

PRESENT EXEMPLAAR

**DE SPOOR- EN TRAMWEGWETGEVING
IN NEDERLANDSCH-INDIË**

DOOR

Mr. Dr. K. H. BEYEN

BEWERKT IN OPDRACHT VAN

DEN DIENST DER STAATSSPOOR-
EN TRAMWEGEN

EN

DE VEREENIGING VAN NEDER-
LANDSCH-INDISCHE SPOOR- EN
TRAMWEGMAATSCHAPPIJEN

1929

10/2130.

DE SPOOR- EN TRAMWEGWETGEVING IN NEDERLANDSCH-INDIË

DOOR

Mr. Dr. K. H. BEYEN

BEWERKT IN OPDRACHT VAN

DEN DIENST DER STAATSSPOOR-
EN TRAMWEGEN

EN

DE VEREENIGING VAN NEDER-
LANDSCH-INDISCHE SPOOR- EN
TRAMWEGMAATSCHAPPIJEN

1929

[Semarang]



6805

VOORBERICHT.

Na een voorbereidenden arbeid van grooten omvang, die verscheidene jaren heeft in beslag genomen, is in het vorige jaar eene nieuwe spoor- en tramwegwetgeving tot stand gekomen en voor het grootste deel op 1 November 1928 in werking getreden.

Tot dusverre was de Indische spoor- en tramwegwetgeving in hoofdzaak eene navolging van de Nederlandsche wetgeving op hetzelfde gebied en konden derhalve de officiële toelichtingen betreffende deze wetgeving en de geschriften, waarin deze behandeling vond, ook voorlichting geven ten aanzien van de Indische wetgeving.

De nieuwe Indische spoor- en tramwegwetgeving berust echter grootendeels op nieuwe grondslagen, waardoor de bestaande toelichtingen en interpretatiën der Nederlandsche wetgeving voor Indië niet langer van rechtstreeksche waarde zullen zijn.

Hierdoor is behoefte ontstaan aan een werk, waarin de nieuwe wetgeving ten dienste van hen, die haar bij de uitoefening van het spoor- en tramwegbedrijf zullen hebben toe te passen, uit een juridisch oogpunt wordt toegelicht.

De Heer Mr. Dr. K. H. Beyen, Rechtsgeleerd Adviseur der Vereeniging van Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen, die in belangrijke mate medewerking heeft verleend aan de bewerking der nieuwe wetgeving, heeft op onze uitnoodiging de samenstelling van een werk, als hierboven bedoeld op zich genomen.

De overweging, dat in Indië de gebruikers van het werk in den regel niet de beschikking zullen hebben over andere literatuur op hetzelfde gebied, heeft aanleiding gegeven de stof in haar geheel omvang volledig te behandelen en niet, ten koste

IV

van de volledigheid, naar beperking te streven door verwijzing naar andere schrijvers, die enkele onderdeelen reeds min of meer uitvoerig hebben behandeld.

De Hoofdinspecteur
der Staatsspoor- en Tramwegen

STAARGAARD.

De Voorzitter der Vereeniging van
Nederlandsch-Indische Spoor- en
Tramwegmaatschappijen

J. Th. GERLINGS.

INHOUD.

	Blz.
INLEIDING.	1
§ 1. Spoorwegrecht.	1
§ 2. De nieuwe wetgeving.	2
HOOFDSTUK I. <i>Voor algemeen verkeer bestemde ijzeren banen.</i>	
§ 1. De begrippen „spoorweg” en „tramweg”.	7
§ 2. Onderscheiding der spoorwegen en der tramwegen.	8
§ 3. Verordenend gezag.	11
§ 4. Omvang van de werking der wettelijke bepalingen.	13
§ 5. De exploitatie-overeenkomst.	14
HOOFDSTUK II. <i>Spoorwegen der eerste klasse.</i>	
§ 1. Het geldende recht.	16
§ 2. Ondernemers en bestuurders.	20
§ 3. Aanleg en exploitatie.	20
A. Staatsspoorwegen en particuliere spoorwegen.	20
B. Weg en Werken.	21
I. Aanleg.	21
II. Instandhouding.	24
C. Rollend materieel.	25
I. Constructie.	25
II. Onderhoud.	26
D. Personeel.	26
I. Overheidsbemoeiing ten aanzien van personeelbelangen.	26
II. Geschiktheid.	26
III. Dienst- en rusttijden.	26
E. Voorschriften in het belang der veiligheid van het verkeer.	27
F. Verdere voorschriften in het belang der behoorlijke uitoefening van den dienst.	29
G. Bescherming van Spoorwegwerken.	30
H. Exploitatie ten algemeenen nutte.	30

	Blz.
I. Strekking der desbetreffende bepalingen.	30
II. Vestiging van stations.	30
III. Vaststelling der dienstregeling	31
IV. Vaststelling der tarieven. Vervoerplicht.	31
V. Dwang tot tariefsverlaging.	32
VI. Doorgaand vervoer	32
§ 4. Verplichtingen van den ondernemer ten behoeve van (spoor) wegen en werken van anderen . . .	33
A. Medegebruik.	33
B. Aansluiting, doorsnijding, aanraking. . . .	34
§ 5. Bescherming der omgeving van den spoorweg. .	35
§ 6. Beschikking door de Overheid over spoorwegen.	35
A. Ten behoeve van verschillende Landsdiensten	35
B. Vordering van het gebruik.	36
C. Bevel tot staking.	37
D. Bevel tot onbruikbaarmaking.	37
E. Naasting.	37
§ 7. Toezicht.	38
A. Wie het toezicht uitoefenen.	38
B. Wat het toezicht omvat.	38
C. Bevoegdheden ten behoeve van het toezicht.	39
§ 8. Handhaving.	40
I. Politiedwang.	40
II. Strafrechtelijke sanctie	40
§ 9. Belasting op het spoorwegverkeer.	42
HOOFDSTUK III. <i>Spoorwegen der tweede klasse.</i>	
§ 1. Het geldende recht.	43
§ 2. Overeenkomst en verschil van de wetgeving voor de spoorwegen der tweede klasse met die voor de spoorwegen der eerste klasse.	44
HOOFDSTUK IV. <i>Stadstramwegen.</i>	
§ 1. Karakter.	52
§ 2. Het geldende recht.	54
§ 3. Ondernemers en bestuurders.	56
§ 4. Aanleg en exploitatie.	56
A. Krachtens concessie.	56
B. Gemeentelijke aanleg en (of) exploitatie . .	58
C. Weg en Werken.	59
D. Rollend materieel.	61
E. Personeel.	61

	Blz.
F. Voorschriften in het belang van de veiligheid van het verkeer.	61
§ 5. Verplichtingen van den ondernemer ten behoeve van wegen en andere werken.	62
A. Medegebruik.	62
B. Aansluiting, doorsnijding en aanraking. . . .	62
§ 6. Beschikking door de Overheid over stadstramwegen.	63
A. Opvordering van het gebruik.	63
B. Naasting.	63
§ 7. Toezicht.	63
§ 8. Handhaving.	64
HOOFDSTUK V. <i>Landelijke tramwegen.</i>	
§ 1. Karakter.	65
§ 2. Het geldende recht.	66
§ 3. Ondernemers en bestuurders.	68
§ 4. Aanleg en exploitatie.	68
A. Concessie en vergunning.	68
B. Dienstreglement.	69
C. Weg en werken.	69
I. Aanleg.	69
II. Instandhouding.	71
D. Rollend materieel.	71
E. Personeel.	71
I. Overheidsbemoeiing ten aanzien van personeelbelangen.	71
II. Geschiktheid.	72
III. Dienst- en rusttijden.	72
F. Voorschriften in het belang der veiligheid van het verkeer.	72
G. Verdere voorschriften in het belang van de behoorlijke uitoefening van den dienst. . . .	73
H. Bescherming van tramwegwerken.	73
I. Exploitatie ten algemeenen nutte.	73
§ 5. Verplichtingen van den Ondernemer ten behoeve van (spoor) wegen en andere werken.	74
A. Medegebruik.	74
B. Aansluiting, doorsnijding en aanraking . . .	74
§ 6. Beschikking door de Overheid over landelijke tramwegen.	75
A. Opvordering van het gebruik.	75

	Blz.
B. Naasting.	75
§ 7. Toezicht.	75
§ 8. Handhaving.	75
HOOFDSTUK VI. <i>Niet voor algemeen verkeer bestemde ijzeren banen.</i>	77
HOOFDSTUK VII. <i>De Vervoerovereenkomst.</i>	
Inleiding.	83
§ 1. Omschrijving en aard der vervoerovereenkomst.	83
§ 2. De verplichting tot het sluiten eener vervoerovereenkomst.	84
A. Wettelijke verplichting.	84
B. Openbaar aanbod.	85
C. Niet-naleving van den vervoerplicht.	86
Afdeeling 1. Overeenkomst tot vervoer van goederen, met uitzondering van bagage.	87
§ 1. Spoorwegen der eerste klasse.	87
A. Verplichting tot vervoer.	87
I. Algemeen.	87
II. Vervoerverboden.	88
III. Beperking der verplichting.	88
B. Vervoerdocumenten.	90
I. Vrachtbrief.	90
II. Duplicaat-vrachtbrief.	92
III. Andere vervoerdocumenten.	93
C. Rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.	93
I. Algemeen.	93
II. Beschikkingsrecht van den afzender.	94
III. Remboursementen en Voorschotten.	97
IV. Rechten en verplichtingen van den geadresseerde.	98
V. Aflevering.	99
D. Wanpraestatie van de spoorwegonderneming.	101
I. Verlies, beschadiging en vertraging.	101
II. Verantwoordelijkheid bij doorgaand vervoer.	107
III. Tenietgaan van vordering tegen de spoorwegonderneming.	109
IV. Gunstbetoon.	110
§ 2. Spoorwegen der tweede klasse.	111
§ 3. Tramwegen voor algemeen verkeer.	115

	Blz.
Afdeeling 2. Overeenkomst tot vervoer van bagage. . .	118
§ 1. Spoorwegen.	118
I. Algemeen.	118
II. Het bagagebewijs.	120
III. Wanpraestatie van de spoorwegonderne- ming.	121
IV. Doorgaand vervoer.	122
V. Bewaargeving.	123
§ 2. Tramwegen.	123
Afdeeling 3. Vervoer van personen.	123
§ 1. Vervoerbiljetten.	123
§ 2. Spoorwegen.	125
A. Verplichting tot vervoer.	125
B. Rechten en verplichtingen uit de vervoerover- eenkomst.	126
C. Wanpraestatie van de spoorwegonderneming.	127
I. Niet-naleving van de dienstregeling. Sto- ring in of staking van den dienst.	127
II. Dood of verwonding.	128
§ 3. Tramwegen voor algemeen verkeer.	130
A. Stadstramwegen.	130
I. Rechten en verplichtingen uit de vervoer- overeenkomst.	130
II. Wanpraestatie van den vervoerder.	130
B. Landelijke tramwegen.	131
I. Verplichting tot vervoer.	131
II. Rechten en verplichtingen uit de vervoer- overeenkomst.	132
III. Wanpraestatie.	132

LIJST VAN AFKORTINGEN.

- A. B. S. T. — Algemeene bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen. (S. 1927 No. 258).
- A. R. S. — Algemeen Reglement voor de Spoorwegdiensten in Nederlandsch-Indië. (S. 1895 No. 300; laatstelijk gewijzigd S. 1924 No. 255).
- A. T. R. — Algemeen Reglement op den Aanleg en de Exploitatie van Tramwegen met machinale beweegkracht, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch-Indië, met uitzondering van tramwegen van uitsluitend of overwegend plaatselijk belang. (S. 1905 No. 516; laatstelijk gewijzigd S. 1924 No. 255).
- A. R. V. — Algemeen Reglement voor het Vervoer op de Spoorwegen, Ned. Staatsblad 1928 No. 415.
- B. A. B. S. — Bepalingen betreffende den aanleg en het bedrijf der spoorwegen. (S. 1927 No. 259).
- B. L. T. — Bepalingen voor de landelijke tramwegen. (S. 1927 No. 261).
- B. S. T. — Bepalingen voor de stadstramwegen. (S. 1927 No. 260).
- B. V. S. — Bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen. (S. 1927 No. 262).
- DGb. — Directeur van Gouvernementsbedrijven.
- H. R. — Hooge Raad.
- K. B. — Koninklijk Besluit houdende algemeene regelen betreffende den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer in Nederlandsch-Indië. (S. 1926 No. 334, gew. S. 1927 No. 295).
- L. T. V. — Landelijke-tramwegverordening. (S. 1928 No. 202).
- R. L. T. — Reglement Landbouwtramwegen. (S. 1885 No. 158, laatstelijk gewijzigd S. 1911 No. 557).
- S. — Indisch Staatsblad.
- S. V. — Spoorwegverordening. (S. 1928 No. 200).
- S. T. V. — Stadstramwegverordening. (S. 1928 No. 201).
- W. — Weekblad van het Recht.
-

INLEIDING.

§ 1. *Spoorwegrecht.* ¹⁾

Voor het verkeer over de ijzeren banen plegen afzonderlijke rechtsregelen gesteld te worden.

Dit feit vindt zijne verklaring niet uitsluitend hierin, dat men bij de spoor- en tramwegen, wegens de mechanische beweegkracht, te doen heeft met een vervoer, dat met meer dan gewone snelheid pleegt te geschieden, zoodat scherper voorschriften in het belang der veiligheid en strenger toezicht noodzakelijk zijn.

Daarnevens toch doet zich gelden, dat bij de spoor- en tramwegen het karakter van openbaar verkeersmiddel op den voorgrond treedt, zoomede de — zij het niet voor alle gelijke — beteekenis dezer verkeersmiddelen voor allerlei gewichtige, ja vitale belangen der gemeenschap. Voorts leidde het vaak monopolistisch karakter der ijzeren banen tot dieper ingrijpen der Overheid.

Vandaar allereerst de eisch eener concessie en beperking, bij wettelijk voorschrift of concessie-voorwaarden, van de vrijheid der ondernemers om het bedrijf naar eigen inzicht te regelen, bemoeiing dus met de dienstregeling, de voorwaarden van vervoer en de vrachten, ook met de plaatsen waar stations gevestigd moeten zijn, met het doorgaand vervoer, met de personeelbelangen; vandaar verder voorschriften ter verleening aan de Overheid van het recht om in 's Lands belang over de baan alsook over het materieel en personeel daarvan te beschikken.

Dit alles maakt, dat er betreffende ijzeren banen ook in Indië een omvangrijk stel van wettelijke bepalingen bestaat, die een op zich zelf staand geheel vormen en een eigen behandeling vragen. ²⁾

¹⁾ In dezen term is „spoorweg” op te vatten als synoniem met ijzeren baan.

²⁾ Hierbij worde ten overvloede opgemerkt, dat de spoorwegen in Indië — anders dan in Nederland — niet ook een internationaal karakter dragen, zoodat regelingen bij traktaat daarvoor niet bestaan.

Intusschen zij er aanstonds de aandacht op gevestigd, dat de overheidsinmenging in Indië tot dusver minder ver gaat dan in het moederland. Over het algemeen bestaat er tariefvrijheid en goedkeuring van dienstvoorwaarden of loonregeling door de Regeering is er niet bekend.¹⁾ Evenwel houdt de onlangs ingevoerde nieuwe wetgeving een bepaling in, volgens welke bij ordonnantie, zoo noodig, ook omtrent de dienstvoorwaarden van het personeel bepalingen zullen kunnen worden vastgesteld.²⁾

Ook hierop zij voorts gewezen, dat in Indië de ijzeren baan geen concurrentie van den binnenlandschen waterweg ondervindt. Wel echter van de autodiensten. Bij de behandeling der nieuwe spoor- en tramwegwetgeving in den Volksraad werd zelfs beweerd, dat de spoorwegen tengevolge van het motorrijtuigvervoer hun monopolistisch karakter grootendeels zouden hebben verloren. De Regeering gaf dit echter niet toe en ook de nieuwe wetgeving gaat dus voor de spoorwegen nog uit van hun monopolistisch karakter.³⁾

Ook in Indië bracht overigens het groote belang, dat de gemeenschap heeft bij goede verkeersmiddelen, den Staat er toe zelf tot aanleg van spoorwegen over te gaan dan wel door zijn steun den aanleg te bevorderen, welk een en ander wegens de daaraan verbonden uitgaven en het budgetrecht der Volksvertegenwoordiging heeft geleid tot wetten, waarbij de aanleg van spoorwegen in Nederlandsch-Indië voor rekening van den Staat werd bevolen of de Regeering gemachtigd de helpende hand te leenen.

Terwijl de wetgever voor Indië den aanleg goedkeurde van een uitgebreid net van spoor- en tramwegen, werd hij slechts bij uitzondering geroepen om mede te werken tot het verleenen van Staatshulp voor aanleg en exploitatie van ijzeren banen in de overzeesche gewesten.⁴⁾

§ 2. *De nieuwe wetgeving.*

Hierboven was reeds enkele malen sprake van de nieuwe wetgeving.

¹⁾ Wel van regelingen omtrent de dienst- en rusttijden.

²⁾ Zie art. 17, lid 1, K.B. 1926 S. 334, gew. bij K.B. 1927 S. 295.

³⁾ Volksraadstukken 32ste Vergadering 17 December 1925 bl. 776 en 33ste vergadering 18 December 1925 bl. 807. Zie ook bl. 7.

⁴⁾ Zie bl. 19 noot 1 en bl. 44, onder B letter a.

Met ingang van 1 November 1928 is n.l. in Indië een nieuwe wetgeving met betrekking tot de voor algemeen verkeer bestemde ijzeren banen in werking getreden.¹⁾

De vóór dien geldende wetgeving paste niet meer voor een deel der banen, welke destijds als tramwegen werden aangeduid. De bepalingen betreffende de tramwegen waren oorspronkelijk geschreven voor grootendeels op de openbare wegen liggende lijnen, bestemd voor vervoer met geringe snelheid. Doch daarnevens ontstonden tramwegen, die, met de groote spoorwegen in doorgaand verkeer tredende, in aanleg en uitrusting die spoorwegen nabij komen. Deze nu werden in hunne ontwikkeling belemmerd, omdat aan verhooging van de snelheid behoefte bestond, doch deze was, indien zij zich niet tot een gedeelte der lijn bepaalde, slechts te verkrijgen door de lijn te veranderen in een spoorweg en haar in alle opzichten te onderwerpen aan de voor spoorwegen geldende uitvoerige regelingen van dwingenden aard, welke voor de hierbedoelde lijnen evenwel te knellend waren.

De vroegere wetgeving schoot voorts nog in andere opzichten te kort. In den loop der jaren werden tal van banen van lichte constructie ten behoeve van ondernemingen van landbouw en nijverheid aangelegd en de meening ontstond, dat zulke lijnen voor openbaar gebruik zouden kunnen worden bestemd (hetgeen onder de oude wetgeving verboden was) en dan in weinig ontwikkelde streken goede diensten aan het verkeer zouden kunnen bewijzen. Wettelijke voorzieningen in het belang van de veiligheid en de behoorlijke uitoefening van den dienst, maar ook ter regeling van de verhouding dezer banen tot die van hoogere orde (spoorwegen), konden dan echter niet worden gemist. Ook uit dien hoofde was derhalve herziening der wetgeving gewenscht.

De nieuwe wetgeving is nu in verband met het voorafgaande gebaseerd op eene andere verdeeling der ijzeren banen dan de tot dusver geldende. Zij onderscheidt weliswaar de ijzeren banen, evenals vroeger, in spoorwegen en tramwegen, maar de onderscheiding heeft een geheel andere beteekenis gekregen.

De tramwegen van vroeger, voor zooveel geen stadstramwegen, zijn geworden spoorwegen, voor welke echter eenvoudiger regelingen gelden dan voor de hoofdlijnen²⁾, terwijl — en hierop

¹⁾ Aanvankelijk nog slechts gedeeltelijk. Zie S. 1928 No. 415, onder „Eerstelijk” en bl. 4, noot 2, en bl. 5 noot 1.

²⁾ De nieuwe wetgeving onderscheidt dientengevolge spoorwegen der eerste- en der tweede klasse. Zie bl. 8.

komt het vooral aan — rekening is gehouden met de verschillen, welke de tot deze groep behorende ijzeren banen onderling vertoonen. Voor deze spoorwegen tweede klasse is de mogelijkheid geopend van grooter maximum-snelheid, zonder dat verhooging van de snelheid noodzakelijk wijziging der bepalingen omtrent het vervoer zal meebrengen.¹⁾

Voorts is een nieuw soort tramwegen, de „landelijke tramwegen” geschapen, bestemd om — onder de werking eener zoo sober mogelijk gehouden wetgeving — in de verkeersbehoeften van een beperkt gebied te voorzien²⁾.

Op deze wijze werd aan de zooveen vermelde bezwaren tegen de vroegere wetgeving tegemoetkomen.

Nevens de tweeërlei soort spoorwegen en de landelijke tramwegen kent de nieuwe wetgeving nu verder de stadstramwegen, voorheen aangeduid als „tramwegen van uitsluitend of overwegend plaatselijk belang”.

Met betrekking tot deze ijzeren banen bestond behoefte aan herziening, omdat het Algemeen Tramweg Reglement — dat, ook nadat in 1915 het Algemeen Stadstram Reglement tot stand kwam, evenwel de bestaande tramwegen bleef beheerschen — voor dit soort tramwegen niet werd geschreven en dus op sommige punten daarvoor niet paste, terwijl het Algemeen S'adstram Reglement, waaraan nieuw aan te leggen stadstramwegen onderworpen zouden zijn, eene ruime aanvulling onderstelde door plaatselijke verordeningen, die echter in geen enkele Gemeente zijn tot stand gekomen, zoodat met de mogelijkheid, dat de gemeenten zelve hier tot regelen niet of nog niet zouden overgaan, meer rekening diende te worden gehouden.

Daar de Regeering het decentralisatie-beginsel op dit stuk niet wenschte los te laten, bestond er dus behoefte aan eene regeling, die zou gelden, wanneer en zoolang de gemeenten zich afzijdig hielden, maar die, indien en zoodra deze zelve tot regeling zouden overgaan, ten deele althans zou wijken voor de plaatselijke verordeningen. De hiervoor gevonden oplossing zal hieronder worden uiteengezet³⁾.

Hier zij nog vermeld, dat, anders dan te voren, ten aanzien

¹⁾ Zie bl. 9 en 111.

²⁾ Hierbij zij aangeteekend, dat de „Bepalingen voor de landelijke tramwegen” en de „Landelijke - tramwegverordening” niet reeds 1 November 1928 in werking zijn gekomen. Zie bl. 3, noot 1.

³⁾ Zie bl. 55.

van de regelingsbevoegdheid met betrekking tot deze ijzeren banen het decentralisatie-beginsel tot uiting is gekomen door de uitdrukkelijke toekenning aan de Gemeenteraden van het recht om aanvullende verordeningen vast te stellen omtrent haar aanleg en exploitatie in den ruimsten zin.

Ten slotte onderging de regeling der vervoerovereenkomst belangrijke wijziging,¹⁾ doordat, evenals thans reeds aan de hoofdspoorwegen, ook aan de spoorwegen tweede klasse wegens hun — zij het, sinds de autobus zich deed gelden, getemperd — monopolistisch karakter, de verplichting wordt opgelegd tot vervoer van personen en (of) goederen overeenkomstig de wettelijke bepalingen onder verbod van begunstiging, en, als complement van den vervoerplicht, nu ook bij spoorwegen tweede klasse de aansprakelijkheid van den ondernemer voor ten vervoer overgenomen goederen wettelijk wordt beperkt, maar tevens wordt verboden om deze geheel uit te sluiten of nog verder te beperken. Dit is dus een groot verschil met den vroegeren toestand, waarbij de ondernemers van tramwegen — ook voor interlocaal verkeer — geen vervoerplicht kenden en ten volle aansprakelijk waren, doch vrijheid hadden om bij de voorwaarden van vervoer of in den vrachtbrief uitsluiting of beperking der aansprakelijkheid te bedingen, welke vrijheid zij dan ook gebruikten.

Intusschen zal de gelijkstelling met de spoorwegen der eerste klasse met betrekking tot den vervoerplicht niet volledig worden doorgevoerd. Zij zal — althans tot op zekere hoogte — uitzondering lijden voor wat betreft het vervoer van levende dieren, rollend spoor- en tramwegmaterieel en lijken en van geld en geldswaarden, op welk vervoer niet alle spoorwegen tweede klasse zijn ingericht of waarvoor zij de geldelijke verantwoordelijkheid moeilijk zouden kunnen dragen.

Terwijl derhalve voor de spoorwegen der 1e en 2e klasse de vervoerovereenkomst — ook voor het vervoer van goederen — bij speciale ordonnantie (meer of min) uitvoerig en dwingend wordt geregeld, zal voor de tramwegen — zoowel landelijke tramwegen als stadstramwegen — met betrekking tot het vervoer van goederen het gemeene recht, dus het Wetboek

¹⁾ Hierbij zij aangeteekend, dat de „Bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen” niet reeds 1 November 1928 in werking zijn gekomen. Zie bl. 3, noot 1.

van Koophandel gelden, voor zooveel daarvan door partijen niet wordt afgeweken. Daar de tramwegen, gelijk reeds werd opgemerkt, geen monopolistisch karakter hebben, is voor deze eenerzijds geen vervoerplicht, anderzijds ook geen wettelijk beperkte aansprakelijkheid in het leven geroepen, maar zullen zij, althans wat het goederenvervoer betreft, aan dezelfde regelen als de gewone middelen van vervoer onderworpen zijn.

Op het gebied van het reizigersvervoer zal er echter verschil bestaan tusschen landelijke tramwegen, die wél — en stads-tramwegen, die niet — tot vervoer verplicht zullen zijn.

Overigens is bij de herziening van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook op meer ondergeschikte punten wijziging in de wetgeving te brengen.

Grondslag der nieuwe wetgeving is thans het K.B. van 1926 S. 334¹⁾, gewijzigd bij K.B. 1927 S. 295.

¹⁾ Zie dienaangaande Volksraadstukken, Tweede Gewone Zitting 1925, onderwerp 5, stukken 1—10 en het verhandelde in de 28e, 32e, 33e en 34e vergadering.

HOOFDSTUK I.

VOOR ALGEMEEN VERKEER BESTEMDE IJZEREN BANEN.

§ 1. De begrippen „spoorweg” en „tramweg”.

De Indische wetgeving kent, gelijk wij zagen ¹⁾, eene onderscheiding van de ijzeren banen in „spoorwegen” en „tramwegen”.

In het Kon. Besluit S. 1926 No. 334 wordt, volgens art. 1, verstaan onder „spoorwegen”: de ijzeren banen, bestemd voor algemeen verkeer, met uitzondering van de tramwegen.

Hier komt al dadelijk uit dat — anders dan in Nederland — de term „spoorwegen” in Indië niet is een verzamelbegrip, dat mede de tramwegen omvat.

Wat nu tramwegen van spoorwegen onderscheidt is, dat eerstbedoelde slechts het verkeer van een beperkt gebied bedienen en voorts dat tramwegen geen monopolistisch karakter dragen. (zie bl. 2 en 5).

Over de onderscheiding der ijzeren banen wordt hieronder (bl. 8 vlg.) verder gehandeld. Hier zij nog opgemerkt, dat het K.B. uitsluitend handelt over ijzeren banen *voor algemeen verkeer bestemd*, en dat de daarin gemaakte onderscheiding dus uitsluitend op deze banen betrekking heeft.

Voor Nederland werden elders ²⁾ spoorwegen omschreven als te zijn wegen, waarop vervoer langs sporen plaats heeft met *mechanische kracht*. Op de ijzeren banen voor algemeen verkeer in Indië wordt slechts zoodanige kracht gebezigd en de regelen, welke de ter uitvoering van het Kon. Besluit vastgestelde

¹⁾ Zie bl. 3.

²⁾ Zie „Rechtskennis van den Ingenieur”, VII, bl. 11.

ordonnantiën geven, betreffen dan ook uitsluitend vervoer met mechanische kracht, hoewel het K.B. zich niet uitdrukkelijk tot voor zulk vervoer bestemde banen beperkt. Zulk een uitdrukkelijke beperking werd overbodig geacht.

§ 2. *Onderscheiding der spoorwegen en der tramwegen.*

A. Spoorwegen.

De *spoorwegen* worden weder onderscheiden in spoorwegen der 1e en der 2e klasse. Deze onderscheiding berust op de grootste toegelaten snelheid van vervoer over de lijn. Spoorwegen der eerste klasse zijn die, welke bestemd zijn voor een vervoer met een grootste snelheid van 60 K.M. of meer per uur; ¹⁾ spoorwegen der tweede klasse die, welke bestemd zijn voor vervoer met een grootste snelheid, welke door den G.G. wordt bepaald ²⁾ doch meer dan 20 K.M. per uur en minder dan 60 K.M. per uur bedraagt. (A.B.S.T. art. 3, lid 1).

De G.G. bepaalt de klasse, daarbij inachtnemende hetgeen in de concessie-voorwaarden omtrent de grootste toegelaten snelheid mocht zijn bepaald. Voorts geldt, bij wijze van overgangsbepaling (A.B.S.T. art. 4, lid 2), dat bij het inwerkingtreden der A.B.S.T. reeds bestaande ijzeren banen geacht worden bestemd te zijn voor de onder de werking der vóór dien geldende reglementen toegelaten grootste snelheid, en dat bij de bepaling der klasse daarmede rekening moet worden gehouden. Echter kan — doch uitsluitend op verzoek van den ondernemer — hiervan worden afgeweken, daar de G.G. kan verklaren, dat de baan geschikt is en geacht kan worden bestemd te zijn voor eene andere, door hem te bepalen snelheid. (A.B.S.T. art. 4, lid 2, slot) ³⁾. Deze bepaling opent de gelegenheid om bij de eerste vaststelling der klasse, zonder concessie-wijziging, b.v. voor een reeds bestaanden tramweg in den zin der oude wetgeving

¹⁾ Tot de spoorwegen der eerste klasse worden, volgens art. 3, lid 2, A.B.S.T. mede gerekend lijnen, waarover expres- en/of sneltreinen, uit zwaar materieel samengesteld, rijden, ook al blijft de grootste snelheid van die treinen, wegens de in die lijnen voorkomende sterke hellingen, beneden de 60 K.M. per uur. Deze bepaling is opgenomen met het oog op het verkeer over baanvakken als Poerwakarta-Padalarang en Tjitjalengka-Bandjar.

²⁾ Zie S. 1928 No. 417. Zie ook bl. 45.

³⁾ Hieraan is uitvoering gegeven bij S. 1928 No. 416, onder „ten derde”.

(zie bl. 11) de grootste toegelaten snelheid te verhoogen boven 30 K.M. per uur.

Van veel belang is overigens, dat voor spoorwegen der tweede klasse de grootste toegelaten snelheid niet eens voor al is vastgesteld. Dit heeft het groote voordeel, dat het mogelijk is met wijziging der verkeersomstandigheden rekening te houden en de onderneming dus niet genoopt is zich in te richten op een voet, die voor het verkeer der te bedienen streek wellicht te groot zal blijken.

In hoever is nu het verschil in snelheid bij de spoorwegen van invloed op de daarvoor geldende wettelijke voorschriften?

De toegelaten maximum-snelheid is uiteraard van het grootste belang voor de technische inrichting der baan en de bedrijfsuitvoering en op deze punten verschillen derhalve de voor spoorwegen der eerste en der tweede klasse vastgestelde wettelijke bepalingen en ook die voor spoorwegen der tweede klasse onderling.¹⁾ (zie Spoorwegverordening).

Behalve ten aanzien van de snelheid, verschillen de spoorwegen der eerste en tweede klasse ook ten opzichte van de regeling der vervoerovereenkomst.

Op het stuk van het reizigersvervoer is dit verschil gering (zie B. V. S. artt. 169, onder *b* en 170). Maar anders staat het met het goederenvervoer.

Spoorwegen der tweede klasse kunnen slechts lokaal verkeer bedienen, maar zij kunnen ook, zelfs bij belangrijk geringere snelheid, op denzelfden voet als spoorwegen der eerste klasse, voorzien in het goederenverkeer²⁾ of althans met deze Spoorwegen doorgaand verkeer hebben.

De B. V. S. zijn daarom zoo ingericht, dat de regeling omtrent het vervoer van goederen, voor zooveel zij spoorwegen der tweede klasse betreft, met die voor de spoorwegen der eerste klasse naar gelang der omstandigheden *meer of minder* zal kunnen overeenstemmen, zonder dat de snelheid van het vervoer daarbij den doorslag zal geven

¹⁾ Voornamelijk is hierbij van belang, of de maximum-snelheid al dan niet de 30 K.M. per uur overschrijdt.

²⁾ Dit is het geval met de lijnen Goendih-Soerabaja, Semarang-Cheribon en Djokja — Willem I.

(B. V. S. artt. 168, 169 onder *a*, *c* en *d*; en 171). In verband hiermede worden de spoorwegen der tweede klasse onderscheiden in spoorwegen tweede klasse A, B en C (B. V. S. art. 168)¹⁾.

Zie verder Hoofdstuk III, § 2, onder B, letter *h*, Doorgaand Vervoer en Hoofdstuk VII, Afdeeling 1, § 2.

B. Tramwegen.

De tramwegen worden onderscheiden in stadstramwegen en landelijke tramwegen.

De eerste zijn die ijzeren banen, welke bestemd zijn voor algemeen stadsverkeer en op grond van haar overwegend plaatselijk belang door den G. G. tot stadstramweg zijn verklaard,²⁾ (K. B. artt. 1, letter *a*, en 2, lid 1), terwijl landelijke tramwegen zijn eenvoudig ingerichte ijzeren banen voor algemeen verkeer, bestemd om in de verkeersbehoeften van een beperkt gebied te voorzien³⁾ K. B. art. 1, letter *b*). De gemeenschappelijke karaktertrek van stadstramwegen en landelijke tramwegen, waardoor zij zich van de spoorwegen onderscheiden, is derhalve dat hun gebied beperkt is. Doch de stadstramwegen bedienen lokaal verkeer, de landelijke tramwegen — evenals de spoorwegen — interlocaal verkeer. Bij de landelijke tramwegen stelt het K. B. dan nog den eisch, dat zij aan spoorwegen geen verkeer mogen onttrekken, op welk punt hieronder zal worden teruggekomen.⁴⁾

Overigens zij herinnerd, dat tramwegen, anders dan de spoorwegen, niet gezegd kunnen worden een monopolistisch karakter te hebben.⁵⁾

Een enkele maal wordt de term „spoorweg” of „tramweg” nog gebezigd in den zin, welke de vroegere wetgeving daaraan toekende. (zie art. 4, lid 2, A. B. S. T.)

¹⁾ Zie verder dienaangaande bl. 111.

²⁾ Voor de bij het inwerkingtreden van het K. B. S. 1926 No. 334 reeds bestaande stadstramwegen in den zin der vroegere wetgeving wordt zoodanige verklaring intusschen niet vereischt. (K. B. art. 2, lid 2). Zie ook bl. 52.

³⁾ Daarnevens kent het R. L. T. nog de *niet* voor openbaar verkeer opengestelde „tramwegen ten behoeve van ondernemingen van landbouw en nijverheid”. Zie bl. 77.

⁴⁾ Zie bl. 65 en 66.

⁵⁾ Zie bl. 5.

De begrippen spoorweg en tramweg volgens de nieuwe en de oude wetgeving dekken elkander geenzins. Wat eertijds hoofdspoorweg werd genoemd (zij het niet in de wetgeving), is nu een spoorweg der eerste klasse. De toenmalige secundaire spoorwegen en tramwegen (voor zooveel zij geen stadstramwegen waren) zijn spoorwegen der tweede klasse geworden, met de mogelijkheid van een grootere maximumsnelheid (zie bl. 8); want op de secundaire spoorwegen mocht als regel niet worden vervoerd met een grootere snelheid dan van 45 K.M. per uur, en op de vroegere tramwegen als regel niet met een snelheid van meer dan 30 K.M. per uur.

De stadstramwegen in den zin der nieuwe wetgeving komen in karakter overeen met de vroegere tramwegen van uitsluitend of overwegend plaatselijk belang, terwijl „landelijke tramweg” een begrip is, dat eerst met die wetgeving zijn intrede heeft gedaan.

§ 3. *Verordenend gezag.*

Grondslag der wetgeving betreffende de spoor- en tramwegen in Ned.-Indië is, gelijk reeds werd opgemerkt, het K.B. 1926 S. 334. gewijzigd bij K.B. 1927 S. 295.

Het stelt volgens zijn intitulé algemeene regelen betreffende den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer. Zelf regelt het volledig de concessieverleening (artt. 2 t/m 16) doch de eigenlijke bepalingen betreffende aanleg en exploitatie laat het over aan ordonnantiën, en voor zooveel de stadstramwegen betreft, ten aanzien van punten, welke niet voor die tramwegen bij ordonnantie zijn geregeld, aan verordeningen van gemeenteraden. Die raden zullen dus in zooverre aanvullende regelingen kunnen maken, welke bevoegdheid overigens (behoudens bij algemeene verordening toe te laten uitzonderingen) aan de raden in zelfstandige gebiedsdeelen¹⁾ op dit stuk is ontzegd (art. 17, leden 1 en 3), hetgeen wil zeggen, dat met betrekking tot de interlocale banen (ook

¹⁾ Onder „zelfstandige gebiedsdeelen” verstaat het K.B. locale ressorten, provinciën en, binnen provinciën, op den voet van art. 121 der Indische Staatsregeling aangewezen zelfstandige gemeenschappen. (K.B. art. 1).

de landelijke tramwegen) als regel slechts het centraal gezag tot regeling bevoegd is.¹⁾

De B.A.B.S., B.S.T. en B.L.T. laten het geven van de voorschriften van meer technischen aard weder over aan den G.G. (zie artt. 10, lid 1, 19 en 30 B.A.B.S.²⁾; artt. 13, lid 1, 17 en 24 B.S.T.³⁾; B.L.T. art. 19⁴⁾).

De bepalingen der ordonnantiën en der verordeningen van gemeenteraden zullen, voor zoover noodig, ook de dienstvoorwaarden en de dienst- en rusttijden van het personeel kunnen regelen. (K.B. art. 17, lid 1).

Met het oog daarop is de bevoegdheid toegekend om bij die ordonnantiën en verordeningen en de ter uitvoering daarvan door den bestuurder van den spoor- of tramwegdienst vast te stellen voorschriften af te wijken van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek,⁵⁾ terwijl met het oog op de regeling der vervoerovereenkomst gelijke bevoegdheid is verleend ten aanzien van het Wetboek van Koophandel. (K.B. art. 17, lid 2 en lid 3, slotzin.)

Aan zoodanige afwijkingen bestaat behoefte wegens den bij-

¹⁾ Vastgesteld zijn ingevolge art. 17, lid 1, K.B. 1926 S. 334

- a. Ordonnantie bevattende algemeene bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen, S. 1927 No. 258;
- b. Ordonnantie bevattende bepalingen betreffende den aanleg en het bedrijf der spoorwegen; S. 1927 No. 259;
- c. Ordonnantie bevattende bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen, S. 1927 No. 262 (zie bl. 5 noot 1);
- d. Ordonnantie bevattende bepalingen voor de stadstramwegen, S. 1927 No. 260;
- e. Ordonnantie bevattende bepalingen voor de landelijke tramwegen, S. 1927 No. 261 (zie bl. 4, noot 2);

²⁾ Ter uitvoering dezer artikelen is vastgesteld de Regeeringsverordening van 9 Juni 1928 S. No. 200, z. g. n. „Spoorwegverordening”.

³⁾ Ter uitvoering dezer artikelen is vastgesteld de Regeeringsverordening van 9 Juni 1928 S. No. 201, z. g. n. „Stadstramwegverordening”.

⁴⁾ Ter uitvoering van dit artikel is vastgesteld de Regeeringsverordening van 9 Juni 1928 S. No. 202, z. g. n. „Landelijke-tramwegverordening”, (zie bl. 4, noot 2).

⁵⁾ Art. 1603 z B.W. laat reeds toe, dat bij ordonnantie bijzondere regelen worden gesteld voor overeenkomsten tot het verrichten van arbeid o.a. bij spoor- en tramwegen. Dit voorschrift betreft echter uitsluitend de regeling der arbeidsovereenkomst; sinds het K.B. 1926 S. 334 in werking trad, heeft het voor spoor- en tramwegen geen belang meer.

zonderen aard van het spoor- en tramwegbedrijf, die meebrengt, dat het gemeene recht niet altijd kan worden gevolgd; b.v. niet op het stuk van het opleggen van boeten aan personeel ¹⁾, en voor zooveel de spoorwegen betreft, wegens het monopolistisch karakter van het bedrijf, in het belang van de bevrachters niet op het stuk van de beperking der verantwoordelijkheid tegenover dezen. ²⁾

§ 4. *Omvang van de werking der wettelijke bepalingen.*

Een belangrijk vraagpunt was de toepasselijkheid van de nieuwe wettelijke bepalingen, bij en ter uitvoering van het K.B. 1926 S. 334 vastgesteld, op reeds bestaande spoor- en tramwegen. In de concessiën van lateren datum pleegt een beding te worden aangetroffen, volgens hetwelk op de geconcedeerde lijn toepasselijk zullen zijn ook alle later vast te stellen wettelijke bepalingen, voor zoover zij niet met de concessievoorwaarden in strijd komen (z.g.n. onderwerpingsclausule). In de oudere concessiën ontbreekt evenwel zoodanige clausule. Het K.B. nu gaat er van uit, dat de nieuwe wettelijke bepalingen (zoowel het Besluit zelf als de daarop berustende ordonnantiën en verordeningen van zelfstandige gebiedsdeelen) van toepassing zijn ook op reeds bestaande spoor- en tramwegen ³⁾, maar dat de toepassing van sommige bepalingen ⁴⁾ aanspraak zal geven

¹⁾ Zie art. 1601 u B. W. j° art. 2 A. B. S. T.

²⁾ Zie B. V. S. art. 2.

³⁾ K. B. art. 18, lid 3, schept echter de mogelijkheid van niet-toepassing of slechts gedeeltelijke toepassing gedurende zekeren termijn. Zie bl. 17.

⁴⁾ Bedoelde bepalingen zijn die, welke

- a. nieuwe of zwaardere lasten opleggen of daartoe bevoegdheid geven:
 1. door het vorderen, niet ten behoeve van den dienst van den spoor- of tramweg, en zonder of tegen geringere vergoeding dan vóórdien, van diensten van den ondernemer dan wel van eenige beschikking over of eenig genot van zaken hem toebehoorende.
 2. door den ondernemer te verplichten, zijn spoor- of tramweg in te richten voor vervoer met een grootere maximum snelheid.
- b. tengevolge hebben verlaging van tarieven of verbod van vervoer, niet in het belang van de algemeene veiligheid, de veiligheid van het verkeer of van de openbare gezondheid;
- c. strekken tot afstand van een winstaandeel;
- d. tengevolge zouden hebben de vermindering — of het vervallen — van aanspraken op schadeloosstelling uit een wettelijke bepaling of de verleende concessie voortvloeiende, of
- e. den duur der concessie zouden bekorten. (K. B. art. 18, lid 5).

op een schadeloosstelling uit de kas der Overheid, die de bepalingen vaststelde. (K.B. Art. 18, lid 4) Hierbij is echter het voorbehoud gemaakt, dat dergelijke aanspraak niet zal bestaan, indien „de toepassing van zoodanige bepalingen, krachtens de voorwaarden van concessie, in verband met de destijds geldende wettelijke bepalingen, zonder schadeloosstelling mogelijk zoude zijn geweest”, welke eenigszins raadselachtig uitzienende woorden hierop neerkomen, dat de ondernemingen, die eene onderwerpingsclausule hebben aanvaard, geen schadevergoeding zullen ontvangen, tenzij zij daarop ook onder de oude wetgeving¹⁾ aanspraak konden maken.

Opgemerkt zij nog, dat de wettelijke bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen ook gelden voor de zelfbesturende landschappen.

§ 5. *De exploitatie-overeenkomst.*

Anders dan in Nederland exploiteert het Land zijn spoor- en tramwegen zelf, terwijl ook overigens in Indië exploitatie van spoor- of tramwegen door een ander dan de eigenaar zoo goed als niet voor komt.

De exploitatie-overeenkomst d.i. de overeenkomst, waarbij de eigenaar van een ijzeren baan deze aan een ander in exploitatie geeft, is dus in Indië een zeldzame figuur.²⁾ Afgezien hiervan kan, in het algemeen gesproken, worden opgemerkt dat de aard van zulk eene overeenkomst niet altijd dezelfde is. Het kan zijn eene overeenkomst van huur en verhuur, het kan ook zijn een maatschap.

¹⁾ Zie, voor zooveel tramwegen (thans spoorwegen 2e klasse) betreft, A.T.R. art. 107, luidende: „De bepalingen van dit Reglement zijn mede van toepassing op de bestaande stoom- en electrische tramwegen voor algemeen verkeer, voor zoover zij niet strijdig zijn met de bijzondere voorwaarden van vergunning, bij het verleenen der concessie of tengevolge van latere bijzondere bedingen gesteld. De toepassing op bestaande ondernemingen geeft haar recht op schadeloosstelling van Gouvernementswege, bijaldien de bepalingen van dit Reglement haar meerdere of zwaardere lasten opleggen dan die, welke golden voor de invoering daarvan”. Voor spoorwegen, thans spoorwegen 1e klasse, bestond een dergelijke bepaling niet.

²⁾ De S.J.S. verkocht haren stadstramweg te Semarang aan de Gemeente, doch bleef de lijnen voorloopig voor eigen rekening exploiteeren en sloot dus tegelijkertijd eene exploitatie-overeenkomst.

De exploitant pleegt de baten en lasten van de lijn te genieten en daartegenover aan den eigenaar eene uitkeering te doen, welke op verschillende wijzen, dikwijls in verband met de uitkomsten van het bedrijf, wordt vastgesteld.

De nieuwe exploitant is voortaan „de ondernemer” in den zin der wet (A.B.S.T. art. 1, letter *b.*; B.A.B.S. art. 1, letter *b.*; S.V. Art. 1, letter *b.*).

Mogelijk is ook de exploitatie van een ijzeren baan voor rekening van den eigenaar door een ander. Baten en lasten der exploitatie blijven dan voor den eigenaar; de ondernemer, die het bedrijf voor diens rekening uitoefent, is te beschouwen als een zetbaas.¹⁾

De eigenaar blijft in dit geval de ondernemer in den zin der wet.

¹⁾ Ten aanzien van den op bl. 14 in noot 2 bedoelden tramweg is bij de desbetreffende overeenkomst ook de mogelijkheid van exploitatie door S.J.S. voor rekening der Gemeente voorzien.

HOOFDSTUK II.

SPOORWEGEN DER EERSTE KLASSE.¹⁾

§ 1. *Het geldende recht.*

- 1e. Wettelijke bepalingen.
- a. K.B. houdende algemeene regelen betreffende den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer in Nederlandsch-Indië,²⁾ (zie bl. 11);
 - b. Algemeene bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen³⁾, (zie bl. 12 noot 1, onder a);
 - c. Bepalingen voor den aanleg en het bedrijf der spoorwegen⁴⁾, (zie bl. 12 noot 1, onder b);
 - d. Spoorwegverordening,⁵⁾ (zie bl. 12 noot 2);
 - e. Bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen⁶⁾, (zie bl. 12 noot 1, onder c);
 - f. Concessie aanvraag-verordening S. 1928 No. 203;
 - g. Stoomreglement⁷⁾, art. 43, lid 2, letter b;
 - h. Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van geleidingen voor electrische verlichting en het overbrengen van kracht door middel van electriciteit⁸⁾, art. 22;
 - i. Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van telegraphen in Ned.-Indië⁹⁾, art. 1, lid 2;

¹⁾ Zie voor omschrijving bl. 8.

²⁾ artt. 1, 3 lid 1, 4 lid 1, 5, 7 t/m 10, 11 leden 1 en 3, 12 lid 1, 13 leden 1 t/m 4, 14, 15, 17 leden 1 en 2, 18.

³⁾ artt. 1 t/m 40, 73 t/m 76;

⁴⁾ artt. 1 t/m 6; 10 t/m 32; 34 t/m 38;

⁵⁾ artt. 1 t/m 14; 25 t/m 37, 39 t/m 102; 155;

⁶⁾ artt. 1 t/m 167 en 172 t/m 175.

⁷⁾ S. 1924 No. 42, laatstelijk gewijzigd S. 1927 No. 257.

⁸⁾ Vastgesteld bij Ordonnantie 1890 S. 190, laatstelijk gewijzigd S. 1927 No. 263.

⁹⁾ Vastgesteld bij Ordonnantie 1896 S. 257, laatstelijk gewijzigd S. 1927 No. 264.

- j. Indisch Wetboek van Strafrecht artt. 194, 195, 206, lid 1, 211 t/m 215, 408 en 409;
- k. Bepalingen betreffende het vervoer van ontplofbare stoffen ¹⁾;
- l. Ordonnanties, houdende bepalingen nopens de rechten en verplichtingen van de werkgevers en de werklieden van Inlandschen en daarmede gelijkgestelden landaard (Koelie-ordonnanties) S. 1915 No. 421; S. 1916 Nos. 334 en 685; S. 1918 Nos. 37 t/m 46;
- m. Pakketpostreglement 1925 (S. 1925 No. 515) art. 15 j°. Uitvoeringsbepalingen (S. 1925 No. 517) art. 17.

Vorenstaande wettelijke bepalingen gelden zoowel voor de particuliere als voor de Staatspoorwegen, zij het voor de laatste met eenige beperking (zie A. B. S. T. art. 72; B. A. B. S. art. 32; S. V. art. 154.)

De onder *a* t/m *e* genoemde zijn ook van kracht voor de bij haar inwerkingtreden reeds bestaande spoorwegen (zie bl. 13 en 14) met dien verstande, dat voor zooveel A. B. S. T. en B. A. B. S. betreft, de G. G. kan bepalen, dat bij wijze van overgang voor eenigen spoorweg de oude reglementen (d.w.z. voor zooveel spoorwegen 1e klasse betreft, het A. R. S.) gedurende een (voor verlenging vatbaren) termijn nog geheel of ten deele gehandhaafd zullen blijven en de nieuwe bepalingen nog niet of niet ten volle toepassing zullen vinden (zie Ordonnantie 1927 S. 258 onder II, lid 2 en Ordonnantie 1927 S. 259 onder II, lid 2, in verband met K. B. art. 18, lid 3.) ²⁾

Nopens de toepasselijkheid van de bepalingen der B. A. B. S. en de Spoorwegverordening met betrekking tot een door meerdere ondernemers van spoor- of tramwegen in gemeenschappelijk gebruik geëxploiteerd wordend baanvak kan de DGB. de door hem noodig geachte voorschriften geven. (B. A. B. S. art. 34, lid 1.)

De bovenvermelde regelingen verbinden algemeen, dus alle ondernemingen.

¹⁾ Vastgesteld bij Ordonnantie 1907 S. 501, laatstelijk gewijzigd S. 1920 No. 395.

²⁾ Bij S. 1928 No. 415, onder ten tweede, 1°, en S. 1929 No. 61 zijn in verband met het aanvankelijk nog niet in werking komen der B. V. S. (Zie bl. 5, noot 1), gedurende een termijn van veertien maanden (ingaaende 1 November 1928) verschillende artikelen van het A. R. S. gehandhaafd.

Hetgeen, als minder vatbaar voor algemeene regeling, voor iedere onderneming afzonderlijk moet worden bepaald, is in de concessiën of dienstreglementen opgenomen.

2e. *Concessiën.*¹⁾

In Nederlandsch-Indië mogen spoorwegen niet worden aangelegd, noch geëxploiteerd, dan door of krachtens concessie van wege het Land.

De concessie wordt verleend door den Gouverneur-Generaal, na de raden der betrokken zelfstandige gebiedsdeelen te hebben gehoord. Indien bij het verleenen der concessie in eenigerlei vorm rechtstreeksche geldelijke steun uit 's Lands geldmiddelen wordt toegezegd, treden de desbetreffende bepalingen niet in werking dan nadat de daarvoor noodige gelden op de begrooting van Ned.-Indië zijn beschikbaar gesteld. Zoolang dit laatste niet geschied is, wordt de concessie geacht zonder de bedoelde bepalingen verleend te zijn.

Concessie kan alleen worden verleend aan:

- a. Nederlandsche onderdanen,
- b. vennootschappen gevestigd in Nederland of in Ned.-Indië, mits de meerderheid der bestuurders en der commissarissen dan wel der beheerende vennoten — of, indien er niet meer dan twee bestuurders zijn, de eenige of beide — Nederlandsche onderdanen zijn;
- c. zelfstandige gebiedsdeelen.

De niet in Ned.-Indië gevestigde concessionarissen moeten aldaar behoorlijk vertegenwoordigd zijn.

Overdracht der concessie mag slechts geschieden met goedkeuring van den G.G.

Het recht van naasting moet bij de concessie aan het Land worden voorbehouden.

De concessie vervalt, indien de concessionaris niet meer aan de gestelde eischen voldoet. Zij kan, tenzij overmacht kan worden aangetoond, door den G.G. bij een met redenen omkleed besluit worden ingetrokken in de bij art. 13, lid 2, K.B. 1926 S. 334 vermelde gevallen, meerendeels gevallen waarin de concessionaris in zijne verplichting om aan te leggen of te exploiteeren te kort schiet. In art. 14 zijn de gevolgen van de intrekking en het vervallen geregeld. (K.B. artt. 3, lid 1, 4, lid 1; 7; 8; 9; 10; 11; lid 1, onder a en lid 3; 12, lid 1 onder a; 13, leden 1, 2, 3 en 4 onder a; 14).

(1 Zie ook bl. 1 en 11.

Dit is de thans geldende regeling. De eerste van dien aard werd vastgesteld bij een Kon. Besluit van 1853.

Concessie voor een spoorweg der eerste klasse heeft thans N.I.S. voor de lijnen Semarang — Kedoengdjati — Goendih — Soerakarta — Jogjakarta en Kedoengdjati — Willem I, en de Deli-Spoorweg Maatschappij voor de lijnen Belawan — Medan en Medan — Perbaoengan — Tebing Tinggi — Kisaran — Tandjong Balei.

De concessie aan de N.I.S. is in 1862 verleend door den G.G. en wel, overeenkomstig het K.B. van 1853, onder Koninklijke goedkeuring, aangezien daarbij door den Staat eene rente over het aanlegkapitaal werd gegarandeerd. Zij werd wegens deze Staatshulp ten deele bekrachtigd bij de wet.¹⁾

Overtreding der concessievoorwaarden is strafbaar. (A.B.S.T. art. 73, onder *b*, en art. 74 onder *b*).

Hetgeen is in acht te nemen ten aanzien van aanvragen van concessie voor den aanleg en exploitatie van spoorwegen en bij het aanvragen van voorrang voor concessie is geregeld bij de concessie aanvraag-verordening (S. 1928 No. 203).

3e. *Dienstreglementen.*

Bestuurders zijn evenals in Nederland verplicht vóór de opening van den dienst een dienstreglement vast te stellen. Dit reglement behoeft de goedkeuring van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, die, ook nadat het is goedgekeurd, wijzigingen kan voorschrijven. (B.A.B.S. art. 21).

Het dienstreglement is bestemd om aan een ieder, hetzij bestuurder, hetzij beambte of bediende, zijne verplichtingen ten aanzien van den dienst voor te schrijven.²⁾

Het dienstreglement moet met de wettelijke bepalingen in overeenstemming zijn.

Bestuurders zijn strafbaar, wanneer zij niet zorgen, dat de dienst wordt uitoefend overeenkomstig het dienstreglement. (B.A.B.S. art. 21, lid 4, j^o art. 35, onder *a*).

¹⁾ S. 1863 No. 110, gewijzigd S. 1869 No. 66.

²⁾ Aldus de M. v. T. met betrekking, tot art. 5 Spoorwegwet 1859. [Zie Boogaard „Wet van 21 Augustus 1859 (Stbl. No. 98)”, van welk artikel der Spoorwegwet art. 21 B.A.B.S. een navolging is.

§ 2. *Ondernemers en bestuurders.*

Volgens art. 1 K.B. 1926 S. 334 verstaat dit Besluit onder „ondernemer”: voor zooveel den aanleg betreft, de natuurlijke of rechtspersoon(en), voor wiens (wier) rekening de aanleg en, voor zooveel de exploitatie betreft, de natuurlijke of rechtspersoon(en), voor wiens (wier) rekening de exploitatie geschiedt.

Wanneer er een exploitatie-overeenkomst is gesloten, is dus niet de eigenaar van de lijn, maar de exploiteerende maatschappij de ondernemer.

Genoemd Besluit verstaat onder „bestuurder”: voor zooveel den aanleg betreft, degene(n), die de regeling en de leiding van den aanleg en, voor zooveel de exploitatie betreft, degene(n), die het dagelijksche bestuur en de leiding van den dienst heeft (hebben).

A.B.S.T., art. 1, en B.A.B.S., art. 1, geven gelijklopende omschrijvingen als het Kon. Besluit.

Zij zijn duidelijk en laten voor controversen, als zich in Nederland met name ten aanzien van het begrip „ondernemer” hebben voorgedaan¹⁾, geen ruimte.

De ondernemer moet aan dezelfde eischen voldoen als de concessionaris²⁾ (A.B.S.T. art. 5 lid 1).

De ondernemer moet den bestuurder aanwijzen vóór dat de aanleg resp. de exploitatie aanvangt (A.B.S.T. art. 5 lid 2).

De bestuurder moet Nederlandsch onderdaan en in Ned.-Indië gevestigd zijn en bevoegd om verblijf te houden binnen het gedeelte van Ned.-Indië, waarin de spoorweg gelegen is. (A.B.S.T. art. 5 lid 3).

Ondernemers en bestuurders moeten domicilie kiezen binnen Ned.-Indië. Zoolang dit niet is geschied, worden zij geacht domicilie te hebben ten kantore van den DGb. (A.B.S.T. art. 6).

§ 3. *Aanleg en exploitatie.*

A. *Staatsspoorwegen en particuliere spoorwegen.*

De spoorwegen der eerste klasse zijn aangewezen bij Gouvernementsbesluit S. 1928 No. 416 onder „Eerstelijk”. Voor zooveel zij niet eigendom zijn van het Land, behooren zij aan de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij of aan de Deli Spoorweg-Maatschappij.

¹⁾ Zie „Rechtskennis van den Ingenieur”, VII, bl. 19 en 20.

²⁾ Zie bl. 18.

Er bestaat slechts eigen exploitatie, zoowel bij Staats- als bij particuliere spoorwegen der eerste klasse.

Zie omtrent de eenigermate beperkte toepasselijkheid der wettelijke bepalingen op de Staatsspoorwegen bl. 17.

Aangaande de concessie zie bl. 18.

B. Weg en Werken.

I. Aanleg.

Anders dan in Nederland heeft de wetgever voor Indië een volledig stel bepalingen omtrent den aanleg gegeven. (B. A. B. S. artt. 2 t/m 6 en 10 t/m 19 en S. V. artt. 2 t/m 14).

Algemeene bepalingen.

De spoorweg moet, overeenkomstig zijne bestemming als spoorweg der eerste klasse, ten minste geschikt zijn om bereden te worden met een grootste snelheid van 60 K.M. per uur. Indien spoorwegen der eerste klasse met grootere snelheid worden bereden, bepaalt de Directeur van Gouvernementsbedrijven voor elk geval afzonderlijk de deswege te stellen hoogere eischen. (S. V. art. 6).

Technische voorschriften omtrent de eischen, waaraan de weg, de werken en de wijze van uitvoering moeten voldoen, zoomede voor den aanleg en de bediening der tractieleidingen¹⁾ worden vastgesteld door genoemden Directeur, behoudens beroep op den G. G. (B. A. B. S. art. 4²⁾).

Deze Directeur bepaalt ook de eindaanwijzing van de richting van den spoorweg, nadat de G. G. de algemeene richting heeft

¹⁾ De „Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van geleidingen voor electricische verlichting en het overbrengen van kracht door middel van electriciteit in Nederlandsch-Indië” zijn niet van toepassing op de tractieleidingen van spoor- en tramwegen, tot welker aanleg of gebruik in de betrekkelijke spoorweg-onderscheidenlijk tramwegconcessie uitdrukkelijk vergunning is verleend. (S. 1890 No. 190, laatstelijk gewijzigd S. 1927 No. 263, art. 22).

²⁾ De bepaling van art. 1 der „Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van telegraphen in Nederlandsch-Indië, volgens welke voor den aanleg op het grondgebied van Nederlandsch-Indië van niet voor openbaar verkeer bestemde telegraphen en telefonen eene vergunning der Regeering wordt vereischt, is niet van toepassing op telegraphen, die behooren tot een spoorweg, een stadstramweg of een landelijken tramweg” (S. 1876, No. 257, laatstelijk gewijzigd S. 1927 No. 264, art. 1, lid 2.).

aangewezen (B. A. B. S. art. 3) De ontwerp-teekeningen van den spoorweg en daartoe behorende werken evenals die van wijzigingen van bestaande of van nieuwe werken behoeven de goedkeuring van dien Directeur (B. A. B. S. art. 10¹). De uitvoering van werken, gebouwen en inrichtingen moet geschieden met inachtneming der goedgekeurde teekeningen en overigens overeenkomstig de eischen en de aanwijzingen van het Toezicht, dat bij gebreke van voldoening aan deze verplichting de uitvoering kan doen staken. (B. A. B. S. art. 11).

Eerst nadat ook voor zooveel noodig aan de voorwaarden van concessie zal zijn voldaan, mag met de uitvoering worden begonnen. (B. A. B. S. art. 2).

De uitvoering moet zoodanig geschieden, dat het openbaar verkeer daarvan geen hinder ondervindt. Voorts wordt gezorgd voor maatregelen in het belang van den goeden aan- en afvoer van water op de terreinen, die door den spoorweg worden ingenomen. (B. A. B. S. art. 16).

Wanneer niet binnen zes maanden na de aanvaarding (of eventueel na de overdracht der concessie aan een naamlooze vennootschap) een ernstig begin met den aanleg is gemaakt, kan de concessie worden ingetrokken. (K. B. art. 13, lid 2, onder a).

Gebruik van Landsdomein.

Van den aanvang af is de aanleg van ijzeren banen van Overheidswege bevorderd door het verleen en ten behoeve daarvan van kosteloos gebruik van het vrije Staatsdomein. Art. 6 B. A. B. S. staat thans kosteloos gebruik toe, *ook van gronden, die aan zelfstandige gebiedsdeelen in beheer zijn gegeven*. Wanneer intusschen wegens aankoop, afkoop van rechten of uit andere hoofde uitgaven zijn gedaan, zullen deze geheel of gedeeltelijk van den ondernemer kunnen worden teruggevorderd.

Met opzet is in art. 6, lid 1, B. A. B. S. geschreven, dat het gebruik der bedoelde gronden wordt „toegestaan” om te doen uitkomen, dat hier geen zakelijk recht van gebruik wordt verleend, maar slechts sprake is van een gedoogen.

De bevoegdheid tot feitelijke ingebruikneming wordt ontleend aan de goedkeuring der grondkaarten door den DGB.

¹) Art. 7, lid 1, Concessieaanvraag-verordening geeft aan, welke werken van wijziging of uitbreiding kunnen worden tot stand gebracht, zonder dat eene nieuwe concessie-aanvraag wordt vereischt.

Voor de oprichting van gebouwen of andere inrichtingen ten behoeve van het bedrijf kan ook een kosteloos recht van opstal op onbebouwde gronden, aan het Land toebehoorende, worden verkregen voor den duur der concessie, zulks in afwijking van de algemeene regelen op dit stuk, die slechts verleening van opstalrecht voor ten hoogste 30 jaren en tegen vergoeding toestaan.¹⁾

Afsluiting.

De spoorweg moet op door den DGb. goed te keuren wijze worden afgesloten. (S.V. artt. 7, 8 en 9) De Directeur kan uitzonderingen toelaten, (art. 7); met name kan hij toestaan, dat overwegen gelegen in openbare wegen en paden met gering verkeer niet worden afgesloten noch bewaakt. (S.V. art. 9, lid 2).

Spoorwijdte.

De spoorwijdte bedraagt 1.067 M. of 1.435 M. (S.V. art. 10, lid 1).

Verdere voorschriften.

Verdere voorschriften betreffen het normaal profiel der vrije ruimte, den afstand der sporen, de aanwijzing van afstanden, bogen en hellingen, grensmerken bij wissels en doorsnijding, het aanbrengen in de hoofdsporen van werkkuilen, rolwagens en draaischijven. (S.V. artt. 10, leden 2 t/m 9; 11; 12; 13).

Opneming van den weg en de werken.

De weg en de werken, met uitzondering van de dienstwoningen, moeten vóór de openstelling van den dienst voor het algemeen verkeer, van Regeeringswege zijn opgenomen en goedgekeurd. Hetzelfde geldt bij belangrijke wijzigingen of herstellingen en bij nieuwe werken. (B.A.B.S. art. 20, lid 2, onder c, en lid 3).

Vestiging van Stations.

Zie bl. 30 en 31.

Uitwegen.

Het is mogelijk, dat bij den aanleg landen of erven door den spoorweg van den gemeenen weg of vaart worden gescheiden. Voor dat geval wordt den eigenaren daarvan een recht van uitweg over den spoorweg toegekend. (A.B.S.T. art. 20,

¹⁾ S. 1872 No. 124.

lid 1)¹⁾. Met die uitwegen zijn bedoeld *noodwegen* in den zin der artt. 667 t/m 670 B. W. voor Ned.-Indië, die dan ook daarop van toepassing zijn verklaard²⁾, behoudens de uitzondering voor wat betreft de verplichting tot schadeloosstelling, welke voor hem, die zijn uitweg verliest, kwalijk passen zou.

Behalve deze noodwegen kent de wet ook nog bij overeenkomst onder goedkeuring van den DGB. over den spoorweg toegestane *uitwegen* (A.B.S.T. art. 20, lid 3).

Bij art. 20, lid 2, A.B.S.T. is de mogelijkheid geschapen om in de behoefte aan uitweg te voorzien door den aanleg van parallelwegen met één uitweg, ter voorkoming van doorsnijding van den spoorweg door meerdere dicht bij elkander gelegen wegen.

II. *Instandhouding.*

Onderhoud van weg en werken.

Den ondernemer is de verplichting opgelegd de weg met de daartoe behorende werken voortdurend zoodanig te onderhouden, dat elk gedeelte van den weg veilig met de grootste daarop toegelaten snelheid kan worden bereden.³⁾ (B.A.B.S. art. 29).

De gebouwen moeten steeds in goeden staat van onderhoud verkeerren. (S.V. art. 57, lid 2).

Daarnevens gelden de bepalingen der A.B.S.T., welke het Toezicht of den Directeur G.B. bevoegdheid geven maatregelen aan te bevelen en zoo noodig door te zetten ten behoeve eener veilige en behoorlijke exploitatie, (zie bl. 39 en 40), waartoe mede behooren maatregelen bij minder goed onderhoud.

Onderhoud der toegangswegen tot stations.

Bij Gouvernementsbesluit van 15 Juli 1918 No. 27 is bepaald, dat de door ondernemers van spoor- of tramwegdiensten (daar-

¹⁾ Volgens Arr. H.R. 6 Maart 1865 W 2674 met betrekking tot het overeenkomstige art. 34 der Spoorwegwet brengt dit recht alleen mede, dat de eigenaren kunnen vorderen, dat daaraan te hunnen behoefte worde voldaan, niet dat zij dit zelve zouden mogen verichten.

²⁾ dit was noodig, omdat het de vraag is of een spoorweg een „land” is als in art. 667 B.W. voor Ned.-Indië bedoeld.

³⁾ Het was op grond van de overeenkomstige bepaling van art. 1, lid 1, „Algemeen Reglement Dienst”, dat H. Y. S. M. veroordeeld werd tot vergoeding van schade aan de slachtoffers van het spoorwegongeval bij Weesp op 13 September 1918. Zie Hof Amsterdam 9 Mei 1924 W 11202; H.R. 12 December 1924 W 11299.

onder mede begrepen den dienst der Staatsspoor- en tramwegen) aangelegde of nog aan te leggen toegangswegen naar stations en/of halten van spoor- of tramwegen — voor zoover zij niet gelegen zijn op terreinen, waarop ten behoeve van die spoor- of tramweg eenig zakelijk recht gevestigd moet blijven, of welke bij den Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen in beheer moeten blijven — met inbegrip van de in die wegen voorkomende kunstwerken, worden gerekend te behooren tot de wegen, welke op den voet der bestaande bepalingen door de zorg van het Departement van Binnenlandsch Bestuur of van dat der Openbare werken worden onderhouden, hersteld en vernieuwd. Dit geldt echter niet, indien en voor zooveel de toegangswegen gelegen zijn binnen de gebieden van locale raden.

Verbod van ontgraven.

In het belang van de instandhouding van den spoorweg is ook nog verboden (behoudens ontheffing) binnen den afstand van zes meter daarvan ontgraving van het terrein te doen plaats hebben, op straffe van dichtung op kosten van den overtreder en boete (A. B. S. T. artt. 22, 24, 25).

C. Rollend materieel.¹⁾

I. *Constructie* (S. V. artt. 25 t/m 36; 37; 39 t/m 48).

Evenals in Nederland het Algemeen Reglement Dienst, geeft de S. V. voorschriften omtrent den bouw en de inrichting van het rollend materieel, omtrent de goedkeuring van het type en het onderzoek van Overheidwege vóór de indienststelling.

Het Stoomreglement geeft afzonderlijke voorschriften omtrent de indienststelling van locomotiefketels.

¹⁾ B. A. B. S., art. 1, en S. V., art. 1, verstaan onder:
 „rollend materieel”: trekvoertuigen, tenders, rijtuigen en wagens;
 „trekvoertuig”: een voertuig met aandrijfinrichting, al dan niet tevens bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;
 „locomotief”: een trekvoertuig niet bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;
 „stoomlocomotief”: een door stoom gedreven locomotief;
 „motorvoertuig”: een trekvoertuig, tevens bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;
 „rijtuig”: een ander voertuig, geheel of ten deele bestemd voor het vervoer van reizigers en (of) bagage en (of) post;
 „wagen”: een ander voertuig, uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen of levende dieren.

II. *Onderhoud.* (S.V. artt. 61 t/m 65).

Het rollend materieel, op den spoorweg in gebruik, moet zoodanig worden onderhouden, dat de treinen te allen tijde met de grootste daarvoor toegelaten snelheid kunnen worden vervoerd. (S.V. art. 61).

Door het Toezicht wordt het rollend materieel na de indienststelling periodiek gekeurd. (S.V. artt. 32, 62 en 63).

Het Stoomreglement geeft afzonderlijke bepalingen omtrent de beproeving van locomotiefketels.

Nevens een en ander gelden de bepalingen der A.B.S.T., welke het Toezicht of den DGb. bevoegdheid geven maatregelen aan te bevelen en zoo noodig af te dwingen ten behoeve eener veilige en behoorlijke exploitatie. (zie bl. 40).

D. *Personeel.*

I. *Overheidsbemoeiing ten aanzien van personeelbelangen.*

De inmenging der Overheid ten dezen beoogt in Indië nog uitsluitend de veiligheid en de goede uitoefening van den dienst, terwijl daarnevens in Nederland in latere jaren ook de zedelijke en maatschappelijke belangen van het personeel zich deden gelden.

De voorschriften betreffen de dienst- en rusttijden (B.A.B.S. art. 22) en de geschiktheid van personeel (S.V. artt. 90 en 91).

Met de dienstvoorwaarden heeft de Regeering tot nog toe geen bemoeiing.¹⁾ Zie dienaangaande bl. 2 en bl. 12.

Een stakingsverbod voor spoorwegpersoneel bestaat niet.

II. *Geschiktheid.*

Alleen voor machinisten en stokers, motoristen en leerlingen-motorist worden vereischten gesteld. (S.V. artt. 90 en 91).

Voorts moet personeel, hetwelk naar het oordeel van den Directeur van Gouvernementsbedrijven ongeschikt is voor zijn taak, op diens vordering tijdelijk of blijvend van die taak worden ontheven. (A.B.S.T. Art. 36).

III. *Dienst- en rusttijden.*

De Overheidsbemoeiing met de dienst- en rusttijden dateert van 1916. (Zie Staatsblad 1916 No. 607).

¹⁾ Zonder wettelijken dwang heeft intusschen de N.I.S. het instituut van den scheidsrechter in strafzaken ingevoerd. Hetzelfde deden de Samarang-Joana en de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappijen, die spoorwegen der 2e klasse exploiteeren.

Thans is bij art. 22 B. A. B. S. aan den bestuurder de verplichting opgelegd om ten aanzien van die categorieën van het personeel, voor welke de Directeur van Gouvernementsbedrijven dit in het belang van eene behoorlijke uitoefening van den dienst of van de veiligheid van het verkeer noodig acht, eene regeling van de dienst- en rusttijden aan de goedkeuring van dien Directeur te onderwerpen. Bij die regeling moeten de door den DGB. vastgestelde algemeene regelen worden inachtgenomen. Bij gebreke van overeenstemming tusschen Directeur en bestuurder beslist de Gouverneur-Generaal.

Van de vastgestelde regeling kunnen bestuurders afwijken, wanneer dit noodzakelijk is in het belang van de behoorlijke uitoefening van den dienst of van de veiligheid, terwijl de Directeur van Gouvernementsbedrijven in bepaalde gevallen ontheffing kan verleenen.

Deze voorschriften onderscheiden zich van de Nederlandsche doordat zij alleen het belang van den dienst en de veiligheid op het oog hebben en zich derhalve niet over het geheele personeel uitstrekken.

Voorts zijn de regelen niet gesteld door den wetgever om algemeen te gelden, maar wordt—zij het met inachtneming van zekere, niet door het wetgevend gezag, maar door den DGB. vastgestelde algemeene regelen—eene regeling van dienst- en rusttijden vastgesteld voor elke onderneming afzonderlijk, hetgeen aan de wettelijke regeling wat meer soepelheid geeft.¹⁾

E. Voorschriften in het belang der veiligheid van het verkeer.

I. Voorschriften voor bestuurders en personeel.

De B. A. B. S. en de voorschriften ter uitvoering daarvan geven natuurlijk volle aandacht aan de veiligheid van het verkeer. Nevens de bepalingen betreffende den aanleg van den weg, de constructie van het rollend materieel, het onderhoud van een en ander, de dienst- en rusttijden van het personeel, welke alle

¹⁾ Een ordonnantie, overeenkomende met de Arbeidswet 1919, bestaat in Indië niet. Er geldt slechts een ordonnantie tot regeling van den kinderarbeid en den arbeid van vrouwen gedurende den nacht (S. 1925 No. 647), welke ordonnantie een uitvloeisel is van de ook voor de Koloniën geldende verdragen van Washington, goedgekeurd bij de wetten van 20 Mei 1922 Ned. Staatsblad No. 268 en 370. Voor de Spoorwegen is deze ordonnantie en het ter uitvoering daarvan vastgestelde Gouv. Besluit 1925 S. 648 alleen van belang voor zooveel betreft de wachteressen en (eventueel) vrouwelijke kaartjes-verkoopsters.

reeds werden besproken, treft men dus ook nog andere bepalingen aan in het belang eener veilige exploitatie.

In de eerste plaats zij genoemd het voorschrift van art. 20, lid 1, B.A.B.S., volgens hetwelk een spoorweg niet voor het algemeen verkeer mag worden opengesteld, alvorens de DGB. daartoe vergunning heeft verleend, welke vergunning eerst gegeven wordt nadat o. a. het dienstreglement, voor zooveel door den DGB. noodig geacht, is goedgekeurd, en aan de voorschriften bij of krachtens de B.A.B.S. gegeven, voor zooveel noodig is voldaan. (B.A.B.S. art. 20, lid 2, onder b). Voorts worde gewezen op de bepalingen omtrent de seinen (S.V. artt. 49 t/m 56, o.a. voorschrijvende de vaststelling van een algemeen seinreglement, geldig voor alle spoorwegen in Nederlandsch-Indië, benevens van een in het dienstreglement der onderneming op te nemen bijzonder reglement), de treinen (S.V. artt. 72 t/m 102, waarvan de artikelen 81, lid 2, 97 en 102 betreffen maatregelen bij ongevallen en onderzoek van ongevallen.¹⁾)

II. Voorschriften voor anderen.

Overigens zijn er bepalingen betreffende de bewaking van afsluitingen in wegen ten behoeve van bijzondere personen aangelegd en in uitwegen (B.A.B.S. artt. 28, leden 2, 3 en 4, en 37; S.V. art. 60, lid 6); voorts een verbod van sleepen over overwegen, en een verbod om den spoorweg te betreden en afsluitingen te openen. (A.B.S.T. artt. 26, 28 en 75).

III. Eigendomsbeperking in het belang van het spoorwegverkeer.

Verboden is, behoudens ontheffing, binnen zekeren afstand van een spoorweg een gebouw, muur, schutting, aarden wal of ander verheven voorwerp op te richten dan wel boomen of houtgewas te planten, zulks in het belang van het vrije uitzicht van den weg, en wat de boomen betreft, wegens het gevaar van omwaaien. Daarbij zijn met betrekking tot niet-afgesloten, voor rijverkeer geschikte overwegen bijzondere voorschriften gegeven. (A.B.S.T. artt. 21, 24 en 25).

Hetgeen binnen de gestelde grens is opgericht kan worden opgeruimd, en wel, zoo het is geschied in strijd met de A.B.S.T. of met vóór het in werking treden daarvan op dit stuk geldende wettelijke bepalingen, op kosten van den overtreder, en anders tegen schadeloosstelling.

¹⁾ Een onderzoek in het openbaar (zie Spoorwegwet, art. 27) is in Indië niet bekend.

IV. *Veroorzaken van gevaar voor het verkeer.*

In het belang van de veiligheid strekken ten slotte ook de artt. 194, 195 en 206, lid 1, Indisch Wetboek van Strafrecht, straf bedreigende tegen hem, die — opzettelijk of door schuld — gevaar doet ontstaan voor het openbaar verkeer door mechanische kracht over den spoorweg.

Bij veroordeeling kan de schuldige door den rechter worden ontzet van de uitoefening van het beroep, waarin hij het misdrijf begaan heeft.

F. *Verdere voorschriften in het belang der behoorlijke uitoefening van den dienst.*

Hier verdient in herinnering gebracht te worden het voorschrift van art. 20, lid 1, B. A. B. S. (zie bl. 28), dat nevens de veiligheid ook een overigens goede uitoefening van den dienst beoogt.

Voorts mogen worden genoemd de bepalingen omtrent klachtenboeken (B. A. B. S. art. 26), omtrent het aantal beambten, dat op de treinen aanwezig moet zijn (S. V. art. 89), de voorschriften ter bevordering van de zorgvuldige waarneming van den dienst (S. V. art. 94) en de veiligheidsvoorschriften door treinpersoneel in acht te nemen. (S. V. art. 95).

Verdere verplichtingen van bestuurders en personeel zijn beschreven in het dienstreglement van elke spoorwegonderneming (zie bl. 19).

Art. 97 S. V. schrijft voor, dat in dat reglement moeten worden opgenomen voorschriften ter verzekering van den regelmatig en veiligen loop der treinen.

Ten slotte is hier te noemen de bepaling van art. 13, lid 2, onder *d*, van het K. B. 1926 S. 334, volgens welke de concessie kan worden ingetrokken, wanneer de concessionaris de exploitatie zonder vergunning van het gezag, dat de concessie verleende, geheel of over een gedeelte van den weg heeft gestaakt en die niet binnen een door dat gezag te stellen termijn hervat.¹⁾

¹⁾ Zie over hervatting van den dienst na staking B. A. B. S. art. 24.

G. *Bescherming van Spoorwegwerken.*

De artt. 408 en 409 Indisch Wetboek van Strafrecht (overeenkomende met artt. 351 en 351bis Ned. W.v.Sr.) bedreigen straf tegen vernieling, beschadiging of onbruikbaarmaking van spoorwegwerken¹⁾, hetzij de veiligheid van het verkeer daardoor al dan niet in gevaar wordt gebracht.

H. *Exploitatie ten algemeenen nutte.*

I. *Strekking der desbetreffende bepalingen.*

De voorschriften betreffende de veiligheid van het verkeer en de verdere uitoefening van den dienst, tot dusver besproken, zijn alle beperkingen van de vrijheid van den ondernemer, die voortvloeien uit de politiezorg der Overheid. Daarnevens staat nu eene andere categorie van bepalingen, welke beoogen eene exploitatie ten algemeenen nutte te verzekeren. Zij zijn grotendeels ingegeven door het verlangen om te voorkomen, dat de ondernemers uit winstbejag aan de belangen van het publiek zouden tekort doen, waartoe het feitelijk monopolie hen in staat zou stellen.

Tot deze categorie behooren die bepalingen, welke aan de onderneming de vrijheid ontnemen tot zelfstandige vaststelling van de plaatsen, waar stations gevestigd zijn, van hare dienstregeling en soms ook van hare tarieven, haar den vervoerplicht opleggen, gunstbetoon uitsluiten en haar dwingen tot regelingen voor doorgaand verkeer.

Daartoe kan mede gerekend worden de bepaling, dat iedere spoorweg naastbaar moet zijn (K.B. art. 12), omdat zij beoogt dat de Staat, zoo noodig, de exploitatie zelf zal kunnen ter hand nemen of overdragen aan een ander, die geacht wordt beter dan zijn voorganger de verkeersbelangen te zullen behartigen.

Wij zullen bij elk dezer voorschriften van positieve overheidszorg iets uitvoeriger stilstaan.

II. *Vestiging van stations.*

De Directeur van Gouvernementsbedrijven bepaalt, behoudens beroep op den G.G., zoowel bij den aanleg als tijdens de ex-

¹⁾ Tot die werken behooren alle zoodanige werken als dienen ter verzekering van een veilig en ongestoord spoorwegverkeer; daaronder behooren ook afsluitboomen van een spoorwegoverweg. H.R. 26 Mei 1924 met betrekking tot artt. 351 en 351bis Ned. W.v.Sr.

exploitatie, de plaatsen, waar stations moeten worden opgericht. De ligging der stopplaatsen bepaalt de ondernemer zelfstandig. (S.V. art. 14).

De bepaling dezer plaatsen is voor een goede voorziening in de verkeersbehoeften uiteraard van het grootste belang.

Het artikel zal ook toepassing kunnen vinden, nadat de aanleg is voltooid.

Tegen het opheffen van Stations en Stopplaatsen buiten toestemming van den DGB. waken de artt. 32, 34 en 35 A.B.S.T., volgens welke de DGB. beslist o.a. omtrent hetgeen voor een behoorlijke exploitatie behoort te worden nagelaten. — tegen het voorbijrijden, de voorschriften omtrent de vaststelling van de dienstregeling, (zie onder III).

III. *Vaststelling der dienstregeling.*

De dienstregeling der op vaste tijden loopende voor reizigersvervoer bestemde treinen heeft de goedkeuring van den DGB. Bij gebreke van overeenstemming met bestuurders beslist de G.G. (S.V. art. 75).

Overigens bestaat eene verplichting tot kennisgeving van de *volledige* dienstregeling aan het Toezicht. (S.V. art. 77).

Van belang is, dat art. 74 S.V. de verplichting oplegt dagelijks ten minste drie treinen, waarmede reizigers vervoerd worden, in elke richting te doen loopen, tenzij de Dgb. anders (dus een kleiner of grooter aantal) bepaalt of de concessievoorwaarden eene andere regeling inhouden.

IV. *Vaststelling der tarieven. Vervoerplicht.*

De tarieven en voorwaarden van vervoer zijn in Indië wettelijk niet aan eenige goedkeuring onderworpen; er bestaat slechts eene verplichting tot openbaarmaking en tot mededeeling vóór de openbaarmaking aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven (B.V.S. art. 6 j° art. 172).

De bestuurders zijn dus — anders dan in Nederland, waar men door preventief toezicht tegen te hooge tarieven waakt, — vrij in de vaststelling der vrachtprijzen, voor zooveel niet de concessie deze vrijheid beperkt. N.I.S. b.v. is bij de voorwaarden der concessie voor haren spoorweg der eerste klasse aan maxima gebonden.

Bij de vaststelling der voorwaarden van vervoer moeten bestuurders inachtnemen zoowel de bepalingen van de B.V.S.

als de concessie-voorwaarden (B.V.S. art. 6, lid 1), terwijl den ondernemer nog de bevoegdheid wordt ontzegd bij de voorwaarden van vervoer af te wijken van de bepalingen der B.V.S.¹⁾ (B.V.S. artt. 3, lid 2, en 5).

Van meer gewicht dan preventief toezicht op de tarieven en voorwaarden van vervoer is de gelijke behandeling van allen door de ondernemingen. In de B.V.S. is dan ook wel opgenomen de verplichting om te vervoeren zonder verleening van gunsten en volgens de openbaar gemaakte tarieven²⁾ en voorwaarden. (B.V.S. art. 3, lid 1, j^o artt. 4 t/m 7).

V. Dwang tot tariefsverlaging.

Art. 17 A.B.S.T. stemt in hoofdzaak overeen met art. 29 Spoorwegwet. Het geeft den G.G. de bevoegdheid verlaging der tarieven te bevelen tegen schadeloosstelling uit 's Lands Kas.³⁾

Daar in Indië de tarieven geen hogere goedkeuring behoeven, schijnt daar aan zoodanige bevoegdheid zelfs meer behoefte te bestaan dan in Nederland.

Toepassing heeft de bepaling, die reeds werd aangetroffen in de oude wetgeving, intusschen ook in Indië niet gevonden.

Bij gebreke van minnelijke schikking over de vraag, of en, zoo ja, welke schadeloosstelling den ondernemer moet worden verleend, beslissen scheidsmannen.

VI. Doorgaand vervoer.

Reizigers en bevrachters hebben groot belang bij zoo gemakkelijk mogelijken overgang van personen en goederen van de eene lijn op de andere, wanneer deze niet in handen van dezelfde onderneming mochten zijn. Als de betrokken spoorwegdiensten het over de daarvoor noodige regeling niet eens worden, is het publiek ernstig gedupeerd.

¹⁾ Zie dienaangaande bl. 103.

²⁾ Behoudens enkele uitzonderingen (B.V.S. art. 7).

³⁾ Art. 17, lid 1, A.B.S.T. maakt uitzondering op de verplichting tot schadeloosstelling, indien verlaging der tarieven „krachtens de voorwaarde van concessie in verband met de destijds geldende wettelijke bepalingen, zonder schadeloosstelling mogelijk zou zijn geweest”. Deze clause is overgenomen uit art. 18, lid 4, van het K.B. 1926 S. 334, doch de woorden „in verband met de *destijds* geldende wettelijke bepalingen” schijnen in art. 17, lid 1, A.B.S.T. niet op hun plaats. Het is toch niet duidelijk, op welken tijd het overgenomen woord „destijds” daar teruglaat, omdat in het voorafgaande van eenigen tijd of tijdstip niet wordt gerept.

Daarom is den ondernemers de verplichting opgelegd aansluiting van andere spoorwegdiensten aan hunne lijnen te gedoogen, indien de G.G. dit beveelt of toestaat¹⁾. Het is echter niet voldoende, dat er aansluiting van de rails bestaat; de reizigers moeten doorgaande plaatsbewijzen kunnen verkrijgen en de goederen moeten kunnen worden verzonden, zonder dat voor den overgang van den eenen spoorweg op den anderen een tussenpersoon noodig is, en waar het kan, met overgang van wagens, anders zal de verplichting tot aansluiting doelloos kunnen worden. Noodig was dus aan ondernemers van aansluitende spoorwegen ook nog de verplichting op te leggen om eene regeling betreffende het doorgaand vervoer te treffen. Dit is geschied bij B.V.S., art. 8 dat die verplichting intusschen beperkt tot vervoer, dat op beide aansluitende lijnen — krachtens de voor elk daarvan geldende vervoersbepalingen — in lokaal verkeer is toegestaan.

De verplichting tot regeling betreft met betrekking tot reizigers en bagage het doorgaand vervoer tusschen door den DGb. aan te wijzen stations. Voor het verkeer tusschen die stations moeten doorgaande plaats- en bagagebewijzen worden verstrekt. Goederenzendingen moeten tusschen alle voor dergelijke zendingen in lokaal verkeer aangewezen stations geschieden met een doorgaanden vrachtbrief voor het geheele traject²⁾ en, voor zooveel de regeling het bepaalt, met overgang van wagens.

De regeling is aan de goedkeuring van den DGb. onderworpen. Indien de ondernemingen het niet eens kunnen worden of de DGb. de door haar getroffen regeling niet goedkeurt, wordt het doorgaand vervoer door den G.G. geregeld.

Tegen overtreding der vastgestelde regeling is straf bedreigd (B.V.S. artt. 172, letter b, en 173, letter b).

§ 4. *Verplichtingen van den ondernemer ten behoeve van (spoor) wegen en werken van anderen.*

A. Medegebruik.

Medegebruik krachtens wettelijke verplichting.

Het normale geval bij de spoorwegen is, dat er slechts één exploitant is, die met uitsluiting van anderen de lijn gebruikt. Art. 19 A.B.S.T. verplicht echter den ondernemer medegebruik

¹⁾ Zie verder dienaangaande bl. 34 en 35.

²⁾ Zie B. V. S. art. 41.

van zijn spoorweg en (of) stations daarvan — geheel of ten deele — te gedoogen, indien de G.G. dit beveelt, zoowel ten behoeve van andere spoorwegdiensten als van andere tramwegdiensten.

Het zijn zeker wel in de eerste plaats de belangen van het doorgaand verkeer, die de wetgever hierbij op het oog had, al beperken de bewoordingen der A.B.S.T. de toepassing der bepaling niet tot dit geval.

De voor het medegebruik noodige regelingen worden vastgesteld in gemeen overleg tusschen bestuurder en medegebruiker, onder goedkeuring van den DGb.

Bij gebreke van overeenstemming of indien hetgeen werd overeengekomen voor goedkeuring niet vatbaar is, stelt de DGb. vast wat er moet geschieden, terwijl, indien bij de uitvoering de medewerking van den bestuurder te wenschen overlaat, die Directeur op kosten van den ondernemer kan laten doen wat de bestuurder behoorde te doen en kan te niet doen of beletten wat in strijd met het — in gemeen overleg of door den Directeur — vastgestelde is verricht.

De medegebruiker is den ondernemer vergoeding verschuldigd zoowel wegens het medegebruik als wegens de daaruit voor dezen voortvloeiende schade. Niet de rechter maar scheidsmannen bepalen bij geschil het bedrag der vergoeding (A.B.S.T. art. 19, leden 1 t/m 6).

Medegebruik krachtens overeenkomst.

Medegebruik kan ook door den ondernemer van eenen spoorwegdienst vrijwillig worden toegestaan, dus niet ingevolge den dwang van een besluit van den G.G., maar bij overeenkomst.

Aangaande dit vrijwillig verleende medegebruik is met het oog op het groote belang, dat daarbij voor het verkeer betrokken kan zijn, bepaald, dat desbetreffende overeenkomsten niet in werking treden dan nadat daarop de goedkeuring van den DGb. is verkregen. (A.B.S.T. art. 19, lid 7).

B. Aansluiting, doorsnijding, aanraking.

Van de verplichting om aansluiting te dulden werd hierboven (bl. 33) reeds gesproken in verband met de behoefte aan doorgaand vervoer.

Voorts kan voor de totstandkoming van werken eener andere onderneming doorsnijding van — of aanraking met — den spoor-

weg noodig zijn. Vandaar dat de verplichting is opgelegd om aansluiting enz. te gedoogen, doch slechts indien dit door den G. G. wordt bevolen of toegestaan.

In de verplichting der ondernemers van den bestaanden spoorweg om de aansluiting, doorsnijding of aanraking te gedoogen, ligt niet opgesloten, dat zij zich ter zake van die aansluiting enz. uitgaven zouden moeten getroosten.

Degene te wiens behoefte ten gevolge van aansluiting enz. werken in of op spoorwegterrein moeten worden gemaakt, moet de kosten van die werken dragen, maar is tevens verplicht op zijne kosten alles in het werk te stellen om storing of staking van den dienst tijdens de uitvoering dier werken en daarna tengevolge van de aansluiting enz. te voorkomen, terwijl hij, indien desondanks storing of staking intreedt of deze onvermijdelijk is, aan den ondernemer deswege schadeloosstelling verschuldigd is. Voorts moet hij den ondernemer vergoeden de vermeerdering der kosten van onderhoud en dienst, door de aansluiting enz. veroorzaakt. (A. B. S. T. art. 18). Bij geschil bepalen scheidsmannen het bedrag der schadeloosstelling en (of) vergoeding.

Bij beschikking van den DGb. van 23 Mei 1910¹⁾ zijn vastgesteld algemeene regelen in zake kruising van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer, zoowel onderling als met railbanen ten behoeve van ondernemingen van landbouw en nijverheid.

§ 5. *Bescherming der omgeving van den spoorweg.*

Ter beperking van het brandgevaar geldt het verbod om, behoudens ontheffing, binnen zekeren afstand licht ontvlambare stoffen te bezigen (voor afdekking van woningen e.d.) of neder te leggen dan wel licht brandbare gewassen te planten. (A. B. S. T. artt. 23, 24, 25 en 74, leden 1, 2, 3 en 5).

Voorts strekken de artt. 12 en 14 B. A. B. S. om de schadelijke werking van electrische stroomen te voorkomen.

§ 6. *Beschikking door de Overheid over spoorwegen.*

A. *Ten behoeve van verschillende Landsdiensten.*

Vervoer tegen halve vracht (voor krijgsvolk e.d.) of kosteloos (voor brievenposten, post- en telegraafpersoneel, gevangenen)

¹⁾ Sedert herhaaldelijk gewijzigd, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3

is den ondernemers ten bate van het Land opgelegd, benevens kosteloze verstrekking van het gebruik der lokalen, noodig voor de invordering der rechten van in- en uitvoer of voor de uitoefening van de politie op de stations, of het onderzoek van overtredingen op het gebied van 's Lands verpachte middelen.

Het geldt hier lasten, die de Overheid te haren behoefte aan concessionarissen oplegt en waarvan de regeling in zoover aan de concessie-voorwaarden wordt overgelaten, dat afwijking van de A.B.S.T. bij de concessie-voorwaarden op dit stuk is toegestaan. (A.B.S.T. artt. 7 en 8).

B. Vordering van het gebruik.

Het gebruik van elken spoorweg en (of) al wat daartoe behoort, — hetzij van het geheel, hetzij van een gedeelte — kan te allen tijde in het belang van 's Lands dienst gevorderd worden. Voorts kan van het personeel worden verlangd, dat het zal dienst doen ook op vreemde lijnen.

De vordering geschiedt door den G.G. of in dringende gevallen, welke in het belang der verdediging — dan wel ter handhaving of herstel van de veiligheid, orde en rust onmiddellijk handelen noodzakelijk maken, door de hoogste Europeesche burgerlijke of militaire autoriteit in staat de opvordering te bekwaamere tijd te doen.

De *leiding* van den dienst der gevorderde spoorwegen berust bij de Permanente Militaire Spoorwegcommissie of tijdelijk, tot dat deze in staat is de leiding op zich te nemen, bij eene commissie bestaande uit den hoogsten aanwezigen spoorwegambtenaar en de hoogste burgerlijke of militaire autoriteit.

Uiteraard zal de autoriteit, die de leiding heeft, bepalen of en in hoever het belang van 's Lands dienst gebruik van den gevorderden spoorweg voor algemeen verkeer zal veroorloven.

Terwijl de bestuurder van de leiding wordt ontheven, blijft hij echter belast met de *uitoefening* van den dienst, indien en zoolang deze niet wordt opgedragen aan personen, die niet tot den gevorderden spoorweg behooren, — zulks voor rekening van het Land.

Tijdens de opvordering zijn alle baten en lasten van het opgevorderde voor het Land, dat den ondernemer wegens het gebruik der opgevorderde zaken eene — bij gebreke van minnelijke schikking, door den rechter te bepalen — vergoeding schuldig is. In zoover verschilt de regeling van die der Spoor-

wegwet, welke den ondernemer aanspraak geeft op vergoeding van schade. (A.B.S.T. artt. 9 t/m 12).

C. Bevel tot staking.

In het belang der verdediging dan wel tot handhaving of herstel van de veiligheid, orde en rust kan de G.G. — of in dringende gevallen de hoogste burgerlijke of militaire autoriteit, in staat te bekwamer tijd te handelen — bevelen, dat de dienst op een spoorweg geheel of gedeeltelijk worde gestaakt. Ook zonder dat staking wordt bevolen, kan opdracht worden gegeven het rollend materieel van den spoorweg te verwijderen. Zoo spoedig het Landsbelang dit gedooft, wordt het op 's Landskosten weder teruggevoerd (A.B.S.T. art. 13 leden 1, onder *a* en *b*, 2, 3 en 4, onder *a* en *b* en art. 15, lid 1, onder *a*).

De ondernemers kunnen wegens een of ander geen aanspraak maken op schadeloosstelling wegens winstderving. Wel worden hun de aan de uitvoering der bevelen verbonden kosten vergoed. (A.B.S.T. art. 15, lid 2).

D. Bevel tot onbruikbaarmaking.

Ten behoeve van de onder C vermelde belangen kan de G.G. of de daarbedoelde autoriteit ook bevelen, dat een spoorweg en hetgeen daartoe behoort moet worden vernield of tijdelijk onbruikbaar gemaakt. (A.B.S.T. art. 13, lid 1 onder *c*).

Zoo spoedig het Landsbelang dat gedooft, wordt (tenzij dit met den bestuurder anders wordt geregeld) de vorige toestand hersteld en wel op 's Landskosten (A.B.S.T. art. 15, lid 1, onder *b*). Verder geldt met betrekking tot vergoeding van door de ondernemers geleden schade hetgeen aan het slot van C gezegd werd. (A.B.S.T. art. 15, lid 2).

E. Naasting.

De naasting is geregeld bij de concessie-voorwaarden. Art. 12, lid 1, K.B. 1926 S. 334 houdt in, dat het recht tot naasting bij die voorwaarden aan het Land moet worden voorbehouden. Door naasting eindigt de concessie.

Volgens de concessie van de lijn Semarang — Vorstenlanden wordt „de onderneming” genaast (dus niet „de spoorweg”, welke term tot moeilijkheden aanleiding geeft.¹⁾).

¹⁾ Zie „Rechtskennis van den Ingenieur”, bl. 54.

De concessievoorwaarden der Deli Spoorweg-Maatschappij zegen uitdrukkelijk wat de naasting zal omvatten.

De naastingsprijs wordt in beide gevallen berekend naar de gemiddelde zuivere of netto-opbrengst, doch met een minimum. Hoe de netto-opbrengst wordt berekend, geven de concessievoorwaarden der Deli Spoorweg-Maatschappij nauwkeurig aan.

§ 7. *Toezicht.*

A. *Wie het toezicht uitoefenen.*

Het feit, dat de spoorwegondernemingen door de Overheid in haar vrijheid van handelen op allerlei wijze beperkt zijn, maakt toezicht, preventief en repressief, noodzakelijk.

Het toezicht wordt in Indië uitgeoefend door den *Dienst van het Toezicht*, onder de bevelen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, die dus het oppertoezicht heeft, zulks overeenkomstig eene door den G.G. vastgestelde regeling.¹⁾ Het toezicht op de stoomtoestellen der locomotieven wordt evenwel uitgeoefend door het *Veiligheidstoezicht* en dat op de middelen tot het verleen van hulp aan en het vervoeren van gekwetsten door den Gouvernements- of Provincialen *Dienst der Volksgezondheid*. Ook kan het toezicht met betrekking tot bepaalde onderwerpen, b.v. op de naleving van de regelingen betreffende de dienst- en rusttijden, door den DGB. aan den Dienst van het Toezicht worden onttrokken en geheel of gedeeltelijk aan andere daartoe door dien Directeur aan te wijzen ambtenaren worden opgedragen. (A.B.S.T. art. 29).

Het toezicht op de spoor- en tramwegen vormt een afzonderlijken dienst, behoorende tot het Departement van Gouvernementsbedrijven.

De leiding van den dienst is opgedragen aan het Hoofd van den dienst van het toezicht op de spoor- en tramwegen, die zijn ambt uitoefent overeenkomstig een door den G.G. vastgestelde instructie.²⁾

B. *Wat het toezicht omvat.*

De dienst van het toezicht omvat voor zooveel de particuliere spoorwegen betreft het algemeene en dagelijksch toezicht op den aanleg en de exploitatie der spoorwegen overeenkomstig

¹⁾ Gouv. Besluit dd. 30 Juni 1917 No. 42 S. 322.

²⁾ Mede vastgesteld bij het in noot 1 vermelde besluit.

de desbetreffende ordonnantiën en voorts het dagelijksch toezicht op de naleving van de voorschriften ter uitvoering dier ordonnantiën, op de toepassing der tarieven en voorwaarden van vervoer, op de naleving van de concessie-voorwaarden en op de uitoefening van den dienst.

Ten aanzien van de Staatsspoorwegen omvat het alleen algemeen toezicht volgens aanwijzingen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven. (A.B.S.T. artt. 29 en 40 en Gouv. Besluit 1917 S. 322 art. 2).

Nevens de algemeene opdracht tot het houden van toezicht in art. 29 A.B.S.T. aan den DGb. en den Dienst van het Toezicht gegeven, staan nog enkele bepalingen, die bevoegdheden toekennen, welke het karakter van toezichthouden dragen; b.v. die, welke de goedkeuring van den DGb. eischen op de regelingen betreffende de dienst- en rusttijden (B.A.B.S. art. 22), op het dienstreglement (B.A.B.S. art. 22) en de dienstregeling (S.V. art. 75).

C. Bevoegdheden ten behoeve van het toezicht.

Zij, die tot de uitoefening van het toezicht zijn aangewezen (verder hier „het Toezicht” genoemd) zijn ter vervulling van hun taak met verschillende bevoegdheden uitgerust.

Het is noodig, dat zij overal kunnen komen en zich van alles op de hoogte kunnen stellen.

Daarvoor hebben zij recht op kosteloos vervoer in alle treinen en, met eenige beperking, o.a. ten aanzien van de dienstwoningen, te allen tijde vrijen toegang tot den spoorweg, de werken en gebouwen en tot het rollend materieel, (A.B.S.T. art. 30) en zijn voorts zoowel bestuurders als personeel, elk voor zooveel hem aangaat, verplicht desgevraagd aan de ambtenaren met toezicht belast terstond, of althans zoo spoedig mogelijk te verstrekken inlichtingen en opgaven benevens inzage van ontwerpen van uit te voeren werken, teekeningen, reglementen, overeenkomsten en verdere bescheiden, een en ander voor zooveel het betrekking heeft op de onder hun toezicht gestelde aangelegenheden. Met betrekking tot aangelegenheden, welke het geldelijk beheer betreffen, bestaat deze verplichting echter slechts, indien en voor zooveel toezicht van Regeeringswege op dat beheer bij de concessie-voorwaarden of bij overeenkomst is bedongen. (A.B.S.T. art. 31).

Personeel kan zich van de verplichting om de inlichtingen te verstrekken niet ontslagen rekenen op grond van bloote onbekendheid met het gevraagde; daarvoor zou noodig zijn, dat zij zich die bekendheid niet hebben kunnen verwerven.¹⁾

Van zijn oordeel omtrent hetgeen moet worden gedaan en (of) nagelaten voor den aanleg en voor eene veilige en behoorlijke exploitatie geeft het Toezicht aan bestuurders kennis.

In beroep beslist de DGb. (A.B.S.T. art. 32).

Voorts kan bij dadelijk gevaar het Toezicht „gebieden hetgeen aanstonds kan geschieden om gevaar te voorkomen, te beperken of af te wenden” en „verbieden hetgeen de veiligheid in gevaar zou brengen”, zoo noodig ook staking van den dienst bevelen. Ook van deze bevelen staat beroep op den DGb. open, maar, niettegenstaande het beroep, moet daaraan terstond worden voldaan.

Bij niet-tijdige voldoening aan een gebod of verbod van DGb. of Toezicht kunnen de bevolen voorzieningen op kosten van den ondernemer worden uitgevoerd dan wel worden belet, hetgeen verboden werd. (A.B.S.T. art. 33 t/m 35).

§ 8. *Handhaving.*

I. *Politiedwang.*

De handhaving der wetgeving betreffende de spoorwegen behoort, gelijk wij zagen, tot de taak van het Toezicht. DGb. en Toezicht kunnen in verschillende gevallen gehoorzaamheid aan hunne bevelen afdwingen. (zie A.B.S.T. art. 35).

Voorts kunnen bestuurders ten koste der overtredders opruimen of dichten wat in strijd met het verbod om te bouwen enz. (A.B.S.T. artt. 21 t/m 24) is opgericht, gegraven, geplaatst of nedergelegd (A.B.S.T. art. 25) en is beëdigd personeel bevoegd overtredders van den spoorweg, uit de stations en uit de treinen te weren of te verwijderen. (A.B.S.T. art. 37, lid 4).

II. *Strafrechtelijke sanctie.*

Ook de strafrechter is geroepen tot handhaving der wetgeving betreffende de spoorwegen mede te werken.

Strafbaar is: overtreding van de A.B.S.T.; van de voorwaarden van concessie; van de ingevolge de A.B.S.T. vast-

¹⁾ Arrest H.R. 12 Maart 1900 W. 7411 met betrekking tot het overeenkomstige art. 12 Spoorwegwet.

gestelde regelingen omtrent aansluiting, doorsnijding of aanraking, voor zooveel zij de uitoefening van den dienst betreffen; van de algemeene voorschriften aangaande doorsnijdingen; van regelingen betreffende medegebruik, voor zooveel zij de uitoefening van den dienst betreffen; van aan ontheffing verbonden voorwaarden; van regelingen ingevolge art. 16 lid 3 A.B.S.T., met de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie getroffen of ingevolge art. 16, lid 4 A.B.S.T. vastgesteld door den G.G. (A.B.S.T. zie artt. 73, 74 en 75); van de bij of krachtens de B.A.B.S. gegeven voorschriften (zie artt. 35, 36, 37 B.A.B.S.); van sommige bepalingen der B.V.S.; voorts het veroorzaken van gevaar voor verkeer door mechanische kracht (Ind. W. v. Sr. artt. 194, 195 en 206, lid 1); dwang en weerspanningheid jegens ambtenaren, met wie ten opzichte van deze misdrijven bestuurders en beëdigd personeel van spoorwegdiensten voor openbaar verkeer zijn gelijkgesteld (Ind. W. v. Sr. artt. 211 t/m 215); vernieling, beschadiging of onbruikbaarmaking van spoorwegwerken (Ind. W. v. Sr. artt. 408 en 409).

Voor zooveel wegens overtreding¹⁾ straf tegen bestuurders is bedreigd, geldt het bepaalde bij art. 59 Ind. W. v. Sr., volgens hetwelk geen straf wordt uitgesproken tegen den bestuurder van wien blijkt, dat de overtreding buiten zijn toedoen is geschied.

Een bepaling als in de Spoorwegwet (art. 56, lid 2) opgenomen, volgens welke personeel niet strafbaar is, zoo de overtreding een gevolg is van den last, door de bestuurders gegeven, komt in de Indische wetgeving niet voor. Zoodanige bepaling werd overbodig geacht. Meent de ondergeschikte te goeder trouw dat een (onbevoegdlijk gegeven) last bevoegdlijk is gegeven en ligt de nakoming binnen den kring van zijn ondergeschiktheid, dan is hij „willoos werktuig” en is dus *alleen* de lastgever strafbaar.

Bij veroordeeling wegens het veroorzaken van gevaar voor het openbaar verkeer door mechanische kracht kan, als bijkomende straf, de schuldige worden ontzet uit het beroep, waarin hij het misdrijf heeft begaan (Ind. W. v. Sr. art. 206, lid 1).

¹⁾ De feiten, bij A.B.S.T. en B.A.B.S. strafbaar gesteld, worden beschouwd als overtredingen. Zie art. 76 A.B.S.T. en art. 38 B.A.B.S.

Tot het opsporen van spoorwegovertradingen zijn, behalve de personen, die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten, mede bevoegd de personen met toezicht op de spoorwegen belast en het beëdigd personeel van den spoorwegdienst (A.B.S.T. art. 37).

§ 9. *Belasting op het spoorwegverkeer.*

Een poging in 1920 gedaan om in Ned.-Indië eene verkeersbelasting in te voeren, welke ook de spoorwegen zou treffen, is op het verzet der Tweede Kamer afgestuit.¹⁾

¹⁾ Van de abonnementskaarten wordt ingevolge art. 38, letter g, der Zegelordonnantie zegelrecht geheven.

HOOFDSTUK III.

SPOORWEGEN DER TWEEDE KLASSE.¹⁾

§ 1. *Het geldende recht.*

Wettelijke bepalingen.

- a. K.B. 1926 S. 334 gew. K.B. 1927 S. 295.²⁾ (zie bl. 11);
- b. A.B.S.T.³⁾ (Zie bl. 12 noot 1, onder a);
- c. B.A.B.S.⁴⁾ (Zie bl. 12 noot 1, onder b);
- d. Spoorwegverordening.⁵⁾ (Zie bl. 12 noot 2);
- e. Bepalingen betreffende het vervoer over de spoorwegen.⁶⁾ (Zie bl. 12 noot 1, onder c);
- f. Concessieaanvraag-verordening S. 1928 No. 203;
- g. Stoomreglement⁷⁾ art. 43, onder 2, letter b;
- h. S. 1890 No. 190⁸⁾ art. 22;
- i. Indische Wetboek van Strafrecht artt. 194 en 195 j° 206, lid 1; 211 t/m 215; 408 en 409;
- j. Bepalingen betreffende vervoer van ontplofbare stoffen⁹⁾;
- k. Koelie-ondonnanties (Zie bl. 17, onder l);
- l. Pakketpostreglement 1925, art. 15, j° Uitvoeringsbepalingen art. 17 (Zie bl. 17 onder m);

Hetgeen werd opgemerkt in Hoofdstuk II § 1 (bl. 17.) met betrekking tot de toepasselijkheid dier wettelijke bepalingen op particuliere en Staatsspoorwegen, op bij haar in werking treden

¹⁾ Zie voor de omschrijving bl. 8. De Spoorwegen der tweede klasse zijn aangewezen bij S. 1928 No. 416 onder „ten tweede”.

²⁾ Zelfde artikelen als aangehaald in noot 2 op bl. 16.

³⁾ Zelfde artikelen als aangehaald in noot 3 op bl. 16.

⁴⁾ artt. 11 t/m 38.

⁵⁾ artt. 1 t/m 5; 15 t/m 36; 38 t/m 48; 103 t/m 154.

⁶⁾ artt. 1; 2; 168 t/m 175.

⁷⁾ Zie bl. 16 onder g.

⁸⁾ Zie bl. 16 onder h.

⁹⁾ Zie bl. 17 onder k.

reeds bestaande spoorwegen en op spoorwegen in gemeenschappelijk gebruik geldt ook voor deze spoorwegen.¹⁾

Ten aanzien van sporen, liggende op haventerreinen, welke als zoodanig door den G.G. zijn aangewezen, zijn van de B.A.B.S. en de voorschriften ter uitvoering daarvan slechts van toepassing de bepalingen voor spoorwegen der 2e klasse (B.A.B.S. art. 33).

Overigens geldt hetgeen in Hoofdstuk II § 1 bl. 18 e.v. werd gezegd omtrent concessiën en dienstreglement en evenzeer voor de spoorwegen der tweede klasse.

Bij de spoorwegen der tweede klasse gelden andere bepalingen naar gelang van de toegelaten grootste snelheid van vervoer. Met name zijn voor die spoorwegen, waarop de maximumsnelheid 30 K.M. per uur bedraagt, op tal van punten mildere voorschriften vastgesteld, in hoofdzaak van technischen aard.

§ 2. *Overeenkomst en verschil van de wetgeving voor de spoorwegen der tweede klasse met die voor de spoorwegen der eerste klasse.*

A. *Ondernemers en bestuurders.*

Ook hier geldt het gezegde in Hoofdstuk II § 2. (bl. 20).

B. *Aanleg en exploitatie.*

a. *Staatsspoorwegen en particuliere spoorwegen.*

De spoorwegen der tweede klasse zijn aangelegd ten deele door het Land, ten deele door particuliere ondernemingen en wel geheel met eigen middelen, dus zonder Staatshulp.²⁾ Een enkele maal ging een lijn van particuliere handen over in die van het Land; dit was het geval met den tramweg Babat—Djombang, die door het Land werd gekocht. (zie Wet van 29 Juli 1916 Ned. Staatsblad 1916 No. 646).

Er bestaat ook bij de spoorwegen der tweede klasse slechts eigen exploitatie.

¹⁾ met dien verstande dat als tijdelijk te handhaven oude reglementen hier in aanmerking komen A. R. Sec. spoorwegen en A. T. R.; zie S. 1928 No. 415 onder „ten tweede” 2° en „ten derde”.

²⁾ Behoudens kosteloos gebruik van vrije gouvernementgrondten kosteloos recht van opstal daarop voor den duur der concessie.

b. Weg en Werken.

I. Aanleg (B.A.B.S. artt. 2 t/m 19; S.V. artt. 2 t/m 5 en 15 t/m 24).

Algemeene bepalingen.

Spoorwegen der tweede klasse moeten geschikt zijn voor vervoer met de door den G.G. vastgestelde grootste snelheid. (S.V. art. 15 j° B.A.B.S. art. 4, lid 3), welke grootste snelheid ingevolge S.V. art. 126 met inachtneming der voorwaarden van concessie wordt bepaald voor elke lijn of elk lijngedeelte.¹⁾

Overigens gelden de bepalingen der artt. 2 t/m 6 en 10 t/m 19 B.A.B.S. zoowel voor spoorwegen der eerste als der tweede klasse; het op de bl. 21 e.v. dienaangaande gezegde (onder B.I) geldt alzoo ook hier. Ook de bepaling van het K.B. 1926 S. 334 (art. 13, lid 2, onder 2) omtrent intrekking der concessie, indien de aanleg niet tijdig wordt ter hand genomen, is op spoorwegen der tweede klasse van toepassing.

Medegebruik van den openbaren weg.

Nevens de bepalingen van art. 6 B.A.B.S. omtrent kosteloos gebruik van en recht van opstal op tot het Staatsdomein behorende gronden (zie bl. 22 en 23) zijn bijzondere voorschriften gegeven in verband met het medegebruik van den openbaren weg en de daarin gelegen kunstwerken, hetwelk bij spoorwegen der tweede klasse veelvuldig voorkomt. Zoodanig medegebruik kan ten behoeve van lijnen of lijngedeelten, niet bestemd om bereden te worden met een grootste snelheid van meer dan 30 K.M. per uur, worden toegestaan²⁾, ook wanneer de weg in beheer is gegeven aan een zelfstandig gebiedsdeel. (B.A.B.S. art. 7 j° S.V. art. 126).

Het recht tot medegebruik wordt ontleend aan de goedkeuring door den DGb. van de plattegrondteekeningen (B.A.B.S. art. 7, leden 1 en 2).

Acht die Directeur of het gezag, dat met het beheer van den weg is belast, het onraadzaam, dat de spoorweg den openbaren weg volgt of daarin gelegen kunstwerken benut, dan moet de ondernemer voor zijn rekening den spoorweg, voor zooveel

¹⁾ Zie S. 1928 No. 417. Zie ook bl. 8. noot 2. Voor lijngedeelten, liggende op of langs den openbaren weg, zie bl. 48. onder e.

²⁾ Zie omtrent den term „toegestaan” bl. 22.

noodig, naast of op eenigen afstand van den weg aanleggen of nieuwe kunstwerken naast de bestaande totstandbrengen. (B. A. B. S. art. 7, leden 3 en 4). Ook kan worden verlangd, dat de ondernemer bestaande kunstwerken versterkt en (of) in het belang van het vrije verkeer verbreedt. (B. A. B. S. art. 8, lid 1). Verdere geldelijke lasten mogen aan het medegebruik niet worden verbonden.

In verband met het medegebruik van den openbaren weg zijn verder voorzieningen getroffen ten aanzien van eene verlegging van den weg ten behoeve van de goede richting van den spoorweg (B. A. B. S. art. 8, lid 2); de wijziging van wegen en werken, waarvan medegebruik is toegestaan (B. A. B. S. art. 9); de zorg voor den aan- en afvoer van water (B. A. B. S. art. 16, leden 5 en 6); de ligging der sporen op den weg en de beschikbare ruimte langs gebouwen (S. V. art. 16); den bovenbouw (S. V. art. 17) en de werken ter verzekering van de veiligheid van het verkeer langs of over den openbaren weg. (S. V. art. 18).

Afsluiting.

Voor zoover de weg met een snelheid van niet meer dan 30 K. M. per uur wordt bereden, is afsluiting niet voorgeschreven. Overigens moet afsluiting plaats hebben, voor zoover de DGB. dit noodzakelijk acht en wel op de door hem te bepalen wijze (S. V. art. 19), en kan die Directeur het aanbrengen van beweegbare afsluitingen voorschrijven ter plaatse van kruising met openbare wegen en uitwegen. (S. V. art. 20).

Spoorwijdte.

De spoorwijdte is niet wettelijk vastgesteld; daaromtrent zullen de concessievoorwaarden dus beslissen.

Verdere voorschriften.

Verdere voorschriften zijn gegeven ten aanzien van het normaal profiel der vrije ruimte (S. V. art. 21), zoomede, doch uitsluitend voor lijnen of lijngedeelten, die met eene grootste snelheid van meer dan 30 K. M. per uur worden bereden, ten aanzien van de aanwijzingen van afstanden en hellingen, en de grensmerken bij wissels en doorsnijdingen. (S. V. artt. 22 en 23).

Opneming van den weg en de werken.

Hiervoor geldt hetzelfde als bij de spoorwegen der eerste klasse. (zie bl. 23).

Vestiging van stations.

Zie bl. 30 en 31 en S.V. art. 24.

Uitwegen.

Hiervoor geldt hetzelfde als bij de spoorwegen der eerste klasse. (zie bl. 23 en 24).

*II. Instandhouding.**Onderhoud van Weg en Werken.*

Hiervoor geldt hetzelfde als voor spoorwegen der eerste klasse.¹⁾ (B. A. B. S. art. 29; S.V. art. 111, lid 3 en A. B. S. T. artt. 32 t/m 35). Voor zooveel de spoorweg in den openbaren weg is aangelegd, bestaat de verplichting tot onderhoud van een gedeelte van dien weg en van daarin gelegen in medegebruik verkregen kunstwerken (S.V. art. 111, leden 1 en 2).

Verbod van ontgraven.

Het verbod van ontgraven geldt niet voor lijnen of lijngedeelten, waarover de treinen met een grootste snelheid van 30 K. M. per uur rijden (A. B. S. T. art. 22, lid 3).

c. Rollend materieel.

Hiervoor geldt in hoofdzaak hetzelfde als voor spoorwegen der eerste klasse (S.V. artt. 25 t/m 36; 38 t/m 48; 115 t/m 119) Zie bl. 25 en 26.

De vereischten voor stoomlocomotieven en tenders verschillen echter (Vgl. S.V. artt. 37 en 38), terwijl periodieke opneming van het rollend materieel na de indienststelling alleen is voorgeschreven, indien het bestemd is voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 30 K. M. per uur. (S.V. artt. 116 en 117).

d. Personeel.

Te dien aanzien geldt mede het op bl. 26 en 27 met betrekking tot spoorwegen der eerste klasse gezegde omtrent overheids-

¹⁾ Zie bl. 24.

bemoeiing ten aanzien van personeelbelangen, omtrent geschiktheid en omtrent dienst- en rusttijden.¹⁾

Voor machinisten, motoristen, stokers en leerlingen-motorist gelden echter eenvoudiger eischen, tenzij hun het vervoer van treinen met een snelheid van meer dan 45 K.M. per uur wordt toevertrouwd (S.V. art. 143).

e. *Voorschriften in het belang der veiligheid.*

I. *Voorschriften voor bestuurders en personeel.*

Voor zoover voorschriften omtrent den aanleg van den weg, de constructie van het rollend materieel, het onderhoud van een en ander, de dienst- en rusttijden van het personeel betreft, zie bl. 44 v.

Ook hier geldt, dat openstelling voor het algemeen verkeer niet mag geschieden dan nadat de DGB. daartoe vergunning heeft verleend. (B.A.B.S. art. 20).

Eenvoudiger voorschriften gelden op het stuk van de seinen (S.V. artt. 103 t/m 110)²⁾, de bewaking (S.V. artt. 113 en 114) en de treinen (S.V. artt. 125 t/m 153).

Op lijngedeelten, liggende op of langs den openbaren weg en daarvan niet door een afrastering gescheiden, mag de grootste snelheid nimmer meer bedragen dan 30 K.M. per uur. (S.V. art. 126, lid 1).

II. *Voorschriften voor anderen.*

Wijze van bediening, bewaking en verlichting van beweegbare afsluitingen wordt ter regeling overgelaten aan den DGB. (S.V. art. 114).

III. *Eigendomsbeperking in het belang van het spoorwegverkeer.*

Het verbod van bouwen en planten geldt niet voor lijnen of lijngedeelten, waarover de treinen met een grootste snelheid

¹⁾ Intusschen zullen de algemeene regelen, welke de bestuurder bij de vaststelling der regeling van dienst- en rusttijden moet in acht nemen, voor de spoorwegen der tweede klasse van die der eerste klasse kunnen afwijken.

²⁾ Het algemeen en bijzonder seinreglement (zie bl. 28) zijn slechts van toepassing op spoorwegen der tweede klasse, waarin lijnen of lijngedeelten voorkomen, die met een grootste snelheid van meer dan 30 K.M. per uur mogen worden bereden.

van 30 K.M. per uur rijden; de bijzondere voorzieningen in het belang der overzichtelijkheid van overwegen gelden slechts voor die overwegen, waarvoor de Directeur de toepasselijkheid van het verbod noodzakelijk acht. (A.B.S.T. art. 21, lid 2).

f. Verdere voorschriften in het belang der behoorlijke uitoefening van den dienst.

De „Voorschriften omtrent het aantal beambten, dat op de treinen aanwezig moet zijn” (S.V. art. 142) stellen geringere eischen voor treinen, waarvoor de grootste toegelaten snelheid niet meer dan 30 K.M. per uur bedraagt.

De „Voorschriften ter bevordering van de zorgvuldige waarneming van den dienst” gelden slechts voor personeel, dienstdoende op treinen, welke rijden met een grootste snelheid van meer dan 30 K.M. per uur. (S.V. art. 145); de veiligheidsvoorschriften voor het treinpersoneel ten deele slechts op treinen, die een grootste snelheid van meer dan 45 K.M. per uur bereiken. (S.V. art. 146).

g. Bescherming van spoorwegwerken.

Hiervoor geldt hetzelfde als bij de spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 30.

h. Exploitatie ten algemeenen nutte.

I. Vestiging van stations.

Als bij spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 30, 31 en 47.

II. Vaststelling der dienstregeling.

Als bij de spoorwegen der eerste klasse, voor zooveel de reizigerstreinen met een grootste snelheid van meer dan 30 K.M. per uur rijden (S.V. art. 128). Zie bl. 31.

Het minimum aantal reizigerstreinen per dag is gesteld op twee in stede van drie in elke richting, tenzij de DGB. anders bepaalt of in de concessie-voorwaarden eene andere regeling is opgenomen (S.V. art. 127). Zie bl. 31.

III. Vaststelling der tarieven. Vervoerplicht.

Als bij spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 31 en 32.

IV. Dwang tot tariefsverlaging.

Als bij spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 32.

V. *Doorgaand vervoer.*

De verplichting om eene regeling te treffen betreffende doorgaand verkeer van goederen bestaat voor spoorwegen 2e klasse A en B; ook voor C, wanneer de Directeur G.B. zulks voorschrijft; zij bestaat ten aanzien van het verkeer van reizigers en bagage voor spoorwegen 2e kl. A en B, wanneer de DGB. haar oplegt, en voor C niet (B.V.S. art. 169).

Of een spoorweg tweede klasse als „spoorweg tweede klasse A, B of C” wordt aangeduid, hangt af van de meerdere of mindere toepasselijkheid, ten aanzien van het goederenvervoer, van de desbetreffende bepalingen voor de spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 111.

Overigens zij opgemerkt, dat volgens art. 8, lid 1, B.V.S. de verplichting om eene regeling te treffen betreffende doorgaand vervoer alleen bestaat, voor zooveel op elk der aansluitende spoorwegen het vervoer in lokaal verkeer is „toegestaan” krachtens de voor elk daarvan geldende vervoersbepalingen.

Dit is in het bijzonder van belang met het oog op het vervoer van geld- en geldswaarden, levende dieren, rollend spoor- en tramwagematerieel en lijken, tot welk vervoer spoorwegen tweede klasse C niet verplicht zijn. Ook voor spoorwegen tweede klasse B bestaat in lokaal verkeer ten aanzien van de hiervermelde goederen geen verplichting tot vervoer, doch art. 169 letter *a* legt hun die verplichting uitdrukkelijk op voor het doorgaand verkeer, indien en voor zooveel niet de DGB. daarvan ontheffing verleent.

Ingeval op een spoorweg tweede klasse B in lokaal verkeer het vervoer van geld- en geldswaarden enz. niet mocht zijn toegestaan krachtens de daarvoor geldende vervoersbepalingen, zal er derhalve als regel wel een verplichting zijn tot vervoer van die goederen in doorgaand verkeer, doch de bepalingen van art. 8 zullen te dien aanzien niet van toepassing zijn.

C. *Verplichting van den ondernemer ten behoeve van (spoor) wegen en andere werken.*

Hiervoor geldt hetzelfde als bij spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 33 e.v.

D. *Bescherming der omgeving van den spoorweg.* Idem. Zie bl. 35.

*E. Beschikking.**Ten behoeve van verschillende landsdiensten.*

A.B.S.T. art. 7 (kosteloos vervoer van brievenmalen enz.) is alleen van toepassing op spoorwegen 2e klasse, indien en voor zoover de G.G. ze daarop van toepassing heeft verklaard. Hetzelfde geldt met betrekking tot art. 8, regelende de verstrekking van lokalen.¹⁾

F. Toezicht.

Hiervoor geldt hetzelfde als bij de spoorwegen der eerste klasse. Zie bl. 38 e.v.

G. Handhaving.

Idem. Zie bl. 40 e.v.

¹⁾ Zie S. 1928 No. 418.

HOOFDSTUK IV.

STADSTRAMWEGEN.¹⁾

§ 1. *Karakter.*

Over het karakter van de stadstramwegen en hetgeen deze ijzeren banen onderscheidt eenerzijds van de spoorwegen, anderzijds van de landelijke tramwegen werd hierboven reeds gehandeld. Zie bl. 7.

Om als stadstramweg te worden aangemerkt, moet de lijn op grond van haar overwegend plaatselijk belang door den G.G. tot stadstramweg zijn verklaard. (K.B. art. 2, lid 1) Hij houdt daarbij rekening met het vervoer, waarvoor zij bestemd is.

Tot deze oplossing is men gekomen, omdat de ervaring onder de vroegere wetgeving had geleerd, dat het opsommen van bepaalde kenmerken tot moeilijkheden leidde, daar de omstandigheden te zeer uiteenloopen.

Het is zelfs niet zeker, dat een tramweg, welke geheel binnen ééne gemeente ligt, steeds het karakter van een stadstramweg zal hebben (men denke b.v. aan het geval van een lijn, die ten behoeve van het goederenvervoer een haven verbindt met een spoorweg).

De G.G. beslist dus, althans bij nieuwe lijnen, in elk voorkomend geval over het karakter der lijn, hetgeen zal moeten geschieden vóór het verleenen der concessie, want juist van die beslissing zal afhangen, welk gezag tot concessie-verleening bevoegd zal zijn. Dit geldt slechts voor nieuwe lijnen, omdat de bij de invoering der nieuwe wetgeving reeds bestaande stadstramwegen geen verklaring van den G.G. behoeven; zij hebben zonder meer hun karakter behouden.²⁾ (K.B. art. 2, lid 2).

¹⁾ Zie voor de omschrijving bl. 10 en 11.

²⁾ Zie met betrekking tot de reeds bestaande stadstramwegen ook nog bl. 55, 56, 57 en 60, noot 1.

Overigens is voorgeschreven (K.B. art. 2, lid 3), dat een bestaande ijzeren baan (spoorweg of landelijke tramweg), of een gedeelte daarvan, niet tot stadstramweg zal worden verklaard dan nadat de concessionaris daarover is gehoord, zoodat het niet mogelijk zal zijn b.v. een deel van een spoorweg, dat stadsverkeer bedient, aan den spoorweg te onttrekken zonder den concessionaris vooraf daarin te kennen. Men bedenke daarbij, dat als een bestaande lijn stadstramweg wordt, de daarvoor tot dusver geldende concessie moet worden vervangen door eene van de Gemeente, en dat zulk een nieuwe concessie den eigenaar van de lijn of het betrokken gedeelte daarvan niet kan worden opgedrongen. Om die reden zal, indien de concessionaris zich verzet, de verklaring tot stadstramweg wel achterwege blijven.

Terwijl blijkens het voorafgaande de beslissing omtrent de vraag of een ijzeren baan al dan niet tot de stadstramwegen behoort en dus onder de desbetreffende wetgeving valt, aan het centraal gezag is voorbehouden, komt in die wetgeving het plaatselijk karakter dezer tramwegen tot uitdrukking in de bevoegdheden, die, zij het onder preventief toezicht van den G. G., als uitvloeisel van het decentralisatie-beginsel aan den Gemeenteraad zijn toegekend zoowel op het stuk van aanleg en exploitatie van stadstramwegen (zie § 4) als van de vaststelling van bepalingen dienaangaande.

Wat dit laatste betreft, de bevoegdheid om regelen te stellen met betrekking tot de stadstramwegen is bij het Kon. Besluit verdeeld over het centraal gezag en de gemeentebesturen, waarbij het eerste bepaalt welk gedeelte van het terrein aan de laatstgenoemden wordt overgelaten, daar de gemeentebesturen voor stadstramwegen slechts bepalingen mogen maken ten aanzien van punten, welke niet bij ordonnantie zijn geregeld (zie bl. 11). In de volgende paragraaf zal blijken, dat de bevoegdheid, welke de centrale wetgever in dit opzicht aan de gemeenteraden heeft toegedacht ten aanzien van bestaande en nieuwe lijnen belangrijk verschilt.

Overigens is de gemeentelijke wetgever daar, waar hem bevoegdheid tot regelen is gelaten, aan een bijzonder toezicht van het centraal gezag onderworpen.

Art. 17, lid 3, van het K.B. 1926 S. 334 bepaalt n.l. omtrent de verordeningen, door de gemeenteraden met betrekking tot de stadstramwegen vast te stellen, dat zij de voorafgaande goedkeuring behoeven van den G. G.

HOOFDSTUK IV.

STADSTRAMWEGEN.¹⁾

§ 1. *Karakter.*

Over het karakter van de stadstramwegen en hetgeen deze ijzeren banen onderscheidt eenerzijds van de spoorwegen, anderzijds van de landelijke tramwegen werd hierboven reeds gehandeld. Zie bl. 7.

Om als stadstramweg te worden aangemerkt, moet de lijn op grond van haar overwegend plaatselijk belang door den G.G. tot stadstramweg zijn verklaard. (K.B. art. 2, lid 1) Hij houdt daarbij rekening met het vervoer, waarvoor zij bestemd is.

Tot deze oplossing is men gekomen, omdat de ervaring onder de vroegere wetgeving had geleerd, dat het opsommen van bepaalde kenmerken tot moeilijkheden leidde, daar de omstandigheden te zeer uiteenloopen.

Het is zelfs niet zeker, dat een tramweg, welke geheel binnen ééne gemeente ligt, steeds het karakter van een stadstramweg zal hebben (men denke b.v. aan het geval van een lijn, die ten behoeve van het goederenvervoer een haven verbindt met een spoorweg).

De G.G. beslist dus, althans bij nieuwe lijnen, in elk voorkomend geval over het karakter der lijn, hetgeen zal moeten geschieden vóór het verleenen der concessie, want juist van die beslissing zal afhangen, welk gezag tot concessie-verleening bevoegd zal zijn. Dit geldt slechts voor nieuwe lijnen, omdat de bij de invoering der nieuwe wetgeving reeds bestaande stadstramwegen geen verklaring van den G.G. behoeven; zij hebben zonder meer hun karakter behouden.²⁾ (K.B. art. 2, lid 2).

¹⁾ Zie voor de omschrijving bl. 10 en 11.

²⁾ Zie met betrekking tot de reeds bestaande stadstramwegen ook nog bl. 55, 56, 57 en 60, noot 1.

Overigens is voorgeschreven (K.B. art. 2, lid 3), dat een bestaande ijzeren baan (spoorweg of landelijke tramweg), of een gedeelte daarvan, niet tot stadstramweg zal worden verklaard dan nadat de concessionaris daarover is gehoord, zoodat het niet mogelijk zal zijn b.v. een deel van een spoorweg, dat stadsverkeer bedient, aan den spoorweg te onttrekken zonder den concessionaris vooraf daarin te kennen. Men bedenke daarbij, dat als een bestaande lijn stadstramweg wordt, de daarvoor tot dusver geldende concessie moet worden vervangen door eene van de Gemeente, en dat zulk een nieuwe concessie den eigenaar van de lijn of het betrokken gedeelte daarvan niet kan worden opgedrongen. Om die reden zal, indien de concessionaris zich verzet, de verklaring tot stadstramweg wel achterwege blijven.

Terwijl blijkens het voorafgaande de beslissing omtrent de vraag of een ijzeren baan al dan niet tot de stadstramwegen behoort en dus onder de desbetreffende wetgeving valt, aan het centraal gezag is voorbehouden, komt in die wetgeving het plaatselijk karakter dezer tramwegen tot uitdrukking in de bevoegdheden, die, zij het onder preventief toezicht van den G.G., als uitvloeisel van het decentralisatie-beginsel aan den Gemeenteraad zijn toegekend zoowel op het stuk van aanleg en exploitatie van stadstramwegen (zie § 4) als van de vaststelling van bepalingen dienaangaande.

Wat dit laatste betreft, de bevoegdheid om regelen te stellen met betrekking tot de stadstramwegen is bij het Kon. Besluit verdeeld over het centraal gezag en de gemeentebesturen, waarbij het eerste bepaalt welk gedeelte van het terrein aan de laatstgenoemden wordt overgelaten, daar de gemeentebesturen voor stadstramwegen slechts bepalingen mogen maken ten aanzien van punten, welke niet bij ordonnantie zijn geregeld (zie bl. 11). In de volgende paragraaf zal blijken, dat de bevoegdheid, welke de centrale wetgever in dit opzicht aan de gemeenteraden heeft toegedacht ten aanzien van bestaande en nieuwe lijnen belangrijk verschilt.

Overigens is de gemeentelijke wetgever daar, waar hem bevoegdheid tot regelen is gelaten, aan een bijzonder toezicht van het centraal gezag onderworpen.

Art. 17, lid 3, van het K.B. 1926 S. 334 bepaalt n.l. omtrent de verordeningen, door de gemeenteraden met betrekking tot de stadstramwegen vast te stellen, dat zij de voorafgaande goedkeuring behoeven van den G.G.

Hier zijn de gemeenteraden aan preventief toezicht van het centraal gezag onderworpen, omdat het repressieve — d.i. het recht om de verordeningen te vernietigen op grond van strijd met eene algemeene verordening of het algemeen belang — niet voldoende werd geacht.

Dit is eene belangrijke beperking van de bevoegdheid, die op dit gebied aan de gemeenteraden werd gelaten, welke beperking strekt om, voor zooveel noodig, eenheid in de plaatselijke regelingen te verzekeren (men bedenke, dat een stadstramweg in meer dan ééne gemeente kan zijn gelegen), doch die ook werd in het leven geroepen, omdat Gemeenteraden hunne bemoeienis nu ook zouden kunnen gaan uitstrekken tot de dienstvoorwaarden en de dienst — en rusttijden van het personeel, op welk terrein het optreden dier raden min of meer bedenkelijke gevolgen zou kunnen hebben, die achteraf moeilijk kunnen worden tenietgedaan.

§ 2. *Het geldende recht.*

1e. *Wettelijke bepalingen.*

- a. K.B. houdende algemeene regelen betreffende den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer in Ned.-Indië.¹⁾ (zie bl. 11);
- b. Algemeene bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen.²⁾ (zie bl. 12, noot 1 onder a);
- c. Bepalingen voor de stadstramwegen³⁾ (zie bl. 12, noot 1 onder d);
- d. Stadstramwegverordening (zie bl. 12, noot 3);
- e. Stoomreglement⁴⁾ art. 43, onder 2 letter b;
- f. S. 1890 No. 190⁵⁾ art. 22;
- g. Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van telegrafen in Nederlandsch.-Indië,⁶⁾ art. 1, lid 2;

¹⁾ artt. 1, 2, 3, leden 2 en 3, 4 leden 2 t/m 8, 5, 6, 8 t/m 14, 17 leden 1 en 3, 18.

²⁾ S. 1927 No. 258 artt. 1, 2, 41 t/m 58, 73 t/m 76. Zie bl. 63, noot 1.

³⁾ S. 1927 No. 260.

⁴⁾ Zie bl. 16 onder g.

⁵⁾ Zie bl. 16 onder h.

⁶⁾ Zie bl. 16 onder i en bl. 21, noot 2.

- h. Indisch Wetboek van Strafrecht, artt. 194 en 195 j° 206, lid 1; 211 t/m 215; 408 en 409;
- i. Koelieordonnanties. (zie bl. 17 onder l);
- j. Pakketpostreglement 1925 art. 15 j° Uitvoeringsbepalingen art. 17. (zie bl. 17 onder m¹);

Opmerking verdient aanstonds, dat aan een deel van de B.S.T. en S.T.V. slechts eene voorwaardelijke toepasselijkheid is toegekend. De bij of ter uitvoering van de hoofdstukken I en II van deel II B.S.T. omtrent den aanleg en de exploitatie gegeven bepalingen gelden n.l. niet — of in zoover niet — als in de concessie-voorwaarden of krachtens deze door den gemeenteraad voorschriften ten aanzien van de in die hoofdstukken geregelde onderwerpen zijn vastgesteld (B.S.T. art. 25).

Hieruit volgt, dat de Gemeenteraad ten aanzien van de in genoemde hoofdstukken behandelde onderwerpen weliswaar regelend zal kunnen optreden, doch slechts indien de concessionaris daarmede instemt. Op deze wijze is men tegemoetgekomen aan het bij de behandeling der nieuwe spoor- en tramwegwetgeving in den Volksraad geuite bezwaar, dat de organen der gemeenten op dit gebied wellicht niet competent zullen zijn noch tot het vaststellen van bepalingen, noch tot het uitoefenen van toezicht daarop. Met name zullen de ondernemingen, die bij het inwerking treden der B.S.T. reeds een concessie voor een stadstramweg hebben, tengevolge van dezen opzet niet onder de regelende bevoegdheid der gemeenteraden vallen, tenzij zij tot wijziging harer concessie-voorwaarden in dien zin mede werken. Willen zij dit niet, dan zullen voor haar de bepalingen der B.S.T. ten volle gelden en zal op de naleving daarvan geen toezicht worden uitgeoefend door het gemeentebestuur, maar, onder de bevelen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, door den Dienst van het Toezicht, dus door het orgaan van het centraal gezag, dat ook met het toezicht op de overige spoor- en tramwegdiensten is belast. (A.B.S.T. art. 47).

Voor zooveel de B.S.T. omtrent eenig onderwerp geene bepalingen inhouden, zijn de Gemeenteraden ingevolge art. 17, lid 3, K.B. 1926 S. 334 tot regeling bevoegd, ook al wordt daarvan

¹) Behalve de hier onder a tot en met j genoemde wettelijke bepalingen gelden ingevolge S. 1928 No. 415, ten vierde, en S. 1929 No. 61 nog gedurende een termijn van veertien maanden (ingaaende 1 November 1928) voor de destijds bestaande stadstramwegen verschillende artikelen van het A.T.R.

in de concessievoorwaarden niet gerept, met dien verstande dat de regeling de goedkeuring behoeft van den G.G. Dit is o.a. het geval met betrekking tot de dienstvoorwaarden van het personeel.¹⁾

Opdat de bij het inwerkingtreden der nieuwe wetgeving reeds bestaande stadstramwegen zich aan deze zullen kunnen aanpassen, houden de ordonnanties 1927 S. 258 en 260 onder II lid 2 overigens nog in, dat de G.G. voor elk dier tramwegen afzonderlijk dan wel voor alle of eenige dier tramwegen gezamenlijk kan bepalen, dat gedurende zekeren (voor verlenging vatbaren) termijn de A.B.S.T. onderscheidenlijk B.S.T. geheel of ten deele geen toepassing zullen vinden en de bepalingen van de oude reglementen geheel of ten deele nog van kracht zullen blijven²⁾.

2e. *Concessie.* Zie § 4 onder a, hieronder.

3e. *Dienstreglementen.*

Tenzij uit de concessie-voorwaarden in verband met art. 25 B.S.T. het tegendeel voortvloeit (zie bl. 55), geldt met betrekking tot de dienstreglementen hetzelfde als bij de spoorwegen (S.T.V. art. 20; zie bl. 19).

§ 3. *Ondernemers en bestuurders.*

Deze termen hebben dezelfde beteekenis als bij spoorwegen (zie B.S.T. art. 1, letters *b* en *c*, en bl. 20). A.B.S.T. art. 3 (zie bl. 21) geldt ook hier, ingevolge A.B.S.T. art. 42.

Ondernemer en bestuurder moeten domicilie kiezen binnen de gemeente of een der gemeenten, binnen welke de tramweg is gelegen. Zoolang dit niet is geschied, worden zij geacht domicilie te hebben gekozen ter griffie van den Raad van Justitie, binnen wiens ressort de tramweg is gelegen. (A.B.S.T. art. 43).

§ 4. *Aanleg en exploitatie.*

a. *Krachtens concessie.*

Stadstramwegen mogen in overeenstemming met het beginsel der gemeentelijke autonomie, niet worden aangelegd noch ge-

¹⁾ Niet met betrekking tot de dienst- en rusttijden, omdat art. 22 B.S.T. dienaangaande bepalingen inhoudt.

²⁾ Ten opzichte van de B.S.T. is van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt; zij zijn met ingang van 1 November 1928 ten volle in werking getreden. Zie voorts bl. 55, noot 1, en bl. 63, noot 1.

exploiteerd dan door of krachtens concessie van wege de betrokken gemeente(n)¹⁾; (K.B. art. 3. lid 2).

Voor de bij het inwerking treden van het K.B. bestaande stadstramwegen in den zin der oude wetgeving zijn intusschen de door den G.G. onder die wetgeving verleende concessiën van kracht gebleven; de ondernemers dier tramwegen worden geacht eene concessie van wege de betrokken gemeente(n) te hebben (K.B. art. 2, lid 2).

Op plaatsen, waar geen Gemeenteraad is ingesteld,²⁾ kan de G.G. de concessie onder door hem vast te stellen voorwaarden verleen. ³⁾; (K.B. art. 4, lid 7; B.S.T. art. 26).

Hier worde eerst besproken de aanleg en (of) exploitatie krachtens concessie.

De concessie wordt verleend door den betrokken gemeenteraad dan wel, indien de tramweg ligt binnen de grenzen van twee of meer gemeenten, gemeenschappelijk door de raden dier gemeenten. Kunnen deze het niet eens worden over de voorwaarden der gemeenschappelijke concessie of zijn sommige wel, andere niet genegen de concessie te verleen en zou, naar het oordeel van den G.G. het algemeen belang diensgevolge schade lijden, dan is deze bevoegd de voorwaarden van concessie vast te stellen en om, mocht de concessie dan niet binnen een door den G.G. vast te stellen termijn worden verleend, zelf tot die verleening over te gaan. Dit is een niet onbelangrijke inbreuk op de gemeentelijke autonomie, die gelijk gezegd, dan ook alleen geoorloofd is, wanneer het algemeen belang schade zou lijden (K.B. art. 4, leden 2, 3 en 4). Wil geen der betrokken gemeenten concessie verleen, dan kan er echter van den aanleg niets komen.

De besluiten tot verleening of wijziging eener concessie voor een stadstramweg zijn onderworpen aan preventief toezicht van hooger gezag; zij toch treden niet in werking dan nadat de voorwaarden daarvan door den G.G. zijn goedgekeurd (K.B. art. 6).

¹⁾ Het K.B. verstaat blijkens art. 1 onder „gemeenten” „stads-gemeenten en gemeenten buiten een provincie”.

²⁾ Men denke aan Solo of Djokja.

³⁾ Welke bevoegdheid de G.G. aan een ander gezag kan overdragen (K.B. art. 4, lid 8).

Die goedkeuring zal kunnen worden onthouden op grond van strijd met eene algemeene verordening of met het algemeen belang; maar ook andere belangen kunnen zich tegen goedkeuring verzetten.

Op het stuk der gemeenschappelijke concessiën waren enkele bijzondere voorzieningen noodig; zij betreffen de overdracht, de naasting en de intrekking.

Overdracht van een concessie voor een stadstramweg of van een gedeelte van zoodanige concessie behoeft de goedkeuring van het gezag, dat haar verleende, bij een gemeenschappelijke concessie dus van de betrokken gemeenteraden.

Bij gebreke van overeenstemming zal evenwel de G.G. de overdracht kunnen toestaan, doch ook hier slechts wanneer het algemeen belang anders schade zou lijden (K.B. art. 11 lid 2).

Naasting zoomede intrekking van eene concessie voor eene in meer dan ééne gemeente gelegen stadstramweg, hetzij deze verleend werd door de betrokken gemeenteraden dan wel door den G.G., kan slechts geschieden gemeenschappelijk door de betrokken gemeenteraden.

Hoe het zal gaan, wanneer dienaangaande geen overeenstemming bestaat, is bij het K.B. niet geregeld. Die regeling is aan de concessie-voorwaarden overgelaten, welke de bevoegdheid tot naasting of intrekking ook aan een ander gezag dan de betrokken gemeenteraden — dus b.v. aan den G.G. — kunnen opdragen (K.B. art. 12, leden 1, onder b, 2 en 3 onderscheidenlijk art. 13, leden 4, onder b, 5 en 6).

Zie met betrekking tot de mogelijkheid om bij de voorwaarden van concessie sommige bepalingen der B.S.T. buiten werking te stellen bl. 55.

B. Gemeentelijke aanleg en (of) exploitatie.

Wenscht een Gemeente tot eigen aanleg en (of) exploitatie van een stadstramweg of een gedeelte daarvan over te gaan, dan moet het desbetreffend besluit van den gemeenteraad tevens voorschriften geven omtrent een en (of) ander en aan de goedkeuring van den G.G. worden onderworpen (K.B. art. 3, leden 2 en 3).

Ligt in zulk een geval een gedeelte in eene andere gemeente, dan wordt daarvoor eene concessie van deze gevorderd. Zijn er meer andere gemeenten bij betrokken, dan zal eene ge-

meenschappelijke concessie noodig zijn. Voor het geval van niet-overeenstemming tusschen de betrokken gemeenteraden zijn ook hier voorzieningen getroffen; als het algemeen belang schade zou lijden, kan ook in dit geval de G.G. ingrijpen, de voorwaarden van concessie vaststellen en zoo noodig de concessie zelf verleenen (K.B. art. 4, leden 4 en 6; vgl. bl. 57).

Naasting of intrekking van zoodanige door den G.G. verleende concessie kan slechts geschieden door de betrokken gemeenteraden gemeenschappelijk en bij gebreke van overeenstemming op de wijze bij de voorwaarden van concessie bepaald (K.B. art. 12, leden 2 en 3 onderscheidenlijk art. 13, leden 5 en 6; vgl. bl. 58).

C. Weg en Werken.

Aanleg en onderhoud.

In verband met art. 6 K.B. zal met den aanleg van een stadstramweg niet kunnen worden aangevangen, zoolang de G.G. de voorwaarden van concessie niet heeft goedgekeurd (zie bl. 57). Die goedkeuring zal niet gegeven worden, tenzij de G.G. vooraf de lijn tot stadstramweg heeft verklaard.

Wat aangaat de bepalingen, die aanleg en onderhoud van weg en werken beheerschen, maakt het, zooals op bl. 55 en 56 werd uiteengezet, verschil of al dan niet de concessie-voorwaarden ten aanzien van een of meer onderwerpen bepalingen inhouden dan wel de regeling daarvan aan den gemeenteraad voorbehouden. Behoudens dus het geval dat ingevolge de voorwaarden van concessie in verband met art. 25 B.S.T. de voorschriften van den gemeenteraad ten aanzien van eenig onderwerp daarvoor in de plaats treden, gelden de voorschriften der artt. 11 t/m 16, 18, 20, 21 en 23 B.S.T., bepalingen inhoudende, welke veel gelijken op die, met betrekking tot aanleg en onderhoud van weg en werken gegeven voor de spoorwegen der tweede klasse, zoomede verschillende voorschriften van de stadstramwegverordening (artt. 2, 3, 4 en 21 t/m 24).

Zie omtrent het onderhoud van den openbaren weg bij de gemeente in beheer, tusschen en buiten de spoorstaven, bl. 60.

Overigens kan de DGb., behoudens beroep op den G.G. — hetzij de artt. 11 t/m 23 B.S.T. al dan niet toepasselijk zijn — algemeene of voor eenigen tramweg in het bijzonder geldende technische voorschriften vaststellen betreffende de eischen aan den weg en de werken, of gedeelten daarvan, aan

tractieleidingen, zoomede aan de wijze van uitvoering, met het oog op de veiligheid te stellen (B. S. T. art. 6).

Gebruik van tot het vrije Staatsdomein behorende gronden en wegen.

Ten behoeve van den aanleg kan (mede)gebruik van tot het vrije Staatsdomein behorende, niet aan de gemeente in beheer gegeven gronden en wegen, worden verkregen. Dit geldt ook wanneer deze gronden in beheer zijn gegeven *aan andere zelfstandige gebiedsdeelen dan gemeenten*.

Ten opzichte van dit recht van (mede)gebruik is overigens van toepassing het bij de spoorwegen gezegde (B. S. T. artt. 3 en 4; zie bl. 22, 23 en 45).

Medegebruik van den openbaren weg wordt slechts toegelaten, wanneer de grootste toegelaten snelheid niet meer dan 30 K.M. per uur bedraagt.

De voorwaarden waarop *aan de Gemeente in beheer gegeven* gronden, behorende tot het vrije Staatsdomein, aan den ondernemer van een stadstramweg in gebruik worden afgestaan, zoomede die waarop het medegebruik van openbare wegen en werken wordt verleend, worden zoo noodig — d.w.z. indien zij niet door den gemeenteraad bij de concessie-voorwaarden zijn geregeld — door den DGb. vastgesteld. (B. S. T. art. 18 onder letter a)¹⁾. Deze regelt, zoo noodig, ook op wien de verplichting rust tot onderhoud van den bij de gemeente in beheer zijnden openbaren weg tusschen en buiten de spoorstaven, indien de concessie-voorwaarden daarin niet voorzien. (B. S. T. art. 18 onder letter b).

Voor de oprichting van gebouwen en inrichtingen kan kosteloos²⁾ verkregen worden hetzij een recht van gebruik hetzij

¹⁾ Ter uitvoering van dit voorschrift is door den DGb. bij beschikking dd. 3 November 1928 ten aanzien van de bij het inwerking-treden der nieuwe wetgeving bestaande stadstramwegen, genoemd onder „ten vierde” van S. 1928 No. 415 het volgende bepaald:

„Het bij artikel 3 leden 1, 2, 3, 4 en 7 en bij artikel 4 der B. S. T. (S. 1927 No. 260) bepaalde, betreffende het gebruik van tot het Staatsdomein behorende gronden en het medegebruik van den openbaren weg, is mede van toepassing op die gronden en op die openbare wegen en de daarin gelegen kunstwerken, welke aan de betrokken gemeente(n) in beheer zijn gegeven”.

²⁾ Echter kan hetgeen werd uitgegeven wegens aankoop, afkoop van rechten of uit anderen hoofde van den ondernemer worden teruggevorderd (B. S. T. art. 3, lid 7).

een recht van opstal van onbebouwde gronden, aan het Land toebehoorende.

D. Rollend materieel.

Hetgeen moet worden inachtgenomen met betrekking tot aanschaffing, keuring en het onderhoud van het rollend materieel wordt, tenzij de concessie-voorwaarden dit onderwerp regelen of de regeling daarvan aan den gemeenteraad voorbehouden, geregeld door den G.G. (B.S.T. artt. 17 j^o 24, S.T.V. artt. 5 t/m 19 en 25 t/m 29).

Met betrekking tot de indienststelling en het gebruik van de stoomtoestellen der locomotieven geldt het Stoomreglement.

E. Personeel.

Dienst- en rusttijden.

De voorschriften betreffende personeelbelangen bepalen zich tot de dienst- en rusttijden en de geschiktheid van het personeel. Art. 22 B.S.T. houdt met betrekking tot de dienst- en rusttijden bepalingen in gelijkluidend met art. 22 B. A.B.S. (zie bl. 26 en 27). Intusschen zullen de algemeene regelen, welke de bestuurder bij de regeling der dienst- en rusttijden zal moeten in acht nemen, van die voor de spoorwegen kunnen afwijken.

Vereischten voor machinisten en motoristen stelt art. 34 S.T.V.

F. Voorschriften in het belang van de veiligheid van het verkeer.

Tenzij bij de concessie-voorwaarden een lagere grens is bepaald, bedraagt op stadstramwegen de grootste toegelaten snelheid 30 K.M. per uur; slechts voor gedeelten, die van den openbaren weg voldoende zijn afgescheiden, mag de DGB. dit maximum verhoogen. (A.B.S.T. art. 41).

Een stadstramweg of een gedeelte daarvan mag niet voor het algemeen verkeer worden opengesteld dan nadat van den DGB. daartoe vergunning is verkregen. Daarvoor is o.a. vereischt dat de weg, werken en gebouwen vanwege den Directeur zijn opgenomen en goedgekeurd (B.S.T. art. 19). Voorts stelt de DGB., zoo noodig, bepalingen vast omtrent de toepassing van gezonken sporen (B.S.T. art. 18 onder b).

Ook deze voorschriften gelden slechts als de concessie-voorwaarden dienaangaande zwijgen.

§ 5. *Verplichtingen van den ondernemer, ten behoeve van wegen en andere werken.*

A. *Medegebruik* (A.B.S.T. art. 46).

De ondernemer van een stadstramweg moet medegebruik van zijn weg of stations gedoogen, indien dit door den G.G. wordt bevolen,¹⁾ doch niet ten behoeve van spoorwegen der eerste klasse.

De bepalingen omtrent het verplichte medegebruik bij de spoorwegen der eerste klasse zijn hier mede toepasselijk. (Zie bl. 33 en 34).

Bij overeenkomst kan medegebruik worden toegestaan ten behoeve van andere tramwegen, zoomede van spoorwegen, ook van die, welke tot de eerste klasse behooren. Dergelijke overeenkomsten moeten aan de goedkeuring van den DGB. worden onderworpen.²⁾

B. *Aansluiting, doorsnijding en aanraking* (A.B.S.T. art. 45).

De ondernemer van een stadstramweg moet gedoogen, dat andere tramwegen of spoorwegen aan zijn tramweg aansluiten. Een bevel van den G.G. wordt, anders dan bij spoorwegen en landelijke tramwegen, hiervoor niet vereischt.

De ondernemer van den anderen tramweg of spoorweg kan de aansluiting of doorsnijding, zoo noodig in rechte, eischen. Indien evenwel door de aansluiting het karakter van stadstramweg zou verloren gaan, m. a. w. het verkeer over de lijn een interlocaal karakter zou verkrijgen, kan de G.G. de verplichting om deze te gedoogen opheffen (A.B.S.T. art. 45, lid 1 onder a en d).

Doorsnijding door andere tramwegen of spoorwegen behoeft slechts te worden geduld als de G.G. dit beveelt of toestaat, terwijl hetzelfde geldt met betrekking tot doorsnijding of aanraking ten behoeve van industriebanen, openbare wegen en andere werken. (A.B.S.T. art. 45, lid 1 onder b, c en d.).

Overigens komt de regeling dezer verplichtingen overeen met die voor de spoorwegen (A.B.S.T. art. 45, lid 2); zie bl. 34 en 35).

¹⁾ De betrokken gemeenteraden moeten daarover worden gehoord (A.B.S.T. art. 46, lid 4).

²⁾ Welke goedkeuring niet wordt verleend dan nadat de betrokken gemeenteraden daarover zijn gehoord (A.B.S.T. art. 46, lid 4).

§ 6. *Beschikking door de Overheid over stadstramwegen.*

A. *Opvordering van het gebruik.*

De artt. 9 t/m 16 A.B.S.T. betreffende opvordering van het gebruik door het land zijn mutatis mutandis ook toepasselijk ten aanzien van stadstramwegen (A.B.S.T. art. 44). Zie bl. 36 en 37, onder B, C en D.

B. *Naasting.*

Het recht van naasting moet ingevolge K.B. art. 12, lid 1, onder b bij de concessie worden voorbehouden aan de betrokken gemeente(n), behalve wanneer het geldt een lijn of lijngedeelte op een plaats, waar geen gemeenteraad is ingesteld, in welk geval de bevoegdheid tot naasting moet worden voorbehouden aan het gezag, dat dan de concessie verleent.

Met betrekking tot naasting van stadstramwegen, waarvoor gemeenschappelijke concessiën worden verleend, zie bl. 58 en 59.

§ 7. *Toezicht.*¹⁾

Er bestaat op de stadstramwegen tweërlei toezicht n.l. van Regeeringswege en van gemeentewege.

Van Regeeringswege wordt door den Dienst van het Toezicht op de spoor- en tramwegen, onder de bevelen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, toezicht uitgeoefend op de naleving van de bepalingen der A.B.S.T. en der B.S.T. betreffende stadstramwegen (A.B.S.T. art. 47, lid 1).²⁾

Voorts zullen het Hoofd of de ambtenaren van genoemden dienst kunnen ingrijpen, indien zij oordeelen dat dadelijk gevaar voor de veiligheid dreigt (A.B.S.T. art. 52).

Voor de vervulling dezer taak zijn aan het Regeeringstoezicht gelijke bevoegdheden toegekend als het ten aanzien van de spoorwegen heeft (zie A.B.S.T. artt. 49, 50, 51, 53, 54).

In plaatsen, waar een gemeenteraad is ingesteld, wordt van gemeentewege toezicht uitgeoefend op de naleving van de plaatselijke (stadsgemeente-) verordeningen betreffende de stads-

¹⁾ Zie bl. 55, noot 1. Gedurende den daargenoemden termijn vinden de artt. 47 t/m 54 A.B.S.T. nog geen toepassing, doch blijven met betrekking tot het toezicht van kracht de artt. 16 t/m 23 A.T.R. Deze overgangstoestand blijft verder buiten beschouwing.

²⁾ Het toezicht op de stoomtoestellen der locomotieven berust evenwel bij het Veiligheidstoezicht (A.B.S.T. art. 47, lid 3).

tramwegen en van de concessie-voorwaarden ¹⁾ (A.B.S.T. art. 48, lid 1).

Ter plaatse waar geen gemeenteraad is ingesteld, waakt de Dienst van het Toezicht ook voor de naleving van de concessie-voorwaarden (A.B.S.T. art. 42, lid 1).

Het toezicht van gemeentewege wordt uitgeoefend op de wijze bij de concessie-voorwaarden of bij plaatselijke (stadsge-meente-) verordening te regelen (A.B.S.T. art. 48 lid 2).

Intusschen bestaat de mogelijkheid bij de concessie-voorwaarden te bedingen, dat het evenbedoelde toezicht niet van gemeentewege doch van Regeeringswege zal worden uitgeoefend, zulks ook voor zoover de tramweg is gelegen op gronden en wegen in beheer bij de betrokken gemeente(n); (A.B.S.T. art. 48, lid. 3).

Hierdoor is de gelegenheid geopend om — indien de gemeente wie het aangaat, zich niet voor het houden van dit toezicht berekend acht — in overeenstemming met den ondernemer, de uitoefening daarvan aan het deskundig Regeeringstoezicht over te dragen.

§ 8. *Handhaving.*

Handhaving der wettelijke bepalingen betreffende de stads-tramwegen geschiedt door politiedwang (zie A.B.S.T. artt. 54 en 55, lid 2) of strafrechtelijke sanctie (zie A.B.S.T. artt. 73, 74 en 76; B.S.T. artt. 27, ²⁾ 28, ²⁾ 29 en 30 en de op bl. 55 onder *h* vermelde artikelen van het Ind. W.v.Sr.).

Tot het opsporen van overtredingen van wettelijke bepalingen betreffende de stadstramwegen zijn, behalve de personen, die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten, mede bevoegd de met toezicht op den tramweg belaste ambtenaren en beëdigd personeel van den tramweg (A.B.S.T. art. 55).

¹⁾ Over de uitoefening van het toezicht in het geval, voorzien bij K.B. art. 4, lid 8 (vgl. bl. 57, noot 3), zie A.B.S.T. art. 47, lid 2.

²⁾ De artt. 27 en 28 B.S.T. bedreigen straf tegen bestuurders en personeel ook bij overtreding van de Stadstramwegverordening.

HOOFDSTUK V.

LANDELIJKE TRAMWEGEN.¹⁾

§ 1. *Karakter.*

Een landelijke tramweg kenmerkt zich door zijne eenvoudige inrichting en zijne bestemming om in de verkeersbehoeften van een beperkt gebied te voorzien met vermijding van verkeersonttrekking aan spoorwegen. (Zie de omschrijving gegeven in Art. 1 letter *b* K.B. 1926 S. 334).

Bij het in het leven roepen van deze soort van tramwegen stelde men zich voor, dat zoowel nieuwe lijnen van dien aard zouden worden gebouwd als dat bestaande landbouwtramwegen zich in een landelijken tramweg zouden omzetten²⁾, ten einde dienstbaar te kunnen worden aan het algemeen verkeer, waarvoor ingevolge art. 19 R.L.T. landbouwtramwegen niet mogen worden gebezigd.

Het zullen zijn ijzeren banen van lagere orde, in verband met hare lichte structuur bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van 20 K.M. per uur (A.B.S.T. art. 59), die in weinig ontwikkelde streken pioniersdiensten op verkeersgebied zullen kunnen bewijzen.³⁾ Doch met de spoorwegen zullen zij niet mogen concurreeren.

¹⁾ Zie ook bl. 10 en 11.

²⁾ Zie B.L.T. art. 3.

³⁾ Op Java werden onder de oude wetgeving door het Land reeds eenige banen van zeer lichten bouw aangelegd. Met het oog op deze is onder II, lid 2, bij de Ordonnantie 1927 S. 261 de mogelijkheid voorzien, dat reeds bestaande voor algemeen verkeer bestemde tramwegen niet zouden worden gerangschikt onder de spoorwegen der tweede klasse, maar onder de landelijke tramwegen, voor welke tijdelijk het A.T.R. geheel of ten deele van kracht kan blijven.

Het algemeen belang toch eischt, dat de spoorwegen de hun in het belang van de veiligheid en de behoorlijke uitoefening van den dienst opgelegde zware verplichtingen behoorlijk kunnen vervullen en dit zou hen kunnen worden belet, wanneer de gelegenheid tot concurrentie werd gelaten aan allerlei kleine baantjes, die, goedkoop in aanleg, bovendien, wat de exploitatie betreft, aan veel geringere lasten onderworpen zijn.¹⁾

De voorwaarden van concessie zullen hierin moeten voorzien, en wanneer deze mochten blijken daarin te kort te schieten, zal de G.G. bepalingen noodig om te voorkomen, dat de tramweg vervoer aan een spoorweg onttrekt, vaststellen, b.v. wijziging of het buiten werking stellen van tarieven en (of) van toegestane vrachtsverlagingen gelasten (Art. 60 A.B.S.T.).

Ten einde intusschen te voorkomen, dat de belangen der betrokken ondernemers van spoorwegen zouden worden uit het oog verloren, is bepaald, dat deze moeten worden gehoord, alvorens concessie voor een landelijken tramweg wordt verleend (K.B. art. 16, lid 3). Daarmede houdt voorts ook verband de bepaling van K. B. art. 16, lid 2 (zie bl. 67) en van B. L. T. art. 4, lid 2 (zie bl. 69).

§ 2. *Het geldende recht.*

- a. K.B. houdende algemeene regelen betreffende den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen, bestemd voor algemeen verkeer in Ned.-Indië.²⁾ (Zie bl. 11);
- b. Algemeene bepalingen betreffende de spoor- en tramwegen.³⁾ (Zie bl. 12, noot 1 onder a);
- c. Bepalingen voor de landelijke tramwegen; (Zie bl. 12, noot 1 onder e);
- d. Landelijke-tramwegverordening. (Zie bl. 12, noot 4);
- e. Concessieaanvraag-verordening S. 1928 No. 203;
- f. Stoomreglement⁴⁾, Art. 43 onder 2 letter b;
- g. Bepalingen omtrent den aanleg en het gebruik van telegraphen in Nederlandsch-Indië⁵⁾, art. 1, lid 2;

¹⁾ Zie dienaangaande de Memorie van Antwoord betr. het voorontwerp K.B. Volksraadstukken Tweede Gewone Zitting 1925 stuk 9 bl. 4. Zie in verband hiermede ook noot 3 op bl. 77.

²⁾ Artt. 1, 3 lid 1, 4 lid 1, 5, 7, t/m 10, 11 leden 1 en 3, 12 lid 1, 13 leden 1 t/m 4, 14, 15, 16, 17 leden 1 en 2, 18.

³⁾ Artt. 1, 2, 59 t/m 76.

⁴⁾ Zie bl. 16 onder g.

⁵⁾ Zie bl. 16 onder i. en bl. 21 noot 2.

- h.* Indisch Wetboek van Strafrecht artt. 194 en 195 j° 206, lid 1; 211 t/m 215, 408 en 409;
- i.* Koelie-ordonnanties. (Zie bl. 17 onder *l*);
- j.* Pakketpostreglement 1925, art. 15, j° Uitvoeringsbepalingen, art. 17 (Zie bl. 17 onder *m*).

De bepalingen van het K.B. omtrent het verleen van concessie voor spoorwegen gelden ook voor landelijke tramwegen.

Het recht van concessie-verleening is voor alle ijzeren banen, die voor interlocaal verkeer bestemd zijn, dus ook voor de landelijke tramwegen, gelegd in handen van den G.G.

Intusschen kan de bevoegdheid tot het verleen der concessie voor landelijke tramwegen bij ordonnantie, met inachtneming van de bij die ordonnantie te stellen regelen, worden overgedragen aan een ander gezag dan de G.G. (waarbij bepaaldelijk gedacht is aan het Bestuur van provinciën en regentschappen, maar ook aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven). Voor besluiten tot verleening, wijziging of intrekking van eene concessie is dan echter de goedkeuring van den G.G. als vereischte gesteld (K.B. artt. 4, lid 1, en 16, lid 2), opdat voor de meer algemeene verkeersbelangen kunne worden gewaakt.

Voorzien is voorts: dat concessies voor landelijke tramwegen zullen kunnen worden verleend of overgedragen aan anderen dan de in art. 9 K.B. genoemden, b.v. ook aan vreemdelingen; dat voor overdracht der concessie niet de goedkeuring van den G.G. zal worden vereischt; dat naasting niet zal worden voorbehouden aan het land, en intrekking der concessie niet zal geschieden bij besluit van den G.G. en dat de regelen in acht te nemen ten aanzien van aanvragen van concessie niet door den G.G. zullen worden vastgesteld; op al deze punten kan bij ordonnantie van het Kon. Besluit worden afgeweken. (K.B. art. 16, lid 1).

Overdracht der bevoegdheid tot concessie-verleening kan — doch zal niet noodzakelijk — gepaard gaan met afwijkingen als hier bedoeld.

De bepalingen der A.B.S.T. omtrent landelijke tramwegen zijn, met enkele uitzonderingen¹⁾, toepasselijk zoowel op particuliere als op de Staatstramwegen. De G.G. is echter bevoegd om de toepassing van de bepalingen betreffende het toezicht te beperken (A.B.S.T. art. 72).

¹⁾ A.B.S.T. artt. 5, lid 1, 62 en 63, lid 2, gelden niet.

De B.L.T. en de voorschriften ter uitvoering daarvan zijn evenzeer niet in vollen omvang toepasselijk op den dienst der Staatsspoor- en tramwegen¹⁾; (B.L.T. art. 51).

Aanvullende bepalingen omtrent landelijke tramwegen mogen door lagere wetgevers slechts worden gemaakt, indien hun daartoe bij algemeene verordening vrijheid is gegeven²⁾, (K.B. art. 17, lid 1, slotzin), hetgeen tot dusver niet is geschied. Komt het tot overdracht van de bevoegdheid tot concessie-verleening aan een lager gezag, dan zal de desbetreffende ordonnantie ook hieromtrent voorzien.

§ 3. *Ondernemers en bestuurders.*

Deze termen hebben dezelfde beteekenis als bij spoorwegen; (zie B.L.T. art. 1 en bl. 20). A.B.S.T. art. 5 (zie bl. 20) geldt ook hier, ingevolge A.B.S.T. art. 61.

Ondernemer en bestuurder moeten domicilie kiezen binnen het (een der) Gewest(en) of de (een der) Provincie(n), waarbinnen de tramweg is gelegen. Zoolang dit niet is geschied, worden zij geacht domicilie te hebben gekozen ten kantore van den DGb. (A.B.S.T. art. 62).

§ 4. *Aanleg en exploitatie.*

A. *Concessie en vergunning.*

Volgens art. 3, lid 1, K.B. 1926 S. 334 mogen landelijke tramwegen niet worden aangelegd noch geëxploiteerd dan door of krachtens concessie van wege het Land, van welke bepaling echter ingevolge art. 16 lid 1 van dit Besluit bij ordonnantie kan worden afgeweken.

De B.L.T. hebben deze aangelegenheid nu zoo geregeld, dat voor den aanleg van een landelijken tramweg en voor de omzetting van eene industriebaai in een landelijken tramweg geen concessie van den G.G., maar, behoudens beroep op den G.G., slechts eene vergunning van $\frac{\text{het}}{\text{de}}$ betrokken $\frac{\text{Hoofd}}{\text{Hoofden}}$ van Gewestelijk Bestuur dan wel van de(n) betrokken Gewestelijke(n) of Provinciale(n) Raad (Raden) wordt vereischt (B.L.T. art. 3,

¹⁾ Niet van toepassing zijn B.L.T. artt. 2, 3, 4, 14, lid 2 onder a en lid 4, en 33, lid 2.

²⁾ Zie bl. 11 en 12.

lid 1)¹⁾; de exploitatie zal echter niet mogen geschieden zonder een concessie van den G.G. (B.L.T. art. 2), terwijl de bepalingen der vergunning voor den aanleg niet in strijd mogen komen met de voorwaarden van concessie voor de exploitatie (B.L.T. art. 3, lid 2), welke voorwaarden dus zullen moeten vaststaan, vóórdat de vergunning voor den aanleg zal kunnen worden verleend. Overigens zal de G.G. — behalve in beroep — ook eigener beweging de ingevolge art. 3 B.L.T. verleende vergunningen kunnen wijzigen of aanvullen (B.L.T. art. 4, lid 2)²⁾.

De B.L.T. voorzien ook het geval, dat een als industriebaan³⁾ aangelegde ijzeren baan wordt omgezet in een landelijke tramweg; art. 3, lid 1, eischt daarvoor eene zelfde vergunning als voor den aanleg⁴⁾. Daarnaevens zal eene concessie voor de exploitatie noodig zijn volgens art. 2 B.L.T.⁴⁾.

Hetgeen is in acht te nemen ten aanzien van aanvragen van concessie voor de exploitatie van landelijke tramwegen en ten aanzien van aanvragen van vergunning voor den aanleg van landelijke tramwegen, alsmede bij het aanvragen van voorrang voor concessie is geregeld bij de „concessieaanvraagverordening” (S. 1928 No. 203).

B. Dienstreglement.

Ten aanzien van het dienstreglement geldt hetzelfde als bij de spoorwegen⁵⁾, (B.L.T. art. 15), maar ongetwijfeld zullen de bepalingen dezer dienstreglementen eenvoudiger zijn dan die der spoorwegdiensten.

C. Weg en Werken.

I. Aanleg.

De tramweg moet geschikt zijn voor vervoer met een grootste snelheid van 20 K.M. per uur. (Art. 11 L.T.V.).

¹⁾ De Regeering verklaarde, dat deze regeling niet de strekking heeft om de in art. 4, lid 1, van het K.B. bedoelde overdracht van bevoegdheid tot concessie-verleening (zie bl. 67) te bewerkstelligen. Zie M.v.A. betreffende voor-ontwerp K.B. ad art. 3 (Volksraad 2e gew. zitting 1925, onderwerp 5, stuk 9, bl. 11).

²⁾ Slechts de aanvrager kan in beroep komen; de spoorwegondernemingen, die bezwaren inbrachten (zie bl. 66), kunnen toepassing van art. 4, lid 2, B.L.T. trachten te verkrijgen.

³⁾ Zie bl. 77.

⁴⁾ Zie ook concessie aanvraagverordening art. 6.

⁵⁾ Zie bl. 19.

De aanleg en latere uitbreiding moet geschieden volgens teekeningen, goedgekeurd door het gezag, dat tot het verleenen der vergunning bevoegd is (Concessieaanvraag-verordening art. 4, leden 5 en 6).

Met betrekking tot uitbreidingen zie men de Concessieaanvraag-verordening art. 7, lid 3, aangevende in welke gevallen uitbreiding kan plaats hebben zonder nieuwe concessieaanvraag. In die gevallen moeten de teekeningen worden goedgekeurd door den DGB.

Omtrent afsluiting van den spoorweg is niets bepaald.

De spoorwijdte is niet wettelijk vastgesteld en wordt derhalve in de concessie-voorwaarden bepaald. Het profiel der vrije ruimte wordt door den DGB. vastgesteld (art. 12, lid 2 L.T.V.).

Indien de aanleg niet tijdig wordt ter hand genomen, kan de concessie worden ingetrokken; (K.B. art. 13 lid 2, letter a).

Vóór de opening van den dienst worden de weg en de werken en gebouwen van wege den DGB. opgenomen en goedgekeurd (B.L.T. art. 14, lid 2 onder c).

Ook ten behoeve van een landelijken tramweg kan aan den ondernemer het kosteloos¹⁾ gebruik van gronden, behorende tot het vrije Staatsdomein en het medegebruik van openbare wegen en de daarin gelegen kunstwerken worden toegestaan, ook wanneer een en ander in beheer is gegeven aan een zelfstandig gebiedsdeel (B.L.T. art. 6).

Het recht tot in gebruikneming onderscheidenlijk medegebruik wordt ontleend aan de goedkeuring door de aangewezen autoriteit van grondkaarten of plattegrondteekeningen.

Van toekenning van een recht van opstal ten behoeve van de oprichting van gebouwen of andere inrichtingen²⁾ is hier geen sprake.

In den weg gelegen kunstwerken moeten desverlangd door en voor rekening van den ondernemer worden verstrekt of in het belang van het vrije verkeer worden verbreed. (B.L.T. art. 7).

¹⁾ Echter kan hetgeen werd uitgegeven wegens aankoop, afkoop van rechten of uit andere hoofde, van den ondernemer worden teruggevorderd, met uitzondering van hetgeen werd besteed voor aanleg van wegen en daarin gelegen kunstwerken. (B.L.T. art. 6, lid 5).

²⁾ als wel is voorzien voor spoorwegen en stadstramwegen. Zie bl. 23, 45 en 60.

Ook is geregeld, hoe moet worden gehandeld bij wijziging van den weg of de kunstwerken, waartoe de wegbeheerder te allen tijde bevoegd is. (B.L.T. art. 8).

Deze regeling van het (mede) gebruik van gronden en wegen komt in hoofdzaak overeen met die voor de spoorwegen 2e klasse. Er is echter wat meer overgelaten ter regeling aan de concessie-voorwaarden of ter beslissing aan den DGb. (vgl. art. 7 onder *b*, B.L.T. met art. 8, lid 1 onder *b*, B.A.B.S.).

II. *Instandhouding.*

De weg en de werken moeten voortdurend zoodanig worden onderhouden, dat elk gedeelte van den weg veilig met de grootste daarop toegelaten snelheid kan worden bereden. (B.L.T. art. 18).

De gebouwen moeten steeds in goeden staat van onderhoud verkeerren.

De instandhouding moet geschieden met inachtneming van de aan den aanleg ten grondslag gelegde richtingskaart, van lengte- en dwarsprofielen, van de goedgekeurde teekeningen, van de aan deze goedkeuring verbonden voorwaarden en van de eischen en aanwijzingen van het Toezicht. Bij niet-naleving dezer verplichting kan het Toezicht de uitvoering doen staken en op kosten van den ondernemer de noodige voorzieningen treffen (B.L.T. Art. 9).

Ook geven de B.L.T. nog voorschriften om een goeden water aan- en afvoer op den openbaren weg en een veilig en onbelemmerd verkeer daarover te verzekeren. (B.L.T. Artt. 11).

D. *Rollend materieel.*

Hetgeen moet worden inachtgenomen met betrekking tot de aanschaffing en keuring van het rollend materieel wordt door den G.G. geregeld. Met betrekking tot de indienststelling en het gebruik van de stoomtoestellen der locomotieven geldt het Stoomreglement. (B.L.T. artt. 13 en 20).

E. *Personeel.*

I. *Overheidsbemoeiing ten aanzien van personeelbelangen.*

De overheidsbemoeiing gaat hier nog minder ver dan bij de spoorwegen. (bl. 47 en 48) Zie hieronder bij „Geschiktheid”. (bl. 72) en bij „Dienst- en rusttijden” (bl. 72).

Het voorschrift van art. 17, lid 1, K.B. 1926 S. 334, dat bij ordonnantie, voor zoover noodig, bepalingen kunnen worden vastgesteld ook betreffende de dienstvoorwaarden, geldt mede voor de landelijke tramwegen. De raden in zelfstandige gebiedsdeelen zullen, indien dergelijke bepalingen tot stand mochten komen, geen aanvullende verordeningen mogen maken, tenzij daartoe bij algemeene verordening bevoegdheid is verleend (Zie bl. 11 en 12).

II. *Geschiktheid.*

Art. 33 L.T.V. stelt zekere vereischten voor machinisten.

Overigens geldt ook hier art. 36 A.B.S.T. (Zie A.B.S.T. art. 68 en bl. 26).

III. *Dienst- en rusttijden.*

De DGb. kan onder zekere omstandigheden eischen, dat regelen met betrekking tot de dienst- en rusttijden door den bestuurder aan zijne goedkeuring worden onderworpen, echter uitsluitend ten aanzien van die categorieën van personeel, voor wie hij dit *in het belang van de veiligheid* noodzakelijk acht; (anders dan bij de spoorwegen wordt hier naast de veiligheid niet ook genoemd de behoorlijke uitoefening van den dienst).

Bij gebreke van overeenstemming tusschen Directeur en bestuurder beslist de G.G.

Omtrent afwijking onderscheidenlijk ontheffing van de vastgestelde regeling geldt hetzelfde als bij spoorwegen. B.L.T. art. 16, Zie bl. 26 en 27.

F. *Voorschriften in het belang der veiligheid van het verkeer.*

I. *Voorschriften voor bestuurders en personeel.*

Hier geldt mutatis mutandis het gezegde met betrekking tot spoorwegen (bl. 27 en 28), maar de voorschriften zijn hier tot een minimum beperkt. Zie B.L.T. art. 14 omtrent opening van den dienst; L.T.V. art. 13 omtrent de seingeving; artt. 18 t/m 35 omtrent de treinen; art. 36 over buitengewone voorvallen. Voorschriften omtrent bewaking van den weg worden niet aangetroffen.

II. *Voorschriften voor anderen.*

Er gelden verboden van slepen over den tramweg, van nederlegging, planten enz. binnen het profiel van vrije ruimte en van verblijf op den tramweg. (A.B.S.T. Artt. 66 en 67).

III. *Veroorzaken van gevaar voor het verkeer.*

De artt. 194, 195 en 206, lid 1, Ind. Wetboek van Strafrecht gelden ook ten aanzien van gevaar voor het openbaar verkeer door mechanische beweegkracht over tramwegen. (Zie bl. 29).

G. *Verdere voorschriften in het belang van de behoorlijke uitoefening van den dienst.*

Nevens het voorschrift, dat de dienst niet mag worden geopend dan na vergunning van den DGB. (B.L.T. art. 14) is er een voorschrift omtrent het personeel, dat op reizigersvervoerende treinen aanwezig moet zijn. Voorts zijn er veiligheidsvoorschriften voor het treinpersoneel (L.T.V. art. 34).

Ook ten aanzien van landelijke tramwegen geldt art. 13, lid 2 onder d, K.B. 1926 S. 334 omtrent mogelijke intrekking der concessie bij staking en niet-tijdige hervatting van den dienst¹⁾. (Zie bl. 29).

H. *Bescherming van tramwegwerken.*

De artt. 408 en 409 Ind. Wetboek van Strafrecht gelden ook ten aanzien van tramwegwerken. Zie bl. 30.

I. *Exploitatie ten algemeenen nutte.*

Voorschriften beoogende eene exploitatie ten algemeenen nutte te verzekeren (vgl. bl. 30) ontbreken hier vrijwel; alleen kan hier worden genoemd de bepaling van het K.B. 1926 S 334, hetwelk beveelt de bevoegdheid tot naasting bij de concessievoorwaarden voor te behouden aan het Land of eventueel aan een ander gezag (zie bl. 75). Maar overigens is hier alles overgelaten aan de voorwaarden van concessie voor de exploitatie.

Op een belangrijk punt zij voorts nog de aandacht gevestigd.

Terwijl ook aan de eenvoudigste spoorwegen ingevolge art. 169 onder c B.V.S. de verplichting tot doorgaand goederenvervoer kan worden opgelegd, is van dergelijke verplichting bij landelijke tramwegen geen sprake, zulks in overeenstemming met hunne bestemming om te voorzien in de verkeersbehoeften van een beperkt gebied.

¹⁾ Zie over hervatting van den dienst na staking B.L.T. art. 17.

§ 5. *Verplichtingen van den Ondernemer ten behoeve van (spoor) wegen en andere werken.*

A. *Medegebruik.*

De ondernemer is verplicht medegebruik te gedoogen, indien dit door den G.G. wordt bevolen¹⁾, doch alleen ten behoeve van andere landelijke tramwegdiensten, terwijl de verplichting zich bepaalt tot den tramweg, voor zooveel hij op den openbaren weg is gelegen, de kunstwerken van den tramweg en de aan een of ander grenzende baanvakken; (A.B.S.T. art. 65, lid 1).

Dat het verplicht medegebruik beperkt werd als hier aangegeven, komt hieruit voort, dat voor landelijke tramwegdiensten niet een verplichting tot doorgaand vervoer bestaat, waarvan de verplichting tot medegebruik bij de spoorwegen een uitvloeisel is (Zie bl. 33 en 34).

Hier gelden andere motieven t.w. dat het leggen van rails in openbare wegen tot het strikt noodige moet worden beperkt en dat het aanleggen b.v. van meer bruggen, indien één voor den overgang voldoende is, geen redelijken grond heeft.

Voor zoover hier de verplichting om medegebruik te gedoogen bestaat, is zij geregeld op gelijke wijze als bij de spoorwegen (Zie A.B.S.T. art. 65, lid 2, en bl. 33 en 34).

Vrijwillig d.i. bij overeenkomst verleend medegebruik kan zich uiteraard verder uitstrekken en ook worden toegestaan aan een anderen *spoorweg* dienst.

Dergelijke overeenkomsten treden — evenals bij de spoorwegen — niet in werking dan nadat daarop de goedkeuring van den DGB. is verleend.¹⁾ (A.B.S.T. art. 65, lid 3).

B. *Aansluiting, doorsnijding en aanraking.*

De verplichting om aansluiting te gedoogen wordt alleen opgelegd ten bate van andere landelijke tramwegen.

Bepaald is, dat doorsnijding moet worden geduld ten behoeve van alle andere tramwegen en ook van spoorwegen, en doorsnijding als ook aanraking ten behoeve van industriebanen, openbare wegen, kanalen en andere werken.

¹⁾ De Raden van de betrokken zelfstandige gebiedsdeelen moeten daarover worden gehoord. (A.B.S.T. art. 65, lid 4).

Aansluiting, doorsnijding en aanraking behoeft slechts te worden gedoogd, indien de G. G. haar beveelt of toestaat. (A. B. S. T. art. 64, lid 1).

Overigens komt de regeling dezer verplichting overeen met die voor de spoorwegen (A. B. S. T. art. 64, lid 2).

§ 6. *Beschikking door de Overheid over Landelijke Tramwegen.*

A. Opvordering van het gebruik.

De artt. 9 t/m 16 A. B. S. T. betreffende opvordering van het gebruik door het Land zijn mutatis mutandis ook toepasselijk op landelijke tramwegen. (Zie A. B. S. T. art. 63, lid 2, en bl. 36 en 37 onder B, C en D).

B. Naasting.

Bij de concessie voor een landelijken tramweg moet het recht van naasting worden voorbehouden aan het Land (K. B. art. 12, lid 1 onder a) tenzij bij ordonnantie voorbehoud dezer bevoegdheid ten behoeve van een ander gezag wordt toegestaan. (K. B. art. 16, lid 1).

§ 7. *Toezicht.*

Met betrekking tot het Toezicht zijn de voor spoorwegen geldende Bepalingen der A. B. S. T. (artt. 29 t/m 36) mutatis mutandis toepasselijk verklaard. (A. B. S. T. art. 68; Zie bl. 38 e. v.)

Op den Dienst van het Toezicht zal hier veel aankomen. Immers „bij landelijke tramwegen zal waarborg voor een behoorlijk bedrijf minder nog in geschreven regelen dan in een goed en met tact uitgevoerd toezicht van Overheidswege moeten worden gezocht, dat gevoelt hoever het in het stellen van zijn eischen mag gaan zonder eenerzijds den ondernemer te veel in zijn beweging te belemmeren, anderzijds de veiligheid van reizigers en goederen in voldoende mate te verzekeren.” ¹⁾

§ 8. *Handhaving.*

Handhaving der wettelijke bepalingen betreffende de landelijke tramwegen geschiedt door politiedwang (zie A. B. S. T. art. 68 j° 35 en art. 69, lid 3 j° art. 37, lid 4) en door strafrechtelijke

¹⁾ Aldus Ir. M. Middelberg in zijn artikel „Verkeerswetgeving in Nederlandsch-Indië” opgenomen in „de Ingenieur” 1922 No. 47, bl. 945, kolom 2, slotzin.

sanctie (zie A.B.S.T. artt. 73, 74, 75 en 76; B.L.T. artt. 52 t/m 55 en de op bl. 67 onder *h* vermelde artikelen van het Indisch Wetboek van Strafrecht).

Tot het opsporen van overtredingen van wettelijke bepalingen betreffende landelijke tramwegen zijn, behalve de personen, die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten, mede bevoegd de ambtenaren met toezicht op de landelijke tramwegen belast, en beëdigd personeel van den tramweg (A.B.S.T. art. 69).

HOOFDSTUK VI.

NIET VOOR ALGEMEEN VERKEER BESTEMDE IJZEREN BANEN.

Nevens de voor algemeen verkeer bestemde ijzeren banen zijn er nog „tramwegen ten behoeve van ondernemingen van landbouw en nijverheid”, zgn. landbouwtrams of industriebanen¹⁾, welke zijn geregeld bij Ordonnantie 1885 S. 158 (verkort Reglement Landbouwtramwegen). Op deze banen is vervoer ten dienste van het algemeen verboden (R.T.L. art. 19)²⁾³⁾.

Als beweegkracht kan van trekdieren of van stoom- of andere werktuigen worden gebruik gemaakt.

¹⁾ B.L.T. art. 1, letter v, geven de volgende omschrijving van „industriebaan”: „een railbaan, niet bestemd voor openbaar verkeer, ten behoeve van een onderneming van land- of boschbouw, nijverheid of handel of van een landsdienst- of bedrijf”. Op de railbanen ten bevoege van een landsdienst of -bedrijf zijn de bepalingen der ordonnantie 1885 S. 158 niet van toepassing.

²⁾ Over de omzetting van een industriebaan in een landelijken tramweg zie bl. 69.

³⁾ Vermeld worde hier een rondschrjven van den G.G. aan de residenten van Java en Madoera van 17 November 1909, beoogende te verzekeren, dat de landbouwtrams uitsluitend dienstbaar zullen zijn aan het bedrijf, waarvoor zij zijn bestemd, en te voorkomen, dat zij, tredende buiten de hun toegedachte beperkte werkingssfeer ten na deele van bestaande spoor- en tramwegondernemingen, eene ingrijpende wijziging zouden kunnen brengen in de bestaansvoorwaarden dier ondernemingen. Tot dat einde worden in het rondschrjven regelen aangegeven, waaraan de aanvragen om vergunning zullen worden getoetst.

Sedert zijn, voor zooveel de provinciën op Java betreft, de bevoegdheden van de residenten overgegaan op de in noot 1 op bl. 78 bedoelde raden.

Zie in verband hiermede bl. 78 en het gezegde omtrent verkeersonttrekking aan spoorwegen door landelijke tramwegen op bl. 65 en 66.

Vergunning.

Bij mechanische beweegkracht wordt voor den aanleg eene vergunning vereischt van het Hoofd van Gewestelijk Bestuur of van den resident-afdeelingshoofd. ¹⁾

Dit is mede het geval bij andere dan mechanische trekkracht, voor zoover de tramweg wordt aangelegd op gronden, niet behoorende aan de onderneming van landbouw of nijverheid (R. L. T. art. 1).

De vergunning wordt verleend, tenzij door den aanleg algemeene of bijzondere belangen zouden worden geschaad ²⁾ (R. L. T. art. 6). Deze bepaling laat veel vrijheid in de beslissing. Op grond daarvan kon, in verband met bovenvermeld rondschrijven, de vergunning worden geweigerd voor den aanleg van een industriebaai, uit overweging dat deze verkeer aan bestaande publieke verkeersmiddelen zou onttrekken.

Voor het gebruik van openbare wegen, bij locale raden in beheer, is bovendien nog eene vergunning van den betrokken raad noodig.

Art. 4 R. L. T. bepaalt, dat voor het gebruik van openbare wegen of van andere ter vrije beschikking van de Regeering staande gronden ten behoeve van den tramweg geen betaling van den ondernemer wordt gevorderd. Daar openbare wegen bij nemer geen betaling wordt gevorderd. Daar openbare wegen bij locale raden in beheer niet ter vrije beschikking der Regeering staan, is de betrokken raad bevoegd voor het medegebruik van zulk een weg eene retributie te verlangen.

Voor de ingebruikstelling is mede vergunning van het Hoofd van Gewestelijk Bestuur of van den resident-afdeelingshoofd ¹⁾ vereischt, welke vergunning niet wordt verleend dan na goedkeuring van den weg en de werken. ²⁾ (R. L. T. art. 10).

De vergunning tot aanleg of die tot gebruik wordt ingetrokken, indien de aanleg of het gebruik met algemeene of bijzondere belangen in strijd komt. (R. L. T. art. 12, lid 1b).

¹⁾ S. 1925 No. 433. De in dit Hoofdstuk vermelde bevoegdheden van den resident-afdeelingshoofd worden in provinciën uitgeoefend door of namens de raden der op den voet van art. 121 Indische Staatsregeling aangewezen zelfstandige gemeenschappen (S. 1927 No. 42).

²⁾ Ingeval van weigering is er beroep op den DGB., den Gouverneur of den Provincialen Raad. (S. 1925 No. 588, zooals dit is aangevuld bij S. 1925 No. 684 en S. 1927 No. 42). Zie R. L. T. art. 7, lid 2, onderscheidenlijk art. 10, lid 2.

De vergunning tot gebruik kan o.a. worden ingetrokken wegens staking van het werk op de onderneming gedurende meer dan twaalf achtereenvolgende maanden (R.T.L. art. 12, lid 2, 2° onder a). Zie voorts bij Toezicht bl. 81 en 82.

Aanleg.

Weg en Werken.

De constructie van den tramweg moet in alle opzichten aan de eischen van de veiligheid van het verkeer voldoen.

Het draagvermogen der spoorstaven en de samenstelling van den bovenbouw moeten met de daarover te vervoeren lasten in overeenstemming zijn. (R.L.T. art. 13).

In vele gevallen vormt de landbouwtram de verbinding van de fabriek met den spoor- of tramweg. In die gevallen pleegt het gedeelte van de landbouwtram, liggende op terrein van de spoor- of tramwegmaatschappij, tot stand gebracht te worden als uitbreiding van den spoor- of tramweg overeenkomstig de concessie-voorwaarden, terwijl voor het gedeelte, dat op terrein van den ondernemer ligt, door dezen een vergunning overeenkomstig het R.L.T. wordt gevraagd.¹⁾

Voor zoover deze tramwegen op of langs openbare wegen loopen of daarmede in aanraking komen, mogen zij behalve op de uitwijkplaatsen, slechts voor enkel spoor worden aangelegd en mag de spoorwijdte niet meer dan 1.067 M. zijn. (R.L.T. art 2).

Overigens stelt artikel 14 R.L.T. de eischen, waaraan bij gebruik van openbare wegen in het belang van het gewone verkeer moet worden voldaan.

Rollend materieel.

De locomotieven of andere als beweegkracht gebezigde werktuigen moeten van deugdelijke samenstelling wezen en o.a. voorzien zijn van een zeker werkend remtoestel. (R.L.T. art. 16).

Personeel.

Met het bestuur der werktuigen tot het voortbewegen der treinen mogen alleen worden belast personen, die door proefritten en door een ondergaan onderzoek voldoende bewijzen van be-

¹⁾ Zie circulaire Hoofdinspecteur S.S. dd. 28 Augustus 1911 No. 7810 T.

kwaamheid en van bekendheid met de voorschriften van hunnen dienst hebben gegeven, en aan wie door den ondernemer daarvan eene verklaring is afgegeven. Deze verklaring strekt aan die personen tot bewijs van bekwaamheid. (R. L. T. art. 17).

Gebruik.

Het vervoer op de landbouwtramwegen mag met geene grootere snelheid geschieden dan van vijftien kilometer in het uur. (R. L. T. art. 18, lid 1).

Waar deze tramwegen op openbare wegen zijn aangelegd, mag de lengte der treinen in den regel niet grooter zijn dan vijftig meter. (R. L. T. art. 18, lid 4).

Verdere veiligheidsvoorschriften in het belang van het verkeer op den openbaren weg (betreffende verlichting, geluidsignalen enz.) geven de artt. 20 t/m 24 R. L. T.

De ondernemer is overigens verplicht te zorgen, dat de treinen steeds onder toezicht staan, terwijl hij aansprakelijk is gesteld voor alle schade door schuld van hem of zijn ondergeschikten aan anderen veroorzaakt (art. 25).

Medegebruik. (R. L. T. art. 8).

Voor het gebruik van den openbaren weg tot aanleg van een landbouwtramweg, wordt niet meer dan ééne vergunning verleend. Degeen, die deze vergunning heeft bekomen, is verplicht tegen eene billijke vergoeding het medegebruik van zijnen tramweg, voor zoover die op den openbaren weg is aangelegd, aan anderen ten behoeve hunner ondernemingen toe te staan.

Dit medegebruik wordt door het hoofd van gewestelijk bestuur of den resident-afdeelingshoofd¹⁾, na overleg met de betrokken partijen, geregeld en vastgesteld.

De vergoeding wordt bij gebreke eener minnelijke schikking door den rechter bepaald.

Ingeval de tramweg slechts voor een klein gedeelte loopt over een openbaren weg en dat gedeelte zóó kan worden verplaatst dat het naast den openbaren weg komt te liggen, kan het hoofd van gewestelijk bestuur of de resident-afdeelingshoofd¹⁾ dit laatste gelasten ten behoeve van een anderen tramweg, die geheel of voor een groot deel op den openbaren weg zal worden aangelegd. De kosten der verlegging komen voor rekening van dengeen, die laatstbedoelden tramweg doet aanleggen.

¹⁾ Zie bl. 78, noot 1.

Aanraking met andere werken.

Indien de bevoegde macht den aanleg, de wijziging, verlegging of verbredening van wegen, kanalen, waterleidingen of andere werken, waarop of waarlangs een tramweg loopt of waarmede die in aanraking komt, beveelt of toelaat, moet de eigenaar van den tramweg zulks gedoogen en is hij zelfs verplicht dien weg te veranderen of het gebruik daarvan te regelen, zooals het hoofd van gewestelijk bestuur of de resident-afdeelingshoofd¹⁾ in het belang van het openbaar verkeer noodig acht; een en ander zonder dat hij eenige vergoeding van schade deswege kan vorderen. (R. L. T. art. 11, lid 1).

Kruising met of aansluiting aan spoor- of tramwegen.

Indien kruising of aansluiting van een tramweg, als in het R. L. T. bedoeld, met een spoorweg of tramweg met machinale beweegkracht, bestemd voor algemeen verkeer, noodig is,²⁾ zijn de ondernemers verplicht zich omtrent de inrichting, het gebruik, de bediening en beveiliging der kruising of aansluiting te verstaan met de bestuurders dier spoor- of tramwegen. In geval van oneenigheid op één of meer dezer punten beslist de Directeur van Gouvernementsbedrijven. (R. L. T. art. 11a.).

Zie ook de op bl. 35 vermelde algemeene regelen in zake kruising.

Toezicht.

Het hoofd van gewestelijk bestuur of de resident-afdeelingshoofd houdt toezicht op den toestand van den tramweg en de daartoe behoorende werken.

Hij is bevoegd den toestand van den weg, de werken en het materieel te doen opnemen, zoo dikwerf hij dit noodig acht, en bij slecht onderhoud het gebruik van den tramweg tijdelijk te verbieden.

Hij is ook bevoegd het gebruik te verbieden van locomotieven, die wegens andere redenen dan die, welke het gevolg zijn van den toestand van den ketel, gevaar opleveren. (R. L. T. art. 26).

Toezicht op de ketels oefent het Stoomwezen.

¹⁾ Zie bl. 78, noot 1.

²⁾ Eene verplichting om kruising door een industriebaan te dulden bestaat voor spoorwegen, stadstramwegen en landelijke tramwegen (A. B. S. T. art. 18, lid 1 onder *b*; art. 45, lid 1 onder *c*, art. 64, lid 1 onder *c*). Een verplichting om aansluiting te gedoogen ten behoeve van een industriebaan bestaat niet.

Van alle ernstige ongevallen wordt zoo spoedig mogelijk kennis gegeven aan het hoofd van plaatselijk bestuur. (R.L.T. art. 27).

Wegens voortdurenden slechten staat van den weg, de werken of het rollend materieel of het herhaald voorkomen van ongevallen kan genoemd hoofd of de resident-afdeelingshoofd¹⁾ behoudens beroep op den DGb. of den Gouverneur, de vergunning tot het gebruik intrekken, (art. 12 tweede lid, 2°, onder *b* en *c*).

Handhaving.

Behalve door het verbod om tramweg of locomotieven te gebruiken en door intrekking der vergunning (zie bij Toezicht) is de naleving der bepalingen van het R.L.T. verzekerd door strafbepalingen. (R.L.T. art. 28).

¹⁾ Zie bl. 78 noot 1.

HOOFDSTUK VII.
DE VERVOEROVEREENKOMST.
INLEIDING.

§ 1. *Omschrijving en aard der vervoerovereenkomst.*

A. *Omschrijving.*

Polak¹⁾ omschrijft de vervoerovereenkomst als de overeenkomst, waarbij de eene partij (vervoerder) zich verbindt een goed of een persoon te vervoeren naar een bepaalde plaats, terwijl de andere partij zich verbindt daarvoor eene bepaalde som te betalen.

De overeenkomst betreft echter niet altijd vervoer naar een bepaalde plaats d.i. over een bepaald traject; men denke aan een abonnement tot vervoer over een net van lijnen.

Ook wordt niet altijd vracht bedongen; er komt ook kosteloos vervoer van personen en goederen voor²⁾ en de rechter sprak daarom uit, dat het bedongen zijn van vracht geen essentiale der vervoerovereenkomst is.³⁾

Lettende op een en ander zal men de vervoerovereenkomst kunnen omschrijven als de overeenkomst, waarbij de eene partij zich jegens de andere verbindt, al dan niet tegen genot van vracht, een goed of een persoon te vervoeren, en, voor zooveel het goed betreft, dit ter bestemmingsplaats aan den daartoe aangewezen persoon af te leveren.

De partij, die het vervoer op zich neemt, wordt aangeduid als de vervoerder (bij goederenvervoer ook vervrachter geheeten), de andere partij als de bevrachter of afzender onderscheidenlijk de reiziger.

¹⁾ Handboek voor het Nederlandsche Handels- en Faillissementsrecht, Tweede Deel, 1e stuk bl. 7.

²⁾ Zie B. V. S. art. 7, lid 4, en art. 20.

³⁾ Rb. Utrecht 14 December 1910 W 9149. Zie ook H. R. 6 Februari 1863 W 2457.

B. *Aard der vervoerovereenkomst.*

Omtrent den aard der vervoerovereenkomst bestaat verschil van meening.

Behoort zij tot eene der overeenkomsten, welke het B.W. in het bijzonder noemt en regelt? Is zij aanneming van werk¹⁾ (Ind. B.W. Art. 1601 *b*) of eene overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten²⁾ (Ind. B.W. Art. 1601 aanhef) en zijn dus de bijzondere bepalingen voor die overeenkomsten ook van toepassing voor de vervoerovereenkomst? Of is zij een *contractus sui generis*, een overeenkomst van eigen karakter, die beheerscht wordt door de voorschriften bepaaldelijk daarvoor gesteld, en verder alleen door de *algemeene* bepalingen van het B.W. omtrent verbintenissen en overeenkomsten.³⁾ ⁴⁾

Het belang der vraag is, zooals blijkt, gelegen in de verschillende bepalingen van het B.W., die toepasselijk zijn⁵⁾, al naar gelang de eene of andere opvatting wordt gehuldigd.

§ 2. *De verplichting tot het sluiten eener vervoerovereenkomst.*

A. *Wettelijke verplichting.*

Soms bestaat er eene verplichting tot het sluiten eener vervoerovereenkomst. Art. 3, lid 1, j^o Art. 169 B.V.S. brengt voor ondernemers van spoorwegdiensten⁶⁾ en Art. 32 B.L.T. voor

¹⁾ Aldus Molengraaff, die intusschen de bepalingen der art. 1640-1652 Ned. B.W. (overeenkomende met de artt. 1604-1616 Ind. B.W.) op de vervoerovereenkomst niet toepasselijk acht. (In gevallen, waarin geen vracht is bedongen, kan de overeenkomst echter geen aanneming van werk zijn; vgl., art. 1637 *b* Ned. B.W.; art. 1601 *b* Ind. B.W.). In elk geval is zij volgens M. eene overeenkomst tot het verrichten van arbeid. Zie Molengraaff, Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche Handelsrecht, 5e druk, tweede deel, bl. 460.

²⁾ Polak a.w. bl. 7; ook deze beschouwt dus de vervoerovereenkomst met beding van vracht als eene overeenkomst tot het verrichten van arbeid.

³⁾ Rb. Tiel 14 Maart 1919 W Priv. N. en R. No. 2595, die derhalve de bepaling van Art. 1647 Ned. B.W. (art. 1611 Ind. B.W.) niet toepasselijk achtte. Dat art. 1647 Ned. B.W. niet toepasselijk is, omdat een vervoercontract (waarbij de dienst, de arbeid zelf, op den voorgrond treedt) geen aanneming van werk is, besliste ook Rb. 's Bosch 18 Februari 1921 W 10924.

⁴⁾ Zie aangaande andere opvattingen dan hier vermeld, Polak a.w. bl. 8.

⁵⁾ Zie art. 1, lid 1, Ind. W. v. K.

⁶⁾ Zie bl. 87, 112, 113, 125.

ondernemers van landelijke tramwegdiensten¹⁾ zoodanige verplichting, mede.

Deze zgn. „Kontrahirungszwang” wordt voor ondernemers van openbare middelen van vervoer wel aangenomen, zonder dat de wet haar oplegt, als voortvloeiende uit den aard der onderneming.

Intusschen vloeit naar Nederlandsch recht deze dwang slechts voort uit de wet²⁾ en ook voor het Nederlandsch-Indische recht geldt dit.

Over de gevolgen van weigering om te vervoeren bij het bestaan van Kontrahirungszwang zie bl. 86.

B. *Openbaar aanbod.*

De verplichting om een vervoerovereenkomst te sluiten kan ook voortspruiten uit een zgn. „openbaar aanbod”.³⁾ Wie een dergelijk aanbod heeft gedaan, is daaraan gebonden.

Een vraag is nu, of in de bekendmakingen van ondernemingen van openbare middelen van vervoer omtrent dienstregeling, tarieven en voorwaarden van vervoer een openbaar aanbod tot het sluiten van vervoerovereenkomsten is te zien dan wel eene uitnoodiging tot het publiek om zijnerzijds aan de ondernemers een aanbod tot het aangaan eener zoodanige overeenkomst te doen.

Het bezwaar om hier een openbaar aanbod aanwezig te achten, vinden sommigen gelegen in de omstandigheid, dat de onderneming vrij moet en wil blijven om die personen en goederen, welke hinderlijk of gevaarlijk zijn, te weigeren. Anderen achten deze bedenking ongegrond, omdat, naar hunne meening, het aanbod zich in geen geval tot evenbedoelde personen of goederen uitstrekt. |]

De kwestie is van belang voor het tijdstip, waarop de vervoerovereenkomst geacht moet worden tot stand te komen of m. a. w. de wederzijdsche rechten en verplichtingen geboren worden. Is er een openbaar aanbod, dan komt de overeenkomst tot stand, zoodra de reiziger of bevrachter zijn verlangen daartoe te kennen geeft, dus b. v. de reiziger aan het loket van den spoorweg om een kaartje vraagt.

¹⁾ Zie bl. 131.

²⁾ Zie Molengraaff, Leidraad⁵ II, bl. 490 en 491.

³⁾ Zie Polderman „Het openbaar Aanbod” Pfs. Utrecht 1913.

Is er alleen een uitnoodiging aan het publiek om zijnerzijds een aanbod te doen, dan wordt de overeenkomst eerst gesloten doordat de vervoersonderneming dit aanbod aanneemt, dus in het boven vermelde geval niet reeds als het kaartje wordt verlangd, maar als het wordt *uitgereikt*.

Uit art. 42, lid 2, j° 115 en 171, lid 1, letter *b* onder 3, art. 109 lid 1 j° art. 171 lid 2 B.V.S. en art. 43, lid 2 B.L.T. blijkt duidelijk, dat de overeenkomst tot vervoer van goederen als vracht, ijl- of bestelgoed¹⁾ over spoorwegen en van goederen over landelijke tramwegen niet tot stand komt bij de aanbidding ten vervoer, maar door de aanneming van het goed. De wetgever gaat voor die overeenkomst derhalve niet uit van een openbaar aanbod; als zoodanig wordt kennelijk de openbare aankondiging van de tarieven en voorwaarden van vervoer, waartoe art. 6 j° art. 169 B.V.S. onderscheidenlijk art. 22, lid 2, B.L.T. verplicht, door hem niet beschouwd. Aangenomen mag worden, dat dit ook zijn standpunt is in andere gevallen, met name ten opzichte van het vervoer van bagage²⁾ en van reizigers.³⁾

C. Niet-naleving van den vervoerplicht.

De vraag, wanneer de overeenkomst tot stand komt, krijgt een bijzonder belang voor het geval van niet-voldoening aan den Kontrahirungszwang.

Deze kan al dan niet gepaard gaan met een openbaar aanbod. Is er zoodanig aanbod gedaan, en weigert de ondernemer, in strijd met zijne wettelijke verplichting, om te vervoeren of de voor het vervoer noodige voorbereidingshandelingen te verrichten, dan is intusschen door het verlangen van den reiziger of bevrachter om de vervoerovereenkomst aan te gaan, deze tot stand gekomen en kan derhalve van den ondernemer nakoming zijner verplichtingen uit die overeenkomst, eventueel vergoeding van kosten, schaden en interessen worden geëischt. Bestaat er alleen Kontrahirungszwang, zonder openbaar aanbod, (zooals bij goederenvervoer over spoorwegen; zie onder B) dan komt bij weigering van den ondernemer geen overeenkomst tot stand, is er dus geen contractbreuk, maar begaat de onder-

¹⁾ De hier aangehaalde bepalingen betreffen niet zendingen bestelgoed met vrachtbrief over spoorwegen tweede klasse B, voor zooveel lokaal verkeer betreft, of C. Zie bl. 114.

²⁾ Zie bl. 119.

³⁾ Zie bl. 125.

nemer een onrechtmatige daad en kan uit dien hoofde schadevergoeding van hem worden gevorderd.

Het voorafgaande betreft de privaatrechtelijke gevolgen van overtreding van den vervoerplicht. Zij kan bovendien strafrechtelijke gevolgen hebben.¹⁾

AFDEELING 1. OVEREENKOMST TOT VERVOER VAN GOEDEREN, MET UITZONDERING VAN BAGAGE.²⁾

§ 1. *Spoorwegen der eerste klasse.*³⁾

A. *Verplichting tot vervoer.*⁴⁾

I. *Algemeen.*

De ondernemer is, indien de voorwaarden van concessie den spoorweg tot vervoer van goederen bestemmen, tot zoodanig vervoer verplicht en wel overeenkomstig de B.V.S.⁴⁾ en de tarieven⁵⁾ en voorwaarden van vervoer, welke — met inachtneming van de B.V.S. en van de voorwaarden van concessie — door den bestuurder zijn vastgesteld. (Art. 3, lid 1, artt. 5 en 6, lid 1).⁶⁾

¹⁾ Zie bl. 88 en 113 voor zooveel spoorwegdiensten betreft. Op niet-naleving van art. 32 B.L.T. is geen straf gesteld.

²⁾ Met betrekking tot de overeenkomst tot vervoer van bagage zie bl. 118 v.

³⁾ Zie B.V.S. artt. 1 en 2; voorts Deel I (art. 3 t/m 146 en 163 t/m 167) en Deel III (artt. 172 t/m 175). Deel I is onderverdeeld als volgt:

Hoofdstuk I Voorschriften van algemeenen aard.

Hoofdstuk II Vervoer van personen:

Hoofdstuk III Vervoer van goederen:

§ 1. Inleidende bepalingen; § 2. Vracht- en ijlgood; § 3. Bestelgoed; § 4. Geld en Geldswaarden; § 5. Levende dieren; § 6. Rollend spoor- en tramwegmaterieel; § 7. Lijken; § 8. Bagage; § 9. Bewaring. Overbevonden en achtergelaten goederen; § 10. Tenietgaan van rechtsvorderingen tegen den ondernemer.

Zie overigens nog bl. 5, noot 1, en bl. 17 noot 2. De in de laatstvermelde noot bedoelde overgangstoestand blijft verder buiten beschouwing.

⁴⁾ Zie over de gevolgen van niet-naleving van dezen plicht bl. 86.

⁵⁾ Zie over de mogelijkheid tot afwijking, voor zooveel B.V.S. betreft, bl. 103. Voorzooveel tarieven betreft laat art. 7 zekere afwijkingen toe.

⁶⁾ De hier en verder zonder nadere aanduiding aangehaalde artikelen zijn artikelen der B.V.S.

Er bestaat niet slechts eene verplichting om goederen ten vervoer aan te nemen over de eigen lijnen, maar ook naar stations van aansluitende spoorwegen, waarmede ingevolge art. 8, lid 1, aanhef en letter *b*, doorgaand verkeer bestaat. Dit vervoer geschiedt zonder dat voor den overgang van den eenen spoorweg op den anderen een tusschenpersoon noodig is. (artt. 35, 97, 116, 123, 135, 140).

Bestuurder en personeel zijn strafbaar, wanneer zij in de gevallen, waarin de verplichting tot vervoer bestaat, het vervoer weigeren (art. 172, letter *c* en art. 173, letter *c*) of niet vervoeren overeenkomstig de B.V.S. of de tarieven en voorwaarden van vervoer (art. 172 letter *a* en art. 173, letter *a*).

II. *Vervoerverboden.*

Er zijn echter goederen, waarvan het vervoer per spoorweg uitgesloten is.

Terwijl t. a. v. sommige het sluiten eener vervoerovereenkomst volstrekt verboden is, hetzij omdat zij wegens vorm, omvang, gewicht enz. ongeschikt zijn om over den spoorweg te worden vervoerd, hetzij omdat zij behooren tot de gevaarlijke, kwalijk riekende of afkeerwekkende stoffen, kan ten aanzien van andere dergelijke stoffen een geldige vervoerovereenkomst slechts worden aangegaan, indien aan zekere voorschriften is voldaan.

Ten aanzien van de hierbedoelde goederen bestaat dus geene- of slechts eene voorwaardelijke vervoerplicht (art. 3, lid 1, slot; art. 4, letter *c*; artt. 34, 96, 122, 134, 148).

Ook mogen de spoorwegondernemingen zich niet bezighouden met vervoer, dat aan de post is voorbehouden.

Overigens kan vervoer van zekere goederen als bestelgoed of bagage zijn uitgesloten, terwijl het als vracht- of ijlgoed, althans voorwaardelijk, is toegelaten.

Strafbaar is wie de voorschriften met betrekking tot volstrekt of voorwaardelijk verboden vervoer overtreedt—hetzij afzender of vervoerder (art. 172 onder letter *a*; art. 173 onder letter *a*; art. 174, leden 2 en 3).

III. *Beperking der verplichting.*

De spoorwegonderneming is, gelijk wij zagen, verplicht te vervoeren overeenkomstig de voorschriften der B.V.S. en der voorwaarden van vervoer.

Anderzijds moet de afzender zich aan die voorschriften onderwerpen (art. 4 letter *b*); anders kan de aanneming ten vervoer geweigerd worden b.v. als een vrachtbrief wordt bijgevoegd, die afwijkt van het voorgeschreven formulier. Zie ook bl. 90.

Veelal zal de spoorwegonderneming dan moeten weigeren, omdat zij zelf ook verplicht is de B.V.S. na te leven, maar er zijn gevallen, waarin haar de keuze wordt gelaten tusschen weigeren of aannemen. Dit is het geval met goederen, wier aard inpakking of eene bijzondere wijze van inpakking noodzakelijk maakt, en die niet- of niet voldoende ingepakt ten vervoer worden aangeboden. (art. 48, lid 3, j° 115).

De vraag of het goed ten vervoer zal worden aangenomen of geweigerd is voorts aan het oordeel van den ondernemer overgelaten, wanneer de ten vervoer aangeboden goederen bij het laden of lossen of bij het vervoer bijzondere moeilijkheden of ongerief veroorzaken. (art. 4, letter *d*).

Nevens de gevallen, waarin de ondernemer mag aannemen of weigeren, doet zich nu nog voor het geval, waarin hij van zijne verplichting wordt ontheven, omdat overmacht het vervoer belet. (art. 4 letter *a*).

Ten slotte kan de verplichting tot vervoer onder zekere omstandigheden tijdelijk worden opgeheven. Dit is het geval, wanneer het ten vervoer aannemen van goederen of van bepaalde soort van goederen, hetzij in het algemeen, hetzij op of naar bepaalde stations wordt geschorst, waartoe de bestuurder kan overgaan in de bij art. 53, lid 1 onder *a*, *b* en *c* genoemde gevallen. (art. 53 j° art. 97).

In een dier gevallen n.l. wanneer het beschikbare materieel van den spoorweg niet toereikend is om de ten vervoer aangeboden goederen, welke door den spoorwegdienst worden geladen, binnen den voorgeschreven tijd te kunnen verzenden, komt in de plaats van den vervoerplicht de verplichting van den ondernemer om het goed in bewaring te nemen¹⁾, indien althans de beschikbare opslagruimte dit toelaat. (art. 54 j° art. 115).

¹⁾ Behoudens de uitzonderingen in art. 54, lid 3, vermeld en bij bestelgoed slechts bij zendingen met vrachtbrieven.

B. *Vervoerdocumenten.*

I. *Vrachtbrief.*¹⁾

In het gewone verkeer is voor het sluiten eener vervoerovereenkomst een schriftelijk stuk niet voorgeschreven. Hoe is dit nu bij de spoorwegen?

Bij vervoer met spoorwegen der eerste klasse is de afzender verplicht bij elke zending, die als vracht- of ijlgoed²⁾ wordt vervoerd, een vrachtbrief — d.i. een tot den geadresseerde gericht geleidebrief — te voegen. (art. 36, lid 1).

Bepaald is verder, dat op den vrachtbrief op het station van afzending door het personeel een stempel moet worden afgedrukt en dat op het tijdstip der stempeling de aanneming van het goed plaats heeft en de vervoerovereenkomst gesloten is (art. 42).

Uit deze bepalingen mag men evenwel niet afleiden, dat wanneer bij verzending als vracht- of ijlgoed het goed door den spoorwegdienst mocht worden aangenomen zonder vrachtbrief of wanneer deze niet mocht worden gestempeld, er dan geen vervoerovereenkomst zou bestaan.

Immers nergens is bepaald, dat voor het totstandkomen der vervoerovereenkomst de vrachtbrief vereischte is; daarvoor volstaat de aanbieding en aanneming ten vervoer (zie blz. 86), terwijl de vrachtbrief slechts bewijsmiddel is en zelfs niet het eenige bewijsmiddel (zie bl. 91). Aangezien echter de bijvoeging van een vrachtbrief tot verplichting is gesteld, zal bij aanbieding ten vervoer zonder vrachtbrief de aanneming, m.a.w. het sluiten eener vervoerovereenkomst kunnen worden geweigerd, daar ingevolge art. 4 letter *b* dan geen verplichting tot vervoer bestaat.

¹⁾ Volgens art. 2 B. V. S. is art. 90, eerste lid, W. v. K. ten dezen slechts van toepassing, voor zoover de daarin behandelde stof in de B. V. S. niet is geregeld. Zie dienaangaande bl. 93.

²⁾ Het vervoer van goederen over de spoorwegen kan blijkens art. 33 B. V. S. geschieden als vracht-, ijl- of bestelgoed. (Het vervoer als bagage blijft hier buiten beschouwing). Het verschil is gelegen in de snelheid van vervoer en voorts hierin, dat vracht- en ijlgoed met een vrachtbrief, bestelgoed met adres of een vrachtbrief wordt vervoerd. Het kenmerkend verschil tusschen vracht- en ijlgoed eenerzijds en bestelgoed anderzijds is niet gelegen in de al- of niet- bestelling. De B. V. S. voorzien de mogelijkheid van bestelling van vracht- en ijlgoed (art. 94), terwijl bestelgoed niet altijd besteld wordt; (zending station-restant).

Hetzelfde geldt voor zooveel bij vervoer als bestelgoed verplichting om een vrachtbrief bij te voegen is opgelegd, hetgeen alleen het geval is bij verzending van geld en geldswaarden; in andere gevallen bestaat dan geen verplichting — wel bevoegdheid — om dit te doen (artt. 99 j° 4 letter *b*, en 115 j° 42).

Wanneer de zending moet worden vervoerd over verschillende aan elkander aansluitende spoorwegen, tusschen welke eene regeling bestaat voor doorgaand vervoer, bestaat de verplichting om een vrachtbrief op te maken voor den geheelen afstand, waarover het vervoer moet plaats hebben; z.g.n. doorgaande vrachtbrief (art. 41, lid 1, j° art. 115).

In alle gevallen waarin een vrachtbrief — verplicht of onverplicht — is opgemaakt wordt daarop ingevolge art. 42 j° 115 door het station van afzending een stempel afgedrukt. Die stempel geldt als bewijs van de aanneming van het ten vervoer aangeboden goed (door welke aanneming de overeenkomst tot stand komt) zoomede van het tijdstip der aanneming, terwijl (met na te noemen voorbehoud) de inhoud der overeenkomst wordt bewezen door den vrachtbrief, mits deze van den stempel zij voorzien. (art. 43, lid 3). Stempel noch gestempelde vrachtbrief zijn echter bewijsmiddelen, geldende bij uitsluiting van andere. Met name is ter uitsluiting van getuigenbewijs in zaken van koophandel, volgens art. 1, tweede lid, Indisch W.v.K. vereischt, dat bij dat *wetboek* een bepaald middel van bewijs bij uitsluiting is voorgeschreven, waarvan hier geen sprake is.

Derhalve zal, indien stempeling van den vrachtbrief achterwege mocht zijn gebleven, of mocht zijn verzuimd een vrachtbrief bij te voegen in gevallen waarin dit tot verplichting is gesteld, de aanneming van het goed, d.w.z. het bestaan der overeenkomst, of het tijdstip der aanneming dan wel de inhoud der overeenkomst ook met andere bewijsmiddelen kunnen worden aangetoond.¹⁾ Dit geldt echter niet voor de waarde-aangifte, welke om geldig te zijn op de daarvoor bestemde plaats in den vrachtbrief moet zijn vermeld (art. 85, lid 1).

Wij spraken boven van een voorbehoud met betrekking tot de bewijskracht van den vrachtbrief.

¹⁾ Zie bl. 92/93.

Bij goederen, die vanwege den afzender zijn geladen, strekt n.l. de vermelding van het gewicht of de hoeveelheid in den vrachtbrief slechts dan als bewijs tegen de spoorwegonderneming, indien deze de goederen heeft doen wegen of tellen en zulks in den vrachtbrief is aangegeven.¹⁾ (art. 43, lid 2 j° art. 115).

Overigens is tegen den vrachtbrief tegenbewijs mogelijk (art. 43, aanhef j° art. 115). Personeel van den spoorwegdienst is bevoegd gewicht, aantal colli en inhoud der zending te allen tijde te onderzoeken (art. 46, j° art. 115).

Blijkt aan de opgaven of verklaringen in den vrachtbrief een of ander te ontbreken, dan is de afzender voor alle gevolgen daarvan aansprakelijk (art. 45, j° art. 115).

Een vrachtbrief aan order of toonder is uitgesloten door den eisch, dat deze moet bevatten den naam en het adres van dengene, aan wien het goed moet worden afgeleverd (art. 36, lid 2, onder *e* j° art. 115).

Als bijlagen tot den spoorwegvrachtbrief kunnen vrachtbrieven, welke voorafgaand vervoer, b.v. met een stoomboot, betreffen, het goed mede vergezellen. Daaruit vloeien voor de ondernemers van den spoorwegdienst echter geenerlei verplichtingen voort (art. 41, lid 2, j° art. 115).

II. *Duplicaat-vrachtbrief.*

De afzender kan een tweede exemplaar van den vrachtbrief doen afstempelen door het station van afzending, welk stuk dan strekt als bewijs, dat de goederen ten vervoer aangenomen zijn.

Het duplicaat heeft dus — zooals de B.V.S. er nog aan toevoegen — niet de kracht van den vrachtbrief, die de goederen vergezelt. (art. 44). Men kan er, in het algemeen, niet hetzelfde mede bewijzen. Ook geeft het bezit van het duplicaat geen recht de afgifte van het goed te vorderen (Zie bl. 95 en art. 70, lid 1).

Maar de duplicaat-vrachtbrief strekt niet uitsluitend tot bewijs van de aanneming ten vervoer. Zoo zal, wanneer de oorspronkelijke vrachtbrief niet meer aanwezig is, de duplicaat-

¹⁾ Over de verplichting van de spoorwegonderneming om bij vrachten ijlgood gewicht en aantal colli te doen vaststellen zie art. 47, leden 2 en 3.

vrachtbrief hetzelfde bewijs opleveren als de oorspronkelijke, wanneer de spoorweg-onderneming erkent het duplicaat te hebben afgestempeld, zooals het wordt overgelegd.¹⁾

III. *Andere vervoerdocumenten.*

Bij bestelgoedzendingen *zonder vrachtbrief* kan de afzender van de spoorwegonderneming de afgifte vorderen van een bewijs van het aangaan der vervoerovereenkomst (art. 109).

Bij zulke zendingen moet op elk collo een adres worden aangebracht, maar bovendien moet, indien de ondernemer dit met goedvinden van den Directeur voorschrijft, de zending vergezeld zijn van een adreskaart (art. 107).

Het feit, dat de vervoerder de adreskaart heeft aangenomen, schept het vermoeden — en bewijst, behoudens tegenbewijs —, dat de goederen door hem zijn overgenomen.

Bij het ten vervoer aannemen van geld en geldswaarden moet de spoorwegonderneming een bewijs van ontvangst afgeven (art. 121).

C. *Rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.*

I. *Algemeen.*

In de B.V.S. zijn de rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst uitvoerig bepaald, anders dan bij het overige landverkeer.

De voor dat verkeer geldende artikelen 90, eerste lid, en 91 t/m 96 Ind. W.v.K. gelden volgens art. 2 B.V.S. ten aanzien van het goederenvervoer over spoorwegen, slechts voor zoover de daarin behandelde stof in de B.V.S. niet is geregeld.²⁾ Bij de uitvoerige behandeling der stof in de B.V.S. blijft er voor toepasselijkheid van de genoemde artikelen van het W.v.K. weinig of geen plaats over.

Eene opmerking van algemeenen aard ga nog aan de bespreking van sommige rechten en verplichtingen vooraf.

¹⁾ Aldus besliste Rb. Rotterdam 14 November 1919 W 10541 ten aanzien van het duplicaat van een internationalen vrachtbrief, welke beslissing ook ten aanzien van den duplicaat-vrachtbrief volgens de B.V.S. toepasselijk kan worden geacht.

²⁾ Art. 2 B.V.S. is een toepassing van art. 17, lid 2, K.B. 1926 S. 334, waarbij de bevoegdheid verleend wordt bij de ordonnantiën ter uitvoering van lid 1 van dat artikel (waartoe de B.V.S. behooren) af te wijken o.a. van het W.v.K.

Meermalen wordt de verzending van eenig goed opgedragen aan een expediteur. Doorgaans zal deze de vervoerovereenkomst sluiten op eigen naam. Voor de toepassing der B.V.S. geldt dan de expediteur als afzender¹⁾; slechts voor hem — en niet voor dengeen voor wiens rekening het vervoer geschiedt — zullen uit de vervoerovereenkomst rechten en verplichtingen ontstaan. Laatstbedoelde zal dus uit hoofde der vervoerovereenkomst den vervoerder niet kunnen aanspreken wegens verlies of beschadiging van het goed of vertraging in de aflevering. Anders staat het met den geadresseerde; daar de vervoerovereenkomst gesloten wordt mede te zijnen behoeve (zie bl. 98) zal deze wel tegen den vervoerder kunnen ageeren.

II. *Beschikkingsrecht van den afzender.*

Aangenomen wordt — ook wanneer dit in de wet of de vervoerovereenkomst niet uitdrukkelijk is bepaald —, dat de afzender meester van de zaak blijft en tegenorders (bv. terugzending, aflevering aan een anderen geadresseerde) kan geven, totdat de vervoerder zich in betrekking heeft gesteld tot den geadresseerde (bv. door dezen den vrachtbrief te doen toekomen) of totdat de geadresseerde tot de overeenkomst is toegetreden.

In de B.V.S. is met betrekking tot het vervoer over spoorwegen het beschikkingsrecht van den afzender uitvoerig geregeld, voor vracht- en ijlgood bij de artt. 64 t/m 66 en voor bestelgoed op overeenkomstige wijze bij de artt. 97, 110 en 115.

De afzender mag nadere beschikkingen geven, zegt art. 64, lid 1. Het artikel noemt er verscheidene, terwijl voorts bij de voorwaarden van vervoer nog andere kunnen worden toegelaten.

Is een duplicaat-vrachtbrief opgemaakt, dat moet dit stuk bij de nadere aanwijzing worden overgelegd. (art. 64, lid 3). De afzender zal dus zijn beschikkingsrecht slechts kunnen uitoefenen, zoolang hij in het bezit is van het duplicaat.

Hiermede wordt voorkomen, dat de afzender, die van den geadresseerde den koopprijs der goederen heeft ontvangen, desniettemin daarover de beschikking behoudt. Daartoe behoeft de geadresseerde zich slechts het bezit van den duplicaat-vrachtbrief te verzekeren.

¹⁾ Indien een vrachtbrief wordt opgemaakt, zal deze alsdan door den expediteur worden ondertekend.

Het voorschrift van art. 64, lid 3, is gegeven in het belang van den geadresseerde. Aangenomen moet daarom worden, dat de spoorwegonderneming niet bevoegd is de beschikking van den afzender op te volgen, indien deze aan de verplichting tot overlegging van den duplicaat-vrachtbrief niet voldoet, en dat zij die beschikkingen desniettemin volgend, tegenover den geadresseerde aansprakelijk zal zijn voor de voor deze daaruit ontstane schade.¹⁾

Het bezit van den duplicaat-vrachtbrief geeft den geadresseerde echter niet het recht de afgifte van het goed te vorderen; het heeft uitsluitend een negatieve werking t.w. dat het den afzender zijn beschikkingsrecht ontnemt.

Deze regeling is ontleend aan de Berner-Conventionie.

Bij de samenstelling dier conventie kwam ter sprake de invoering voor het internationaal spoorwegvervoer van een stuk, overeenkomende met hetgeen het cognossement is voor het vervoer ter zee.

Een cognossement geeft den houder recht op de afgifte der goederen; het kan gezegd worden de goederen te vertegenwoordigen, zoodat de afzender, wien door den vervoerder een dergelijk stuk wordt uitgereikt, daardoor in het bezit komt van een gemakkelijk over te dragen en te beleenen papier.

Afgezien van verschillende bezwaren, achtte men de invoering van zoodanig stuk voor het internationaal spoorwegvervoer overbodig wegens de groote snelheid, waarmede dat vervoer plaats vindt en wenschte men dus aan den duplicaat-vrachtbrief niet het karakter van een cognossement toe te kennen.

In de conventie wordt dientengevolge uitdrukkelijk gezegd, dat het duplicaat niet de kracht heeft van een cognossement, m. a. w. geen recht geeft op de afgifte der goederen.

Intusschen wenschte men den geadresseerde te waarborgen tegen misbruik door den afzender van zijn beschikkingsrecht.

Moeilijkheden zouden voor den spoorwegdienst ontstaan, als deze niet weet, of afzender dan wel geadresseerde mag beschikken.

¹⁾ De Berner Conventionie (S. 1926 No. 473) bepaalt dit uitdrukkelijk in art. 21 § 2.

De B. V. S. geven daarom nauwkeurig aan, wanneer het beschikkingsrecht van den afzender vervalt. Dit is nimmer het geval, zoolang de goederen nog niet op het station van bestemming zijn aangekomen. Daarna verliest de afzender het recht van beschikking bij vracht- en ijlgoed in de gevallen genoemd in art. 66, lid 1 en bij bestelgoed in de gevallen genoemd in art. 110, lid 1, met het gevolg dat de spoorwagedienst zich voortaan te gedragen heeft naar de aanwijzingen van den geadresseerde (art. 66, lid 2, slot onderscheidenlijk art. 110, lid 2, slot.)

De afzender zou door zijn nadere voorschriften stoornis kunnen brengen in den geregelden dienst; de spoorwegonderneming kan, indien dit het geval zou zijn, de uitvoering der bevelen van den afzender weigeren. (zie 65 j^o art. 97).

De nadere beschikking kan strekken tot wijziging der overeenkomst, maar ook tot verbreking daarvan. Dienaangaande geldt, dat wanneer de afzender de goederen vóór vertrek terugneemt, daarvoor geen vracht doch, boven en behalve laad-, los-, weeg- en telloon, lig- of staangeld verschuldigd is van de aanbieding ten vervoer af. (art. 75, lid 1, j^o art. 97).

Wordt teruggaaf der goederen onderweg verlangd, dan moet behalve de vrachtprijs voor den reeds afgelegden weg en de andere op de goederen drukkende kosten enz. nog een bij het tarief vastgesteld rouwgeld worden betaald. (art. 64, lid 8 j^o art. 97).

Wanneer echter de afzender de overeenkomst verbreekt, omdat de aanvang of de voortzetting van het vervoer door overmacht of ongeval belet of tijdelijk verhinderd wordt — waartoe art. 67 lid 1, j^o art. 97 hem bevoegd verklaart — dan behoeft hij alleen de voorschotten en uitschotten en de op de goederen drukkende kosten te voldoen benevens den vrachtprijs voor den reeds afgelegden weg (dezen laatsten niet, indien er schuld aan de zijde van den ondernemer bestaat). (art. 67, lid 3 en art. 97).

Hierna ¹⁾ — bij de bespreking der aflevering — worden de gevallen vermeld waarin het beschikkingsrecht van den afzender vervalt. Het zijn gevallen, waarin de geadresseerde blijkt geeft

¹⁾ Zie bl. 99.

tot de overeenkomst te willen toetreden (art. 66, lid 1, onder *a* en *b* en art. 110, lid 1, onder *b* en *c*) of waarin de ondernemer reeds een begin van uitvoering heeft gegeven aan zijne verplichting tot aflevering (art. 110, lid 1, onder *a*).

III. *Remboursementen en Voorschotten.*

Indien de goederen ten vervoer zijn aangenomen met een vrachtbrief, vermeldende dat zij — tot hunne geheele of gedeeltelijke waarde — met remboursement zijn belast, mogen zij slechts worden afgeleverd tegen betaling van het remboursement (art. 52, leden 1 en 4, en art. 115, j^o art. 1, lid 1 onder *w*).

Belasting met remboursement kan geschieden b.v. om op die wijze den koopprijs der goederen van den geadresseerde te innen. Maar ook kan het strekken om betaling door den geadresseerde te verkrijgen van hetgeen de afzender verschuldigd is aan vracht en kosten voor het vervoer, aan het spoorwegvervoer voorafgaande, of voor douanerechten. (art. 52, lid 2, en art. 115 j^o art. 1, lid 1 onder *v*).

Wanneer het remboursement door den geadresseerde is voldaan, moet het den afzender worden uitbetaald. (art. 52, lid 3, en art. 115).

Den afzender is, met een enkele uitzondering¹⁾ geen recht toegekend de goederen met remboursement te belasten en de ondernemer is dus doorgaans niet verplicht dit toe te laten. Wel zal hij, bij overneming eener zending in doorgaand verkeer, die door den eersten vervoerder is aangenomen, terwijl zij blijkens den vrachtbrief met remboursement belast is, ingevolge art. 78, lid 2, verplicht zijn het vervoer overeenkomstig den vrachtbrief te volbrengen.

Indien de afzender in den vrachtbrief de goederen bezwaart met het door hem betaalde aan vracht en kosten voor het voorafgaande vervoer, zal de ondernemer niet verplicht zijn hem die z.g.n. voorschotten te betalen.

Bij weigering kunnen zij dan door den afzender als remboursement ten laste van de goederen worden gebracht. Dit is het hierbovenbedoelde uitzonderingsgeval, waarin de ondernemer belasting van het goed met remboursement moet toelaten. (art. 52, leden 1 en 2, j^o art. 1 onder letter *v*).

Over de vraag, of de overeenkomst betreffende het remboursement al dan niet deel uitmaakt van de vervoerovereenkomst

¹⁾ Vervat in art. 52, lid 2.

en of de vervoerder derhalve al dan niet gerechtigd is, behalve vracht en onkosten, bij rembourszendingen ook de koopsom zelfstandig van den geadresseerde te vorderen, zie vonnis Kgt. Haarlem 19 October 1923 W. 11292.

IV. *Rechten en verplichtingen van den geadresseerde.*

Bij het vervoer van goederen is de persoon, aan wien de vervoerder de goederen moet uitleveren, doorgaans een ander dan de afzender. De vervoerovereenkomst wordt dus meestal ook gesloten ten behoeve van den ontvanger of geadresseerde.

Veelal wordt aangenomen, dat men in die gevallen te doen heeft met eene toepassing van art. 1317, lid 1, Ind. B.W., volgens hetwelk men ook ten behoeve van een derde iets kan bedingen, wanneer een beding, hetwelk men voor zich zelve maakt, zulk eene voorwaarde bevat.

De geadresseerde is uit dien hoofde bevoegd tot de vervoerovereenkomst toe te treden; hij kan dan de rechten uit de overeenkomst doen gelden, mits hij ook de verplichtingen nakome. De toetreding geschiedt, doordat de geadresseerde zich aanmeldt en zich de zaak aantrekt.¹⁾

De B.V.S. handelen over deze bevoegdheid van den geadresseerde om tot de vervoerovereenkomst toe te treden in lid 2 van art. 66 en in lid 2 van art. 110.

Volgens de bepaling van art. 66, lid 2, die het onderwerp regelt voor zooveel vracht- en ijlgood betreft, is de geadresseerde bevoegd al de uit de overeenkomst voortvloeiende rechten op eigen naam te doen gelden, tegen vervulling zijnerzijds van de daartegenover staande verplichtingen, wanneer het beschikkingsrecht van den afzender ingevolge lid 1 van art. 66 is vervallen, doordat de geadresseerde den vrachtbrief in ontvangst heeft genomen of den spoorwegdienst aflevering van het goed heeft gevraagd. Deze bepaling van art. 66, lid 2, verwacht de bevoegdheid om toe te treden met de uitoefening van dat recht. Immers bedoelde handelingen van den geadresseerde onderstellen reeds zijn bevoegdheid om toe te treden; zij zijn daarvan uitvloeisels.

¹⁾ Daarbij gaat den vervoerder de verhouding van den geadresseerde tot den rechthebbende op het goed niet aan, evenmin als hij iets uitstaande heeft met de verhouding van den afzender tot dezen. Ook de verhouding van afzender en geadresseerde raakt den vervoerder niet.

Men zal dan ook, afgezien van het bepaalde bij art. 66, lid 2, — en bij art. 110, lid 2, dat het onderwerp op overeenkomstige wijze regelt met betrekking tot bestelgoed — de bevoegdheid om toe te treden ook in andere dan de daarbedoelde gevallen moeten aannemen; aan die bevoegdheid bestaat b.v. buiten de in art. 66, lid 1 genoemde gevallen behoefte, wanneer de afzender van eene zending vracht- of ijlgood van zijne beschikkingsrecht afstand deed door toezending van den duplicaat-vrachtbrief aan den geadresseerde.

V. Aflevering.

De voornaamste verplichting van de spoorwegonderneming jegens den afzender is die om het goed op het station van bestemming met den vrachtbrief — na betaling van de vracht, indien die niet vooraf is voldaan, en van het verder verschuldigde — af te leveren aan den geadresseerde. (artt. 68 en 112).

Maakt deze van zijne bevoegdheid om tot de overeenkomst toe te treden gebruik, dan zal dientengevolge de onderneming verplicht worden tegen betaling van het verschuldigde, den vrachtbrief, indien zoodanig stuk is opgemaakt, en (vervolgens) het goed aan den geadresseerde uit te reiken. (art. 70, lid 1, en art. 105, lid 1).

De afzender kan echter ook na aankomst der goederen op het station van bestemming nog tegenbevel geven, en wel bij vracht- en ijlgood zoolang niet de geadresseerde den vrachtbrief in ontvangst heeft genomen of aflevering van het goed heeft gevraagd (art. 66, lid 1 onder *a* en *b*) en bij bestelgoed, wanneer de bestelling een aanvang heeft genomen of geadresseerde voor ontvangst van het goed heeft geteekend of de aflevering van het goed heeft gevraagd (art. 110, lid 1 onder *a*, *b* en *c*).

De geadresseerde kan tot de overeenkomst toetreden, maar het kan ook zijn, dat hij de aanneming der goederen weigert, omdat hij niet wil toetreden. Mogelijk is ook, dat hij niet te vinden is of dat hij zich niet spoedig aanmeldt om den vrachtbrief of de goederen in ontvangst te nemen. Indien om deze of eenige andere redenen ¹⁾ de regelmatige aflevering niet uitvoer-

¹⁾ Art. 77, lid 1 noemt als reden ook nog, dat de geadresseerde zonder wettige reden niet voldoet hetgeen de spoorwegonderneming van hem vordert wegens vrachtkosten enz. of dat hij de betaling van het remboursement weigert.

baar mocht zijn, is volgens art. 77, lid 1, de verplichting tot aflevering tenietgegaan.

Dit geldt voor vracht- en ijlgoed; voor bestelgoed ontbreekt deze bepaling in het overigens met art. 77, lid 1, overeenkomende art. 106, lid 1, zoodat de geadresseerde, zoolang het goed niet aan den afzender is afgegeven noch verkoop daarvan heeft plaats gehad, zich nog aanmelden en aflevering vorderen kan.

Ongeacht de wijze van verzending, liggen echter in alle gevallen, waarin de regelmatige aflevering niet uitvoerbaar is, de goederen voor rekening en risico van den afzender dan wel in bepaalde gevallen van den geadresseerde (art. 77, leden 1 en 7; art. 106, leden 1 en 3), en zal derhalve de spoorwegonderneming van verdere verantwoordelijkheid ontslagen zijn.

Voor die gevallen zijn voorts aan de spoorwegonderneming bijzondere bevoegdheden toegekend, verder reikende dan die welke het Wetboek van Koophandel in soortgelijke omstandigheden aan den vervoerder verleent.

De onderneming is vooreerst bevoegd verklaard de goederen aan een derde, die op de bewaarneming van goederen is ingericht, in bewaring te geven en wel in naam van den afzender (geadresseerde), zoodat het zal zijn, alsof deze den spoorwegdienst tot de bewaarneming had gemachtigd.

De goederen mogen bij den bewaarnemer ter beschikking van den afzender worden gesteld.

Voorts is de onderneming gerechtigd van den bewaarnemer onmiddellijke betaling van de vracht en het verder verschuldigde te bedingen. In elk geval zal de afzender (geadresseerde) slechts tegen betaling van een en ander over de goederen kunnen beschikken.

Ten slotte zijn bestuurders bevoegd de bovenbedoelde goederen, voor zooveel zij aan spoedig bederf onderhevig zijn, te allen tijde — en andere goederen na verloop van den in art. 77, lid 3 gestelden termijn — te verkoopen, ten einde zich uit de opbrengst te voldoen zoowel de vracht als alle onkosten, ook die op de bewaring en den verkoop gevallen.

Deze verkoop behoeft niet in het openbaar te geschieden, zooals in art. 94 van het Wetboek van Koophandel voor de daarbedoelde gevallen is voorgeschreven, mits zij plaats hebbe „op de best mogelijke wijze”. Het restant van den koopprijs wordt ter beschikking van afzender of geadresseerde gesteld.

Voor het in bewaring geven en zelfs voor den verkoop wordt, anders dan volgens art. 94 W.v.K., eene rechterlijke machtiging niet geëischt. (Zie art. 77, leden 2 t/m 7, en art. 106, leden 2 en 3).

De ten behoeve van den vervoerder door het W.v.K. in het leven geroepen eenvoudige — van de gewone afwijkende — wijze van executie is dus voor de spoorwegonderneming nog gemakkelijker gemaakt.

De vervoerder zal zich bij voorrang uit de opbrengst van het goed kunnen voldoen, ingevolge de artt. 1139, onder 7°, en 1147 Ind. B.W.

D. Wanpraestatie van de spoorwegonderneming.

I. Verlies, beschadiging en vertraging.

a. Algemeen.

Verantwoordelijkheid.

In het algemeen moet de vervoerder zorgen voor het behoud der goederen, welke hij onder zich heeft genomen en deze tijdig ter bestemmingsplaats brengen.

Voor den spoorwegondernemer volgt deze verplichting uit art. 78, lid 1, en art. 113, lid 1, waar gezegd wordt, dat zijne verantwoordelijkheid voor de uitvoering der vervoerovereenkomst zich uitstrekt tot het geval van geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging of van vertraagde aflevering van het goed.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering der vervoerovereenkomst reikt volgens art. 78, lid 1, eerste zin, tot aan het tijdstip van aflevering.

Wanneer zij aanvangt zeggen de B.V.S. niet.

Uit art. 2 B.V.S. in verband met art. 91 W.v.K. volgt echter, dat zij een aanvang neemt bij de overneming van het goed ten vervoer en dus ook reeds bestaat, al mocht het eigenlijke vervoer nog niet zijn begonnen.

Bevrijdende omstandigheden.

Evenbedoelde verantwoordelijkheid bestaat niet, wanneer de ondernemer kan bewijzen, dat de schade buiten zijn schuld of die zijner ondergeschikten is ontstaan, dus b.v. door over-

macht, eigen gebrek van het goed, schuld of nalatigheid van den afzender.¹⁾

Deze bepaling van art. 78, lid 1, slot en art. 113, lid 1, slot, waarbij op den ondernemer het bewijs van zijn onschuld wordt gelegd, is eene toepassing van den algemeenen regel van art. 1244 Ind. B.W., volgens hetwelk bij niet- of niet tijdige nakoming eener verbintenis de schuldenaar tot schadevergoeding zal worden veroordeeld, tenzij hij aantoon, dat een of ander voortkomt uit een vreemde oorzaak, welke hem niet kan worden toegerekend.

Er is hier dus geen omkeering van den bewijslast, noch is er reden om te spreken van eene strengere verantwoordelijkheid, welke den vervoerder zou zijn opgelegd.

Verantwoordelijkheid voor ondergeschikten.

Uit de bepaling van art. 78, lid 1, slot en art. 113 lid 1, slot volgt, dat de spoorwegonderneming moet instaan voor het doen en laten van hare ondergeschikten.

Onder ondergeschikten zijn begrepen alle personen, van wier diensten de onderneming bij het vervoer gebruik maakt, ook al mocht zij deze niet tot haar personeel rekenen.²⁾

Uitsluiting of beperking der verantwoordelijkheid.

De gewone vervoerder, wiens verhouding tot afzender en geadresseerde beheerscht wordt door het W.v.K., kan bij beding van de vervoerovereenkomst van de wettelijke bepalingen omtrent de verantwoordelijkheid voor schade afwijken en dus deze uitsluiten of beperken, behalve ten aanzien van schade, welke door den vervoerder zelf opzettelijk of te kwader trouw is toegebracht.

¹⁾ Voor den bevrachter kunnen, indien de daad of het verzuim van den vervoerder op zich zelf, als zoo ook ingeval er geen vervoerovereenkomst ware gesloten, onrechtmatig zou zijn, de acties uit de vervoerovereenkomst en die uit onrechtmatige daad (art. 1365 vlg. Ind. B.W.) samenloopen.

Kiest de bevrachter echter de laatste, dan zal door hem moeten worden bewezen, dat de vervoerder — of iemand, voor wien deze aansprakelijk is — eene onrechtmatige daad heeft gepleegd en dat de schade door diens schuld is veroorzaakt.

²⁾ Vergelijk A.R.V. art. 7, lid 1.

Ondernemers van openbare middelen van vervoer nu zijn geneigd hunne verplichtingen en hunne aansprakelijkheid voor schade, in verband met het vervoer ontstaan, zooveel mogelijk te beperken. Bepaaldelijk wanneer zij een feitelijk monopolie genieten, kunnen zij dit doel gemakkelijk bereiken, daar dan de voorwaarden van vervoer feitelijk eenzijdig door hen worden vastgesteld. Deze overweging heeft geleid tot opneming in de B.V.S. (art. 3, lid 2) van een bepaling, waarbij aan de ondernemers de bevoegdheid wordt ontzegd om bij de voorwaarden van vervoer of bijzondere dienstreglementen¹⁾ of ²⁾ door een beding van den vrachtbrief ten nadeele van den afzender of geadresseerde af te wijken van de bepalingen met betrekking tot de verantwoordelijkheid van den ondernemer, den bewijslast of den omvang en den duur van diens verplichtingen³⁾. Daartegenover is de verantwoordelijkheid der onderneming bij de B.V.S. — dus wettelijk — beperkt en in sommige gevallen uitgesloten.

Intusschen houdt art. 5 B.V.S. eene bepaling in van ruimere strekking dan art. 3, lid 2, daar art. 5 voorschrijft, dat het vervoer moet geschieden overeenkomstig de B.V.S. en dus *elke* afwijking verbiedt, ook afwijking op andere wijze dan bij art. 3, lid 2, voorzien (b.v. bij afzonderlijke overeenkomst met den bevrachter of ten voordeele van afzender en geadresseerde.) Naast art. 5 is art. 3, lid 2, overbodig.⁴⁾

b. Verlies en beschadiging.

Bewijs van schade en schuld.

De afzender of geadresseerde, die vergoeding vordert van toegebrachte schade kan volstaan met te bewijzen, dat het ten

¹⁾ Dit zijn voorschriften door de onderneming, bij de tarieven of elders, vastgesteld.

²⁾ Overbodig zijn in art. 3, lid 2, B.V.S. de hier niet overgenomen woorden „voor zooveel het vervoer van goederen betreft”, daar blijkens het vervolg de bepaling uitsluitend handelt over afwijking van de B.V.S. „ten nadeele van den afzender of den geadresseerde” en zij alzoo in haar geheel slechts op goederenvervoer betrekking heeft.

³⁾ Vgl. Spoorwegwet art. 3, dat een voorschrift van gelijke strekking inhoudt.

⁴⁾ Afwijkingen, als hier bedoeld, worden door de Spoorwegwet, waarin eene bepaling als die van art. 5 B.V.S. niet voorkomt, niet uitgesloten.

vervoer overgenomen goed niet¹⁾ of beschadigd d.i. niet in denzelfden toestand als bij de overneming, is aangekomen.²⁾ Hij behoeft niet de schuld van den vervoerder of diens personeel te bewijzen en ook niet, zooals bij personenvervoer, aan te toonen, dat de schade is geleden in verband met het vervoer, — dit laatste niet, omdat goederen lijdelijk zijn, personen daarentegen tijdens de werking der vervoerovereenkomst ook door eigen toedoen letsel kunnen bekomen.

Zijnerzijds moet de spoorwegdienst tot een behoorlijke vaststelling der feiten medewerken. (art. 91, lid 1 en art. 97).

Voor het geval van geheel of gedeeltelijk verlies zij herinnerd, dat bij goederen, die vanwege den afzender zijn geladen, de vermelding van het gewicht en de hoeveelheid der goederen in den vrachtbrief slechts dan als bewijs tegen den ondernemer geldt, indien deze de goederen heeft doen wegen of tellen en dit in den vrachtbrief is aangegeven. (Art. 43, lid 2, en art. 115; zie bl. 92).

Bij beweerde beschadiging doet zich de vraag voor naar de bewijskracht van een schoonen vrachtbrief, d. i. een vrachtbrief, waarin geen voorbehoud of aanmerking betreffende het goed voorkomt.

Er is alles voor te zeggen, dat de spoorwegondernemer bij uiterlijk waarneembare onvoldoendheid der verpakking of uiterlijk zichtbare beschadigdheid der ten vervoer aangeboden goederen — indien hij geen gebruik maakt van zijn recht om het vervoer te weigeren — het gebrek behoort te doen vaststellen, zoodat bij gemis van eene erkenning, als bedoeld bij art. 48, lid 3 of 5³⁾, de goede staat van de verpakking of — bij onverpakte goederen — van het goed mag worden aangenomen, behoudens tegenbewijs.

¹⁾ Het goed wordt — krachtens een wettelijk vermoeden (art. 82) — als verloren aangemerkt, indien de aflevering niet heeft plaats gehad binnen vier weken, behoudens tegenbewijs (art. 1921 Ind. B. W.).

²⁾ Zie in verband hiermede het bij art. 93 bepaalde omtrent een onderzoek van het goed door deskundigen, en bepaaldelijk lid 3 van dat artikel.

³⁾ De spoorwegondernemer kan volgens die bepalingen van den afzender vorderen, dat deze hetzij in den vrachtbrief hetzij door een in den vrachtbrief te vermelden bijzondere verklaring het ontbreken of den onvoldoenden staat der verpakking, dan wel den aard en den omvang der beschadiging bij de aanbieding ten vervoer erkent (art. 48, leden 3, 5 en 6, en art. 115).

Daarentegen kan niet worden verlangd, dat bij verpakte goederen steeds een onderzoek naar den toestand der goederen zal worden ingesteld, (hoewel den spoorwegdienst het recht daartoe is toegekend bij art. 46) en wel omdat dit practisch onmogelijk is.

Ten aanzien van verpakte goederen zal een vermoeden in het nadeel van den spoorwegdienst zich dus doorgaans niet verder dan tot de verpakking kunnen uitstrekken.

Bij schade ontstaan uit zekere, in art. 80 genoemde gevaren is, in afwijking van den regel (zie bl. 101 en 102), de spoorwegonderneming slechts aansprakelijk gesteld, wanneer haar schuld of die van hare ondergeschikten wordt aangetoond.

Het zijn gevaren, waaraan de goederen blootstaan uit hun aard of wegens vervoer in open wagens of laden en lossen door afzender onderscheidenlijk geadresseerde dan wel wegens gemis van — of onvoldoende inpakking, hoewel hun aard verpakking verdert, of gevaren, waarlegen een medegegeven geleide behoort te waken. (Art. 80, lid 1 onder *a t/m e*).

Met het oog op de vraag, of de bewijslast al dan niet wordt omgekeerd, zal in elk voorkomend geval moeten worden uitgemaakt, of de schade uit zoodanig gevaar is ontstaan. Te dien aanzien geldt, dat, indien uit de omstandigheden volgt, dat de schade door een der in art. 80, lid 1 onder *a t/m e*, vermelde oorzaken kan zijn ontstaan, zij vermoed wordt daardoor te zijn ontstaan, tenzij hij, die de schadevergoeding vordert het tegendeel bewijst. (art. 80 en art. 97).

Ook bij gewichtsvermindering (onderwicht) bestaat er soms omkeering van den bewijslast ten behoeve der spoorwegonderneming. Zij is n.l. in geval van onderwicht bij goederen, welke als gevolg van hun bijzonderen aard in den regel door het vervoer zelf een vermindering van gewicht ondergaan, tot zeker percentage van het gewicht (verschillend voor droge en natte waren) niet verantwoordelijk (z. g. n. franchise) tenzij door hem, die vergoeding vraagt, wordt bewezen, dat in de gegeven omstandigheden hetzij het onderwicht niet veroorzaakt is door den aard van het goed hetzij het vastgestelde percentage met den aard of de omstandigheden niet in overeenstemming is te achten (art. 81, alleen geldende voor vracht- en ijsgoed)¹⁾.

¹⁾ Zij geheel verlies kan op de franchise echter geen beroep worden gedaan (art. 81, lid 4).

Omvang der schadevergoeding.

Anders dan bij het verkeer, dat onder de artt. 91 t/m 96 W.v.K. valt, is vergoeding van de volle schade slechts verschuldigd, indien de schade aan opzet of grove nalatigheid van bestuurders of personeel (b.v. diefstal door personeel) is te wijten. (art. 89, lid 1).¹⁾

Buiten dit geval — dus in den regel — wordt vergoed: bij geheel of gedeeltelijk verlies de verloren gegane waarde van het goed, bij beschadiging de teweeggebrachte waardevermindering, geheel of ten deele. (artt. 84, lid 1, 86 en 97).

Er wordt dus niet gevraagd naar de werkelijke schade (geleden verlies en winstderving).

Als waarde wordt aangenomen de handelswaarde — en bij gebreke daarvan, de gewone waarde ter bestemmingsplaats, bij verlies onder aftrek van ten gevolge daarvan bespaarde kosten. (artt. 84, lid 1, en 97).

Maar ook die waarde wordt slechts binnen zekere grens vergoed; er is n.l. voor de berekening der vergoeding een maximum-waarde bepaald, zijnde in het algemeen f 0.80 per K.G. bruto, de zgn. normale schadeloosstelling (artt. 84, lid 2, en 97), terwijl voor levende dieren en rollend spoor- en tramwegmaterieel bijzondere maxima zijn vastgesteld. (artt. 132 en 139).

Wil de afzender zich verzekeren van vergoeding naar eene hogere maximum-waarde, dan moet hij, tegen betaling eener premie, een waarde-aangifte doen.²⁾

Bij geheel verlies zal dan de aangegeven waarde het maximum der te verleenen vergoeding vormen, terwijl bij waardevermindering door beschadiging de vergoeding wordt berekend naar verhouding van dit maximum tot de handels- onderscheidenlijk de gewone waarde ter bestemmingsplaats (artt. 84, lid 3, 86, lid 2, en 97), tenzij die waarde kleiner is dan — of gelijk is aan — de aangegeven som, in welk geval de waardevermindering ten volle vergoed wordt.

¹⁾ Zie met betrekking tot geld en geldswaarden noot 2 hieronder.

²⁾ Ten aanzien van kunstvoorwerpen is waarde-aangifte niet toegelaten. (art. 85, lid 4, en 115). Overigens is bij het vervoer van geld en geldswaarden aangifte van de volle waarde voorgeschreven (Art. 117, lid 1). Wordt hieraan niet voldaan, dan zal slechts aanspraak bestaan op de normale vergoeding, zelfs in geval de schade voortvloeit uit opzet of grove nalatigheid van bestuur of personeel, b.v. bij diefstal (artt. 89, lid 2, en 97).

De regeling komt dus hierop neer, dat bij toepassing van het normale tarief een algemeen maximum geldt voor de schadeloosstelling, doch dat bij betaling eener premie, dit maximum wordt verhoogd.

c. Vertraging.

De ondernemers zijn ook verantwoordelijk voor de schade, ontstaan uit overschrijding van den (in de artt. 60 t/m 63 nauwkeurig bepaalden) leveringstijd. Ook hier moeten zij hun onschuld bewijzen om zich te bevrijden (artt. 78, 113 en 115).

Het te vergoeden bedrag verschilt, naar gelang schade al dan niet wordt bewezen. Wordt geen schade bewezen, dan wordt een zeker deel der vracht vergoed; wordt de schade bewezen, dan wordt deze vergoed tot zeker maximum (halve of heele vracht, naar gelang van den duur der vertraging) artt. 88 en 97).

De B.V.S. geven geen bevoegdheid om het belang bij tijdige aflevering aan te geven.¹⁾

Ingeval van verlies of beschadiging kan er, nevens het daaruit voortvloeiende nadeel, bovendien nog zijn schade wegens overschrijding van den leveringstijd (b.v. wanneer de afzender dientengevolge eene boete wegens te late levering heeft moeten betalen). Belanghebbende kan alsdan recht op vergoeding zoowel van de eene als van de andere schade doen gelden (art. 87).

Volle vergoeding is verschuldigd in geval van opzet of grove nalatigheid van bestuurder of personeel (artt. 89 en 97).

II. Verantwoordelijkheid bij doorgaand vervoer.

Hoe is de aansprakelijkheid geregeld bij doorgaand vervoer, m.a.w. wanneer het goed is aangenomen met een (z.g.n. doorgaanden) vrachtbrief, volgens welken het vervoer over verschillende aan elkander aansluitende spoorwegen moet geschieden?

Volgens de B.V.S. is de onderneming, die het goed ter verzending heeft aangenomen verantwoordelijk voor de uitvoering der vervoerovereenkomst tot aan het tijdstip van aflevering van het goed, zoowel in geval slechts de eigen lijnen, als ook wanneer lijnen van andere ondernemingen met wie voor zoodanige zendingen doorgaand verkeer bestaat, gebruikt zijn. (art. 78, lid 1).

¹⁾ Anders A. R. V. art. 86, lid 1, j° lid 3, onder b.

Op den voorgrond staat dus, dat de eerste spoorwegonderneming aansprakelijk is voor het geheele vervoer. Door overneming van het goed (met den oorspronkelijken vrachtbrief, indien een vrachtbrief het goed vergezelt) treden nu de opvolgende spoorwegondernemingen tot de door de eerste spoorwegonderneming gesloten overeenkomst toe (eventueel op den grondslag van den vrachtbrief). Hoewel ook deze hierdoor bij het geheele transport betrokken worden, geven de B. V. S.¹⁾ een vordering tot vergoeding van schade wegens verlies enz. slechts tegen de eerste en de laatste spoorwegonderneming zoomede tegen die, welke de schade heeft veroorzaakt, omdat de belangen zoowel van de spoorwegen als van afzender en geadresseerde hiermede voldoende verzekerd worden geacht.

Dat echter ook de andere tusschenliggende spoorwegondernemingen wel degelijk bij het geheele transport betrokken zijn, blijkt hieruit, dat, indien één harer van haar kant eene vordering mocht instellen tegen afzender of geadresseerde b. v. tot voldoening van te weinig betaalde vracht, deze in dat geval zijnerzijds van de eischende spoorwegonderneming vergoeding kan verlangen²⁾ wegens schade, niet op haar lijn geleden (artt. 78, 113 en 115).

Er bestaat dus eene collectieve aansprakelijkheid d. w. z. eene van alle vervoerders als zoodanig voor het geheele transport. Dit is voor afzender en geadresseerde van veel belang, omdat nu van hen niet het moeilijker bewijs van schuld verlangd wordt, dat zij zouden hebben te leveren, indien voor het verder vervoer dan de eigen lijn slechts eene verantwoordelijkheid als expediteur bestond. Immers voor beschadiging of verlies van het goed na de verzending is de expediteur niet verantwoordelijk, tenzij een of ander aan zijn schuld of onvoorzichtigheid te wijten is, b. v. wanneer hij een vervoerder heeft gekozen, die geen waarborg geeft voor het behoorlijk overbrengen van het goed. Ook wegens vertraagde aankomst kan hij alleen worden aangesproken, wanneer deze het gevolg is van de wijze van verzending. (art. 88 W. v. K.).

¹⁾ Evenals de Verkehrsordnung § 100 en de Berner Conventie, Art. 42 § 3.

²⁾ mits op grond van dezelfde vervoerovereenkomst, waarop de vordering van de spoorwegonderneming steunt.

Dit is echter wel de voet, waarop de spoorwegonderneming aansprakelijk is, wanneer de plaats van bestemming der zending ligt buiten de eigen lijnen doch niet aan een aansluitenden spoorweg, met welks ondernemer voor dergelijke zendingen doorgaand verkeer bestaat. Immers op de spoorwegonderneming, die dan voor het verder vervoer zorgt, rusten ten aanzien daarvan slechts de verplichtingen van een expediteur, tenzij ook dit vervoer door hem mocht worden verricht (art. 79, lid 1, en art. 97).

III. *Tenietgaan van vorderingen tegen de spoorwegonderneming.*

Verval.

a. Vorderingen wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging.

Als regel geldt, dat alle rechtsvorderingen tegen den ondernemer wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging vervallen door de inontvangstneming van het goed. Dit geldt echter niet, indien vóór of bij de aflevering een onderzoek door deskundigen volgens art. 93 heeft plaats gehad, of het inontvangstnemen is geschied onder voorbehoud van recht, welk voorbehoud op straffe van nietigheid de aanmerkingen moet vermelden, die men op den toestand of de hoeveelheid van het goed heeft. Het geldt ook niet, wanneer de rechthebbende op het goed opzet of grove nalatigheid aan de zijde van den ondernemer bewijst (art. 166 lid 1).

Aangezien dieren, die onderweg of vóór de aflevering aan den geadresseerde beschadigd, verwond of gestorven zijn, volgens art. 126, lid 1, desniettemin moeten worden in ontvangst genomen, gaat ook in dat bijzondere geval de vordering tegen den ondernemer niet verloren (art. 166, lid 5). Het Indische Wetboek van Koophandel (art. 93, lid 1). stelt als voorwaarde voor het vervallen der hierbedoelde vorderingen ook nog, dat het in ontvangstnemen van het goed gepaard ga met betaling der vracht, doch daar volgens de B.V.S. bij spoorwegen de aflevering van het goed eerst geschiedt na betaling der vracht, behoefde die eisch niet te worden overgenomen.

Behalve in de bovenvermelde gevallen lijdt de regel omtrent het vervallen der vordering tengevolge der inontvangstneming ook nog uitzondering, indien het gedeeltelijk verlies of de beschadiging uitwendig niet waarneembaar was en dientengevolge eerst na de ontvangst is bemerkt, mits de recht-

hebbende binnen den daarvoor bepaalden korten termijn schriftelijk een voorbehoud van recht als bovenbedoeld heeft gemaakt (art. 166, lid 2). In dat geval kan ook het onderzoek door deskundigen (zie bl. 104, noot 2) nog na de aflevering plaats hebben (art. 93, lid 5).

b. Vorderingen wegens overschrijding van den leveringstijd.

Deze vorderingen vervallen, indien zij niet binnen acht dagen, nadat de geadresseerde het goed in ontvangst heeft genomen, bij de spoorwegonderneming schriftelijk zijn ingediend (art. 166, lid 6).

Verjaring.

De rechtsvorderingen wegens geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging verjaren door verloop van een jaar (art. 167, lid 1)¹⁾. Voor de vordering wegens vertraging is geen korte verjaringstermijn bepaald. Indien die vordering tijdig bij de spoorwegonderneming wordt ingediend, doch door deze wordt afgewezen, zal nog gedurende 30 jaren, nadat de aflevering plaats had, een vordering bij den rechter kunnen worden ahangig gemaakt.

Het motief voor de verkorting van den gewonen verjaringstermijn, welke ook het W.v.K. kent (zie art. 95 van dat Wetboek) is gelegen in de vele vervoerovereenkomsten, die vervoerders plegen te sluiten, in verband met de moeilijkheid van het bewijs van onschuld na eenigszins lang tijdsverloop. Dit motief geldt ook ten aanzien van de vordering wegens vertraging, voor welke evenwel, gelijk wij zagen, de B.V.S. (ten onrechte) geen korten termijn hebben voorgeschreven.

IV. Gunstbetoon.

Op de spoorwegonderneming is nog eene andere verantwoordelijkheid gelegd behalve die voor verlies, beschadiging en vertraging. Zij is n.l. in den regel verplicht om de aangeboden goederen te vervoeren in de volgorde, waarin zij zijn aangebracht, met dien verstande dat ijlgood zoo snel mogelijk moet worden verzonden en vervoerd, en aan bederfelijke goederen de voorrang kan worden gegeven boven niet aan bederf onderhevige (artt. 58 en 97).

¹⁾ Art. 167, leden 2 en 3, bepalen, wanneer die termijn begint te loopen onderscheidenlijk voor de vordering wegens geheel verlies en voor die wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging.

Wordt in andere gevallen zonder wettige reden¹⁾ van de volgorde afgeweken, dan wordt de ééne afzender boven den anderen begunstigd; art. 58, lid 3, slot, geeft aanspraak op vergoeding van de daardoor ontstane schade.

§ 2. *Spoorwegen der tweede klasse.*²⁾

A. *Onderscheiding.*

De bepalingen betreffende de spoorwegen der tweede klasse wijken min of meer af van die der eerste klasse.

Min of meer: weinig voor de spoorwegen der tweede klasse A, meer voor die der tweede klasse B en nog meer voor die der tweede klasse C.

Deze verdeeling in A, B of C hangt af van de bepalingen, voor den spoorweg geldende met betrekking tot het goederenvervoer.

Indien de G.G., den ondernemer gehoord, de bepalingen omtrent het vervoer van goederen voor spoorwegen der eerste klasse (Hoofdstuk III van Deel I der B.V.S.) in vollen omvang van kracht verklaart voor het vervoer over een spoorweg der tweede klasse of eenig gedeelte daarvan, wordt die spoorweg of dat gedeelte diensgevolge spoorweg tweede klasse A. Beperkt de G.G. de bedoelde verklaring tot het doorgaand goederenvervoer, dan wordt daardoor de spoorweg of het betrokken gedeelte daarvan tot spoorweg tweede klasse B, terwijl de spoorwegen der tweede klasse en de gedeelten daarvan, die niet tot een der groepen A of B behooren, worden aangeduid als spoorwegen tweede klasse C (art. 168). Hoewel derhalve de rangschikking in klasse A, B of C direct verband houdt met hetgeen geldt ten opzichte van het goederenvervoer, heeft intusschen, zooals hieronder zal blijken, de groepeerings toehouding haar belang voor de — al dan niet — toepasselijkheid van sommige „Voorschriften van algemeenen aard”, vervat in Hoofdstuk I van Deel I, en van enkele bepalingen betreffende het vervoer van personen vervat in Hoofdstuk II van Deel I.

¹⁾ Als zoodanig gelden slechts de inrichting van den spoorweg, de omvang van het vervoer en het algemeen belang (art. 58, lid 3).

²⁾ Zie B. V. S.: artt. 1 en 2; Deel II (artt. 168 t/m 171, met uitzondering van art. 171, lid 1, letter h.) en Deel III (artt. 172 t/m 175). Zie overigens nog bl. 44, noot 1. De daarbedoelde overgangstoestand blijft verder buiten beschouwing.

B. *Spoorwegen tweede klasse A.*

De spoorwegen tweede klasse A staan, wat betreft het vervoer van goederen, geheel gelijk met spoorwegen der eerste klasse (art. 168, lid 1; art. 169 aanhef).

C. *Spoorwegen tweede klasse B.*

Spoorwegen tweede klasse B staan, wat betreft het vervoer van goederen, in *locaal* verkeer geheel gelijk met spoorwegen tweede klasse C, waarover wordt gehandeld onder letter D (art. 171).

Met betrekking tot *doorgaand* vervoer van goederen staan spoorwegen tweede klasse B gelijk met spoorwegen tweede klasse A, dus met spoorwegen der eerste klasse (zie onder B) met dit verschil alleen dat de DGB. kan ontheffen van de verplichting tot doorgaand vervoer van geld en geldswaarden, levende dieren, rollend spoor- en tramwagematerieel en lijken art. 169, aanhef en lid *a*). Indien deze ontheffing niet wordt verleend, zal de ondernemer van den betrokken spoorweg evenwel het vervoer van deze goederen in *locaal* verkeer kunnen uitsluiten, daar eene verplichting tot dit vervoer in *locaal* verkeer voor spoorwegen tweede klasse B in geen geval bestaat (art. 169, aanhef en lid *a*).

Over de gevolgen van de uitsluiting van het *locaal* verkeer ten opzichte van de regeling van het *doorgaand* verkeer van de hierbedoelde goederen zie bl. 50.

D. *Spoorwegen tweede klasse C.*

Ten aanzien van het vervoer van goederen is slechts een deel der bepalingen, welke voor dat vervoer over spoorwegen der eerste klasse gelden, van kracht; van toepassing zijn: de bepalingen van Hoofdstuk I van Deel I (Voorschriften van algemeenen aard) behalve art. 8, lid 1, onder *b*, betreffende de verplichting tot doorgaand vervoer, dat slechts geldt wanneer de Directeur van de(n) bestuurder(s) toepassing verlangt, en art. 8 lid (2), in zoover zekere afwijking daarvan is toegelaten (zie art. 169, aanhef en letters *c* en *d*); voorts die bepalingen van Hoofdstuk III van Deel I (Vervoer van goederen), welke in art. 171 worden opgesomd, en de daarop gestelde strafbepalingen (Zie artt. 172 t/m 175).

Veel meer dan bij spoorwegen der eerste klasse is diensten-gevolge aan de door bestuurders vast te stellen voorwaarden van vervoer ter regeling overgelaten (art. 169, aanhef j^o art. 6, lid 1, aanhef en letter *a*).

De voornaamste punten van overeenkomst en verschil volgen hier.

Er bestaat geen verplichting tot vervoer van geld en geldswaarden, levende dieren, rollend spoor- en tramwegmaterieel en lijken. (Art. 169 onder letter *a*, aanhef en slot), doch behalve op dit punt geldt met betrekking tot de verplichting tot vervoer, ook wat de schorsing dier verplichting aangaat (art. 53), hetzelfde als bij spoorwegen der eerste klasse (artt. 169, aanhef; 171, lid 1, letter *b*, onder 1, en letter *c*, onder 1, slot; 172, letter *c*; 173 letter *c*).

Ook de voor die spoorwegen gegeven bepalingen omtrent goederen, waarvan het vervoer verboden of slechts voorwaardelijk toegelaten is, zijn van toepassing. (artt. 34, 122, 134 j^o, art. 171, lid 1, letters *b*, onder 1, *e* en *f*).

Van de voorwaarden van vervoer hangt af, of er gelegenheid is tot vervoer als ijlgood, want er bestaat, anders dan bij spoorwegen der eerste klasse, geen verplichting om op die wijze te vervoeren (art. 171, lid 1, letter *a*, slot).

Van die voorwaarden hangt ook af (behoudens een enkele uitzondering¹⁾) of bij vracht- en ijlgood een vrachtbrief bij de zending moet worden gevoegd.

Indien bij vracht- en ijlgood een vrachtbrief de zending vergezelt, zijn de voor spoorwegen der eerste klasse geldende desbetreffende bepalingen van toepassing²⁾ (art. 171, lid 1, letter *b* onder 3). Niet aldus bij bestelgoed met vrachtbrief; art. 171, lid 1, letter *c* onder 3 houdt niet in, dat de artt. 36 v. betreffende den vrachtbrief van toepassing zijn, noch verwijst het ter zake naar art. 115, dat die artikelen van toepassing verklaart bij vervoer van bestelgoed met vrachtbrief over spoorwegen der eerste klasse.

De bepaling van art. 42 omtrent het sluiten der vervoer-overeenkomst geldt bij vracht- en ijlgood voor het geval een vrachtbrief wordt opgemaakt (art. 42 j^o art. 171, lid 1, letter *b*

¹⁾ Alleen bij vervoer van goederen, waarvan het vervoer slechts voorwaardelijk is toegelaten, is bijvoeging van een vrachtbrief door de B. V. S. voorgeschreven (art. 171 lid 1, letter *b*, onder 2 *a*).

²⁾ Met uitzondering van art. 40, lid 5.

onder 3; zie bl. 90 en 91). Indien de zending zonder vrachtbrief wordt verzonden, komt de overeenkomst zoowel bij vrachten ijlgoed als bij bestelgoed tot stand door het afgeven en aannemen ten vervoer (art. 109 lid 1 j° art. 171, lid 1, letter *c* onder 2 en lid 2).

Met betrekking tot bestelgoed met vrachtbrief ontbreekt eene bepaling op dit stuk.

Maar ook zonder uitdrukkelijke bepaling mag worden aangenomen, dat de overeenkomst tot stand komt door het aanbieden en aannemen ten vervoer. (Zie bl. 86).

De voor spoorwegen der eerste klasse geldende bepalingen omtrent den leveringstijd zijn in hoofdzaak van toepassing, doch het maximum van dien tijd is verlengd in verband met de geringere maximum-snelheid (Art. 171, lid 1, letter *b* onder 4 en 5). Evenzeer gelden de bepalingen omtrent de verantwoordelijkheid mede bij spoorwegen der tweede klasse.¹⁾ (Art. 171, lid 1, letter *b* onder 1 en letter *c* onder 1, 2 en 3).

Mede zijn van toepassing de bepalingen voor spoorwegen der eerste klasse omtrent in bewaring gegeven, achtergelaten en overbevonden goederen en voorwerpen, zoomede die betreffende het tenietgaan van rechtsvorderingen (Art. 171, lid 1, letters *i* en *k*).

Maar niet gelden o. a. de bepalingen voor de spoorwegen der eerste klasse met betrekking tot de bevoegdheid van den afzender tot het geven van nadere beschikkingen of omtrent het bezwaren van het goed met rembursement of voorschotten. Of en in hoever de afzender bevoegdheid tot een en ander heeft, regelen alzoo de voorwaarden van vervoer.

¹⁾ Zulks met een voorbehoud ten aanzien van art. 78.

Dat de artt. 79, 80, 82, 83, 84, 86, 87, 88, lid 1 onder *b* en lid 2, 89 t/m 93 gelden voor bestelgoed *zonder* en *met* vrachtbrief, volgt reeds uit het slot van art. 171, lid 1, letter *c* onder 1; de opsomming van die artikelen onder 2 en 3 is dus overbodig.

Voor bestelgoed *met* vrachtbrief geldt het onder 3 bepaalde slechts „in de gevallen onder *b* 2 bedoeld”. Het geval aldaar onder *a* bedoeld kan zich echter blijken art. 96, lid 1, letter *c* bij bestelgoed niet voordoen. En evenmin dat aldaar bedoeld onder *b*, daar de voorwaarden van vervoer de bijvoeging van een vrachtbrief niet verplicht mogen stellen, omdat dit in strijd zou komen met art. 99 B. V. S. Het gevolg van een en ander is, dat het — nevens de evengenoemde, voor bestelgoed in het algemeen bij letter *c*, onder 1, toepasselijk verklaarde bepalingen — onder 3 vermelde art. 78 voor bestelgoed met vrachtbrief niet van toepassing zal zijn.

Reeds werd opgemerkt (bl. 113), dat eene verplichting tot doorgaand verkeer met andere spoorwegen (der eerste of tweede klasse) slechts bestaat, indien de DGb. deze oplegt art. 169 aanhef en letter *c*). Gaat de DGb. daartoe over, dan gelden voor het doorgaand vervoer van vracht- en ijsgoed de artikelen 41 en 78 (Art. 171, lid 1, letter *b* onder 1 en 3; zie bl. 88 en 107).

§ 3. *Tramwegen voor algemeen verkeer.*

A. *Stadstramwegen.*¹⁾

Bij de stadstramwegen is goederenvervoer niet uitgesloten, maar het pleegt zich te bepalen tot vervoer van bagage.

Indien een stadstramweg is opengesteld voor het vervoer van andere goederen dan bagage²⁾ komt te hunnen aanzien eene vervoerovereenkomst tot stand, waarop ingevolge art. 96 W. v. K. de bepalingen omtrent „voerlieden en schippers de rivieren en binnenwateren bevarende” van toepassing zijn.³⁾

Art. 96, eerste lid, Ind. W. v. K. zegt wel, dat bedoelde bepalingen gelden „onverminderd hetgeen bij bijzondere reglementen mocht zijn voorgeschreven”, maar de wettelijke reglementen omtrent de stadstramwegen — noch de desbetreffende bepalingen van A. B. S. T. noch die van B. S. T. — houden voorschriften omtrent de vervoerovereenkomst in, en andere dan wettelijke reglementen heeft art. 96 niet op het oog.⁴⁾

Door den ondernemer eenzijdig vastgestelde reglementen, bevattende algemeene vervoersconditiën, kunnen (zelfs al mochten zij door de Overheid zijn goedgekeurd, wat bij stadstramwegen niet het geval is) den afzender slechts binden, als bij de vervoerovereenkomst de voorwaarden van zoodanig reglement door hem uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn aanvaard.

Indien met een stadstramweg andere goederen dan bagage mochten worden vervoerd en alsdan ten bewijze der overeenkomst een vrachtbrief bij de zending wordt gevoegd, zal te dien aanzien art. 90, lid 1, Ind. W. v. K. gelden.

¹⁾ Zie bl. 55 noot 1. De daarbedoelde overgangstoestand blijft verder buiten beschouwing.

²⁾ Met betrekking tot bagage zie bl. 123, onder § 2.

³⁾ Zie bl. 5 en 6.

⁴⁾ H. R. 29 Maart 1850 W. 1134 m. b. t. art. 96 Ned. W. v. K.

De stadstramwegen zijn ten opzichte van goederenvervoer dus geheel in dezelfde conditie als iedere andere gewone voerman.

Vervoerplicht (Kontrahirungszwang) bestaat er voor ondernemers van stadstramwegen niet.¹⁾

Ook zijn zij, — anders dan de spoorwegen — vrij om bij de voorwaarden van vervoer van de wettelijke bepalingen af te wijken en dus hunne aansprakelijkheid voor schade uit te sluiten of te beperken²⁾ dan wel den bewijslast op de schouders van den bevrachter te leggen. Maar deze zal, gelijk gezegd, aan een en ander slechts gehouden zijn bij uitdrukkelijke of stilzwijgende aanvaarding der desbetreffende bepalingen van de door den ondernemer vastgestelde vervoersconditiën.

B. Landelijke tramwegen.

Ook op ondernemers van landelijke tramwegen zijn de artt. 91 t/m 96 Ind. W.v.K. van toepassing.³⁾

Daarnevens gelden dan nog enkele bepalingen betreffende het vervoer van goederen opgenomen in de B.L.T. (artt. 40 t/m 50), welke een reglement zijn als in den aanhef van art. 96 W.v.K. bedoeld.

Vooreerst houden de B.L.T. vervoerverboden in (artt. 40, 41, 42), waarvan de niet-naleving strafbaar is (artt. 52, letter *d*, 53, letter *b* en 54, leden 2 en 3), doch ten opzichte van die goederen, welker vervoer niet verboden is, is den ondernemers van landelijke tramwegen geen vervoerplicht opgelegd.

Zij kunnen dus de aanneming ten vervoer steeds weigeren. Indien het ten vervoer aangeboden goed wordt aangenomen en daardoor de vervoerovereenkomst tot stand komt (art. 43, lid 2) zal het vervoer moeten geschieden overeenkomstig de bekend gemaakte tarieven en voorwaarden van vervoer, behoudens dat vervoer tegen lagere vrachtprijzen, dan in de tarieven bepaald, geoorloofd is, welke verlaging dan echter — ter voorkoming van gunstbetoon — dadelijk moet worden gepubliceerd en ook

¹⁾ Zie bl. 84 en 85.

²⁾ Behalve voor schade, die aan het opzet of de kwade trouw van den ondernemer zelf of zijn personeel is te wijten. (Zie art. 23 Algemeene Bepalingen van wetgeving en art. 1337 Ind. B.W.).

³⁾ Zie bl. 5 en 6.

aan anderen zal moeten worden toegestaan. (B.L.T. art. 22, leden 2 en 3).¹⁾

Bij de vaststelling der voorwaarden van vervoer moet de bestuurder de B.L.T. in acht nemen (art. 22, lid 1 aanhef en letter a),^{1) 2)} die hem echter weinig binden. Uitdrukkelijk wordt de vraag, of een vrachtbrief bij de zending moet worden gevoegd, in het algemeen aan de voorwaarden van vervoer ter beantwoording overgelaten. (B.L.T. art. 43, lid 1). Bij vervoer van goederen, welke slechts voorwaardelijk ten vervoer zijn toegelaten, moet de ondernemer echter bijvoeging van een vrachtbrief vorderen (art. 43, lid 3). Mocht hij dit verzuimen, dan zal intusschen de vervoerovereenkomst desniettemin tot stand komen, want daarvoor is het opmaken van een vrachtbrief, blijkens art. 43, lid 2, B.L.T. geen voorwaarde. Het bestaan en den inhoud der overeenkomst zullen dan door andere bewijsmiddelen kunnen worden aangetoond.

Omtrent de verantwoordelijkheid houden de B.L.T. slechts in, dat de ondernemer, die het goed ter verzending heeft aangenomen, verantwoordelijk is voor de uitvoering der vervoerovereenkomst tot aan het tijdstip van aflevering van het goed (art. 44).

Dit is echter — anders dan bij de spoorwegen — slechts het geval, wanneer het vervoer zich niet verder uitstrekt dan de eigen lijnen. Want indien de zending bestemd is voor een plaats, niet gelegen aan de eigen lijnen, is de ondernemer als vervoerder niet verantwoordelijk voor het geheele vervoer; voor het vervoer verder dan de eigen lijnen rusten dan op den ondernemer slechts de verplichtingen van een expediteur.³⁾ (B.L.T. art. 45, lid 1).

Art. 44 B.L.T. zegt niet, wanneer de verantwoordelijkheid een aanvang neemt. Uit art. 91 Ind. W.v.K. volgt, dat zij aanvangt, zoodra de goederen ten vervoer zijn overgenomen, dus al voordat het vervoer begint.

Overigens mag bij de voorwaarden van vervoer de verantwoordelijkheid van den ondernemer niet worden uitgesloten

¹⁾ Er is geen straf bedreigd tegen overtreding van art. 22.

²⁾ ook de concessievoorwaarden en de voorschriften van den G.G. ingevolge art. 60 A.B.S.T. (B.L.T. art. 22, lid 1, aanhef en letters b en c). Zie ook voorafgaande noot.

³⁾ tenzij, natuurlijk, ook dit vervoer door hem wordt verricht.

of beperkt (B.L.T. art. 22, lid 1, aanhef en letter *a*, in verband met art. 44), doch wel kan daarbij, in afwijking van den regel, het bewijs van schuld van den ondernemer of zijn personeel op den bevrachter worden gelegd.

Nevens de bepalingen van het W. v. K. stellen de B. L. T. nog het — voor het bewijs belangrijke — voorschrift dat, indien de aflevering niet plaats heeft binnen vier weken na het verstrijken van den leveringstijd, het goed als verloren wordt aangemerkt. (art. 46)¹⁾.

Ten aanzien van in bewaring gegeven en niet afgehaalde goederen en van overbevonden en achtergelaten goederen wordt den ondernemers van landelijke tramwegen — evenals bij de spoorwegen is geschied — een recht van verkoop toegekend. De opbrengst blijft na aftrek van vracht en kosten gedurende drie jaren ter beschikking van den rechthebbende. Dan vervalt zij aan het Land. (B.L.T. artt. 48, 49, 50).

AFDEELING 2. OVEREENKOMST TOT VERVOER VAN BAGAGE.²⁾

§ 1. *Spoorwegen.*

Het in deze paragraaf gezegde geldt zoowel voor vervoer van bagage over spoorwegen der eerste klasse als — tenzij het tegendeel is aangegeven — voor zoodanig vervoer over spoorwegen der tweede klasse, zulks ingevolge de artt. 168, 169 en 171, lid 1, letter *h*, waarbij verschillende bepalingen van Deel I (Spoorwegen der eerste klasse) van toepassing worden verklaard op spoorwegen der tweede klasse.

I. Algemeen.

Als bagage wordt in den regel beschouwd hetgeen de reiziger aan reisbenodigdheden medeneemt (art. 147 leden 1 en 2).

¹⁾ behoudens tegenbewijs. Vgl. bl. 104 noot 1.

²⁾ Ten aanzien van de z.g.n. handbagage, die de reiziger in de rijtuigen medeneemt, wordt geen vervoerovereenkomst gesloten. Zij wordt niet ten vervoer overgenomen, doch blijft onder toezicht van den reiziger. Zie artt. 29 t/m 31 en bl. 121, noot 1, en 123, noot 3. Evenmin worden ten vervoer overgenomen de pasargoederen, welke op afzonderlijke wagens worden medegevoerd in voor personenvervoer bestemde treinen; aan de rechthebbenden wordt toegestaan ze op den wagen te plaatsen, meer niet, zooals ook wordt toegestaan sommige voorwerpen in de personenrijtuigen mede te nemen. Zie bl. 123, noot 3.

Uit art. 156 volgt, dat ook rijwielen en andere voertuigen onder het begrip bagage vallen, terwijl ook bij reizigers behorende honden en kleine dieren als bagage kunnen worden vervoerd. (artt. 127 en 130).¹⁾

De ondernemer is derhalve in den regel verplicht ten aanzien van deze goederen eene overeenkomst volgens de bepalingen, in § 8 van Hoofdstuk III der B.V.S. opgenomen, te sluiten, indien zij hem ten vervoer als bagage worden aangeboden (art. 3, lid 1, en art. 5) en het vervoer te bewerkstelligen zonder begunstiging en volgens de tarieven en voorwaarden van vervoer, door den bestuurder vastgesteld met inachtneming van de B.V.S. en de concessie-voorwaarden. (Artt. 5 en 6).

De ondernemer mag, tenzij een vervoerverbod geldt (art. 148), de aanneming ten vervoer als bagage slechts weigeren:

1. indien de bevrachter zich niet aan de voorschriften betreffende het vervoer over den spoorweg onderwerpt (art. 4, aanhef en letter *b*);
2. wanneer het goed niet voldoet aan de voorwaarden voor het vervoer gesteld (art. 4, aanhef en letter *c*).

Hiertoe kan worden gerekend het geval, bij art. 150, lid 2, uitdrukkelijk voorzien, t.w. dat de bij de voorwaarden van vervoer aan het gewicht en het aantal colli gestelde grens wordt overschreden;

3. wanneer de ten vervoer aangeboden goederen bij het laden of lossen of bij het vervoer bijzondere moeilijkheden of ongerief veroorzaken (art. 4, aanhef en letter *d*).

Art. 150, lid 1, onder *a*, bepalende dat de aanneming ten vervoer als bagage kan worden geweigerd, wegens ongeschiktheid van het goed (door aard of omvang) om in den bagagewagen te worden vervoerd, is een toepassing van dezen regel;

4. als het goed beschadigd of niet voldoende verpakt is of oude plakbriefjes niet verwijderd zijn (art. 151, lid 1);
5. als de zending geld en geldswaarden inhoudt (art. 150, lid 1 onder *b*).

De overeenkomst komt evenals bij vracht-, ijl- en bestelgoed tot stand door de aanbieding en aanneming van het goed ten vervoer. (Zie bl. 86). De aanneming ten vervoer moet ook hier

¹⁾ Artt. 127 en 130 gelden niet bij vervoer over spoorwegen tweede klasse B, voor zooveel lokaal verkeer betreft, of C.

ingeschreven worden in het bij art. 32 bedoelde register. Bij bagage is die inschrijving echter van bijzonder belang met het oog op de verantwoordelijkheid van den ondernemer. Immers is deze bij lid 4 van art. 152 uitgesloten, indien bagage zonder voorafgaande inschrijving wordt vervoerd, hetgeen overigens slechts geschiedt onder voorbehoud van inschrijving op een volgend station.

Van de inschrijving wordt den reiziger tegen betaling van den vrachtprijs een bewijs uitgereikt, bagagebewijs genaamd.

II. *Het bagagebewijs.*

Het bagagebewijs is een legitimatiemiddel d.i. een middel om buiten proces een recht te bewijzen.

Het is niet op naam; toch wordt het uitgegeven om een bepaald persoon, n.l. den reiziger, bij wien de bagage behoort, te legitimeeren.

Intusschen geldt, in tegenstelling met een papier op naam, de houder van een dergelijk legitimatie-middel als rechthebbende, totdat het tegendeel vaststaat. Art. 153, lid 3, geeft dan ook den houder van het bagagebewijs het recht de afgifte van de bagage te vorderen, terwijl de ondernemer, die de bagage tegen overgave van het bagagebewijs aan den houder daarvan heeft afgeleverd, daarna van alle verantwoordelijkheid is ontheven (art. 153, lid 1 en lid 2, aanhef). Anders dan bij naampapier het geval zou zijn, behoeven de beambten van den spoorweg, de identiteit van den houder van het bewijs niet te onderzoeken (art. 153, lid 2, slot).

Daar het bagagebewijs echter strekt om aan een bepaald persoon een bewijsmiddel van zijn recht te geven, zal de onderneming, wanneer zij gewaarschuwd is, dat het bagagebewijs is verloren of gestolen, tot afgifte aan den houder niet gerechtigd zijn. Zelfs zal zij bij vermissing van het bagagebewijs tot afgifte der bagage aan den werkelijk rechthebbende verplicht zijn — echter alleen, gelijk wel van zelf spreekt, na volledige aantooning van het recht op de ontvangst der goederen (art. 153, lid 7). Hier openbaart zich het verschil met toonderpapier, waartoe — althans tot aanvang der reis — het spoorkaartje pleegt te worden gerekend.¹⁾

¹⁾ Zie bl. 124.

III. *Wanpraestatie van de spoorwegonderneming.*

De aansprakelijkheid voor schade bij verlies, beschadiging of vertraging is voor ingeschreven bagage op overeenkomstige wijze geregeld als bij vrachtgoed,¹⁾ ²⁾ behoudens het volgende:

- a. De beschadigdheid of de niet of niet-voldoende verpakking van het goed kan bij de aanneming worden vastgesteld door een aantekening van het personeel op het bagagebewijs, welke in de plaats treedt van de verklaring van den afzender, bedoeld bij art. 48, leden 3 en 5.)³⁾
- b. Ten aanzien van rijwielen en andere voertuigen kan, afgezien van het onder a vermelde, bij de voorwaarden van vervoer, onder goedkeuring van den DGb., de aansprakelijkheid, voortvloeiende uit niet- of niet-voldoende verpakking, worden beperkt of uitgesloten (art. 156, lid 1) — een uitzondering op den regel, bij art. 3, lid 2 gesteld.⁴⁾
- c. Er is geen aansprakelijkheid voor schade uit verlies of vertraging tengevolge van het niet-verwijderen van oude plakbriefjes (art. 156, lid 2).

Het personeel behoeft zich van de verwijdering van oude plakbriefjes niet te overtuigen (art. 151, lid 3).

- d. Het goed wordt als verloren aangemerkt, indien het niet kan worden afgeleverd binnen 8 dagen na dien, waarop de houder van het bagagebewijs aflevering kan vorderen.
- e. Bij verlies of beschadiging wordt de werkelijk geleden schade vergoed (vgl. bl. 106 en 107). Er is echter ook bij bagage een maximum-vergoeding per kilogram gesteld, tenzij een hogere waarde is aangegeven; dan toch is bij geheel verlies de aangegeven waarde het maximum, terwijl bij gedeeltelijk verlies of beschadiging die waarde tot maatstaf van de berekening der schade dient.

¹⁾ Zie bl. 101v. Voor verlies of beschadiging van handbagage (zie bl. 118, noot 3) is de ondernemer slechts aansprakelijk, wanneer schuld van hem of zijn personeel wordt bewezen (art. 31), zoodat de reiziger niet kan volstaan met te bewijzen, dat er schade is geleden in verband met de uitoefening van den dienst, zooals het geval is, wanneer hij zelf wordt gedeerd. Zie bl. 128. Voor niet-ingeschreven bagage zie bl. 120.

²⁾ Daar pasargoederen als bedoeld in noot 3 op bl. 118 blijkens het daargezegde niet ten vervoer worden overgenomen, bestaat er geen aansprakelijkheid van den ondernemer krachtens eene vervoer-overeenkomst met betrekking tot deze goederen.

³⁾ Zie bl. 104 noot 3.

⁴⁾ Zie bl. 103.

- f. Schade wegens vertraagde aflevering wordt slechts vergoed, indien schade wordt bewezen (vgl. bl. 107). Het maximum der vergoeding is gesteld op 10 ct. per kilogram en per dag (art. 160).
- g. De ondernemer is van alle verantwoordelijkheid ontheven, wanneer de bagage niet is afgehaald binnen acht dagen na aankomst op het station van bestemming¹⁾ (art. 161, lid 1). Aangenomen moet worden, dat dit ziet op de verantwoordelijkheid *als vervoerder*, aangezien ontheffing slechts kan plaats hebben ten aanzien van de verantwoordelijkheid, die aanvankelijk op den ondernemer rustte.

Na het verstrijken van den genoemden termijn zijn de artt. 163, leden 1 en 2, en 164 van toepassing (art. 161, lid 2).

Daaruit volgt, dat dan het goed door en onder verantwoordelijkheid van den ondernemer, doch ten hoogste gedurende zes maanden moet worden bewaard. In dat tijdvak zal er dus zijn eene verantwoordelijkheid als bewaarner en wel, indien bewaarloon wordt geheven, volgens de strengere bepaling van art. 1707 Ind. B.W.

Het goed wordt dan, na zes maanden bewaard te zijn, behandeld als andere goederen, waarvan de rechthebbende niet bekend is (art. 161, lid 2 j° artt. 163 en 164). Het goed wordt dus — indien zich geen rechthebbende opdoet, verkocht, doch de opbrengst — anders dan bij vracht- ijl- en bestelgoed, waar zij ter beschikking van den afzender of geadresseerde wordt gesteld — in 's Lands kas gestort, waar de rechthebbende haar nog gedurende drie jaren kan opvorderen (art. 161, lid 2 j° artt. 163 en 164).

IV. *Doorgaand vervoer.*

Ingevolge art. 8, lid 1, onder *a* moeten bestuurders van aansluitende spoorwegdiensten regelingen treffen in dier voege, dat de bagage op doorgaande bagagebewijzen kan worden vervoerd tusschen den door den DGb. aan te wijzen stations.

De verantwoordelijkheid bij doorgaand vervoer is op denzelfden voet geregeld als bij doorgaand vervoer van vracht, ijl- en bestelgoed (art. 155). Zie dienaangaande bl. 107 v. In de plaats van den afzender of geadresseerde is hier de houder van het bagagebewijs gerechtigd tot de vordering uit de vervoerovereenkomst.

¹⁾ tenzij de rechthebbende aantoon, dat schade is ontstaan vóór het verstrijken van dezen termijn.

V. Bewaargeving.

Wanneer de reiziger zijne bagage aan het daartoe aangewezen personeel in bewaring heeft gegeven (art. 154)¹⁾ is de ondernemer uit dien hoofde verantwoordelijk als bewaarnemer en wel, daar voor de bewaring loon genoten wordt, volgens de strengere bepaling van art. 1707, 2e Ind. B.W.

Volgens art. 161, lid 1, is de ondernemer echter van alle verantwoordelijkheid ontheven, wanneer de bagage niet is afgehaald binnen drie dagen na in bewaring te zijn gegeven, tenzij de schade reeds eerder is ontstaan. Hieruit zou volgen, dat dan de verantwoordelijkheid als bewaarnemer ophoudt. Vreemd genoeg zal zij evenwel krachtens art. 161 lid 2, dat na het verstrijken van evengenoemden termijn art. 163, lid 1 van toepassing verklaart, aanstonds weer in het leven treden. Immers volgens art. 163, lid 1, worden de aan een station in bewaring gegeven goederen door en onder verantwoordelijkheid van den ondernemer, zoolang zij door of vanwege de rechthebbende niet in ontvangst zijn genomen, doch ten hoogste gedurende zes maanden, bewaard.

§ 2. Tramwegen.

Op het vervoer van bagage over stadstramwegen en landelijke tramwegen zijn ingevolge art. 96 Ind. Wetboek van Koophandel de artt. 91 t/m 95 van dat wetboek van toepassing. Hetgeen aangaande het vervoer van andere goederen dan bagage werd opgemerkt²⁾ in Afdeeling I § 3 onder A geldt mede ten aanzien van het vervoer van bagage (geen handbagage³⁾).

AFDEELING 3. VERVOER VAN PERSONEN.

§ 1. Vervoerbiljetten.

Veelal wordt, althans bij openbare middelen van vervoer, den reiziger een vervoerbiljet afgegeven, hetzij gedurende, hetzij vóór aanvang van de reis.

¹⁾ Art. 154 geldt niet bij vervoer over spoorwegen tweede klasse B, voor zooveel lokaal verkeer betreft, en C.

²⁾ met uitzondering — het zij ten overvloede opgemerkt — van hetgeen gezegd werd omtrent het geval, dat een vrachtbrief mocht zijn opgemaakt.

³⁾ Handbagage wordt niet ten vervoer overgenomen. Bij stilzwijgen der wet wordt wel eene aansprakelijkheid voor handbagage op denzelfden voet als voor den reiziger aangenomen. (Zie Polak II bl. 72). Voor de spoorwegen is zij echter anders geregeld. Zie bl. 121 noot 1. Met betrekking tot de pasargoederen, bedoeld in noot 3 op bl. 118, geldt het gezegde in noot 2 op bl. 121.

Dit biljet is, evenals het bagagebewijs, een legitimatiemiddel; zie bl. 120.

De plaatsbewijzen luiden doorgaans niet op naam.

Worden dergelijke bewijzen vóór aanvang der reis uitgegeven, dan kunnen zij worden overgedragen, althans zoolang de reis niet is aangevangen.

Over de vraag of overdracht ook daarna nog mogelijk is, bestaat geen eenstemmigheid; voornamelijk met betrekking tot retourgedeelten is daarover gestreden. Sommigen zijn zoover gegaan aan de ondernemers de bevoegdheid om de overdraagbaarheid te beperken te ontzeggen, anderen nemen de onoverdraagbaarheid slechts aan, als deswege een bijzonder beding gemaakt is door de vermelding „persoonlijk” of „niet overdraagbaar”, maar ook zijn er velen, die de overdracht tot aanvang der reis toelaten, maar *na aanvang der reis* in elk geval ontoelaatbaar achten, dus ook al plaatste de uitgever daarop geen onoverdraagbaarheidsclausule. De B.V.S. zwijgen over dat punt.¹⁾

Op grond van hunne overdraagbaarheid worden nu vóór aanvang der reis uitgegeven plaatsbewijzen gerekend tot de toonderpapieren te behoorren, d. z. papieren, die niet zijn uitgegeven om een bepaalden persoon, maar om op elkaar volgende houders te legitimeeren.

Zoolang het biljet toonderpapier is, zal gelden, dat ook bij verlies of diefstal ieder bezitter te goeder trouw (dus b. v. degeen, die het plaatsbewijs van iemand koopt, niet wetende dat het gestolen is) recht heeft op de praestatie van den vervoerder (Ind. B.W. art. 1977).²⁾

Maar ook wanneer de overdraagbaarheid heeft opgehouden, zal toch dit verschil met naampapier blijven bestaan, dat de houder van dit laatste bij twijfel zijne eenzelvigheid met den in het papier aangeduiden persoon moet aantoonen, terwijl van hem, die reist op een plaatsbewijs, waarin geen naam voorkomt, dit bewijs niet kan worden verlangd, zoodat de ondernemer eventueel de niet-identiteit met hem, die er de reis op aanving, zal hebben te bewijzen.

Er zijn ook plaatsbewijzen, als abonnementskaarten, die wél

¹⁾ Art. 6 § 5 der Berner Conventie betreffende het internationaal vervoer van reizigers en bagage houdt in dat, tenzij het tarief anders bepaalt, een biljet slechts overdraagbaar is, als het niet op naam luidt en alleen zoolang de reis nog niet is aangevangen.

²⁾ Zie over het verschil met het bagagebewijs bl. 120.

den naam van den rechthebbende vermelden. Zij zijn niet overdraagbaar en de houder zal, desverlangd, het bewijs zijner identiteit hebben te leveren. Indien op de kaart plaatsing van een portret of een handteekening wordt gevorderd, kan men aannemen, dat, als te eeniger tijd twijfel mocht worden geopperd, vergelijking met het portret of de handteekening het overeengekomen middel is tot levering van dat bewijs en dat dus de ondernemer van den reiziger geen nadere legitimatie mag vorderen, maar zijnerzijds de niet-identiteit zal hebben aan te toonen.

Bij de uitgifte van abonnementskaarten, tien-rittenboekjes e.d. heeft de ondernemer zich ook verbonden tot een toekomstig vervoer. Wordt nu, terwijl de kaart of het boekje nog loopen, het tarief verhoogd, dan zal ondanks die verhooging de bij de uitgifte van de kaart of het boekje aangegane verbintenis om te vervoeren moeten worden nagekomen, tenzij uitdrukkelijk een voorbehoud is gemaakt.¹⁾

§ 2. *Spoorwegen.*

Het in deze paragraaf gezegde geldt zoowel voor vervoer van personen over spoorwegen der eerste klasse als — tenzij het tegendeel is aangegeven — voor zoodanig vervoer over spoorwegen der tweede klasse, zulks ingevolge de artt. 169 en 170, waarbij, met enkele beperkingen, verschillende bepalingen van Deel I (Spoorwegen der eerste klasse) van toepassing worden verklaard op spoorwegen der tweede klasse.

A. *Verplichting tot vervoer.*

De ondernemers zijn verplicht tegen de openlijk aangekondigde tarieven (evenals de goederen) de reizigers te vervoeren, zonder verleenning van gunst (artt. 3, lid 1, en 5).

Verboden is echter het vervoer van personen in kennelijken staat van dronkenschap en, indien zij niet in eene afzonderlijke afdeeling kunnen worden vervoerd, ook van personen, die wegens de ziekte, waaraan zij lijden, of wegens andere redenen voor andere reizigers hinderlijk of gevaarlijk kunnen zijn. Ten aanzien van dezen bestaat dus niet slechts geen verplichting tot vervoer, maar zelfs een verbod.

Met hen kan geene vervoerovereenkomst worden afgesloten. (Ind. B.W. artt. 1335 en 1337). Zij worden uit den trein geweerd of eventueel daaruit verwijderd. (art. 13).

¹⁾ Kantonrechter Amsterdam 10 Juli 1917 W 10162.

Overigens moet ieder, die zich aanmeldt, worden vervoerd. Deze verplichting geldt echter niet onbeperkt, want voorwaarde is, dat de reiziger zich aan de bepalingen van orde, vervat in art. 28, leden 1 en 2, onderwerpt, daar hij anders uit den trein kan worden geweerd of verwijderd (art. 28, lid 4), hetgeen beteekent, dat eene vervoerovereenkomst niet behoeft te worden aangegaan of de aangegane overeenkomst kan worden verbroken.

De verplichting tot vervoer wordt niet opgeheven, wanneer de middelen van vervoer niet toereikend zijn noch bij staking van of storing in den dienst; in die gevallen blijft de aanspraak op vervoer — zij het niet met een bepaalden trein¹⁾ — bestaan (art. 26, lid 1 en lid 2 onder *c*).²⁾

B. Rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.

In geval de reiziger zich voor het aanvaarden der reis van een plaatskaart voorziet³⁾, komt de vervoerovereenkomst tot stand en worden de rechten en verplichtingen daaruit geboren bij het uitreiken van het plaatsbewijs aan het plaatskaartenbureau⁴⁾. Bij doorgaand reizigersvervoer wordt het plaatsbewijs ook voor de opvolgende vervoerders uitgereikt aan het plaatskaartenbureau van den eersten vervoerder en komt de overeenkomst ook met de opvolgers dan reeds tot stand.

In gevallen, waarin de reiziger zonder plaatsbewijs tot den trein toegang heeft⁵⁾, komt de vervoerovereenkomst tot stand

¹⁾ Buiten de gevallen van storing of staking geeft op spoorwegen der eerste klasse een plaatsbewijs, op de door den DGB. aan te wijzen stations recht op vervoer met de treinen, voor welke dat bewijs bestemd is; op de overige stations geeft het dit recht voor zoover in de rijtuigen plaats is (art. 18, lid 4); terwijl bij spoorwegen tweede klasse geldt, wanneer niet is voorgeschreven dat de reiziger zich vooraf van een plaatsbewijs moet voorzien, dat ieder die zich aanmeldt, zoolang de trein op een station stilstaat, recht heeft tot den trein te worden toegelaten, voorzover daarin plaatsen beschikbaar zijn.

²⁾ Art. 26, lid 2, geldt niet voor spoorwegen tweede klasse C (art. 170, aanhef en letter *a*).

³⁾ Bij spoorwegen der eerste klasse geldt als regel dat de reiziger zich vòòr het aarvaarden der reis van een plaatsbewijs moet voorzien (art. 15, lid 1). Bij spoorwegen tweede klasse bestaat die verplichting slechts, als de voorwaarden van vervoer dit voorschrijven hetzij door eene bepaling van die strekking hetzij door art. 15 B. V. S. van toepassing te verklaren (art. 170, aanhef en letter *b*).

⁴⁾ Zie bl. 85 en 86.

⁵⁾ Zie art. 15, leden 2 en 3 en art. 170, aanhef en lid *b* onder 3.

bij het plaatsnemen in het rijtuig met goedvinden, of althans zonder tegenspraak, van de zijde van den spoorwegdienst.

De zaak is van belang met het oog op de aansprakelijkheid van den ondernemer. (Zie bl. 129).

De spoorwegonderneming is verplicht den reiziger ter bestemming te brengen.¹⁾ (Zie bl. 128).

Intusschen heeft zij het recht om de overeenkomst te verbreken, wanneer de reiziger de in de B.V.S. opgenomen bepalingen van orde niet naleeft. (Zie bl. 126).

Soms ook komt den reiziger het recht tot verbreking der overeenkomst toe.

Vooreerst kan hij van de reis afzien en dan tegen teruggaaf van het plaatsbewijs de vracht terugbekomen (art. 19, lid 5).²⁾

Voorts kan, wanneer de reis niet kan worden voortgezet tengevolge van storing in of staking van den dienst, die niet op het station van vertrek is bekend gemaakt, de reiziger van de verdere reis afzien, in welk geval hij de vracht voor den niet afgelegden weg terug ontvangt, dan wel zich naar het station van vertrek laten terugbrengen en terugbetaling verlangen van de beide door hem genomen plaatsbewijzen. (art. 26, lid 2 onder *a* en *b*).³⁾

De spoorwegonderneming blijft intusschen aansprakelijk voor de behoorlijke nakoming der vervoerovereenkomst tot op het oogenblik, waarop deze verbroken wordt.

C. Wanpraestatie van de spoorwegonderneming.

1. Niet-naleving van de dienstregeling. Storing in of staking van den dienst.

Niet-naleving van dienstregeling — te laat vertrek of te late aankomst van den trein — geeft geen aanspraak op schadevergoeding. Evenmin storing in of staking van den dienst (art. 27 lid 2 j^o art. 1, letters *p* en *q*).

¹⁾ De reiziger moet zelf zorgen, dat hij tijdig instapt en niet in den verkeerden trein terechtkomt (art. 27, lid 3, j^o art. 19, leden 4 en 5, en art. 27, lid 4).

²⁾ Art. 19 geldt niet voor spoorwegen tweede klasse (art. 170, aanhef letter *a*).

³⁾ Art. 26, lid 2 geldt niet voor spoorwegen tweede klasse C (art. 170 aanhef en letter *a*).

II. *Dood of verwonding.*

De spoorwegonderneming is niet slechts verplicht den reiziger op zijne bestemming te brengen, maar ook om hem daar ongedeerd te brengen. Art. 27, lid 1, toch bepaalt: „De ondernemer is krachtens de vervoersovereenkomst aansprakelijk voor de schade, door reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, **tenzij hij bewijst**, dat die schade buiten zijn schuld en die zijner ondergeschikten is ontstaan.

Daar deze bepaling de aansprakelijkheid uit de vervoerovereenkomst betreft, vindt men hier geen omkeering van den bewijslast, maar een toepassing van den algemeenen regel van art. 1244 Ind. B.W., omdat het bewijs, dat er geen schuld bestaat, op hetzelfde neerkomt als het bewijs van een vreemde oorzaak als daarbedoeld.¹⁾

Bewijs van schade.

De reiziger zal, als hij op schadevergoeding aanspraak maakt, kunnen volstaan met aan te toonen, dat er eene vervoerovereenkomst bestond, dat hij ongedeerd was toen de reis begon en dat hij „bij de uitoefening van den dienst”, b.v. bij botsing, schade heeft geleden. Ook dit laatste moet hij bewijzen, omdat personen niet, als goederen, lijdelijk zijn.²⁾

Bewijst de ondernemer schuld bij den reiziger, dan zal hij bevrijd zijn. *Mede*-schuld van den reiziger zal echter dit gevolg niet hebben, maar wel aanleiding kunnen geven tot vergoeding van schade slechts voor een deel.

Het is ter ontlasting van de onderneming niet genoeg, dat de schade is geleden ten gevolge van een daad van den reiziger zelf (b.v. een sprong uit het voertuig); het kan toch zijn, dat die daad hare aanleiding vindt in een verzuim van de onderneming of haar personeel.

¹⁾ Over de actie uit onrechtmatige daad zie bl. 102 noot 1; het daar met betrekking tot den bevrachter gezegde, geldt ook voor den reiziger. Ageert de gewonde reiziger uit onrechtmatige daad, dan zal te zijnen aanzien art. 1371 Ind. B.W. toepasselijk zijn. Bij dood van den reiziger zullen volgens art. 1370 Ind. B.W. slechts de overblijvende echtgenoot, kinderen en ouders, die door zijn arbeid plachten te worden onderhouden (dus niet op andere wijze, b.v. door uitkeering eener lijfrente) eene vordering wegens onrechtmatige daad kunnen instellen. Zij zullen dan volgens genoemd artikel moedwilligen of onvoorzichtigten doodslag moeten aantoonen.

²⁾ Zie bl. 104.

De schade moet zijn geleden bij de uitoefening van den dienst. Aangezien „dienst” in de B.V.S. evenals in de Spoorwegwet meer omvat dan het vervoer en wel de exploitatie in haar geheel omvang, ziet de bepaling van art. 27, lid 1, ook op schade geleden in de wachtkamer, op het perron of bij het in- en uitstappen, wel te verstaan *tijdens den duur der vervoerovereenkomst*, waardoor het belang in het licht treedt van de vraag, wanneer de vervoerovereenkomst een aanvang neemt. (Zie bl. 126 en 127).

Bevrijdende omstandigheden.

De spoorwegonderneming is bevrijd, wanneer zij aantoonst, dat zij noch hare ondergeschikten¹⁾ schuld hebben.²⁾

Over het antwoord op de vraag, of den ondernemer schuld kan worden verweten, wanneer door het Toezicht goedgekeurde maatregelen van voorzorg zijn genomen, loopen de meeningen uiteen.³⁾

Beperking der verantwoordelijkheid.

Beperking der aansprakelijkheid van de onderneming uit de vervoerovereenkomst bij de voorwaarden van vervoer of overeenkomst met den reiziger is uitgesloten. (Artt. 5; 6, lid 1 onder a; 7, lid 4).

Verantwoordelijkheid bij doorgaand vervoer.

Wanneer ingevolge eener regeling als bedoeld bij art. 8, lid 1, aanhef en letter a, doorgaande plaatsbewijzen moeten worden verstrekt, moet de eerste onderneming de gelegenheid geven bij haar een plaatsbewijs te bekomen ook voor treinen der aansluitende ondernemingen. Zij treedt dan op als plaatskaartenbureau ook voor die ondernemingen.

Daaruit vloeit voor den eersten vervoerder geene verantwoordelijkheid voor het vervoer van den reiziger over de lijnen

¹⁾ Deze term omvat meer dan „personeel”. Zie bl. 102. Er valt b.v. ook onder het op den trein dienstdoende personeel van een slaapwagen-maatschappij.

²⁾ Zie art. 27, lid 1.

³⁾ Hof Amsterdam 15 April 1912 W. Priv. N. en R. No. 2227 ontkennend; Rb. Utrecht in eersten aanleg 9 Jan. 1911 W 9249 in tegengestelden zin.

der opvolgende vervoerders voort. En ook voor de rechtsverhouding van dezen tot den reiziger maakt het geen verschil, waar deze het plaatsbewijs haalt.

Bij het doorgaand reizigersvervoer is daarom iedere ondernemer aansprakelijk voor het vervoer over de eigen lijn, verder niet.

§ 3. *Tramwegen voor algemeen verkeer.*

A. *Stadstramwegen.*

I. *Rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.*

Voor het personenvervoer te land, niet over spoorwegen, geeft de wet geen bijzondere voorschriften. Wat te dien opzichte tusschen partijen geldt wordt derhalve beheerscht door hetgeen zij zijn overeengekomen en hangt verder af van den aard, welke aan de vervoerovereenkomst wordt toegekend. Zie bl. 84.

Het stilzwijgen der wet heeft tengevolge gehad, dat er over werd getwist of de vervoerder krachtens de vervoerovereenkomst alleen gehouden is den reiziger op zijne bestemming te brengen, dan wel of hij bovendien instaat voor zijne veiligheid.

De Hooge Raad besliste in 1919 in laatstbedoelden zin.¹⁾

II. *Wanpraestatie van den vervoerder.*

Vertraging.

De vervoerder staat er voor in, dat de reiziger op den overeengekomen tijd of, bij gebreke daarvan, binnen redelijken tijd op zijne bestemming zal komen en hij is dus verantwoordelijk voor schade wegens vertraging, tenzij hij kan aantonen, dat deze gevolg is van een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend. (Art. 1244 Ind. B.W.).

Dood of verwonding.

Indien wordt aangenomen (zie onder I), dat de vervoerder moet instaan voor de veiligheid van den reiziger, zal deze, als hij op schadevergoeding aanspraak maakt, kunnen volstaan

¹⁾ H. R. 20 Juni 1919 W 10470, waarbij werd verworpen het beroep in cassatie van een vonnis der rechtbank te 's-Gravenhage van 21 Jan. 1919 W 10387, beslissende dat de overeenkomst van vervoer van personen naar haren aard en dus ingevolge art. 1375 Nederlandsch B.W. den vervoerder verplicht den reiziger veilig te vervoeren naar zijn plaats van bestemming.

met aan te toonen, dat er eene vervoerovereenkomst bestond, dat hij ongedeerd was toen de reis begon en dat hij in verband met het vervoer¹⁾ schade heeft geleden.

Ook dit laatste moet hij bewijzen, omdat personen niet, als goederen, lijdelijk zijn.²⁾

De ondernemer zal dan, naar den algemeenen regel van art. 1244 Ind. B.W., moeten bewijzen, dat het ongeval te wijten is aan een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerékend m.a.w. dat hij noch zijn personeel schuld heeft.

Ook hier geldt het gezegde op bl. 128 laatste 2 zinsneden en op blz. 129 3e zinsnede.

Naar de opvatting, dat de vervoerder krachtens de vervoerovereenkomst niet voor de veiligheid van den reiziger instaat, zou bij verwonding of dood slechts eene vordering uit onrechtmatige daad,³⁾ *niet* uit de overeenkomst, kunnen worden ingesteld.

B. Landelijke tramwegen.

I. Verplichting tot vervoer.

Volgens art. 32 B.L.T. heeft ieder, die zich aanmeldt,⁴⁾ zoo lang de trein op een station stilstaat, recht tot den trein te worden toegelaten, voor zoover daarin plaatsen beschikbaar zijn.

Er bestaat derhalve verplichting tot vervoer. Die verplichting kan echter, blijkens den aanhef van art. 32, afhankelijk worden gesteld van het bezit van een plaatsbewijs, waarvan de reiziger zich vòòr aanvang der reis moet voorzien, indien de ondernemer dit voorschrijft (B.L.T. art. 30).

Is zoodanig voorschrift gegeven, dan zal de reiziger, die geen 36, lid 4, j° lid 2 onder e), m.a.w. dan behoeft geen vervoerplaatsbewijs kan toonen, kunnen worden geweerd (B.L.T. art. overeenkomst te worden gesloten.

Het vervoer moet geschieden overeenkomstig de voorwaarden van vervoer en de tarieven, die, met inachtneming o.a. van de B.L.T., door de bestuurders worden vastgesteld (B.L.T.

¹⁾ Het bewijs, dat schade is geleden *gedurende* het vervoer in den zin van het verblijf in het vervoermiddel is niet noodig, maar ook niet voldoende. Molengraaff Leidraad⁵ II bl. 487.

²⁾ Zie ook bl. 104.

³⁾ Zie bl. 128, noot 1.

⁴⁾ mits niet vallende onder het vervoerverbod van art. 27. B.L.T., overeenkomende met art. 13 B.V.S. Zie bl. 125.

art. 22 lid 1.) Vervoer tegen lagere prijzen dan in de tarieven bepaald, is bij vervoer van personen niet toegelaten; doch strafrechtelijke sanctie ontbreekt, anders dan bij spoorwegen.

II. *Rechten en verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.*

De vervoerovereenkomst komt tot stand en de rechten en verplichtingen worden geboren bij het uitreiken¹⁾ van het plaatsbewijs of bij het plaatsnemen in het rijtuig, naar gelang het plaatsbewijs genomen wordt vòòr aanvang van — of gedurende — de reis (B.L.T. Art. 30).

De tramwegonderneming is verplicht den reiziger op zijne bestemming te brengen²⁾ ingevolge art. 35, leden 1 en 22 B.L.T. (zie onder Wanpraestatie).

De onderneming kan de overeenkomst verbreken als de reiziger de bepalingen van orde, vervat in B.L.T. art. 36, leden 1 en 2, niet naleeft. (B.L.T. art. 36, lid 4).

III. *Wanpraestatie.*

I. *Niet-naleving van de dienstregeling. Storing in of staking van den dienst.*

Met betrekking tot de uitsluiting van aanspraak op schadevergoeding wegens bovengenoemde feiten geldt hier hetzelfde als bij de spoorwegen. Zie bl. 127, onder I (B.L.T. art. 35, lid 3).

II. *Dood of verwonding.*

Met betrekking tot de schade, door reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, geldt hetzelfde als bij de spoorwegen (B.L.T. art. 35, lid 1, gelijkkluidend met B.V.S. art. 27, lid 1; zie bl. 128).

Er is echter verschil op het stuk van de mogelijkheid tot beperking der aansprakelijkheid uit de vervoerovereenkomst. Bij de spoorwegen is elke afwijking uitgesloten,³⁾ terwijl volgens art. 35, lid 2, B.L.T. de ondernemer noch bij de voorwaarden

¹⁾ Zie bl. 85 en 86.

²⁾ De reiziger moet zelf zorgen, dat hij tijdig instapt en niet in den verkeerden trein terechtkomt (B.L.T. art. 35, leden 4 en 5).

³⁾ Zie bl. 129.

van vervoer¹⁾ noch bij bijzondere dienstreglementen te zijnen behoeve mag afwijken van de hem bij art. 35, lid 1, opgelegde aansprakelijkheid.

De bepaling van lid 2 van art. 35 B.L.T. — noch eenige andere — verbiedt echter afwijking van de B.L.T. bij bijzondere overeenkomst met den reiziger.

¹⁾ Voor zooveel deze bepaling zekere afwijking bij de voorwaarden van vervoer verbiedt, is zij overbodig, daar uit B.L.T. art. 22, lid 1, aanhef en letter *a*, volgt, dat bij de voorwaarden van vervoer niet van art. 35, lid 1, mag worden afgeweken.

