verder Vonnis Arr.-R. Groningen 31 Dec. 1852 R. Bijbl. IV. p. 397, dat hetzelfde beslist ten aanzien van den gewonen vervoerder.

omschreven, moet men aannemen, dat men hier op het oog heeft de algemeene verplichtingen van de spoorwegdiensten als vervoerders. Eene zoodanige algemeene verplichting wordt gevonden in art. 26 al. 1.

Daar nu de artt. 30—36, waarbij bij uitzondering sommige bedingen geldig worden verklaard, echter alleen betrekking hebben op de uitsluiting van verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan goederen, zou hieruit volgen, dat elk beding, elk reglement, dat den omvang en duur der algemeene verplichtingen van de spoorwegdiensten beperkt, nietig is.

Om dit met eenige voorbeelden op te helderen: de reglementen zouden geene bepaling mogen inhouden, als deze: dat op sommige stations geene goederen tot vervoer worden aangenomen, die wegens hunne dimensie op die stations niet kunnen geladen worden; dat geene goederen tot vervoer worden aangenomen, indien er tijdelijk gebrek aan materieel bestaat; dat de aanneming van goederen niet eerder geschiedt, dan wanneer het vervoer kan plaats vinden, enz.

Kan dat de bedoeling der Regeering zijn? Wij gelooven het tegendeel en die meening wordt bevestigd door eene vergelijking van art. 29 met art. 423 van het Duitsche handelswetboek dat volgens de Mem. v. Toelichting toch in hoofdzaak zou gevolgd zijn.

Dit artikel luidt aldus:

«Die in Art. 422 bezeichnieten Eisenbahnen sind

«nicht befugt, die Anwendung der in Artt. 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen ¹⁾ über die Verpflichtung des Frachtführers «zum Schadenersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem «Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder «durch besondere Uebereinkunft im Voraus aus-
«zuschliessen oder zu beschränken, ausser soweit «solches durch die nachfolgenden Artikel zuge-
«lassen ist.

«Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift «entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.»

Dit geheele artikel heeft alleen betrekking op de uitsluiting en beperking van de verplichting der spoorwegen tot schadevergoeding, *zoowel ten aanzien van den omvang en duur dier verplichting, als ten opzichte van den bewijslast.*

Klaarblijkelijk is dus art. 29 eene onjuiste vertaling van art. 423 D. H. G. waardoor de zin en strekking van die bepaling geheel veranderd worden.

Te meer zijn wij hiervan overtuigd, omdat de voorstellers het overbodig geoordeeld hebben de bepaling van art. 422 D. H. G., die juist den omvang dier algemeene verplichtingen van de spoorwegen als vervoerders regelt, over te nemen.

Die bepaling luidt aldus:

«Eine Eisenbahn, welche dem Publicum zur

¹⁾ Zie de aangehaalde artikelen in de bijlage.

«Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist,
 «kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines
 «Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht ver-
 «weigern, insofern:

1°. «Die Güter, an sich oder vermöge ihrer
 «Verpackung nach den Reglements, und im Falle
 «die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren,
 «nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise
 «der Bahn zum Transport sich eignen;

2°. «Der Absender in Bezug auf die Fracht, die
 «Auflieferung der Güter und die sonstigen den
 «Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen
 «sich den allgemein geltenden Anordnungen der
 «Bahnverwaltung unterwirft,

3°. «Die regelmässigen Transportmittel der Bahn
 «zur Ausführung des Transports genügen.

«Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die
 «Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis
 «die Beförderung derselben geschehen kann.

«In Ansehung der Zeit der Beförderung darf
 «kein Absender vor dem Anderen ohne einen in
 «den Einrichtungen der Bahn, in den Transport-
 «verhältnissen, oder im öffentlichen Interesse lie-
 «genden Grund begünstigt werden.

«Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen
 «dieses Artikels begründen den Anspruch auf
 «Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.»

Wat de Regeering bewogen heeft, deze bepaling
 niet over te nemen, is niet duidelijk. Zij schijnt
 ons toe de rechten en verplichtingen van den on-
 dernemer en van den afzender met groote nauw-

keurigheid en juistheid te regelen en het komt wenschelijk voor bij de wet grondslagen en grenzen vast te stellen, waarbinnen de reglementen van den vervoerder zich kunnen bewegen.

In elk geval is het dringend noodzakelijk de redactie van art. 29 zoodanig te wijzigen, dat geen twijfel omtrent de bedoeling kan worden geopperd.

Art. 29 laatste alinea.

Het woord «overeenkomsten» kan aanleiding geven tot misverstand, dat vermeden had kunnen worden, zoo men den laatsten regel van art. 423, D. H. G. juister had vertaald.

Vertragsbestimmungen is meer algemeen, en omvat ook bepalingen bij reglementen vastgesteld, terwijl *overeenkomsten*, in verband met de onderscheiding in de eerste alinea voorkomende tusschen *vrachtbrief*, *overeenkomst* en *reglementen*, meer in het bijzonder op het oog heeft speciale contracten, waarbij òf van de reglementen wordt afgeweken òf een onderwerp geregeld wordt, waarin door de reglementen niet is voorzien.

Art. 30.

De redactie van dit art. is niet boven alle bedenking. In n^o. 3 b. v. moeten de woorden «van schade» wegvallen.

Verder is het dringend noodzakelijk, dat juister wordt omschreven, wat men door «schade» verstaat. Nu eens komt het voor in den zin van beschadiging, zooals in art. 29, dan eens omvat «schade» blijkens de bedoeling tevens verlies.

Art. 31.

Bij deze speciale bepaling omtrent bagage rijst de volgende vraag. Art. 29 spreekt van «koopmanschappen en goederen;» art. 33 tweede regel van «goederen en koopmanschappen» en in den zesden regel van «goederen, koopmanschappen en bagage.»

Waarom, indien onder de in art. 29 vermelde koopmanschappen en goederen bagage moet worden gerekend, in art. 33 eene nadere onderscheiding gemaakt tusschen goederen en bagage? Zoo de algemeene uitdrukking «goederen» ook «bagage» omvat, dan is deze bijvoeging onnoodig; zooals nu de redactie luidt zal zij aanleiding geven tot onduidelijkheid.

Art. 59 alinea 3.

Strafbepaling tegen vertragingen, gemotiveerd in de Memorie van Toelichting door de meer en meer toenemende vertragingen van aankomst en vertrek der spoortreinen, zoodat er dringende behoefte aan voorziening bestaat.

Deze bewering wordt ten eenenmale door de feiten gelogenstraft. Er mogen bij de abnormale omstandigheden van allerlei aard in den afgelopen winter meer vertragingen dan anders hebben plaats gehad, in de laatste zes maanden heeft men in Nederland eene regelmatigheid in den treindienst bereikt, die men vruchteloos in eenig ander land zal zoeken.

Maar aangenomen, dat de toestand werkelijk bestaat, zooals de Regeering dien tracht te doen voorkomen, dan is eene strafbepaling als de voorgestelde

niet alleen onmachtig daarin eenige verandering te brengen, maar door haar zal een toestand in 't leven geroepen worden, die hoogst noodlottig kan werken op de veiligheid van het verkeer.

Reeds het feit, dat men te vergeefs in wetten of reglementen van andere landen eene zoodanige bepaling zoekt, doet vermoeden dat de Regeering de ervaring in andere landen opgedaan niet heeft geraadpleegd.

Merkwaardig is het dat juist op dit punt in die landen, waar het spoorwegverkeer de hoogste trap van ontwikkeling heeft bereikt, zooals in Frankrijk en Duitschland, eene uniformiteit van wetgeving bestaat, waaruit met grond mag worden afgeleid dat elk ander, door de wet vastgesteld middel om vertragingen te voorkomen, vruchteloos is geweest.

Art. 27 van de Fransche Ordonnance van 1846 luidt aldus:

«Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.»

§ 24 van het Bahnpolizei Reglement für die Eisenbahnen im Deutschen Bunde van 3 Juni 1870:

«Kein Personenzug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit von einer Station abfahren.»

Het vertrek vóór het door de dienstregeling bepaalde uur is dus alleen strafbaar en dit is rationeel, daar de veiligheid van een trein gevaar zou loopen, indien de aankomst op een volgend station eenigen tijd vóór het bepaald uur plaats had.

Nu zouden in Frankrijk vertragingen kunnen

aanleiding geven tot het instellen van eene publieke actie tegen de bestuurders wegens «infraction à la décision ministérielle, qui a réglé son service,» maar ons is niet bekend, dat dit ooit is toegepast. Terwijl verder de civiele aansprakelijkheid tegenover het publiek in Frankrijk door verschillende rechterlijke collegiën wordt erkend, bevat daarentegen het Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Deutsche Bunde van 10 Juni 1870, de uitdrukkelijke bepaling in § 21:

«Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahn-Verwaltung.»

Onze Regeering is echter blijkbaar van een ander gevoelen dan de Duitsche wetgever, daar het voorgestelde nieuwe artikel niet alleen strafbaar stelt:

- 1°. het vertrek uit een station vóór, maar ook
- 2°. het vertrek na het door den Minister v. B. Z. bepaalde uur;
- 3°. het langer vertoeven in een station;
- 4°. het meer tijd besteden voor den rid tusschen twee opvolgende stations.

«Er is dringende behoefte aan voorziening», zegt de Memorie van Toelichting» en die eischt dat de «beambten en bedienden voor de vertraging, die «zij *kunnen* en *moeten* voorkomen aansprakelijk «gesteld en bij nalatigheid met boete gestraft «worden.»

De Regeering verkeert in dwaling, wanneer zij meent dat door den voorgestelden maatregel aan vertragingen voor goed een einde zal gemaakt

kunnen worden en wel om de eenvoudige reden, dat slechts bij uitzondering vertragingen door schuld of verzuim van het personeel worden veroorzaakt.

De meeste vertragingen zijn aan oorzaken te wijten, waarop door het personeel geen invloed kan worden uitgeoefend.

Atmosferische invloeden zooals storm, mist, ijzel, sneeuw, onveiligheid van den weg, veroorzaakt door allerlei omstandigheden, waardoor vermindering van snelheid en oponthoud een noodzakelijke voorzorgsmaatregel wordt, het *onklaar* worden van locomotieven, hetgeen, zooals de ervaring heeft aangetoond, onmogelijk kan worden voorzien, beschadiging aan materieel, die de meest nauwlettende zorg en het beste onderhoud niet kan voorkomen, groote toevloed van reizigers en de volgens de bepalingen der Concessie verplichte lading van bestelgoederen op alle treinen, zelfs voor een deel ook op sneltreinen, waardoor onregelmatig oponthoud plaats heeft, en nog vele honderd oorzaken meer zijn het, die tot vertraging aanleiding geven.

Het ligt in den aard der zaak, dat, wanneer men al deze mogelijke en steeds terugkerende eventualiteiten bij de vaststelling van de dienstregeling in het oog moest en kon houden, men eene dienstregeling zou verkrijgen die al zeer weinig zou voldoen aan de kenmerkende eigenschap van het spoorwegverkeer, namelijk snelheid van vervoer.

De dienstregeling kan zich natuurlijkerwijze niet anders baseren dan op den normalen en regelmatig gang van de dienst.

Zelfs behoort het volstrekt niet tot de zeldzaamheden, dat, niettegenstaande de dienstregeling met alle noodige zorg was opgemaakt, vertragingen plaats vonden, die, omdat zij zich geregeld herhaalden, alleen aan de dienstregeling zelve moesten worden geweten.

Eene strafbepaling zooals art. 59 inhoudt, is onmachtig om vertragingen te voorkomen en zal dus niet aan het doel beantwoorden.

Hetgeen in art. 59 al. 3 bij verzuim met straf wordt bedreigd, is verder niet anders uitvoerbaar dan ten koste van het reizend publiek en van de veiligheid van het verkeer.

Het internationale verkeer van reizigers met het buitenland in doorgaande rijtuigen wordt eene onmogelijkheid. De stationschef toch van een aansluitingstation zal den trein op het vastgestelde uur doen vertrekken, ook dan wanneer tengevolge eener geringe vertraging geen verdere storing of gemis van aansluiting zou worden veroorzaakt.

De reglementen, waarbij bepaald is dat het bureau van bagageafgifte en van plaatskaarten 15 en 5 minuten vóór het vertrek van den trein gesloten worden, zullen voortaan stipt nagekomen worden. De stationschef, vreezende onder de bepaling van art. 59 te vallen, zal hiervan geene afwijking dulden, vooral wanneer een onverwachte groote toevloed van reizigers eene vermeerdering van de rijtuigen in den trein noodig maakt.

Wij wijzen eindelijk op het voortdurend gevaar,

dat de aanneming der voorgestelde wetsbepaling zal doen ontstaan.

Tegenwoordig is, dank zij vooral den geest die de bestuurders aan hun personeel inboezemen, de veiligheid van het verkeer het hoofdstreven van de spoorwegbeambten, maar met de nieuwe strafbepaling wordt de toestand geheel anders. Onophoudelijk zal hun het zwaard boven het hoofd hangen bij iedere minuut vertraging. Een zeer vreesachtig drijven en jagen om *op tijd* te zijn, zal alle andere beschouwingen en ook de zorg voor de veiligheid ter zijde stellen. De veiligheidsmaatregelen, zooals het bedienen der seinen, het wisselen van diensttelegrammen bij verlegging van kruisingen, de voorzorgen te nemen bij facultatieve en buitengewone treinen, zullen met overhaasting en gejaagtheid geschieden.

En men bewere niet dat de zware straffen in geval van een door onvoorzichtigheid veroorzaakt onheil de beambten zullen weêrhouden. «Het zal wel terecht komen:» ziedaar de leus waar naar men handelt, als de keus gegeven wordt tusschen een altijd problematiek gevaar en de niet twijfelachtige zekerheid van te laat te komen en dus te worden gestraft.

«Le but que tous les agents attachés à un service d'exploitation doivent avoir sans cesse devant les yeux est la sûreté des trains; tout doit être sacrifié à cette considération. Cette sécurité doit résulter de l'application normale et incessante de règles inflexibles. Dans certains cas, l'application

«de ces règles pourra occasionner quelques inconvé-
nients, des retards par exemple, mais quelque
«fâcheux que puissent être ces incidents, on ne
«saurait les mettre en regard de la possibilité d'un
«accident,» schrijft JACQMIN in zijn bekend werk:
de l'Exploitation des chemins de fer.

Door eene strafbepaling tegen vertragingen wordt
den bestuurders en beampten der spoorwegdienst,
een hinderpaal in den weg gelegd, om naar
de volkomen toepassing dier gulden woorden te
streven.

Art. 67.

Het komt raadzaam voor de uitdrukking «reizi-
gers» te veranderen in «Een ieder, die geen be-
stuurder, beampte of bediende van den spoorweg
zijnde.»

Personen toch, geen reizigers zijnde, zouden anders
straffeloos kunnen overtreden alle voorschriften ter
verzekering van het veilig verkeer in het algemeen
reglement op de spoorwegdiensten vastgesteld.

Wenschelijk ware het verder eene bepaling in
de wet op te nemen, waarbij bestuurders, beampten
en bedienden van den spoorweg, die de reizigers
bij het overtreden van sommige voorschriften van
bovengenoemd algemeen Reglement, nader bij dat
Reglement te omschrijven, bijstaan, aan dezelfde
straf als de overtreders worden onderworpen.

Tegen den conducteur b.v., die een reiziger
behulpzaam is in het ontduiken van die voor-
schriften, door hem in staat te stellen zonder
plaatskaart te reizen, kan, volgens de bestaande

bepalingen, geen rechtsingang worden verkregen.

—

De ondergeteekende heeft getracht door bovenstaande beschouwingen zijne voornaamste bezwaren tegen enkele bepalingen van het Wetsontwerp bloot te leggen.

Mocht hij hierdoor eene bijdrage hebben geleverd om eene goede spoorwegwetgeving hier te lande in het leven te roepen, dan zal de arbeid daaraan besteed zeker ten bate van het algemeen komen.

*De Maatschappij tot Exploitatie der
Staatsspoorwegen.*

F. s' JACOB,
Directeur-Generaal.

Bijlage.

Bepalingen van het Wetsontwerp tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen en van het deutsche Handelswetboek, die in bovenstaande beschouwingen behandeld worden.

Art. 3.

De ondernemers zijn insgelijks verplicht te gedoogen, dat de weg, waarover hunne dienst loopt en de daartoe behorende 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 gegund, 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 gebracht; die noodige veranderingen, ook nadat het goedgekeurd is, bevelen kan.

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 locomotieven, tenders, rijtuigen en wagens in alle treinen, alle 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 voldoen, 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 vernieu-

wen 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. 21.

De uren van vertrek en aankomst, het kleinste getal der dagelijksche treinen en het kleinste 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 achter-
gelaten 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 beëediging 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.

Art. 26.

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

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:

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

2^o. goederenverzendingen kunnen geschieden met doorgaande vrachtbrieven en, zooveel 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 locomotieven van andere ondernemingen, waarmede reizigers en goederen voor doorgaand vervoer worden aangebragt, in hunne stations en op de verbindingssporen 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 tarieven voor doorgaand vervoer van reizigers en goederen zijn aangekondigd, worden de vrachtprijzen berekend door zamenstelling van die der tarieven 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 koopmanschappen 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:

1°. 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;

2°. 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;

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

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

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

6°. 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:

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

2°. 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 koopmanschap-

pen, 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 hoos 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.

Art. 56. (voorlaatste en laatste alinea.)

De bestuurders eener spoorwegdienst worden gestraft :
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 uitgevaardigde algemeenen maatregel van inwendig bestuur niet naleven of daarmede in strijd handelen of doen handelen, met eene boete van vijftig tot vijf duizend 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 behorende 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 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 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 beambten of bedienden zijn niet strafbaar, zoo hunne weigering of overtreding een gevolg is van den last, door de bestuurders van de spoorwegdienst gegeven.

Art. 67.

De reizigers, die de bepalingen van een algemeen 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.

ERSTER ABSCHNITT.

Vom Frachtgeschäfte überhaupt.

Art. 395.

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (*vis major*) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.

Art. 396.

Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muss, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffen-

heit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, so weit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

Wenn dem Frachtführer eine bössliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Art. 397.

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Art. 400.

Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient.

Art. 401.

Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem anderen Frachtführer übergibt, so haftet er

für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, tritt dadurch, dass er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe annimmt, in den Frachtvertrag gemäss dem Frachtbriefe ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

Art. 408.

Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

Nur wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer, selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht, in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Die Bestimmungen über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts (Art. 386) finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

6. 3966⁶