



Spoorwegkaartje en bagagereçu

<https://hdl.handle.net/1874/240332>

A40192
Jur. 23 Nov.
1888. *Jul*

A. qu.
192

N 40192

Jun. 23 Nov 1888

SPOORWEGKAARTJE EN BAGAGEREÇU.



RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



1403 8149

SPOORWEGKAARTJE EN BAGAGERECU.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

Doctor in de Rechtswetenschap,

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

Mr. J. Baron d'Aulnis de Bourouill,

Hoogleeraar in de Faculteit van Rechtsgeleerdheid,

en met toestemming van den Academischen Senaat,

TEGEN DE BEDENKINGEN

DER FACULTEIT VAN RECHTSGELEERDHEID

te verdedigen

op VRIJDAG 23 NOVEMBER 1888, des namiddags te 3½ uren

DOOR

JAN KALFF JR.,

geboren te Zutphen.

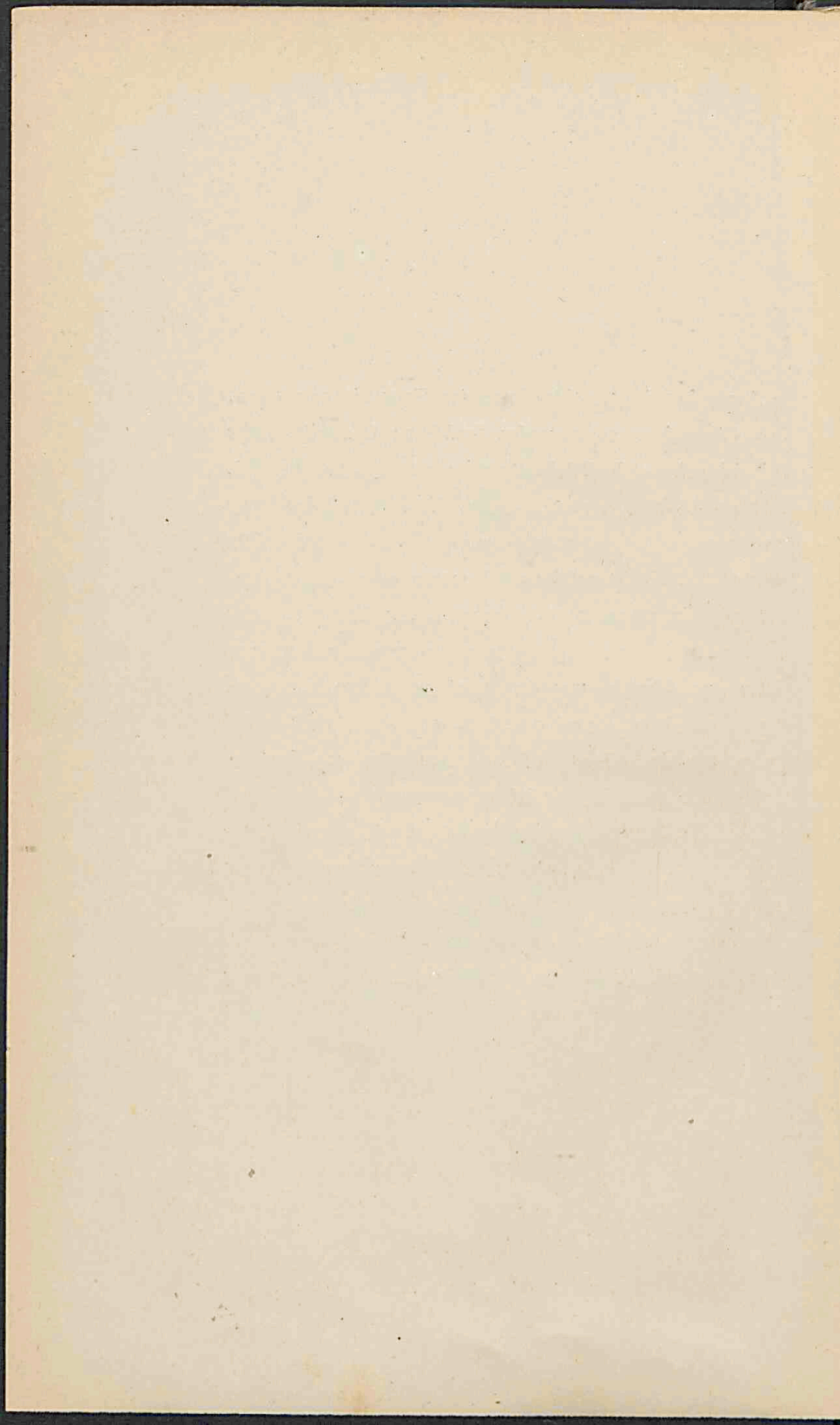


UTRECHT,
P. W. VAN DE WEIJER.
1888.

AAN MIJNE OUDERS.

Aan mijnen hooggeachten Promotor, PROF. MOLENGRAAFF, breng ik mijnen welgemeenden dank voor de moeite, welke hij zich getroost heeft bij het nazien van mijn proefschrift, voor de vele nuttige raadgevingen, die ik bij de behandeling er van uit zijnen mond heb vernomen, voor de belangrijke gesprekken, die ik met hem heb mogen voeren, gesprekken, die mij niet alleen te stade kwamen voor dit werk, maar mij, naar ik vertrouw, bij de oplossing van rechtsvragen later nog dikwijls voor den geest zullen komen. In de tweede plaats een woord van dank aan allen, die door het geven van inlichtingen of het verschaffen van bronnen mijne taak gemakkelijker hebben gemaakt.

Eindelijk betuig ik mijne erkentelijkheid aan de Hoogleeraren en Oud-hoogleeraren der Juridische Faculteit, wier onderwijs veel heeft bijgedragen om mij den eindpaal mijner Academische studiën te doen bereiken, in het bijzonder aan hen, met wie ik in onze juridische gezelschappen nauwer in aanraking mocht komen.



INLEIDING.

Ieder, van den rijksten tot den armsten, reist in onzen tijd, hetzij voor zijne zaken, hetzij voor zijn genoegen. Het aantal en de soorten der vervoermiddelen zijn zoo toegenomen, dat de traditioneele oude vrouw, „die nooit haar dorp had verlaten,” weldra tot de geschiedenis zal behooren. Tot dit drukke personenvervoer hebben de spoorwegen zeker het meest bijgedragen, de spoorwegen, die over den geheelen aardbol een net vormen, waarvan sommige deelen nog wel niet zijn dichtgevlochten, dat daarentegen op andere plaatsen bijzonder kleine mazen vertoont. Zoo hebben dus verreweg de meeste menschen uit het laatst der 19^{de} eeuw meermalen van den spoortrein gebruik gemaakt, en hebben daarvoor een spoorwegkaartje gekocht; hebben hunne bagage aan eene spoorwegmaatschappij te vervoeren gegeven, en ontvingen bij die gelegenheid een bagagebewijs. Zeer weinigen van deze allen hebben er echter ooit over gedacht wat dit kaartje, dit reçu eigenlijk zijn. En dit is zeer natuurlijk. Welk belang boezemt het den reiziger in, wat het karakter van die stukjes papier is, wanneer hij en zijne bagage maar op vertoon van die bewijzen vervoerd worden?

Den wetenschappelijken jurist moet het anders gaan.

Wanneer het zijn doel is, zooals wij meenen dat het zijn moet, grondbegrippen van recht te vinden en alle rechtsinstituten die hij kent, al wat hem op juridisch gebied voorkomt tot die algemeene juridische grondstellingen terug te brengen, dan moet, bij het nemen van een spoorwegkaartje aan het loket, wel eens de vraag bij hem opgekomen zijn, wat hij op dat oogenblik deed en zal hij wel eens gedacht hebben over den aard van zijn bagagerequ. Dat vele juristen dit gedaan hebben, bewijst de vrij omvangrijke literatuur over dit onderwerp; dat echter het bepalen van het juridisch karakter van dergelijke in het dagelijksch leven voorkomende papieren niet zoo eenvoudig is, bewijst het verschil in de conclusiën, waartoe de schrijvers over dit onderwerp gekomen zijn.

Mijn bij den beperkten omvang van het onderwerp niet zeer uitgebreide arbeid ligt dan ook grootendeels op theoretisch terrein. Het personenvervoer op de spoorwegen gaat trouwens tegenwoordig zoo geregeld, de rechten van den reiziger en het gebruik, dat van het kaartje gemaakt mag worden, staan in de practijk zoo vast, dat, al moge men in eene theoretische beschouwing het zich voordoen van de eene of andere quaestie ook als mogelijk beschouwen, toch een dergelijk geschrijf in de practijk van het verkeer weinig verandering zal kunnen brengen. Waar verandering noodig is, komt deze wel van zelve tot stand, vooral wanneer, zooals bij de spoorwegen in hooge mate het geval is, het groote publiek belang bij de zaak heeft en de opinie van dat publiek op den gang der zaken invloed uitoefent.

De openbare meening kan echter geleid worden; op één enkel punt zou ik kunnen zeggen, dat ik eene zwakke poging gedaan heb om de publieke opinie te influenceeren. Het betreft het gebruik van een retourbiljet door een ander dan hij, die van het kaartje voor het heengaan gebruik maakte. Ten onzent is, zooals wij zien zullen, dit gebruik stellig niet geoorloofd; contrôle is echter zeer moeilijk, zoodat dit misbruik zeer veel voorkomt. De openbare meening alleen kan hierin verandering brengen. Ontstaat bij het publiek de overtuiging, dat men op deze wijze den spoorwegondernemer op onrechtmatige wijze benadeelt, dat het, zooals men dit uitdrukt, „eigenlijk stelen” is, dan eerst zal het gewraakte misbruik ophouden. In dit opzicht zou mijn proefschrift op de practijk van eenigen invloed kunnen zijn.

Overigens bevatten deze bladzijden, zooals ik zeide, slechts beschouwingen van meer theoretischen aard. Of er tusschen den reiziger en den spoorwegondernemer eene overeenkomst wordt gesloten, en of een plaatskaartje een toonderpapier is, ja dan neen, zijn vragen, die alleen den jurist belang inboezemen. Of het antwoord ontkennend of bevestigend luide, de passagier neemt op dezelfde wijze zijn kaartje en wordt op dezelfde wijze vervoerd. Daardoor bevat dit proefschrift niet anders dan hetgeen de wet zegt dat vereischt wordt, n.l. eenige „uitgewerkte opmerkingen over enkele vraagstukken uit het gebied der rechtswetenschap.”

HOOFDSTUK I.

Wat is het juridisch karakter van de handeling, welke verricht wordt door de spoorwegonderneming en den passagier bij het geven en aannemen van het plaatskaartje? Ziedaar de eerste vraag, die wij te behandelen hebben. Wel doet reeds dadelijk onze conclusie in deze quaestie niets af in de practijk, doch de vraag is in zoo verschillenden geest beantwoord, dat het ons belangrijk voorkomt, na te gaan welk antwoord het juiste is.

In 1874 maakte deze vraag een onderwerp van beraadslaging uit op de vergadering der Nederlandsche Juristen-Vereeniging; in 1875 schreef de heer VAN REES een academisch proefschrift over het Personenvervoer op de Spoorwegen, waarin de quaestie ter sprake kwam; in 1879 behandelde de heer LULOFS haar in zijne dissertatie over de Passageovereenkomst.¹⁾ Sedert dien tijd echter is, zoover wij weten, geen Nederlandsch geschrift verschenen dat haar vermeldt.

¹⁾ Beide te Utrecht verdedigd.

In Duitschland daarentegen werd zij in verscheidene werken ¹⁾ besproken en in den meest verschillenden zin opgelost.

Wordt er eene overeenkomst aangegaan, ja of neen, en zoo ja, onder welke soort overeenkomsten moet zij gebracht worden? Ziedaar eigenlijk hetgeen te beslissen valt. De beide uiterste meeningen op het eerste punt worden voorgestaan door Mr. VAN BOLHUIS (in zijn praeadvies ²⁾ voor de Ned. Jur. Ver.), die gelooft dat de rechtsbetrekking tusschen de spoorwegonderneming en den passagier niet anders dan door overeenkomst *kan* ontstaan en door Prof. SCHOTT in ENDEMANN'S Handbuch, die meent dat er van eene overeenkomst geen sprake is, dat de ondernemer eenvoudig volgens de wet verplicht is iederen houder van een plaatsbiljet te vervoeren en dat hij, die wenscht vervoerd te worden, zijn geld heeft gegeven, omdat dit het middel is zich een kaartje te verschaffen.

Deze laatste meening achten wij onhoudbaar. Wel schijnt zij in de spoorwegwetgeving, zoowel in Duitschland als in ons land, den meesten steun te vinden. Daarin toch wordt van eene overeenkomst omtrent personenvervoer niet *ipsis verbis* gesproken; wij vinden niets dan eene bepaling over de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemers (art. 1v. der Spoorwegwet van 9 April 1875, S. 67), over de verplichting tot vervoer tegen vooraf bekend gemaakte tarieven en

¹⁾ Zie o. a. EGER, Das Deutsche Frachtrecht, 1883, III. p. 310. SCHOTT, in Endemann's Handbuch für das Deutsche Handels-, See- und Wechselrecht, 1885. III. pag. 525. v.

²⁾ Handelingen der Ned. Jur. Ver. 1874, I. p. 152. v.

voorwaarden en het verbod van de zoogenaamde *geheime refactie*, d. w. z. het verbod den een tegen eenen lageren prijs te vervoeren dan den ander (art. 31 dier wet) en eene bepaling omtrent doorgaand vervoer (art. 32). Behalve deze weinige artikelen behelst de Spoorwegwet van 1875 slechts publiekrecht en meer in het bijzonder politierecht. In het Algemeen reglement voor het vervoer op de Spoorwegen (vastgesteld bij Kon. Besl. van 9 Jan. 1876. S. 7) wordt evenmin van eene vervoerovereenkomst gesproken; wel worden daarin de verplichtingen van den spoorwegondernemer en de rechten van den passagier zeer nauwkeurig omschreven: art. 9 handelt over het afgeven van plaatsbewijzen en de rechten van de houders dier bewijzen; art. 10 over hunne geldigheid, enz.; in één woord de geheele verhouding tusschen vervoerder en reiziger is geregeld, doch zonder dat het woord overeenkomst ook maar genoemd is.

Dit alles schijnt te pleiten voor de meening, dat de geheele rechtsbetrekking op wettelijke voorschriften berust. Toch deelen wij deze meening niet.

Dat onze wet de overeenkomst niet uitdrukkelijk noemt als de bron, waaruit de verbintenis van den spoorwegondernemer voortspuit, is nog geen bewijs, dat eene overeenkomst niet werkelijk de bron is. Hoeveel contracten worden er niet dagelijks aangegaan die in geene enkele wet genoemd zijn?

Levert ons positieve recht dus noch vóór noch tegen de meening van Prof. SCHOTT een argument op, er kan tegen de theorie van dezen schrijver genoeg worden aangevoerd, om ons haar geheel te doen ver-

werpen. SCHOTT ziet o. i. geheel over het hoofd, dat een spoorwegondernemer, hoezeer ook gebonden door wettelijke voorschriften en door de voorwaarden, welke hem bij het verleenen der concessie zijn opgelegd, steeds een privaatspersoon blijft, hetzij een natuurlijke, hetzij een rechtspersoon. Deze privaatspersoon is iemand, die met het vervoer van personen en goederen geld zoekt te verdienen en die zich daarbij aan enkele wetsbepalingen heeft te houden, waaraan anderen niet onderworpen zijn. Wel is het zeker, dat de wetgever in de verhoudingen, uit het privaatrecht voortvloeiende, nergens zoo sterk ingrijpt als hier, voornamelijk om het publiek te beschermen, maar hij ontnemt den spoorwegondernemer daarom niet zijne zelfstandigheid, zijne persoonlijkheid. SCHOTT maakt o. i. de spoorwegonderneming tot een werktuig, eene machine, het best te vergelijken met die, welke men tegenwoordig aan de stations en op andere publieke plaatsen ziet, toestellen, die, wanneer men er een of meer stukken van eene bepaalde muntsoort in werpt, iemands gewicht *moeten* aangeven of een bepaald voorwerp te voorschijn *moeten* laten komen. Evenzoo *moet* volgens SCHOTT de spoorwegdirectie den houder van het kaartje toelaten in den bepaalden trein en hem vervoeren naar de op het kaartje aangegeven bestemmingsplaats, onverschillig hoe de passagier aan zijn biljet gekomen is.¹⁾ Dit is zeker juist, maar het is niets

¹⁾ Der Passagier muss im Besitz eines Fahrbillets sein. Wie er in den Besitz desselben gekommen ist, bleibt sich gleich, wenn er es nur hat. Von einem Transportvertrag kann bei der fahrplanmässiger Personenbeförderung nicht die Rede sein. SCHOTT. t. a. p. pag. 525.

dan het beschrijven van den feitelijken toestand, van datgene, wat wij zien gebeuren; hetzelfde staat in al. 3, § 9 van het Eisenbahn-Betriebsreglement, en volgt bij ons uit art. 31 al. 1 van de Spoorwegwet, ^{j^{is}}. artt. 4 al. 1 en 9 al. 4 van het Reglement op het vervoer. SCHOTT geeft hiermede geene verklaring van de rechtshandeling, die er geschiedt. Bovendien vergeet de schrijver geheel, wat er aan het vervoer voorafging. De passagier heeft zijn kaartje in ontvangst genomen van denzelfden persoon, die hem vervoeren zal. Toch heeft volgens SCHOTT de ondernemer den passagier door den verkoop van het biljet niet beloofd hem te zullen vervoeren ¹⁾. De uitgifte van kaartjes en het vervoer blijven dus geheel van elkander gescheiden; de spoorwegonderneming doet dus blijkbaar niet anders dan kaartjes, die op eene bepaalde wijze bedrukt zijn verkoopen, terwijl, wanneer de kaartjes verkocht zijn, het zoo even genoemde zelfwerkende toestel weer te voorschijn komt, waarbij de conducteur denzelfden dienst doet als de gleuf waarin men de centen of dubbeltjes werpt! Wel geeft SCHOTT toe, dat er een koop en verkoop heeft plaats gehad en wel van een „Werthobjekt”. ²⁾ Hij kon trouwens niet anders, waar het Eisenbahn-Betriebsreglement voort-

¹⁾ „Die Eisenbahn schuldet dem einzelnen Passagier die Beförderung nicht, weil sie ihm dieselbe versprochen hat, etwa durch Verkauf des Billets, sondern.... enz.”

²⁾ Wat is een „Werthobjekt”? Een voorwerp, dat waarde heeft, m. a. w. elk voorwerp? Of bedoelt de schrijver een voorwerp dat meer waarde heeft, dan het uiterlijk zou doen vermoeden, om het recht dat er aan vastgeknoopt is? Dan moet er toch wel eenig verband bestaan tusschen

durend van verkoop en kooper spreekt. Wat betreft het toonderpapier (de schrijver houdt het spoorwegkaartje voor een toonderpapier¹⁾), komt het ons voor dat SCHOTT teruggekeerd is tot de oude theorie van MÜHLENBRUCH²⁾ en anderen, die het toonderpapier als eene „waar” beschouwden en van een recht, dat de toonder had tegenover den uitgever, niets wisten.

Belangrijker, dan hetgeen SCHOTT tegen het tot stand komen van eene overeenkomst aanvoert, schijnt ons hetgeen daartegen is opgemerkt in de vergadering der Nederlandsche Juristen-Vereeniging van 1874.

De spoorwegondernemer, die verplicht is ieder, die zich aanmeldt, te vervoeren, zoo werd er gezegd, kan met den passagier geene overeenkomst aangaan; zijne toestemming toch is niet vrij. Hij heeft niet de keus eenen bepaalden persoon wel of niet te vervoeren: neemt men dus een contract aan, dan is het een contract, waartoe de ondernemer gedwongen is en is een der vereischten tot het aangaan eener overeenkomst, nl. de vrije consensus, niet aanwezig. Mr. VAN BOLHUIS deed bij de verdediging van zijn bovengenoemd praeadvies de vraag, welke dan de grond der rechtsbetrekking is, en meende, dat op deze vraag geen voldoende antwoord is te geven. In dit laatste opzicht zijn wij het met den geachten spreker niet eens. Men

den uitgever van het kaartje en den uitvoerenaar van het recht, wanneer de eerste door de uitgifte van het biljet tevens de schuldenaar van den laatsten wordt.

¹⁾ „..... ein Legitimationszeichen, von dessen Innehabung die wirksame Geltendmachung des gesetzlichen Beförderungsanspruchs abhängt.”

²⁾ Zie o. a. bij UNGER, die rechtliche Natur der Inhaberpapiere, 1857, pag. 14.

zou o. i. zeer goed kunnen antwoorden, dat de verplichting van den ondernemer om te vervoeren eene gebondenheid *ex lege* is, waarbij dan als het rechtsfeit, dat de verbintenis, de gebondenheid in *concreto*, doet ontstaan, beschouwd moet worden het feit, dat iemand zich aan het loketje aanmeldt om vervoerd te worden en zijn geld biedt voor de reis, die hij maken wil.

De sprekers op de vergadering der Juristen-Vereeniging blijken uit het oog verloren te hebben, dat de verplichting van den spoorwegondernemer om te vervoeren slechts eene gebondenheid is in *abstracto*, wat de Duitschers noemen „*Contrahierungszwang*”. Hiermede is nog niet de vraag opgelost, wat bij het vervoer van iederen reiziger de verplichting van de spoorwegmaatschappij in *concreto* doet ontstaan. Neemt men aan, dat dit rechtsfeit eene overeenkomst is, dan is de ondernemer verplicht die overeenkomst aan te gaan, houdt men het voor het enkele aanmelden tot vervoer, dan ontstaat er wat onze wet gelieft te noemen eene verbintenis uit de wet, daaruit voortspruitende, dat de wet aan een bepaald rechtsfeit het ontstaan eener verbintenis heeft vastgeknoopt. Onze spoorwegwet nu zegt niet, wat dit rechtsfeit is, en hierin ligt de moeilijkheid van onze quaestie.

Deze kunnen wij het best oplossen door na te gaan, welke de toestand is van den persoon wien het vervoer geweigerd wordt. Stel iemand wil een kaartje nemen en wordt teruggewezen, de ondernemer weigert hem te vervoeren. Heeft hij nu eene actie tot vervoer, kan hij in rechte vorderen vervoerd te worden? Zoo

ja, dan is de verbintenis tusschen den reiziger en de spoorwegmaatschappij reeds tot stand gekomen door het zich tot vervoer aanmelden; zoo neen, dan is deze enkele aanmelding niet voldoende en moet er dus iets meer geschieden, eer de ondernemer de verplichting in concreto tot vervoer van dien reiziger op zich heeft genomen.

Van zulk eene actie nu blijkt ons niets; in de spoorwegwetgeving wordt er nergens over gesproken. Wel blijkt uit art. 53 al. ult. Spww., dat de spoorwegondernemer, die in strijd handelt met het reglement op het vervoer, gestraft kan worden met eene boete van 50 tot 5000 gulden. Wel gelooven wij, dat de reiziger, wien het vervoer geweigerd wordt, dus ook eene actie uit eene onrechtmatige daad zal hebben tegen den ondernemer, en dat deze dus kosten, schaden en interessen zal moeten vergoeden, doch eene actie tot werkelijk vervoer zal de passagier o. i. niet hebben.

Wanneer dus nu het verlangen door een persoon uitgedrukt om vervoerd te worden, niet voldoende is om den ondernemer tot het transport te verplichten, zoodat bij weigering het vervoer in rechte van hem kan gevorderd worden, zal eene toestemming, eene toetreding van den ondernemer daarbij moeten komen, en aldus eene overeenkomst moeten ontstaan, waaruit de verbintenis der spoorwegmaatschappij voortspuit, tenzij nog een ander feit kan aangewezen worden, dat den ondernemer tot vervoer verplicht. Bestaat dit, dan zullen wij het moeten zoeken in art. 4 van het Vervoer-reglement. Dit artikel verbiedt den rei-

ziger zich zonder behoorlijk plaatsbewijs in den trein te bevinden en zegt dat hij, die op deze bepaling inbreuk maakt, uit den trein verwijderd wordt. Tegelijk geeft het artikel echter aan, hoe de reiziger aan deze verwijdering ontsnappen kan. Zit hij zonder plaatskaartje in den trein en wil hij den vrachtprijs plus de gevorderde verhooging betalen, dan kan hij mederijden. De vraag is nu echter of de reiziger, die aldus in den trein gevonden wordt, en bereid is te betalen, vervoerd moet worden en of hij eene actie heeft tot vervoer; is dit het geval, dan is het zich in den trein bevinden ook een rechtsfeit, dat eene verbintenis van den ondernemer om te vervoeren doet ontstaan. Wij gelooven dit echter niet en meenen, dat de vervoerder, die den reiziger niettegenstaande hij bereid is te betalen uit den trein verwijderd, niet strafbaar is volgens de spoorwegwet, wèl zich schuldig maakt aan eene onrechtmatige daad, doch dat de reiziger tegen hem geen actie tot vervoer heeft, zooals hij zou hebben, wanneer hij uit den trein werd gezet, terwijl hij in het bezit van een kaartje was.

Wordt een reiziger, die te laat gekomen is om een kaartje te nemen en die den conducteur dit bij het instijgen mededeelt, in den trein toegelaten, dan vinden wij in deze toelating, die geweigerd kan worden, den consensus van de spoorwegmaatschappij, die noodig is om eene overeenkomst als de bron der verbintenis te kunnen aannemen. Een reiziger, die op deze wijze is toegelaten en den vrachtprijs met de verhooging betaald heeft, heeft stellig wel eene actie uit de vervoerovereenkomst.

Wij gelooven dus, dat eene overeenkomst de grond der rechtsbetrekking tusschen reiziger en ondernemer is en vragen: waarin vinden de bestrijders van den heer VAN BOLHUIS eigenlijk den grond van hunne bewering, dat de spoorwegondernemer geen contract heeft gesloten of dat zijn contract nietig is? In het ontbreken van een vrijen consensus, is het antwoord. Maar lezen wij art. 1356 B. W., dan zien wij, dat dit artikel voor de bestaanbaarheid der overeenkomsten in de eerste plaats eischt: de toestemming van degenen, die zich verbinden. *Wanneer* de wetgever nu meent, dat die toestemming niet aanwezig is, wordt gezegd in art. 1357. B. W. Van de drie daar genoemde feiten, dwaling, geweld, bedrog, die de gegeven toestemming van onwaarde maken (art. 1357 B. W. is limitatief), is geen hier aanwezig. Men zal toch niet beweren, dat door het wettelijk voorschrift, dat den ondernemer dwingt tot vervoer van ieder die vervoerd wil worden, geweld tegen hem gebruikt wordt en van dwaling is natuurlijk al evenmin sprake als van bedrog. Wij kunnen dus niet inzien, dat het vereischte van art. 1356, 1° B. W. hier zou ontbreken. Wanneer de dwang, dien de spoorwegwet op den ondernemer uitoefent, hetzelfde was als het geweld in art. 1357 B. W. genoemd en daar als eene oorzaak van nietigheid der overeenkomsten vermeld, zou een dergelijke dwang door den staat uitgeoefend zeker onzedelijk moeten heeten.

Het argument van hen, die beweren, dat de spoorwegondernemer toch vrij zou zijn in zijne keuze tusschen het al of niet vervoeren van een bepaald persoon, daar hij des noods den dienst zou kunnen staken, is van

weinig waarde. Men leze art. 8 van de Spoorwegwet, waarin de bepaling is gemaakt, dat de bestuurders van den spoorweg ingeval van staking van den dienst zorg moeten dragen voor het vervoer van personen en goederen in de richting van den spoorweg. Dit artikel is niet geheel duidelijk. ¹⁾ Wat beteekent: zorgen voor het vervoer? Gedurende welken tijd moet voor dit vervoer gezorgd worden? Wat, indien de bestuurders dit artikel niet opvolgen? Deze vragen blijven onbeantwoord, maar toch blijkt genoegzaam, dat eene spoorweg-directie niet geheel vrij is den dienst te staken, wanneer zij wil. Bovendien, wanneer zij om eenen persoon niet te vervoeren den geheelen dienst staakt, volgt zij haren zin, wat betreft het aangaan van een vervoercontract met dien bepaalden reiziger, doch kan nu ook anderen niet meer vervoeren. Zonder hare geheele werkzaamheid als spoorwegonderneming te doen ophouden, kan zij dus niet aan de verplichting ontsnappen, te vervoeren, ieder die zich tot vervoer aanmeldt.

De spoorwegmaatschappijen zijn dus verplicht te vervoeren; dit is eene bepaling in het algemeen belang gemaakt, waaraan de ondernemers zich te onderwerpen hebben, en tot welker nakoming zij zich bij en door het aanvragen der concessie verplichten. Ook de inhoud der ontstaande rechtsbetrekking is grootendeels bij de wet vastgesteld. Dit zijn regelen van openbare

¹⁾ En wordt ook niet verduidelijkt door art. 5, 1°. van het Vervoerreglement, het eenige artikel in onze Spoorwegwetgeving, dat overigens over het staken van den dienst door de maatschappijen, uit eigen beweging, spreekt.

orde geworden, doch dit neemt niet weg, dat de verbin-
tenis met elken reiziger toch nog eerst tot stand moet
komen, en dit geschiedt o. i. juist door eene overeenkomst.

Gaan wij na, welke die overeenkomst is, dan zien
wij, dat slechts twee dingen mogelijk zijn: òf er is
een koop en verkoop van een recht, het recht op
vervoer, òf er is eene speciale vervoerovereenkomst.
Neemt men het eerste aan, dan speelt het kaartje
schijnbaar eene grootere rol. Het wordt dan gegeven
aan den reiziger, als drager van het recht; men koopt
het kaartje en daarmee het recht op vervoer. Is er
eene vervoerovereenkomst, dan is het kaartje slechts
het bewijs van het aangaan der overeenkomst.

Deze beide zienswijzen verschillen echter slechts in
wijze van uitdrukking. Men koopt in het eene geval
een recht, waaraan natuurlijk eene vordering is
vastgeknoopt; dit recht is het recht op vervoer, men
kan dus vervoer vorderen.

En wat gebeurt er bij eene vervoerovereenkomst?
Ook hier verplicht zich de een tegen een bepaalden
prijs tot het vervoeren van den ander; deze krijgt dus
ook het recht, en kan dus eveneens vorderen vervoerd
te worden. De omslachtige koopovereenkomst ver-
werpend, komen wij dus tot de conclusie, dat onder-
nemer en reiziger eene *vervoerovereenkomst* aangaan,
waarop wij dus zullen hebben na te gaan wat eene
vervoerovereenkomst is.

Er is veel geschreven over de vraag, onder welke
soort overeenkomsten de vervoerovereenkomst gebracht
moest worden, zoowel die omtrent het vervoer van per-
sonen als die welke inhoud een goederenvervoer is. In

het algemeen verdient het met geweld onderbrengen van eene overeenkomst bij een groep andere geene aanbeveling. De bepalingen van het eene contract, welke men aan het andere wil opdwingen, zijn, wanneer zij werkelijk iets beteekenen, gelijk aan een dwangbuis waarin men wel krankzinnigen opsluit, als dit noodig is, maar geen menschen, die gezond verstand bezitten dat ontwikkeld moet worden. Voor ontwikkeling zijn ruimte en vrijheid van beweging noodig, en deze vindt zulk eene overeenkomst in het haar aangetrokken keurslijf niet. Wanneer de artikelen, welke men op die nieuwe overeenkomst wil toepassen, daarentegen van geen beteekenis zijn, dan is het geheele proces van bijzonder weinig belang voor de practijk en lost zich op in eene menigte theorieën en beschouwingen van twijfelachtige waarde. Het meest komt dit uit waar de schrijvers, die naar een onderkomen voor zulk eene overeenkomst zochten en er niet in slaagden het te vinden, de ongelukkige patiënte bij gedeelten onder dak brachten en in éene overeenkomst een mengsel zagen van twee of zelfs drie species, zooals o. a. Mr. KIST deed, toen hij de overeenkomst omtrent het goederenvervoer behandelde. Zelfs al bestaat er geen strijd tusschen de bepalingen, voor deze overeenkomsten geschreven, — hetgeen ook zou kunnen voorkomen — dan nog zijn de verschillende regelen voor die soorten of ondersoorten van overeenkomsten dikwijls moeilijk op éene toe te passen.

In dit geval verkeert de overeenkomst omtrent personenvervoer. Voornamelijk heeft men getracht haar te schikken onder de verschillende soorten huurover-

eenkomsten. Of is het eene vereeniging van locatio rei en operarum? Uitvoerig en met aanvoering van alle argumenten vóór en tegen is deze vraag besproken in het Proefschrift van den heer W. LULOFS, en ook, hoewel minder uitvoerig, in dat van den heer VAN REES. Waar wij met den eersten schrijver, die tot een resultaat komt, verschillend van het onze, van meening verschillen, zullen wij over deze controverse onze opinie mededeelen en pogen te verdedigen; overigens geven wij, teneinde geen overbodig werk te verrichten, slechts de argumenten, die ons het sterkst schijnen en verwijzen verder naar den heer LULOFS (pag. 18—52). Deze komt tot de slotsom dat de passageovereenkomst is eene locatio conductio operarum, doch eene, die geheel verschilt van de beide soorten huur van diensten, in de 5^{de} en 6^{de} afdd. van het Burgerlijk Wetboek, boek III, titel 7 besproken, en dus eene, die door algemeene rechtbeginselen beheerscht moet worden. De heer VAN REES ziet in deze overeenkomst een contractus sui generis. Het verschil tusschen deze beide meeningen is, wat betreft de rechtsregelen, die er op toegepast zullen worden, niet groot. Op het contractus sui generis van den heer VAN REES, zoowel als op de locatio conductio van den heer LULOFS, kan men slechts de algemeene bepalingen voor de overeenkomsten toepassen.

Groot verschil leveren zij echter op in hare gevolgen. In de loc. cond. operarum kan nooit de verplichting zijn opgesloten, den passagier ongedeerd naar zijne bestemmingsplaats te brengen, dit zijn wij met den heer LULOFS eens; in een contractus sui generis daaren-

tegen, eene geheel op zich zelf staande overeenkomst, kan de aansprakelijkheid voor letsel den reiziger toegebracht, zeer goed worden opgenomen. Deze aansprakelijkheid is den ondernemer in art. 1 der spoorwegwet zeer zeker opgelegd: voor den heer LULOFS is dit eene reden om art. 1 der Spoorwegwet af te keuren. Of die afkeuring gegrond is, wenschen wij thans niet te onderzoeken, doch voor ons is de verantwoordelijkheid des ondernemers eene reden om de loc. cond. operarum te verwerpen. Wat de niet in de wet beschreven passageovereenkomst zou moeten zijn jure constituendo, laat ons onverschillig. Wij gelooven bij het onderzoek naar wat zij jure constituto is, in de eerste plaats het weinige vastgestelde, dat wij hebben, in het oog te moeten houden. Dit bevat eene bepaling, die met eene locatio conductio operarum niet in overeenstemming te brengen is, welnu, dan kunnen wij deze ook niet aannemen.

Een spoorwegondernemer kan onder „dienstboden en werklieden” zeker niet gerekend worden: dit eene argument is voldoende om ons de huurovereenkomst, waarvan in de vijfde afdeeling van titel 7, boek III B. W. gesproken wordt, te doen verwerpen. Van alle drie de artikelen, die over huur van dienstboden en werklieden geschreven zijn, zou de toepassing op de vervoerovereenkomst trouwens onmogelijk zijn.

Ook eene huur van zaken komt ons onaannemelijk voor. De plaats, welke een persoon inneemt, zou dan de zaak moeten zijn, welke de vervoerder verhuurde. Toch zou dit niet zijne eenige praestatie kunnen zijn;

het vervoeren zelf, de dienst dien de vervoerder verricht, zou daar toch bij moeten komen, anders zou de ondernemer den waggon, waarin de reiziger had plaats genomen wel op de plaats van vertrek kunnen laten staan. *Locatio operarum* zou er dus in elk geval bijkomen. Maar dan wordt de *locatio rei* ook overbodig, want het zou den vervoerder toch onmogelijk zijn den reiziger te vervoeren, zonder dat hij hem eene plaats aanwees. Zoo zou de geheele huur van zaken toch opgaan in eene huur van diensten, welke wij zooeven verwierpen. De reden waarom wij haar verwierpen geldt trouwens evenzeer voor de *locatio rei*. Ook in dit contract is het niet mogelijk eene bepaling in te voegen, die den vervoerder aansprakelijk maakt voor het ongedeed overbrengen van den reiziger, zoodat de passageovereenkomst onder huur van zaken nog minder thuis te brengen is.

Met de *locatio operis* is het geheel iets anders. Het zou met het karakter van een contract over aanneming van werk zeer goed overeen te brengen zijn, wanneer de ondernemer, die aanneemt te vervoeren, tevens op zich nam dit vervoer te bewerkstelligen, zonder dat den reiziger eenige schade werd toegebracht. De artt. 1640 — 1653 B. W. die over aanneming van werk handelen, zijn echter op de passageovereenkomst in het geheel niet toe te passen. Uit die artikelen zelf blijkt duidelijk, dat hier alleen sprake is van het werk, dat verricht wordt door bouwmeesters (art. 1645 B. W.), timmerlieden (art. 1651 B. W.) enz., en van voorwerpen, door dergelijke werklieden gemaakt. Dat

er niet aan vervoer gedacht is, blijkt uit eene vergelijking met den Code Civil, waar de huur van diensten in drie soorten was gesplitst, waaronder die „Des Voituriers par terre et par eau.” In ons B. W. is deze soort huur van diensten weggelaten en daarvoor verwezen naar het Wetboek van Koophandel (art. 1653 B. W.) De afdeeling van den Code (artt. 1782 — 1786) die het vervoer behandelde, behelsde de verplichtingen voortspruitende uit het receptum, en dus geheel iets anders dan de bepalingen over aanneming van werk in het Burgerlijk Wetboek. Artt. 91, 394 v. en 754 K. bevatten de meesten dezer voorschriften.

De vervoerovereenkomst is dus onder de in ons recht geregelde aanneming van werk ook niet te brengen, en zoo blijft ons dan niets over, dan eene op zich zelf staande passageovereenkomst, een contractus sui generis aan te nemen, eene overeenkomst, waarbij de vervoerder op zich neemt den reiziger tegen betaling van eene som gelds, op de in de dienstreglementen voorschreven wijze, van de eene plaats naar de andere te vervoeren en zich aansprakelijk stelt voor alle schade door den reiziger geleden, voor zoover hij niet bewijst, dat deze buiten zijne schuld of die zijner beambten is ontstaan.

Indien wij de overeenkomst aldus formuleeren, dan zien wij, dat op de verbintenis, uit haar ontstaan, de bepalingen omtrent verbintenissen in het algemeen zeer goed toegepast kunnen worden; zoo b.v. de artikelen over de vergoeding van kosten, schaden en interessen (artt. 1279 v. B. W.) Artt. 1282 en 1283 geven dan aan welke schadevergoeding volgens art. 1

der Spoorwegwet door de ondernemers gegeven moet worden.

Tegen het aannemen van dit contractus sui generis heeft Mr. LULOFs nog een ander bezwaar. Sprekende ¹⁾ over het bevrachtingscontract in het algemeen, merkt hij op, vooral naar aanleiding van hetgeen Mr. DIEP-HUIS schrijft op pagg. 135 en 136 van zijn Nederlandsch Handelsrecht, II, dat de vraag, met welke soort verbintenis men hier te doen heeft, zeer verschillend zal worden beantwoord en dat de moeilijkheid dus slechts op een ander terrein wordt overgebracht. Het bevrachtingscontract en de passageovereenkomst in het algemeen laten wij rusten, maar voor het contract met den spoorwegondernemer gelooven wij niet, dat het aannemen van een contractus sui generis eenige moeilijkheid kan opleveren. Wij houden het er voor, dat uit dit contract voor den ondernemer eene verbintenis om te doen voortspruit, tegen welke meening zich niets in de wet verzet. Art. 1275 B. W. kan op deze verbintenis zeer goed toegepast worden; van artt. 1276 en 1277 zal niet licht sprake zijn; desnoods zouden zij ook hier kunnen gelden.

Wij gelooven dus dat uit de overeenkomst, waarvan wij de definitie reeds boven gaven, eene verbintenis ontstaat, volgens welke de ondernemer, op straffe van kosten, schade en interessen te vergoeden, zooals art. 1275 B. W. zegt, verplicht is den medecontractant ongedeerd te vervoeren.

¹⁾ LULOFs, p. 21 - 23.

De slotsom, waartoe wij in dit eerste hoofdstuk komen, is, dat er tusschen den reiziger en den spoorwegondernemer eene overeenkomst wordt gesloten, een contractus sui generis, waaruit voortspruit eene verbintenis om te doen, welke evenals de overeenkomst zelve door de algemeene bepalingen van ons verbintenissenrecht beheerscht wordt.

HOOFDSTUK II.

Het was noodig, vóór wij tot de behandeling van ons eigenlijk onderwerp konden overgaan, uit te maken, welke de rechtshandeling is, die er verricht wordt aan het loket door den passagier en den ondernemer of diens bediende; thans kunnen wij eenen aanvang maken met de beschouwing van datgene, waarop in het dagelijksch leven zeker het eerst de aandacht gevestigd wordt, van het spoorwegkaartje. Wij zagen dat er tusschen den reiziger en de spoorwegmaatschappij eene overeenkomst tot stand komt, maar ieder, aan wien men vraagt wat hij aan het loketje gedaan heeft, geeft ten antwoord, „dat hij een kaartje heeft genomen”. In de practijk wordt het kaartje (en zeer natuurlijk) beschouwd als datgene, waarop het eigenlijk aankomt: daarom dunkt het ons te belangrijker na te gaan, wat het kaartje eigenlijk is, en waaraan het zijn karakter ontleent. Uiterlijk is het meestal een stukje papier of carton, waarop de namen staan van de plaatsen van vertrek en aankomst; soms, wanneer die plaatsen door meer dan één spoorlijn verbonden zijn, met aanduiding van de route door het opgeven van een tus-

schenstation; verder de wagenklasse, waarvoor het geldt en de prijs, die er voor betaald is. Bovendien worden er bij de afgifte de datum en het uur van vertrek of het treinnummer opgestempeld, zoodat elk kaartje slechts voor eenen bepaalden trein geldig is. (art. 10 al. 1 Regl. Verv.)

Dit biljet nu is noodig om en geeft den houder het recht plaats te nemen in de aangewezen klasse van den bepaalden trein. (Artt. 9 en 15, 4° Regl. Verv.) Volgens de Spoorwegwet en de op haar berustende reglementen, wordt er geen onderzoek naar gedaan, of degen die vervoerd wensch te worden in persoon met den ondernemer het contract van vervoer heeft gesloten en wij weten dat dit onderzoek in de werkelijkheid nooit wordt ingesteld. Het komt elk oogenblik voor, dat een persoon voor een ander of voor vele anderen een kaartje neemt; deze worden hem gegeven zonder dat er gevraagd wordt voor wie ze zijn en wie er gebruik van zal maken. Worden er nu werkelijk zoovele overeenkomsten van vervoer gesloten, als er kaartjes genomen worden en kan de een die dan voor den ander sluiten? — Neen, antwoordt EGER¹⁾ op deze laatste vraag, ieder moet die overeenkomst zelf persoonlijk komen sluiten; de spoorwegmaatschappijen laten wel oogluikend toe, dat kaartjes aan derden worden overgedragen, maar dit is „rechtlich an sich nicht statthaft”, vooral, voegt hij er bij, daar de ondernemer de persoonlijkheid van dengeen, die het kaartje koopt, wel in aanmerking

¹⁾ Zie EGER, das Deutsche Frachtrecht. III. p. 310.

neemt. Wat dit laatste punt betreft, § 13 van het Betriebsreglement, waarnaar de schrijver verwijst, komt in hoofdzaak overeen met art. 14 van het Nederlandsche reglement op het vervoer, hetwelk de bepaling bevat, dat personen, die voor de medereizigers, hetzij door dronkenschap, hetzij door ziekten of ongesteldheden hinderlijk zijn, niet of slechts onder bijzondere voorwaarden in de treinen worden toegelaten. Het beroep op dit artikel beteekent echter niets. In de eerste plaats wordt er natuurlijk slechts gelet op den toestand, waarin de reiziger zich bevindt op het oogenblik dat hij in den trein stapt, — art. 14 Verv. Regl. spreekt oock alleen van het toelaten in de rijtuigen — anders zou toch iemand, die in normalen toestand een kaartje had genomen en eenigen tijd later in beschonken toestand zich wilde laten vervoeren, toegelaten en omgekeerd hij, die weer in normalen toestand geraakt was, als passagier geweigerd moeten worden. Maar bovendien zou men op dezelfde wijze wel kunnen beweren, dat niet ieder de vrijheid heeft zich op den openbaren weg te bewegen, daar beschonkene lieden in verzekerde bewaring worden genomen.

Art. 14 Verv. Regl. behelst eenvoudig eenen politie-maatregel, waardoor men tegen overlast van anderen beschermd wordt en heeft dus met het aangaan der vervoerovereenkomst niets uitstaande. De persoon van den reiziger is bij het verkoopen van het kaartje den ondernemer totaal onverschillig, de maatschappij geeft ieder zooveel kaartjes als hij wenscht, zonder zelfs te onderzoeken of te weten, of er zoovele plaatsen in den

trein zijn; zij geeft ook kaartjes voor kinderen aan hem, die ze vraagt, maar eerst de conducteur verwist zich of de kinderen, die ze gebruiken, het recht hebben zich met kinderkaartjes te doen vervoeren.

Moeten wij nu toch aannemen, dat de spoorweg-ondernemer met ieder, die later van een der uitgegeven kaartjes gebruik maakt, eene overeenkomst sluit door middel van den kooper van het kaartje? Het eenige middel, waardoor dit mogelijk wordt, zou zijn eene *ratihabitio* van de aangegane overeenkomst door den lateren houder aan te nemen. Eene *ratihabitio* nu kan voorkomen bij lastgeving (Zie art. 1844 B. W.) en bij waarneming van eens anders zaken (artt. 1390 — 1394 B. W.)¹⁾

Tegen het aannemen van eene lastgeving bestaan echter bezwaren. Niet wanneer A aanneemt twee kaartjes te nemen, een voor zichzelf en een voor B, en het tweede kaartje dan ook werkelijk aan B geeft: B kan hiertoe aan A last hebben gegeven. Maar het kaartje, door A aan B geschonken of verkocht, geeft B evenzeer recht op vervoer en in deze gevallen kan toch moeilijk van lastgeving gesproken worden. Zeker niet, wanneer het kaartje gestolen is. En toch, wanneer b. v. iemand een kaartje, dat hij juist genomen heeft, ontrold wordt, is dit kaartje even geldig in

¹⁾ Verder noemt onze wet nog eene *ratihabitio*, eene bekrachtiging van handelingen, gedaan gedurende de minderjarigheid, of onder den invloed van geweld, dwaling of bedrog, welke men na den dag der meerderjarigheid, het ophouden van het geweld en de ontdekking van de dwaling of het bedrog zelf bekrachtigt. (art. 1492 B. W.) Zoo ook kan eene getrouwde vrouw eene daad, zonder de machtiging van haren man verricht, na de ontbinding des huwelijks stilzwijgend of uitdrukkelijk bekrachtigen. Overigens wordt er van *ratihabitio* in onze wet niet gesproken.

handen van den dief, als het zou geweest zijn in handen van dengeen, die het kocht aan het loketje.

Wat de negotiorum gestio betreft, artt. 1390 — 1394 B. W. spreken van een „waarnemen van zaken,” waarmede blijkbaar niet eene enkele handeling bedoeld wordt, maar eene reeks van handelingen. Zie art. 1390 B. W., waar gezegd wordt, dat men de waarneming van eens anders zaak moet voortzetten, tot dat degeen, wiens belangen men waarneemt, dit zelf weer kan doen. Dit nu slaat o. i. niet op het enkele nemen van een spoorwegkaartje. Bovendien blijkt uit dit artikel, dat degeen, wiens belangen worden waargenomen, zelf tot de waarneming zijner zaken niet in staat moet zijn: de gevallen waarin een persoon voor een ander een kaartje zou nemen, zouden op deze voorwaarde zeker niet vele zijn. Eindelijk moet de negotiorum gestor de zaken van een ander waarnemen zonder daartoe last ontvangen te hebben. Door dit vereischte zal de negotiorum gestio van ons burgerlijk recht bij het nemen van een spoorwegkaartje ook niet voorkomen. Wanneer men eindelijk aanneemt dat een persoon, A, voor een ander, B, met een derden, C, een contract sluit, dat later door B moet worden bekrachtigd, dan dient B's naam toch door A genoemd te zijn; C moet toch weten met wien hij eigenlijk door middel van A contracteert. Hiertegen zou men kunnen opmerken, dat de spoorwegmaatschappij nooit den naam vraagt van dengeen, die met haar een vervoercontract sluit, en dat dus de naam van dengeen, voor wien een contract gesloten wordt door een ander, ook niet genoemd behoeft te worden. Deze opmerking is juist,

maar dit zelfde feit, dat n.l. de persoon van den contractant geheel op den achtergrond treedt en dat zijn naam zelfs geheel onbekend is, duidt op eene andere verklaring van het spoorwegkaartje, die o. i. de juiste is, eene verklaring n.l. van het plaatsbiljet als toonderpapier.

Kunnen wij echter in het plaatskaartje een toonderpapier zien? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moeten wij eerst nagaan, wat een toonderpapier is. Onze wet zegt daarover niets: zij noemt een paar malen het woord papier aan toonder (B. W. artt. 668, 2014) en behandelt eene ondersoort van het toonderpapier, het z. g. n. kassierspapier: (K. artt. 221 v.) Verder niets. De wetenschap moet hier dus het antwoord geven, een antwoord dat aldus zal moeten luiden: toonderpapier is papier, dat den houder het recht geeft de praestatie, aan het stuk verbonden, van den uitgever te vorderen. Door een stuk, waarvan wij willen onderzoeken of het al dan niet een toonderpapier is; aan deze definitie te toetsen, komen wij echter niet tot een resultaat. Steeds toch blijft de vraag open: geeft dit speciale papier elken houder, wie hij ook zij, het recht die praestatie te vorderen? Deze vraag is te moeilijker te beantwoorden, omdat het dikwijls aan het papier zelf niet te zien is of het toonderpapier is of niet. Wanneer een naam op het papier staat, is de vraag natuurlijk uitgemaakt: er kan dan van toonderpapier geen sprake zijn; de in het stuk genoemde persoon is rechthebbende, en niemand anders.

Maar het komt voor, dat er geen naam op het

papier staat, terwijl toch niet elke houder het gebruiken kan. Een tafelhouders b.v. geeft twaalf kaartjes, elk voor één diner, tegen eenen prijs, die lager is, dan het twaalfvoud van den prijs van één diner. Toch zal slechts de persoon zelf, die de twaalf kaartjes kocht, er gebruik van mogen maken. Deze is, als het ware, op dat dozijn diners geabonneerd, de tafelhouders geeft den persoon die meermalen bij hem komt eten eene kleine prijsvermindering, anderen niet. Een kapper vraagt b.v. *f* 0.25 voor éénmaal haarsnijden, eene kaart met eenige couponnetjes, die het recht geeft zich zes of meermalen te laten knippen, kost bij hem slechts *f* 1.—. Maakten nu zes personen van deze kaart gebruik, dan zou de kapper, die anders *f* 1.50 ontvangen had, slechts *f* 1.— beuren en dus verlies lijden; de man zal dan ook waarschijnlijk deze manoeuvre niet toelaten. Volmaakt als deze kaart van den kapper, zien de kaartjes er uit, welke verkrijgbaar zijn op den tramweg van de Rhijnspoorwegmaatschappij, van den Haag naar Scheveningen; ook één kaartje waarop tien vakjes zijn afgeteekend, met nummers er ingedrukt, waarvan er een uit geknipt wordt elke maal dat men de reis den Haag—Scheveningen maakt. Op geheel dezelfde wijze knipt de kapper iederen keer een couponnetje van de kaart af. De N. R. S. M. staat echter toe, dat een dergelijk kaartje door twee of meer, en zelfs door tien personen gebruikt wordt.

Op het uiterlijk dezer papieren kunnen wij dus volstrekt geen staat maken. Ook meenen wij, dat de nemers, zij, die van deze papieren gebruik maken, in dezen niet kunnen beslissen. Deze zouden de kappers-

kaart en het tramkaartje, die er precies hetzelfde uitzien; over één kam scheeren, hetgeen (daar zij natuurlijk naar zich toe zouden rekenen) den kapper spoedig de uitgifte van zijne abonnementskaartjes zou doen staken. De houders zouden wel als een toonderpapier kunnen beschouwen, wat volstrekt niet daartoe bestemd was en den uitgever van een toonderpapier dwingen tot een toonderpapier te maken, wat als een legitimatiepapier of papier op naam bedoeld was.

Hiermede hebben wij tevens gezegd, wat ons toeschijnt het criterium te zijn, om uit te maken of een papier toonderpapier is of niet. Men zal nl. moeten vragen, wat de bedoeling van partijen geweest is, dus zeker niet alleen naar die van den nemer, maar ook niet alleen naar die van den uitgever. Wanneer, zooals bij het spoorwegkaartje het geval is, de voorwaarden van te voren door den uitgever bekend gemaakt, en daarna door den nemer aanvaard worden, zal de bedoeling van den uitgever zeker praevaleren; is er echter verschil over de uitlegging van het contract, en blijkt de bedoeling niet duidelijk uit hetgeen de uitgever bekend gemaakt had, dan zal door den rechter naar de redelijke bedoeling der beide partijen moeten gevraagd worden. Onder dit voorbehoud spreken wij bij het toonderpapier dus steeds van de bedoeling van den uitgever.

Dat wij, bij het beschouwen van papieren, die den naam van den schuldeischer niet vermelden, in het algemeen dikwijls moeten vragen naar datgene, wat bedoeld wordt, blijkt uit den vorm van vele dier papieren. Sommige, waaronder de gewone spoorweg-

kaartjes, vermelden niet den naam van den schuldenaar; andere geven slechts door een enkel woord het gebruik van het papier aan: zoo geeft de H. IJ. S. M. voor den toegang in het station te 's Gravenhage kaartjes af, waarop het éene woord: perronkaart; nog andere zijn slechts papieren of kaartjes van bepaalde gedaante, met het een of ander onverschillig woord bedrukt, waaruit noch van het doel, noch van den schuldenaar, noch van het recht, dat zij geven, iets blijkt: men denke aan de sorties in vele comedies!

Waar zoozeer naar de bedoeling van den uitgever gevraagd moet worden, ligt het voor de hand te onderzoeken, of deze ook hier kan helpen. Wij meenen thans te kunnen zeggen, dat deze oplossing ons de eenige ware toeschijnt.

Onze definitie van het toonderpapier zouden wij dus kunnen aanvullen met de woorden: naar de bedoeling van den uitgever, zoodat zij zal luiden: papier, dat volgens de bedoeling van den uitgever, elken houder, wie hij ook zij, het recht geeft de praestatie, aan het stuk verbonden, te vorderen van den uitgever. Niet altijd is het even gemakkelijk die bedoeling te weten te komen, getuige het feit, dat er over enkele papieren bij het publiek verschil van meening bestaat. Dit verschil van meening vindt voor een deel zijne verklaring daarin, dat men zich niet juist rekenschap er van geeft of door iederen houder op alle of slechts op sommige oogenblikken van een papier gebruik gemaakt kan worden. Vele papieren toch, die niet op naam zijn, die door den eenen persoon voor den anderen kunnen gekocht worden, en dus kunnen worden over-

gedragen, worden papieren op naam, of liever papier uitsluitend voor den persoon van den eersten gebruiker, wanneer zij eenmaal, maar nog slechts gedeeltelijk dienst hebben gedaan. De meeste schuldbrieven en andere effecten zijn niet op naam; de houder kan de vervallen coupons knippen en renten of dividenden innen; hij kan het stuk verkoopen en de nieuwe houder ontvangt nu op zijne beurt het geld voor de coupons die vervallen: zulk een effect is een zuiver toonderpapier. De bovengenoemde abonnementskaart van den kapper of de twaalf kaartjes te zamen van den tafelhouden, kunnen ook worden overgedragen, zoolang er nog geen gebruik van gemaakt is; het is den uitgever geheel onverschillig, wie zulk een abonnement van hem koopt. Heeft echter een persoon tegen uitlevering van een dier kaartjes een diner gehad of zich het haar laten snijden, dan zal hij alleen gerechtigd zijn de overige te gebruiken. Zoo bijv. met de entreekaartjes voor het Kurhaus te Scheveningen. Men kan deze kaartjes koopen voor andere personen, zou ze desnoods weer aan derden kunnen overdoen; doch, en nu blijkt de bedoeling van den uitgever uit de kaart zelve, alleen de eerste gebruiker heeft het recht op verder genot; op elk biljet toch staat uitdrukkelijk vermeld: Deze kaart is streng persoonlijk. Dit neemt niet weg, dat wij haar om hare vatbaarheid voor overdracht, vóór er het eerste gebruik van gemaakt werd, toch toonderpapier moeten noemen.

Hoe is het nu met het spoorwegkaartje? De bedoeling van den spoorwegondernemer is o. i. ongetwijfeld, dat het kaartje, dat afgegeven wordt, nadat

de vervoerovereenkomst gesloten is, door den nemer aan anderen kan worden overgedragen. Het blijkt 1^o uit de onbeperkte vrijheid ieder gegeven, zooveel kaartjes te nemen als hij wil, 2^o uit het feit, dat nooit gevraagd wordt, hoe iemand aan een kaartje is gekomen. Door informatie bij de ondernemers zelf, komt men ook te weten, dat zij niet aan de biljetten een persoonlijk karakter wenschen te geven. Niets staat er dus in den weg, dat wij het spoorwegkaartje een toonderpapier noemen.

Zoo ontkomen wij van zelf aan de door ons gevraakte uitlegging van EGER en behoeven dus niet aan te nemen, dat het nemen van een kaartje door een ander, hetgeen duizende malen per dag geschiedt, iets is, dat „unter Konnivenz der Eisenbahnen zugelassen” wordt. De conclusie, tot welke wij komen, is dus, dat er voor elke vervoerovereenkomst, welke met den ondernemer, hetzij door hem, die vervoerd wenscht te worden in persoon, hetzij door een ander wordt aangegaan, een papier wordt opgemaakt, dat het karakter draagt van toonderpapier. Het behoeft geen betoog, dat een toonderpapier kan opgemaakt worden, als drager van de rechten van den schuldeischer, uit elk contract, dat niet gesloten wordt uit aanmerking van den persoon van dien crediteur. Zoo komen effecten voort uit eene overeenkomst van verbruikleening; aandeelen, bijv. in eene naamlooze vennootschap, uit een contract van maatschap; de Deutsche Pandbriefe en Hypothekenbriefe uit Pand- en Hypotheekcontracten; soepkaartjes en dergelijke uit eene koopovereenkomst, enz. Zoo ook het plaatskaartje uit eene passageovereenkomst. Hier-

mede is echter nog niet beantwoord de vraag, of het kaartje nu een zuiver toonderpapier is, als de bovengenoemde schuldbrieven, of zijne vatbaarheid om overgedragen te worden verliest, wanneer de schuldenaar begonnen is te praesteeren. Deze quaestie is in de practijk van veel belang. Twee personen zouden, door zich te vereenigen, goedkooper kunnen reizen, door de een na den ander op twee deelen van een traject van hetzelfde biljet gebruik te maken. De een begeeft zich bijv. van Utrecht naar Weesp, doch neemt een kaartje naar Amsterdam; de ander neemt te Weesp het kaartje van hem over en gebruikt het om naar Amsterdam te reizen. Een kaartje van Utrecht tot Weesp nu kost (1^{ste} klasse) f 1.60, naar Amsterdam f 1.80; een biljet Weesp — Amsterdam kost f 0.70, zoodat de H. IJ. S. M., wanneer ieder een kaartje voor zich genomen had f 1.60 + f 0.70 — f 1.80 = f 0.50 meer zou hebben ontvangen, welke 50 cts. de beide vrienden als winst in de zak steken. Zoo ook tusschen Amsterdam, Arnhem en Zutphen en in vele andere gevallen. Is dit gebruik van het kaartje nu geoorloofd? Wij gelooven het niet. In de eerste plaats wordt een kaartje afgegeven voor het vervoer van Utrecht naar Amsterdam rechtstreeks en niet voor eene combinatie van reizen tusschen eenige stations, welke te zamen het traject Utrecht — Amsterdam vormen. Dit blijkt ten duidlijkste uit de bevoegdheid, elken reiziger als uitzondering gegeven, zijne reis onderweg eens af te breken, en op denzelfden of den volgenden dag weder voort te zetten. (art. 10. 2°. Regl. Verv.) Van een tweeden reiziger is hier geen sprake. Boven-

dien kan het nooit de bedoeling van den ondernemer zijn (en deze moet ook hier beslissen), door eene dergelijke combinatie schade te lijden. Van de kaartjes voor heen en terug (waarover meer in een volgend hoofdstuk), staat in de meeste tarieven uitdrukkelijk vermeld, dat zij gedurende de beide reizen, die er mede gedaan kunnen worden, slechts kunnen gebruikt worden door denzelfden persoon: den regel, „qui dicit de uno, negat de altero” behoeven wij echter o. i. niet zoo streng toe te passen, dat wij nu zouden moeten besluiten, dat de biljetten voor enkele reis, nadat zij gedeeltelijk dienst hebben gedaan, wel overgedragen kunnen worden. Er is in onze wetgeving zooveel over het hoofd gezien!

Is een spoorwegkaartje eene quitantie? Ziedaar eene vraag, die, van hoe weinig practisch belang ook, toch dient beantwoord te worden. EGER zegt in zijn „Frachtrecht” ¹⁾, dat het kaartje „nach der herrschenden Meinung, die Quittung” is „über die Zahlung des Fahrpreises.” Dat deze meening werkelijk de heerschende is, is ons niet gebleken; hoe dit zij, wij kunnen met haar niet medegaan. In de eerste plaats is eene quitantie meestal onderteekend; op een spoorwegkaartje nu staat zelfs niet de naam van den ondernemer, laat staan zijne handteekening. Ook de naam van den schuldeischer komt op de gewone kaartjes niet voor, wel op abonnementskaarten en gezelschapsbiljetten. Ten tweede is een plaatsbiljet, dat meer

¹⁾ t. a. p. p. 310.

dan tien gulden kost, nooit voorzien van het zegel van *f* 0.05, gevorderd door art. 1 der wet van 11 Juli 1882, S. 93, ofschoon het niet vermeld wordt onder de uitzonderingen, genoemd in art. 27 van de gewijzigde zegelwet (3 Oct. 1843, S. 47.) Men zou kunnen opmerken, dat er hier misschien wel eene overtreding van de zegelwet werd gepleegd. Het is echter hoogst onwaarschijnlijk, dat het Rijk eene aanzienlijke som aan zegelrecht zou laten ontglippen, wanneer het deze som zonder moeite deelachtig zou kunnen worden. De wijze van betalen van een spoorwegkaartje doet zeker ook niet denken aan het voldoen van eene bestaande schuld, waarvoor men eene quitantie ontvangt. Het lijkt meer op het à contant koopen van een of ander voorwerp in eenen winkel, waarbij ook nooit quitanties gegeven worden: de verkooper geeft zijne waar, de kooper zijn geld; „men steekt gelijk over,” zooals het in het dagelijksch leven heet, en daarmede is alles afgelopen, zonder dat naar naam of hoedanigheid der contractanten gevraagd wordt.

Men zegge niet, dat de passagier, die zijn kaartje betaalt, ingeval dit niet als quitantie geldt, eene andere quitantie zou kunnen vorderen. Met Prof. DIEPHUIS ¹⁾ meenen wij, dat de schuldeischer, die het hem verschuldigde in ontvangst neemt, niet verplicht is eene quitantie af te geven. De wet erkent implicite het bestaan van quitanties of kwijtingen, zie o. a. de artt. 1430, 1434, 1435 B. W., nergens heeft zij echter den schuldeischer de verplichting opgelegd qui-

¹⁾ Zie Mr. G. DIEPHUIS, het N. B. R. Gron. 1886. X. p. 506.

tantie te geven, nog veel minder bepaald, welke de vereischten er voor zouden zijn en welke kracht zij zou hebben, twee punten, welke met het oog op de verschillende meeningen, die hieromtrent bestaan, zeker behoorden te zijn geregeld.

Wij gelooven, dat eene quitantie, die men als exceptie wil gebruiken tegen eene vordering, zoo goed als een stuk waaruit men ageert, eene schuldoorzaak moet inhouden. Men zal bij eene schuldbekentenis moeten vragen, waarom de schuldenaar verklaart iets schuldig te zijn, waarom hij zich tot schuldenaar maakt, waarin bestaat „the benefit or gain, of some kind to the party, making the promise, or the loss or injury of some kind to the party to whom it is made.” ¹⁾ Zoo is ook de enkele verklaring van den schuldeischer, dat hij de som, die zijn debiteur hem schuldig was, ontvangen heeft, niet genoeg bewijs, dat eene bepaalde schuld werkelijk voldaan is. De quitantie zal nu moeten inhouden, hetzij het verlies of het nadeel, waarvoor de schuldeischer de bepaalde som ontving, hetzij het voordeel of de winst, die de schuldenaar met die som moest betalen. Dit volgt o. i. uit de artt. 1371 en 1372 B. W.

Een spoorwegkaartje nu bevat zulk eene causa niet, zelfs niet al rekent men de woorden „waarde genoten”, voor eene voldoende aanwijzing der causa. Deze interpretatie, door den Hoogen Raad aan de artt. 1371

¹⁾ Deze definitie van de „consideration” — of causa — is te vinden bij JOHN W. DANIEL, A treatise on the law of negotiable instruments, 3rd. ed. New-York. 1886, I. p. 164.

en 1372 B. W. gegeven, moge in het belang van het verkeer zijn, feitelijk ontnemt zij aan die artikelen alle beteekenis. Het „waarom” der overeenkomst, moet dus ook in eene quitantie duidelijk zijn uitgedrukt, zoo goed als in eene schuldbekentenis, en dit is bij het spoorwegkaartje niet het geval. Om al deze redenen meenen wij in het kaartje dan ook geene quitantie te kunnen zien.

Wij hebben gezien, dat het hebben van een kaartje, zoowel in zijne rol van toonderpapier, als volgens de bepalingen der spoorwegwet, eene voorwaarde is om vervoerd te worden; het is dus, wat de Duitschers noemen, eene Dispositivurkunde, een stuk, dat den grond vormt van het recht, dat er aan is verbonden en dat voor de uitoefening van dat recht noodzakelijk is.¹⁾

Wanneer nu echter een kaartje verloren gaat, en wel zoo verloren gaat, dat geen ander met mogelijkheid er meer gebruik van kan maken? Wanneer een reiziger het verliest, zonder te weten hoe of waar het gebleven is, staat het niet vast, dat niet een ander, die het vindt, het gebruiken zal. Kan de reiziger daarentegen bewijzen dat het biljet bijv. verbrand of in het water gevallen is, dan lijdt de spoorwegondernemer geen nadeel door den eigenaar een nieuw uit te reiken; integendeel zou het voor hem een onverwacht voordeel zijn, zoo hij van het ongeluk van den reiziger gebruik maakte. *Nemo cum damno alterius locupletior fieri debet.* Niet, dat de spoorwegmaatschappij

¹⁾ Zie BRUNNER, Werthpapiere, in Endemann's Handbuch II. p. 146 en 147.

in rechte gedwongen zou kunnen worden, den reiziger een nieuw kaartje te geven, of zonder biljet te voeren. Tegen het laatste strijdt art. 4 Verv. Regl. en tot het verkrijgen van een ander kaartje staat hem geene actie ten dienste. Echter geven de maatschappijen in deze gevallen dikwijls een ander kaartje, of restitueeren later den prijs van het tweede, dat de reiziger genomen heeft, in de eerste plaats uit een gevoel van billijkheid, in de tweede om met het publiek, waarvan zij grootendeels afhankelijk zijn, op een goeden voet te blijven en bij de reizigers goed aangeschreven te staan. Het zal echter geheel van de willekeur van den ondernemer afhangen, of hij bijv. van iemand, die reeds een kaartje genomen had, doch plotseling verhinderd is, de reis te maken, het biljet terug wil nemen.

Komt iemand te laat aan den trein, nadat hem nog een kaartje was afgegeven, dan neemt de spoorwegmaatschappij het gewoonlijk terug, en de reiziger neemt daar steeds genoeg mede, omdat hij op eigen risico nog zoo laat een kaartje genomen heeft. Streng genomen zou de vervoerder verplicht zijn, den reiziger nog te vervoeren of hem bij niet-vervoer schadevergoeding te geven. Niets dwingt den ondernemer, minder dan vijf minuten vóór het vertrek van den trein, nog een kaartje af te geven (art. 9 al. 3 Verv. Regl.); doet hij het echter toch, dan is de overeenkomst ook tot stand gekomen en heeft de passagier het recht van de spoorwegmaatschappij het nakomen harer verbintenis te vorderen.

Wij verwachten een bezwaar tegen onze bewering, dat de maatschappij voor een verloren kaartje geen

nieuw behoeft te geven. „Reiziger en ondernemer sluiten een contract”, voert men ons tegemoet, „dat hebt ge zelf op pag. 13 geschreven; de maatschappij ontvangt het geld, de reiziger zal vervoerd worden; wordt dit contract nu plotseling ontbonden doordat zijn kaartje te niet is gegaan? Hij heeft betaald en wordt niet vervoerd!”

Er is iets waars in deze bedenking. De reiziger heeft gepraesteerd, hij wil nu ook, dat de ondernemer zijne verplichting zal nakomen. Hij gaat dus in den trein zitten, maar wordt verwijderd en moet boete betalen, omdat hij geen kaartje heeft. En dit is zelfs het geval, gelijk wij boven aantoonde, wanneer geen ander met mogelijkheid van het kaartje gebruik heeft kunnen maken.

Toch blijven wij bij onze meening. Het spoorwegvervoer, dat allengs zulk eenen kolossalen omvang heeft gekregen, is zonder het gebruiken van het plaatskaartje onmogelijk geworden.¹⁾ In trams en op locaalbanen is het nog mogelijk in den waggon met geld te betalen, op de groote routes niet meer.

Wat men dus oorspronkelijk alleen zou hebben kunnen beschouwen als een middel tot vergemakkelijking der contrôle, is langzamerhand eene zeer belangrijke plaats gaan innemen. Was het slechts een

¹⁾ Onlangs meldde de dagbladen het overlijden van den uitvinder der Spoorwegkaartjes, ROBERT SAVILL, die in 1833, beambte zijnde der Birmingham-spoorwegmaatschappij, op het denkbeeld kwam de geschreven ontvangstbewijzen, die den reizigers na de betaling der vracht gegeven worden, door gedrukte kaartjes te vervangen. De spoorwegkaartjes schijnen dus oorspronkelijk wel de rol van quitanties vervuld te hebben.

contrôlemiddel, dan diende het te zijn, éene der wijzen, waarop men zich als rechthebbende op vervoer legitimeeren kon en dan zou dus ieder reiziger tegenover den conducteur ook op andere wijze, bijv. door getuigen, kunnen bewijzen, dat hij werkelijk eene vervoerovereenkomst had aangegaan.

Het kaartje is dus niet alleen volgens de spoorwegwetgeving een vereischte van vervoer, maar moet werkelijk de drager der overeenkomst zijn; de maatschappij heeft als begin van hare praestatie het kaartje afgegeven en vervoert nu, als vervolg hierop, den toonder van het biljet naar de plaats, die er op genoemd is. Wil zij nu iemand, wiens kaartje onherroepelijk verloren is, toch medenemen, dan kan zij dit natuurlijk doen: er toe verplicht is zij niet.

Tot het ontstaan van jurisprudentie hebben de spoorwegkaartjes ten onzent weinig aanleiding gegeven. De wettelijke voorschriften zijn zoo eenvoudig en voor het publiek zoo begrijpelijk en natuurlijk, dat zich slechts enkele quaesties, en deze zelfs nog zonder veel beteekenis, voordoen. Wij willen echter de vonnissen, die er bestaan en die grootendeels zijn te vinden bij VAN EMBDEN, de Rechtspraak van den Hoogen Raad en alle vermeld worden in de Nederlandsche Pasierisie van VAN OPPEN, thans VAN OPPEN en SAVELBERG, voor de volledigheid even nagaan.

Moeten spoorwegopzieners voorzien zijn van een plaatskaartje, wanneer zij niet voor hunnen dienst reizen? Deze vraag is twee malen behandeld, eens voor den Hoogen Raad (10 Oct. 1870 W. 3258) en eens voor

de Alkmaarsche rechtbank (2 Juni 1870 W. 3253) Het antwoord luidde in beide gevallen bevestigend. Beide colleges overwogen terecht, dat een spoorwegopziener, die niet qualitate qua reist, in niets van een gewonen reiziger verschilt.

Het 4^{de} Kantongerecht te Amsterdam, besliste den 30^{sten} November 1864 (W. 2716), dat het plaatsnemen in den spoortrein met een kaartje van den vorigen dag verboden is. Toen dit vonnis werd gewezen, was de spoorwegwet van 1859 nog van kracht; ook volgens die wet, maar zeker volgens de wetgeving van 1875 en 1876 (Zie art. 10, al. 1. Verv. Regl.), laat deze beslissing geen twijfel aan hare juistheid toe.

Over den tijd, gedurende welken een plaatskaartje geldig is, zijn twee gedingen gevoerd. Het eerste naar aanleiding van de woorden: geldig voor twee dagen, voorkomende op een retourbiljet. De rechtbank te Middelburg (31 October 1879. W. 4440) maakte uit, dat hiermede bedoeld werden twee burgerlijke dagen en niet tweemaal 24 uur. Wij wenschen op dit, overigens niet veel beteekenende, vonnis de aandacht te vestigen omdat bij de behandeling der vraag, wat het woord „dag” moest beteekenen, bij de rechtbank de overweging gegolden heeft, dat de *bedoeling* der spoorwegmaatschappij blijkbaar was, den gewonen burgerlijken dag aan te nemen als tijdeenheid voor de geldigheid der retourbiljetten. Ons systeem, om, bij de beslissing van quaestiën uit toonderpapier, steeds naar de bedoeling des uitgevers te vragen, is dus ook in dit vonnis gehuldigd. Het tweede behandelde eene dergelijke quaestie naar aanleiding van de bepalingen

van een afzonderlijk tarief, vastgesteld voor het verkeer op de lijnen, geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die aansluiting hebben met Belgische spoorwegen. De rechter in het Kantongerecht te Rotterdam besliste den 7^{den} Juli 1883 (W. 4948), dat een retourbiljet, hetwelk volgens dit tarief twee dagen geldig was, niet langer dan twee dagen mag gebruikt worden, ook niet wanneer men onderweg zich heeft opgehouden, zooals art. 10 Verv. Regl. toestaat.

De vraag of een geleider van een kind er aansprakelijk voor is, dat dit kind zich zonder plaatsbiljet in den trein bevindt, is ontkennend beantwoord door den Kantonrechter te Bergen-op-Zoom (30 Sept. 1879. W. 4426), die overwoog, dat eene dergelijke verantwoorde-lijkheid misschien wel in den geest der strafwet zou zijn; dat echter eene uitdrukkelijke bepaling zou noodig zijn om eenen vader of geleider voor deze overtreding van het kind strafbaar te maken.

Van het laatste vonnis, dat wij te vermelden hebben, dat van het Hoog Militair Gerechtshof van den 2^{den} September 1879, te vinden in het Rechtsgeleerd Bijblad, 1880. Afd. C p. 148 komt de juistheid ons twijfelachtig voor. Een reiziger, die, toen de conducteur hem om zijn kaartje vroeg, zeide het reeds aan eenen anderen conducteur te hebben afgegeven, doch zich niet te herinneren, waar dit gebeurd was en hoe die conducteur er uitzag, werd veroordeeld, op grond, dat hij zich zonder biljet in een trein bevond, niettegenstaande hetgeen hij verklaard had in rechte als waar vaststond.

Ziedaar alle vonnissen door onze rechterlijke colleges in zaken, spoorwegkaartjes betreffende, gewezen, von-

nissen van kantonrechten, waarbij reizigers veroordeeld worden, die weigeren te betalen, wanneer zij zich in den trein bevinden, zonder dat zij in het bezit zijn van kaartjes, niet medegerekend.

Nog wenschen wij in dit hoofdstuk eene vraag te behandelen, die zich bij ons te lande niet voordoet, in andere landen echter zeer betwist is, en tot vele rechterlijke uitspraken aanleiding heeft gegeven. Het betreft de quaestie van het gratis vervoer van bagage.

Bij ons te lande geeft het plaatskaartje nooit het recht op vrij vervoer van bagage; in de meeste andere landen o. a. in Frankrijk en Duitschland mag men op elk kaartje een zeker aantal kilogrammen als „Frei-gepäck” medenemen. De vraag is nu de volgende:

Mag de reiziger, die, van de vrijheid hem gegeven, eenige bagage kosteloos te vervoeren, geen of slechts gedeeltelijk gebruik maakt, goed medenemen voor een ander, die meer bagage heeft, dan voor ieder gratis vervoerd wordt?

Wij moeten in het oog houden dat dit geval, al is de uitwerking dezelfde, zich echter in twee verschillende vormen kan voordoen. Het zal toch ook kunnen gebeuren dat de reiziger, welke geen bagage heeft, zijn kaartje aan een ander leent, die nu, alsof dat kaartje hem eveneens toebehoorde, vrij vervoer vraagt, voor het dubbel der kilogrammen, welke op één kaartje gratis vervoerd worden. Men zou hier kunnen spreken van een overdracht van het recht op vrij vervoer van zeker gewicht aan bagage. In haren laatsten vorm heeft deze vraag eenige overeen-

komst met die omtrent het overdragen van spoorwegkaartjes, waarmede reeds een deel van het traject, waarvoor ze gelden, is afgelegd. De spoorwegondernemer geeft den reiziger, bij het recht op vervoer van zijn persoon, het recht 25 of 30 kilogrammen bagage gratis mede te nemen: het laatste recht is verbonden aan het eerste. Het is waar, dat de ondernemer niet rechtstreeks schade lijdt, wanneer A, die geen bagage heeft of minder, dan hij vrij vervoeren mag, goed van B op zijn biljet medeneemt: de spoorwegmaatschappij had bij den verkoop van het kaartje op zich genomen tevens eenig gewicht aan bagage te vervoeren; wanneer A nu van zijn recht gebruik maakt, doet de ondernemer niet meer, dan hij op zich had genomen te doen. Vervoert hij iemand, die geene bagage bij zich heeft, dan zou men zelfs kunnen zeggen, dat hij iets wint. Dit alles neemt echter niet weg, dat hij, die meer dan de bepaalde 25 of 30 K. G. ten vervoer aanbiedt, voor dit overwicht moet betalen, als een ander het niet van hem overneemt. De spoorwegmaatschappij lijdt dus geen *damnum emergens*, doch wel een *lucrum cessans*. De redelijke bedoeling van partijen moet in elk geval anders zijn, en dit doet alles af. In Frankrijk is herhaaldelijk in dezen zin beslist, al kan de jurisprudentie in dit opzicht niet geheel vast genoemd worden. De meeste rechtbanken hebben de overdracht van het recht op gratis vervoer niet geoorloofd geacht en hebben hare meening bevestigd gezien door het Arrêt de la Cour de Cassation ¹⁾

¹⁾ Onder de overwegingen van dit arrest lezen wij: Le droit, (à la

van den 16^{den} December 1882, te vinden bij Sirey; Recueil général des lois et des arrêts, 1883, I^{re} partie, p. 433. Dit arrest wordt t. a. p. in eene uitvoerige noot aangevallen door Prof. CH. LYON-CAEN. De schrijver houdt vol, dat het recht 30 Kilogram bagage vrij te vervoeren even goed overdraagbaar is als elke andere zaak (art. 1598 C. C.), zoolang die overdracht niet in de eene of andere bepaling uitdrukkelijk is verboden. De spoorwegondernemer, zegt hij, behoeft niet meer gratis te vervoeren dan het aantal reizigers maal 30 Kg., maar deze moet hij ook medenemen: dit is de bedoeling van de desbetreffende bepaling van het Cahier des Charges. Deze bepaling (art. 44) luidt echter: Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 Kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. Hoe men in deze woorden een afzonderlijk recht kan ontdekken, een op zichzelf staand, overdraagbaar recht van den reiziger, om 30 Kg. bagage mede te nemen, is ons niet duidelijk. Evenmin begrijpen wij, hoe men met deze bepaling kan meenen, dat een persoon op zijn kaartje eens anders bagage mag mede nemen. Noch in den eersten, noch in den tweeden vorm, waarin dit misbruik zich voordoet, is het

franchise) accessoire du droit principal, qui concerne la personne même du voyageur, est inhérent au droit à la place; il n'en saurait être détaché par un fait qui aurait pour résultat d'en transporter le bénéfice à un étranger. Si diverses personnes d'une même famille ou d'une même compagnie peuvent réunir leurs bagages dans une commune déclaration pour l'enregistrement, de cette faculté on ne saurait induire, au profit d'un voyageur le droit d'exonérer l'excédent de ses propres bagages par l'emprunt de billets appartenant à des tiers qui en sont dépourvus.

te rechtvaardigen, en Prof. LYON-CAEN, die de beide gevallen schijnt te brengen onder het eene, nl. onder dat, waarin het recht als overdraagbaar beschouwd wordt, dwaalt o. i. waar hij den regel, dat het recht op het gratis vervoer van bagage inherent is aan het recht op vervoer van den persoon zelf, ontkent, op grond der volgende uitzondering. Eene familie, die gezamenlijk reist mag al hare bagage vereenigen en het geheele gewicht, dat op al hare kaartjes vrij vervoerd mag worden, gratis mede nemen. Zoo ook met een gezelschap, dat te zamen reist. Deze vrijheid, gegeven aan personen, die geheel te zamen reizen, maakt slechts eene schijnbare uitzondering op den regel. De eene persoon leent hier niet het kaartje van den ander, evenmin neemt de eene reiziger bagage van den anderen als de zijne mede; alle bagage, die bij elkaar behoort, wordt gezamenlijk vervoerd op alle kaartjes, die aan het geheele gezelschap recht op vervoer geven. Hoever deze uitzondering zich moet uitstrekken, zal door den rechter moeten worden uitgemaakt.

De jurisprudentie, ouder dan het arrest van het Hof van Cassatie, wordt door LYON-CAEN in zijne annotatie uitvoerig medegedeeld. Men zie als latere uitspraak nog de beslissing van het hof van Poitiers van 26 Januari 1883 (Sirey, 1884, II^{me} partie, p. 8.)

Wat de vraag naar de strafbaarheid betreft, ook daarin blijkt het streven der jurisprudentie de spoorwegmaatschappijen te beschermen. Achtereenvolgens heeft zij het gebruik van kaartjes van anderen voor het vervoer van eigen bagage genoemd *filouterie* (art. 401 C. P.), — zoo de rechtbank van Château-Thierry,

19 Juli 1861 (Sirey, 1865, II^{me} part. p. 9) — en *escroquerie* (405 C. P.) — zie het vonnis van de rechtbank van Mirecourt van 11 Oct. 1861. (Sirey, eod. l.) Later werd het feit soms niet strafbaar verklaard, (Bordeaux, 25 Août 1881. Sirey, 1881, II^{me} part. p. 192), doch meestal werd de beschuldigde veroordeeld op grond van art. 21 van de wet van 15 Juli 1845, eene politiewet op de spoorwegen, j^o. art. 79 van de ordonnance van 15 November 1846 tot uitvoering dezer wet. Het door ons geciteerde arrest van het Hof van Cassatie, dat het arrest van het hof van Bordeaux van 25 Aug. 1881 verwierp, veroordeelde den beklaagde op dezen grond ¹⁾.

In Duitschland wordt het gebruiken van de kaartjes van anderen eveneens ongeoorloofd geacht; rechterlijke uitspraken hebben wij echter over deze vraag niet kunnen vinden.

Het lijdt dus bij ons geen twijfel of het recht op kosteloos vervoer van bagage is niet overdraagbaar. Of het overdragen echter strafbaar is, zal de strafwet van elk land moeten uitmaken. In elk geval staat het vast, dat het feit voor de spoorwegmaatschappij zeer moeilijk te contrôleeren is, reden, waarom enkele schrijvers het geoorloofd hebben genoemd. Zeker is het, dat eene bepaling, die voortdurend straffeloos overtreden wordt, zeer slecht werkt en dat zulk een voorschrift zonder noodzaak niet gehandhaafd moet

¹⁾ In bovengenoemd artikel van LYON-CAEN wordt de juistheid dezer jurisprudentie op, naar het ons voorkomt, goede gronden betwist. Zooals wij zeiden, zouden wij eene veroordeeling op anderen grond gewenscht hebben.

Zie over deze quaestie nog A. PICARD, *Traité des chemins de fer*. IV. p. 180.

worden. Dit is echter nog geene reden om aan eenen rechtsregel, wanneer hij goed geconstateerd is, rechtskracht te ontkennen!

Hoewel in ons land geen bagage van de reizigers op hunne plaatskaartjes kosteloos vervoerd wordt en dus ook het door ons besproken misbruik niet voorkomt, zou een dergelijk misbruik toch kunnen plaatshebben, wanneer niet-militairen gebruik maakten van de vrijheid, aan militairen gegeven, hunne goederen, evenals hunnen persoon, tegen verminderd tarief te vervoeren. Er is geen grens gesteld aan het aantal kilogrammen bagage, die een militair mag medenemen tegen lageren vervoerprijs; ieder militair zou dus zoo veel bagage, als hij wilde, van zijne medereizigers tegen verminderden prijs kunnen medenemen. Ook hier zouden wij naar de bedoeling van de spoorwegmaatschappij moeten vragen en zulk eene practijk, waarvan wij trouwens nog niet gehoord hebben, als tegen de aangegane overeenkomst en dus als ongeoorloofd brandmerken.

HOOFDSTUK III.

Dat wij aan het retourbiljet een afzonderlijk hoofdstuk wenschen te wijden, vindt voor een groot deel zijne reden in een opstel van RUDOLF VON JHERING in de *Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts*, dl. XXIII p. 155 — 338, een stuk, getiteld „Rechtsschutz gegen injuriöse Rechtsverletzungen”, waarin de schrijver de vele wijzen behandelt, waarop z. i. het recht van den privaatspersoon geschonden wordt.

Zulk eene schending van het recht heeft volgens VON JHERING ook plaats, wanneer de spoorwegmaatschappijen verbieden, dat een ander dan degeen, die de heenreis maakte, van het retourkaartje ¹⁾ gebruik maakt. Bij dezen schrijver is het dus volstrekt geene quaestie, of men gerechtigd is eene retourkaart van een

¹⁾ Gewoonlijk spreekt men van een „retourkaartje”, als van het uit twee deelen bestaande biljet, van welke een voor de heen-, en een voor de terugreis geldig is. Dit is spraakgebruik. Om echter eene voor ons kortere terminologie te kunnen bezigen, en tevens ten einde juridisch juist te zijn, zullen wij retourkaart noemen het deel, geldend voor de terugreis, zooals de Fransen spreken van „le coupon de retour”, tegenover „le coupon d'aller.” Ook op de Hollandsche kaartjes staat, op de eene helft *Heen*, op de andere *Terug*, het eene dus: heenreiskaart, het andere: retourkaart.

ander te gebruiken, wanneer het wel of niet in de tarieven van den spoorwegondernemer verboden is, volgens hem is zulk een verbod van den ondernemer eene „injuriose Rechtsverletzung”, waartegen de passagier beschermd moet worden.

Het opstel „des grössten lebenden Juristen” heeft veel opschudding veroorzaakt en vooral bestrijders gevonden. Niet het minst werd die oppositie uitgelokt door de weinige bladzijden, gewijd aan de quaestie, door ons hier besproken. Wij noemen hier slechts: Dr. L. uit Göttingen, in een opstel geplaatst in de *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*, 1885, no. 94; een opstel van Amtsrichter ALTSMANN in de *Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts* (meestal genoemd Gruchot's *Beiträge*) 1886 p. 110 v. en eindelijk eene monographie van M. DE JONGE, getiteld: *die Unübertragbarkeit der Retourbillette*, Freiburg i. B. 1888 2^{te} Aufl.; voor het eerst verschenen in den Novemberaflevering van het jaar 1885 der *Deutsche Justiz-Zeitung*.

VON JHERING's redeneering is de volgende. Een spoorwegkaartje is een toonderpapier: een spoorwegonderneming kan niet door eene bepaling in hare tarieven of reglementen het karakter van toonderpapier aan het kaartje ontnemen, het behoudt dus dit karakter niettegenstaande alle voorschriften des ondernemers. Dan moet het ook alle eigenschappen van het toonderpapier hebben en niet maar enkele; dan moet het ook kunnen worden overgedragen: een toonderpapier, dat niet overdraagbaar is, is eene *contradictio in adjecto*.

Volkomen juist, zeggen wij van deze laatste bewering, maar onze conclusie zou in dit geval juist omgekeerd zijn. Niet: het kaartje is een toonderpapier, dus is het overdraagbaar, maar: het kaartje is niet overdraagbaar, dus is het geen toonderpapier.

Uit VON JHERING'S opstel blijkt niet, waarom hij het spoorwegkaartje een toonderpapier noemt; dit onderwerp behandelt hij niet, hij neemt deze eigenschap eenvoudig aan en stelt haar voorop. Was hij gaan onderzoeken, of en waarom het plaatsbiljet een toonderpapier moet genoemd worden, waarschijnlijk zou hij tot de slotsom zijn gekomen dat het kaartje geen papier aan toonder is, omdat het niet, of tenminste niet zoo volkomen overdraagbaar is als hij, VON JHERING, gelooft dat zulk een stuk zijn moet.

Wij blijven in elk geval bij de meening, boven door ons uiteen gezet, dat het spoorwegkaartje een papier aan toonder is, of het retourbiljet overdraagbaar is of niet. Vóórdat er gebruik van gemaakt is, kan ook het biljet voor heen en terug overgedragen worden; het contract, waarbij de maatschappij het geld ontvangt voor de heen- en terugreis en het dubbele kaartje afgeeft, wordt niet op naam aangegaan: het kaartje ontstaat als toonderpapier.

Gaan wij thans na, wat onze spoorwegwetgeving over het retourbiljet bepaalt, dan vinden wij in art. 10 al. ult. van het Reglement op het Vervoer, dat „bijzondere bepalingen van retourkaarten, abonnementskaarten, enz. met de tarieven voor dat doel kunnen worden vastgesteld”. Art. 28 van de spoorwegwet nu zegt, dat de tarieven de goedkeuring be-

hoeven van den minister van Binnenlandsche Zaken (sedert 1877 van den minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid) en openlijk moeten worden bekend gemaakt op de wijze, door dien minister te bepalen. De tarieven, door den minister aldus goedgekeurd, hebben bindende kracht: de spoorwegmaatschappijen moeten tegenover het publiek zich er aan houden (art. 31); het publiek kan niet vorderen, dat de ondernemers meer zullen doen dan datgene, waartoe zij volgens hunne tarieven verplicht zijn. Bovendien mogen de spoorwegmaatschappijen, volgens hetzelfde art. 31 Spww. niet den eenen persoon op andere voorwaarden vervoeren dan den ander, zij kunnen dus niet bij overeenkomst van deze wettelijke voorschriften afwijken. Eindelijk kan de staat volgens art. 29 Spww. de tarieven verlagen, zoodat eene vervoerovereenkomst tusschen passagier en spoorwegmaatschappij dan geheel naar wettelijke bepalingen wordt aangegaan. Wij hebben hier niet te denken aan eene overeenkomst van de spoorwegondernemers met den staat. In Frankrijk, waar sommige schrijvers de bij ministerieel besluit goedgekeurde tarieven en reglementen aldus genoemd hebben, kunnen zij misschien het karakter van overeenkomsten tusschen staat en spoorwegmaatschappijen hebben, bij ons zijn het wettelijke voorschriften en wel, hoewel behoorende tot het verbintenissenrecht, voorschriften van dwingend recht.

Nu vinden wij in de tarieven van onze spoorwegmaatschappijen steeds de bepaling opgenomen, dat retourkaarten geldig zijn voor heen en terug voor denzelfden

persoon.¹⁾ Over de geldigheid dezer bepalingen kan geen twijfel bestaan: de reiziger mag dus alleen zelf van zijn retourkaartje gebruik maken, de ondernemer mag zelfs het gebruik er van door een ander niet toestaan.

VON JHERING zou in ons land staan tegenover de niet-overdraagbaarheid der retourbiljetten als tegenover een feit, waartegen geene redeneeringen meer iets vermogen; zijne conclusie zou bij ons *moeten* wezen, dat het spoorwegkaartje geen toonderpapier is, wanneer hij tenminste niet kon komen tot de meening (die ons de ware toeschijnt) dat het spoorwegkaartje, ook dat voor heen en terug, niettegenstaande de onoverdraagbaarheid van het retourbiljet, toch een toonderpapier is.

Deze meening wordt gedeeld door twee van de drie door ons genoemde bestrijders van VON JHERING, ALTMANN en de JONGE; DR. L. . . beslist de quaestie niet uitdrukkelijk, doch helt over tot de meening, dat het kaartje geen toonderpapier is. De laatste schrijver betoogt, dat de bepalingen in de tarieven en reglementen van de spoorwegmaatschappijen de aan het publiek bekende voorwaarden zijn, op welke de vervoerovereenkomsten met de passagiers worden aangegaan. De reizigers nemen die voorwaarden aan, onderwerpen zich er aan; dit blijkt uit hun toetreden tot de overeenkomst. Het wordt dus eene vraag naar de uit-

¹⁾ „Retourkaarten zijn geldig voor ééne reis heen en terug voor denzelfden persoon.” (Tarief der M. t. E. v. S. S.); „De retourkaarten zijn geldig voor heen en terug voor denzelfden persoon”. (Tarieven der H. Y. S. M., goedgekeurd laatstelijk 8 Nov. 1887. N^o. 72 H. & N. en Vervolg op het tarief der N. R. S. M., goedgekeurd 4 Juli 1885. N^o. 38 H. & N.)

legging van den inhoud eener bepaalde overeenkomst. Deze vraag is, zooals wij gezien hebben, zeer eenvoudig, wanneer in de bij ministerieel besluit goedgekeurde tarieven de onoverdraagbaarheid staat uitgedrukt. Is dit niet het geval, dan vragen wij weder, zooals art. 1379 B. W. in de afdeeling „Van de uitlegging der overeenkomsten” voorschrijft, naar de bedoeling der handelende partijen. Deze blijkt nu zeer duidelijk uit de openlijk bekend gemaakte tarieven, ook al heeft geene goedkeuring van overheidswege er sanctie aan-gegeven; blijkt ook uit de woorden „deze kaart is streng persoonlijk” of „nicht übertragbar” op de kaartjes zelf afgedrukt.

Wij gaan echter verder en meenen met den heer DE JONGE, dat de vermelding van deze clauses op de kaartjes volkomen overbodig kan genoemd worden. Vragen wij toch ons zelve af, waarom de spoorwegmaatschappijen retourbiljetten in het leven hebben geroepen, dan blijkt ons weldra, dat zij het niet gedaan hebben om twee personen in de gelegenheid te stellen met dit kaartje twee reizen goedkooper te doen, dan wanneer elk voor zich een enkele-reis-biljet nam. Het geven van een dergelijk rabat zou werkelijk te onzinnig zijn en dat het niet in de bedoeling van den uitgever ligt, blijkt daaruit, dat de maatschappijen eerst rabat wenschen te geven, wanneer een veel grooter aantal personen gezamenlijk eene reis ondernemen en een zoogenaamd gezelschapsbiljet koopen.

Het doel der retourkaartjes is natuurlijk 1° het uitlokken tot reizen, die een kort bezoek aan eene plaats ten doel hebben — door den prijs voor de heen-

en terugreis te zamen lager te stellen dan tweemaal de enkele reis, brengt men velen tot dergelijke kleine uitstapjes — 2°. zich, waar eene plaats langs twee lijnen kan bereikt worden, te verzekeren, dat de terugreis lang dezelfde lijn als de heenreis zal geschieden.

Men gaat dus met den ondernemer één contract aan, voor de heen- en de terugreis, een contract, dat men, doordat het kaartje een toonderpapier is, aan een ander als het ware kan overdoen, doch... in zijn geheel. De praestatie, die de schuldeischer vordert, is ondeelbaar, een deel er van kan dus niet aan anderen worden overgedragen. Een bekend analoog geval is dat van twee of meer vrienden, die eene kaart kochten voor eene table d'hôte en nu ieder een deel van het diner wilden komen gebruiken, de eerste de soep, de tweede het vleesch, enz. Evenzoo is het met entrées voor comedies ¹⁾ en tentoonstellingen, met tram- en stoombootkaartjes, enz.

DE JONGE wil de ondeelbaarheid van de praestatie van den vervoerder met vijf gronden bewijzen. Deze zou dan z. i. blijken uit de eenheid van prijs, de eenheid van doel, de eenheid van de rechtshandeling, van den tijd en van de oorkonde of het stuk. Hoewel wij nu tot dezelfde conclusie komen als deze schrijver, kunnen wij toch niet nalaten tegen deze schoon-schijnende bewijsvoering op te komen. Wij herinneren aan het door ons op bladz. 29 genoemde biljet voor tien reizen van den Haag naar Scheveningen of omgekeerd

¹⁾ Het gebruikelijke weggeven van sorties is dus ook niet geoorloofd!

met den stoomtram van de N. R. S. M. Ook daar zien wij eenheid van prijs, en wel ook bij eene vermindering van den prijs van tien enkele biljetten; ook daar éene rechtshandeling, éene oorkonde, als men het zoo noemen wil, over die rechtshandeling opge maakt. En toch zien wij, dat dit biljet door tien verschillende personen gebruikt mag worden, dat het dus wel mag worden overgedragen. De eenheid van tijd doet evenmin iets ter zake; dat er tusschen de beide reizen niet meer dan een bepaalde tijd mag ver loopen, is nog geen bewijs dat de praestatie ondeelbaar is, wat betreft den persoon, aan wien zij gedaan wordt.

Wat eindelijk de „Einheit des Zwecks” betreft, het is ons niet recht duidelijk geworden wat de schrijver daarmede bedoelde. Het woord retourbiljet wijst volgens DE JONGE, en dit gelooven wij met hem, op eene heenreis door denzelfden persoon, anders werd met het retourkaartje geen terugreis ondernomen. Maar verder betoogt hij, dat eene verdeeling van de praestatie onder meer dan éenen schuldeischer, met het doel van het kaartje evenzoo in strijd is, als het gebruik van een gehuurd rijpaard tot karrepaard. Zeer juist, zeggen wij, maar is dit de „Einheit des Zwecks”? De bedoeling, waarnaar de schrijver dus ook schijnt te vragen, is, dit zijn wij met hem eens, het biljet door éenen persoon te laten gebruiken, en deze bedoeling is de reden van de ondeelbaarheid der praestatie, maar wat beteekent ondeelbaarheid of eenheid van doel? Doch, zooals wij reeds zeiden, onze conclusie is dezelfde.

Tot nu toe noemden wij slechts tegenstanders van VON JHERING; in den laatsten tijd heeft deze schrijver

echter eenen medestander gevonden in Prof. L. von BAR, die in afl. 7 van den loopenden jaargang (deel XL) van den „Gerichtssaal“ een stuk heeft geschreven over „Zweifelhafte Betrugsfälle“. De schrijver komt daarin op tegen de door den heer DE JONGE aangenomene ondeelbaarheid der praestatie. Hij zegt: de schuldenaar — de spoorwegmaatschappij, de schouwburgondernemer, de tafelhouder — heeft geen recht zich tegen de verdeeling zijner praestatie over meer dan éenen persoon te verzetten, wanneer hij niet door die verdeeling verplicht wordt meer te praesteeren, dan hij schuldig was. Dit is nu met den spoorwegondernemer en den schouwburgdirecteur niet het geval. Of zij A of B, of eerst A en dan B vervoeren of in den schouwburg toelaten, maakt geen onderscheid in hetgeen zij moeten praesteeren. Anders is het in het bovengenoemde geval met den tafelhouder: elk der drie vrienden, die een deel van het diner komt gebruiken, zal meer nemen van de gerechten, die hem worden aangeboden, dan éen persoon, die aan het geheele diner deelneemt. Wat betreft het achtereenvolgens gebruiken van een enkele-reis-kaartje door meer personen, dit is dus volgens von BAR eerst verboden, wanneer de spoorwegondernemer daardoor schade zou lijden: „Soweit wirklich eine grössere Belästigung der Verwaltung stattfindet, braucht sie den Wechsel sich nicht gefallen zu lassen.“

Toch wil de schrijver, evenals von JHERING, ook beproeven den verkoop van retourbiljetten tegen te gaan, en wel omdat hij moet erkennen, dat de ondernemer schade lijdt, doordat de koper van het retour-

biljet in het gewone geval een kaartje enkele reis had moeten nemen. Hij wil daartoe echter niet dien kooper, die het voordeel genoot, aanspreken, maar den verkooper. Deze heeft volgens VON BAR een contract aangegaan, dat hem den verkoop verbiedt; verkoopt hij nu toch, dan is de verkoop wel geldig, maar heeft hij zich aan contractbreuk schuldig gemaakt en moet dus de schade, die de ondernemer lijdt, vergoeden. Dit is nu volgens den schrijver een gevolg van de woorden: nicht übertragbar. Deze woorden willen dus zeggen: „dit biljet mag overgedragen worden, maar degen, die het overdraagt, betaalt ons schadevergoeding"! En dit alles om het kaartje het karakter van zuiver, op elk oogenblik overdraagbaar toonderpapier te laten behouden. De schrijver bedenkt niet, dat dit karakter aan het kaartje toch ontnomen wordt, wanneer het overdragen er van wel geldig is, maar bij den overdrager een contractbreuk te weeg brengt. Waarlijk, de heer VON BAR strijdt voor het toonderpapier als een don Quixote voor zijne geliefde... tegen windmolens. Er wordt zijne Dulcinea heusch geen kwaad gedaan!

Wij herhalen dus, dat het kaartje, ook het dubbele biljet, een toonderpapier is, over welks eigenschappen de in woorden uitgedrukte of uit de omstandigheden gebleken bedoeling van den uitgever beslist. Dat het kaartje dus eigenlijk maar een tijdlang toonderpapier zou zijn, zijn wij, zooals reeds boven bleek, met Dr. L. niet eens. Wat was zijn karakter, vóór de praestatie begonnen was? Op dat oogenblik komt het aan. Een uitgever van toonderpapier kan bovendien steeds aan de praestatie, waartoe hij zich verplicht, voorwaarden

verbinden; niemand behoeft zijne papieren te nemen, wanneer hij met die voorwaarden niet tevreden is. De bepaling omtrent de persoonlijkheid van een retourkaartje heeft o. i. dan ook meer van eene voorwaarde, dan van een voorschrift, dat het wezen der rechts-handeling verandert.

Zoo is het dus in elk geval ongeoorloofd van eens anders retourkaartje gebruik te maken, zelfs al keert de oorspronkelijke houder ook met een retourbiljet terug. Wanneer men toch eene ruiling van retourbiljetten toeliet, zou dit eenen reiziger het voordeel kunnen verschaffen, langer op de plaats van aankomst te kunnen verblijven dan de termijn, waarvoor zijn eigen kaartje geldig is. Stel iemand heeft een retourkaartje dat voor vier dagen geldig is. Op den derden dag na den dag van zijn vertrek zou hij moeten terugkeeren. Nu ruilt hij zijn kaartje tegen dat van iemand, die dezelfde reis maakt als hij, doch op dien dag is aangekomen en op denzelfden dag, den dag van zijne aankomst, weder wil vertrekken. Zoo komt hij in het bezit van een biljet, waarmee hij eerst drie dagen later behoeft te vertrekken en kan dus een verblijf maken van zeven dagen, in plaats van vier. De ondernemer heeft echter geen kaartje willen uitgegeven, dat voor zeven dagen zou gelden; ook wanneer de onoverdraagbaarheid der kaartjes niet was voorgescreven, zou zulk een gebruik dus ongeoorloofd zijn. De passagier in quaestie zou anders voor een verblijf van eene week twee enkele-reis-kaartjes hebben moeten nemen: de spoorwegmaatschappij zou schade lijden door zijne handelwijze.

Wanneer een retourbiljet thans ongebruikt blijft, is het waar, dat de ondernemer eene onverwachte winst heeft; dit heeft ieder reiziger, die een dubbel kaartje neemt, echter te voorzien. VON JHERING wil, dat de ondernemers, om aan het verkoopen van retourbiljetten een einde te maken, elk ongebruikt geldig retourkaartje terug zullen nemen tegen een vasten prijs, bv. 20 % van den inkoopprijs. Op sommige banen in Duitschland geschiedt dit: deze maatregel, al schijnt hij zeer aanbevelenswaardig, blijkt in de practijk zeer moeilijk uit te voeren, vooral wanneer het geheele verschil tusschen een kaartje voor heen en terug en een voor enkele reis teruggegeven wordt. Het aantal retourkaartjes, die aangeboden werden en blijkbaar slechts genomen waren omdat de reizigers „misschien wel eens terug konden keeren,” was zoo groot, dat voor hunne inwisseling afzonderlijke bureaux zijn moeten worden ingericht. Men zou o. i. in elk geval wel doen, door niet het volle bedrag, dat de reiziger te veel betaald had, te restitueeren; voor den last, dien men de maatschappij bezorgt en de bureaunkosten en tevens om het publiek van het onnoodig nemen van retourkaartjes af te houden, moest men, zooals VON JHERING voorstelde, een deel, bijv. een derde of eene vaste som, van het bedrag afhouden. Het verlangen het retourbiljet te verkoopen zou, ook wanneer men slechts een deel van den prijs terugkreeg, in elk geval minder zijn, dan wanneer men het als scheurpapier kan weggooien.

Gebruikt nu iemand een retourkaartje van een ander, dan doet hij dus eene onrechtmatige daad. De spoorwegondernemer zou dus, wanneer hij de onrechtmatige

daad heeft bewezen, schadevergoeding kunnen eischen. Lezen wij echter art. 4 a. Regl. Verv., dan zien wij, dat de spoorwegwetgeving op eene afzonderlijke wijze dit geval regelt. ¹⁾ De reizigers moeten van een behoorlijk plaatsbewijs voorzien zijn; zijn zij dit niet, dan betalen zij nog den vrachtprijs met eene zekere verhooging. In dit geval nu verkeert o. i. hij, die zich op een retourkaartje van een ander wil laten vervoeren: hij heeft geen behoorlijk plaatsbewijs en betaalt dus nog den gewonen prijs van het kaartje enkele reis, plus *f* 1. voor de 1^{ste} of 2^{de} klasse, enz. Dit is de vergoeding waarop de ondernemer recht heeft voor de door den reiziger gepleegde onrechtmatige daad. Betaalt deze niet terstond, dan wordt hij verwijderd en ondergaat de straf op de overtreding gesteld. (art. 64. j^o. 27 Spww.) Deze strafvervolgning is echter slechts subsidiair, de ondernemer vraagt eerst schadevergoeding, zij het ook niet in rechte.

¹⁾ Art. 4a. Regl. Verv. luidt: Het is aan reizigers verboden:

a. Zonder behoorlijk plaatsbewijs zich in den trein te bevinden, tenzij na de eerste waarschuwing van den beambte of bediende van een spoorweg de verschuldigde vrachtprijs alsnog wordt betaald, te rekenen van het voorgaande hoofdstation, alwaar zij in zoodanig geval worden geacht in den trein te zijn gestegen, met eene verhooging van *f* 1.— voor de 1^{ste} en 2^{de} Klasse en van *f* 0.50 voor de 3^{de} Klasse.

Wanneer de reiziger bij het instijgen onmiddellijk uit eigen beweging den conducteur kennis geeft, dat hij door te late aankomst geen plaatsbewijs heeft kunnen nemen, en in den trein wordt toegelaten, zal de vrachtprijs worden geheven te rekenen van het station, waar hij in den trein is gestegen, met eene verhooging van *f* 0.50 voor de 1^{ste} en 2^{de} Klasse en van *f* 0.25 voor de 3^{de} Klasse.

Reizigers, die de betaling volgens de bovengestelde voorwaarden weigeren, worden uit den trein verwijderd, onverminderd de straf op de overtreding gesteld.

Tot nu toe heeft, zoover wij hebben kunnen nagaan, geene Nederlandsche rechtbank over de quaestie der overdraagbaarheid van het retourbiljet uitspraak gedaan. Jurisprudentie dus noch vóór, noch tegen ons. Dat er geen vervolgingen wegens het gebruik van retourkaartjes van anderen voorkomen, vindt zijnen grond in de moeilijkheid het feit te constateeren. Het is voor de beambten eener spoorwegmaatschappij zeer moeilijk en het zou dit zijn, zelfs wanneer zij altijd op hetzelfde traject dienst deden, te weten of de persoon, die eene retourkaart presenteert, de heenreis op de andere helft van het biljet gemaakt heeft.

In Frankrijk en in Duitschland is de vraag bij rechterlijk vonnis beslist, in Frankrijk zelfs meermalen. Meestal waren het echter uitspraken in strafprocessen, gevoerd over de vraag of het gebruik van eens anders retourbiljet strafbaar was, waardoor implicite tevens beslist werd, dat het niet geoorloofd was. Voor ons recht gelooven wij, dat de quaestie van de strafbaarheid in ontkennenden zin moet opgelost worden. De Spoorwegwet bedreigt in art. 64 straf tegen de overtreding van de bepalingen der algemeene maatregelen van inwendig bestuur, welke art. 27 der Spww. zegt, dat gemaakt zullen worden. Een dezer algemeene maatregelen van I. B. en wel verreweg de belangrijkste is het ons bekende Reglement op het Vervoer van 1876. De overtreding van dit reglement is dus strafbaar. Zooals wij zagen komt daarin over de retourbiljetten niets voor, dan al. 9 van art. 10, hetwelk zegt, dat bepalingen voor retourbiljetten bij de tarieven kunnen worden vastgesteld. Deze tarieven nu zijn, zooals wij

zagen, wanneer zij door den minister zijn goedgekeurd, dwingend recht; de inhoud der contracten tusschen spoorwegmaatschappij en reiziger wordt er door bepaald. De overtreding dezer tarieven kan echter o. i. niet strafbaar zijn. Was zij dit wel, dan zouden eene spoorwegmaatschappij en een minister regelen van strafrecht kunnen geven. Aan zulk eene delegatie van wetgevende macht, die dus op art. 10 al. ult. Regl. Verv. zou berusten, kunnen wij hier echter niet denken.

Wanneer wij het gebruik maken van een vreemd retourbiljet brengen onder het zonder behoorlijk plaatsbewijs in den trein zitten, dan is het reeds in art. 4 al. 3 Regl. Verv. subsidiair strafbaar gesteld en wordt art. 64 spoorw. door dit artikel ter zijde gesteld. De strafbepalingen in de spoorwegwetgeving zijn dus op het misbruik niet van toepassing.

In onze strafwetboeken, hetzij in den Code Pénal, hetzij in het Wetboek van Strafrecht, was of is, naar wij meenen, evenmin eene bepaling te vinden, waardoor het gebruik maken van een retourkaartje van een ander strafbaar wordt gesteld. In Frankrijk heeft eene rechtbank, het tribunal correctionnel de la Seine, den 11^{den} Februari 1881 beslist, dat men hier met eene *escroquerie* te doen heeft (405 C. P.). Dit vonnis is echter vernietigd door het hof van Appèl, o. i. volkomen terecht. Een vereischte voor *escroquerie* is het „faire usage de faux noms ou de fausses qualités,” of het „employer des manoeuvres frauduleuses,” waardoor iemand overtuigd werd van het bestaan van denkbeeldige ondernemingen, enz. Verder moet men een ander door deze middelen hebben overgehaald tot het overgeven

van geld of goed. Deze vereischten voor de strafbaarheid der handeling zijn niet aanwezig bij het gebruiken van eens anders retourkaartje. Ook het nieuwe Wetboek van Strafrecht eischt voor de toepassing van artikel 326, in den titel over Bedrog, dat men iemand beweegt tot de afgifte van eenig goed, het aangaan van eene schuld of het tenietdoen van eene inschuld. Dit nu doet degeen, die een retourkaartje van een ander gebruikt, zeker niet, terwijl ook niet van hem kan gezegd worden dat hij eenen valschen naam of eene valsche hoedanigheid aanneemt. Dat men met het andere deel van het kaartje de heenreis gedaan heeft, is geen „hoedanigheid”; wij moeten onder het aannemen van eene valsche hoedanigheid veeleer verstaan: het zich voordoen als bekleedde men eene bepaalde betrekking of ambt, als ware men zeer vermogend, als hadde men veel invloed. Volgens ons strafrecht is dus alleen art. 4 al. 3 Verv. Regl. in staat den overtreder van het verbod der spoorwegmaatschappijen te treffen. De in Frankrijk heerschende Jurisprudentie, waartegen de meeste schrijvers groote bezwaren hebben, veroordeelt dengeen, die een retourkaartje van een ander gebruikt, hem, die zijn kaartje verkoopt en zelfs den kooper, ook wanneer hij niet van het kaartje gebruik maakte, alles op grond van de reglementen en tarieven der spoorwegmaatschappijen, in welke in den laatsten tijd veelal de bepaling is opgenomen: la vente et l'achat des coupons de retour sont interdits. Wel heeft het Hof van Appèl te Nîmes den 27^{sten} Juli 1882 eenen tusschenpersoon, iemand die een retourkaartje van een reiziger gekocht en het aan een ander verkocht had,

vrijgesproken; doch het tribunal de Pont l'Evêque besliste den 10^{den} November 1886 en het Tribunal du Havre den 27^{sten} November 1886, dat de koop en verkoop van een retourbiljet strafbaar zijn, terwijl het laatste vonnis er uitdrukkelijk bijvoegde, dat het er niets toe deed, of het retourbiljet gebruikt was of niet. ¹⁾

Sommige rechtbanken hebben zich van de netelige vraag af willen maken door de ordonnance de police van 1846 toe te passen, welke het zonder verlof verkoopen van goederen in de gebouwen van eene spoorwegmaatschappij verbiedt. Men gevoelt hoe weinig deze uitspraak tot de eigenlijke vraag afdoet. Men vraagt terstond: en hoe, indien de verkoop van het kaartje buiten het station had plaats gehad? De rechtbank te Melun ²⁾ bleef den 28^{sten} Mei 1878 het antwoord op deze vraag schuldig. Men vergelijke voor de behandeling dezer quaestie in Frankrijk het reeds boven geciteerde werk van PICARD, *Traité des Chemins de fer*. IV. p. 124 v.

In Duitschland is over ons onderwerp slechts weinig Jurisprudentie te vinden. Eén geval, dat zich heeft voorgedaan, is in verschillende instanties beslist. ³⁾ Een spoorwegconducteur had retourbiljetten aan den portier van een hotel verkocht, opdat deze ze verder aan reizigers zou overdoen. Hij werd als medeplichtig

¹⁾ Zie SIREY, 1887 II^{me} part. p. 199, en vooral de noot op deze vonnissen.

²⁾ SIREY, 1878 II^{me} part. p. 217.

³⁾ Zie EGER's Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, III. p. 429 en IV. pp. 21 en 343, met de noot op het eerstgenoemde vonnis. Uit deze noot blijkt dat EGER, wanneer hij het kaartje voor toonderpapier hield (hij houdt het, zooals wij weten, slechts voor eene quitantie) van de bedoeling van den uitgever zou laten afhangen of het overdraagbaar is of niet.

aan bedrog veroordeeld door het „Schöffengericht” en het appèl tegen dit vonnis door het „Landgericht” te Berlijn verworpen. Het „Kammergericht” vereenigde zich met de redeneering van den advokaat van den beschuldigde, (dezelfde redeneering als wij bij von JHERING hebben gevonden) nl. dat het retourbiljet een toonderpapier en dus overdraagbaar is, zoolang niet het verbod om het over te dragen in een met wettelijke kracht voorzien reglement is opgenomen. Om dit te onderzoeken werd de zaak weder naar het Landgericht verwezen, hetwelk uitmaakte, dat dergelijk verbod niet bestaat, waardoor de vatbaarheid der retourbiljetten voor overdracht werd vastgesteld. Zeer onlangs heeft echter het Reichsgericht in een vonnis, dat nog niet in de Entscheidungen is opgenomen, beslist, dat de clause „nicht übertragbar” op een retourkaartje geldig en van kracht is; men weet, wanneer men deze clause leest, aan welke voorwaarden men zich bij het aangaan van het contract onderwerpt, een derde kan zelf ook zien dat het gebruik door hem onwettig zou zijn. Gebruikt hij het nu toch, dan heeft er plaats eene benadeeling van het vermogen van de spoorwegmaatschappij en tevens eene bedriegelijke handeling. Er heeft eene „Vorspiegelung falscher Thatfachen” plaats gehad, ¹⁾ deze toch

¹⁾ § 263 van het Deutsche strafwetboek luidt: Wer in der Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch beschädigt, dass er durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Thatfachen einen Irrthum erregt oder unterhält, wird wegen Betruges mit Gefängniss bestraft, enz.

kan evengoed door woorden als door daden geschieden. In dit vonnis wordt dus tegelijk met en om het privaatrechtelijk ongeoorloofde, ook het strafbare van het feit aangenomen, het eerste o. i. niet geheel op juiste gronden, daar wij meenen dat ook zonder de woorden „nicht übertragbar” op het biljet, het gebruik er van door een derden niet geoorloofd zou zijn. De conducteur, die bij het door ons vermelde vonnis van het Berlijnsch „Kammergericht” vrijgesproken werd, zou dus door het Reichsgericht als medeplichtig aan bedrog veroordeeld worden, omdat hij retourkaartjes aan de reizigers verschaft had.

HOOFDSTUK IV.

Van geheel anderen aard, dan het spoorwegkaartje, is het bagagereçu. Is het bij het contract over het personenvervoer langs spoorwegen onverschillig, wie de medecontractant der spoorwegmaatschappij is, staat het niet vast, wien de maatschappij zal moeten vervoeren, vraagt zij er niet naar, of de persoon, die in den trein gaat zitten licht of zwaar is, met het vervoer van bagage is het geheel anders. Wel komt ook de ondernemer meestal niet den naam van den eigenaar van het goed te weten, doch overigens is alles bij deze overeenkomst veel meer bepaald. De colli's, welke vervoerd worden, worden door opplaking van een papier, waarop meestal de plaatsen van vertrek en aankomst en een nummer zijn aangegeven, goed van anderen onderscheiden, op het gewicht wordt nauwkeurig gelet en eindelijk, wat het voornaamste is, de overeenkomst strekt tot uitlevering van koffer of pak op eene andere plaats aan eenen nauwkeurig bepaalden persoon d. w. z. aan dengeen, die de bagage ten vervoer heeft aangeboden, of aan zijnen gemachtigde.

Wij zullen thans evenmin als bij de behandeling

van het spoorwegkaartje uitvoerig den aard der overeenkomst bespreken, die tusschen den vervoerder en den reiziger gesloten wordt. Ook hier heeft men o. i. met eene niet geregelde bijzondere overeenkomst te doen: de overeenkomst zouden wij kunnen omschrijven, als die, waarbij de vervoerder zich verplicht tegen betaling van eene zekere som een bepaald voorwerp naar eene bepaalde plaats te vervoeren. Om dezelfde redenen, die wij bij het contract omtrent personenvervoer aanvoerden, kunnen wij hier geen huur van zaken zien, zelfs in het vervoer van bagage nog minder dan in het personenvervoer. Men zou nog kunnen meenen dat hij, die met een kaartje voor eene bepaalde klasse in den trein stapt, eene plaats in die klasse gehuurd heeft; hoe en waarin de goederen vervoerd worden, doet echter niets ter zake, wanneer zij slechts onbeschadigd ter bestemmingsplaats komen; de reiziger kan eene plaats in eenen wagon eischen, de goederen kunnen even goed op de locomotief als in bagagewagens vervoerd worden, wanneer er maar geene schade aan wordt toegebracht. Ook tegen de aanneming van de in de wet genoemde soorten van locatio conductio operarum, de huur van dienstboden en de aanneming van werk, bestaan dezelfde bezwaren, als wij boven hebben aangevoerd tegen de toepassing van de bepalingen over deze onderwerpen op het personenvervoer. Een spoorwegondernemer is werkman noch dienstbode en art. 1653 B. W. verwijst voor het vervoer naar het Wetboek van Koophandel, zoodat de artikelen over aanneming van werk hier niet in aanmerking komen.

Den reiziger, die zulk een contractus sui generis met den spoorwegondernemer aangaat, wordt een zoogenaamd reçu afgegeven, een stuk papier, waarop de naam van den ondernemer, de plaatsen van vertrek en aankomst en de datum der verzending vermeld zijn. Verder wordt ingevuld het aantal colli's, hun gewicht (werkelijk en berekend), de aangegeven waarde en het verschuldigde voor vracht en verzekeringspremiën (bij verlies en vertraagde aflevering).

Tegen overgifte van dit papier wordt op de plaats van aankomst de bagage aan den reiziger afgeleverd. De naam van den reiziger is er echter niet op vermeld, in den vorm van het stuk is er dus niets, dat ons zou beletten er een toonderpapier in te zien. Toch is het dit niet. Gaan wij toch na, wat er geschiedt bij het aangaan van de vervoerovereenkomst.

De reiziger geeft zijne bagage, die te groot van omvang is om in den waggon medegenomen te worden, ten vervoer af aan zijn station van vertrek en wil haar aan het station van aankomst weder in ontvangst nemen. Hoe bewijst hij echter, dat die bagage hem toebehoort, dat hij de rechthebbende is? Men kent hem niet als zoodanig aan zijn eindstation: hij moet zijn recht bewijzen. Om dit bewijs te vergemakkelijken, dient het reçu; door middel van dit papier legitimeert de reiziger zich.

Het bagagereçu behoort dus tot de zoogenaamde Legitimatiepapieren, stukken, die in enkele opzichten van toonderpapier verschillen, ofschoon de beide soorten op andere punten elkaar dicht naderen.

Om het verschil te doen uitkomen, vragen wij weder

naar de bedoeling, die de partijen gehad hebben bij het sluiten van de contracten, tengevolge waarvan de verschillende papieren zijn ontstaan. Bij het zuivere toonderpapier zijn gever en nemer het er over eens, dat de persoon van den nemer er niets toe doet; aan wien ook de eerste houder het stuk overdraagt, de uitgever wil op vertoon van het papier praesteeën. Daardoor wordt de bezitter van het stuk dus tevens gerechtigd, de nakoming van de in het stuk vastgelegde verbintenis te vorderen en hieruit volgt weer dat het papier even verhandelbaar is als elk stuk roerend goed.

Het bezit van het toonderpapier is dus genoeg om iemand tot rechthebbende te maken, maar het is tevens een vereischte. De rechthebbende, die het stuk verloren heeft, is zijne vordering tegenover den debiteur op dat oogenblik kwijt. Wanneer nu een toonderpapier gestolen of verloren is, zonder dat de uitgever met dit feit bekend is, betaalt hij natuurlijk den dief of den vinder, wanneer deze hem het papier vertoont; hij is dan tevens volkomen gekweten. Dit is geheel in overeenstemming met art. 1422 B. W., hetwelk zegt, dat de betaling te goeder trouw gedaan aan iemand, die in het bezit is der inschuld, van waarde is, ook dan, wanneer die bezitter naderhand bij uitwinning uit dat bezit is gestooten. Is de uitgever echter van den diefstal of het verlies verwittigd, dan mag hij op de aanbieding van het gestolene of verlorene papier, volgens hetzelfde art. 1422 B. W. niet betalen. Evenwel zal hij den toonder moeten bewijzen, dat het stuk werkelijk gestolen of verloren is; de toonder zou anders

zeer terecht in de bewering van den uitgever, dat het stuk *injusto modo* was overgegaan, eene uitvlucht kunnen zien, om niet te behoeven te betalen.

Tegenover deze toonderpapieren nu, die zij *ware* toonderpapieren noemen, stellen sommige schrijvers *onvolkomene* toonderpapieren, papieren, die *alleen* niet voldoende zijn om den toonder te legitimeeren. Deze worden dan onderscheiden in die, bij welke de uitgever het recht, en diegene bij welke hij de verplichting heeft den schuldenaar nader bewijs op te leggen. Deze papieren nu hebben o. i. niets met toonderpapieren gemeen; zelfs de naam onvolkomen toonderpapier doet nog te veel aan echt toonderpapier denken. Waar de schuldenaar tot het opleggen van nader bewijs de verplichting heeft, is het papier zelf geheel overbodig. Van iederen willekeurigen persoon, die zonder stuk kwam, zou, wanneer hij de praestatie van den uitgever vorderde, precies hetzelfde bewijs gevraagd moeten worden als van den houder van het papier en ook niets meer.

Waar het den debiteur vrijstaat, nader bewijs te vorderen en het hem dus mogelijk is het papier zijne waarde te ontnemen, zonder dat hij daartoe verplicht is, hebben wij, o. a. volgens KUNTZE, Legitimatiepapieren; „qualifizirte Legitimationspapiere” noemt deze schrijver ze. Dezen naam dragen zij, omdat de schuldenaar gelegitimeerd (gerechtigd) is, den houder van het papier als rechthebbende te beschouwen en hem te betalen.

Deze verklaring VAN KUNTZE, en van het woord legitimatiepapier en van den aard van het papier, bevredigt ons niet. In de woorden toonderpapier,

orderpapier enz., ligt steeds een aanduiding van den schuldeischer en wordt niets omtrent den schuldenaar aangegeven. Bij deze papieren is trouwens de debiteur evengoed gelegitimeerd den toonder, den geëndosseerde, enz. te betalen, zoodat de naam legitimatiepapier voor de bepaalde soort, welke KUNTZE c. s. zoo willen aanduiden, niet kenmerkend is.

Wij gelooven dan ook, dat deze papieren geene legitimatiepapieren zijn en analyseeren weder de bedoeling van partijen bij het aangaan van het contract. De uitgever van het papier heeft eenen bepaalden schuldeischer op het oog, hij sluit eene overeenkomst met iemand, dien hij als rechthebbende erkent. Om dezen persoon echter het bewijs, dat hij rechthebbende is, gemakkelijker te maken, wordt hem door den schuldenaar een papier gegeven, dat hem legitimeeren zal, maar dan natuurlijk ook volkomen legitimeert, anders kon ook dit papier evengoed achterwege blijven. Dat dit papier toch zou dienen om de positie van den schuldenaar gemakkelijker te maken, kunnen wij niet gelooven. Door een streng papier op naam of een volkomen bewijs onafhankelijk van eenige schuldbekentenis, ware deze nog veel beter geholpen. Wij meenen dus, dat de uitgever hem betalen moet, die met het papier aankomt, tenzij hij kan bewijzen, dat deze persoon de eerste houder niet is. Met dezen toch heeft de uitgever zijn contract aangegaan, aan dezen wil hij praesteeren. De eerste houder kan eenen ander ook machtigen de praestatie voor hem op te vorderen, doch dan is het niet het papier, dat dezen nieuwen houder recht geeft, maar de machtiging.

De eerste houder nu heeft met den uitgever een contract gesloten, waarvan hij het aangaan met zijn papier gemakkelijk kan bewijzen. Heeft hij dit niet, dan moet hij op andere wijze zijn recht kunnen bewijzen, want de overeenkomst tusschen uitgever en eersten houder is niet, zooals bij het toonderpapier het geval is, in het stuk belichaamd, maar moet onafhankelijk van elk papier toch hare werking hebben. De rechthebbende kan dan ook nog op andere wijze zijn recht bewijzen, b. v. door getuigen of aanwijzingen, maar dit bewijs is op zich zelf voldoende, evenals het bewijs door het toonen van het stuk zelf: zij staan naast elkaar en behoeven elkander niet aan te vullen.

De beide groote verschillen tusschen toonder- en legitimatiepapier komen dus hierop neer, dat het legitimatiepapier den eersten rechtmatigen houder legitimeert tot ontvangst, het toonderpapier ook den tweeden, derden, *n*-den houder, die *justo modo* in het bezit er van gekomen is, en in de tweede plaats, dat bij het legitimatiepapier het toonen van het stuk slechts éene der wijzen van legitimatie is, bij het toonderpapier de eenige.

Hoe is het nu met het bagagereçu? De reiziger geeft zijn goed aan den spoorwegondernemer af; deze neemt het, meestal tegelijk met den reiziger, mede naar zijne bestemmingsplaats, wordt voor dit vervoer, voor het overbrengen van de eene plaats naar de andere betaald, en levert het goed weer uit aan denzelfden persoon, die het heeft afgegeven, of aan diens gemachtigde. Komt nu echter een ander met het reçu, dan moet de spoorwegondernemer ook dezen het goed

afleveren, tenzij hij kan bewijzen, dat de houder van het stuk de inbrenger van het gevorderde goed niet is.

Een gevolmachtigde moet, om de bagage in ontvangst te kunnen nemen, het reçu toonen. Dit moet hem dus door den eersten houder worden gegeven.

Treedt de lasthebber, die houder is van het reçu, nu in eenige betrekking tot de bagage, die hij moet opvorderen? Hij wordt geen detentor; hij heeft de zaak niet onder zich. Wordt hem het reçu ter bloote opvordering van de bagage gegeven, dan wordt hij evenmin *possessor animo domini*; hij heeft niet den wil om eigenaar te zijn, hij is dan ook slechts houder van het reçu. Wordt dit nu echter overgedragen, hetzij bij schenking, hetzij onder eenen bezwarenden titel, wordt dan de bezitter van het reçu rechthebbende op het goed door de overgave van het stuk? Deze vraag is niet zoo vreemd, wanneer men bedenkt, dat de eerste houder van het stuk, de inbrenger van de bagage, eigenaar was, terwijl de spoorwegmaatschappij slechts bewaarder, *possessor corpore*, *alieno nomine* is.

Ons antwoord luidt echter beslist ontkennend en wel om de eenvoudige reden, dat het legitimatiepapier de hoofdeigenschap van het toonderpapier, de verhandelbaarheid mist. De bedoeling van partijen bij de opmaking van het legitimatiepapier is den rechthebbende een gemakkelijk middel te geven om zijn recht te bewijzen, en niet een papier te scheppen, dat, overgedragen, den houder in de gelegenheid stelt, eigenaar te worden van het goed, dat er in vermeld wordt. Zulke papieren zijn de *cognoscementen* aan order en aan toonder. Deze dienen om goederen, die

per schip vervoerd worden, op eene andere plaats aan anderen te leveren. De geconsigneerde kan op dit stuk de uitlevering van het goed vorderen. ¹⁾

Het feit, dat op vertoon van het cognoscement wordt uitgeleverd, wordt nu volkomen daardoor verklaard, dat het een toonder- of orderpapier is, hetwelk het legitimatiepapier niet is. Met een cognoscement op naam of nog liever aan den inlader zelf is dit papier zeer goed te vergelijken, maar deze vergelijking werpt geen nut af.

Wordt nu echter een bagagereçu verkocht, met de bedoeling daardoor de bagage zelf aan den koper over te doen, wat is dan de uitwerking van dezen koop en verkoop? Komt de koper de bagage opeischen met het reçu in de hand, dan wordt zij hem uitgeleverd, en al komt dan later de eerste houder het goed, dat hij ten vervoer afgaf, opvragen, de spoorwegmaatschappij zal volkomen bevrijd zijn door de levering aan den houder van het bagagebewijs. Komt daarentegen eerst de verkoper bij den spoorwegondernemer zijn goed opvragen en bewijst hij zijn recht op het goed, dan wordt hem dit ook afgegeven. Wanneer dan later de koper met het reçu de bagage komt opvorderen, zal hij de spoorwegmaatschappij niet tot eene tweede levering, subs. schadevergoeding kunnen dwingen, zelfs al bewijst hij, dat het reçu hem verkocht was. De ondernemer zal hem naar den eersten houder kunnen verwijzen en de feitelijke levering van het verkochte goed zal hij van

¹⁾ De vraag, of hij reeds door de overdracht van het papier bezitter van het goed wordt, kunnen wij, als niet ter zake dienende, onaangeroerd laten.

dezen moeten vragen. Zoo ook, wanneer het reçu is weggeschonken of op eenige andere, hetzij rechtmatige of onrechtmatige wijze, in het bezit van eenen derde is overgegaan.

Onze wet nu spreekt nergens over garderobekaartjes of andere legitimatiepapieren; slechts de algemeene voorschriften van ons verbintenissenrecht zullen dus op de verbintenissen, uit die papieren voortspruitende, van toepassing zijn. Hoe deze toepassing o. i. zal moeten plaats hebben, toonden wij boven aan, onze theorie wordt bij de bagagereçu grootendeels gehuldigd door bepalingen, opgenomen in het Reglement op het Vervoer. Artt. 19—27 van het Reglement op het Vervoer handelen over de bagage, d. w. z. het zoogenaamde passagiersgoed en art. 23 bevat de bepalingen omtrent de aflevering der bagage. Al. 1 van dit artikel zegt, dat het goed wordt uitgeleverd tegen overgave van het bagagebewijs en al. 2 bepaalt dat de spoorwegondernemers daarna van alle verantwoordelijkheid ontheven zijn en geen onderzoek behoeven te doen naar de identiteit van den houder van het bewijs.

De wetgever heeft door deze bepalingen, die van het bagagereçu een legitimatiepapier maken, het den reiziger zeer gemakkelijk gemaakt; de reizigers zijn er op gesteld, dat hunne bagage hun vlug wordt afgeleverd; ook gaan zij dikwijls niet zelf hun goed opeischen, maar geven hun bagagebewijs aan eenen derden, eenen beambte of eenen pakjesdrager en laten aan dezen het goed uitleveren.

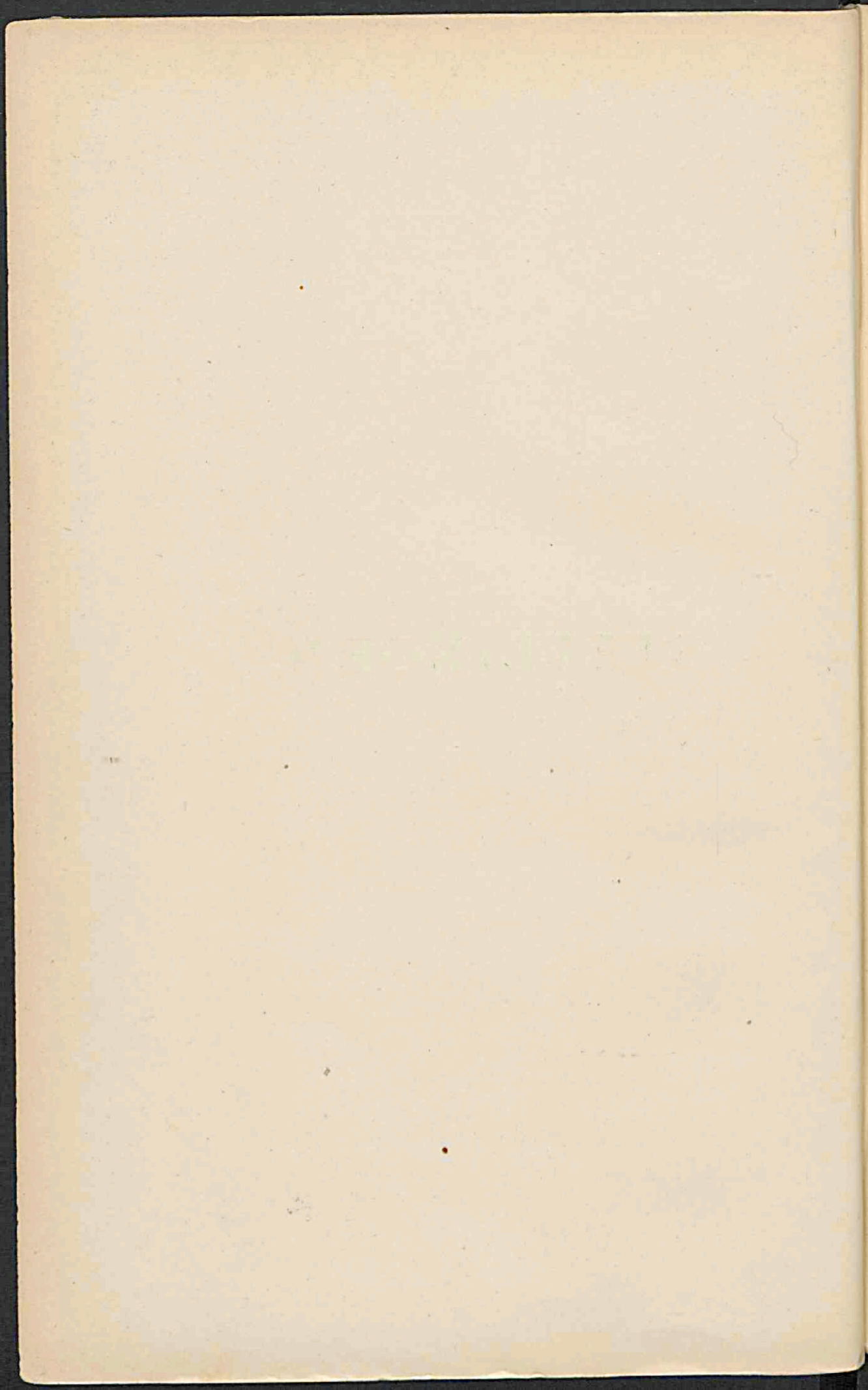
Het karakter van legitimatiepapier blijkt ook zeer duidelijk uit al. 6 van hetzelfde artikel. Wanneer

het bagagebewijs vermist wordt, zoo zegt deze alinea, zijn de beambten van den spoorweg alleen tot de afgifte der bagage verplicht na volledige aanwijzing van het recht op ontvangst der goederen, tegen afgifte van een bewijs van ontvangst en naar gelang van de omstandigheden, tegen het stellen van waarborg; dit laatste, omdat het bewijs van de spoorwegmaatschappij, dat zij reeds uitgeleverd heeft, wel eens zeer moeilijk kan zijn.

Het papier is dus geen absoluut vereischte voor de uitlevering der bagage; heeft men het niet, dan is het toch mogelijk zijn goed terug te krijgen, geheel anders bijv. dan gewoonlijk met bank- en muntbiljetten. Dit verschil volgt natuurlijk uit de bedoeling van den detentor der bagage, het goed aan den eigenaar weder terug te geven, terwijl het bij toonderpapier den schuldenaar volkomen onverschillig is, aan wien hij praesteert, wanneer de man maar houder is. Het vertoonen van het bagagereçu is dus een gemakkelijk middel om zijn recht op het goed te bewijzen, maar het is bovendien een onfeilbaar middel.

Stond al. 2. van art. 23 niet in het Verv. Regl. dan zou toch het toonen van het bewijs door den ondernemer voor voldoende verklaard moeten worden, het eischen van verder bewijs is afgesneden. Echter kon degeen, die het reçu gevonden of gestolen heeft, de bagage evengoed opvorderen, en is dus de reiziger aan het gevaar van diefstal of verliezen blootgesteld. Bijzondere zorg voor zijn bagagereçu zij dus iederen reiziger aanbevolen!

STELLINGEN.



STELLINGEN.

I.

Bij het nemen van een spoorwegkaartje wordt tusschen reiziger en spoorwegondernemer eene overeenkomst gesloten, die niet kan gebracht worden onder eenige soort overeenkomsten, welke in ons recht geregeld is.

II.

De schuldeischer, wien zijne inschuld voldaan wordt, is niet verplicht den schuldenaar daarvoor eene quitantie te geven.

III.

Het gebruiken van de retourhelft van eens anders kaartje voor heen en terug is niet geoorloofd, onver-

schillig of deze verbodsbepaling in de tarieven, op de kaartjes zelf of elders al dan niet vermeld is.

IV.

De reiziger, die gebruik maakt van de retourhelft van een spoorwegkaartje voor heen en terug, waarvan de andere helft door een ander gebruikt is, valt onder geene strafbepaling, dan die van art. 4 al. 3 van het Reglement voor het Vervoer op de Spoorwegen.

V.

Terecht plaatst WINDSCHEID de schenking *jure Romano* onder de afzonderlijke rechtshandelingen, waaruit verbintenissen kunnen voortkomen.

VI.

Hij, die een onroerend goed verkoopt, is niet alleen verplicht mede te werken tot de in art. 671 B. W. genoemde overschrijving, maar ook tot feitelijke inbezitting.

VII.

Voor waarneming van eens anders zaak, in den zin van artt. 1390—1394 B. W., wordt vereischt, dat de *negotiorum gestor* de zaken, welke hij waarneemt, voor die eens anders houdt.

VIII.

„Door wiens schuld” in art. 1401 B. W. beteekent „door wiens toedoen.”

IX.

Een zedelijk lichaam kan ook door de onrechtmatige daden zijner bestuurders verbonden worden.

X.

Het gehomologeerde akkoord in een faillissement moet beschouwd worden als een vonnis.

XI.

De door het faillissement opeischbaar geworden vorderingen op den failliet, kunnen niet in vergelijking gebracht worden met zijne opeisgbare inschulden.

XII.

Art. 127 Rv. is overbodig.

XIII.

De persoonlijke omstandigheid, die een misdrijf het karakter geeft van ambtsmisdrijf, moet niet van invloed zijn op de strafbaarheid der deelnemers, niet-ambtenaren.

XIV.

Uitbreiding van de bevoegdheid van den militairen rechter tot commune delicten, is af te keuren.

XV.

Sneller berechting van strafbare feiten ingeval van betrapping op heeterdaad is wenschelijk.

XVI.

Art. 56 G. W. behoort in dien zin gewijzigd te worden, dat de Koning geen oorlog kan verklaren, dan na toestemming door de Staten-Generaal in verenigde vergadering gegeven.

XVII.

Terecht zegt JHR. MR. J. RÖELL in zijne Kantteekeningen, enz., sprekende over art. 80 G. W.: „Met dit artikel is eene uitbreiding der kiesbevoegdheid tot het algemeen stemrecht.... alleszins bestaanbaar.”

XVIII.

Het is in het belang der maatschappij, dat Zondagsarbeid zooveel mogelijk beperkt worde. De staat moet alle werkgevers desnoods dwingen, geen anderen

dan hoognoodigen arbeid op Zondag te doen verrichten.

XIX.

Onder de wetten, bedoeld in art. 126 Gem. Wet, moet ook de Gemeentewet zelve worden begrepen.

XX.

De voordeelen eener progressieve inkomsten-belasting wegen ruimschoots op tegen de nadeelen aan deze belasting verbonden.

XXI.

Eene progressieve inkomsten-belasting mag nimmer gebruikt worden als een sluitpost voor de begrooting.

INHOUD.

Inleiding	Blz. 1
---------------------	--------

HOOFDSTUK I.

De overeenkomst tusschen den reiziger en den spoor- wegondernemer	4
--	---

HOOFDSTUK II.

Het spoorwegkaartje	23
-------------------------------	----

HOOFDSTUK III.

Het retourbiljet	50
----------------------------	----

HOOFDSTUK IV.

Het bagagereçu	69
--------------------------	----

Stellingen	81
----------------------	----

INCHUP

11
12

13

14

15

16



