

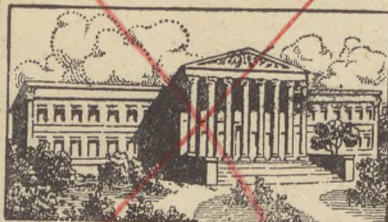
DR. GÁRDÖRFI KAMILL

A

MAGYAR VASUTI JOG

DÖNTVÉNYTÁRA

MAGYAR NEMZETI MUZEUM
ORSZAGOS SZÉCHÉNYI KÖNYVTÁRA

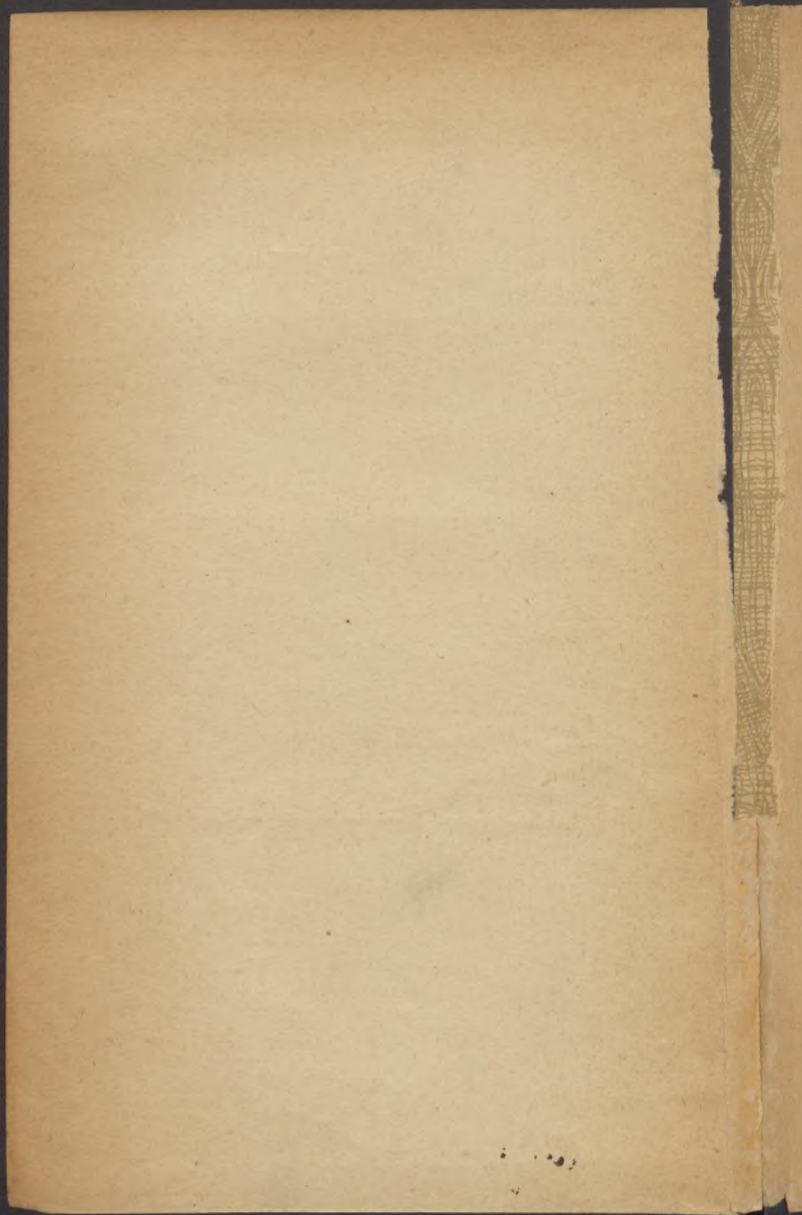


OLVASÓTERMI KÉZIKÖNYVTÁR

06477

KIKÖLCSÖNÖZNI NEM SZABAD





A MAGYAR VASUTI JOG DÖNTVÉNYTÁRA

A magyar vasuti üzletszabályzat. — Magyar vasuti személy- és podgyászdíjszabás. — Állatdíjszabás. — Vasuti árudijszabás I. rész A) szakasz. — Áru-díjszabás I. Rész B. szakasz A. fejezete. — A herni egyezmény. — Az 1892. XXV., 1894. XVII., 1901. XXV., 1908. XLIV. stb. törvények. — A kereskedelmi törvény 393—433. §§-ai. — Az üzletszabályzatot életbeléptető és magyarázó rendeletek

Szerkesztette s a bírói joggyakorlattal ellátta

Dr. Sándorfi Kamill

budapesti királyi járásbíró



KIADJA :

WODIANER F. ÉS FIAI KÖNYVNYOMDA ÉS KIADÓVÁLLALAT BUDAPEST

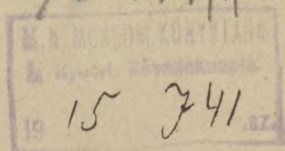
~~Hung. I.~~
~~2569st~~



321.746

~~68515~~

~~12.144/1~~



ELŐSZÓ.

A magyar vasuti fuvarozási jogra vonatkozó bírói joggyakorlat rendszeres gyűjteményét van hivatva e mű nyújtani. Ma már a vasut a világ-gazdasági fejlődés első utászkatonája s nincs a gazdasági életnek egyetlen ágazata sem, melyet a vasuti jog ne érintene. Jelentőségében ekként folyton nő a vasuti fuvarozási jog s annak alapos ismerete nélkül senki sem lehet el, akinek akár jogászai hivatásánál, akár gazdasági érdekeinél fogva azzal foglalkoznia kell. Egyébként bírák, ügyvédek, jogi szigorlatokra, ügyvédi stb. vizsgákra készülők, fuvarozók, szállítók s a fuvaroztató kereskedők, egyáltalán, a nagyközönség egészének egyetemes érdekét van hivatva szolgálni ez a gyűjtemény, mely a jogélet régen érzett hiányán óhajt segíteni.

A bírói joggyakorlat összeállításánál a suly azon volt, hogy a közölt határozatok bevilágításának a szövegezésüknél fogva sok kétség keletkezésére vezető egyes szakaszok szellemébe. A régibb s újabb joggyakorlat fontos elvi megállapításai tekintélyes részükben feldolgozást nyertek. Természetes, hogy a közölt esetek a joggyakorlatot nem meritik ki, ez ellen a hely szűke emelt korlátot, de a legtöbb közölt határozat egy-uttal *kommentárja* a szakasznak. A berni egyez-

IV

mény joggyakorlatának szélesebb alapon való feldolgozásától a hely szűke miatt szintén el kellett tekintenem.

A mű végén van a magyar vasuti üzletszabályzat betűrendes tárgymutatója.

Budapest, 1915 május havában.

Dr. Sándorfi Kamill.

TARTALOM-MUTATÓ.

I. Táblázatos összeállítása a régi és új üzletszabályzat, a bérni egyezmény s a kereskedelmi törvény egyes szakaszainak	XI
---	----

II. Az üzletszabályzat tartalomjegyzéke.

	Lap
Előszó	XVII

Üzletszabályzat (V. Ü. Sz.) és végrehajtási határozmányok.

I. Fejezet. Bevezető határozmányok.

1. Érvényességi terület	1
2. Végrehajtási határozmányok. Eltérések. Ideiglenes vagy mulólagos módosítások	3

II. Fejezet. Általános határozmányok.

3. Fuvarozási kényszer	4
4. Vonatok	4
5. A vasut felelőssége alkalmazottjaiért	6
6. Díjszabások	9
7. Panaszok	19
8. Víták	19
9. Fizetési eszközök	19

III. Fejezet. Személyszállítás.

10. Menetrendek	20
11. A szállításból kizárt vagy csak feltételesen szállítható személyek	20
12. Menetdíjak. Mérséklés gyermekek részére	22
13. Menetjegyek	23
14. Menetjegyek váltása	27
15. Kocsiszakaszok vagy egyes ülőhelyek megrendelése	28
16. Menetjegyek ellenőrzése. Menetdíjpótlékok. Pályaudvari belépőjegyek	29
17. Váróhelyiségek	35
18. Női és nem dohányzó szakaszok	36

	Lap
19. § Beszállás és a helyek kijelölése	38
20. § Menetjegyek visszavétele és kicserélése	40
21. § Indulás. Az elindulás elmulasztása az utas részéről	41
22. § Az ablakok kinyitása	42
23. § A járóművek vagy a felszerelési tárgyak megron- gálása	43
24. § Eljárás közbeneső állomásokon. Megállás a nyílt vonalon	44
25. § Az utazás félbeszakítása közbeeső állomásokon	44
26. § A vonatok késése vagy elmaradása. Forgalmi za- varok	46
27. § Állatok bevitele a személyszállító vonatokba	51
28. § Kézipodgyász bevitele a személykocsikba	54
29. § A személykocsikba való bevitelből kizárt tárgyak	55

IV. Fejezet. Uti podgyász szállítása.

30. § Az uti podgyász fogalma	57
31. § Csomagolás. A régibb szállítási jelek eltávolítása	62
32. § Feladás. Podgyászvevény	63
33. § Vám- vagy adóhivatali és rendőri kezelés	66
34. § Kiszolgáltatás	67
35. § A vasut felelőssége a podgyász elveszéseért, hiányá- ért vagy sérüléséért	68
36. § Az uti podgyász elveszése	70
37. § A vasut felelőssége a fuvarozási határidő túllépésé- ért	73
38. § Podgyász-hordárok	74
39. § A podgyász megőrzése	75

V. Fejezet. Expresszárú szállítása.

40. § Felvétel	77
41. § Szállítás	81
42. § Kiszolgáltatás	82
43. § További szabályok	83

Dijszabási határozmányok (D. H.)

1. szakasz. Általános határozmányok. Menetdíjak. Szál- lítási díjak	86
2. „ Külön személy- és termeskocsik	86
3. „ Külön kocsiszakaszok	89
4. „ Hálókocsik és étkezőkocsik	91
5. „ Betegszállító-kocsik	92
6. „ Külön személyvonatok	94
7. „ Pályaudvar-belépőjegyek	97
8. „ Kuttyák szállítása	98
9. „ Podgyász-szállítás	99
10. „ Kedvezményes podgyász-szállitmányok	100
11. „ Expresszárú	108
12. „ Menetdíjkedvezmények	109

I. Függelék.	Táblázat a szállítási érdek bevallásáért járó díjpótlék kiszámításához	125
II.	Arjegyzék a járóművek vagy felszerelési tárgyak megroggálása, bepizkolása és fertőtlenítése költségeinek megtérítéséről	126

VI. fejezet. Hullaszállítás.

44. §.	Feladás	134
45. §.	Szállítás	137
46. §.	Kiszolgáltatás	138
47. §.	Kivételes határozmányok	139

VII. fejezet. Élő állatok szállítása.

48. §.	Feladás	140
49. §.	Szállítás	143
50. §.	Kiszolgáltatás	143
51. §.	Fuvarozási határidő	145
52. §.	További szabályok	146

VIII. fejezet. Árúk szállítása.

53. §.	Közvetlen fuvarozás	146
54. §.	A szállításból kizárt vagy csak feltételeesen szállítható tárgyak	147
55. §.	Fuvarlevél; annak alakja	151
56. §.	A fuvarlevél tartalma	154
57. §.	Felelősség a fuvarlevélben foglalt adatokért	166
58. §.	A küldemény tartalmának megvizsgálása. A darabszám és súly megállapítása	171
59. §.	A kocsi megrakása. Raksúly. Hordképesség	179
60. §.	Fuvardíjpótlékok	186
61. §.	A fuvarozási szerződés megkötése	193
62. §.	Csomagolás és megjelölés	196
63. §.	Felvétel	203
64. §.	Az árú ideiglenes beraktározása	208
65. §.	Vám, adó, rendőri és statisztikai szabályok	210
66. §.	Fedett vagy nyitott kocsik használata	214
67. §.	A szállítás módja és sorrendje. Utirány	216
68. §.	A fuvardíj, illetékek és kiadások felszámítása	222
69. §.	A fuvardíj fizetése	223
70. §.	Helytelen fuvardíjszámításból eredő igények	227
71. §.	A helytelen díjszámításból eredő igények el- évülése	235
72. §.	Beszedés után kifizetendő utánvét. Kézpénzelőleg	238
73. §.	A feladó utólagos rendelkezései	240
74. §.	Szállítási akadályok	247
75. §.	Fuvarozási határidő	249
76. §.	Kiszolgáltatás	268
77. §.	Utánszámlálás és utánmérlegelés a rendeltetési állomáson	277
78. §.	Házhozszállítás	280
79. §.	Az átvétől értesítése a megérkezésről	281
80. §.	Határidők a házhoz nem szállított árúk átvéte- lére	284

	Lap
81. §. Kiszolgáltatási akadályok. Az elvitel késleltetése	286
82. §. Az árú hiányának, sérülésének vagy az árú elveszésének megállapítása a vasut által	296
83. §. A kiszolgáltatás akadályainak, az elveszésnek, hiánynak és sérülésnek bírói megállapítása	298
84. §. A vasut felelőssége az árú elveszéseért, hiányáért vagy megsérüléseért általában	298
85. §. A felelősség korlátozása a rendeltetési hely tekintetében	312
86. §. A felelősség korlátozása különös veszélyek eseteiben	312
87. §. A felelősség korlátozása súlyhiányoknál	339
88. §. A kártérítés mértéke az árú elveszése, hiánya vagy megsérülése esetén	341
89. §. A kártérítés mértékének korlátozása a díjszabás útján	343
90. §. Vélelem az árú elveszésére nézve	344
91. §. Az árú megtalálása	344
92. §. A szállítási érdek bevallása	345
93. §. Az elveszésért, hiányért vagy sérülésért járó kártérítés mértéke szállítási érdek bevallása esetén	346
94. §. Felelősség a fuvarozási határidő túllépéséért	347
95. §. Kártérítés a vasut szándékos eljárása vagy vétkes gondatlansága esetén	350
96. §. A kártérítési igények kizárása	371
97. §. Az igények megszűnése a fuvardíj kifizetése és az árú átvétele folytán	371
98. §. Az árú elveszése, hiánya vagy sérülése, vagy a fuvarozási határidő túllépése miatt a vasut ellen támasztható igények elévülése	376
99. §. A fuvarozási szerződésből eredő jogok érvényesítése	379
100. §. A szállításban részes több vasut felelőssége ..	383
IX. Záró határozmányok	385

III. A Vasuti Árúdíjszabás I. Rész B. szakasz A) fejezet tartalomjegyzéke.

Általános díjszabási határozmányok:

I. A díjszámítás alapelvei	389
II. Díjszámítás gyorsárúkért	392
III. Díjszámítás teherárúkért	398
IV. Határozmányok a kiviteli díjszabályok alkalmazására	404
V. Berakás és kirakás	406
VI. Árúszállítás nyitott kocsikban és az árúk betakarása	408
VII. Magántulajdont képező kocsitakarók, rakodási eszközök, meleg és hideg ellen való védőszerkek	417

**IV. A berni nemzetközi egyezmény tartalomjegyzé-
két I. a 425., 426. oldalon.**

V. Egyéb törvények tartalomjegyzéke.

	Lap
1892. évi XXV. törvénycikk	561
1894. » XVII. »	562
1901. » XXV. »	564
1908. » XLIV. »	566
1908. » XII. »	567

**VI. A kereskedelmi törvénynek a fuvarozási
ügyletekre vonatkozó része 570—583**

VII. Rendeletek tartalomjegyzéke.

79749/1895. K. M. sz. rendelet	583
59749/1895. K. M. sz. szabályrendelet	585
24783/1911. K. M. sz. rendelet	593
63664/1914. K. M. sz. rendelet	593
5592/1909. M. E. sz. rendelet	594
83538/1909. III. K. M. sz. rendelet	595

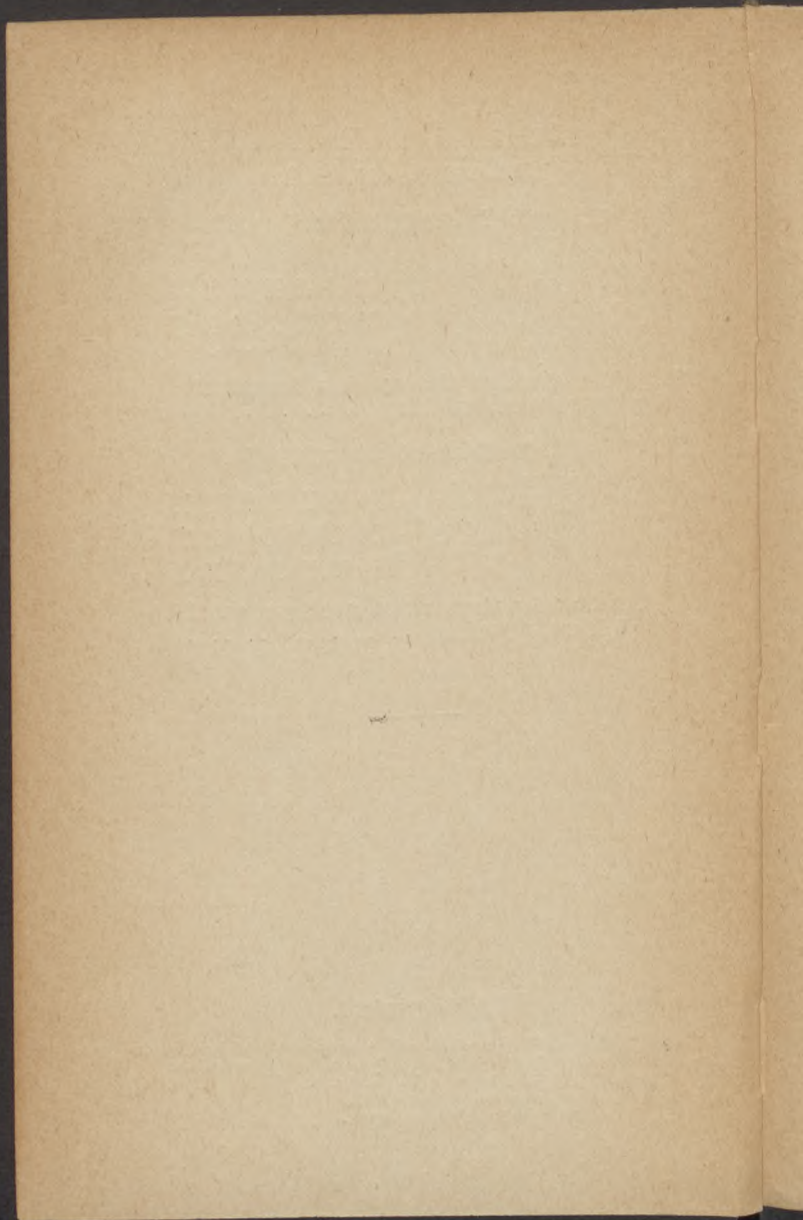
**VIII. Betűrendes tárgymutató a magyar vasuti
üzletszabályzathoz 607**

Jelmagyarázat.

V. Ü. Sz. = Üzletszabályzat a magyar szent korona or-
szágainak területén levő közforgalmu vasutak számára.

(15. §. II. 2.) = Utalás a V. Ü. Sz. 15. §-hoz tartozó II.
végrehajtási határozmány 2. pontjára.

D. H. = Díjszabási határozmányok.

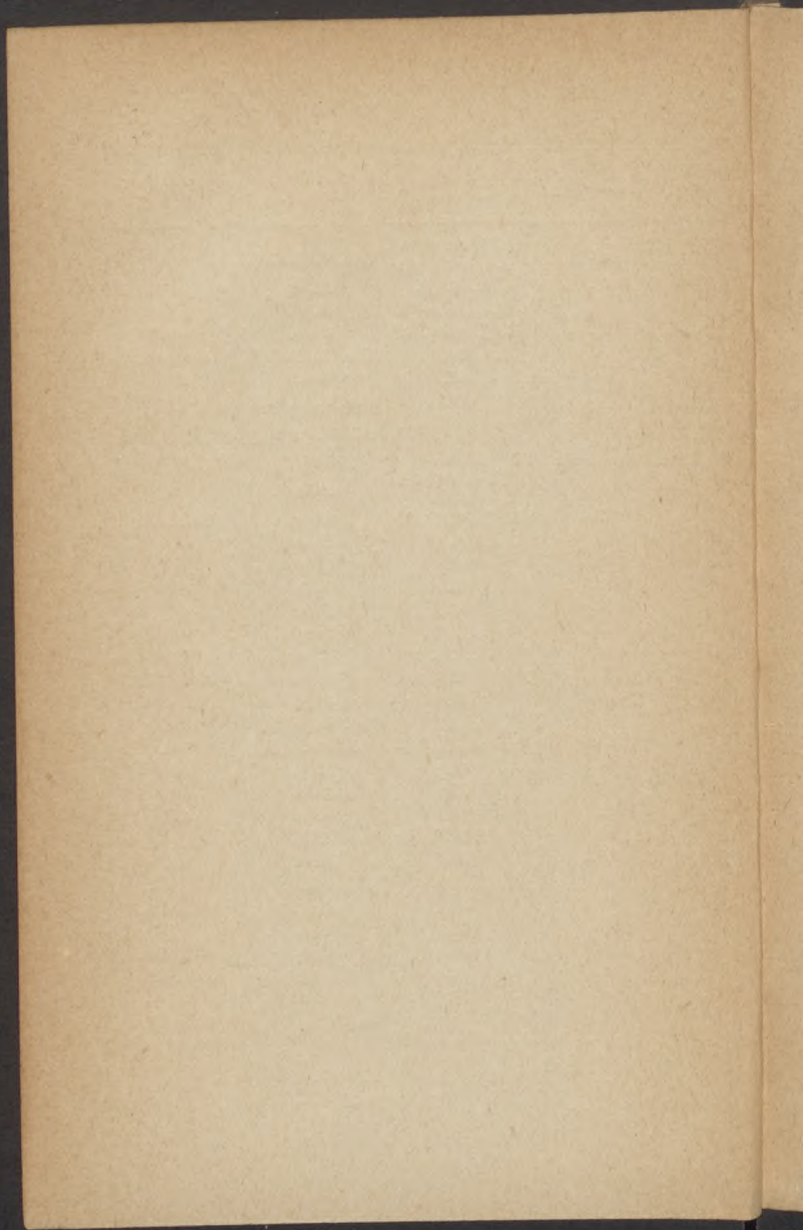


A régi és a most érvényes vasuti üzletszabályzat egyes szakaszainak egymással és a berni nemzetközi egyezmény és a kereskedelmi törvény vonatkozó szakaszaival való összehasonlító táblázata.

V. ű. Sz. §§.	A régi ű. Sz. §.	B. N. E. cikke V. h. §.	Keresk. törv. §.
1.	1. (1).	1. c.	
2.	1. (2).		
3.	6. és 50. §. A., 2., 3.	2. és 5. c. V., h. 1. §.	423.
4.	10. §. (12).		
5.	9.	29. c.	
6.	7.	11. c.	
7.	4.		
8.	3.		
9.	8.		
10.	10.		
11.	20.		
12.	11.		
13.	12.		
14.	13.		
15.	13. §. (3), 17. §. (1).		
16.	21.		
17.	15.		
18.	17. és 18.		
19.	17. §. (1), (2) és (3), 24. §. (2).		
20.	14.		
21.	19.		
22.	22.		
23.	23.		
24.	24.		
25.	25.		
26.	26.		
27.	27.		
28.	23., 34. §. (6).		
29.	29.		
30.	30.		
31.	31.		
32.	32.		
33.			
34.	33.		

V. Ü. Sz. §§.	A régi Ü. Sz. §.	B. N. E. cikke V. h. §.	Keresk. törv. §.
35.	34.		
36.	24. §. (3) és 35.		
37.	36.		
38.	37.		
39.	37.		
40.	39.		
41.	40.		
42.	40.		
43.	41.		
44.	42., 43. §. (1).		
45.	42. §. (3), (5), (6).		
46.	43. §. (2), (3).		
47.	42. §. (8), (9).		
48.	46., 44. §. (2), (3), (4), (5), (6).		
49.	47. §. (7).		
50.	46. §. (3).		
51.	47.		
52.	48. §. (1).		
53.	49.		
54.	50.	2., 3. c.	
55.	52.	6. c.	
56.	51., 52. §. (3), (4), (5), (7), (8).	6. c. V., h. 2. §.	395., 432., 433.
57.	53. §. (1).	7. c.	
58.	53. §. (2), (3), (4), (5).	7. c.	
59.	53. §. (6), 56. §. (1).	7. c.	
60.	53. §. (7)–(12).	7. c. V., h. 3. §.	
61.	54.	8. c.	394., 416–418.
62.	58.	9. c. V., h. 4. §.	
63.	56.	5. c.	423., 424.
64.	55.	5. c.	423., 437.
65.	59.	10. c.	396.
66.	57.		
67.	56. §. (2), 51. §. (1), 56. §. (4).	6. c., 5. c.	423., 421.
68.	60.	11. c.	

V. Ü. Sz. §§.	A régi Ü. Sz. §.	B. N. E. cikke V. h. §.	Keresk. törv. §.
69.	51. §. (1) 1, 61. §. (1), (2), (3).	12. c. V., h. 5. §.	390.
70.	61. §. (4).	12. c.	
71.	61. §. (5)–(7).	12. c.	
72.	51. §. (1) K. 62.	13. c.	
73.	64.	15. c. V., h. 7. §.	404., 406.
74.	65.	18. c.	397.
75.	63.	14. c. V., h. 6. §.	
76.	60. §. (3), 66., 67., 68. §. (1), (4), (7).	16., 17. c., 20., 21., 22.	405., 407., 408., 412–414., 434.
77.	58. §. (3), 68. §. (8).	19. c.	
78.	68. §. (3), (5), (6).	19. c.	403., 432.
79.	68. §. (1).	19. c.	
80.	69.	19. c.	
81.	70.	24. c.	409.
82.	71.	25. c.	
83.	72.	25. c.	409.
84.	75. §. (1).	30. c.	398.
85.	76.	30. c.	432., 433.
86.	77.	31. c.	425., 393.
87.	78.	32. c. V., h. 8. §.	428.
88.	80., 83.	34., 37. c.	399.
89.	81.	35. c.	429.
90.	79.	33. c.	
91.	82.	36. c.	427.
92.	84.	38. c. V., h. 9. §.	
93.	85.	38. c.	
94.	86., 87.	39., 40. c.	400., 401.
95.	88.	41. c.	399., 429.
96.	89.	43. c.	
97.	90.	44. c.	410., 430.
98.	91.	45., 46. c.	390., 410.
99.	73.	26. c.	
100.	74.	27., 28., 47. c.	403., 431.



Magyar vasuti személy- és podgyászdijszabás.

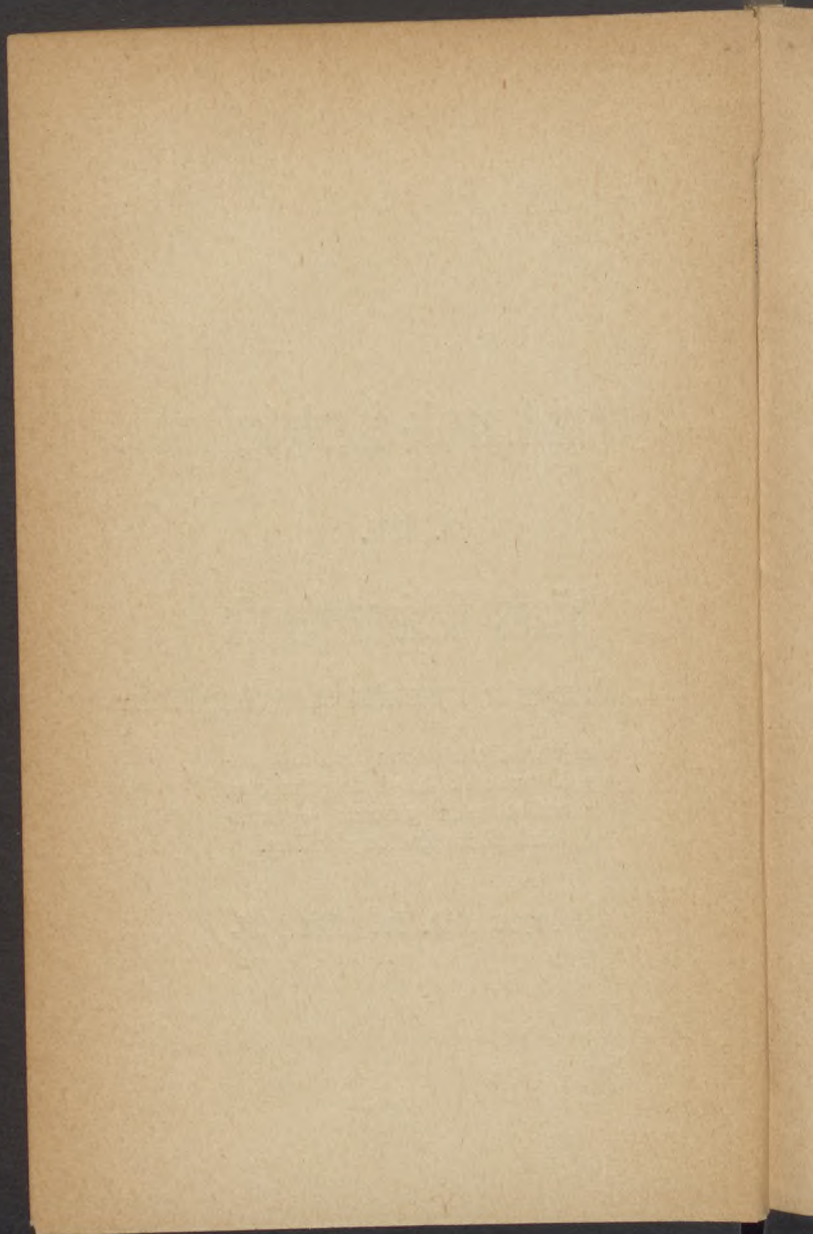
I. Rész.

Közös határozmányok

személyek, podgyász, expresszáruk és kutyák szállítására

a jelen dijszabásban felsorolt magyar vasutak helyi forgalmában, valamint ezen vasutak egymás-közi közvetlen forgalmában.

Érvényes 1912. évi július 1-től.



ELŐSZÓ AZ ÜZLETSZABÁLYZATHOZ.

Az alant felsorolt vasutak az üzemükben álló összes vonalakon a magyar kir. ministerium által — az 1892. évi XXV. t.-cz. 2. §-a alapján — az 1909. évi november hó 11-én 5592. Min. Eln. I. sz. alatt kibocsátott vasuti **üzletszabályzat** I—V. fejezeteiben foglalt határozmányok, továbbá az azokat kiegészítő **végrehajtási határozmányok**, valamint a jelen díjszabás I. részben foglalt egyéb határozmányok, végül az egyes vasutakon érvényes helyi személydíjszabás II. részben, illetve a közvetlen díjszabásokban (D. H. 1. szakasz 2.) az egyes forgalmakra nézve fennálló külön határozmányok alapján elvállalják a személyek, podgyász, expresszáruk és kutyák szállítását.

Az ezen díjszabásban foglalt üzletszabályzati *végrehajtási határozmányok* — a vasuti üzletszabályzat 2. §. (1) és (3) bekezdése értelmében — a kereskedelemügyi magy. kir. minister ur által az 1912. évi 44589/III. sz. a. ezen díjszabással együtt **jóváhagyattak**.

E díjszabásra vonatkozó mindenféle módosítás a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben tétetik közzé.

I. Aradi és csanádi egyesült vasutak

valamint az üzemében álló

Borossebes—menyházai h. é. vasut

II. Arad—hegyaljai h. é. motoros vasút	—
III. Debreczen—nyírbátori h. é. vasút	—
IV. Cs. kir. szab. Déli vaspálya társaság (magyar vonalak)	Barcs—pakrácsi vasút
V. Győr—sopron—ebenfurti vasút	Fertővidéki h. é. vasút
VI. Cs. kir. szab. Kassa—oderbergi vasút (magyar vonalak, beleértve a Csorbatói fogaskerekű vasutat)	1. Árvavölgyi h. é. vasút 2. Eperjes—bártfai h. é. vasút 3. Gőlniczvölgyi vasút 4. Lőcsevölgyi h. é. vasút 5. Poprádvölgyi (poprad—készmárki, készmárk—szepesbélai, szepesbélá—podolini és tátralomniczi) h. é. vasutak 6. Rózsahegy—korytniczai h. é. vasút 7. Szepesolaszi—szepesváraljai h. é. vasút 8. Zsolna—rajeczi h. é. vasút
VII. Magyar királyi Államvasutak (beleértve a Pécs—barcsi vasutat és a Mohács—pécsi vasút üszög—villányi vonalát, valamint a Rimamurány—salgótarjáni vasmű részvénytársaság bánréve—őzdi vonalát, továbbá a Ruma—vrdniki vonalát és az Ungvölgyi vasút ungvár—nagyberezsnai vonalát.)	1. Alkenyér—kudsi h. é. vasút 2. Bakócsa—felsőmindszent—komló h. é. vasút 3. Bács-Bodrog vármegyei egyesült h. é. vasutak 4. Bánffyahunyad-kelezeli h. é. vasút 5. Békés—csanádi h. é. vasút 6. Bicske—székesfehérvár—sárbogárdi h. é. vasút 7. Bihari h. é. vasút 8. Boldvavölgyi h. é. vasút 9. Brassó—háromszék) h. é. vasút (kivéve a brassó—hosszafalusi közuti vonalát 10. Budapest—esztergom—füzitői h. é. vasút 11. Budapest—tisza h. é. vasút 12. Csantavéri h. é. vasút 13. Csáktornya—zágrábi (zagóriai) h. é. vasút 14. Csetnekvölgyi h. é. vasút

valamint az üzemeiben álló

VII. Magyar ki-
rályi Állam-
vasutak (bele-
értve a Pécs-
barcsi vasutat
és a Mohács-
pécsi vasut
üzög-vil-
láni vonalát,
valamint a
Rimamurány
—salgótarjáni
vasmű rész-
vénytársaság
bánréve—őzdi
vonalát, to-
vábbá a ruma-
—vrdniki vo-
nalat és az
Ungvölgyi
vasut ungvár
—nagyberez-
nai vonalát.)

valamint az üzemében álló

15. Ceglédvidéki h. é. vasut
16. Debreczen—füzesabonyi h. é. vasut
17. Debreczen—hajdunánási h. é. vasut
18. Debreczen—nagyvárad h. é. vasut
19. Detrekőszentmiklós—zohor—magyarfalu czukorgyári h. é. vasut
20. Déldunavidéki h. é. vasut
21. Dráva-szávavidéki egyesült h. é. vasut
22. Drávavölgyi (Kiskőszeg—siklósi) h. é. vasut
23. Dunaipolyvölgyi h. é. vasut
24. Dunántúli h. é. vasutak
25. Eger—putnoki h. é. vasut
26. Első délnyugoti határvidéki h. é. vasut
27. Erdély—délvidéki vasut
28. Eszék—djakovo—vrpoljei h. é. vasut.
29. Fehér- és tolnavármegyei h. é. vasut
30. Felső-Eőr—tarcsa—felsőlövői h. é. vasut
31. Félegyháza—majsai h. é. vasut
32. Garamberzencze—lévai h. é. vasut
33. Győr—veszprém—dombovári h. é. vasut
34. Gyulafehérvár—zalatnai h. é. vasut
35. Gyulavidéki h. é. vasut
36. Halas—bács-almás—rigyiczai h. é. vasut
37. Héjjasfalva—székelyudvarhelyi h. é. (székely) vasut
38. Hidegkut—tamási h. é. vasut
39. Homonna—takcsányi h. é. vasut
40. Hontvármegyei h. é. vasut
41. Hódmező-Vásárhely—makó—nagy-szentmiklósi h. é. vasut
42. Hölak—nemsó—ledniczrónai h. é. vasut
43. Hölak—trencsén—teplíczi h. é. vasut
44. Kaba—nádudvari h. é. vasut

VII. Magyar ki-
rályi Állam-
vasutak (bele-
értve a Pécs-
barcsi vasutat
és a Mohács-
pécsi vasut
úszög-vil-
lányi vonalát,
valamint a
Rimamurány
—salgótarjáni
vasmű rész-
vénytársaság
bánréve—őzdi
vonalát, to-
vábbá a ruma-
—váradi vo-
nalat és az Ung-
völgyi vasut
ungvár—nagy-
berezsnai vo-
nalát.)

valamint az üzemében álló

45. Kaposvár—fonyódi h. é. vasut
46. Kaposvár—mocsoládi h. é. vasut
47. Karánsebes—hátszegi h. é. vasut
48. Karczag—tiszafüredi h. é. vasut
49. Kassa—hegyaljai h. é. vasut
50. Kassa—tornai h. é. vasut
51. Kecskemét—fülöpészállási h. é. vasut
52. Keszthelyvidéki h. é. vasut
53. Kisküüllővölgyi h. é. vasut
54. Körmend—németújvári h. é. vasut
55. Körmend—zalalövő—őrszentpéter—muraszombati h. é. vasut
56. Körös—belovár—verőcze—barcsi h. é. vasut
57. Kőszeg—szombathelyi vasut
58. Kunszentmárton—szentesi h. é. vasut
59. Kunszentmiklós—duna-pataji h. é. vasut
60. Lonjavölgyi vasut
61. Losoncz—gácsi h. é. vasut
62. Losonczvidéki h. é. vasut
63. Magyar délkeleti h. é. vasut
64. Magyar északnyugati h. é. vasut
65. Maros-Ludas—besztercei h. é. vasut
66. Máramarossziget—szigetkamara—nagybocskó—kisbocskói és szigetkamara—szlatinai h. é. vasut
67. Mátra—körösvidéki egye-sült h. é. vasutak
68. Mezőtur—turkevei h. é. vasut
69. Miskolcz—mezőcsáti h. é. vasut
70. Mocsolád—siófoki h. é. vasut.
71. Murányvölgyi h. é. vasut
72. Nagybánya—felsőbányai h. é. vasut
73. Nagybélicz—privigyei h. é. vasut
74. Nagykároly—mátészalka—csapi h. é. vasut

VII. Magyar királyi Államvasutak (beleértve a Pécs—barcsi vasutat és a Mohács—pécsi vasut üszög—vilányi vonalát, valamint a Rimamurány—salgótarjáni vasmű részvénytársaság bányaréve—őzdi vonalát, továbbá a ruma—vrdniki, vonalát és az Ungvölgyi vasut ungvár—nagybereznai vonalát.)

valamint az üzemében álló

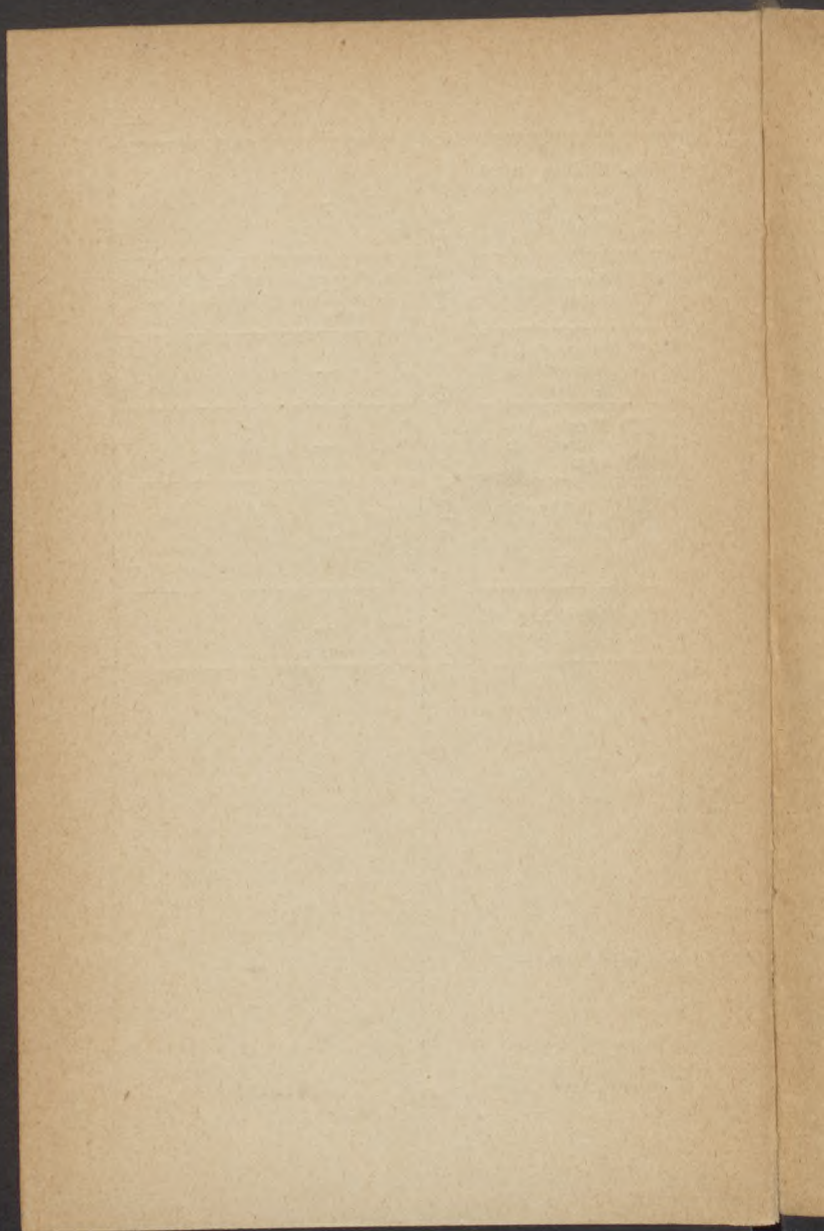
75. Nagykároly—somkúti h. é. vasut
76. Nagykikinda—aradi h. é. vasut
77. Nagyszeben—nagydisznódi h. é. vasut.
78. Nagyszeben—segesvári h. é. vasut
79. Nagy-Tapolcsány—bossány—trencsényi h. é. vasut
80. Nagyvárad—belényes—vaskóhi h. é. vasut
81. Nógrádvármegyei h. é. vasut
82. Nyitra—üzbeğ—radosnai h. é. vasut
83. Oravicza—németbogsán—resiczabányai h. é. vasut
84. Orosháza—szentes—csongrádi h. é. vasut
85. Pancsova—petrovoszelloi h. é. vasut
86. Pápa—bánhidai h. é. vasut
87. Pápa—csornai h. é. vasut
88. Petrozsény—livazény—lupényi h. é. vasut
89. Pécs—bátaszéki h. é. vasut
90. Pétervárad—beocsini h. é. vasut
91. Pozsony—komáromi egyesült h. é. vasut
92. Pöstyén—verbói h. é. vasut
93. Pusztatényő—kunszentmártoni h. é. vasut
94. Püspökladány—füzesgyarmati h. é. vasut
95. Ruma—klenáki h. é. vasut
96. Somogyvármegyei egyesült h. é. vasutak
97. Sopron—kőszegi h. é. vasut
98. Sopron—pozsonyi h. é. vasut
99. Szabadka—gombos—palánkai h. é. vasut
100. Szabolcsvármegyei h. é. vasut
101. Szatmár—bikszádi h. é. vasut
102. Szatmár—erdődi h. é. vasut
103. Szatmár—fehérgyarmati h. é. vasut
104. Szatmár—mátészalkai h. é. vasut
105. Szatmár—nagybányaivasut

VII. Magyar ki-
rályi Állam-
vasutak (bele-
értve a Pécs—
barcsi vasutat
és a Mohács—
pécsi vasut
úszög—villányi
vonalát, vala-
mint a Rima-
murány—salgó-
tarjánai vasmű
részvénytársaság
bánréve—
ózdai vonalát,
továbbá a ruma
—vrdniki vona-
lat és az Ung-
völgyi vasut
ungvár—nagy-
bereznai vona-
lat.)

valamint az üzemében álló

106. Szeged—nagykikinda—
nagybecskereki egyesült h.
é. vasutak
107. Szekszárd—bátaszéki h. é.
vasut
108. Szentcs—hódmezővásár-
helyi h. é. vasut
109. Szent-Lőrincz—slatina—
nasici h. é. vasut
110. Szigetvár—kaposvári h. é.
vasut
111. Szilágysági h. é. vasut
112. Szlavoniai h. é. vasut
113. Szolnok—kiskunfélegyházi
h. é. vasut
114. Szombathely—pinkafői h.
é. vasut
115. Szombathely—rumi h. é.
vasut
116. Temesvár—buziási h. é.
vasut
117. Teresvár—lippa—radnai h.
é. vasut
118. Temesvár—módosi h. é.
vasut
119. Temesvár—nagy-szent-
miklósi h. é. vasut
120. Temesvár—varjasi h. é.
vasut
121. Tiszapolgár—nyiregyházai
h. é. vasut
122. Torontáli h. é. vasutak
123. Töketeremes—gálszécs—
varannói h. é. vasut
124. Ujszász—jászapáti—vá-
mosgyörki h. é. vasut
125. Ungvár—vajáni h. é. vasut
126. Vác—budapest—gödöllői
h. é. villamos vasut
127. Vágsellye—negyedi h. é.
vasut
128. Varasd—goluboveczi h. é.
vasut
129. Versecz—kubini h. é. vasut
130. Vinkovce—brekai h. é.
vasut
131. Zombor—óbecsei h. é. vasut
132. Zólyombrezó—breznó-
bánya-tiszolczi h. é. vasut
133. Zsebely—csákovár—bókai
h. é. vasut
134. Zsebely—liebdingi h. é.
vasut
135. Zsitvavölgyi h. é. vasut

VIII. Mohács—pécsi vasút (mohács—villányi vonalán)	valamint az üzemében álló	—
IX. Szamosvölgyi vasút		1. Naszódvidéki h. é. vasút 2. Zsibó-nagybányai h. é. vasút
X. Szlavoniai-drávavidéki h. é. vasút		—
XI. Tétrét—kovásznai h. é. vasút		—
XII. Zágráb—samo-bori keskeny-vágányu h. é. vasút		—
XIII. Tátrai h. é. villamos vasutak		—



Üzletszabályzat (V. Ü. Sz.) és végrehajtási határozmányok.

(A végrehajtási határozmányok kisebb betűkkel nyomattak.)

I. FEJEZET.

Bevezető határozmányok.

1. §.

Érvényességi terület.

Az üzletszabályzat (rövid megjelölése : V. Ü. Sz.) a magyar szent korona országainak területén levő valamennyi közforgalmu vasutra érvényes. A nemzetközi forgalomban az üzletszabályzat csak annyiban érvényes, amennyiben e forgalomra vonatkozólag külön szabályok nincsenek.

Azt helyesen fejt ki felülvizsgálati kérelmében a felperes, hogy a hirdetményben említett nemzetközi forgalom fogalma

alatt oly vasutaknak, melyeknek államai a nemzetközi egyezmény megalkotásánál egy szerződő félként szerepeltek, tehát magyarországi és ausztriai vasutaknak egymás közötti forgalma nem értendő. **A belforgalom ugyanis a nemzetközi forgalommal szemben** mindazoknak a vasutaknak helyi és egymásközi (köteléki) forgalmát jelenti, amelyekre az Ü. Sz. határozmányai kiterjednek. Ennek az értelmezésnek helyeségén mit sem változtat az a körülmény, hogy egyes díj-szabások a Magyarország és Ausztria közötti forgalmat a belforgalomtól megkülönböztetik. Ezekben az esetekben ugyanis a két államnak az Ü. Sz. hatálya alá tartozó egymás közötti forgalma oly értelemben van a magyar és az ausztriai vasutak külön forgalmával szembeállítva, amint az ugyanazon állam területén lévő vasutak egymásközi (köteléki) forgalmával szemben is egyes vasutak kizárólag saját vonalain lebonyolított (helyi) forgalma belforgalomnak tekinthető. (Bp. Tb. 1910. G. 191. sz.)

Az üzletszabályzat oly rendelkezései, amelyek egyrészt megfelelnek a **berni egyezmény határozmányainak**, másrészt eltérnek a **kereskedelmi törvény intézkedéseitől**, törvény erejével bírnak és a magyar fuvarozási jognak kiegészítő részét képezik. (Bp. k. és váltótv. E. 303/901.)

A bírói joggyakorlat a közzétett díjszabások értelmezésénél állandóan azt az álláspontot foglalta el, hogy ezek magának a fuvarozást elvállaló vasutnak az egyoldalú nyilatkozatai lévén, azoknak minden homályos, vagy hézagos kijelentései a nyilatkozó vasutnak a terhére magyarázandók. (Kir. Curia 1091/1910.)

A berni egyezmény 1. cikke szerint ez a nemzetközi egyezmény csak azokra az áruszállítmányokra vonatkozik, melyek a szerződő államok egyikének területéről valamely másik szerződő állam területére szállíttatnak. Tekintve, hogy Ausztria-Magyarország és Lichtenstein ő felsége személyében egy szerződő félként szerepelt, szó sem lehet a **berni egyezmény alkalmazásáról** oly esetben, midőn az áru fuvarozása Magyarország területéről nem valamely másik szerződő állam, hanem a Magyarországgal szerződő félként szerepelt Ausztria területére történt. (Keresk. és váltótv. 1897. E. 160.)

A nemzetközi forgalomra az üzletszabályzat annyiban nyer alkalmazást, a mennyiben ez a forgalom külön határozmányok által nincs szabályozva.

Az 1892. XXV. t.-cz. 2. §-a és ezzel egyezően az 1901. XXV. t.-cz. 2. §-a csak arra hatalmazta fel a kormányt, hogy a berni nemzetközi egyezmény és a párisi pótegyezmény határozmányait a vasuti üzletszabályzat módosítása útján az egyezmény hatálya alá nem eső fuvarozási ügyletekre, tehát a belföldi forgalomra is kiterjessze, még azon részeiben is, melyek a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérnek. **A kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérő üzletszabályzati rendelkezés érvényességi kelléke az**, hogy a nemzetközi egyezmény és pótegyezmény határozmányaival egyező legyen. (Bpesti tábla 2538/1907.)

Az üzletszabályzatra is áll az az általános jogszabály, hogy az egyes határozmányok helyes értelmét nem az összefüggésük-

ből kiszakított egyes mondatok betű szerinti értelme nyomán, hanem az összes összefüggő rendelkezések egészstar talmából és belső kapcsolatából kell megállapítani. (Keresk. és váltótörvényszék 1909. E. 64.)

2. §.

Végrehajtási határozmányok. Eltérések. Ideiglenes vagy mulólagos módosítások.

(1) Végrehajtási határozmányokat a vasutak a felügyeleti hatóság jóváhagyásával állapíthatnak meg.

(2) Eltéréseket egyes vonalrészekre, állomásokra, járóművekre, vonatokra vagy vonatnemekre nézve, valamint bizonyos elszámolási módokatokra nézve a különleges viszonyok tekintetbe vételével a felügyeleti hatóság engedélyezhet.

(3) Az ilyen végrehajtási határozmányok és eltérések érvényességéhez szükséges, hogy azok a díjszabásba felvétessenek. A díjszabásból a jóváhagyásnak is ki kell tűnni.

(4) Ideiglenes vagy mulólagos hatálylyal a felügyeleti hatóság ezen üzletszabályzat egyes határozmányait módosíthatja és pedig akár általánosságban, akár csak egyes vonalrészekre vagy forgalmi viszonylatokra nézve. Az ilyen rendelkezéseket ki kell hirdetni. (6. §.)

A magyar közforgalmu vasutaknak az (1) bekezdésében említett **felügyeleti hatósága** a kereskedelemügyi m. kir. ministerium.

Az üzletszabályzat törvényerejű szabályával szemben az ahhoz kiadott pót- (végrehajtási) határozmánnyal a vasut a díjvisszatérítési igények per utján való érvényesítését nem korlátozhatta. (Keresk. és váltótszék 1902. D. 305.)

II. FEJEZET.

Általános határozmányok.

3. §.

Fuvarozási kényszer.

- (1) A fuvarozás meg nem tagadható, ha
1. az érvényes szállítási feltételek és a vasut egyéb általános rendelkezései teljesítettnek ;
 2. a szállítás a törvényes szabályok szerint vagy közrendészeti okokból megtiltva nincs ;
 3. a szállítás a rendes fuvarozási eszközökkel lehetséges ;
 4. a szállítást erőhatalomnak tekintendő körülmények nem akadályozzák.

(2) Az olyan tárgyakat, melyek a részes vasutak berendezésére és üzemére való tekintettel szállításra nem alkalmasak, a vasut nem köteles fuvarozásra elfogadni.

(3) Az olyan tárgyakat, melyeknek be- vagy kirakásához különleges berendezések szükségesek, a vasut csak az olyan állomásokon és állomásokra köteles elfogadni, ahol megfelelő berendezések vannak.

Rendes fuvarozási eszköz az emberi erő is. (L. 50. old. közölt határozatot.)

4. §.

Vonatok.

(1) A szállításra a meghatározott menetrend szerint rendszeresen közlekedő és a szükséghez képest indított vonatok szolgálnak.

(2) Külön vonatok indítását megrendelésre a vasut belátása szerint engedélyezi.

I. 1. Különvonatokat oly állomásokon, a melyeken úgy a szükséges járóművek, valamint a személyzet is rendelkezésre áll, legalább 6 órával, a többi állomáson pedig 24 órával azon rendes vonat indulása előtt kell **megrendelni**, mely közvetlenül a különvonat előtt közlekedik azon állomásra, a mely állomásig a különvonat kívántatik.

2. Ha különvonat két vagy **több vasut vonalára** kívántatik, ezt azon vasutnál, a melynek területén a különvonat indulási állomása fekszik, legalább 3 nappal az indulás előtt kell megrendelni.

Ily különvonat csakis az érdekelt vasutak meg-egyeztése mellett indíttatik.

II. **Különvonatok** megrendelése csak akkor fogadtatik el, ha azt a forgalmi és egyéb viszonyok megengedik.

III. A vonatok indulására nézve az **állomási órák** irányadók.

IV. 1. A különvonat indulási idejét a kiindulási állomás főnöke határozza meg, melyet pontosan be kell tartani; ellenkező esetben a megállapított **várakozási illetéket** (D. H. 6. szakasz 11. és 12.) még a különvonat elindulása előtt le kell fizetni.

2. Vajjon egyáltalában és meddig tartható a különvonat a megállapított indulási idő letelte után készen, az a forgalmi viszonyoktól függ, mi fölött a kiindulási állomás főnöke határoz.

3. A különvonat azonban legtovább csak addig tartatik indulásra készen, míg a különvonatért fizetett összeg az esedékes váróilletéket és a már felmerült esetleges mellékilletégeket még fedezi.

V. **Külön személyvonatok illetékére**, valamint a menetrendszerű vonatokba besoroztatni kívánt **külön termes**-, háló-, étkező- vagy egyéb személy-, valamint betegszállító-kocsik megrendelésére és az azokért fizetendő illetékekre nézve a Díjszabási határozmányok 2., 4., 5. és 6. szakasza mérvadó.

A csatolt Díjszabás I. R. B. szakaszának a szállítás idejében nem vitásan érvényben volt II. fejezet 1. pontjának 7. alpontja szerint az élőhalakat és halivadékokat tartalmazó küldemények rendszerint gyorsstehervonattal szállíttatnak, azonban tör-

ténhetik e szállítás személy- és gyorsvonatokkal is, de csak a vasuttal idejekorán való előzetes megállapodás és a küldeményeknek gyorsárúként való feladása esetén. A felhívott díjszabási határozmány értelmében személy- vagy gyorsvonatokkal való szállítás iránt a vasut kötelezettséget nem vállal. E rendelkezésnek azonban csak az lehet a helyes értelme, hogy a vasut nem köteles a feladóval személy- vagy gyorsvonatokkal való szállítás iránt megállapodásra lépni, de nem jelenti azt, hogy a vasut az ilyen szállítás iránt érvényesen létrejött megállapodást sem tartozik teljesíteni, sőt ellenkezőleg, ha ilyen megállapodás létrejött, az a vasutat az általános magánjogi szabályok értelmében kötelezi. Nem döntő ezzel szemben alperesnek az a védekezése, hogy e megállapodás a fuvarlevélben nem lévén felvéve, őt nem kötelezi, mert az ilyen nyilatkozat nem tartozik a feladó részéről a fuvarlevélbe bejegyzendő és az Ü. Sz. 51. §-a XX. póthatározmányában és az V. függelékben felsorolt adatok és nyilatkozatok közé és mert az Ü. Sz. 51. §-a 2. pontja szerint a fuvarlevélbe a megengedett nyilatkozatokon kívül más nyilatkozatokat felvenni nem szabad, az üzletszabályzat 51. §-a pedig csak a követendő utirány előírását engedi meg a fuvarlevélben, de nem a személy- vagy gyorsvonat alkalmazásának kikötését. Ha tehát oly megállapodás jön létre a feladó és a vasut között, mely a fuvarlevélben fel nem veendő annak érvényessége semmiféle alakszerűséghez kötve nincs és így szöbelileg is jogérvényesen létrejöhet. (Curia 863/1913. V.)

Az áru a különvonatra szabályszerű fuvarlevéllel adatván fel a díjszabásszerű fuvardíj ellenében, így nyilvánvaló, hogy a különvonatra is a fuvarozási szerződésből folyó jogok és köteleességek tekintetében az üzletszabályzatban s a díjszabásokban foglalt határozmányok alkalmazandók. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 540.)

5. §.

A vasut felelőssége alkalmazottjaiért.

A vasut felelős azon közegeiért és más személyekért, akiket a fuvarozás teljesítésénél alkalmaz.

Alapos az alperes vasutnak a védekezése, mert az Ü. Sz. 77. §-a (1.) 3. pontja értelmében oly árúknál, amelyek berakásáról a díjszabás határozményai szerint a feladó gondoskodik, azon kárért, mely a berakással járó veszélyből keletkezett, a vasut nem felelős, s mert a vasutnak ezt a mentességét az a körülmény, hogy a feladó helyett annak kívánságára az ő közegei végezték a berakást, nem szünteti meg, mert a Díjszabás I. rész B. szakasz A—V. fejezet c) pontja értelmében ily esetben a rendelkezésre bocsátott munkások nem a vasut, hanem a feladó megbízottjaiaként tekintendők, úgy, hogy a vasutnak az Ü. Sz. 9. §-ában megállapított felelőssége ki van zárva. (Keresk. és váltótvszék 1908. D. 118.)

Felperes nem egy megkötött szerződés nem teljesítéséből vagy nem kellő teljesítéséből, hanem abból származtatja le kártérítési igényét, hogy mikor a huszti állomáson jelentkezett, hogy Budapestre utazzék, a vasut a forgalom szünetelése (sztrájk) és a személyszállító vonatok elmaradása miatt vele fuvarozási ügyletet nem kötött. A dolog ily állásában **elvállalt fuvarozásról nem lehet szó.** A személyszállításnál a vasut ama kötelezettsége, hogy a nála jelentkező felekkel a fuvarozási szerződést megkösse, csak a 26. § első pontjának korlátai között, vagyis akkor áll meg, ha a személyszállító vonat egyáltalán közlekedik. Az üzletszabályzat szerint a szállítási kötelezettség attól tétetik függővé, hogy a szállítás a rendes fuvarozási eszközökkel teljesíthető legyen. Rendes fuvarozási eszköz alatt értendő az emberi munkaerő is. Ezzel a vasut aznap nem rendelkezett a sztrájk miatt. Így a 6. §. 2. pontjában **meghatározott föltétel hiányában a fuvarozási szerződés megkötendő nem volt,** a szállítási kötelezettség be nem állott. (Bpesti tábla 1904. II. G. 177.)

A díjszabás I. rész B. szak. A—V. fej. e) p. értelmében a felet terhelő berakásnak helyette vasuti közegek által teljesítése esetén nem áll meg a **vasutnak** az Ü. Sz. 9. §-a értelmében **az alkalmazottaiért való felelőssége,** hanem azok ez esetben a fél megbízottaiként jelentkeznek.

Ebből folyik, hogy a berakásnál felmerült valamely mulasztásuk nem eshetik a vasut terhére s nem zárhatja ki az Ü. Sz. 77. §-a (2) pontjában foglalt mentesség megállapítását.

De nem vezethet e mentesség kizárására az sem, ha a vasuti közegek esetleg a hivatalos utasításaik sérelmével mulasztottak is el a kellő ellenőrzés teljesítését, mert a szolgálati utasítások nem kiegészítő részei a díjszabások alapján kötött fuvarozási szerződésnek. A magánjogi vagy általános kereskedelmi jogi kártérítési felelősség megállapítását pedig kizárja az, hogy a kereseti esetre vonatkozólag az 1892. évi XXV. t.-cz. értelmében törvényerejű díjszabási határozmányok rendelkezést tartalmaznak s így a felperes igényének elbírálásánál az veendő alapul. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 168.)

A Díjszabás intézkedik arról, hogy **olyankor, mikor az árúknak be- vagy kirakása a fuvaroztatónak lenne kötelessége, de azt ahelyett a vasuti vállalat vállalja el,** az erre a célra működő munkásokat a fuvaroztató megbízottjaiként kell számba venni s a vasuti vállalatnak az Ü. Sz. 5. §-ában alkalmazottjaiért elvállalt felelőssége meg nem áll.

Ennek az intézkedésnek az értelme nem lehet más s pedig éppen azért, mert az árú be- és kirakásáról szóló fejezetben van benne szó, mint az, hogy ha a berakás helytelenül történik s ebből a fuvaroztatóra kár hárul, a felelősséget a vasuti vállalat elhárítja olyankor, ha a fuvaroztató kívánságára azok valamelyikét ahelyett elvállalta.

Az említett rendelkezésnek azonban éppen az előadott okok miatt s azzal a főszabállyal szemben, hogy a fuvarozó vállalat alkalmazottjaiért felelős, nem lehet kiterjesztő és pedig azt a kiterjesztő értelmezést adni, hogy az adott viszonyok között a vasuti vállalat azért sem felelős, ha alkalmazottjai a fuvarlevelekbe helytelen kocsiszámot írnak.

Nem lehet ezt az értelmezést adni a Díjszabás felhívott rendelkezésének azért sem, mert igaz ugyan, hogy a fuvarlevél rovatában kifejezésre juttatott intézkedések szerint olyankor, mikor az árú berakását a fuvaroztató végzi, a vasuti kocsiszámot is az írja be, ám a vasuti kocsiszámnak a fuvarlevélbe beiktatása tulajdonképpen a vasuti vállalat kötelezettsége, tehát olyankor, mikor a vasuti vállalat a fuvaroztatótól az árú berakását annak kívánságára elvállalta, tulajdonképpen a maga kötelezettségének visszahárulása, vagyis az árú berakásának átvállalásától független önálló kötelesség s éppen ezért az ennek a kötelezettségnek mi módon teljesítéséből eredő következmények a fuvaroztatóra idevonatkozó világos üzletszabályzati intézkedés hiján át nem háríthatók s erre a Díjszabás joghasonlatosság alapján sem alkalmazható. (Keresk. és váltótvszék 1911. D. 196.)

A házhozzállítást végző speditőr a vasut fuvarosa, a vasut e közegének mulasztásáért felelős. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 800.)

Az üzletszabályzat szerint „a vasut közegéért és más személyekért, kiket az elvállalt szállítás teljesítésénél alkalmaz* felelős ugyan, de eltekintve attól, hogy a fennforgó esetben nem is valamely elvállalt szállításra, hanem jövődben köteendő fuvarozási ügyletekre vonatkozó tanácsadásról van szó, az említett szakaszban megállapított felelősség az alkalmazott közegeknek oly eljárásaira vagy mulasztásaira vonatkozik, melyek hivatásuk vagy feladataik teljesítéséből folynak, már pedig az kétségtelen, hogy a vasuti állomástönkök és raktártönkök feladata arra, hogy a díjszabási határozmányok alkalmazása tekintetében változtatásokat tegyen, a felelőnek a díjszabással ellenkező előnyöket engedjen, vagy avval ellenkező hátrányokat rajtuk róhasson ki, nem terjed s ebből folyik, hogy a jelen esetben is az említett közegeknek a díjszabási határozmányokkal ellenkező felfogása vagy tanácsa, a felp.-re semminemű következménnyel nem járhat s azokért a felp. felelősséggel nem tartozik. (Bpesti T. 1906. decz. 20.) II. G. 157.)

Ha a feladó kötelessége az árúnak berakása és a fuvarlevél kiállítása, akkor a fuvarlevél helytelen kiállításából származott kárért a vasut akkor sem felelős, ha a fuvarlevél kiállítását vasuti közeg végezte. (Curia 241/1905.)

A fuvarozás végett átadott árúnak a vasuti kocsirol történt lecséése a vasut embereinek vétkes gondatlanságát állapítja meg. (780/1911.)

Ha a vasut valamely közegé hivatalos eljárásában szándékosan vagy gondatlanul az utasoknak kárt okoz, e kár megértése alul a vasut akkor sem vonhatja ki magát, ha a közeg hivatalos hatáskörének mellőzésével követte el a kárt okozó cselekményt. (5836/909. sz.)

A vasutnak joga van arra, hogy az avizót postán küldhesse el a címzettnek; olyan jogszabály nincs, mely a vasutat saját közegének hibáján felül még azokért a hibákért is felelőssé tenné, melyeket a posta közgei követnek el. (B. tábla 1905. II. G. 39.)

6. §.

Díjszabások.

(1) A vasut köteles díjszabásokat kiadni, melyek a fuvarozási szerződésre irányadó összes határozmányokra, a szállítási díjakra és illetékekre nézve tájékozást nyújtanak. A díjszabások csak akkor érvényesek, ha kihirdetettek. A díjszabásokat a bennük foglalt feltételek teljesítése esetében mindenkiel szemben ugyanazon a módon kell alkalmazni.

(2) A szállítási díjaknak számszerűleg meghatározottaknak kell lenniök.

(3) Díjemelések vagy a szállítási feltételeket megnehezítő más rendelkezések legkorábban két hónappal a kihirdetés után lépnek hatályba, kivéve, ha azok csak meghatározott időre kiadott díjszabás érvénytartamának lejáratára folytán állanak elő.

I. A díjszabások kihirdetése iránt a kereskedelemügyi magy. kir. miniszternek 1905. évi február 10-én 1649/III. sz. a. kibocsátott szabályrendelete intézkedik. (2. §. 4.)

II. A vonatkozó hirdetések a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben tétetnek közzé.

Akik valamely vasuti vállalattal fuvarozó szerződésre lépnek, azokra csakis a szabályszerűen jóváhagyott s kihirdetett üzletszabályok és díjszabások, vagyis a fuvaroztatók s vasuti fuvarozó vállalatok közt létrejött **fuvarozó szerződést pótló intézkedések** tartoznak s nincs joguk abból, hogy a fuvarozásban közreműködő vasutak egymással hogyan számolnak el a beszedett fuvardíjakról, a díjszabásokban foglalt intézkedésektől, vagyis a fuvaroztató s fuvarozó vállalat közt létesült szerződést pótló intézkedésektől eltérő jogokat érvényesíteni (Keresk. és váltótvszék 1910. D. 1104.)

A díjszabás nem a feladónak, hanem a vasutnak nyilatkozata és a homályos vagy hézagos kijelentés **annak a hátrányára veendő, aki a nyilatkozatot tette stb.** (C. 903. jun. 1. 190.)

A kellően közzétett díjszabási rendelkezés **ezt a joghatályát mindaddig megtartja, amíg annak megváltoztatása kellően közzé nem tétetett.** (C. 901. nov. 25. G. 349/903.)

Igaz ugyan, hogy a vasuti üzleti rendtartás és a vasuti üzletszabályzat értelmében a közzétett **dijszabások egyenlő módon alkalmazandók**, vagyis a szállító feleket nem lehet különféle elbánásban részesíteni, hanem a vasut mindenki részére a szállítást annyi fuvardíjért köteles elvállalni, amennyi a dijszabásban foglaltatik, amiből természetesen következik, hogy a vasut egyes feladó feleket nem részesítheti abban az előnyben, hogy nekik a közzétett dijszabásban foglalt tételnél kevesebbet számít, mint más feladó feleknek. Ezek az intézkedések azonban egyáltalán nem zárják ki azt, hogy az **egyes feladó** akár ellenérték fejében, akár ellenérték nélkül, az őt megillető **díjtétel-kedvezményt igénybe ne vegye**, ez pedig sem a fuvardíj-nyilvánosság elvébe nem ütközik, sem a közérdeket nem sérti. (C. 904. ápr. 21. 397/903.)

A vasuti refakozia alatt tágabb értelemben nemcsak a díjvisszatérítés czimén a vasut által visszatérített, hanem a rovatolás utján beszedett fuvardíjaknál nyújtott díjkedvezmények is értendők. (C. 630/906. — 907. máj. 14.)

A külön közzétett vasuti dijszabási rendelkezés joghatályát, hacsak hatályának időtartama már eredetileg meghatározott időhöz nem kötött, mindaddig megtartja, míg annak megváltoztatása kellően közzé nem tétetett. — **A pótlék közzétételének mulatlan feltétele** az is, h. a hirdetés a »Vasuti és Közlekedésügyi Közlöny«-ben eszközöltessék és h. a hirdetményben a pótlék czíme és tartalmi vonatkozása tüzetesen megjelöltessék; enélkül a pótlék kellően közzétettnék és mérvadónak nem tekinthető. (I. G. 349/903.)

A dijszabás homályos rendelkezései a kibocsátó vasut hátrányára magyarázandók. (Bp. T. II. G. 171/905.)

Az érvényben álló rendeletek értelmében a hirdetményileg életbeléptetett **dijszabás-módosítás** a legközelebbi dijszabásba vagy dijszabás-pótlékba felveendő. Ezen rendelkezés be nem tartása rendszerint az illető módosítás hatálytalanságát vonja maga után; de ez az elv nem alkalmazandó abban az esetben, ha a hirdetményben meg volt jelölve az a záros határidő, ameddig a módosítás érvényben marad. (83/912.)

A közvetlen díjtétel abban a viszonylatban, melyre vonatkozik, kivétel nélkül mindig irányadó s a vasutnak ettől **egyoldalulag eltérni** s a terhesebb díjszámítást alkalmazni joga nincs, és csak akkor mellőzhető, ha a **tört dijszabás** előíratott vagy a félre rúzve kedvezőbb. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 346.)

A dijszabásba nyomdahibából beleszusztott és a többi viszonylatokra megállapított díjtételekkel való össze függésből mindenki előtt nyilvánvalóan téves díjtétel annak helyesbítése előtt sem birhat a vasutra kötelező erővel. (Budapesti kir. tábla. G. 492/1911. sz. a.)

Közvetlen díjtétel két vagy több vasut közt csak együttes megállapodás alapján állhat fenn és így ha eltérés van, hiányzik az együttes megállapodás, illetve a megkívántató és megfelelő viszonyosság; közvetlen díjtétel megállapítása vagy valamely külön megállapodás hiányában pedig a dijszabás tekintetében minden vasut a viszonylagos forgalomnál is a saját helyi dijszabását alkalmazni jogosult. (G. 464/900.)

Az a kérdés, hogy a fél a vasut által alkalmazott közvetlen **köteléki díjszabással szemben a helyi (tört) forgalom** díjtételei szerint számítás követelhet-e, más forgalomban érvényes kötéleki díjszabás szerint nem dönthető el, hanem csak az illető forgalomban érvényes kötéleki díjszabás szerint. (Bp. keresk. és vtvszék felebb. tanácsa D. 408/901.)

Az a körülmény, hogy **egy küldeményre egy fuvarlevél és egy nemzetközi fuvarlevél**, tehát két fuvarlevél állítottat ki, annyit jelent, hogy **két fuvarozási ügylet** jött létre. (Bp. T. II. G. 84/901.)

Midőn valamely árú **egy fuvarlevéllel több egymáshoz csatlakozó vasut** vonalán szállítatik, a feladó nem szerződik külön a szállításban részes minden vasuttal, hanem csak egy fuvarozási szerződés létesül s ezt a feladó azzal a vasuttal köti meg, mely tőle az árút a fuvarlevéllel átvette s a csatlakozó vasutak ebbe a szerződésbe lépnek be. A fuvarozási ügylet elbírálásánál tehát kizárólag azok a feltételek irányadók, melyeket a feladó a felvevő vasuttal megállapított és így a díj összegére nézve a felvevő vasut által közzétett díjszabás vonatkozó tétele irányadó. Ha valamely közvetlen díjtétel engedélyezéséhez egy vasut hozzá nem járult, ebből csak az következik, hogy ezen vasut a maga helyi díjszabásának megfelelő összeget attól a vasuttól követelheti, mely ezen díjtételt díjszabásába felvette, de nem követelheti ezt a fuvarozási ügyletet nem vele megkötött homályos vagy kétértelmű jogszabálynál fogva, hogy a kitétel homályos vagy kétértelmű volta annak árt, aki azt használta, a **díjszabásnak minden homályos vagy kétértelmű rendelkezése a vasut hátrányára értelmezendő.** (Bp. T. II. G. 87/901.)

Felperes keresetét arra alapította, hogy a keresetben említett fuvarlevelek utólagos olcsóbb elszámolását olyképp kéri, hogy Vágsellyén át a rendeltetési állomásig a Gács—magyar vasúti kötélek II. bek. 4. füzetében foglalt és ott 29 fillérben megállapított díjtétel alkalmazandó.

Alperes a kereset elutasítását kérte; felhozta, hogy az alkalmazni kért Gács—magyar kötéleki díjszabásnak a perbeli viszonylatra szóló díjtétele nem 29 fillér, hanem 129 fillér; elismerte ugyan, hogy a díjszabásban a díjtétel 29 fillérnek van feltüntetve — ez azonban csak **sajtóhiba** eredménye, mely olymódon keletkezett, hogy a tényleges 129 f díjtételnek 1-es száma a megelőző szomszédos 81 filléres díjtétel végére került, úgy hogy a **sajtóhiba** eredményeként a 81 filléres díjtétel 811 fillérnek — a 129 filléres díjtétel pedig 29 fillérnek nyomtatottat.

Felperes abban a kérdésben, hogy a díjtételként nyomtatott 29-es szám **sajtóhiba** eredménye, nyilatkozni nem kívánt — azt azonban elismerte, hogy a díjszabás közzététele nem a tényleg nyomtatott *811 és 29* számokkal, hanem *81 és 129* számokkal szándékolatott, és hogy a megfelelő előzetes díjszabásokban tényleg ezen utóbbi számok foglaltak; felhozta azonban, hogy bármiként történt is a hiba, akár az írásbeli előmunkálatok, akár a nyomtatás során, az a kéllőképp kihirdetett díjtétel érvényét nem érinti és a feleknek, kik a díjszabás előmunkálatairól tudomást nem szerezhettek, feltétlenül joguk van a díjszabást kihirdetett tartalmával érvényesíteni.

A bíróság annak a kérdésnek, hogy a hiba az előmunkálatok során mikép és hol keletkezett, jelentőséget nem tulajdonítva, tényállásként — mely a felek közt nem vitás — megállapította azt, hogy alperes vasut a perbeli díjtételt nem 29, hanem 129 fillérben akarta közzétenni, a közzététel azonban technikai hiba folytán és a vasut tudtán kívül tévesen 29 fillérben történt.

A bíróság ezen tényállásban tipikus esetét látta annak, hogy az ügyletet kötő egyik fél, melynek a díjszabást hirdető vasut tekintendő, akaratkijelentésének közlésénél az akaratkijelentés tartalmára nézve tévedésben volt — az akaratkijelentés tehát az ügyleti akaratot nem fedte.

Az akaratkijelentés tévességére vonatkozó jogszabályok az egész magánjog területére azonosak, anélkül, hogy a vasuti jogszolgáltatás terén az ált. magánjogtól eltérésnek helye volna, az ügyleti akarat valódiságának érvényesülése ugyanis annyira benne gyökeredzik a minden jog alapját képező erkölcsi elvekben, hogy a jogszolgáltatás minde időben és mindenhol és a magánjog minden elágazásában szűkséget látta annak, hogy épen úgy mint a kényszerből vagy megtevésztésből származó akaratkijelentés is, a valódi ügyleti akarat érvényesülését védő jogszabályok alá essék.

Az e tekintetben fennálló jogszabály pedig az, hogy az a fél, ki akaratkijelentésének tartalmára nézve tévedésben volt, a kijelentés érvényességét megtámadhatja, ha feltételezhető, hogy a téves akaratkijelentést tévedés fennforgása nélkül meg nem tette volna.

A megtámadhatóságnak ezen mindkét előfeltétele: 1. az akaratkijelentés tévessége; 2. a tévesség lényegessége, hogy az akaratkijelentés oly tartalommal, mint tényleg történt, tudatosan meg nem történt volna, a perbeli esetben nyilván megvan — nem lévén vitás felek közt, hogy a vasut nem tudta, hogy a 129 fillér 29 fillérnek nyomtatott s nem lévén vitás az sem, hogy a vasut tudatosan 29 f-s tételet nem hirdetett volna.

Ennélfogva meg kellett állapítani, hogy a 29 filléres díjtétel közzététele, bár a hirdetés kellő formában megtörtént, nélkülözi a jogügylet alapját képező lényeges ügyleti akaratot — minthogy pedig az Ü. Sz. e részben a magánjogtól eltérő intézkedést nem tartalmaz, meg kellett állapítani, hogy alperes annak érvényét megtámadni jogosítva van, ép úgy, mint ahogy a vasut nem volna jogosítva a szomszédos 84 filléres díjtétel helyett a sajtóhibás 811 filléres díjtételt alkalmazni.

Igaz ugyan, hogy a jogügyletek ezen megtámadhatósága a téves akaratkijelentésnek csak egyik következménye — másik következménye az a jogvédelem, melyben részesítendő minden jóhiszemű fél, ki a kellő külső formákkal bíró akaratkijelentés érvényességébe bizalmát fektette.

Ekként a további fennálló jogszabály az, hogy a ki a téves akaratkijelentést tette, helyt állani tartozik azon kárért, melyet annak okozott, ki az akaratkijelentést helyesnek feltételezni jogosítva volt.

Ennélfogva a vasut, ha nem is kötelezhető arra, hogy a díjszámítást 29 fillérrel ejtse meg, mindenestre felelős az általa elkövetett sajtó- vagy egyéb hibáért, annyiban, hogy

megtériteni tartozik azt a kárt, melyet valaki azáltal szenvedett, hogy a 29 filléres díjtételt helyesnek hitte.

Ha tehát valaki adásvételi ügyletet a 29 filléres fuvardíj jóhiszemű alapul vételével kötött, úgy jogos érdeke, hogy a tényleges fuvardíj ezen hirdett díjtételnél magasabb ne legyen, és a vasut a fuvardíjkülönbözet erejéig felmerülő károsodásért felelős.

A perbeli esetben azonban felperes nem is állította, hogy jogelődje a perbeli fuvarozási szerződéseket a 29 filléres díjtételre számítva kötötte volna meg, s hogy ezen számítás helytelenségéből kára származott volna, miért is felperes a sajtóhiba folytán közzétett díjtétel alkalmazását, sem mint tényleges díjtételt, sem kártérités jog alapján nem követelheti.

Ezért felperest keresetével elutasítani és mint pervesztést a perköltség viselésére kötelezni kellett. (Budapesti VI. ker. bíróság, 1909. Sp. III. 1650/7. Törvényszék és tábla hb.)

Mint hogy a nyilván téves díjtétel jóváhagyása is csak tévedésből történt, a felügyeleti hatóság tévedése pedig a vasut tévedésével egy szempont alá esik, **a tévedés miatt megtámadható díjszabási nyilatkozat hatályán a jóváhagyás sem változtat.** (Keresk. és váltótszék, 1911. D. 578.)

Az iránvadó tényállás szerint az alperes a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben 1909. évi november hó 14. napján (132. szám) kihirdette, hogy a felsősziléziai osztrák-magyar és Felsőszilézia osztrák közénforgalomban a hozzájuk tartozó pótlékokkal, leteszen megjelölt díjszabások a hozzájuk tartozó pótlékokkal, nemkülönbön hirdetés útján életbeléptetett díjtételek és kiegészítések 1909. évi december hó végével hatályon kívül helyezettnek. A felperesnek ez az álláspontja, hogy a hirdetésben megjelölt díjszabások az 1909. évi december hó 31. napja után is alkalmazandók, mert hatályon kívül helyezésük hirdetése nem történt kellő módon. Ugyanis a felperes szerint a hatályon kívül helyezés új díjszabással való pótlással tervezetett, az új díjszabásban (Felsősziléziai magyar szénforgalom, kivételes díjszabás közén stb. szállítására a kátowitzi vasutigazgatóság állomásairól) azonban a hatályon kívül helyezendő díjszabások és díjszabási pótlékok fel nem soroltattak, már pedig a hirdetés tárgyában kibocsátott 1649/1905. számú K. M. szab. rend. 2. §-a és 7. §. 4. pontja értelmében ezt a felsorolást a hirdetés érvényességi kellékének kell tekinteni. A felperes álláspontja szerint az idézett rendelet 7. §-ában felsorolt kellékek, a melyek a kihirdetések alakjának általános feltételeit foglalják magukban, — mind lényegesek és így valamelyik kellék hiánya esetén a díjszabási intézkedés kihirdetése már nem történik kellő módon és így a B. N. E. 11. cikke értelmében nem kötelező. Ez az álláspont azonban téves. A rendelet 7. §-a felsorolja ugyan, hogy a kihirdetés mikép történik, de ezt nem lehet úgy értelmezni, hogy ezek az intézkedések csak együttvéve teszik a közzétételt érvényessé. Az idézett 7. § rendelkezései ugyanis a nemzetközi egyezményben (II. cikk) kiemelt kellő hirdetés szempontjából azt a célt szolgálják, hogy a díjszabási intézkedés nyilvánosságra jusson. Ez a nyilvánosság azonban nem kívánja meg feltétlenül, hogy valamennyi intézkedés csak együtt tekintessék a **kihirdetés kellő módjának**, hanem a

hírlapokban való közzététel is magában is elegendő lehet. A fennforgó esetben az alperes kihirdetése nem hagy kétséget arra nézve, hogy a szóban forgó díjszabások az 1909. évi december hó végével hatályon kívül helyeztetnek és hogy a hatályon kívül helyezés valamely később bekövetkezendő körülménytől függővé nem tétellett. A díjszabás hatálya ezzel a hirdetéssel a kitűzött határidőben megszűnt s a későbbi díjszabáson való felsorolás hiánya annak hatályát meg nem ujíthatja.

A hatályon kívül helyezés határozottsága mellett annak érvényére nézve közömbös, hogy pótlással vagy pótlás nélkül volt-e az tervezve és így nem lényeges kellék, hogy ilyen esetben az új díjszabásban a hatályon kívül helyezendő díjszabások és díjszabási pótlékok felsoroltassanak, bár ez a felsorolás a díjszabások áttekinthetőségét kétségtelenül előmozdítja is. (Bp. Tábla 1913. G. 1040.)

A szállítási díjak kiszámítása a díjszabások alapján történik. A vasutal szerződő fél tehát a fuvardíj kiszámításánál nem hivatkozhat sikerrel azokra a szolgálati utasításokra, melyeket a vasut saját közegei részéről bocsát ki, mert azok a fuvarozási szerződés kiegészítő részét nem képezik. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 286.)

Helyes az elsőbírósnak az a jogi álláspontja, hogy a felperes által igényelt elszámolásnak utjában áll a B. 1—11. alatti fuvarleveleken foglalt következő szövegű rovatolási előírás: »Kartierung via Fiume ung.—adr. Eisenb.-Verband«. A kir. törvényszék ugyanis magáévá tette a meghallgatott szakértőnek azt a tüzetesen kifejtett véleményét, hogy ennek az előírásnak a forgalomban azt az értelmet tulajdonítják, hogy az áru a feladási állomáson Fiuméba irányíttassék és Fiumeig számoltassék el. Ily értelmű előírás és annak a vasut részéről történt teljesítése folytán pedig a felperes által igényelt elszámolás nem foglalhat helyet, mert annak utját állja a magyar—adriai vasuti kötelék II. rész, 1. füzetében a külön díjszabási határozmányok 2. b) pontjában foglalt az a rendelkezés, hogy a Fiuméba vasuton érkezett áru a kérdéses díjtétel alkalmazást nem nyerhet. (Keresk. és váltótvszék, 1937. D. 521.)

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter által 1905. évi február hó 10-én 1649. szám alatt kibocsátott szabályrendelet

a személyek, podgyások, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások kihirdetése tárgyában.

1. §. Az 1899. évi XXX. törvénycikk 1. §-a értelmében törvényerővel bíró 1851. évi november hó 16-iki vaspályauzeti rendtartás 4. és 7. §§-ai, az 1868. évi április hó 20-án 4973. sz. alatt kelt közmunka- és közlekedésügyi ministeri rendelettel kibocsátott vasut-engedélyezési szabály 10. §-ának e) pontja a vasuti áru fuvarozás tárgyában Bernben 1890. évi október hó 14-én létrejött s az 1892. évi XXV. törvénycikkbe beczikkelyezett nemzeti közti egyezmény 11. cikke, valamint az 1892. évi december hó 10-én 83.249. szám alatt kelt kereskedelemügyi

ministeri rendelettel (Rendeletek Tára 1892. évi folyam, 234 folyószám) életbeléptetett vasuti üzletszabályzat 7. és 11. §§-ai és záróhatározmányai alapján és ezen határozmányok kivételében a személyek, podgyászok, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások (ideértve az azokhoz tartozó szabályzati és egyéb határozmányokat is) kihirdetése tekintetében a következőket rendelem:

I. A kihirdetési köteleesség terjedelme.

2. §. Ugy a magyar korona országainak vasuti belforgalmában, mint a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országokkal, Bosznia-Hercegovinával és a külfölddel való vasuti forgalmakban a fennálló szabályok értelmében kihirdetendők:

1. az újonnan életbeléptetendő díjszabások;
2. a díjszabások módosításai (3. és 4. §.);
3. rovatolási díjtételek összeállításai (5. §.);
4. érvényben levő díjszabások hatályon kívül helyezése (6. §.);
3. §. 1. Díjszabási módosítások alatt különösen a következőket értetnek:

a) a fennálló díjszabások és díjtételek megváltoztatása és kiegészítése, ideértve a vontató pályák illetekeit is, amennyiben ez utóbbiak a díjtételekbe be vannak számítva, vagy a díjszabásba külön fel vannak véve;

b) versenyutirányok díjszabásainak a saját utirányra való átvétele, amennyiben az ilyen átvétel nem a vasuti áruforgalomban engedélyezett díjkedvezmények között az ez utóbbiakra fennálló külön szabályok szerint hirdettetik;

c) a díjtételek helyesbítése, mely különösen akkor, ha díjemeles forog szóban, a felmerült tévedés (nyomatási vagy számítási hiba) határozott megemlítése mellett mindig mint annak helyreigazítása jelölendő meg.

2. A vasut részéről történt elszámolásnál olcsóbb elszámolásnak a díjszabásba ez iránt felvett határozmányok vagy a vasutaknak egymás között létrejött s a felügyeleti hatóság által jóváhagyott megállapodásai szerinti utólagos alkalmazása külön kihirdetés nélkül meg van engedve.

4. §. 1. Díjszabási módosítások állanak elő:

a) díjszabási pótlékok kiadása után, mely pótlékok folytatólagos számozással látandók el;

b) a díjszabások új kiadása után, mely az esetben, ha a díjszabás áttekinthetősége nagyobb számú pótlékok kiadása által veszélyeztetve van, mindig foganatosítandó, mielőtt az az arra fordítandó munka nagyságának figyelembevételével keresztülvihetőnek mutatkozik;

c) hirdetmények után, ha külön pótlék kiadása a tárgy csekély jelentőségénél fogva indokoltnak nem mutatkozik, vagy ha az illető díjszabási módosítás sürgős volta meg nem engedi, hogy érvényesítése a legközelebbi pótlék megjelenéséig elhalasztassék.

Ez áll például:

a) egyes díjszabási határozmányoknak életbeléptetésére, hatályon kívül helyezésére, módosítására vagy kézbesítésére nézve;

b) egyes díjtételek hatályon kívül helyezésére vagy helyesbítésére nézve;

c) egyes viszonylatokra vonatkozó díjtételek életbeléptetésére, vagy módosítására nézve, amennyiben ezen díjtételek az

illető forgalomban érvényes rendes, illetőleg köteléki alapon képezettek vagy versenyutirányokról (vesd össze a 3. §. 1. b) pontjával) átvették.

II. A díjszabási módosítások a legközelebb megjelenő díjszabási pótlékban eredeti életbeléptetésük idejének megjelölésével felveendők.

2. A díjszabásokban alkalmas helyen megjegyzendő, hogy esetleges díjszabási módosítások a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben fognak közzéírni tétetni.

5. §. Rovatolási díjtételek összeállításai alatt azon — bárha elsősorban a vasuti közegok használatára rendelt — díjszabási segédesszközök értendők, melyek egy vagy több vasuton érvényben levő díjtételek összeadása által oly viszonylatokra nézve képezett díjtételeket tartalmaznak, mely viszonylatokban vagy nem léteznek közvetlen díjszabások, vagy ha léteznek is, időközben egyéb díjtételek által alá ígértettek.

6. §. 1. Fennálló díjszabásoknak hatályon kívül helyezése alatt értendő:

a) azoknak új díjszabás által való pótlása;

b) azoknak pótlás nélkül való teljes érvényen kívül helyezése.

2) Valamely díjszabásnak részben való hatályon kívül helyezése díjszabási módosításnak tekintendő és ehhez képest arra a 4. §. határozmányai érvényesek.

3. Valamely díjszabásnak hatályon kívül helyezése esetén ahhoz külön csupán e hatályon kívül helyezést tartalmazó pótlék kiadása nem szükséges.

4. A díjszabásokban alkalmas helyen megjegyzendő, hogy azoknak hatályon kívül helyezése a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben fog kihirdettetni.

II. A kihirdetés alakja.

7. §. A kihirdetés történik:

1. Hírlapokban való hirdetés után, illetve a 4. §. c) pontjában említett hirdetményeket illetőleg azoknak ily lapokban való közzététele után (8. §.);

2. a díjszabásoknak, díjszabási pótlékoknak stb. alkalmas helyen való elhelyezése után, oly czélból, hogy a közönség azokba betekinthesen (9. §.);

3. a díjszabásoknak és díjszabási pótlékoknak a közönség rendelkezésére való bocsátása után (10. §.);

4. a hatályon kívül helyezendő díjszabásoknak és díjszabási pótlékoknak az életbeléptetendő új díjszabásokban és díjszabási pótlékokban való felsorolása után. (11. §.);

8. §. 1. A hírlapokban való hirdetés eszközölni tartozik:

a) a helyi forgalmat illetőleg a vasut üztetét vezető igazgatóság;

b) egyéb forgalmakat illetőleg az ügyvivő igazgatóság, ha az valamely magyar vasut igazgatósága, különben pedig azon magyar vasuti igazgatóság, mely az illető díjszabásoknak a magyar felügyeleti hatósághoz való előterjesztésével meg van bízva.

2. A hirdetés mindenesetre a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben eszközölni. (Más hírlapokban való hirdetését illetőleg vesd össze a 11. bekezdéssel.)

3. Az ezen lap számára rendelt hirdetmények kétféle felirattal látandók el.

4. Az első feliratnak tartalmaznia kell, amennyiben köteléki díjszabásokról van szó, az illető kötelék nevét, különben pedig a hirdető vasutigazgatóság, illetve az összes részes vasutigazgatóság céget.

5. A második feliratnak a hirdetés tárgya rövid jelzését (*Uj díjszabás életbeléptetése...*, *A... díjszabás hatályon kívül helyezése*, *X. pótlék a... díjszabáshoz*, *állomások beiktatása a... díjszabásba*, *Uj díjtételek életbeléptetése* stb. kell tartalmaznia.

6. A szövegbe a hirdetés tárgya hatálya kezdetének megjelölése mellett lehető teljességgel, de tömör alakban felveendő.

Különösen feltüntetendő:

hogy hatályba lépnek-e díjemelések s mely napon:

más díjszabások vagy díjszabási pótlékoknak egyidejűleg, esetleg bekövetkező egészbeni vagy részbeni hatályon kívül helyezése:

a díjszabás, díjszabási pótlék stb. eladási ára, vagy esetleg díjtalan rendelkezésre bocsátása;

azon szolgálati hely, melynél az illető díjszabás stb. példányai megszerezhetők.

A 4. §. 1. c) pont szerinti hirdetmények teljes tartalommal teendők közzé.

7. A 4. §. 1. c), d) pontban említett esetekben az áruforgalomra vonatkozólag a hirdetmény érvényességi ideje »visszavonásig, illetve díjszabási uton való érvényesítéséig, legkésőbb azonban a legközelebbi naptári év február hó 1-ig«, az október hó 1-étől kezdve megjelenő hirdetményeknél legkésőbb a legközelebbi évet követő naptári év február hó 1-ig állapítandó meg. Mindaddig, míg a 4. §. 1. c) pont szerint hirdetmények útján történt díjszabási módosítások díjszabási uton nem érvényesítettnek, ezen hirdetmények, amennyiben további érvényben maradásuk előfeltételei fennállanak, évről-évre megújítandók, még pedig olyképen, hogy az egy és ugyanazon forgalomra vonatkozólag megelőző évben közzétett hirdetmények áttekinthető alakban egy hirdetménynyé egyesítendő, mely hirdetmény a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben legkésőbb minden év február hó elsejéig közzéteendő.

8. A hirdetmények pontosan keltezendők, a hirdető vasutigazgatóság aláírásával azonban csak akkor látandók el, ha a hirdetés több vasutigazgatóság vagy valamely kötelék nevében eszközöltetik.

9. Ha valamely díjszabás pótlás nélkül helyeztetik hatályon kívül, ez külön hirdetés útján eszközözendő.

10. A »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben való közzétételre rendelt hirdetmények ezen lap kiadóhivatalához küldendő, és a nevezett lapnak arra rendelt rovatában egyöntetű alakban fognak kinyomatni.

11. A más hírlapokban való hirdetés és ennek alakja iránt minden egyes vasuti igazgatóság szabadon határoz s az e részbeni intézkedésnél a társasági alapszabályokban megjelölt hírlapok kellően figyelembe veendő.

9. §. 2. A díjszabások elhelyezése a közönség részéről való megtekintése céljából (7. §. 2.) Az üzletszabályzat, valamint a díjszabások, díjszabási pótlékok és a hirdetmények (4. §. (1.) c) pont) vagy az utóbbiakra vonatkozólag kiadott körlevelek az illető díjszabásokban részes vasut igazgatóságánál, továbbá

amennyiben az egyes hozzátartozó állomásokra vonatkoznak, ezeken az állomásokon is a közönség részéről leendő megtekintési céljából készen tartandók. Erre a közönséget az illető kezelési helyiségekben megfelelő helyen kifüggesztendő hirdetmény által figyelmeztetni kell.

10. §. 3. A közönség részére való rendelkezésre bocsátás. (7. §. 3.) 1. Meg kell adni a lehetőséget arra, hogy minden állomáson az azt illető díjszabások és díjszabási pótlékok, ha nem is azonnal, de legalább a lehető leggyorsabban elintézendő megrendelés után megszerzethetők legyenek.

2. A díjszabások és díjszabási pótlékok czimlapján megjelölendők azok a szolgálati helyek, melyek útján egyes példányok megszerzethetők, továbbá az eladási ár vagy az a körülmény, hogy azok díjtalanul bocsáttatnak rendelkezésre.

3. Az üzletszabályzat példányai nagyobb állomásokon eladásra készen tartandók.

11. §. 4. A hatályon kívül helyezendő díjszabásoknak és díjszabási pótlékoknak az új díjszabásokban és díjszabási pótlékokban való felsorolása (7. §. 4.) 1. Az új díjszabásokban és díjszabási pótlékokban mindazon díjszabások és pótlékok, valamint mindazon díjtételek és díjszabási határozmányok, melyek utjakkal helyettesítettnek, vagy egyébként módosítottak, vagy egészen hatályon kívül helyeztetnek, pontosan megjelölendők.

2. Ha valamely díjszabásnak nagyobb része helyeztetik hatályon kívül, vagy pedig, ha egyes részei már korábban hatályon kívül helyeztettek, a díjszabásnak azon részei is megemlítendők, melyek még érvényben maradnak.

3. Mihelyt valamely részben már hatályon kívül helyezett díjszabás új díjszabás kiadása következtében egészben érvényben kívül lép, a korábbi díjszabásnak egészben való hatályon kívül helyezése az új díjszabásban kifejezetten megemlítendő s egyáltalában nem elégséges, ha csupán a még érvényben állott díjszabási rész hatályon kívül helyezése jut kifejezésre.

III. Hirdetési határidők.

12. §. Tizennégy napos határidő. 1. A kihirdetésnek általában legalább tizennégy nappal azon időpontot megelőzőleg kell történnie, melyen az illető díjszabási intézkedés hatályba lép.

2. Az újonnan megnyitandó vasutak díjszabásainak kihirdetését illetőleg ez a határidő csak a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben való hirdetésre vonatkozik.

3. Különös sürgősség esetén a felügyeleti hatóság ezen határidő megfelelő megrövidítését engedélyezheti.

4. Oly díjszabási helyesbítésekre nézve, melyek folytán díjmérséklés áll be, illetve szembetűnő sajtó- vagy számítási hibák oly helyesbítésére nézve is, mely díjmelést foglal magában, valamint az egyes viszonylatokban rendes alapon képezett vagy verseny-utirányokról átvett közvetlen menetdíjakra, továbbá rovatolási díjtételek összeállítására, végül a 4. §. (1.) c) pontja értelmében bekövetkezett díjszabási módosítások évenkénti újból való közzétételére nézve hirdetési határidő nincs megszabva.

13. §. Hat heti határidő. 1. A vasuti díjszabások oly módosításai, melyek a fennálló díjtételek felemelését, vagy a szállítási feltételek egyéb megnehezítését tartalmazzák — amennyiben a díjszabás nemcsak bizonyos meghatározott időre léptetett hatályba, vagy amennyiben a díjmelés nem pusztán díjsza-

bási helyesbítések folytán állott be — a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben való kihirdetésüktől számított hat hét leforgása előtt nem lépnek hatályba.

2. A legutóbb említett esetre, valamint a 7. §-ban megbabt többi kihirdetési módozatokra nézve a 12. §.(1.) bekezdésben megállapított tizennégy napi határidő érvényes. (Vesd össze azonban a 12. §. (4.) bekezdésével is.)

IV. Záróhatározmány. Jelen szabályrendelet által, mely 1905. évi márczius hó 1-én lép hatályba, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által 1890. évi november hó 1-én 61.935. szám alatt kibocsátott szabályrendelet a vasuti személy- és áruszállítások és az azokban bekövetkező mindennemű módosítások közhirrétéle tárgyában (Magyarországi Rendeletk Tára 1890. évfolyam 183. folyószám), valamint az ezen szabályrendelethez a kereskedelemügyi m. kir. miniszter 1892. évi december hó 15-én 83.246. szám alatt kelt rendeletével kibocsátott pótlék (M. R. T. 1892. évf. 257. f. szám), végül a keresk. m. kir. miniszternek 1894. évi szeptember hó 20-án 67.783. sz. alatt a fentemlített szabályrendelet értelmezése tárgyában kiadott rendelete (Magyar Rend. Tára 1894. évf. 236. folyószám) hatályon kívül helyezettnek.

Az osztrák cs. kir. vasuti miniszter ur, kivel ez iránt megállapodtam, egyidejűleg hasonló intézkedést tesz a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok területén levő vasutakra nézve.

Budapest, 1905. február hó 10-én.

13. §. A 83.538/909. III. K. M. sz. rendelet e szakaszt oda módosítja, hogy az ebben megállapított hatheti határidő helyett jövőre kéthónapi határidő betartása kötelező.

(E rendeletet magyarázó és kiegészítő rendeleteket l. később a Rendeletek között.)

7. §.

Panaszok.

(1) Panaszt szóval vagy írásban lehet tenni.

(2) A panaszokra lehetőség szerint mielőbb választ kell adni.

8. §.

Viták.

A közönség és az alkalmazottak közt felmerülő viták eseteiben az állomásokon a szolgálattevő tisztviselő, menetközben a vonatvezető határoz.

9. §.

Fizetési eszközök.

A törvényes fizetési eszközökön kívül ott, ahol arra szükség van, a szomszédos országokban tör-

vényes forgalomban lévő arany és ezüst pénzt is el kell fogadni. A vasut köteles a beváltási árfolyamot megállapítani s a felvételi helyeken a pénztáraknál való kifüggesztés útján közzétenni.

III. FEJEZET.

Személyszállítás.

10. §.

Menetrendek.

A menetrendeket életbeléptetésük előtt közzé kell tenni és az állomásokon kellő időben ki kell függeszteni. A menetrendekből ki kell tűnni: a vonatnemnek, a kocsiosztályoknak és az indulási időknak, a nagyobb átmeneti és a végállomásokat illetőleg a vonatok érkezési idejének, valamint a fontosabb vonatcsatlakozásoknak is. A vasut a saját üzemében álló vonalak menetrendjeit világos sárga, a más belföldi igazgatóságok menetrendjeit pedig fehér papírra nyomtatva köteles kifüggeszteni. A hatályukat vesztett menetrendeket azonnal el kell távolítani.

A menetrendekből vehetők ki azon **korlátozások** is, amelyek bizonyos **vonatok** vagy **kocsiosztály** használatát illetőleg fennállanak.

11. §.

A szállításból kizárt vagy csak feltételesen szállítható személyek.

(1) Az olyan személyek, akik a megszabott rendet meg nem tartják, az alkalmazottak ren-

delkezéseinek nem engedelmeskednek vagy ülem-sértő magaviseletet tanusítanak, különösen részeg egyének, a szállításból kizárhatók.

(2) Az olyan személyeket, akik betegségük miatt vagy más okból az utitársaknak terhére lennének, a szállításból ki kell zárni, ha csak külön szakaszt nem lehet rendelkezésükre bocsátani. A menetdíjat és a podgyász-viteldíjat a betutazott vonalra eső összeg levonásával az illetőknek vissza kell téríteni.

(3) Pestises beteget nem szabad szállítani. Leprában, (ázsiai) kolerában, kiütéses tifuszban, sárgalázban vagy hólyagos himlőben szenvedő, vagy az olyan egyéneket, akik ezen betegségek közül valamelyiknek gyanuja alatt állanak, csak akkor szabad szállítani, ha a felszálló állomásra nézve illetékes hatósági orvos a szállítás megengedhetőségét bizonyítja. A leprában szenvedő vagy ezen betegség gyanuja alatt álló személyeket külön árnyékszékkel bíró, elzárt szakaszban, a többi itt felsorolt személyeket külön kocsiban kell szállítani.

(4) Az olyan személyeket, akik hagymázban (tifusz, alhasi tifusz), diftériában, vérhasban (dysenteryában), vörhenyben, kanyaróban, szamárhurutban vagy fültőmirigylobban szenvednek, külön árnyékszékkel bíró elzárt szakaszban kell szállítani. Ha az utasra nézve az a gyanu merül fel, hogy valamelyik ilyen betegségben szenved, a vasut oly orvosi bizonyítvány előmutatását kívánhatja, melyből a betegség neme kitűnik.

(5) A külön kocsiért vagy kocsiszakaszért a díjszabásszerű illetékeket kell megfizetni.

(6) A podgyász visszaadását illetőleg lásd a 34. §. (4) és (5) bekezdését.

1. A 11. §. (1) bekezdése alapján az utazásból kizárt egyén a menetdíj és a podgyászviteldíj **visszatérítésére** való igényét elveszti.

II. Oly **tehetetlen sulyos betegek**, kiknek ápolójuk nincsen, vasuti szállításra egyáltalában nem fogadhatók el.

III. Ha kolera, pestis vagy viziszony (veszettség) **tünetei** valamely utason **utazás közben** észleltetnének, a beteget a legközelebbi oly állomáson, a melyben befogadására kórház vagy más alkalmas helyiség van, **ki kell szállítani**; azon kocsiszakaszt pedig, melyben ily beteg volt, kiüríteni és szabály szerűen **fertőtleníteni** kell. (23. §. III.) *)

IV. Az utas a továbbutazásból kizárható azon esetben is, ha a 23. §-ban körülírt okból kártérítési kötelezettségbe esvén, a **fizetést megtagadja**, vagy elegendő **biztosítékot (zálogot)** nem nyújt (16. §. 3. Kivétel 16. §. XIII.).

V. **Díjvisszatérítések** az állomások által vagy az utasnak az állomás részéről tudtul adott hivatal által teljesíttetnek.

12. §.

Menetdíjak. Mérséklés gyermekek részére.

(1) Minden állomáson a díjszabásnak olyan kivonatát kell kifüggeszteni vagy betekintés czéljából készentartani, amely az ott váltható menetjegyek árát tartalmazza.

(2) Gyermekek negyedik életévük betöltéséig, ha külön helyet nem vesznek igénybe, díjmentesen szállítandók. Gyermekek, kik negyedik életévüket betöltötték, tizedik életévük betöltéséig és az olyan négy évnél fiatalabb gyermekek, akik külön helyet vesznek igénybe, mérsékelt menetdíjért szállítandók.

*) **Trahomás betegek** korlátozás nélkül utazhatnak.

I. 1. Négy évesnél idősebb **gyermek**ek részére tíz éves koruk betöltéséig, valamint a négy éven aluli **gyermek**ek részére is, ha külön helyet foglalnak el, **féláru jegy** váltandó.

2. Minden **gyermek**, kiért a menetdíj megfizetett, **egész ülőhelyet** igényelhet.

II. A **gyermek**ek kora iránt felmerülő **kétely** esetében ideiglenesen a szolgáltató legmagasabb rangú vasuti alkalmazott dönt.

III. Egy utas **legfeljebb 2 négy éven aluli gyermek** díjmentes szállítását kívánhatja, de csakis azon esetben, ha a **gyermek**ek külön helyet **nem** igényelnek.

13. §.

Menetjegyek.

(1) Az utasnak az utazás megkezdése előtt menetjegyet kell váltania; a díjszabásban kivételek engedélyezhetők.

(2) A menetjegyen a vonalnak, a vonatnak, a kocsiosztálynak és a menetdíjnak kitüntetve kell lenni.

(3) A menetjegy érvényességének tartamát a díjszabásban meg kell állapítani.

I. **Névre szóló jegyet** csakis az azon megnevezett személy használhat. Egyébként minden menetjegy **csakis azon személy részére érvényes**, aki azzal az utazást megkezdte. (16. §. IV. 3.)

II. A menetjegyek a vasutak személy-díjszabásaiban (II. rész) foglalt menetdíjtáblázat alapján adatnak ki.

Ezenkívül **egyes helységek területére** terjedő érvényességgel egyes vasutak különleges menetjegyeket is adnak ki, amelyekre ugyanazok a határozmányok érvényesek, mint a rövid (1–30 km.) távolságú (zónarendszerű díjszabással bíró vasutakon a szomszédos forgalmu) jegyekre.

III. 1. Az 1-től 30 kilométerig terjedő **rövid távolságokra** (zónarendszerű díjszabással bíró vasutakon

a szomszédos forgalomban) részben kéreg-, részben bárczajegyek vannak használatban.

2. A bárczajegyek, miután azokon a rendeltetési állomás nincsen kitüntetve, az állomás névbélyegzőjével rajtuk megjelölt kiindulási állomásról azon rendeltetési állomások valamelyikére érvényesek, amelyek a jegyen kitüntetett kilométertávolságba (zónarendszerű díjszabással bíró vasutakon a jegyen kitüntetett szomszédos forgalmu vonalszakaszba) tartoznak.

IV. 1. A fenti III. alatt említett 1—30 km. rövid távolságokra (szomszédos zónákra) a személy- és vegyes vonatokhoz kiadott menetjegyek magasabb rangú vonatokon (gyors- és expresszvonatokon), valamint a jegyen kitüntetettnél felsőbb kocsiosztályban még ráfizetés mellett sem érvényesek. (16. §. 2. és 20. §. III.)

2. Ezen 1—30 km. rövid távolságokra (szomszédos zónákra) a személy- és vegyesvonatokhoz kiadott menetjegyek érvényessége egyes személyvonatokon egészen vagy vonalrészenként is kizárható.

E jegyek oly személyvonatokon, amelyeknél e jegyek használata menetrendi intézkedéssel ki van zárva, csakis a 16. §. IX. 2. alatt említett ráfizetés mellett érvényesek.

V. 1. A 30 kilométeren túl terjedő forgalomban (távolsági zónákban) külön személy- és gyorsvonatu kéregjegyek és azonkívül ürmenetjegyek is vannak használatban; a személyvonatu menetjegyek személy- és vegyesvonatokon, a gyorsvonatu jegyek pedig gyors-, személy- vagy vegyesvonatokon érvényesek.

2. A személyvonatu jegyeknek gyorsvonaton való használata iránt a 16. és 20. §. intézkedik.

3. A gyorsvonatu 1. osztályu menetjegyek az expresszvonatokon is érvényesek az ezen vonatok részére fennálló, külön díjszabásban megállapított pótdíj ráfizetése mellett.

Alsóbb osztályu gyors-, valamint személyvonatu menetjegyekkel ezen vonatok szintén igénybevehetők a 16. §-ban körülírt ráfizetés és az előbb említett expresszvonatu pótdíj fizetése mellett.

VI. Személy- és gyorsvonatu menetdíjak alapján kombinált menetjegyek egyes vasutakon, még pedig csakis az élénkebb forgalmu viszonylatokban adatnak ki. Megengedettnek azonban, hogy oly utazásokra, melyek részben gyors-, részben pedig személyvonattal tétetnek meg, az illető vonalrésznek és vonatnemnek megfelelő **menetjegyek külön-külön váltassanak.**

VII. 1. A fenti V. alatt említett kéregjegyeken a **rendeltetési állomások** névszerint vannak kitüntetve, vagy pedig azon **vonalszakasz** van megnevezve, amelybe tartozó állomásokig az illető menetjegy érvényes.

2. Az **ürmenetjegyek**en a kiindulási állomásnak, amelyről és a **rendeltetési állomásnak**, amelyre a jegy érvényes, mindig ki kell tüntetve lennie.

VIII. 1. A menetjegyek, ha azokon utirány kitüntetve nincs, csakis a **legrövidebb utirányon át** érvényesek.

2. Ha az utas valamely **kerülő utirányon át** kíván utazni, a hosszabb utirány tényleges távolságának megfelelő menetjegyet köteles váltani.

Ezen esetben oly menetjegy adatik ki, melyen a rendeltetési állomás mellett az **utirány** is fel van jegyezve.

IX. A menetjegyek a **rendeltetési állomásig**, de — a 25. §-ban körülírt utazásfélbeszakításának eseteit kivéve — csakis **egyhuzamban**: azaz a kiinduló állomástól a rendeltetési állomásig ugyanazon vonattal, a csatlakozó állomásokon átmenőleg pedig a legközelebb csatlakozó vonattal való utazásra **érvényesek.** (25. §. VII.)

X. A menetjegyek kiadásuk alkalmával keletbélyegzővel **lebélyegeztetnek.** A keletbélyegzővel az utazás megkezdésének éve, hónapja, napja és esetleg még az alábbi XI. végrehajtási határozmány szerint megállapított napszak jelöltetik meg.

XI. A **napszakok beosztása** a következő:

I.	napszak éjjeli	12 órától reggel 5 óra 59 perczig,
II.	» reggeli	6 » déli 11 » 59 »
III.	» déli	12 » esti 5 » 59 »
IV.	» esti	6 » éjjeli 11 » 59 »

A menetrend szerint **éjjeli 12 órakor** indított vonatokhoz kiadott menetjegyek a következő nap keltével láttatnak el.

XII. 1. A keletbélyegzővel lebélyegzett menetjegyekkel az **utazást** a jegyen megjelölt napon és ha a jegy valamely napszakkal vagy meghatározott vonatra van lebélyegezve, ezen napszakban, illetve a kijelölt vonattal **kell megkezdeni.** (21. §. II.)

2. **Füzetjegyekkel** (könyvalaku jegyekkel) az utazást annak érvénytartamán belül bármely napon meg lehet kezdeni. (21. §. III.)

XIII. A díjszabás szerint meghatározott érvény (idő) tartammal bíró menetjegyek (p. o. menettérti jegyek, körutazási jegyek stb.) **érvénytartamának kezdete** a keletbélyegzővel megjelölt napszak végétől számíttatik még akkor is, ha az indulás az illető napszakon belül korábban történik. (13. §. XV., 16. §. IV., 5. 25. §. III.)

XIV. A m. kir. államvasutak személydíjszabásában (II. rész) felsorolt **budapesti és kőbányai díjszabási metszőpontokon**, valamint az Aradi és csanádi egyesült vasutak **Arad és Kétegyháza** metszőpontjain át utazásra csakis azon menetjegyek érvényesek, a melyek árai a metszőpontok figyelembevételével (a metszőpont állomásig és ezen állomástól külön) állapíttatik meg.

XV. A **külön jegynemek** (menettérti jegyek, bérletjegyek stb.) tekintetében a jelen I. részben foglalt határozmányok annyiban nyerne alkalmazást, a mennyiben ezen jegynemekre nézve külön szabályok nem állanak fenn.

XVI. **Csoportosított jegyfüzetek** használatára vonatkozólag, a jelen díjszabás határozmányai mellett a vonatkozó díjszabás, illetve szabályzat mérvadó.

Felperes az által, hogy a menetjegyet megváltotta, a szerződést alperessel a magyar korona területén közforgalomnak szolgáló összes vasutakon érvényes üzletszabályzatnak a személyek szállítására vonatkozó rendelkezései értelmében kötötte meg, illetve a rendelkezéseknek magát alávetette. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 960.)

Az alá nem írt bérletjegyek érvénytelenek és elkobzandók: hogy az arckép aláírással volt ellátva, sullyal nem bír, mert a jegy nyomtatványi része irandó alá. (Keresk. és váltótvszék 1903. E. 309.)

A díjszabás, mint a szerződés kiegészítő része a bérletjegy tulajdonosára azt a kötelezettséget rója, hogy a bérletjegy elfogadása, illetőleg használatba vétele előtt gondosan vizsgálja meg, vajjon a bérletjegy el van-e látva a díjszabásban előírt kellékekkel, mert a vasutal szerződő félnek a szerződési jogviszonyt érintő díjszabási határozmányokat ismernie és így tudnia kell, hogy a **kellékhányos bérletjegy felhasználása** minő jogi következményeket von maga után. Ha tehát a hiányosan kiállított bérletjegyet mégis használja, az ebből eredő joghátrány csak őt terheli, mert az ily hiányos bérletjegy használata a díjszabás által eleve ki lévén zárva, a vasut az abból eredő következményekért felelősséget sem vállal s a félnek a vasut mulasztásával szemben csak ahhoz van joga, hogy a hiányok pótlását, nem teljesítés esetében pedig a jegy árának visszafizetését követelje. (Keresk. és váltótv. szék, 1905. D. 366.)

14. §.

Menetjegyek váltása.

(1) A menetjegy-pénztárakat csekélyebb forgalmu állomásokon legalább egy félórával, nagyobb forgalmu állomásokon pedig legalább egy órával a vonat indulási ideje előtt nyitva kell tartani.

(2) A menetjegy kiszolgáltatása iránti igény öt perczzel a vonat indulási ideje előtt megszűnik.

(3) A vasut követelheti, hogy a menetdíj megszámlálva fizettség.

I. 1. Az utazó közönség az állomásokon ki-függesztett **falragaszokkal** értesítettik azon időpontról, melyben a menetjegyek kiadása követelhető. Ezen idő alatt rendszerint csak a közvetlenül elinduló vonathoz adatnak ki menetjegyek.

2. Menetjegyek kiadhatók oly állomásra is, mely az **illető vonat végállomásán** túl fekszik, tehát csak más vonatra való átszállás mellett érhető el.

II. A menetjegy váltásánál, valamint a vasuti közegek kívánatára utazás közben is azon állomást, a hová az utas utazni kíván, **meg kell nevezni**.

III. A fizetett **menetdíjről** kívánatra **elismervény** is adatik.

Kocsiszakaszok vagy egyes ülőhelyek megrendelése.

(1) Egész kocsiszakaszokat kívánatra a díjszabásszerű árért az utasok rendelkezésére kell bocsátani, ha ez üzemi vagy forgalmi tekintetből akadályba nem ütközik. A megrendelésnek legalább 30 percczel a vonat indulási ideje előtt kell megtörténnie.

(2) A kocsiszakaszért legfeljebb annyi menetjegy árát kell megfizetni, a hány ülőhely van benne. A kocsiszakaszba nem szabad több személyt befogadni, mint a hány menetjegy váltatott.

(3) A megrendelt szakaszokat felírással kell megjelölni.

(4) Azt, hogy egyes vonatoknál meghatározott helyek megrendelhetők-e, a díjszabásban kell megállapítani.

I. Külön kocsiszakaszokért a Díjszabási határozmányok 3. szakaszában meghatározott **menetdíjat**, illetve **illetéket** kell fizetni.

II. 1. A külön kocsiszakaszt a felszálló állomáson kell **megrendelni**. A megrendelő részére a díjszabásszerű menetjegyeken kívül **igazolvány** is állíttatik ki, melyet a jegyvizsgálat alkalmával fel kell mutatni.

2. Külön kocsiszakasz **csak azon állomásig** bocsátatik rendelkezésre, amely állomásig az illető kocsi közlekedik.

3. **Közbeeső állomásokon** külön kocsiszakaszok csak azon esetben igényelhetők, ha a megérkező vonaton üres kocsiszakaszok rendelkezésre állanak.

III. Ha a jegyvizsgálat alkalmával az igazolvánnyal a külön kocsiszakasz használatáért a díjszabás szerint **meghatározott számú menetjegy nem mutattatik fel**, a hiányzó jegyek árát meg kell

fizetni, ellenesetben pedig a megrendelt kocsi-
szakaszba más utasok is elhelyezhetők.

IV. **Másodrangú vonalakon**, valamint vegyes-
vonatokon külön kocsiszakaszok rendszerint nem
bocsátatnak rendelkezésre.

16. §.

Menetjegyek ellenőrzése. Menetdíjpótlékok. Pálya- udvari belépőjegyek.

(1) A menetjegyet a váróhelyiségbe való belé-
péskor, a pályaelőtérré való bemenetelnél és an-
nak elhagyásakor, a kocsikba való beszálláskor,
ugyszintén az utazás alatt bármikor kívánatra
elő kell mutatni és az utazás utolsó vonalrészén
fennálló rendelkezéshez képest kevéssel az utazás
befejezése előtt vagy az után le kell adni.

(2) Az az utas, a ki nem tud érvényes menet-
jegyet felmutatni, tartozik az általa megtett ut-
vonatra, ha pedig a felszálló állomás azonnal
kétségtelenül be nem igazoltatik, a vonat által
megtett egész utvonalra eső menetdíj kétszere-
sét, de legalább 6 koronát megfizetni. Ez utóbbi
összeget kell fizetni akkor is, ha a vonat még
el sem indult. A ki a kalauznak vagy a vonat-
vezetőnek felszólítás nélkül jelenti, hogy menet-
jegyet nem válthatott, a rendes menetdíjhoz 1
korona pótlilletéket tartozik fizetni, azonban
semmiesetre sem többet a menetdíj kétszeresénél.

(3) Az az utas, a ki az azonnali fizetést meg-
tagadja, a vonatból kiszállitható. A kiszállított
utasnak nincs igénye arra, hogy uti podgyásza
a rendeltetési állomás helyett más állomáson
becsáttassék rendelkezésére.

(4) Elzárt pályaelőtérral bíró állomásokon azok
a személyek, a kiknek nincs érvényes menetjegyük,

az állomás elzárt részébe való belépés előtt pályaudvari belépőjegyet tartoznak váltani. A jegyet az állomás elzárt részébe való belépéskor elő kell mutatni és annak elhagyásakor le kell adni. A ki az állomás elzárt részébe érvényes igazolvány nélkül lép be, 1 koronát tartozik fizetni.

(5) A ki utazási szándék nélkül az indulásra kész vonatba beszáll, 6 koronát tartozik fizetni.

(6) A vasut a felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabás útján egységesen szabályozhatja azokat az eseteket, a melyekben a (2), (4) és (5) bekezdésekben megjelölt összegek beszedését méltányosságból részben vagy egészen elengedi.

(7) Az utánfizetett összegről mindenkor elismervényt kell kiszolgáltatni.

I. Azon menetjegyek, melyeknek **tartalma jogtalanul megváltoztatott**, jegyfüzetek szelvényei, a melyeknek **boritéka fel nem mutatható**, valamint azon jegyszelvények, melyek nem használatnak az illető jegyfüzetnek megfelelő **sorrendben**, érvénytelenek és elkoboztatnak.

II. Vajjon valamely menetjegy, mely csak annyira van **megrongálva** vagy **megesonkitva**, hogy ez által a jegyellenőrzés nem gátoltatik, érvényes-e vagy sem, e fölött a vonaton a vonatvezető, az állomáson az állomásfőnök határoz. Oly menetjegyek ellenben, melyek megrongálása vagy megesonkitása olymértű, hogy ezáltal a jegyellenőrzés lehetetlenné válik, érvénytelenek.

III. A használt és érvényüket veszített **különféle menetjegyeket**, menetjegyszelvényeket, igazolványokat, utánfizetési bérceket stb. a végállomáson a pályaudvar elhagyásakor vagy — a mennyiben a jegyek a vonaton szedetnek el — a végállomás előtt a vasuti alkalmazottaknak **át kell adni**; azon jegyeket pedig, melyek még további utazásokra is érvényesek (menettérti jegyek, bérletjegyek stb.) a pályaudvar elhagyásakor **fel kell mutatni**. Ha a

jegyek nem a vonaton szedetnek el, azon utassal szemben, ki a pályaudvar elhagyásakor **érvényes jegy nélkül találta**tik, vagy a ki menetjegye **felmutatását megtagadja**, az alábbi IV. 1. végrehajtási határozomány alkalmaztatik. (16. §. XI.)

Kivételt képeznek oly használt vagy érvényüket vesztett menetjegyek, melyeket az utasok **visszatérítési igények érvényesítése czéljából** az utazás befejezése után is megtartani szándékoznak. Ezeket a pályaudvar elhagyásakor az állomásfőnök láttamozása mellett az illető utasnál kell hagyni.

IV. A megtett egész utra, és ha azon állomás, hol az utas felszállott, nyomban kétségtelenül meg nem állapítható, a vonat által megtett egész utra eső rendes **menetdíj kétszeres összegét, de legalább 6 koronát a következő esetekben kell fizetni** :

1. ha az utas **menetjegy nélkül** avagy **érvénytelen jeggyel** találta, valamint ha menetjegyének (p. o. bérletjegyének stb.) a pályaudvar elhagyásakor való **felmutatását megtagadta** (16. §. III.), amennyiben az alábbi végrehajtási határozományok értelmében másnemű utánfizetésnek vagy a fenti 6 korona fizetése alóli mentességnek helye nincs, [p. o., ha az utas különben érvényes menetjeggyel oly vonatra, melyen jegye érvénytelen, **tévedésből szállt fel** (16. §. VIII. 2. és a kocsiosztály megállapítására nézve l. 16. §. XI.)] ;

2. ha az utas **hamisított**, bármi tekintetben **megmásított**, vagy másnemű szabálytalanságok miatt **érvénytelen** menetjeggyel találta; ;

3. ha az utas oly jegy birtokában találta, melylyel előbb már **más személy utazott** (13. §. I.) ;

4. ha az utas a menetjegyen kitéüntetett rendeltetési állomáson **tul utazik**, anélkül, hogy ezt ezen rendeltetési állomás elhagyása előtt bejelentette volna ;

5. ha a díjszabás szerint meghatározott érvény- (idő) tartalommal bíró menetjegy (p. o. a menettérti jegy, körutazási jegy stb.) díjszabásszerűleg meghatározott **érvény- (idő-) tartama lejárt** (13. §. XIII., 25. §. III.) ;

6. ha az utas a menetrendhirdetményben egyes

vonatokra nézve megállapított **fel- vagy leszállási tilalmat** figyelmen kívül hagyja.

Meg van azonban engedve, hogy a csak felszálló utasok részére megálló vonatról, ha az felszálló utasok végett különben is megáll, azon utasok is leszállhassanak, kiknek a kiszálló állomáson túl fekvő állomások valamelyikére érvényes jegyük van.

V. Az illető kocsiosztály, illetve vonatnem rendes menetdíjai közötti **különbözet kétszeresét**, de legalább **6 koronát** kell fizetni, ha valamely utas **felsőbb kocsiosztályban** találtatik, mint a melyre jegye szól, vagy ha személyvonatu jegyével **gyorsvonaton** találtatik. Ezen utánfizetés a felsőbb kocsiosztályban, illetve a gyorsvonaton megtett egész utért fizettetik.

Ha nyomban kétségtelenül meg nem állapítható, vajjon melyik állomástól kezdve használtatott a felsőbb kocsiosztály, illetve a gyorsvonat, azon esetben a menetdíj-különbözet kétszeresét, de legalább 6 koronát, az utas birtokában levő menetjegy kiadó-állomásától, időközben történt kocs- vagy vonatcsere esetén pedig az illető állomástól kell fizetni. (16. §. IX. 1. és 20. §. III.)

VI. Hat koronát kell fizetni :

1. ha a személykocsiba való **beszállásra vonatkozó tilalom** figyelmen kívül hagyatik (16. §. 5. és 19. §.).

2. ha a **zárt kocsiszakaszok kinyitására vonatkozó tilalom** megszegetik (19. §. III.);

3. ha valamely utas a **kocsiszakaszt belülről úgy elzárja**, hogy azt a vasuti közegek kulcsával kinyitni nem lehet és a kocsiszakaszt a vasuti közegek felszólítására késedelem nélkül kinem nyitja. (19. §. III.)

VII. Egy koronát kell fizetni :

1. ha az utas menetjegy (esetleg bérletjegy) vagy **pályaudvar-belépőjegy nélkül** a pályaudvar oly helyiségekben tartózkodik, a melybe jegy nélkül belépni tilos ; (16. §. 4. és 17. §. II., III. és 19. §. II.) valamint, ha az utas I. vagy II. osztályu váróteremben az illető váróterem osztályánál alacsonyabb kocsiosztályu menetjeggyel tartózkodik ;

2. ily utánfizetésre azonban nem kötelezhető azon utas, aki a váróterembe, vagy a pályaudvarba ideiglenesen jegy nélkül való belépés után szabályszerű

menetjegyváltás vagy a vonaton való utánfizetés mellett tényleg elutazik (16. §. VIII. 1.);

3. gyermekek (egy felnőtt személylyel azonban legfeljebb két gyermek) tizedik életévük betöltéséig, ha kísérőik pályaudvari belépőjegygyel el vannak látva, a pályaudvar elzárt részébe **pályaudvari belépőjegy nélkül** léphetnek be. (17. §. II.)

VIII. Egy korona póttilletéssel felemelt rendes menetdíjat, legfeljebb azonban a rendes menetdíj kétszeres összegét a következő esetekben kell fizetni:

1. ha az utas elkésés miatt **jegyet már nem válthatott** és e körülményt legkésőbbben a rendes jegyvizsgálat alkalmával a kalauznak **bejelenti**;

2. ha az utas különben érvényes menetjegyével **tévedésből** szállt fel oly vonatra, melyen jegye érvénytelen (16. §. IV. 1.);

3. ha az utas jegyének rendeltetési állomásán túl **másnemű vonattal** (személyvonatu jeggyel ellátott utas gyorsvonattal vagy gyorsvonatu jeggyel ellátott utas személyvonattal) vagy **más kocsiosztályban utazik tovább** s ezt a kalauznak a továbbutazás megkezdése előtt bejelenti (16. §. IX. 3.);

4. ha az utas **utazását megszakította** és a 25. §-ban előírt alakiságokat be nem tartotta. Ez esetben az utánfizetés azon állomástól való tovább utazásért fizettetik, amelyen az utas utazását megszakította. (25. §. VI.)

IX. Az illető kocsiosztály, illetve vonatnem rendes menetdíjai közötti különbözetet 1 korona póttilletéssel felemelve, legfeljebb azonban ezen különbözet kétszeresét kell fizetni a következő esetekben:

1. ha az utas — a kalauznál legkésőbbben a rendes jegyvizsgálat alkalmával tett **előzetes bejelentés** mellett — a menetjegyén kitüntetettnél **felsőbb kocsiosztályba**, vagy **magasabb rangu vonathba** (p. o. III. kocsiosztályu jeggyel a II. kocsiosztályba, vagy személyvonatu jeggyel a gyorsvonatba stb.) **átszáll**.

Gyorsvonatu jeggyel a személyvonat **felsőbb kocsiosztályába** való átszállás esetén az alsóbb kocsiosztályu **gyorsvonatu** és a felsőbb kocsiosztályu **személyvonatu** rendes menetdíjak közötti különbözetet és 1 korona póttilletéket, de legfeljebb ezen külön-

bözet kétszeresét kell fizetni. (16. §. V. és 20. §. II. és III.)

Ezen utánfizetések a felsőbb kocsiosztályban, illetve gyorsvonaton beutazandó **vonalrészért** fizetnek.

2. Ha az utas 1—30 km. **rövid távolságra szóló** (zónarendszerű díjszabással bíró vasutakon : szomszédos forgalmu) személyvonatu menetjeggyel **oly személyvonaton utazik**, a melynél az illető 1—30 km. rövid távolságra szóló (szomszédos forgalmu) **jegyek használata ki van zárva**, ez esetben fizeti azt a menetdíjkülönbözetet, amely a birtokában levő jegy ára és azon legközelebbi állomásig érvényes rendes menetdíj között mutatkozik, amely állomásra az illető vonattal való utazás megtiltva nincsen.

E különbözeten kívül 1 korona póttilletéket is kell fizetni, legfeljebb azonban az említett különbözet kétszeres összegét. (13. §. IV. 2.)

3. Ha valaki **tovább kíván utazni**, mint a hová menetjegye érvényes és ebbeli szándékát a továbbutazás megkezdése előtt a kalauznak **bejelenti** : ezen esetben az utas birtokában levő menetjegy ára és az eredeti kiinduló-állomástól a végleges rendeltetési állomásig esedékes menetdíj közötti különbözetet 1 korona póttilletékkel felemelve, legfeljebb azonban az említett különbözet kétszeres összegét kell fizetni. (16. §. VIII. 3.)

X. Egy korona póttilletéknek, illetőleg a menetár illetve menetdíjkülönbözet kétszeresének fizetése esik :

1. ha a Budapesten átutazó utas a **budapesti pályaudvarokon 30 percznél**, vagy ha az idegen vasutáról jövő utas a **csatlakozó-állomáson 15 percznél rövidebb időköz** miatt menetjegyét a pénztárnál meg nem válthatta, valamint ha azon állomáson, a melyen az utas átszáll, a gyorsvonattal érkezett utas a csatlakozó személyvonatra, a személyvonattal érkezett utas pedig a csatlakozó gyorsvonatra szükséges jegyét az említett rövid időközök miatt nem válthatta meg (ily esetben a már lejárt jegyet a kalauznak át kell adni, illetve a mennyiben a jegy érvényesége még le nem járt, fel kell mutatni) ;

2. ha az utazás megkezdése oly **megállóhelyen** történik, a melyen megfelelő menetjegyek ki nem adatnak ;

3. ha **foglyokat, fegyenczeket kísérő csendőrök** a menetdíjat a vonaton fizetik meg (D. H. 12. szakasz. II. 3. a.) ;

4. ha a legalább **6 koronás utánfizetés teljesítése után** (16. §. IV. és V.) az utastól a további utazásért külön utánfizetés szedetik be.

XI. Ha a pályaudvar elhagyásakor az utas szabályszerű menetjegyet nem mutat fel és az általa használt **kocsiosztály** nyomban kétségtelenül **meg nem állapítható** : az utánfizetési összeget a II. kocsiosztály után kell számítani ; azon vonatoknál pedig, melyeknél csak két kocsiosztály van, a magasabb kocsiosztály után. (16. §. III. és IV. 1.)

XII. Ha a menetdíjkülönbözetek és utánfizetési pótdíjak (utánfizetési összegek) kiszámítására nézve valamely vasut személydíjszabásának II. részében a fennebbieket kiegészítő határozmányok foglaltatnak, az illető vasuton ez utóbbiak alkalmaztatnak.

XIII. Ezen §. (3.) pontjához megjegyeztetik, hogy 14 évnél nem idősebb **gyermek**, ha a díjszabásszerű utánfizetést nem teljesítheti, e miatt a **továbbutazásból nem záratik ki** s az esedékes utánfizetési összeg beszedéséről a rendeltetési állomás tartozik gondoskodni. (11. §. IV.)

17. §.

Váróhelyiségek.

(1) A váróhelyiségeket legalább egy órával a vonat indulási ideje előtt ki kell nyitni.

(2) Átmeneti állomásokon az érkező utasoknak meg van engedve, hogy azon vasut váróhelyiségében, melynek vonalán tovább utazni akarnak, vonatjuk indulásáig tartózkodhassanak. Azt azonban nem igényelhetik, hogy a váróhelyiség miattuk éjjeli 11 órától reggeli 6 óráig terjedő időben

nyitva tartassék. Csak ha az aznapi utolsó vonat érkezésétől a másnapi első vonat indulásáig terjedő idő négy óránál kevesebb, kell az átmeneti állomásokon vagy az olyan állomásokon, hol a vonatok éjjeleznek, a váróhelyiségeket nyitva tartani az olyan érkező utasok részére, akik tovább akarnak utazni.

(3) A 11. §-ban felsorolt személyeknek a váróhelyiségekben való tartózkodás megtiltható.

(4) A dohányzás a váróhelyiségekben megtiltható.

I. Kerékpárokat és kutyákat (kivéve kis ölebeket, valamint szájkosárral ellátott, pórázon vezetett vadászkutyákat) a váró- és étkezőhelyiségekbe vinni tilos. (27. §. V.)

II. A váróhelyiségekbe vagy a pályaudvar elzárt belső részébe a személyszállító vonatok közlekedésének ideje alatt csakis érvényes **menetjeggyel** vagy **belépőjeggyel** szabad belépni. (19. §. II. és D. H. 7. szakasz Kivétel 16. §. VII. 3.)

III. Az I. és II. osztályu várótermekben csakis **megfelelő kocsiosztályu** menetjeggyel vagy pedig belépőjeggyel szabad tartózkodni. (16. §. VII. 1.)

IV. Oly személyek, kik külsőleg észrevehető **betegség** miatt, vagy más okból a várakozó utasoknak terhükre esnének, a váró- és étkezőhelyiségekbe be nem bocsáttatnak, illetve onnan kitilthatók. (11. §. 2.)

18. §.

Női és nem dohányzó szakaszok.

(1) Minden vonatnál a második és a harmadik kocsiosztályban legalább egy-egy női szakasznak kell lenni, feltéve, hogy a vonatnál az illető kocsiosztálynak három vagy több szakasza van.

(2) A női szakaszokban férfiaknak nem szabad helyet foglalniok, még ha ezt az ezen szakaszok-

ban utazó nők megengednék is. Az olyan fiuk, akik tizedik életévüket még be nem töltötték, a női szakaszban utazhatnak.

(3) Az első kocsiosztályban, a mennyiben dohányzók és nem dohányzók részére külön szakaszok nincsenek kijelölve, dohányozni csak az ugyanazon szakaszban lévő összes utasok beleegyezésével szabad. Az olyan vonatoknál, melyeknél második és harmadik kocsiosztályok vannak, nem dohányzók részére második osztályu és amennyiben ezt a kocsi szakaszainak beosztása megengedi, harmadik osztályu szakasznak is kell fenntartva lenni. Ezen kocsiosztályok többi szakaszaiban és a negyedik kocsiosztályban dohányozni szabad, a mennyiben a negyedik kocsiosztályban is nem dohányzók részére külön szakaszok fenntartva nincsenek.

(4) A nem dohányzó és a női szakaszokat szembe-tűnő felirással kell megjelölni.

(5) A nem dohányzó és a női szakaszokban még az utitársak beleegyezésével sem szabad dohányozni, ugyisintén tilos az ilyen szakaszokba égő szivarral, szivarkával vagy pipával belépni.

(6) Az olyan vonatoknál, melyeknél elrekesztett szakaszú kocsik nincsenek, lehetőleg gondoskodni kell arról, hogy a nem dohányzók és a nők elkülönítve helyeztessenek el.

I. A **másodrendű vonalakon**, valamint **vegyes-vonatokon nők** részére külön kocsiszakaszok rendszerint nem tartatnak fenn.

II. Minden vonatnál, melyhez egynél több ugyanazon osztályu kocsi van besorozva, legalább egy I., egy II., illetve egy I. és II. osztályu szakaszokkal bíró kocsit és a szükséghez képest egy III. osztályu kocsit a nem dohányzók részére kell fenntartani.

Az ilyen kocsikat és azoknak minden egyes szakaszát »**Nem dohányzóknak**« feliratu jelzőtáblákkal kell ellátni.

Ezeknek a kocsiknak még a folyósóin is tilos a **dohányzás**.

Szükséghez képest a **többi kocsikban** is megfelelő mennyiségű **szakaszt** kell **nem dohányzók részére fenntartani**.

III. Ha valamely vonathoz csak 1—1 ugyanazon osztályu kocsi van besorozva, azok mindegyikében 1—1 **szakaszt** a **nem dohányzók részére** kell fenntartani.

IV. Ha valamely vonatban csak **egy I. vagy II. osztályu szakasz** áll rendelkezésre, ezekben **dohányozni** csak az ugyanazon szakaszban utazók beleegyezésével szabad ; ellenben ha csak **egy III. osztályu szakasz** áll rendelkezésre, abban a dohányzás meg van engedve. Ha pedig említett vonatokon csak **egy és ugyanazon kocsinak több elkülönített szakasza** áll valamely kocsiosztályból rendelkezésre, ezek közül **egy elkülönített szakaszt** mindenkor **nem dohányzók részére** kell fenntartani.

V. Az előirt mennyiségben **nem dohányzóknak** fenntartott szakaszokat **utközben** még abban az esetben sem szabad **dohányzó szakaszokká átalakítani**, ha a dohányzó szakaszokban **tulzsufolás** áll be ; ilyen esetben a dohányzók a **nem dohányzó** szakaszokban helyezendők el, hol azonban a dohányzástól tartózkodniok kell.

VI. A **vonatkisérő személyzet köteles** arra ügyelni, hogy a női, valamint a **nem dohányzó szakaszba** vagy **nem dohányzó kocsiba égő szivarral vagy pipával senki be ne lépjen** és hogy a dohányzási tilalom betartassék.

19. §.

Beszállás és a helyek kijelölése.

- (1) Nagyobb állomásokon a váróhelyiségekben az utasokat a beszállásra fel kell hívni.
- (2) A szolgálattevő alkalmazottaknak jogukban

áll, kívánságra pedig kötelesek az utasoknak helyet kijelölni.

(3) A közvetlen menetjeggyel érkező utasoknak az újonnan felszálló utasokkal szemben elsőbbségük van.

(4) Az utas beszállása alkalmával a maga és a vele utazó mindenik személy részére egy-egy helyet foglalhat el. Aki helyét lefoglalás nélkül elhagyja, ahhoz való igényét elveszti (lásd azonban a 15. §. (4) bekezdését).

I. A **közvetlen kocsik** lehetőség szerint a közvetlen menetjeggyel utazók részére tartatnak fenn.

II. 1. **Utasok kísérlőinek a kocsikba beszállani** csakis érvényes menetjeggyel szabad. A pályaudvari belépőjegy a személykocsikba való belépésre nem jogosít. (D. H. 7. szakasz.)

2. Oly állomásokon azonban, a hol a kézi podgyász vitelére **vasuti személyzet** nincsen, az utasok **cselédjei** vagy más **megbízottjai** kézi podgyász bevitele, illetve kihozatala végett a **kocsikba beléphetnek**. E mellett azonban azon állomásokon, amelyeken az állomás elzárt részébe való belépés csakis **pályaudvari belépőjegy** váltása mellett van megengedve (16. §. 4. és VII. és 17. §. II.), a belépőjegyek váltása iránti kötelezettség e cselédekre, illetve megbízottakra is kiterjed.

3. **Érkező vonatokra** várakozó más egyéneknek a személykocsikba beszállani egyáltalában tilos.

4. Ki ezen tilalmat áthágja, valamint az, aki érvényes menetjegy nélkül, avagy pályaudvar-belépőjeggyel lép be az induló vonatok személykocsijaiba, a 16. §. VI. végrehajtási határozmányának megfelelő elbánás alá esik.

III. **Zárt kocsiszakaszoknak** akár kulccsal, akár más eszközzel való önhatalmu **felnyitása** tilos.

Ugyancsak **tilos a kocsiszakaszt belülről úgy elzárni**, hogy azt a vasuti közegek kulcsával kinyitni ne lehessen.

E tilalmak áthágása esetére a 16. §. VI. végrehajtási határozmény a mérvadó.

Menetjegyek visszavétele és kicserélése.

(1) Az utasnak csak akkor van azon kocsiosztályban való utazásra igénye, amelyre menetjegye érvényes, ha abban részére helyet lehet kijelölni. Ha az utas sem itt, sem — legalább ideiglenesen — a magasabb kocsiosztályban helyet nem kaphat, kívánhatja, hogy abban az alacsonyabb kocsiosztályban szállíttassék, amelyben még üres ülőhelyek vannak és hogy az árkülönbözet neki visszatéríttessék, vagy abban hagyhatja az utazást és a menetdíjat, valamint a podgyászviteldíjat visszakövetelheti. Kártérítésre igénye nincs.

(2) A felszálló állomáson, amennyiben legalább öt perc van a vonat indulásáig, az utas menetjegyét, ha az még nincs átlukasztva, vagy kimutathatólag csak a pályaelőterre való belépésre használtatott, az árkülönbözet kiegyenlítése mellett más menetjeggyel kicseréltheti.

(3) Amennyiben a díjszabás más rendelkezést nem tartalmaz, az utvonal bizonyos részén a díjszabásszerű pótlék fizetése mellett magasabb kocsiosztályt vagy drágább vonatot lehet használni.

I. Az (1) bekezdés alatti eseteken kívül a még át nem lyukasztott menetjegyek **tévedések** és **megbetegedések** eseteiben, vagy egyéb méltányos esetekben is, az illető vonat elindulása előtt vagy közvetlen annak elindulása után — a menetdíj visszaadása mellett — azon személypénztárnál, a melynél kiadattak, visszavétetnek.

II. **Kilinduló-állomásokon** sem felsőbb kocsiosztályba, sem magasabb rangú vonatba való átszállására **pótjegyek** rendszerint ki nem adatnak, ha azonban

az idő megengedi, a váltott jegy az árkülönbség ráfizetése mellett **kicszeréltetik**, idő hiányában pedig a **ráfizetés** utközben a **vonalon** a kalauznál teljesíthető (16. §. IX.)

III. **Utközben** alsóbb osztályu menetjeggyel **felsőbb kocsiosztályba**, valamint személyvonatu menetjeggyel **gyorsvonatba** való átszállás esetében, ha az utas ezen körülményt a kalauznak önként és felszólítás nélkül azonnal jelenti, a 16. §. IX. 1. végrehajtási határozmányában megállapított ráfizetést kell teljesíteni; ily ráfizetések az állomásokon rendszerint nem teljesíthetők. Ki az előleges jelentést elmulasztja, a 16. §. V. végrehajtási határozmányában körülírt elbánás alá esik. (Rövid távolságokra kiadott jegyeket illetőleg l. 13. §. IV. 1.)

IV. Azon utas, ki hely hiánya miatt az (1) pont értelmében ideiglenesen **felsőbb kocsiosztályba** helyeztetett el, köteles a helyhiány megszűntével — a vasuti közegek felszólítására — azon kocsiosztályba — kézi podgyászával együtt — **átszállani**, mely őt váltott jegye után megilleti.

Ha az utas e felhívásnak meg nem felel, a 16. §. IX. 1. végrehajtási határozmányának megfelelő ráfizetéssel tartozik és pedig azon állomástól, amely állomáson az átszállásra felszólíttatott.

V. Ha hely hiánya miatt az utasok egy részének az (1) pont értelmében ideiglenesen a **felsőbb kocsiosztályba** való elhelyezése válik szükségessé, az illető utasok csakis a **közvetlen felsőbb kocsiosztályba**, tehát a III. kocsiosztályu utasok a II. kocsiosztályba, a II. kocsiosztályu utasok pedig az I. kocsiosztályba helyezhetők el.

21. §.

Indulás. Az elindulás elmulasztása az utas részéről.

(1) Az indulási jel megadása után többé senkinek sem szabad a felszállást megengedni.

(2) A ki az indulást elmulasztja, annak sem a menetdíj visszatérítésére, sem kártérítésre nincs igénye.

(3) Ha az utas oly későbbi vonatot akar használni, a melyre menetjegye máskülönben nem érvényes, tartozik a menetjegyet a szolgálattevő tisztviselőnek késedelem nélkül bemutatni, a ki azt a választott vonathoz érvényesíti. A menetjegy érvényességének tartama ez által meg nem hosszabbíttatik. Ha a használt vonat drágább vagy olcsóbb, az árkülönbözetet ki kell egyenliteni.

(4) A podgyász visszaadását illetőleg [(2) bekezdés] a 34. § (4) és (5) bekezdéseiben foglalt szabályok megfelelően alkalmazandók.

I. A menetjegynek **későbbi vonathoz való érvényesítése** akkor is igényelhető, ha a jegy (az utas elkéseése esetén) csak a pályaudvar elzárt részeibe való belépéshez használtatott. (13. §. XII.)

II. Oly utazásnál, mely a menetjegyen kitüntetett **nap vagy napszak** elmúltával kezdetik meg, a menetjegy csak az esetben érvényes, ha az érvényesítési jegyzettel a 3. bekezdésnek megfelelően ellátatott. (13. §. XII. 1.)

III. A **menettérti, körutazási** és más efféle jegyekre megállapított **érvény (idő)-tartam** ily módon meg nem hosszabbítható. (13. §. XII. 2.)

22. §.

Az ablakok kinyitása.

Csak az ugyanazon szakaszban utazó valamennyi személy hozzájárulásával szabad az ablakokat a kocszi mindkét oldalán egyidejűleg nyitva tartani. Egyébként, ha az utasok az ablakok kinyitása vagy bezárása iránt meg-egyezni nem tudnak, a kalauz határoz.

Menetközben a **kocsikból kihajolni** vagy az ajtókra támaszkodni, vagy a nyílt kocsiközökben (Plattform) tartózkodni tilos.

23. §.

A járóművek vagy a felszerelési tárgyak megrongálása.

A járóművek vagy a felszerelési tárgyak megrongálása vagy bepiszkolása folytán felmerülő költségek megtérítendők. A vasut azonnali fizetést vagy biztosítékot követelhet. A megtérítendő összeget, ha a vasut erre árszabást állapított meg, a szerint kell kiszabnie.

I. A kocsikból oly tárgyakat kidobni, melyek személyeket vagy tárgyakat megsérthetnek, nem szabad.

II. A vészféket és vészjelzőt csak az utasok vagy a vonat biztonságának veszélyben forgása esetén szabad használni.

Aki a vészféket (vészjelzőt) indokolatlanul működésbe hozza, ezért, egyéb törvényes következményektől eltekintve, a külön hirdetménnyel megállapított bírságot kell fizetnie.

III. Azon károk közé, melyeket a vasut javára meg kell téríteni, a 11. §. figyelmen kívül hagyása esetén a használt kocsi, illetve kocsiszakasz **fertőtlenítésének költségei** (11. §. III.), ugyancsak a vészjelző vagy **vészfék** ok nélküli használatából keletkezett károk is tartoznak.

IV. Szándékos megrongálás vagy bepiszkolás bírósági eljárást is von maga után,

V. A járóművek vagy felszerelési tárgyak megrongálása vagy bepiszkolása folytán felmerülő költséget, valamint a fenti III. végrehajtási határozmányban említett **fertőtlenítési költségeket** az ezen díjszabás II. Függelékében foglalt árjegyzék szerint kell megtéríteni.

Az e czimen beszedett összegekről a vasuti közegek elismervényét tartoznak kiszolgáltatni. [16. §. (7)].

24. §.

Eljárás közbeeső állomásokon. Megállás a nyílt vonalon.

(1) Az állomásra való megérkezés alkalmával annak nevét és az esetleges kocsicserét ki kell kiáltani, ezenkívül a tartózkodás tartamát is, ha ez 4 percnél több. Mihelyt a vonat megállott, kötelesek a szolgálattevő alkalmazottak azon kocsik ajtajait kinyitni, melyekből utasok kiszállni akarnak.

(2) Ha a vonat kivételesen az állomáson kívül hosszabb időre megáll, az utasoknak csak a vonatvezető határozott engedélyével szabad kiszállaniok. Az utasok kötelesek a kiszállás után a vágányokról azonnal eltávozni s a vonatvezető által adott első jelre helyeiket ismét elfoglalni.

I. Az utasnak magának kell gondoskodnia, hogy oly állomásokon, amelyeken vonat vagy kocsicseré történik, vagy azon állomásokon, amelyeken a vonatok különböző irányok felé állanak, a **megfelelő vonatba szálljon**, valamint arról is, hogy utjának célpontján vagy ha a vonat ugyanott meg nem állana, az előtte fekvő állomáson **szálljon ki a kocsiból**.

II. A vonatnak **feltételes megállóhelyen** való megállítása csak azon esetben igényelhető, ha az utas ily megállóhelyen való fel-, illetve leszállás iránti szándékát az érdekelt vasuti közegekkel oly időben közli, amidőn a vonat megállítása iránti intézkedéseket még meg lehet tenni.

25. §.

Az utazás félbeszakítása közbeeső állomásokon.

A díjszabásban meg kell határozni, hogy az utas hányszor, mennyi időre és minő feltételek alatt szakíthatja meg az utazást közbeeső állomásokon.

I. Szabadságában áll az utasnak, amennyiben egyes vasutak helyi személydíjszabásában (II. rész) vagy a közvetlen díjszabásokban eltérések nem foglaltatnak, az utazást egyszer, még pedig **menettérti jeggyel** úgy az oda-, mint a visszautazásnál **egyszer félbeszakítani és utját ugyanazon, vagy a következő napon a rendeltetési állomásra menő vonattal folytatni.**

II. Az utazás önkéntes félbeszakítása esetében az utasnak menetjegyét az illető közbeeső állomáson nyomban a kiszállás után a szolgálattevő tisztviselőnél be kell mutatni és azt az **érvényességre vonatkozó jegyzettel** elláttatni. Kivételek a díjszabás II. részében közöltetnek.

III. Az utazás félbeszakítása a **menettérti, körutazási és más efféle jegyekre a díjszabás szerint megállapított érvény (idő)-tartam** meghosszabbítását maga után nem vonhatja (13. §. XIII., 16. §. IV. 5., 25. §. VII.).

IV. Az utazás félbeszakítása esetében az utazás a jegy érvényessége idején belül az utazás célpontjához közelebb fekvő **más állomásra is folytatható**, de csak azon esetben, ha az utóbbi állomás is azon utirányon fekszik, amelyen az utas menetjegye érvényes.

V. Ha a továbbutazásra használt vonaton **maga-sabb menetdíjakat kell fizetni**, mint azon vonaton, melyre a menetjegy az elinduláskor váltatott, ez esetben a 16. §-nak megfelelő eljárást kell követni.

VI. Az utazás félbeszakítása esetén a menetigazolványok az előirt **láttamozás hiányában** — az ut megszakítási állomástól a tovább utazásra — **érvényüket veszítik** és pedig egyszerű (egy menetre szóló) menetigazolványok, valamint menettérti jegyek, ha utóbbiakkal az utazás félbeszakítása a visszautazásnál történt, teljesen; ellenben azon menettérti jegyek, melyekkel az utazás félbeszakítása az odautazásnál történt, az odautazás még hátralevő részére, míg az ily menettérti jegyek a visszautazásra érvényesek maradnak. (16. §. VIII. 4.)

VII. Az utazás félbeszakításának nem tekintetik:
a) a következő **csatlakozó hasonrangu vonatnak** a menetrend által szükségessé tett **megvárása**, még akkor sem, ha az éjjelezéssel van egybekötve (vagyis,

ha a gyorsvonatu utas a csatlakozó **gyorsvonatot**-, a személyvonatu utas pedig a csatlakozó **személyvonatot** bevárja);

b) midőn az utazás a rendeltetési vagy utmegszakítási állomásig egyhuzamban azért nem folytatható, mivel az utazásra használt vonat **csak valamelyik közbeeső állomásig közlekedik** egyhuzamban, vagy mivel az illető vonat a **rendeltetési** vagy utmegszakítási **állomáson** (megállóhelyen) nem áll meg. Ily esetekben az utazás a vonat végállomásán, illetve a rendeltetési vagy utmegszakítási állomás (megállóhely) előtt fekvő azon állomáson, hol a vonat megáll, vagy pedig az ezen állomás előtt fekvő, várakozásra alkalmasabb nagyobb állomáson félbeszakítható és a legközelebbi, ha mindjárt csak másnap induló oly vonattal folytatandó, mellyel az utas rendeltetési vagy utmegszakítási állomásáig utazhatik;

c) ha az utas valamely állomáson az érkezés után legközelebb induló oly vonatba száll át, amellyel a rendeltetési állomás — esetleg ráfizetés mellett — (16. §. IX. 1.) **gyorsabban** érhető el, mint az azelőtt használt vonattal.

Mindezen esetekben az **utas menetjegyének láttamozására nem köteleztetik**, azonban ezen utazás félbeszakítások által a menetjegyek díjszabásszerű **érvény (idő)-tartama nem hosszabbíttatik meg.** (25. §. III.)

VIII. 1. Amennyiben egyes vasutak helyi személydíjszabásában (II. rész) eltérő határozmány nem foglaltatik, az utazás **félbe nem szakítható oly megállóhelyeken**, melyeken valamennyi személyvonat vagy azok egy része **feltételeesen áll meg**, s emellett a szolgálatot kiadó ór végzi.

2. E korlátozás azonban **rendes vonattartózkodásu** állomásra akkor sem vonatkozik, ha azon kiadó ór látja el a szolgálatot.

26. §.

A vonatok késése vagy elmaradása. Forgalmi zavarok.

(1) Az elindulásnál vagy az érkezésnél elő-

forduló késedelem vagy a vonat elmaradása kártérítésre nem ad jogot.

(2) Ha valamely vonat késése következtében a másik vonathoz való csatlakozást elmulasztja, vagy valamelyik vonat részben vagy egészen elmarad, az utas a be nem utazott vonalrészre eső menetdíjat és podgyászviteldíjat visszakövetelheti.

(3) Ha ilyen esetben az utas a továbbutazásról lemond és a legközelebbi legalkalmasabb vonattal az utazás megszakitása nélkül arra az állomásra, ahonnan kiindult, visszatér, a menetdíjat és a podgyászviteldíjat vissza kell téríteni s egyszerűsmind részére díjmentes visszaszállítást is kell engedélyezni, még pedig az odaútaszkor fizetett kocsiosztályban, ha ilyen kocsiosztály nincs a vonatonál, a közvetlen magasabb kocsiosztályban. Az utas igényeit, azok különbeni elvesztése mellett, azon állomásra való megérkezés után, a hol az utazást abban hagyja és a kiindulási állomásra való visszaérkezéskor a szolgálattelvő tisztviselőnél menetjegyének felmutatása mellett azonnal bejelenteni köteles. Mindkét állomáson a bejelentésről az utasnak elismervényt kell kiállítatni.

(4) A vasut tartozik azt az utast, a ki a menetdíj visszatérítését és a díjmentes visszaszállítást nem kívánja, podgyászával együtt a legközelebbi, legalkalmasabb, ugyanazon vagy másik vonalrészben ugyanazon rendeltetési állomás felé közlekedő személyszállításra szolgáló vonattal ráfizetés nélkül elszállítani, ha ez által a rendeltetési állomás hamarabb érhető el. A vasutaknak egymás iránti visszkereseti jogát ez nem érinti.

(5) A vasutnak joga van arra, hogy a díj-

szabás útján egyes vonatokat vagy vonat-nemeket a segélyképeni használatból kizárhasson.

(6) Ha valamely vonalrészen az utazást természeti események vagy más kényszerítő körülmények akadályozzák, a vasut a járható vonalrészig való továbbszállításról a lehetőség szerint más módon tartozik gondoskodni.

(7) A vasutaknak szabadságukban áll, hogy a felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabás útján egységesen további könnyítéseket állapíthassanak meg.

(8) A 15 percnél nagyobb vonatkéséseket és a forgalmi zavarokat kifüggesztés útján ki kell hirdetni.

I. A menet- és jövetért fizetett menetdíjat a 3. bekezdés alatt említett két elismervény bevonása mellett az eredeti kiindulási állomás vagy az ez által az utasnak tudtul adott hivatal téríti vissza.

II. Ha a 2. bekezdésben említett okok miatt az utas **menetjegyét** a továbbutazásra bizonyos vonalrészen át **nem használhatja**, ily esetben a menetjegy hátlapjára*) azon állomás főnöke által, honnan a menetjegy a továbbutazásra nem használható, névaláírásával és állomásbélyegzőjével ellátott oly jegyzet vezettetik, melyből kitűnik, hogy az illető jeggyel mily okból és mely vonalrészen nem lehet tovább utazni; azon esetben pedig, ha a menetjegy a továbbutazásra **egyáltalában nem lesz felhasználva**, az említett jegyzet rávezetésén kívül, még a jegy előoldala tintával keresztülhuzatik.

III. Ha az **utazás** a menetjegy érvénytartama alatt forgalmi zavar miatt **nem volna befejezhető**, s az utas útját tovább folytatni kívánja, a menetjegy az illető utazásra megfelelő jegyzet által érvényesítettik.*)

IV. 1. A 4. bekezdésben felsorolt esetekben a betartandó **utirányt** azon állomás főnöke határozza meg,

*) Ha ezen jegyzet felvételére a jegy hátlapján elegendő hely nincsen, **külön igazolvány** állítatik ki.

amelyen az eltérő utirány kezdődik. Ez esetben ráfizetést még akkor sem kell teljesíteni, ha különben az igénybevett vonaton magasabb menetdíj (gyorsvonat) lenne érvényben, vagy ha a menetjegynek megfelelő osztályu kocsí hiányában felsőbb kocsiosztály vétetik igénybe.

2. A továbbutazásnál az utas fentjelzett állomáson menetjegyét — a segélyutirány, magasabb rangú vonat, esetleg felsőbb kocsiosztály igénybe vehetése céljából — a jegyre vezetendő jegyzettel való ellátás*) végett bemutatni tartozik.

3. Az ilyen menetjegy alapján feladott **podgyász** és kutyák az utasnak más irányon át történő szállításánál, kívánatra minden további díjfizetés felszámítása nélkül ugyanazon úton továbbíttatnak, ha ezt adó- vagy vámszabályok nem gátolják. Ha az utazás csak egy másik pályaudvartól folytatható, az utas tartozik podgyászának és kutyájának azon pályaudvarhoz való átszállításáról, amelyről utját folytathatja, gondoskodni.

V. **Expresszvonatok** a jelen §. értelmében kisegítés gyanánt igénybe nem vehetők.

VI. Ha valamely vonatnak egészben vagy részben való elmaradása esetén **a meg nem tett utra eső menetdíj** a 2. bekezdés értelmében visszaköveteltetik, az utas által tényleg fizetett és a már megtett utra eső menetdíjak közötti **különbözet térítettik vissza**.

VII. Ha vonatkések vagy forgalmi zavarok folytán a vonatcsatlakozás elmulasztatik, a napszakos keletbélyegzővel ellátott **jegyek díjszabászerű érvény (idő)-tartama** (25. §. III.) annyi napszakkal **hosszabbíttatik meg**, ahány egész vagy megkezdett napszakkal a csatlakozó vonat későbbben indul. Ezen esetben az illető állomás főnöke az elmulasztott napszakokról külön igazolványt **szolgáltat ki**.

VIII. Ha azon vonat, amelyhez való csatlakozás elmulasztatott, egy a csatlakozó állomásról későbbben induló, de gyorsabban közlekedő vonat által **utolértetik**, vagy egy eltérő utirányon át közlekedő vonat

*) Ha ezen jegyzet felvételére a jegy hátlapján elegendő hely nincsen, **külön igazolvány** állíttatik ki.

által éretik el, az utasok a csatlakozó állomásról korábban indult eredeti csatlakozó vonatra átszállani kötelesek.

A kir. törvényszék a megtámadott ítéletnek a füzetjegyen levő szabályok 9. pontjára, de különösen az üzletszabályzat 26. §-ának 1. pontjára alapított indokainál fogva szintén úgy döntött, hogy **felperesek azáltal felmerült kárak megtérítését, hogy az alperes vasut vonalán kitört sztrájk folytán utjukat nem folytathatták** s részben kocsin, részben egy másik vasut vonalán utaztak Budapestre, nem követelhetik. Felperesek jogos igénye az üzletszab. 26. §-ának 4. pontja értelmében legfeljebb arra terjedhet, hogy a meg nem tett utra eső menetdíjat a vasuttól visszakövetelhessék, ezt pedig a vasut azért felperesek beismerése szerint, még a per indítása előtt részükre kiutalta. (Keresk. és váltótvszék, 1905. D. 180.)

Felperesnek az a panasza, hogy a vasuti üzletszabályzat 26. §-ának 1. pontja, a melyre az elsőbíróság az elutasító ítéletét alapította, forgalmi zavarokról és akadályokról intézkedik, a midőn t. i. egy vagy több vonal valamely előre nem látott baleset, elemi csapás, vagy esetleg a szerkezetben beálló és javítást igénylő romlás miatt késik vagy elmarad, — de nem nyerhet alkalmazást ez a szabályzati határozmány abban a jelen perben fennforgó esetben, ha a vasut azért nem bír megfelelni személyfuvarozási kötelezettségének, mert **a személyzete sztrájkba lépett**, a minél fogva a vasuti forgalom egyáltalában megszűnt.

Ez a panasz alaptalan, mert mint az elsőbíróság is ítéletének indokolásában helyesen kiemeli, az üzletszabályzat idézett rendelkezése nem határozza meg az elmaradás okát, hanem minden közelebbi meghatározás nélkül mentesíti a vasutat a vonat elmaradása miatt támasztott igények megtérítésének kötelezettsége alól.

Felhozta felperes a felülvizsgálati kérelmében azt is, hogy az üzletszabályzat 26. §-a a vasut és az **évi bérletjegy tulajdonosa** közti viszonyról nem szól, következésképpen e szakasz határozmányai alapján már ez okból sem volt elutasítható.

Felperesnek ez a támadása sem vezethet sikerre, mert a m. kir. államvasutak helyi személy- és podgyászdíjszabása B) rész, 1. fejezet, 6. szakaszának 9. pontja értelmében a forgalom időnkénti szünetelése vagy egyéb forgalmi akadályok esetén a bérletjegy tulajdonosa semminemű kártalanításra, sem pedig a bérletjegy érvényességének meghosszabbítására igényt nem tarthat. (Keresk. és váltótvszék, 1904. E) 287.

Rendes fuvarozási eszközök alatt nemcsak a kocsik, mozdonyok és egyéb felszerelések értendők, hanem az emberi erő is, mely nélkül a holt anyagot mozgásba hozni, a forgalmat megindítani és fenntartani nem lehet; a miért is a vasut nem kötelezhető kártérítésre, ha **az elutazni szándékozóval** a fuvarozási ügyletek megkötését alkalmazottai strikeje miatt megtagadta, mert az üzletszabályzat 6 § 2. bekezdése értelmében a vasut a fuvarozás elvállalását megtagadhatja, ha a szállítás a rendes fuvarozási eszközökkel nem lehetséges. (Bp. t. G. 107/1904.)



27. §.

Állatok bevitele a személyszállító vonatokba.

(1) Állatokat a személykocsikba bevinni nem szabad.

(2) Nincs tiltva az olyan kis kutyáknak és más kis állatoknak a személykocsikba való bevitele, melyek ölben tartatnak, feltéve, hogy azt az utitársak nem ellenzik. Az utasok bármily nagyságu kutyákat vihetnek magukkal, ha külön kocsi-szakasz bocsátható birtokosaik rendelkezésére.

(3) Egyebekben az utasok által magukkal vitt kutyákra nézve a következő szabályok irányadók:

1. Eléggé biztos tartályokban lévő kutyákat a vasut podgyász- vagy teherkocsikban szállíthat.

2. Tartályokba nem zárt kutyák külön kocsi-rekeszben szállítandók. Ha ilyen rekesz nem áll rendelkezésre vagy már el van foglalva, a szállítás nem követelhető.

3. Tartályokba nem zárt kutyáknak be- vagy kirakásáról, valamint az átmeneti állomásokon való átrakásáról az utas maga köteles gondoskodni.

4. A vasut az olyan kutyákat, melyek a rendeltetési állomásra való megérkezése után azonnal el nem vitetnek, őrizetbe venni nem köteles.

5. Szállítási érdeket nem lehet bevallani.

(4) A díjszabásban meg kell határozni, hogy az utas köteles-e és mely állatokért szállítási díjat fizetni. A fizetésről neki elismervényt kell kiszolgáltatni.

(5) Minden egyes díjköteles állatért, melyet az utas ilyen elismervény nélkül visz magával, a következő illetékeket kell fizetni:

kellő időben való jelentkezés esetében (16. §. (2) bekezdés) 1 korona póttilletéket a díj-szabályszerű díjhoz, de legfeljebb ezen díj kétszeresét; ilyen jelentés nélkül a díj kétszeresét, de legalább 6 koronát.

A (2) bekezdésben nem említett esetekben az állatot a személykocsiból el kell távolítani. A 16. §. (6) bekezdésében foglalt szabály megfelelően alkalmazandó.

(6) Az állatok más módon való szállítását illetőleg lásd a 30. §. (3) bekezdését, továbbá az V. és VII. fejezetet.

I. 1. **Nagyobb kutyákat** (kivéve vadászkutyákat) az I. és II. osztályu kocsiszakaszokban (kivéve a külön kocsiszakaszban, l. 27. §. III. 1.) szállítani nem szabad s ha e kocsiosztályokba a bentülők beleegyezésével mégis bevitettek, ott ideiglenesen és pedig csak addig hagyhatók, míg a vonat kutyaszállító rekeszében vagy a III. kocsiosztályban elhelyezhetők.

2. **Nagyobb kutyák a III. kocsiosztályban, ölebek,** valamint vadászkutyák pedig bármely kocsiosztályban szállíthatók, de csakis azon esetben, ha az ellen az ugyanazon kocsiszakaszban együtt utazóknak kifogásuk nincsen és ha ezt hatósági intézkedések nem tiltják.

3. Ha az utitársak a kutyának a kocsiszakaszban való szállításába **nem egyeznek bele,** valamint, ha az utas az I. vagy II kocsiosztályban ideiglenesen elhelyezett nagyobb kutyának (kivéve vadászkutyának) a kutyarekeszbe vagy a III. osztályba **áthelyezését megtagadná:** a kutya szállítása megtagadható.

4. **Beteg kutyák** szállítása visszautasítható.

II. 1. Kutyáknak (ölebeknek is) **a személykocsikban** (külön kocsikban, valamint külön kocsiszakaszban is) való szállításáért a személydíjszabás II. része szerinti **kutyaszállítási díjat** (D. H. 8. szakasz), ha pedig a kutyák kosárban, ketrecben,

ládában vagy más alkalmas **tartókban** vannak elhelyezve, a díjszabás II. rész szerinti **podgyászdíjat** (D. H. 8. szakasz 7. pont és 9. szakasz) s a kutyát kísérő utasért a díjszabásszerű rendes menetdíjat kell megfizetni.

2. **Egyéb, a személykocsiba vitt apró állatokért** (p. o. szárnyas állatokért, macskákért, majmokért), melyek **ölben** tartatnak vagy kosárban, ketrecben, kalitkában vagy más alkalmas tartályokban — a 28. § és ennek végrehajtási határozmányai szerint — **a podgyásztartón** az utast megillető ülőhely felett vagy alatt elhelyeztetnek, **viteldíjat fizetni nem kell.** (28. §. II. Kivételt l. alább a VIII. végrehajtási határozmányban.)

3. Kosárban, ketrecben, ládában vagy más alkalmas tartályokban **podgyásként** feladott kutyák szállítására nézve a IV. fejezet határozmányai mérvadók.

III. 1. Ha az utas szabadon (nem tartályokban) szállított kutyáért a kutyaszállítási díjat az indulási állomáson meg nem fizethette s e körülményt legkésőbbben a rendes jegyvizsgálat alkalmával a kalauznak **bejelenti, egy korona póttilletéssel fel-emelt kutyaszállítási díjat**, legfeljebb azonban a díj kétszeres összegét tartozik megfizetni. (27. §. 5. és D. H. 8. szakasz.)

2. E **póttileték fizetése** elesik, ha a kutya oly **megállóhelyről** szállíttatik, amely podgyászszámlásra berendezve nincsen, valamint azon esetekben is, a melyekben az illető kutya tulajdonosának **menetdíj-utánfizetésénél sem** kell póttiletéket fizetni.

IV. A kutyák feladása, illetve a szállító-igazolvány kiállítása azon időben történik, a mely a menetjegyek váltására nézve a 14. §-ban meg van állapítva.

V. A kocsiszakaszokban, valamint a podgyászkocsi elkülönített rekeszeiben szállított kutyákat **szájkosárral**, az utóbbiakat ezenfelül még **pórázzal** is el kell látni. A kocsiszakaszba bevitt kutyákra addig, míg az azokat magukkal vivő utasok az illető kocsiszakaszban egyedül vannak, szájkosarat adni nem kell. (17. §. I.)

VI. 1. A személykocsikba vitt vagy a kutya-szállító rekeszekben szállított kutyákat **kutya-jegyekkel** vagy több részből álló **kutyaszállító-igazolvánnyal** kell elszámolni.

2. A podgyázkocsi rekeszeiben szállítandó kutyát a feladó a **»szállító-igazolvány«** kísérijegye és a szállító-igazolvány kézbesítése mellett a podgyáskalauznak közvetlenül átadni tartozik, ki a kísérijegyet bevonja és a szállító-igazolványt, melyen a kutya őrizetbe vételét elismeri, a feladónak visszaadja. A kutya csakis a szállító-igazolvány visszaadása mellett szolgáltatik ki.

3. A kocsiszakaszokban szállított kutyákról szóló **»kisérijegyet«** a menetjegyek ellenőrzése, a **»szállító-igazolványt«** pedig a menetjegyek elszedése alkalmával kell átadni.

VII. Ha a vasut a megérkezés után **két óra** alatt el nem vitt kutyák megőrzését elvállalja, a Díjszabási határozmányok 8. szakaszában megállapított **álláspénz** szedetik be.

VIII. 1. A III. osztályú személykocsikba bevihetők még **élő halak** vízben, kisebb, könnyen elhelyezhető, könnyen kezelhető és a víz kifeccsenése ellen kellő biztosítékkal ellátott edényekben. (28. §. V.)

2. A személykocsikba vitt ily halakért és edényekért a díjszabás II. részében megszabott podgyászszállítási **díjat kell fizetni.**

3. Az utas csak egy halasedényt vihet magával s erre maga tartozik felügyelni.

28. §.

Kézi podgyász bevitele a személykocsikba.

(1) Könnyen hordozható tárgyak (kézi podgyász) a személykocsikba bevihetők, ha ez által az utitársak alkalmatlanságot nem szenvednek s ha azt vám-, adó- vagy rendőri szabályok ki nem zárják.

(2) Az első, második és harmadik kocsiosztályban az utas kézi podgyásza részére csak a saját

ülőhelye felett és alatt lévő tér áll rendelkezésre. Az ülőhelyekre kézi podgyászt nem szabad elhelyezni.

(3) A negyedik kocsiosztályba az utasok szerzősímokat, tarisznyákat, kosarakban, zsákokban és átalvetőkben hordott terheket és hasonló tárgyakat is vihetnek magukkal, melyeket a gyalogjárók magukkal szoktak hordani.

(4) Az utas a magával vitt tárgyakra maga tartozik felügyelni. A vasut azokért csak akkor felelős, ha vétkesség terheli.

I. A kocsik **folyosóin**, valamint az **ülőhelyeken** vagy azok közt kézi podgyászt elhelyezni tilos.

II. Oly podgyászért, mely a podgyásztartón az utast megillető ülőhely felett vagy alatt **el nem fér**, az utas a podgyászszállítási **díjat megfizetni köteles**. (27. §. II. 2.)

III. A magyar vasutakon nem közlekedvén IV. osztályu kocsik, a fenti (3.) pont alatti kedvezményt a III. osztályu utasok (vásári árusok is) vehetik igénybe.

IV. Az utas kézi podgyászának **vám-, adó-, rendőr-ügyi** kezeléséről maga tartozik gondoskodni.

V. Ezen § és végrehajtási határozmányai a kézi-podgyász gyanánt a személykocsikba bevihető apró **állatokra és élő halakra** (27. §. VIII.) is érvényesek.

29. §.

A személykocsikba való bevitelből kizárt tárgyak.

(1) Veszélyes tárgyak, különösen töltött lőfegyverek, továbbá a robbanás veszélyének kitett, gyúlékony, maró és büzös anyagok és más effélék a személykocsikba való bevitelből ki vannak zárva.

(2) Az ezen szabály ellen vétő felelős az ebből származó minden kárért és ezen kívül a vasut-rendőrileg megállapított büntetés alá esik.

(3) A szolgálati alkalmazottak jogosítva vannak arra, hogy a személykocsikba bevitt tárgyak minőségéről maguknak meggyőződést szerezzenek.

(4) Olyan egyéneknek, a kik közszolgálat teljesítésénél lőfegyvert viselnek, valamint vadászoknak és lövészeknek lőszerkészletet szabad magukkal vinni. Letartóztatottak kísérői, kik a letartóztatottakkal külön kocsiban vagy kocsiszakaszban utaznak, töltött lőfegyvereket vihetnek magukkal.

I. **Acetylen kerékpárlámpa** csak akkor vihető be a személykocsiba, ha annak víztartója teljesen kiürítettik.

II. 1. A podgyásként való szállításból kizárt **robbanás veszélyének** kitett tárgyaknak és **öngyuló anyagoknak** vagy gyúlékony **folyadékoknak**, valamint a mérges, a maró és a rothadásnak alávetett anyagoknak (30. §. III. 3. B., C. és D.) (ki nem ürített víztartóju **acetylen kerékpárlámpásoknak** is) a személykocsikba való bevitele tilos.

2. Ily tárgyaknak a személykocsiba vitelénél az utas a rendőri szabályok vagy a büntetőtörvény által megszabott **büntetés** alá esik, minden **kárért szavatol** és köteles ezenfelül — ha kár nem okoztatott is — az illető egész podgyász minden megkezdett elegendő kilogrammjáért a 30. §. IV. végrehajtási határozmányának megfelelő **fuvardíjpótlékot** fizetni.

III. **Vadászoknak** nemcsak a hivatásszerű vadászok és erdészek, hanem a vadászatot kedvtelésből űző egyének is tekintendők.

IV. Legfeljebb 300 töltényt szabad mint **lőszerkészletet** a személykocsiba vinni, melynek nem egyszerűen beburkolva, hanem külön, e célra

készült tartályokban (övek, töltény- és vadásztáskákban, szelenczékben stb.) vagy pedig a kézipodgyászban biztosan elhelyezve kell lennie.

IV. FEJEZET.

30. §.

Az uti podgyász fogalma.

(1) Az utas az olyan tárgyakat, melyekre az utazásnál szüksége van, uti podgyásként való szállításra adhatja fel.

(2) Az uti podgyász e minőségének — bőröndbe, utazókosárba, uti táskába, kalapdobozba, kéziládába vagy effélékbe való — csomagolása által felismerhetőnek kell lenni.

(3) Azt, hogy az uti szükséglethez nem számítható tárgyak, valamint állatok megfelelő biztos tartályokban és járóművek uti podgyásként felvételnek-e és minő felvételek mellett, a díjszabásban kell egységesen meghatározni.

(4) A teherárúként való szállításból kizárt, valamint a 29. §-ban felsorolt tárgyakat a 60. §-ban megállapított következmények terhe alatt uti podgyásként sem szabad feladni.

(5) Azt, hogy az 54. §. (2) bekezdésének B. 1. pontjában megnevezett tárgyak uti podgyásként felvételnek-e és minő feltételek mellett, a díjszabásban kell meghatározni.

I. A fenti (3) bekezdésben foglaltak szerint podgyásként való szállításra felvételnek a podgyáskocsiban rendelkezésre álló helyhez képest a menyiben ezen tárgyak minden kétséget kizárólag az illető feladó személyes használatára és nem üzleti célokra szolgálnak:

a) toló- és gördítő-székek, melyeket betegek, vagy bénák visznek magukkal;

b) gyermekkocsik a vonattal utazó gyermekek részére;

c) hangszerek;

d) mérő-eszközök, 4 m. hosszú és kézi szerszámok*)

e) kerékpárok (velocipédek, bicyklik, tricyklik) szétszedetlenül, csomagolatlanul vagy nem kereskedőileg csomagolva, de csakis lámpa nélkül;

[Ugyanez áll a benzinnel vagy villamos erővel hajtott kerékpárokról nézve is, melyek azonban podgyásként csakis a következő további feltételek mellett vétetnek fel:

α) ha a benzinmotoros kerékpárok benzintartói a kerékpárokkal szilárd összeköttetésben állanak s a benzintartók légmentesen záró készülékkel és a legmélyebb helyen leeresztő csappal vannak ellátva és ha a feladó a tartókat a feladás előtt teljesen kiüriti;

β) ha a villamos erővel hajtott motoros kerékpárok akkumulátorai folyékony savakat nem tartalmaznak s az akkumulátorok tökéletesen elzárt, ellenálló és a villamos kerékpárhoz szilárdan ráerősített tartókba vannak elhelyezve és vasuti szállításra való feladás előtt a netalán alkalmazott biztonsági kapcsolódugaszok a kerékpárokból eltávolítottak és az ólombiztosítékok olvadékony alkatrészei (ólomhuzalok, ólomszalagok, ezüsthuzalok és effélék) előre kiszedettek.

γ) Motoros kerékpárnak podgyásként való feladása esetén, az azt feladó utas felelősséget vállal a fentebb körülírt feltételek betartásáért és szavatol mindazon hátrányos következményekért, melyek azoknak nem teljesítése folytán a feladott motoros kerékpárban, a berakott podgyászbán, személyekben és vasuti forgalmi eszközökben eshetnek.

δ) A motorkerékpár feladója köteles a kerékpár berakásánál, átrakásánál és kirakásánál segédkezni.]

1) hókoresolyák, továbbá egy- és kétüléses kézi szánkók;

*) Ide tartoznak a mértékhitelítéshez szükséges felszerelések, mérlegek, súlyok is.

g) kereskedelmi utazók **árúmintái**, ha azok mint ilyenek külsőleg is felismerhetők ;

h) **kis állatok** (kutyák és baromfiak is) kalitkákban, ládákban, zsákokban stb., ha ezek szállítása miatt állategészségügyi vizsgálat avagy a kocsi fertőtlenítése nem válik szükségessé ;

i) az **artisták** mutatványaihoz szükséges eszközök (szék, létra, pózna stb.), a mennyiben az egyes eszközök 4 méternél nem hosszabbak.

II. Nagyobb, kereskedőileg csomagolt ládák, tonnák és — a fenti 1. végrehajtási határozmányban nem említett — egyéb, **uti szükségletéhez nem számítható** tárgyak podgyász gyanánt csak az esetben vétetnek fel, ha azok szállítására — a felvevő hivatalnok belátása szerint — a podgyázkocsiban hely van, ha azok darabonként 50 kg.-nál **nem sulyosab-
bak** és legnagyobb átmérőjük 1 métert meg nem halad, továbbá ha azok oly tárgyakat nem tartalmaznak, amelyek minőségüknél, csomagolási módjuknál, vagy egyéb oknál fogva az árúként való szállításból ki vannak zárva. (32. §. IV. 2.)

III. **A podgyázként való szállításból egyáltalában ki vannak zárva :**

1. azon tárgyak, melyek **terjedelmük**, sulyuk vagy egyéb tulajdonságuk miatt a szállítás végrehajtásában résztvevő vasutak, habár csak egyikének is, építési és üzemi berendezése folytán **a továbbításra nem alkalmasak** ; különösen pedig azon tárgyak, melyeknek sulya darabonként 100 kg.-nál nagyobb ; (3. §. 2. és 32. §. IV. 2.) továbbá **járművek** (ideértve az automobiloikat, motoros tricyklikeket és egyéb motoros járműveket is) — az I. végrehajtási határozmány szerint szállítható járművek kivételével ;

2. azon tárgyak, melyeknek szállítása **közrendészeti** okoknál fogva meg van tiltva. (3. §. 1.)

3. Az üzletszabályzat 54. §-a értelmében a **szállitásból kizárt**, tehát podgyász gyanánt **sem továbbítható tárgyak** a következők :

A) **A postakényszernek** alávetett tárgyak és pedig :

a) levelek, melyek közé távollevő személyekhez intézett minden írásbeli közlemény vagy tudósítás tartozik ;

b) időszaki nyomtatványok és pedig: hírlapok, folyóiratok egyes lapokban vagy füzetekben, tekintet nélkül tartalmukra, feltéve, hogy kiadásuk óta 6 hónap még el nem mult.

A postakényszer alól ki vannak véve egész gön-
gyökben vagy ládákban feladott ujságok, ha az
illető szállítmánydarabok kizárólag egy átvevőre
vannak czimezve, 2 kg.-nál nehezebb és azokban
hasonló vagy egyéb, a postai szállításnak fenntartott
tartalommal bíró mellékletek — más czimzethez
szóló világos rendeltetéssel — nem foglaltatnak.

Nem tekintetnek írásbeli közleményeknek a
számlák, melyek tehát a vasuti szállítmányokhoz
csatolhatók. A számláknak azonban a czimen, kele-
ten és aláírásokon kívül csakis a tárgy megnevezé-
sére, mennyiségére és árára vonatkozó adatokat
szabad tartalmazniok.

Minden más írásbeli közlemény, p. o. nyugtázás,
felszólítás a megrendelés ismétlésére, ajánlat a fizetés
módozataira stb. a számla természetét megváltoztat-
ják és ily számlák a kincstár javára eső postai levél-
szállítmánynak tekintetnek.

Bosznia-Hercegovinában nincsen postakényszer.

B) A robbanás veszélyének kitett tárgyak és pedig :

- a) lőanyagok és robbantó szerek,
- b) lőszerek,
- c) gyújtószerek és tűzijátékszerek, p. o. gyufa stb.,
- d) süritett és cseppfolyósított gázok,
- e) a vízzel való érintkezés esetén gyúlékony vagy
az égést tápláló gázokat fejlesztő anyagok p. o. cal-
ciumkarbid stb.

C) Az öngyuló anyagok.

D) Az üzletszabályzat 29. §. és az 54. §. (2.) A)
1. és 2. pontjában, valamint az üzletszabályzathoz
tartozó C) mellékletben felsorolt **feltételes**en szállít-
ható tárgyak (tekintet nélkül azok súlyára) és pedig :

a) **gyúlékony folyadékok** p. o. kőolaj, kénaether,
petroleumaether, szénkéneg, terpentin, benzin, ab-
szolut alkohol, borszesz (spiritusz), denaturált szesz
stb. ;

b) **mérges anyagok** p. o. rézgálicz, chlorsavas sók,

cyánkalium és cyánnatrium, mérges fémkészítmények stb. ;

c) **maróanyagok** p. o. kénsav, sósav, salétromsav (választóvíz), marólugok stb. ;

d) **rothadásnak alávetett anyagok** p. o. szarvak, körmök, csontok, inak, friss bőrök, enyvbőr stb.

4. Ezeken kívül a podgyászként való szállításból ki vannak zárva az **italmérési jövedék alá eső folyadékok**.

5. Végül ki vannak zárva a podgyászkénti szállításból **arany- és ezüstrudak, platina, pénz, pénzértékű érme és papírok,***) valamint okmányok.

IV. A podgyászként való szállításból **kizárt tárgyak feladása esetén** a feladó a rendőri szabályok vagy a büntetőtörvény által megszabott büntetés alá esik, minden kárért szavatol és köteles ezenfelül, ha kár nem okoztatott is, — ezen § (4) bekezdése alapján — a fenti III. végrehajtási határozmány 3. B) C) és D) pontjában megjelölt tárgyakat tartalmazó podgyásküldemény minden egyes kg.-nyi elegysulya után a következő **fuvardíjpótlékokat** fizetni :

1. a B) és C) alatt megjelölt tárgyaknál **12 koronát**,

2. a D) a) és c) alatt megjelölt tárgyaknál : **3 koronát és**

3. a D) d) alatt megjelölt tárgyaknál : **50 fillért.** (29. §. és 35. §.)

V. 1. Az üzletszabályzat 54. §. (2) B) 1. pontja alatt felsorolt következő tárgyak : **drágakövek**, igazgyöngyök, **ékszerek**, különösen arany-, ezüst- és platina-árúk, drágakövekkel és igazgyöngyökkel összekötve is, új vagy használt állapotban, továbbá igen értékes **esipkék**, és különösen értékes **hímzések**, valamint egyéb drágaságok, továbbá **művészeti tárgyak**, mint **festmények**, érczöntvényű tárgyak, **régiségek** biztosan zárt bőröndökben és effélékben **podgyász gyanánt felvételnek** ugyan, de az ilyen

*) Pénzértékű papírokat nem tekintendők : bélyegzett posta-levelező-lapok, posta-utalvány-ürlapok, levélborítékok, kötőszalagok, posta-levélszavak, illeték-bélyegzettek és bélyegzettek, valamint egyéb hasonló hivatalos értékjegyek.

tárgyak tartalmát, valamint ezek értékét is — a podgyászvevényre való feljegyzés végett — **be kell vallani.**

A bevallás megtörténte csak a podgyászvevény-nyel bizonyítható.

2. Az ilyen tárgyak elveszése, részleges hiánya vagy sérülése esetében azonban a **kártérítési összeg** kiszámítása céljából a rendes kereskedelmi érték, illetőleg a közönséges érték kilogrammonkénti 12 koronánál magasabban nem vétetik. Ennél magasabb kártalanítási összeg a jelzett tárgyak elveszésénél, részleges hiányánál vagy sérülésénél semmi esetben sem fizettetik, még akkor sem, ha az illető podgyász-küldeményekre nézve a fentiek alapján fizetendő kártérítési összegnél magasabb összegű szállítási érdekbevallás lett bejelentve.

VI. A vasutnak joga van arra, hogy a feladott podgyász mineműségét (tartalmát) az utas jelenlétében **megvizsgálja.**

31. §.

Csomagolás. A régibb szállítási jelek eltávolítása.

(1) Az uti podgyásznak biztosan és tartósan kell csomagolva lenni. A csomagolatlan, vagy hiányosan csomagolt podgyász visszautasítható. Ha az ilyen podgyász szállításra mégis elfogadtatik, joga van a vasutnak a podgyászvevényt (32. §.) megfelelő megjegyzéssel ellátni. A megjegyzéssel ellátott podgyászvevény elfogadása az uti podgyász ezen állapotának elismerésül szolgál.

(2) A régi megjelöléseknek (vasuti szállítási jeleknek, postaszállítási jeleknek vagy más olyan jeleknek, melyek a vasuti szállítás jeleivel összevetészhetőek) a podgyászdarabokról el kell távolítva lenniök.

I. Ha a podgyász **csomagolatlan** vagy a **csomagolás elégtelennek** vagy **sérültnek** találtatik, az

illető podgyászdarab mégis felvehető, ha az a kezelő-hivatalnok belátása szerint továbbításra alkalmas. (31. §. 1.)

II. Ily podgyászt egyébként mindig meg kell mérlegelni és azért a mérleg- és a vevénybélyegilletéket fel kell számítani.

III. A (2) bekezdésben említett régi jeleket a feladó köteles a podgyászdarabokról a feladás előtt eltávolítani; különben a podgyász visszautasítható.

A peres feleknek megegyező előadása alapján a királyi törvényszék ténykép állapította meg, hogy a felperes 1909. évi január hó 30-án Vámos-Pércsen feladta bóröndjét Tisza-Füredre, de a vasut ezt a podgyászt Karczagra szállította, továbbá, hogy ezen a podgyászon egy régebbi és pedig Kunhegyes—Karczag jeli bárca volt ragasztva.

Ezen tényállás alapján a kir. törvényszék elfogadta az első-bíróság jogi következtetését és helybenhagyta a felperest elutasító ítéletét, mert a kérdéses időben érvényben volt vasuti üzletszabályzat 31. §-ának 2. pontja szerint nem felelős a vasut azokért a károkért, melyek onnan erednek, hogy valamely podgyász eltéved, azért, mert rajta korábbi vasuti szállítási jel található s így közömbös az a vitássá tett körülmény, hogy Vámos-Pércsen a podgyászra ragasztott bárca leesett-e, vagy hogy egyáltalán ragasztott-e rá új bárca, miután az üzletszabályok értelmében a jelen esetben a kár egyedül felperes terhére esik. (Keresk. és váltótvszék, 1911. D. 684.)

32. §.

Feladás. Podgyászvevény.

(1) Az uti podgyászt a menetjegyek váltására megállapított időn belül a felvételi helyen kell feladni; az olyan podgyász felvétele azonban, amely a vonat indulása előtt legkésőbb 15 percczel fel nem adatik, megtagadható. A díjszabásban kell egységesen meghatározni, hogy a podgyász feladásánál a menetjegyet fel kell-e mutatni.

(2) Ha az utas szállítási érdekét akar bevallani, a bevallásnak díjszabásszerű illeték fizetése mellett legkésőbb félórával a vonat indulása előtt kell megtörténnie. Ha a kártérítési kötelezettség a 35. §. (2) bekezdése szerint bizonyos legmagasabb

összegre van korlátozva, ezt meghaladó szállítási érdeket nem lehet bevallani.

(3) Az uti podgyásként szállítható azon járműveket, melyek a podgyáskocsiban el nem helyezhetők, a vonat kiinduló állomásán legalább 2 órával, más állomásokon pedig legalább 24 órával az indulási idő előtt be kell jelenteni és legkésőbb egy órával előbb fel kell adni.

(4) A podgyászviteldíjat a feladásnál kell megfizetni.

(5) A felvételnél az utasnak podgyászvevényt kell kézbesíteni és a szállítási érdek bevallása esetében arra a bevallott összeget is rá kell írni; ellenkező esetben a bevallásnak nincs joghatálya. Az utas kívánságára a podgyászvevényen kívül a fizetett podgyászviteldíjról elismervényt is kell ki szolgáltatni.

(6) Ha a vasut a podgyászt sürgős esetekben kivételesen utólagos elszámolás fenntartása mellett szállítja, vagy ha a podgyász annak elszámolására be nem rendezett állomáson vétetik át, az fuvarozásra felvettnek mégis az átvétel időpontjától tekintetik.

(7) A kerékpárok szállítására a díjszabásban külön szabályok állapíthatók meg.

I. A podgyász feladásánál a **menetjegyet fel kell mutatni.**

II. 1. A podgyász rendszerint **közvetlenül azon állomásig továbbíttatik**, a mely állomásra azt az utas kívánja, feltéve, hogy az illető állomás a podgyász kiadására be van rendezve és oda közvetlen összeköttetés létezik; kizárván azonban azon **összekötő vasutak**, melyek a személyszállításra berendezve nincsenek.

2. A podgyász közvetlenül azonban csak azon felvétel mellett továbbíttatik, ha az utas az általa meg-

jelölt rendeltetési állomásig vagy azon túl érvényes menetjeggyel bír, feltéve, hogy ily menetjegy kiadatik. Ha ily jegy ki nem adatnék, akkor köteles az utas a podgyász rendeltetési állomásának irányában azon **legmesszebb fekvő állomásig menetjegyet váltani**, a meddig menetjegy kiadatik s a mely a továbbutazáshoz szükséges menetjegyváltásra alkalmas.*)

3. Az utas podgyászát csak egy és ugyanazon rendeltetési állomásra adhatja fel. A podgyász egyes darabjai **különféle rendeltetési állomásokra** nem vétetnek fel.

4. A podgyásznak csak azon **utirányon** át való továbbítása igényelhető, a mely utirányon az utas egyidejűleg tényleg utazik.

III. Személyvonatu jeggyel bíró utas podgyászának a csatlakozó állomásról **gyorsvonattal** való továbbítását csak azon esetben igényelheti, ha ezt a podgyászfeladás alkalmával a pénztárnál kifejezetten kérte, minek megtörténtét a pénztárnok a podgyászvevényre feljegyzi.

IV. 1. **Utólagos elszámolás** mellett feladott podgyász csakis a felvevő vasut állomásaira és csakis e vasut vonalain továbbítható.

2. Oly **megállóhelyeken**, melyek podgyászszámlásra berendezve nincsenek, az utipodgyász csak **utólagos elszámolás** mellett vétetik fel; ily megállóhelyeken azonban csakis oly podgyászdarabok vétetnek fel, melyeket egy ember könnyen elbir. (30. §. II. és III. 1.)

3. Oly állomásokra, illetve **megállóhelyekre**, melyek podgyászszámlásra berendezve nincsenek, **utólagos elszámolás** mellett **podgyász nem vehető fel**. A mennyiben egyes vasutaknál ily podgyász mégis felvétetik, a vonatkozó határozmányok az illető vasut helyi személy- és podgyászdíjszabásban (II. rész) foglaltatnak.

*) **P. o.** Ha a **személyvonatu** utas azért vált csak valamely közbeeső állomásig jegyet, mivel onnan **gyorsvonaton** utazik tovább s az illető viszonylatban személy- és gyorsvonatu kombinált menetjegy **nem** adatik ki. (13. §. VI.)

4. Utólagos elszámolás mellett továbbított utipodgyásról az utasnak a vonaton podgyász-**után-fizetési bárcza** szolgáltat ki. (34. §. I.)

V. 1. Ha az utas podgyását az **állomási pénztárnál fel nem adta** és a podgyászszállítási díj (akár előzetes bejelentés mellett, akár bejelentés nélkül) a vonaton vagy a rendeltetési állomáson fizettetik meg: egy korona **póttileté**ssel felemelt **rendes** (illetve a Díj-szabási határozmányok 10. szakasza szerinti **kedvezményes**) podgyászdíjat, legfeljebb azonban a **rendes** (illetve **kedvezményes**) podgyászdíj kétszeres összegét kell megfizetni.

2. **E póttileték fizetése esedik**, ha a podgyász oly megállóhelyről szállítatik, a mely podgyász-elszámolásra berendezve nincsen, valamint azon esetekben is, a melyekben az illető podgyász tulajdonosának **menetdíjútánfizetésnél** sem kell póttiletéket fizetni.

VI. A **podgyászdíjak** kiszámítására, valamint a **podgyászszabadsulyra** vonatkozó határozmányok a díjszabási határozmányok 9. és 10. szakaszában, valamint a díjszabás II. részében foglaltatnak.

VII. 1. A szállítási **érdekbevallásért a díjpótlék** a Díjszabási határozmányok 9. szakaszának 3. pontja és az ezen díjszabás I. Függelékében foglalt **táblázat** szerint számíttatik.

2. **Utólagos elszámolás** mellett szállított podgyásznál **szállítási érdekbevallásnak helye nincsen**.

33. §.

Vám- vagy adóhivatali és rendőri kezelés.

Az utasok kötelesek podgyászuk vám- vagy adóhivatali és rendőri kezelésénél jelen lenni. A fuvarozási határidőnek e szabály meg nem tartása által okozott túllépéseért (37. §.) kártérítés nem követelhető.

34. §.

Kiszolgáltatás.

(1) A podgyászt a vasut a podgyászvevény visszaadása ellenében szolgáltatja ki. A vasut nem köteles a podgyászvevény birtokosának jogosultságát vizsgálni.

(2) A podgyászvevény birtokosa a rendeltetési állomáson a podgyásznak a kiadási helyen való kiszolgáltatását kívánhatja, mihelyt azon vonat érkezése után, melyhez a podgyász feladatott, a kiszolgáltatásra való előkészítéshez (készentartáshoz) és az esetleges vám- vagy adóhivatali vagy rendőri kezeléshez szükséges idő eltelt. Ha a podgyázkocsiba be nem rakható járóműveket utközben más vonathoz kell adni, ezeknek továbbszállítása csak a legközelebbi személyvonattal követelhető.

(3) Ha a podgyászdarabok 24 órán belül, járóművek két órán belül a vonat érkezése után el nem vitetnek, a díjszabásszerű fekbér vagy álláspénz fizetendő. Ha a járómű este 6 óra után érkezik meg, az elviteli határidő másnap reggel 8 órakor kezdődik.

(4) A podgyászt rendszerint csak azon az állomáson kell kiszolgáltatni, amelyre felvétellett. Az utas kívánságára azonban, ha az idő és a körülmények megengedik és vám-, adó vagy rendőri szabályok ki nem zárják, a podgyászvevény visszaadása és a menetjegy felmutatása ellenében a podgyász a feladási állomáson visszaadható vagy valamely közbeeső állomáson kiszolgáltatható.

(5) Ha a podgyászvevény vissza nem adatik, a vasut csak akkor köteles a podgyászt kiszolgál-

tatni, ha a jelentkező az átvételre való jogosultságát hitelt érdemlően kimutatja; biztosíték letétele is követelhető.

(6) Az az utas, akinek podgyászát a vasut kellő időben nem szolgáltatja ki, követelheti, hogy podgyászvevényén a nap és az óra, amikor a kiszolgáltatást kérte, elismertessék.

I. **Utólagos elszámolás** mellett továbbított podgyász csak a podgyászutánfizetési bárcza visszaadása és a vonaton esetleg még be nem szedett viteldíjak lefizetése mellett adatik ki. (32. §. IV. 4.)

II. Podgyászselszámolásra be nem rendezett **megállóhelyekre** feladott podgyászt, ha az a vonat megérkezése után nyomban át nem vétetik, a vasut az esedékes illetékek felszámítása mellett a **legközelebbi állomásra szállíthat**, hol az a podgyászvevény, illetve podgyászutánfizetési bárcza visszaadása mellett kiszolgáltatik.

III. A podgyász **fekbérilleték**, valamint az **állás-pénz** (27. §. VII.) a Díjszabási határozmányok 8. és 9. szakasza szerint számíttatik.

IV. Ha a **podgyászvevény vissza nem adatik**, a féltől egy koronás okmánybélyeggel ellátott **térítvény** követelhető.

Az állomás közegének az a mulasztása, hogy a podgyászagczéduálával és a rendeltetési állomás megjelölésével ellátott **podgyász helyes irányításáról nem gondoskodott**, hanem azt az árúraktárban helyezte el, hol a podgyász feltalálása csak a véletlentől függött, a vasut vétkes gondatlanságának nyilvánvaló ismérveit foglalja magában. (Keresk. és váltótvszék, 1906. D. 499.)

35. §.

A vasut felelőssége a podgyász elveszéséért, hiányáért vagy sérüléséért.

(1) A vasut az uti podgyászért, amennyiben ebben a fejezetben eltérések nem állapíttatnak meg, az árukért való felelősségre vonatkozó szabályok (VIII. fejezet) szerint felelős.

(2) Különleges üzemi viszonyokra való tekintettel a vasut az uti podgyász elveszése, hiánya (részleges elveszése) vagy sérülése esetében nyújtandó kártérítést a felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabásban bizonyos legmagasabb összegre korlátozhatja. Az 54. §. (2) bekezdésének B) 1. pontjában felsorolt tárgyaknál a kártérítés mértékének korlátozását illetőleg a 89. §. (2) bekezdése irányadó. Ha szándékosság vagy vétkes gondatlanság forog fenn, a kártérítésnek legmagasabb összegre való korlátozása nem érvényesíthető.

(3) Az olyan tárgyak elveszéséért, hiányáért vagy sérüléséért, melyek a szállított járóművekben (30. §. (3) bekezdés) hagyattak, a vasut csak akkor felelős, ha vétkesség terheli.

I. Ha oly tárgyak adatnának fel podgyásként, melyek a 30. §. és ennek végrehajtási határozmányai szerint a **podgyász-szállításból kizárvák**, akkor — az üzletszabályzat 96. §-ának határozmányai alapján — a vasut részéről minden **szavatosság ki van zárva**. (30. §. IV.)

II. Ugyancsak ki van zárva a vasut részéről minden szavatosság azon esetben is, ha ily tárgyak **személykocsikban** vitetnek. (29. §. II.)

Felperes utalt arra, hogy utazója évi bérletjeggyel utazott, mely a felperesi czég utazója részére volt kiállítva s ez igazolja, hogy **az utazó által feladott podgyász** a felperesi czég tulajdona volt s így a felperes rendelkezhetvén a podgyászszal, felszólamlással ő is élhetett. Az alperes ezzel szemben azzal érvelt, hogy az utazó a volt podgyászt feladó utas s ő tekintendő a rendelkezésre jogosítottnak. A kir. törvényszék magáévá tette az elsőbíróóság tény megállapítását és az ebből levont azt a jogi döntését, hogy felperesnek kártérítési igénye megszűnt. Közömbös, hogy az utazó milyen bérletjeggyel utazott, mert a fuvarozási szerződés megkötésénél ez szóba nem jött, de különben magának a felperesnek előadása szerint nem a felperes czég nevére, hanem annak utazója részére volt kiállítva a bérletjegy, tehát maga az utazó volt azzal igazolva; s minthogy a kérdésben forogó podgyászokat az utazó adta fel, ő lépett a vasuttal szerződési viszonyba, így ebből a szerződésből kifolyólag a podgyász feletti rendelkezési jog s ezzel együtt a szállítási késedelem miatti felszólalási jog is egyedül őt illette, tekintet nélkül arra, hogy

az általa feladott podgyász az ő vagy a felperes tulajdona volt-e. Ha tehát nem az utazó, hanem annak szerződő jogán a felperes kívánt a vasuttal szemben fellépni kártérítési igényével, úgy a V. U. Sz. 97. §-ához tartozó I. végrehajtási határozmány értelmében tartozott volna a 99. §-hoz tartozó II. (2) végrehajtási határozmány szerint kiállítandó engedményt is kártérítési igény különbeni megszűnésének terhe mellett legkésőbb 4 hét alatt betérjeszteni. Miután ezt a felperes elmulasztotta és a mulasztását az engedménynek per alatt történt utólagos bemutatása helyre nem hozza, annak következményeit viselni tartozik. (Keresk. és váltótörvénytörvény, 1914. D. 194.)

Az állandóan követett bírói gyakorlat szerint egymagában véve az a körülmény, hogy a vasut az árút vagy podgyászt nem a rendeltetési állomásra, hanem egy más állomásra szállítja, a vasuti forgalom tömegességénél fogva nem elégséges arra, hogy abból a vasut vétkes gondatlanságát megállapítani lehetne.

Mint ahogy tehát felperes alperes vétkes gondatlanságát egyedül a podgyász elhurczolásában látta;

minthogy azt az alperes által előadott tényt, hogy az elhurczolást a téves bárcázás okozta, a felperes javára figyelembe venni nem lehetett, mert a vétkes gondatlanság bizonyítására kötelezett felperes ezt kifejezetten tagadta;

és minthogy alperes felperesnek a kereseti előadás szerint annyi kártérítést nyújtott, a mennyi vétkes gondatlanság fenn nem forgása esetén az üzletszabályzat 36. §-a 2. b) pontja értelmében a podgyász elkészt megérkezése esetén jár;

felperesnek az ezt meghaladó kár megtérítésére irányuló keresetét jogosnak elismerni nem lehetett. (Keresk. és váltótörvény, 1906. D. 679.)

Nem döntő alperes vasutnak az a védekezése, hogy a kiszolgáltatásban való késedelmet nem az ő közlegeinek, hanem a podgyászt felvevő vasut közlegeinek hibájából eredt, hiányos podgyászjelzés okozta, mert alperes, mint a podgyászt utoljára átvevő vasut, a 74. §. szerint közvetlenül felelős. (374/97.

36. §.

Az uti podgyász elveszése.

(1) Az uti podgyász elveszéséért a vasut csak akkor felelős, ha a podgyász kiszolgáltatását azon vonat érkezése után, melyhez feladatott, 14 napon belül a rendeltetési állomáson követelik.

(2) A hiányzó podgyász azon vonat érkezésétől számított 3 nap elmúltával, melyhez feladatott, elveszettnek tekintik.

(3) Ha a podgyász később megkerül, az utast erről értesíteni kell, feltéve, hogy tartózkodási

helye kinyomozható. Az utas az értesítés vételétől számított 30 napon belül követelheti, hogy a podgyász a fuvarozási határidő tullepéseért a 37. §. szerint járó kártérítés levonása után fennmaradó kártalanítási összeg visszafizetése ellenében neki valamelyik belföldi állomáson költségmentesen kézbesíttessék. Ha a visszaadás a kiindulási állomáson történik, a viteldíjat az utasnak vissza kell téríteni.

Felperes és az eperjes—bártfai h. é. vasut részvénytársaság alperes közt nem vitás a tényállás annyiban, hogy a felperes részéről Kassán 1895 július 2-ik napján Bártfára feladott **egyik podgyászdarab felperes jelentkezésekor feltalálható nem volt és csak 1895. évi szeptember havában került elő és adatott át felperesnek.**

Nem döntő alperesnek az az előadása, mely szerint a kiszolgáltatásban való késedelmet nem az ő közgeinek, hanem a podgyászt felvevő m. kir. államvasut közgeinek hibája, illetve az ezek hibájából eredt hiányos podgyászjelzés okozta, mert alperes, mint a podgyászt utoljára átvévő vasut, a vasuti üzletszabályzat 34. §-a szerint a podgyásszállításra is alkalmazást nyerő 74. § értelmében a felperes feladással szemben a fuvarozási szerződésből eredő összes igények erejéig közvetlenül felelős és abból a körülményből, hogy a hiba a m. kir. államvasutak közgeit terheli, annak bebizonyított volta esetén, csak az következne, hogy alperes ez utóbbi ellen visszkereseti jogot érvényesíthet. Felperes által a ruhák használhatatlanokká válta címén 300 forintban felszámított kárösszeget, mint alperes tagadásával szemben nem bizonyítottat felperes javára megállapítani nem lehetett, mert felperes a megkerült podgyász átvételekor elmulasztotta az üzletszabályzat 34. §-a szerint a podgyásszállításra is alkalmazást nyerő 72. §-ában a kár megállapíthatása végett szabályozott bírói szemle foganatosítását. A kár megállapítása végett a perben kért szakértői szemlét nem lehetett elrendelni, mert a ruhaneműek több mint egy éve felperes birtokában vannak és így a szemle nem bizonyíthatná azt a döntő körülményt, hogy a még esetleg megállapítható romlás a podgyász kiszolgáltatásakor már fenn nem forgott. Felperesnek az az előadása, hogy ő a podgyász kiszolgáltatásakor abból az okból nem kért bírói szemlét, mert akkor a per már folyamatban volt, nem döntő, mert a per folyamatban léte sem az üzletszabályzat 72. §-ában szabályozott szemlét feleslegessé nem teszi, sem a perrendtartás szerinti előleges szemle foganatosítását nem akadályozta. Felperesnek a fürdőhasználat elmulasztása s a ruhákra való várakozás költségei címén felszámított kárkövetelését megállapítani nem lehetett, mert abból a körülményből, hogy a podgyász meg nem érkezett, nem következett az, hogy felperes a fürdőt nem használhatta és így e címen felperesnek kár nem okoztatott.

De meg kellett állapítani felperesnek az új ruhák készítése czimén felmerült kárát, mert a ruhákat tartalmazó podgyász ideiglenes elveszése folytán felperes kénytelen volt polgári állásának és a körülményeknek megfelelő új ruhákat készíttetni és így a kiadás felmerülése a podgyász elkészített kiszolgáltatásának következménye volt. (Keresk. és váltótvszék 1898. D. 77072.)

A felperesi czég utazója által 1906. évi február hó 22-én Nagytapolcsányról Galántára **személypodgyásként feladott mintaböröndre az eljárt vasuti közeg tévesen a közbeneső Szomorfalva állomásra szóló bárczát illesztette**; a podgyász Szomorfalva állomáson kirakatott és csak 5 napi késedelemmel, február hó 27. napján lett az utazónak személyes közbenjárására kiszolgáltatva.

E tényállás mellett helyesen indult ki az elsőbíróság a per eldöntésénél abból, hogy a podgyász kiszolgáltatása körüli késedelemért a felperest az üzletszabályzat 36. §-a 2. b) pontjában meghatározott térítményen felül további kártérítés csak a vasut vétkes gondatlansága esetében illeti meg.

A felperes vitatta is, hogy a vasut részéről vétkes gondatlanság forog fenn és azt magában abban a tényben találta, hogy a vasut a podgyászt tévesen bárczáta, aminek következtében a podgyász nem az általa — felperes által a feladás alkalmával megjelölt helyen rakatott ki és csak 5 napi késedelemmel lett az utazójának személyes közbenjárására kiadva.

A felperesnek ez a vitatása nem áll meg.

Az állandóan követett bírói gyakorlat értelmében ugyanis egymagában véve az a körülmény, hogy a vasut valamely podgyászdarabot téves bárczával lát el, nem elegendő a vétkes gondatlanság megállapítására, mert vétkes gondatlanság csak nagyfokú mulasztás vagy súlyos kötelességszegés esetében állapítható meg, a téves bárczázás pedig egymagában a vasuti forgalom tömegességénél és gyorsaságánál fogva ilyen beszámítás alá nem eshetik.

De nem szolgálhat alapul a vétkes gondatlanság megállapítására az a körülmény sem, hogy a podgyász csak 5 nap múltán, az utazó személyes közbenjárására adatott ki. Mert Szomorfalva állomás, a hol a podgyász kirakatott, azzal, hogy a podgyász felől öt napon belül nem intézkedett, nem követett el mulasztást, mert a podgyász Szomorfalvára szóló bárczával volt ellátva és ez az állomás arról, hogy a bárczázás körül tévedés történt, nem tudott s így nem volt oka arra, hogy bármilyen irányban is intézkedjék. (Keresk. és váltótvszék, 1907. D. 1135.)

Nem volt vitás a felek között, hogy a kereseti podgyász 1903 október 11-én adatott fel; a kihallgatott tanuk egybevetett vallomásai és a 2. alatti rovatlap alapján pedig tényként állapította meg a kir. törvényszék, hogy a podgyász 1903. évi október 14-én a rendeltetési állomásra, Tolna-Mözs-re, megérkezett.

E tényállás mellett figyelemmel az Ü. Sz. 35. §-a 1. pontjára, a mely szerint hiányzó podgyászdarabok három nappal azon vonat megérkezése után, a melyhez feladattak — tekintetnek elveszettek gyanánt, — kétségtelen, hogy a kereseti podgyász elveszett gyanánt nem tekinthető.

E részben az a körülmény, hogy a felperes értesített a podgyász megérkezéséről, nem bír befolyással, mert az idézett határozmány nem tartalmaz eziránt rendelkezést, hanem csak a 2. pontban írja elő, hogy ha a podgyász később, három napon túl, megtaláltatik, erről az utas még akkor is értesítendő, ha a kártérítési összeget már felvette. De ha a szóban forgó határozmányt az 1. és 2. pontjának egybevetésével akként kellene is értelmezni, hogy az utas értesítése akkor is kötelessége a vasutnak, ha a podgyász három napon belül megérkezik, ily értelmezés mellett is az értesítés elmulasztása csak azt vonhatja maga után, hogy a vasut a mulasztása folytán netán keletkezett kárt köteles megtéríteni, de nem járhat semmikép sem azzal a következménnyel, hogy a podgyász elveszettnek tekintetik és az utas a podgyász elveszése miatt kártérítést követelhet. (Keresk. és váltótvszék, 1905. D, 410.

37. §.

A vasut felelőssége a fuvarozási határidő túllépéseért.

(1) A fuvarozási határidő túllépése esetében a vasut a bizonyított kárt megtéríteni tartozik, és pedig:

a) ha szállítási érdek nem volt bevallva, a határidőtúllépés minden megkezdett 24 órájáért — legfeljebb azonban 3 napért — az elkésztett podgyász minden egyes kilogrammja után 20 fillérnyi összegig, járóműveknél pedig minden egyes elkésztett járóműért 30 korona összegig;

b) ha szállítási érdek volt bevallva, a bevallott összeg erejéig. Ha ez az összeg kisebb, mint az a) alatt meghatározott kártérítés, akkor az utóbbi igényelhető.

(2) Ha kár nem merült fel vagy nem bizonyítottatik, a vasut fizetni tartozik:

a) ha szállítási érdek nem volt bevallva, a határidőtúllépés minden megkezdett 24 órájáért

— legfeljebb azonban 3 napért — 10 fillért az elkészített podgyász minden kilogrammja után, járóműveknél pedig 15 koronát minden egyes elkészített járómű után ;

b) ha szállítási érdek volt bevallva, a határidőtúllépés minden megkezdett 24 órájáért — legfeljebb azonban 3 napért — 20 fillért az elkészített podgyász minden kilogrammja után, járóműveknél pedig 30 koronát minden egyes elkészített járómű után, de legfeljebb a bevallott összeget. Ha ez kisebb, mint az a) alatt meghatározott kártérítés, akkor ez utóbbi igényelhető.

(3) A vasut felelőssége ki van zárva, ha a határidőtúllépés oly eseményből származott, melyet a vasut sem elő nem idézett, sem el nem háríthatott.

(4) Azokat az eseteket illetőleg, melyekben teljes kártérítést kell nyújtani, lásd a 95. §-t.

38. §.

Podgyász-hordárok.

(1) Az olyan állomásokon, melyeken annak szükségé fennforog, podgyász-hordárokat kell alkalmazni, akiknek az a feladatuk, hogy az uti és kézi podgyászt az állomás területén belül az utasok által megjelölt helyekre vigyék.

(2.) A podgyász-hordároknek szolgálati jelvény által felismerhetőeknek kell lenniök s a díjjegyzéket is tartalmazó nyomtatott szolgálati utasításukat magukkal kell hordozniok. A podgyász-hordárok kötelesek díjjegyzéküket kívánatra előmutatni s a számukkal ellátott bárczát is átszolgáltatni.

(3) A díjjegyzéket a podgyászfelvételi és kiszolgáltatási helyeken és a podgyász megőrzésére szolgáló helyiségekben ki kell függeszteni.

(4) A podgyász-hordároknak az (1) bekezdés szerint átadott podgyászért a vasutat ugyanolyan felelősség terheli, mint a fuvarozásra adott podgyászért.

I. Azokon az állomásokon, melyeken külön podgyászhordárok vannak, az illető podgyászhordár a neki átadott uti- és kézi podgyászdarabok átvételének elismeréseül szolgálati számát tartalmazó **bárczát tartozik az utasnak kézbesíteni**, melyből az átvett podgyásznak **darabszáma** is kitűnik. Ezt a bárczát az utas megőrizni és a podgyász átszolgáltatása alkalmával a podgyászhordárnak visszaadni tartozik.

II. Esetleges **felszólamlások** a podgyász elveszéséért, hiányáért vagy elcseréléseért csakis ezen bárcza alapján érvényesíthetők.

39. §.

A podgyász megőrzése.

Azokon az állomásokon, melyeken uti podgyászkezelés van, lehetőség szerint oly intézkedéseket kell tenni, hogy az utasok podgyászuikat kifüggesztés útján közzéteendő illetékek fizetése mellett ideiglenes megőrzés végett letétbe helyezhessék. A vasut ebben az esetben mint letéteményes felelős.

I. 1. Azon állomásokon, amelyeken a podgyász ideiglenes megőrzésre a vasut felelőssége mellett átvétetik, ez az előcsarnokban és a váróhelyiségekben kifüggesztés (falihirdetmény) útján tétetik közzé.

2. A podgyász megőrzése **letétjegy** kiszolgáltatása mellett legfeljebb **négy heti időtartamra** történik.

3. Pénzek, értékpapírok és egyéb drágaságok, könnyen romló és veszélyes tárgyak, különösen töltött lőfegyverek, továbbá robbanó, könnyen gyúladó, maró, bűzös anyagok és effélék egyáltalában **nem**, terjedelmes tárgyak pedig csakis a rendelkezésre álló hely arányában **fogadtatnak el megőrzésre**.

4. **Sérült, csomagolatlan vagy hiányosan csomagolt** podgyász visszautasítható; ha azonban ily podgyász megőrzésre mégis elfogadtatik, a letétjegyre megfélelő **megjegyzés** vezettetik. Az ily megjegyzéssel ellátott letétjegy elfogadása az utipodgyász ezen állapotának elismeréseül szolgál. A nyitott tárgyakban, nevezetesen kabátokban, köpenyekben, utitakarókban és más effélékben lévő tárgyakért felelősség **nem** vállaltatik.

5. A letétjegy birtokosa a letéteményezett podgyászt **visszakövetelheti** azon idő alatt, amely az utipodgyász felvételére és kiszolgáltatására meg van szabva. A podgyász kiszolgáltatása a **letétjegy visszaidadása** és a podgyász megőrzéséért járó illeték **lefizetése** mellett történik. Ha a **letétjegy nem adatik vissza**, a vasut a podgyász kiszolgáltatására csakis a tulajdonjog kétségtelen beigazolása után kötelezhető. Ily esetben a vasut a féltől **biztosítékot** és egy koronás okmánybéllyeggel ellátott **térítvényt** követelhet.

II. A megőrzési idő (39. §. J. 2.) lejártával a letéteményezett podgyász ugyanazon elbánás alá esik, mint a kézbesíthetlen árúk (81. §. 4.).

III. Elveszés, hiány, vagy sérülés esetén a **beigazolt kár megtérítettik**; de podgyászdarabonként legfeljebb csak 100 (egyszáz) korona összegig.

A ruhatári alkalmazott is, amennyiben a ruhatár a más. üzeméhez tartozik, az árú letétbevételét az üzemtulajdonos m. kir. államvasutak alperes megbízottjaként végezte és így a m. kir. államvasutak kártérítési felelősségét azért, mert a felperes által a pályaudvari **ruhatárban** letétbe helyezett egy darab podgyász elveszett, meg kellett állapítani (Bp. VI. ker. kir. járásbíróság 1907. Sp. III. 986, keresk. és váltótvszék 1908. D. 1131., bpesti tábla 1909. G. 206.)

V. FEJEZET.

Expresszárú szállítása.

40. §.

Felvétel.

(1) Az olyan tárgyakat, melyek a podgyász-kocsiban való szállításra alkalmasak, a díjszabás közelebbi határozmányai szerint expressz-árúként kell felvenni.

(2) Minden egyes árúdarabon az átvevő pontos címének tartósan megerősítve rajta kell lenni. Ha a feladó azt akarja, hogy a küldemény az átvevőnek házhoz ne szállittassék, minden egyes árúdarabon lévő címhez még a következő megjegyzést kell hozzáfűzni: »Átvevő maga viszi el«, vagy »Pályaudvaron marad«.

(3) Az expresszárút a vasut által kijelölt felvételi helyeken a hirdetmény útján közzéteendő szolgálati órák alatt kell feladni.

(4) A vasut köteles a küldemény felvételénél a sulyt díjmentesen megállapítani. A feladó vagy meghatalmazottja a sulymegállapításnál jelen lehet.

(5) A feladó kívánságára az árú felvételét a felvevő vasut által meghatározandó alakban el kell ismerni.

I. 1. Expresszárúk — az alább felsorolt kivételekkel — a magyar szent korona országainak területén levő közforgalmu **vasutakon**, valamint **ezen vasutak egymásközi forgalmában** vétetnek fel szállítás végett és pedig a gyorsárú- vagy expresszárú-forgalomra külön berendezett mindazon **állomásokra** és **állomásokról**, melyek között az utipodgyász-küldemények közvetlenül elszámolhatók.

2. Expresszáru közvetlen szállítás végett nem vétetik fel a következő vonalakra és vasutakra, illetve e vonalakon és vasutakon át :

a) a magyar kir. Államvasutaknak az általános személyforgalomra be nem rendezett következő vonalai :

α) budapesti körvasut é. p. a buda-császárfürdő—budapest-angyalföldi, az óbuda—rákosi, az óbuda—kőbánya-felsőpályaudvari, a rákospalota-ujpest—budapest-angyalföldi, a rákospalota-ujpest—rákosi, a rákospalota-ujpest—kőbánya-felsőpályaudvari, a rákos-rendező—rákosi, a rákos-rendező—kőbánya-felsőpályaudvari és a rákos-rendező—kőbánya-alsópályaudvari vonalak ;

β) kőbányai összekötővonalak é. p. a kőbánya alsópályaudvar—kőbánya felső pályaudvari, a kőbánya felső pályaudvar—budapest-ferencvárosi, a kőbánya alsópályaudvar—kőbánya hízalldai, a kőbánya alsópályaudvar—kőbánya hízallda—budapest-ferencvárosi és a kőbánya hízallda—lőrinczi átrakói vonalak ;

(Kivételt képeznek a következő viszonylatok u. m. Budapest-nyugati pályaudvarról Budapest-Angyalföldön át és Buda-Császárfürdőről Óbudán át Budapest-esztergom-füzitői h. é. vasutra, valamint azon túl és viszont, mely viszonylatokban expresszáru szállítás végett felvehető.)

b) a soroksár—pestszentlőrinc-kavicsbányai vonal ;

c) a pozsony rendező p. u.—récsei és pozsony rendező p. u.—pozsonyújvárosi vonalak ;

d) a Budapest—esztergom—füzitői h. é. vasut tokod—annavölgyibánya—sárisápi vonala ;

e) a Győr—sopron-ebenfurti vasutnak Sopron (Gy. S. E. V.) és Sopron (D. V.) közötti vonala ;

f) az alább felsorolt magyarországi vasutak állomásaira vagy ezen vasutakon át és pedig :

1. az Alföldi első gazdasági vasut ;
2. a Borossebes—menyházai h. é. vasut ;
3. a Borzsavölgyi gazdasági vasut ;
4. a Brassó—hosszúfalusi közuti vasut ;
5. a Budapest—budafoki h. é. villamos vasut ;

6. a Budapesti h. é. vasutak;
7. a Budapest—szentlőrinczi h. é. villamos vasut;
8. a Debreczen—nyirbátori h. é. vasut;
9. az Erdélyi bányavasut (Vajdahunyad—Retyi-sora [Gyalár];
10. a Görgényvölgyi erdei vasut;
11. a Haraszi—ráczkevei h. é. vasut;
12. az Ilva—lessvölgyi erdei vasut;
13. a Máramarosi sóvasutak (Máramaros-Sziget—Magtár—Sókamara—Rónaszék és Máramaros-Sziget—Magtár—Sókamara—Sugatag);
14. a Miskolcz—diósgyőri h. é. vasut;
15. a Nagyvárad villamos vasut;
16. a Nyíregyházavidéki kisvasutak;
17. az Össi—váradvelencei összekötő h. é. vasut;
18. a Szatmár—bikszádi h. é. vasut.

II. A szállításból ki vannak zárva :

- a) 50 kg.-nál súlyosabb tárgyak;
- b) azon tárgyak, melyek a 30. §. és ennek végrehajtási határozmányai szerint a podgyásként való szállításból ki vannak zárva;
- c) oly tárgyak, melyek a podgyáskocsit bepiszkolhatják, vagy annak fertőtlenítését szükségessé tehetik;
- d) oly tárgyak, melyek egyes országokban adóhivatali bejelentés kényszere alatt állanak (pl. meg nem adóztatott cukor, sör, ásványolaj, égetett szesz-folyadékok stb.) az illető országokkal való forgalomban.

III. Az expresszáru szállítása **szállítóvevény** mellett történik.

A feladás alkalmával tartozik a feladó ugy a **saját**, mint az **átvevő** nevét és pontos lakcímét a szállítóvevényre való feljegyzés céljából bejelenteni.

IV. Az expresszáruk **esomagolására** és a **régi megjelölések** eltávolítására nézve ugyanazok a határozmányok mérvadók, a melyek az üzletszabályzat 31. §-ában és az ahhoz tartozó III. végrehajtási határozmányban a podgyásküldeményekre nézve vannak megállapítva.

Ha a **esomagolatlan** vagy **hiányosan esomagolt** expresszáru szállításra mégis elfogadtatik, joga van

a vasutnak a szállítóvevényt megfelelő jegyzettel ellátni.

A megjegyzéssel ellátott szállítóvevény elfogadása az expresszáru ezen állapotának elismeréséül szolgál.

V. A díjszámítás, mely a gyors- vagy személyvonattal kívánt szállításhoz képest különbözik, a Díjszabási határozmányok 11. szakaszában foglaltatik.

VI. Expresszáru után a szállítási díjat a feladásnál kell fizetni; beszédés után fizetendő utánvéttel az expresszáru meg nem terhelhető, készpénzelőleget a vasut nem ad.

VII. Expresszáru a podgyász felvételére nézve megállapított idő alatt a podgyász-pénztáraknál vétetik fel.

VIII. A feladó a szállításhoz fűződő érdekét az áruk szállítására érvényes határozmányokban megállapított joghatállyal bevallhatja.

A szállítási érdek czimén bevallott összeget a szállító vevényen az e czélra kijelölt helyen a vevényt kiállító vasuti alkalmazott tünteti ki.

A szállítási érdekbevallásért a díjpótlék a Díjszabási határozmányok 9. szakaszának 3. pontja és az ezen díjszabás I. Függelékében foglalt táblázat szerint számíttatik.

IX. Utólagoselszámolás fenntartásával expresszáru szállításra fel nem vétetik.

Midőn az expressz-árúk szállítására vonatkozó díjszabás 13-ik pontja akként rendelkezik, hogy az expressz-árúk szállításáért a mérsékelt gyorsárúkra, illetve a különösen mérsékelt gyorsárúkra fennálló díjtételek számíttatnak, e rendelkezésnek a díjszabási határozmányok egymással való szoros összefüggésénél fogva más értelmet nem lehet tulajdonítani, mint azt, hogy a vasut az expressz-árúk szállítására azon rendes díjtételek mellett vállalkozik, melyek az expressz áru szállítás körébe vont mérsékelt gyorsárúk és különösen mérsékelt gyorsárúk osztályára a díjszabás II. részében megállapítva vannak.

Az idézett rendelkezés egyáltalában nem mondja, hogy rendes díjtételek helyett alkalmazni kell az egyes viszonylatokban a gyorsárúkra mint ilyenekre kihirdetett minden díjmérséklést vagy kivételes díjszabást is; s nem is lehet annak ily kiterjesztő magyarázatot adni.

Mert az oly szállítási mód, mint az expressz-áru szállítás, melyre a vasutak nincsenek berendezve, amelyhez külön berendezkedés kell és a rendes eljárástól és a rendes elszámolástól való eltérést kíván, mely már az expressz áruk szállítására vonatkozó díjszabás 5-ik pontja 2. és 3. bekezdéséből s 9. pontja

3. bekezdéséből is kitűnőleg a vasut részéről a rendes szolgálat keretén kívül eső, nappalra és éjjelre egyaránt kiterjedő kivételes szolgálatot követel és a melynek behozatala éppen ezen nehézségek miatt az egyes vasutak szabadságára van bízva (üzl. szab. 39. §.) terheesebb szállítási mód, mint a vasutak állandó berendezkedésének körén belül mozgó gyorsárú szállítás.

A két szállítási módnak ez a különbsége azonban kizárja azt, hogy az expresszárú szállítására vonatkozó díjszabás 13-ik pontja kiterjesztően magyaráztassék s az ott említett fennálló díjtételek alatt, melyek a kifejtettek szerint a rendes díjtételeket jelentik, azok a díjmérséklések, illetve kivételes díjszabások is értsenek, melyekre a vasut a gyorsárú mint ilyenek szállításánál bizonyos viszonylatokban kedvezmény-képen nyújt, mert a kevésbé terhes szállítási módra megadott kedvezményt nem lehet kiterjeszteni a terheesebb szállítási módra is, ha az erre világosan kiterjesztve nincsen. (Keresk. és váltótvszék 1900. E. 203.)

41. §.

Szállítás.

(1) Az expresszárú úgy szállittatik, mint a podgyász. Ha a szállítás egyes vonatokra nézve korlátoztatik, vagy kizáratik, ezt közhírré kell tenni.

(2) Ha a feladó azt a vonatot, amellyel az árú szállítását kívánja, a feladásnál nem jelöli meg, az árút a legközelebbi alkalmas vonattal kell szállítani.

I. Expresszárú rendszerint csak **személyszállító vonatokkal** szállittatik. Kivételt képeznek az **expressz-, luxus- és különvonatok**.

II. Ha a feladó azt a vonatot, melylyel az expresszárú szállítását kívánja, **megjelölte**, ez a szállítóvevény megfelelő rovatába feljegyeztetik.

III. Expresszárúnak **bizonyos meghatározott vonatokkal** való továbbítása csakis azon esetben igényelhető, ha az árú legalább 30 percczel a vonat indulása előtt feladatik.

Kiszolgáltatás.

(1) Az átvevő jogosítva van arra, hogy a rendeltetési állomáson az expresszáru kiszolgáltatását a kiadási helyen azonnal követelhesse, mielőtt azon vonat érkezése után, melylyel az áru szállítandó volt, a kiszolgáltatásra való előkészítéshez rendszerint szükséges idő eltelt.

(2) Ha az átvevő az árut a vonat érkezése után nem viszi el, a feladó nem kívánta, hogy az áru a pályaudvaron maradjon, az átvevő a megérkezésről a kiszolgáltató vasut díjszábása értelmében értesíttetik vagy az áru házhoz szállítatják. Az oly áru megérkezéséről, mely azzal a rendeltetéssel adatott fel, hogy az átvevő maga viszi el, az átvevőt mindig értesíteni kell. Az értesítésnek vagy a házhoz szállításnak azon határidőkön belül kell megtörténnie, melyeket a 78. és 79. §. a gyorsárúkra nézve megállapít.

I. Expresszáru kiszolgáltatása rendszerint azon idő alatt követelhető, amely a 34. §. (2.) bekezdése szerint az utipodgyász kiszolgáltatására nézve megvan szabva.

II. Az expresszáruk kiszolgáltatása az értesítő és vétlevelen megnevezett átvevőnek vagy meghatalmazottjának és pedig az átvételnek a visszaadandó értesítő és vétlevelen tintával való elismerése ellenében történik.

III. Az értesítésre és házhoz szállításra nézve az üzletszabályzat 79., illetve 78. §-ai és az árúdíjszabás I. rész A) szakaszában a gyorsárúkra nézve megállapított végrehajtási határozmányok mérvadóak.

IV. A »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott expresszáru az átvevőnek csak megfelelő igazolás mellett adatik ki.

Igazolásul kiváltképen a feladóvevény szolgál, melyet a rendeltetési állomás bevon. (V. Ü. Sz. 76. §. III.)

V. Ha az expresszárú az értesítéstől számított 24 óra leteltével, avagy ha az »Pályaudvaron marad« rendeltetéssel adatott fel, 24 órával azon vonat megérkezése után, amelylyel szállított, a podgyász kiadásra megszabott időben át nem vétetik, a Díj-szabási határozmányok 9. szakaszában az utipodgyászra megszabott **fekbér** fizetendő.

VI. Az expresszárú után a fuvarozási **határidő** **tullépéseért**, továbbá **elveszés**, **hiány** vagy **sérülésért** a vasuttal szemben támasztható **kártérítési igények** tekintetében ugyanazok a határozmányok mérvadóak, a melyek az üzletszabályzat 35., 36. és 37. §-aiban az utipodgyászra vannak megállapítva.

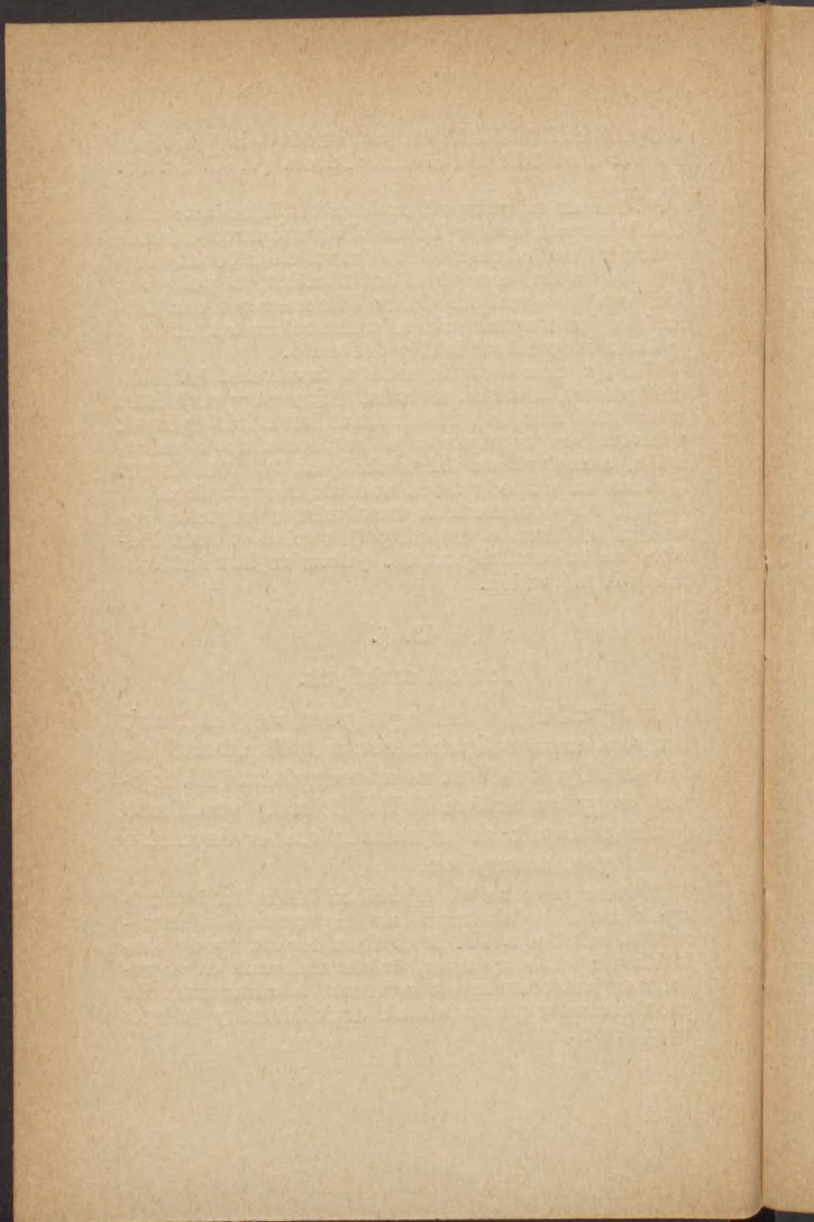
VII. Az expresszárú **tartalmának helytelen bevallása** esetében a **fuvardíjpótlék** felszámítását illetőleg az üzletszabályzat 60. §-ában foglalt határozmányok mérvadóak.

43. §.

További szabályok.

A díjszabásban kell egységesen meghatározni, hogy az expresszárúra nézve megállapítandó külön szabályok mellett az utipodgyászra (IV. fejezet) vagy az árúkra (VIII. fejezet) vonatkozó határozmányok az expresszárúkra érvényesek-e és ha igen, mennyiben.

A mennyiben az V. fejezetben külön határozmányok nem foglaltatnak, az expresszárú-küldeményekre szintén a IV. fejezetben foglalt (podgyász-küldeményekre érvényes) üzletszabályzati és végrehajtási határozmányok nyerne alkalmazást. Ez azonban az expresszárúnak **árúküldemény** jellegét nem érinti.



Díjszabási határozmányok.
(D. H.)

1. SZAKASZ.

Általános határozmányok.

Menetdíjak. — Szállítási díjak.

1. A személyek, podgyász és kutyák szállításáért fizetendő **díjak és illetékek kiszámítására** nézve — a jelen díjszabás határozmányai mellett — a díjszabás II. részében foglaltak mérvadóak.

2. E díjak és illetékek kiszámításánál minden egyes részes vasut, valamint minden egyes részes helyi érdekű vasut **külön hálózatnak tekintetik**; tehát a díjak és illetékek e vasutak mindenikére külön állapíttatnak meg.

3. A fentebb említett összes díjakban és illetékekben a **kinestári bélyegilleték** és amennyiben az illető vasut szállítási adómentessége már lejárt, a **szállítási adó** is befoglaltatik.

A kir. **udvartartás** terhére menő szállítások adómentessége tekintetében a fennálló szabályok mérvadóak.

2. SZAKASZ.

Külön személy- és termeskocsik.

(V. Ü. Sz. 4. §. V.)

1. Különkocsikért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében, illetve a közvetlen díj-

szabásokban (D. H. 1. szakasz 2.) meghatározott menetdíjak és illetékek fizettetnek.

2. **Külön személykocsik** csak lehetőség szerint bocsáttatnak rendelkezésre és pedig csak akkor, ha azok a menetdíj előleges lefizetése mellett a vonatok kiindulási állomásain legalább *egy órával* a vonat indulása előtt, vagy közbeeső állomásokon 24 órával előbb megrendeltetnek.

3. **Termeskocsik** (hálókocsik és étkezőkocsik is) az indulási állomás főnöke útján az illető vasut-igazgatóságtól nyerhető külön engedély alapján és az esedékes menetdíj előleges lefizetése mellett bocsáttatnak rendelkezésre.

4. Ha külön koci (külön személykoci, termes-, féltermes-, háló-, étkező-, valamint betegszállító-koci) két vagy **több vasut vonalán** való utazásra kívánnak, ezt azon vasutnál, amelynek területén a külön koci indulási állomása fekszik, legalább **3 nappal az indulás előtt** kell megrendelni.

5. Ily külön koci csakis az *érdekelt vasutak meggyezése* mellett bocsáttatik rendelkezésre.

6. Minden **2 vagy 3 tengelyű** külön személy- és egész vagy fél termszkociért, valamint hálókociért, vagy éttermes kociért a használt vonatnemnek s a tényleg beutazott vonalszakasznak megfelelő **tizenkét, 4 vagy több tengelyű** kociért pedig **tízennyolc** I. (első) oszt. rendes árú egész menetjegy árát kell megfizetni.*) (V. Ü. Sz.

*) **Jegyzet.** 1. A garamberzencze—selmeczbányai keskenyvágányu vonalon közlekedő termszkociért kivételesen csak nyolcz I. osztályu menetjegy ára fizetendő.

2. Ha a Nemzetközi Hálókocsitársaság **hálókocsi** vagy **étkezőkocsi** bocsát rendelkezésre a fennebbiek szerint fizetendő menetdíjon illetve vasuti illetékeken kívül, e társaságnak **külön illeték** is fizetendő.

3. Ha valamely **vasut tulajdonát** képező külön hálókoci

27. §. II. 1. és D. H. 1. szakasz 2.) Ha pedig a külön² személy- vagy termeskocsi valamely *metszőpont-állomáson* át használtatik, ez esetben az előbbieket szerint megállapított menetdíj a kiindulási-állomástól az illető metszőpont-állomásig és innen a rendeltetési állomásig külön-külön számíttatik.

7. Ha a külön kocsiban **több személy** foglal helyet, mint ahány menetjegy ára az előbbi pont szerint fizettetett, minden egyes további személyért a vonatnemnek megfelelő még egy I. (első) osztályu menetjegy árát kell megfizetni.

8. Mint **legcsekélyebb illeték** azonban — a díjszabásszerű pót- és melléilletékeken felül — menetenként, különkocsinként és vasutanként — tekintet nélkül az egyes vasutakon levő díjszabási metszőpontokra — **120 korona** számíttatik.

9. A fennebb említett **külön kocsik** igénybevétele esetén a menetdíjak a **díjszabásszerű rendes menetjegyek árainak** alapulvétele mellett állapíttatnak meg.

Ily esetekben tehát *mérsékelt árú jegyek* (menetjegyfüzetek, menettérítijegyek), bérletjegyek, valamint egyéb kedvezményes jegyek és szabadjegyek érvénytelenek; a 10 éven aluli együtt utazó **gyermek**ek részére váltott féljegyek azonban ezen esetekben egész jegyeknek tekintetnek.

10. **Fél termeskocsi** rendelkezésre bocsátása esetén a kocsinak nem termes szakasza is használható.

11. Azon esetben, ha a megrendelő határozott bocsáttatik rendelkezésre, a fennebbieket szerint fizetendő menetdíjon, illetve vasuti illetékeken kívül az igénybe vett hálókocsok számának megfelelő **hálókocsi-pótdíjat** is kell fizetni (D. H. 4. szakasz.)

kivánatára általa **külön** (p. o. a kocsi száma szerint) **megjelölt kocsik** bocsáttatnak rendelkezésre, a fenti 6., 7. és 8. pont szerint fizetendő illetéken, valamint az idegen kocsi tulajdonosának fizetendő kocsibéren kívül — a kocsiknak a menet- vagy jövetkor üres állapotban való szállításáért — kilométerenként és **tengelyenként 8 fillért** kell fizetni.

12. Ha a külön kocsi nem a kijelölt, hanem valamely később közlekedő vonathoz vétetnék igénybe, az esetben az eredetileg kijelölt vonat indulási idejétől számított minden megkezdett óráért kocsinkint 1 korona **várakozási illetéket** kell az indulás előtt fizetni.

13. Ha a megrendelt külön-kocsi egyáltalában nem vétetik igénybe, az előre lefizetett menetdíjből, a fentebbi 11. pontban megszabott illeték, esetleg a 12. pont szerinti várakozási illeték, összesen azonban legalább 20 korona **bánatpénz** visszatartatik.

14. Különkocsikért (személy-, termes-, háló-, étkező-, valamint betegszállító kocsikért) fizetendő menetdíjakról és illetékekről **polgári szállító-lajstrom** használata mellett **elismervényt** kell adni. A helyi személydíjszabás (II. rész) egyes vasutak helyi forgalmára nézve eltérő határozmányokat tartalmazhat.

3. SZAKASZ.

Külön kocsiszakaszok.

(V. Ü Sz. 15. §.)

1. Külön kocsiszakaszokért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében illetve a közvet-

len díjszabásokban (D. H. 1. szakasz 2.) meghatározott menetdíjak és illetékek fizettnék.

2. Külön kocsiszakaszokért az illető kocsiosztálynak, vonatnemnek s a tényleg beutazott vonalszakasznak megfelelő **annyi menetjegyet kell váltani, ahány személy utazik az illető kocsiszakaszban** (V. Ü. Sz. 27. §. II. 1.) **Legesekélyebb illeték** gyanánt azonban a használt kocsiosztálynak, vonatnemnek és tényleg beutazott vonalszakasznak megfelelő következő menetjegyeket kell váltani:

Kocsi- osztályban	E g ó s z	F é l
	kocsiszakaszért váltandó menetjegyek darabszáma	
I.	4	2
II.	6	3
III.	8	4

Ha pedig a külön kocsiszakasz valamely **metszőpont-állomáson** át használtatik, ez esetben az előbbieket szerint megállapított menetdíj a kiindulási állomástól az illető metszőpont-állomásig s innen a rendeltetési állomásig külön-külön számíttatik.

3. Külön kocsiszakaszok igénybevétele esetén a menetdíjak a **díjszabásszerű rendes menetjegyek árainak** alapulvétele mellett állapíttatnak meg.

Ily esetekben tehát a *mérsékelt árú jegyek* (menetjegyfüzetek, menettérti jegyek), *bérletjegyek*, *valamint egyéb kedvezményes jegyek és szabadjegyek érvénytelenek*; a 10 éven aluli együtt utazó **gyermek**ek részére váltott féljegyek azonban ezen esetben egész jegynek tekintetnek.

4. Külön kocsiszakaszok igénybevehető **közvetlen menetjegyek alapján** is, de csak abban az esetben, ha az illető utazásnál részes vasutakon (valamennyi részes vasuton) a külön kocsiszakaszért fizetendő illetékekre nézve azonos határozmányok vannak érvényben.

5. Ha a külön kocsiszakaszban kutya is szállíttatik — a fentebbi illetékeken kívül — az üzletszabályzat 27. §. és végrehajtási határozmányainak megfelelő **szállítási díjat minden egyes kutyaért** meg kell fizetni. (27. §. II.)

4. SZAKASZ.

Hálókocsik és étkezőkocsik.

(V. Ü. Sz. 4. § V.)

1. Hálókocsikban való utazásért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében (D. H. 1. szakasz 2.) meghatározott menetdíjak és illetékek fizettetnek.

2. **Hálólhelyek** csakis I. vagy II. osztályu rendes vagy kedvezményes árú vasuti menetjegy váltása, valamint a külön kihirdetett határozmányok szerint számítandó **hálókocsi-pótdíjak** fizetése mellett bocsáttatnak rendelkezésre.

3. A vasuti jegyen kitüntetett kocsiosztálynál **felsőbb kocsiosztályu hálólhely** nem bocsátható rendelkezésre.

A II. kocsiosztályu vasuti jeggyel ellátott utas tehát hálókocsi pótgjegy váltása mellett csakis II. kocsiosztályu hálólhely (egy ágy) elfoglalására van feljogosítva.

4. **Étkezőkocsiban** való tartózkodásra csakis

az illető vonatnemnek megfelelő I. és II. kocsiosztályu menetjegyek érvényesek.

5. **Egész hálókocsiért**, valamint **egész étkezőkocsiért** a 2. szakaszban a külön kocsikra megszabott menetdíjakat és illetékeket kell fizetni.

A 2. szakaszban foglalt határozmányok külön hálókocsi, valamint külön étkezőkocsi igénybevétele esetén is érvényesek.

5. SZAKASZ.

Betegszállító-kocsik.

(V. Ü. Sz. 4. §. V.)

1. Betegszállító-kocsikért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében (D. H. 1. szakasz 2.) meghatározott menetdíjak és illetékek fizettnek.

2. Oly beteg személy, ki személykocsiban nem utazhatik, ágygyal és *egy kísérővel* együtt **fedett teherkocsiban**, a vonatnemnek s a tényleg beutazott vonalszakasznak megfelelő **hat I.** (első) osztályu rendes árú egész menetjegy árának megfizetése mellett szállíttatik.

Ha pedig a teherkocsi valamely **metszőpont-állomáson** át használtatik, ez esetben az előbbieik szerint megállapított menetdíj a kiindulási állomástól az illető metszőpont-állomásig s innen a rendeltetési-állomásig külön-külön számíttatik.

Betegszállító teherkocsik azonban a forgalmi viszonyokhoz képest csak az illető vasutak előzetes hozzájárulása mellett továbbíttatnak.

3. Ugyanazon kocsiban elhelyezett **minden további betegért**, valamint minden **további kísértőért** — ugyancsak a metszőpontok figyelembe-

vételével — a vonatnemnek s a tényleg beutazott vonalszakasznak megfelelő egy-egy III. (harmadik) osztályu menetjegy árát kell megfizetni. (D. H. 1. szakasz 2.)

4. Mint **legcsekélyebb illeték** azonban — a díjszabásszerű pót- és melléilletékeken felül — menetenként, teherkocsinként és vasutanként — tekintet nélkül az egyes vasutak díjszabási metszőpontjaira — **60 korona** számíttatik.

5. Betegszállító-teherkocsik igénybevétele esetén a menetdíjak a **díjszabásszerű rendes menetjegyek árainak** alapulvétele mellett állapíttatnak meg.

Ily esetekben tehát a *mérsékelt árú jegyek* (menetjegyfüzetek, *menettértijegyek*), *bérletjegyek*, *valamint egyéb kedvezményes jegyek és szabadjegyek érvénytelenek*; a 10 éven aluli együtt utazó **gyermek**ek részére váltott féljegyek azonban ezen esetekben egész jegyeknek tekintetnek.

6. **Betegszállításra berendezett külön kocsik** (ide értve a vasuti »mentő-kocsikat« is) s az ezekben utazó személyek illetékeire nézve a 2. szakaszban, a külön személy- és termeskocsikat illetőleg fennálló határozmányok mérvadók.

7. Az utazás tartama alatt a beteg kényelmére szolgáló vagy nélkülözhetlen **tárgyak**, a melyek beszerzéséről azonban a félnek kell gondoskodnia, a betegszállító-kocsiban díjmentesen elhelyezhetők. A többi podgyászért a díjszabásszerű podgyászilletéket kell fizetni.

8. Betegszállító-kocsik megrendelése alkalmával minden egyes betegszállító-teherkocsiért, valamint berendezett betegszállító-kocsiért 10 korona **foglalót** kell fizetni. Ezen foglaló a szállítási

illetékbe, — melyet a vonat elindulása előtt le kell fizetni, — a megrendelő javára beszámíttatik.

Ha azonban a megrendelt kocsi a kitűzött időben nem vétetik igénybe, a foglaló visszatartatik.

9. Egyebekben a betegszállító-teherkocsikra, valamint a berendezett betegszállító-kocsikra is a külön személy- és termeskocsikra nézve a 2. szakaszban foglalt határozmányok érvényesek.

6. SZAKASZ.

Külön személyvonatok.

(Ü. V. Sz. 4. §. V.)

1. Külön személyvonatokért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében, illetve közvetlen díjszabásokban (D. H. I. szakasz 2.) meghatározott díjak és illetékek fizettetnek.

2. Ezen díjak és illetékek **vasutankint** úgy **menet-, mint jövetnél külön-külön** számíttatnak, és pedig:

a) A külön személyvonattal utazó **személyekért** — tekintet nélkül a menetsebességre — a **személyvonatu** rendes díjakat kell fizetni.

Útipodgyásért és **kutyákért** a személy- és podgyászdíjszabás alapján megállapított rendes díjak —, a külön személyvonattal netán továbbított egyéb **tárgyakért** és **állatokért** pedig az árúdíjszabásban a személyvonatokkal továbbított gyorsárúkra megállapított **rendes díjak** fizettetnek.

Vevénybélyegilleték fejében az említett tárgyakért különvonatonként 10 fillér fizettetik.

b) **Czirkusztársulatoknak** külön személyvonatokkal továbbított podgyásza és egyéb tárgyai,

valamint **állataiért**, a mennyiben azoknak szállítása megengedtetik, az árúdíjszabásban megállapított rendes teherárúdíjak számíttatnak.

3. Külön személyvonatok igénybevétele esetén a menetdíjak a **díjszabásszerű rendes személyvonatu menetjegyek árainak** alapul vétele mellett állapíttatnak meg.

Ily esetekben tehát a *mérsékelt árú jegyek (menetjegyfüzetek, menettértili jegyek), bérletjegyek, valamint egyéb kedvezményes jegyek és szabadjegyek érvénytelenek*; a 10 éven aluli együtt utazó **gyermek**ek részére váltott féljegyek azonban ezen esetben egész jegyeknek tekintetnek.

4. Mint legcsekélyebb illeték a díjszabásszerű pót- és melléilletékeken felül a személyekért és tárgyakért, valamint állatokért összesen — *kilométerenkint 5 korona, vonatonként és vasutankint* pedig 120 korona számíttatik.

A cs. kir. szab. **Déli vaspályatársaság** magyar vonalain, valamint az üzemében lévő **Bares—pakrácsi** vasuton azonban *mint legcsekélyebb illeték a különszemélyvonatokért* kilométerenkint 6 korona, vonatonként pedig 120 korona; *czirkusz-társulatok különvonataiért* kilométerenkint 7 korona, vonatonként pedig 140 korona fizetendő.

5. Két vagy több vasut egymásközi forgalmában bevezetett külön vonatoknál, ha a díjszámítás a **kilométertávolságok** alapján történik, a hivatalos (Smolik-féle) kilométermutatóban foglalt távolságok mérvadók.

6. A budapesti összekötő vonalakon közlekedő különvonatokért az illetékek a kilométermutatóban foglalt **tényleges távolságok** alapján puhatoltatnak ki.

7. Ha a külön személyvonat az egyes vasutak személydíjszabásában (II. rész) felsorolt **metszőpont-állomások valamelyikén át** közlekedik (V. Ü. Sz. 13. §. XIV.), azon esetben a *menetdíjak*, valamint *kilométertávolságok* az illető metszőpont-állomástól és ezen állomástól külön állapíttatnak meg; ha azonban a *vonatonkinti 120 korona* legcsekélyebb illeték jön számításba, ez az illető vasut javára csak egyszer számíttatik, azon esetben is, ha a különvonat metszőpont-állomást érint.

8. *Állatok, utipodgyász és egyéb tárgyakért* fizetendő díjak kiszámításánál az említett metszőpontok nem vétetnek figyelembe.

9. A megrendelő határozott kívánatára — általa *külön* (p. o. a kocsi száma szerint) *megjelölt* és a vasutigazgatóság beleegyezésével — a vonatba sorozott **kocsinak** menet- és jövetkor **üres** állapotban való szállításért a különvonat fenti illetékén és az idegen kocsi tulajdonosának fizetendő kocsibéren kívül, kilométerenkint és tengelyenkint *8 fillér* számíttatik.

10. Oly vonalon, melyen vonatok éjjel és pedig esteli 10 órától reggeli 5 óráig rendszerint nem közlekednek s így ott **éjjeli felügyelet** rendszerezésére nincs, az éjjeli pályafelügyeletért kilométerenkint 2 korona külön díj számíttatik.

E pályafelügyeleti díj *minden egyes különvonat után felszámíttatik* azon esetben is, ha egy éjjelen több különvonat közlekedik.

11. A meghatározott indulási időt pontosan be kell tartani, ellenkező esetben még a különvonat indulása előtt minden megkezdett félóráért 80 korona **várakozási illeték** számíttatik.

12. Ha a különvonalat közbeeső állomáson a megrendelő kívánatára félóránál hosszabb ideig tartózkodik, minden megkezdett további félóraért 80 korona **várakozási illetéket** kell fizetni.

13. A különvonalat megrendelésekor 100 (száz) korona **biztosítékot** kell letenni.

Ez az összeg a különvonalat díjába beszámítatik; azon esetben azonban, ha a megrendelt különvonalat **igénybe nem vétetnék** — akár kiállított a különvonalat, akár nem, — mint **bánatpénz** a vasut javára esik.

14. A különvonalatért esedékes díjakat legkésőbb **egy órával a meghatározott indulási idő előtt** az indulási állomáson **kell megfizetni.**

15. Ezenkívül a megrendelő a fenti 9. pont értelmében az általa kívánt *külön kocsiért* járó illetékeket, valamint a 11. pont szerint esedékes *várakozási illetéket* is megfizetni tartozik.

7. SZAKASZ.

Pályaudvar-belépőjegyek.

(V. Ü. Sz. 16. §. 4. és VII., 17. §. II. és III.,
19. §. II.)

1. A váróhelyiségekbe és a pályaudvar elzárt belső részébe a személyszállító vonatok közlekedési ideje alatt, érvényes menetjegy hiányában csak külön pályaudvar-belépőjegyekkel szabad belépni, melyek ára a következő:

egy belépésre jogosító pályaudvar-belépőjegy 20 fillér;

egy naptári **hónapra** érvényes pályaudvar-bérletjegy 4 korona;

egy naptári **évre** érvényes pályaudvar-bérlet-jegy 36 korona.

2. Az egy belépésre jogosító pályaudvar-belépő-jegy a pályaudvar elzárt részében való tartózkodásra **induló vonatoknál** a vonat indulását megelőzőleg 15 percczel — egészen a vonat indulásáig és **érkező vonatoknál** a vonat megérkezte előtti 15 perctől kezdve a vonat megérkeztéig érvényes.

8. SZAKASZ.

Kutyák szállítása.

(V. Ü. Sz. 27. §.)

1. Kutyák szállításáért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében, illetve a közvetlen díjszabásokban (D. H. I. szakasz 2.) meghatározott díjak és illetékek fizettetnek.

2. a) A kutyák szállítására megállapított viteldíjat kell fizetni minden kutyaért (ölebért is), mely a személykocsiban **szabadon** vitetik, vagy a podgyász-kocsi elkülönített rekeszeiben szállítatik.

b) **Külön kocsiszakaszban** szállított kutyaért a 3. szakaszban előírt díjakat kell fizetni. (V. Ü. Sz. 27. §.)

3. A **viteldíjak** a feladási állomástól a rendeltetési állomásig terjedő **közvetlen kilométer-távolság** és a díjszabás II. részében, illetve a közvetlen díjszabásokban foglalt díjtáblázatok alapján **vasutankint** állapítatnak meg.

Emellett az egyes vasutakon a személyforgalomban érvényes **díjszabási metszőpontok** figyelembe **nem** vételnek.

4. Az előbbi 2. pontban említett kutyákról **szállító-igazolvány** állíttatik ki.

5. Minden szállító-igazolvány után 10 fillér kincstári **vevénybélyegilletéket** kell fizetni, még pedig akkor is, ha a kutyaszállítási díj az üzlet-szabályzat 27. §. és ennek végrehajtási határoz-mányai szerint a vonaton fizettetik.

6. Kutyákért, melyek a rendeltetési állomásra való megérkezés után 2 órán belül el nem vitetnek, óránként 10 fillér **álláspénz** fizettetik.

7. **Kosarakban, ketreczekben, ládákban** vagy más alkalmas tartályban elhelyezett kutyákat még akkor is, ha azok a személykocsikban vitetnek, a 9. szakaszban, illetve a díjszabás II. részében kitüntetett díjak fizetése mellett **podgyász gyanánt** kell feladni. (V. Ü. Sz. 27. §. II. 1. és 3.)

9. SZAKASZ.

Podgyász-szállítás.

(V. Ü. Sz. 30. §.)

1. Podgyász szállításáért az alábbiakban, valamint a díjszabás II. részében, illetve a közvetlen díjszabásokban (D. H. I. szakasz 2.) meghatározott díjak és illetékek fizettetnek.

E mellett az egyes vasutakon a személyforgalomban érvényes **díjszabási metszőpontok** figyelembe **nem** vétetnek.

2. **Podgyász szabadsuly** nem engedélyeztetik.

3. A szállítási **érdekbevallásért díjpótlékot** kell fizetni, melyet minden egyes 10 korona és 10 díjszabási kilométer oszthatatlan egység után akként kell számítani, hogy az illeték egységenként 0.25 fillért meg ne haladjon. A végösszegek 10 fillérre felkerekítettnek.

A feladási állomástól a rendeltetési állomásig terjedő szállítási vonalra *legcsekélyebb illeték gyanánt* vasutankint 40 fillér szedetik be.

A bevallott szállítási érdekért járó illeték az ezen díjszabás **I. Függelékében** foglalt táblázat alapján számíttatik.

4. Podgyászért, mely a rendeltetési állomásra való megérkezése után 24 óra alatt át nem véte-tik, illetőleg el nem vitetik, darabonkint és minden megkezdett napért 12 fillér **fekbért** kell fizetni.

5. Podgyászküldemények az általános személy-forgalomra be nem rendezett **összekötő vonalakon nem továbbíttatnak.**

Azon állomásokon, amelyeken valamely pályaudvarról a másik pályaudvarra személy- és podgyászszállításra megnyitott közvetlen vágány-összeköttetés nincsen, az utasok podgyásznak az egyik pályaudvarról a másik pályaudvarra való átszállításáról maguk tartoznak gondoskodni.

10. SZAKASZ.

Kereskedelmi utazók mintabőröndjeinek és kosarakban csomagolt mintáinak (kerékpárok kivételével) kedvezményes szállítása podgyász gyanánt.

Ezen szakasz határozmányai, valamint az ezekben említett kedvezményes podgyászdíjak csakis a következő vasutakon, valamint ezen vasutak egymásközi forgalmában alkalmaztatnak, és pedig :

- a) az Aradi és esanádi egyesült vasutak ;
- b) a cs. kir. szab. Kassa—oderbergi vasut magyar vonala ;
- c) a magyar királyi Államvasutak ; kivéve azon-

ban az a), b) és c) alatt említett vasutak kezelésében lévő helyi érdekű vasutakat ;

d) a cs. kir. szab. **Déli vaspálya** társaság magyar vonalai, valamint az ennek kezelésében lévő **Bares—pakrácz**i vasut.*)

1. Kereskedelmi utazók **mintaböröndjei és kosarakban**)** csomagolt mintái az egyes vasutak helyi személy- és podgyászdíjszabásában (II. részben) meghatározott kedvezményes podgyászdíjak mellett szállíttatnak.

2. E kedvezményt a kereskedelmi utazók csakis oly **igazolvány** és arczképes **igazolójegy** felmutatása mellett vehetik igénybe, amely igazolvány, illetve igazolójegy az erre feljogosított illetékes bel- vagy külföldi hatóságok vagy hivatalok által***) az alábbiak szerint állíttatott ki.

3. Az **igazolványoknak** tartalmazniuk kell az utazó és a czég nevét, a magával vihető böröndök, illetve kosarak mennyiségét (darabszámát) és tartalmát, a kiállító hatóság, illetve hivatal pecsétjét és aláírását, továbbá a czég és az igazolvány tulajdonosának aláírását.

4. Az igazolványok csak egy naptári évre terjedő érvényességgel állíttatnak ki, ezek tehát a

*) Más vasutakon a mintaböröndök szállítására nézve s a helyi személy- és podgyászdíjszabás (II. rész) mérvadó.

) Kosarakba csomagolt **kerékpárok mintaböröndnek nem tekinthetők, ezekért a **rendes** podgyászdíjakat kell fizetni.

Egyéb árúminták azonban **utikosarakban** csomagolva is, a kedvezményes podgyászdíjak mellett szállíttatnak és pedig ugyanolyan feltételek alatt, mint a mintaböröndök.

***)) Ha valamely czégnek teljesen azonos czégjelzés mellett **több országban van üzlete**, a czég utazója a fentiek szerinti kedvezményt az egyik ország illetékes hatósága vagy hivatala által kiállított igazolvány alapján igénybe veheti akkor is, ha a czégnek a másik országban lévő üzletéből származó mintaböröndjeit szállítja.

kiállításí év deczember hó 31-én érvényüket vesztk.

5. Az **igazolójegyeknek** — melyek visszavonásig érvényesek — tartalmazniok kell az utazó nevét, annak sajátkezü aláírását, valamint a kiállító hatóság, illetve hivatal pecsétjét és aláírását, azonkívíl a tulajdonos arczképével (látogatójegy alakban) kell ellátva lenniök.

6. Az **igazolványokat**, valamint az **igazolójegyeket** az azok kiállítására illetékes hatóságok, illetve hivatalok az alantabb látható **minták** szerint állítják ki.

7. Az **igazolványok** **esakis a következők részére állíthatók ki :**

a) bejegyzett és be nem jegyzett *cégek tulajdonosai* és azok *alkalmazottjai* részére ;

b) *kereskedelmi ügynökök* részére, kik üzletüket maguk látják el ;

c) iparendély alapján oly *kereskedelmi utazók* vagy *állandó ügynökök* részére, kik több *iparos megbízásából* megrendeléseket gyűjtenek.

Ki nem állíthatók azonban az igazolványok *kereskedelmi ügynökök segédei* részére.

8. **Elveszett** igazolványok, vagy arczképes igazolójegyek helyett ujak állíthatók ki. Az igazolványok, vagy igazolójegyek elvesztését azon hatóságnak vagy hivatalnak, mely az igazolványt, vagy az igazolójegyet kiállította, azonnal **be kell jelenteni**.

9. Az igazolványokat és igazolójegyeket a podgyász feladása alkalmával az utazóigazolvánnyal együtt a **podgyászpénztárnál elő kell mutatni**. A tulajdonos személyazonosságának meg-

állapítása céljából kívánatra **aláírását ismételni** tartozik.

10. Az utazó személyében beállott **változást** az igazolványon megnevezett czég az igazolványt kiállított hatóságnak vagy hivatalnak **azonnal bejelenteni** köteles.

11. Azon igazolványokat, melyeknek *érvényessége lejárt*, vagy melyek a tulajdonos személyében beállott változás következtében vagy más okból **érvénytelenné** váltak, tartozik az igazolványon megnevezett czég **mielőbb** azon hatóságnak, illetve hivatalnak **visszaküldeni**, mely azokat kiállította. Ha az igazolványt visszaadni nem lehet, akkor ezen körülményt az okok felemlítésével a kiállítóhelynek haladéktalanul **be kell jelenteni**.

12. Minden mintabőrönd, illetve kosár külső felületén a **czég teljes nevét**, melynek megbízásából az utazás történik, világosan és tartósan **meg kell jelölni**.

Egyes betükből vagy bizonyos jelből álló felirat, névjegy, czégjegy és más egyéb, valamely nevet viselő felragasztott papirosdarab nem elegendő.

Meg van azonban engedve, hogy a czég neve könnyen felemelhető lappal vagy rugóra járó lemezkével eltakartassék; a lezárható czégfeliratok azonban a podgyász feladásakor, valamint a szállítás közben is nyitva hagyandók.

13. A vasutak fenntartják maguknak a jogot arra, hogy a mintabőröndök, illetve kosarak **tartalmát megvizsgálhassák**. A mintáknak felismerhetőleg ilyeneknek kell lenniök.

Oly mintabőröndök (kosarak), amelyek a fennebbi követelményeknek *nem felelnek meg*, valamint oly mintabőröndök (kosarak), amelyek *eladásra szánt tárgyakat* vagy másnemű podgyászdarabokat is, vagy pedig — a vasuti üzletszabályzat 30. §-ához tartozó V. végrehajtási határozmányban részletesen felsorolt — *feltétele-sen szállítható tárgyakat* tartalmaznak, a **kedvezményes áron való szállításból ki vannak zárva**.

Ezekért tehát a rendes podgyászdíjakat kell fizetni.

Mintabőröndök (kosarak) nem adhatók fel oly podgyászvevénnel, amelylyel **másféle** (közön-séges) **podgyász** is elszámoltatik.

14. *Az utazó köteles azon vonattal utazni*, mely-hez mintabőröndjét feladta.

A *rendeltetési állomáson az igazolványt*, valamint az **arczképes igazolójegyet** a podgyász kiszolgáltatása alkalmával a kereskedelmi utazó *személyesen felmutatni* köteles (a cs. kir. szab. Déli vaspálya társaság állomásain a vonat érkezése után három órán belül), hogy *személyazonossága megállapítható* legyen.

Ellenkező esetben a kedvezményes és a rendes polgári podgyász-szállítási illetékek közötti különbözet utánfizetesképen beszedetik.

15. *Utólagos elszámolás mellett* a mintabőröndök a kedvezményes díjszámítás alkalmazásával csakis oly *megállók helyekről* szállíthatók, amelyek podgyász-elszámolásra berendezve nincsenek.

Ily esetekben az *illetékeket a rendeltetési állomáson* — az igazolvány és igazolójegy felmuta-

tása mellett — kell megfizetni. (V. Ü. Sz. 32. §. IV. és V.)

16. Az igazolványon megnevezett **czég szavától** minden **visszaélésért**, melyet alkalmazottjai a kedvezménnyel elkövetnek, valamint a fenti 11. pont szerinti kötelezettség betartásáért is. Ezen szavatolás alól a czég csak a fennebb 8., 10. és 11. alatt említett esetekben van felmentve, még pedig akkor, ha az illető jelentés a kiállító-helyhez a kedvezménnyel elkövetett *visszaélés megtörténte előtt* már beérkezett.

Érvénytelen igazolvány felmutatása vagy használása, a magával vitt árúminták eladása, valamint ezen kedvezménnyel való bármely egyéb *visszélés* esetén — a vétkes ellen teendő bűnvádi feljelentésnek, vagy egyébkénti felelősségre vonásának fenntartása mellett — a rendes podgyászszállítási díj kétszeresét, de szállítmányonként *legalább 6 koronát* kell fizetni.

Ily esetekben az **igazolvány és igazolójegy elkoboztatik** s ezenkívül az igazolványon megnevezett czégtől, valamint az illető kereskedelmi utazótól a kedvezmény az *elsőizben elkövetett visszaélés* esetében a *folyó és az ezt követő évre, ismétlődés esetében pedig állandóan megvonatik*.

A **kedvezmény megvonása**, illetve **visszaadása** iránt azon vasutigazgatóság intézkedik, a melynek vonalain a visszaélés fölfedeztetett.

17. Az igazolványok kiállítására *feljogosított hatóságokról és hivatalokról* az állomások adnak felvilágosítást.

18. Egyebekben a közönséges podgyászszállítmányokra vonatkozó határozmányok mérvadók.

Minták.**1. Igazolvány.**

Előlap.

A kiállító hatóság czége, illetve czimbélyegzője.

szám **19**.....**Igazolvány.*)**

Igazolójegy nélkül érvénytelen.

Ezennel tanusítjuk, hogy ur a
-i czég
 utazója és mint ilyen
 mintákat tartalmazó
 bõrönddel (kosárral, de kerékpár minták nélkül)
 utazik.

..... 19. évi hó-n.

A czég aláírása:

A tulajdonos aláírása:

A kiállító hatóság pecsétje
és aláírása:

elnök.

titkár.

*) Ezen igazolványok évenként megújítatnak, ennél fogva csak a rajtuk kiténtetett naptári évre érvényesek.

Ezen igazolvány *hátlapja* a díjszabási határoz-
mányok kivonatát tartalmazza.

2. Igazolójegy.

Előlap.

.....szám.

Igazolójegy.

.....ur,

kereskedelmi utazó részére.

Ezen igazolójegy a rajta megnevezett részére a mérsékelt mintabörönd díjszabás igénybevétele céljából kiállított igazolványhoz kiegészítésként szolgál és az igazolvánnyal egyidejűleg annak különbeni érvénytelensége mellett felmutatandó.

.....19. évi.....hó.....n.

A tulajdonos aláírása: P. H. A kiállító aláírása:

Hátlap.

A r c z k é p

19. Az igazolvány és igazolójegy Magyarországon és Ausztriában a kereskedelmi és iparkamarák által, Boszniában és Hercegovinában pedig Sarajevó tartományi főváros kormánybiztosa, a kerületi hatóságok és a kereskedelmi és iparkamara által magyar, német, illetőleg csak német szöveggel állittatik ki.

Azon igazolványok és igazolójegyek, a melyek magyar szöveggel vannak kiállítva, a magyar szent korona országainak területén tul nem terjedő mintabörönd-szállításoknál érvényesek.

A magyar és német, valamint csak német vagy német és egyéb idegen nyelvű szöveggel ellátott igazolványok és igazolójegyek ugy a magyar szent korona országainak területén, valamint ezen tul terjedő mintabörönd-szállításoknál is érvényesek.

20. Külföldön az igazolványok és igazolójegyek kiállítására feljogosított kereskedelmi kamarák, illetve hatóságok az igazolványokat és igazolójegyeket a kötelező német szövegen kívül az illető állam nyelvén szerkesztett szöveggel is ellátják.

11. SZAKASZ.

Expresszárú.

1. Expresszárúk az üzletszabályzat V. fejezetében foglalt 40—43. §-ok és e §-ok végrehajtási határozmányai szerint az ezen díjszabásban részes vasutakon az alábbi táblázatban foglalt **vasutankint számítandó díjak** mellett szállittatnak. (D. H. 1. szakasz 2. pont.)

2. Az expresszárú-díjak kiszámításánál a **kilométer-távolságok** a díjszabási kilométermutatóból, közvetlen forgalomban pedig a Smolik-féle kilo-

métermutatóból állapítatnak meg, mi mellett az egyes vasutak helyi személyforgalmában fennálló **metszőpontok** figyelembe *nem* vétetnek.

3. Az expresszáru-díjakon kívül **vevény és bélyegilleték** fejében küldeményenkint **20 (husz) fillér** szedetik be.

		Expresszáru szállítási díj koronákban 10 kg.-kint*)						
		1-50	51-100	101-200	201-300	301-450	451-600	601- ∞
		k i l o m é t e r						
A) Személy- vonaton		0-20	0-40	0-80	1-20	1-60	2-00	2-40
B) Gyorsvona- ton, vala- mint kom- binált vo- natössze- kötötések- nél**)		0-30	0-60	1-20	1-80	2-40	3-00	3-60

*) Mint **legcsekélyebb súly** azonban mindenkor **50 kilogramm** vétetik a díjszámítás alapjául.

) A B) alatti szállítási díjak azon esetben számíttatnak, ha az expresszáru a **feladó kívánatára gyorsvonattal vagy pedig oly **kombinált vonatösszeköttetéssel** szállítatik, a mely mellett azszállítás az útvonal egy részén gyorsvonattal, a másik részén pedig személy vagy vegyes vonattal történik.

12. SZAKASZ.

Menetdíjkezdvezmények.*)

Az alábbi **menetdíjkezdvezmények**, valamint az **igazolványok** alapján engedélyezett egyéb menetdíjkezdvezmények is **igénybevehetők** :

*) Egyéb menetdíjkezdvezmények és határozmányok az egyes vasutak helyi személydíjszabásában (II. rész) foglaltatnak.

α) az ezen díjszabásban részes vasutak **helyi forgalmában**, amennyiben alább eltérő határozmányok nem foglaltatnak ;

β) az ezen díjszabásban részes vasutak egymás-közi forgalmában kiadásra kerülő **közvetlen jegyek alapján**, de csakis oly viszonylatokban, amelyekben az illető utazásnál részes vasutakon (valamennyi részes vasuton) az illető menetdíj-kedvezmény mérve és feltételei azonosak.

I. Díjmentesen utazhatnak és pedig bárminő távolságnál a következők :

A) Személy-, vegyes-, valamint gyorsvonaton:

1. **Gyermekek** 4 éves koruk betöltéséig — egy utassal azonban **legfeljebb két gyermek**. Minden további gyermekért, valamint egyáltalában minden ily gyermekért, ha *külön helyet* foglal el, az alábbi II/1. pont szerint megállapított menetdíjat kell fizetni. (*Valamennyi kocsiosztályban, expresszvonatokon is. V. Ü. Sz. 12. §.*)

2. a) A m. kir. **pénzügyőrségi tisztviselők** (pénzügyőri felügyelők, főbiztosok, biztosok és biztoshelyettesek) akár polgári, akár egyenruhában, ha pénzügyőrségi szakaszok ellenőrzése, vasuti szállítmányok megvizsgálása, vagy másnemű jövedéki szolgálat teljesítése végett kirendeltetvén, a pénzügyigazgatóság által egyhavi érvénnyel és annak belső lapján az utazás adataival kitöltött »Nyílt rendelet«-tel vannak ellátva, mely utazásuk hivatalos minőségét igazolja. (*A VII. fizetési osztályba tartozó pénzügyőri felügyelők**) az I. kocsiosztályban, a többi pénzügyőrségi tisztviselők a

*) A VII. fizetési osztályba tartozó pénzügyőri felügyelők rangjelvénye: ezüst galléron két arany csillagrózsa (a határ-védelemhez beosztottaknál ezüst galléron két arany csillag, mellette a magyar korona arany himzésű jelvénye.)

II. kocsiosztályban, esetleg tehervonatokon is, valamint az expresszvonatok kalauzkocsijában.)

b) A m. kir. **pénzügyőrségi legénység** (szemléstől lefelé) akár polgári, akár egyenruhában, ha a vonaton vagy valamely állomáson szolgálatot teljesít, vagy pedig, ha egyéb jövedéki ellenőrzési szolgálat teljesítése végett utazik, a pénzügyőri szakaszparancsnok vagy helyettese által aláírt, hivatalos pecsétjével ellátott és a szolgálat minőségét és adatait tartalmazó »Jelentőív« alapján. (Csak a III. kocsiosztályban, oly vonatokon azonban, melyeken III. kocsiosztály nincs, a II. kocsiosztályban is, esetleg tehervonatokon is, valamint az expresszvonatok kalauzkocsijában.)

3. Az **állategészségügyi szakértők**, midőn valamely vasuti állomásra állategészségügyi vizsgálat céljából hivatalosan utaznak és pedig a szorosabb értelemben vett Magyarország területén a m. kir. földművelésügyi miniszterium, Horvát- és Szlavonországok területén pedig az illető város polgármestere vagy a vármegye alispánja által kiállított és hivatalos pecsétjével ellátott »Igazolvány« alapján, melyen a díjmentesen beutazható vonalrésznek is meg kell jelölve lennie. Ezen »Igazolvány« tulajdonosa azonban díjmentesen csak akkor utazhatik, ha az illető állomás vagy fél oly **írásbeli vagy távirati megkeresését** (telefonmegkeresések kizárva) is felmutatja, amelylyel igazoltatik, hogy a szakértő tényleg valamely vasutállomáson megejtendő **előállat megvizsgálása** céljából utazik. (Egyéb utazásoknál, p. o. hús-vizsgálat céljából való utazásnál a menetdíj-kedvezmény nem vehető igénybe.)

Utóbbi írásbeli megkeresést vagy táviratot úgy

menet-, mint jövetkor a személypénztárnál lebélyegzés végett fel kell mutatni.

Az **országhatárszéli** megfigyelő állomásokhoz kirendelt állategészségügyi szakértők ezen menetdíjkedvezményt csupán a m. kir. földművelésügyi ministerium által kiállított *igazolványok* alapján vehetik igénybe. (II. kocsiosztályban.)

(E 3. pont alatti kedvezmény az **Arad-hegyaljai h. é.** motoros vasuton nem érvényes.)

4. Budapestre a **veszettség** elleni oltó intézetbe gyógykezelés végett és onnan haza utazó egyének, *a szegénységüket és betegségüket igazoló hatósági bizonyítvány alapján*, valamint **kisérők**, utóbbiak akkor is, ha a betegért utaznak, avagy annak átadása után hazatérnek. (A III. kocsiosztályban; oly gyorsvonatokon pedig, a melyeknél III. kocsiosztály nincsen, a II. kocsiosztályban.)

5. A m. kir. **belügyministerium** rendőri osztályának tagjai, továbbá a fővárosi **államrendőrség**, a **m. kir. csendőrség**, az önálló törvényhatósági joggal felruházott és szab. királyi, valamint a rendezett tanácsu városok, nemkülönben a Horvát-Szlavonország területén fekvő városok **rendőrközegei**, ha a **vasuti forgalom üzembiztonsága érdekében***) **utaznak** és ezen körülményt az illető hivatalfőnök által minden egyes esetre külön kiállított és a hivatalos pecséttel ellátott okmányal igazolják; ezenkívül pedig — polgári ruhában való utazás esetében — a m. kir. államvasutak

*) 1. E kedvezmény **községi** rendőrközegek utazásainál nem vehető igénybe.

2. **Tolvajlások** és egyéb **büntettek nyomozása**, zsebtolvajok s egyéb rovottmultu egyének **megfigyelése** stb. ügyében a **közbiztonság** érdekében (tehát nem a vasuti forgalom üzembiztonsága miatt) történő utazásoknál e **kedvezmény** nem érvényes.

által kiadott **arezképes igazolványukat** is felmutatják. (*Rangjuknak megfelelő kocsiosztályban. Detektívek bármely kocsiosztályban. Oly vonatokon azonban, a melyeknél III. kocsiosztály nincs, a II. kocsiosztályban utazhatnak azok is, a kik csak a III. osztály használatára vannak jogosítva.*)

Ezen díjmentes utazásra jogosító okmányokat az utazás befejeztével a menetjegyeket elszedő vasuti alkalmazottnak át kell adni.)

(E kedvezmény a **Debreczen—nyirbátori h. é. vasuton**, valamint az **Arad—hegyaljai h. é. motoros vasuton** nem érvényes, a **Déli vasuton** és a **Bares—pakrácsi vasuton** pedig a hivatalos közegeknek csakis saját kerületükben, vagy esetleg a szomszédos kerületekben történő utazásai alkalmával és oly igazolványok felmutatása mellett érvényes, amelyekben a beutazandó vonalrész is meg van jelölve.)

B) **Díjmentesen** utazhatnak a **személy- vagy vegyes vonaton**, még pedig csak a **III. kocsiosztályban** (az **Aradi és esanádi egyesült vasutakon** csakis a gőzmozdonyu személy- vagy vegyes vonatokon és a helyi motorvonatokon) a következők:

6. **Lelenczházakból** hazaszállított, 11 éves korukat még be nem töltött magyar illetőségű **lelenczek**, továbbá ezek **kisérői** — és pedig utóbbiak akkor is, midőn a **lelenczek átvétele végett** utaznak — a hazaszállítást eszközölő **hatóság igazolványa** alapján.

(E kedvezmény a cs. kir. szab. **Déli vasut**, a **Bares—pakrácsi**, az **Aradi és esanádi egyesült vasutak** és a **Debreczen—nyirbátori h. é. vasut** vonalain, valamint az **Arad—hegyaljai h. é. motoros vasuton** *nem* érvényes.)

7. A magyar kir. állami gyermekmenhelyek, a **Fehér-Kereszt Országos Lelenczház-Egyesület**, valamint a **Budapesti Országos Első Gyermekmenhely-Egyesület** és az **Országos Gyermekszanatorium-Egyesület** által gondozásba vett magyar illetőségű, 16 évet még meg nem haladt **gyermek**ek és **kisérők** (esetleg édes anyjuk) a magyar királyi Államvasutak által kiadott, a magyar királyi állami menhelyek, illetve fenti egyesületek által kitöltött, aláírt (aláírási bélyegzővel ellátott), ezen menhelyek, illetve egyesületek bélyegzőjével lebélyegzett s a kísérő aláírásával (kézvonásával) is ellátott és **8 napig érvényes igazolvány alapján** a következő esetekben és pedig:

Gyermekek és kísérők együttesen : *)

a) ha állami, illetve egyesületi gondozásbavétel végett valamely gyermek a magyar királyi állami gyermekmenhelyekbe vagy fenti egyesületek valamelyik intézetébe szállíttatik ;

b) ha a gyermek a magyar királyi állami gyermekmenhelyekből vagy a fenti egyesületek valamelyik intézetéből vidéki gondozásba kiadatik ;

c) ha a gyermek a vidéki gondozásból a magyar királyi állami gyermekmenhelyekbe vagy a fenti egyesületek valamelyik intézetébe visszavitetik ;

d) ha a vidéki gondozásba kiadott gyermek a magyar királyi gyermekmenhelyekbe vagy a fenti egyesületek intézeteibe orvosi megvizsgálásra berendeltetik és onnan visszavitetik ;

*) Egy gyermekkel csak egy felnőtt kísérő utazhat díjmentesen.

Meg van azonban engedve, hogy egy gyermekkel két kísérő és pedig az anya és a nevelő szülő is díjmentesen utazhassék, ha a menhely, illetve egyesület — kivételesen — ily utazásra érvényes igazolványt állít ki.

e) ha a gyermek az állami, illetve egyesületi gondozás megszűntével illetőségi helyére vagy hozzátartozóihoz szállíttatik.

Gyermekek kísérők egyedül :

f) ha a kísérő a gyermek gondozásba vétele vagy a gondozás megszűntével a gyermeknek *illetőségi helyére* vagy *hozzátartozóihoz* szállítása végett a gyermek tartózkodási helyére vagy a magyar királyi állami gyermekmenhelyek vagy a fenti egyesületek valamely intézetének székhelyére vagy pedig azon helységbe utazik, hol a gyermek vidéki gondozásban van ;

g) ha a vidéki gondozásba adott gyermek édes anyja gyermekével együtt volt vidéken, és gyermeke elválasztása után *lakóhelyére visszatér*, avagy teljesen elszegényedve, *szolgáltatkeresés végett* más helyre utazik ;

h) ha a *kísérő* a gyermeknek az állami, illetve egyesületi vagy vidéki gondozásba adása, *gondozás megszűntével* a gyermeknek illetőségi helyére vagy hozzátartozóihoz szállítása — vagy *elhálozása* után lakóhelyére, illetve a magyar királyi állami gyermekmenhelyeknek vagy a fenti egyesületek valamely intézetének székhelyére *visszatér*.

(Ezen 7. pont alatti kedvezmények a cs. kir. szab. **Déli vasut** és a **Bares—pakráczai vasut** vonalain, valamint az **Arad—hegyaljai h. é.** motoros vasuton nem érvényesek.)

Az **I. 3., 4., 6. és 7.** pont alatt említettek az utazást **önkéntesen félbe nem szakíthatják** : az utazás félbeszakítása esetében díjmentes utazásra jogosító igazolványuk (állategészségügyi szakértőket illetőleg azonban csakis a félnek az illető

utazásra vonatkozó távirati vagy írásbeli megkeresése), illetve hatósági bizonyítványuk, a további utazásra érvénytelen. Ha azonban az utazás félbeszakítása menetkor történt, a menet-jövetre szóló igazolvány, illetve okmány a jövetre érvényben marad.

II. Fél menetdíj fizetése mellett utazhatnak és pedig az alábbi 1. pont alatt említett gyermekek bármely távolságnál, az alábbi többi pontok alatt megnevezett egyének pedig csakis oly féljegyek alapján, amelyek árába minden egyes vasutat illetőleg 20 kilométernél nagyobb távolságra eső menetdíjak vannak beszámítva.)* (Tehát vasutanként 21 kilométer távolságra érvényes féljeggyel 1—20 kilométeres távolságoknál is. D. H. 1. szakasz 2.)

1. Négy évnél idősebb **gyermekek 10 éves koruk betöltéséig**, valamint azon 4 éven aluli gyermekek is, kik a fenti I/1. pont szerint nem továbbíttatnak díjmentesen.

Két ily koru gyermek az igénybe vett vonatnemnek és kocsiosztálynak megfelelő **egy egész jeggyel** utazhatik, még pedig 1—20 kilométeres távolságoknál is. (Valamennyi vonaton és kocsiosztályban. V. Ü. Sz. 12. §.)

(E kedvezmény az **Aradi és esanádi** egyesült vasutakon **nem érvényes.**)

2. a) **Elmebetegek** (tébolyodottak), amennyiben nyilvános elmeógyógyintézetbe, vagy ilyenből való szállíttatásuk költségeit maguk tartoznak viselni, — magyar, osztrák vagy bosnyák-hercegovinai

*) Oly vasutakon, melyek személydíjszabásaiban (II. rész.) 20 kilométeren felüli távolságokra menetdíjak nem foglaltatnak, a jelen szakaszban említett díjszabásszerű féljegykedvezmények (kivéve a 4—10 éves gyermekek féljegykedvezményét) igénybe nem vehetők.

hatóságok által kiállított szegénységi és betegségi bizonyítvány alapján, vagy utóbbi helyett ugyan-ezen országokban lévő állami, vagy országos elmeógyógyintézetek által kiállított bizonylat alapján. *(Csak a személy- és vegyesvonatok III. kocsiosztályában.)*

b) Hasonló kedvezményben részesülnek ily **elmebetegek kísérői** és pedig akkor is, midőn a betegekért utaznak, vagy azok átadása után egyedül visszautaznak, amennyiben a hatósági betegségi bizonyítványban, vagy elmeógyógyintézeti bizonylatban, mint az illető elmebeteg kísérői névszerint fel vannak említve és az elmebetegek elhozatala előtt, vagy átadása után *nyolcz napon belül* utaznak.

c) A fennebb a) és b) alatt említett utazásokhoz **külön kocsiszakasz** csakis azon esetben bocsátatik rendelkezésre, ha *magyar* hatóság, vagy *magyarországi állami vagy országos elmeógyógyintézet* bizonyítja, hogy a **külön kocsiszakaszban** való szállítás feltétlenül szükséges, mely esetben a külön szakaszok igénybevételére megállapított illetékek felét kell fizetni. *(Csak a személy- és vegyesvonatok III. kocsiosztályában.)*

(E 2. pont alatti kedvezmény az **Arad—hegyaljai h. é. motoros vasuton** **nem érvényes.**)

3. a) **Polgári foglyok, fegyenczek**, ugyszintén **hadköteles szökevények**, kik kísérettel szállíttatnak a sorozás helyére, — továbbá a **m. kir. javítóintézetekbe**, valamint a **javítónevelés ezéljaira kijelölt más intézetekbe utalt egyének** és mindezek **kísérői**, nemkülönben rendelet folytán *felülvizsgálatra utazó hadkötelesek*, továbbá azon hadkötelesek (állításkötelesek), akik valamely állító-

lagos fogyatkozás megállapítása végett katonai (honvéd) kórházba küldetnek, valamint a felmenteni kért hadköteleseknek azon férfirokonai, kik munka- és keresetképtelenségük megállapítása céljából utaznak és pedig — a foglyok, fegyenczek és hadköteles szökevények kivételével — mindezek a visszatérés alkalmával is, az illetékes hatóságok által kiállított *igazolványok*, esetleg *menetlevelek* vagy nyílt rendeletek alapján.

A polgári foglyokat, fegyenczeket, valamint a javítóintézetekbe utalt egyéneket és hadköteles szökevényeket a többi utastól, amennyiben a vonatnál hely van, **el kell különíteni.** *(Csak személy- és vegyesvonatok III. kocsiosztályában. V. Ü. Sz. 16. §. X. 3.)*

b) A megyei és járási **hatóságoknak** hadkötelesek felülvizsgálati ügyeiben eljáró **kiküldöttjei** (tisztviselői), a **sorozójárársbeli tisztviselők** (a megyékben a főszolgabírák vagy szolgabírák, a horvát-szlavonországi kir. járástönkök vagy helyettesük, a törvényhatósági joggal bíró és a rendezett tanácsu városokban a polgármesterek vagy a katonai ügyek előadásával megbízott tisztviselők), az illetékes hatóság-, esetleg a megye alispánja által kiállított *»Nyílt rendelet«* vagy *»Nyílt meghagyás«* alapján. *(Csak személy- és vegyesvonatok II. és III. kocsiosztályában.)*

(A 3. a) és b) alatti kedvezmény az **Arad—hegyaljai h. é.** motoros vasuton, valamint az **Aradi és csanádi** egyesült vasutakon **nem érvényes.**

4. A **»Budapesti Munkaközvetítő Intézet«,** valamint a **pozsonyi és a temesvári hasonló intézet** közvetítésével alkalmazást nyerő **munkások** (férfiak, nők, tanoncok) a vasut által kiadott, az

említett munkaközvetítő intézet által kiállított, aláírt és hivatalos pecsétjével ellátott **8** napig érvényes igazolványok alapján, és pedig **egyen-kint** való utazás esetén csakis oly utazásoknál, amelyek *50 kilométeren túl* terjednek (51 kilométerre szülő félárú jeggyel 1—50 km. távolságoknál is), — **csoporthoz** való utazás esetén pedig, ha ugyanazon állomásról egy és ugyanazon rendeltetési állomásra legalább *tizen* együtt utaznak, vagy ha kevesebben vannak, de legalább *tíz* munkásért az esedékes III. osztályú félmenetdíjat megfizetik, *20 kilométeren felül* valamennyi távolságnál.

Egy igazolvánnyal több munkás is utazhatik, ha az igazolványhoz az intézet bélyegzőjével és aláírásával, továbbá az irni tudó munkások aláírásával is ellátott oly jegyzék van csatolva, melyben a munkások névszerint fel vannak sorolva.

(Csak a személy- és vegyes vonatok III. kocsiosztályában.)

(E kedvezmény az **Arad—hegyaljai h. é. motoros vasuton**, valamint az **Aradi és esanádi egyesült vasutak**, a cs. kir. szab. **Déli vasut**, a **Bares—pakrácezi vasut**, továbbá a **Debreczen—nyirbátori h. é. vasut** vonalain nem érvényes.)

5. a) Hivatásos **mezőgazdasági**, továbbá a vízi munkálatoknál, ut- és vasutépítésnél, erdőmunkálatoknál (erdei termékek szállításánál, tutajozásnál és azzal kapcsolatos munkálatoknál is), dohánykertészetnél és a selyemgyárakban alkalmazott **munkások vagy napszámosok** (férfiak, nők, valamint 10 éven felüli fiúk és leányok), ha ebbeli minőségüket az 1898. évi II. törvényczikkben életbeléptetett, az államnyomdában készült

s a kiállító hatóság által aláírott és ennek hivatalos pecsétjével ellátott »**Munkás-igazolvány**»*) című könyvecskével igazolják és ugyanazon kiindulási állomásról ugyanazon rendeltetési állomásra legalább is **öten együtt utaznak**, vagy ha kevesebben vannak, legalább öt munkásért az esedékes III. osztályú fél menetdíjat megfizetik.

Horvát-Szlavonországokban fekvő állomásokon, valamint Fiumében felszálló, nemkülönbén magyarországi állomásokról Horvát-Szlavonországokban fekvő állomásokra, valamint Fiuméba visszautazó ily munkások vagy napszámosok ezen kedvezményt Horvát-Szlavonországokban kiállított »**Községi bizonyítvány**» alapján is igénybe vehetik.

Ugyancsak igénybe vehető e kedvezmény oly *községi bizonyítványok* alapján is, melyeket a magyar, valamint a horvát-szlavonországi községek a »Munkásigazolvány« könyvecske elveszése esetén *ideiglenes* használatra (14 napi érvényességgel) állítanak ki. Másféle községi bizonyítvány, valamint *szolgálati cselédkönyv* alapján e kedvezmény nem vehető igénybe, kivéve a **es. kir. szab. Déli vasutat** és a **Bares—pakráczi** vasutat, amelyeken ezen kedvezmény bármely névre szóló és az illetőnek munkás jellegét tanúsító igazolvány alapján is érvényes.

*) 1. E »Munkásigazolvány« menetdíjkedvezményre jogosít a **horvát-szlavonországi vonalakon is.**

2. Ily »Munkásigazolvány« **külföldi munkásnak** csak azon esetben adatik, ha annak Magyarországon állandó lakóhelye van.

3. **Iparosok, mesteremberek, bányászok, szolgák és cselédek** e menetdíjkedvezményt nem vehetik igénybe.

4. A **községi elöljáróság** (bíró vagy jegyző) aláírásának hiánya esetén a »Munkásigazolvány« menetdíjkedvezményre nem jogosít.

Ha ily munkás, illetve napszámos a részére kiállított »Munkásigazolvány«-t, illetve »Községi bizonyítvány«-t a vasuti menetdíjkedvezmény igénybevehetése céljából **másnak átengedi** — a díjszabásszerű utánfizetésen s a vétkes ellen teendő bűnvádi feljelentésen kívül — az illető »Munkásigazolvány«, illetve »Községi bizonyítvány« tulajdonosától ezen menetdíjkedvezmény egy év tartamára megvonatik.

[E kedvezmény az **Arad—hegyaljai h. é.** motoros vasuton, valamint az **Aradi és csanádi egyesült vasutakon** nem érvényes, a cs. kir. szab. **Déli vasuton** csakis legalább 50 kilométer (a **Bares—pakráczi vasuton** legalább 45 km.) távolságra szóló menetjegy váltása mellett, a **Mohács—pécsi vasuton**, a **Debreczen—nyírbátori h. é. vasuton** pedig legalább tiz munkás együttutazása esetében érvényes.]

b) **Bárminő** bel- vagy külföldi **munkások** (ideértve a fenti a) pont alatt megnevezett munkásokat is, és pedig férfiak, nők, valamint 10 éven felüli fiúk és leányok ; — azonban az *iparosok, mesteremberek, valamint szolgák és cselédek kivételével*), kiknek *munkásminőségük külső megjelenésüknél* fogva vagy a magukkal vitt szerszámok és más ismertető jelek alapján kétségtelenül *felismerhető*, ha *munkaelnyerés céljából*, vagy pedig a *munkahelyről lakóhelyükre ugyanazon kiindulási állomásról ugyanazon rendeltetési állomásra* legalább is **tizen együtt utaznak**, vagy ha kevesebben vannak, legalább tiz munkásért az esedékes III. osztályu fél menetdíjat megfizetik.

[E kedvezmény az **Arad—hegyaljai h. é.** motoros vasuton, valamint az **Aradi és csanádi egyesült**

vasutakon nem érvényes, a **Debreczen—nyirbátori h. é. vasuton** pedig legalább husz ily munkás együttutazása esetében érvényes.]

A **Déli vasut** és a **Barcs—pakrácsi vasut** forgalmára nézve alábbi eltérések érvényesek :

(1) E kedvezmény mindenkor csakis magyar, illetőleg osztrák, vagy pedig külföldi hatóságok által kiállított munkakönyvek, cselédkönyvek, honi igazolványok, utlevelek vagy egyéb névre szóló és az illető egyén munkás-minőségét tanúsító igazolványok felmutatása mellett érvényes.

(2) A fenti utazási okmányok a kedvezményes jegyek kiszolgáltatása alkalmával a kiindulási állomás keletbélyegzőjével lebélyegzendők. Ezen okmányokat a jegyellenőrzés alkalmával is fel kell mutatni.

(3) E kedvezményt az ipari üzemben napi vagy heti bér mellett alkalmazott segédmunkások (iparossegédek) is igénybe vehetik.

(4) E kedvezmény legalább 5 főből álló munkáscsoportokra és legalább 50 km. (a barcs—pakrácsi vasuton legalább 45 km) távolságra nyer alkalmazást. A legalább 5 munkásból álló csoportokra és 50 km. (illetve 45 km.) távolságra esedékes menetdíjak 5-nél kisebb csoportokra, illetőleg 50 km.-en (illetve 45 km.-en) aluli távolságokra is alkalmazhatók, ha a rendes menetdíjak a munkások tényleges száma és a valódi távolság után magasabbak. Ily esetekben a munkáscsoportok menetilleték-jegyekkel (ürjegyekkel) továbbítandók, amelyekbe a szállítandó munkások tényleges száma bejegyzendő.

(5) A munkáskedvezményt kirándulási célokra használni tilos.)

Meg van engedve, hogy egyes munkások a *bejelentett rendeltetési hely előtt fekvő bármely állomáson is kiszállhassanak.*

A munkások részére az *a)* és *b)* pontok szerint rendszeresített félárú utazási kedvezményt

Amerikába, valamint egyéb **tengeren tuli helyekre** **kivándorló** bel- és külföldi utasok *nem* vehetik igénybe.

Ugy az *a)*, mint a *b)* alatti kedvezmény *csak a személy- és a vegyesvonal III. kocsiosztályában, III. osztályu személykocsik hiányában azonban, valamint ha e kocsiosztályban elegendő hely nem állana rendelkezésre: csakis a személyszállításra berendezett teherkocsiban érvényes*; egyes vonatokból azonban — a menetrendben való hirdetés mellett — egészen vagy vonalrészenként *kizárható*, esetleg egyes külön megjelölt vonatokra **korlátozható**.

E kedvezmény **különvonaton** — amennyiben ily vonat rendelkezésre bocsátatik, a Magyar vasuti személy- és podgyászdíjszabás (I. rész) Díjszabási határozmányainak 6. szakasza szerinti legcsekélyebb illeték biztosítása mellett — szintén érvényes.

Mindezen munkások **50-nél nagyobb csoportokban** csak akkor számíthatnak biztos elszállításra, ha azok száma a kiindulási állomáson 24 órával előbb bejelentetik és ez alkalommal minden egyes szükséges kocsiért **10 korona foglaló** lefizettetik.

Ez a foglaló vissza nem adatik, ha a munkások a megállapított vonattal el nem utaznak.

Ha legalább 50 főből álló csoportban utazó munkások oly *megállóhelyekről* kívánnak utazni, melyeken csak vasuti szolgaszemélyzet végzi a szolgálatot, akkor az esedékes menetdíjakat 24 órával előbb valamely szomszédos állomáson le kell fizetni, mely menetdíjakból az esetben, ha külön kocsik előállíttatnának és azok a megjelölt

vonattal igénybe nem vétetnek, minden kocsiért 10 korona levonatik.

Az ezen 12. szakaszban említett összes menetdíj-kedvezmények csakis a rendes — nem kedvezményes — díjszabásszerű, egy menetre érvényes menetjegyek alapján vehetők igénybe.

Egyenruhában való utazásokra engedélyezett menetdíjkedvezmények egyenruhában **oldalfegyver nélkül** történő utazásoknál is érvényesek.

A II., 5. pont alatt említett esetek kivételével a díjmentes, illetve kedvezményes utazásra jogosító okmányokat az állomás- és keletbélyegzővel való **lebélyegzés** végett a kiindulási állomáson a személypénztárnál be kell mutatni.

Az ezen szakaszban említett okmányok lebélyegzésének elmaradása miatt azonban **sem utánfizetésnek**, sem pedig a továbbutazásból való **kizárásnak helye nincs**, de az elmaradt lebélyegzést a legelső alkalmas tartózkodási állomáson pótolni kell.

I. FÜGGELÉK.

Táblázat

(V. Ü. Sz. 32. §. VII. és D. H. 9. szakasz 3)

a szállítási érdek bevallásáért járó dijpótlékok
kiszámításához.

Ha a szállítási érdek ezimén bevallott összeg korona	I l l e t é k									
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
	kilométerre való szállításnál									
	f i l l ó r									
10	0-25	0-50	0-75	1-00	1-25	1-50	1-75	2-00	2-25	2-50
20	0-50	1-00	1-50	2-00	2-50	3-00	3-50	4-00	4-50	5-00
30	0-75	1-50	2-25	3-00	3-75	4-50	5-25	6-00	6-75	7-50
40	1-00	2-00	3-00	4-00	5-00	6-00	7-00	8-00	9-00	10-00
50	1-25	2-50	3-75	5-00	6-25	7-50	8-75	10-00	11-25	12-50
60	1-50	3-00	4-50	6-00	7-50	9-00	10-50	12-00	13-50	15-00
70	1-75	3-50	5-25	7-00	8-75	10-50	12-25	14-00	15-75	17-50
80	2-00	4-00	6-00	8-00	10-00	12-00	14-00	16-00	18-00	20-00
90	2-25	4-50	6-75	9-00	11-25	13-50	15-75	18-00	20-25	22-50
100	2-50	5-00	7-50	10-00	12-50	15-00	17-50	20-00	22-50	25-00
200	5-00	10-00	15-00	20-00	25-00	30-00	35-00	40-00	45-00	50-00
300	7-50	15-00	22-50	30-00	37-50	45-00	52-50	60-00	67-50	75-00
400	10-00	20-00	30-00	40-00	50-00	60-00	70-00	80-00	90-00	100-00
500	12-50	25-00	37-50	50-00	62-50	75-00	87-50	100-00	112-50	125-00
600	15-00	30-00	45-00	60-00	75-00	90-00	105-00	120-00	135-00	150-00
700	17-50	35-00	52-50	70-00	87-50	105-00	122-50	140-00	157-50	175-00
800	20-00	40-00	60-00	80-00	100-00	120-00	140-00	160-00	180-00	200-00
900	22-50	45-00	67-50	90-00	112-50	135-00	157-50	180-00	202-50	225-00
1000	25-00	50-00	75-00	100-00	125-00	150-00	175-00	200-00	225-00	250-00

II. FÜGGELÉK.

Árjegyzék¹⁾

(A. Ü. Sz. 23. §. V.)

a járművek vagy felszerelési tárgyak **megron-
gálása, bepiszkolása**, valamint **fertőtlenítése** czi-
mén okozott költségeknek az üzletszabályzat
23. §-a értelmében való megtérítéséről.

Tételszám	I. Megrongálások	Termes kocsiban	I.	II.	III.
			oszt. szakaszban		
			a kárösszeg koronában		
1	Tető- vagy oldalkárpit	bepiszkolása vagy elszakítása	25-00	15-00	15-00
2	Egy ülőpárna bevonata		20-00	26-00 ²⁾ 13-00	13-00
3	Egy háttámpárna bevonata		30-00	25-00 ²⁾ 20-00	22-00
4	Egy fejpárna bevonata		10-00	8-50	8-00
5	Egy kartámpárna bevonata		10-00	6-00	5-00
6	Egy ajtóablak-függöny		3-00	3-00	3-00
7	Egy oldalablak-függöny		6-50	4-50	4-50
8	Egy toló-függöny		12-00	4-50	4-50
9	Egy lámpa-függöny		6-00	6-00	7-00
10	Egy ablakfelhuzó		10-00	3-00	3-00
11	Egy lábszőnyeg		83-00	38-00	38-00
12	Egy nagy podgyászháló		10-00	7-50	7-50
13	Egy kis podgyászháló		5-50	4-00	4-00

1) Ezen árjegyzék az **Arad—hegyaljai** h. é. motoros vasuton nem érvényes. Az **Aradi és csanádi** egyesült vasutakon, a cs. kir. szab. **Déli vasuton**, a **Barcs—pakráczai vasuton**, valamint a **Szamosvölgyi vasuton** a járművek és felszerelési tárgyak megrongálásáért az ezen árjegyzék 1—28. tétele alatt megállapított illetékektől eltérő illetékek számíthatnak.

2) Mokett.

Tételszám	I. Megrongálások		Termés kocsiban	I.	II.	III.
				oszt. szakaszban		
				a kárösszeg koronában		
14	Egy hamutartó	eltörése	5-00	1-30	1-30	—
15	Egy kalaphorog		1-80	1-80	1-80	0-50
16	Egy asztalka	rongálása	60-00	15-00	15-00	—
17	Egy kályha		—	—	—	3-00
18	Egy csiszolt tükör ³⁾	üveg eltörése vagy megkarcolása	30-00	10-50	10-50	—
19	Egy közönséges tükör-		—	2-00	2-00	—
20	Egy lámpacsésze-		1-00	1-00	1-00	1-00
21	Egy nyitható ablak-		3-00 ⁴⁾	3-00 ⁴⁾	3-00 ⁴⁾	2-00 ⁴⁾
22	Egy nem nyitható ablak Egy ajtóablak		2-20	2-20	2-20	2-00
23	Egy színes reczés ablak	eltörése	4-50	4-50	4-50	—
24	Egy árnyékszékablak-		3-00	3-00	3-00	2-00
25	Egy árnyékszékcsésze		25-00	25-00	25-00	—
26	Egy pissoircsésze		7-00	7-00	7-00	7-00
27	Egy vízcsap a mosdónál		6-00	6-00	6-00	—
28	Egy mosdótál		20-00	20-00	20-00	—
II. Bepiszkitás						
92	Bepiszkitott kocsifolyosó tisztítása		1-00	1-00	1-00	1-00
30	Bepiszkitott kocsiszakasz tisztítása		3-00	2-00	1-50	1-00

3) A mosdófülkében 16 korona, az árnyékszékben 10 korona.

4) A Győr-sopron-ebenfurti } 3.00 hanem 4.00 korona.
vasuton a fizetendő kárösszeg nem } 2.00 „ 3.00 „

A Szlavoniai drávavidéki h. é. vasuton a fizetendő kár-
összeg nem 3.00, hanem 6.00 korona.

III. Kocsi fertőtlenítés fertőző betegségben szenvedő utas után						
Tételszám	A fertőző betegség megnevezése	A fertőtlenítés terjedelme	Termes kocsiiban	I.	II.	III.
				kocsiosztályban		
				költség koronákban		
31	Pestis (bélpoklosság), ázsiai kolera, küteges hagymáz, sárgaláz, valódi himlő	az egész kocsi	25-00	25-00	25-00	25-00
32	Hasi hagymáz, roncsoló toroklob, vörheny, vérhas, kanyaró, orbáncz, járványos agy-, gerinc-, agylob, járványos fültőmirigylob, számarhurut, vizeszony	csak a beteg utas által használt szaksz és árnyékszék	10-00	10-00	10-00	5-00

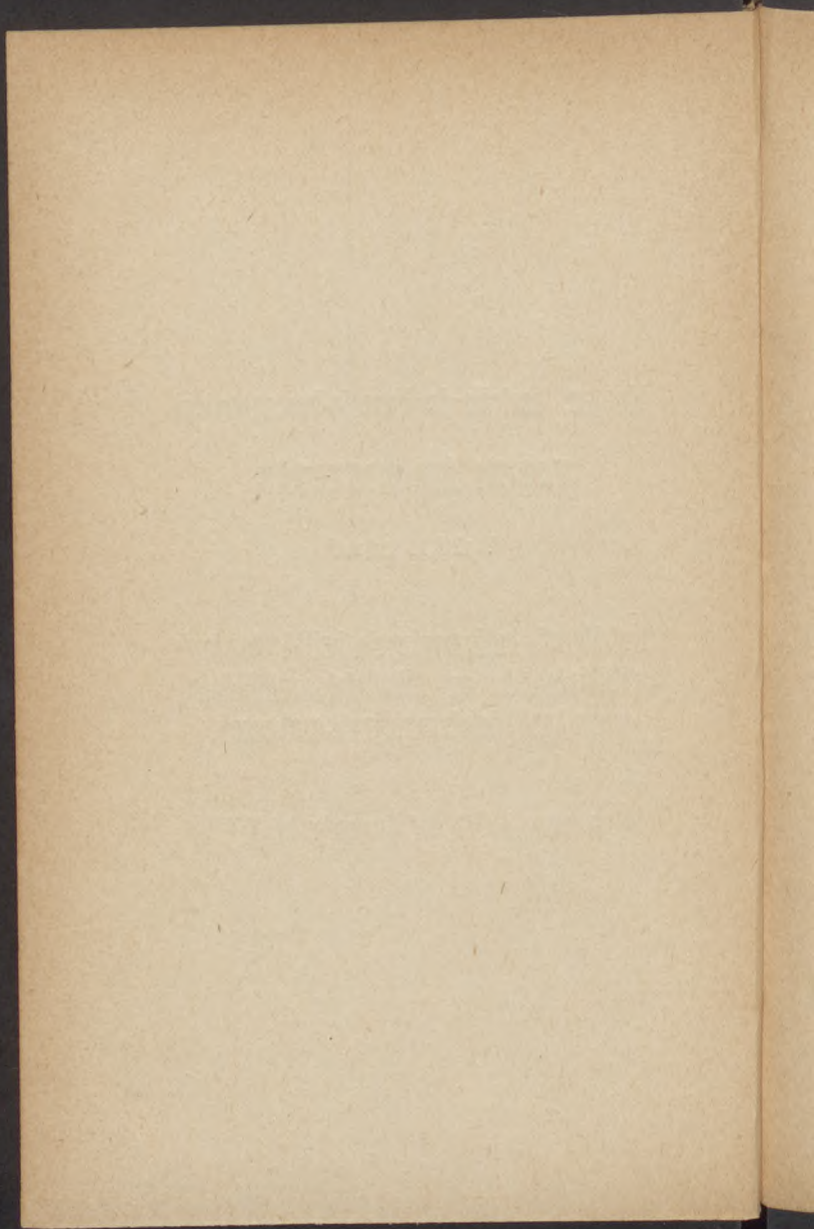
Magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai

VASUTI ÁRUDISZABÁS

I. rész A. szakasz.

**Szabályzati határozmányok hullák és áruk
szállítására és az élőállatok szállítására
vonatkozó üzletszabályzati szakaszok.**

Érvényes 1910. évi január hó 1-től.



ELŐSZÓ.

(1) Az alant felsorolt vasutak elvállalják az üzemükben levő vonalakon*) a hullák és árúk szállítását a jelen díjszabás I. rész *A)* szakasza (szabályzati határozmányok) és *B)* szakasza (díjszabási határozmányok), valamint az egyes formákra nézve fennálló, az árúdíjszabásokban, II. rész stb. foglalt külön szabályok alapján.

(2) A díjszabás I. rész *A)* és *B)* szakaszaira vonatkozó módosítások és kiegészítések

a magyar szent korona országaira nézve a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben,
Ausztriára nézve a »Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt«,
Boszniára és Hercegovinára nézve a »Sarajevski List« czimű lapban tétetnek közzé.

Abbáziai villamos- és kisvasutársaság.

Alsóausztriai tartományi vasutak.

Aradi és csanádi egyesült vasutak.

Aujezd—luhacowitzi h. é. vasút.

Auspitzi helyi érdekű vasút.

*) Kivéve a grobelno—rohitschi, a kühnisdorf—eisenkappeli, a bruneck—sandi i. T. helyi érdekű vasutakat, a windisch—feistritzi kisvasutat, a virgl vasutat és az überetschi kaltern—mendeli vasutat, a stájerországi tartományi vasutaknak preding—wieseldorf—stainzi, pöltschäch—gonobitzi és kapfenberg—au—seewiesen keskenyvágányu vonalait és a Schneeberg vasutnak Puchberg am Schneeberg—hochschneebergi vonalát.

Banjaluka—doberlini cs. és kir. katonai vasut.
 Cs. kir. szab. bécs—aspangi vasut.
 Bécsi helyi érdekű vasutak.
 Borzsavölgyi gazdasági vasut.
 Boszniai-hercegovinai országos vasutak.
 Brünn—lösch h. é. vasut.
 Budapesti helyi érdekű vasutak.
 Budapest—budafoki h. é. vasut r. t.
 Budapest—szentlőrinczi villamos helyi érdekű vasut.
 Kir. szab. buschtéhradi vasut.
 Cs. kir. szab. déli vaspálya-társaság.
 Debreczen—nyirbátori helyi érdekű vasut.
 Friedlandi—bilái h. é. vasut.
 Gablonezi villamos vasutak.
 Gmunden—vorchdorfi h. é. vasut.
 Gurein—bittischka—eichhorni h. é. vasut.
 Győr—sopron—ebenfurti vasut.
 Hruschau—polnisch-ostraui helyi érdekű vasut.
 Cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut.
 Linz—eferding—waizenkircheni h. é. vasut.
 Magyar kir. államvasutak.
 Máramarosi sóvasut részvénytársaság.
 Mähr. Ostrau—karwini h. é. vasut.
 Mähr. ostrau—přivoz—witkowitzi helyi érdekű vasut.
 Mohács—pécsi vasut.
 Nagyváradi városi vasut.
 Neumarkt—waizenkirchen—peuerbachi h. é. vasut.
 Cs. kir. szab. neutitscheini helyi érdekű vasut.
 Nezamyslitz—morkowitzi h. é. vasut.
 Cs. kir. osztrák államvasutak.
 Salzburgi vasut- és tramway-társaság.
 Salzkammerguti helyi érdekű vasut.
 Gróf Clamm-Martinic-féle smečno—schlani helyi
 érdekű vasut.

Stauding—strambergi helyi érdekű vasut.

Steyrvölgyi vasut.

Szamosvölgyi vasut.

Szlavoniai drávavidéki helyi érdekű vasut.

Térrét—kovásznai helyi érdekű vasut.

Vöcklamarkt—atterseei h. é. vasut.

Zágráb—samobori keskenyvágányu helyi érdekű
vasut.

Zillervölgyi vasut.

VI. *)

Hullaszállítás.

44. §.

Feladás.

(1) A szállító lajstrommal vagy gyorsárú fuvarlevéllel feladott hullákat a személyforgalomra szolgáló vonatokkal való szállításra kell felvenni; gyorsvonatok használata megtagadható.

I. Ha a feladó a hullát gyorsvonattal kívánja szállíttatni, mely szállítási módhoz a vasut beleegyezése szükséges, a feladónak ezt a kívánságát a gyorsárúfuvarlevélben a cím fölött ki kell nyilatkoztatnia.

*) Az üzletszabályzatnak III., IV. és V. fejezetei (a 10.§-tól a 43. §-ig) a személyek, uti podgyász és expresszárúk szállítására vonatkoznak.

(2) A hullaküldeményeket a vonat kiindulási állomásán legalább hat órával, más állomásokon pedig legalább 12 órával az indulási idő előtt előre be kell jelenteni.

(3) Minden egyes hullának szilárd fémtartályba légmentesen elzárva és ezen tartálynak fatar-tályba oly szorosan belehelyezve kell lennie, hogy abban ne mozoghasson.

II. A megjelölést illetőleg lásd a 62. §. (7) beke-zését és IV. végrehajtási határozmányát.

(4) A feladás alkalmával az A. melléklet min-tája szerint kiállított hullaszállítási levelet kell a vasutnak átadni, a mely a hulla kiszolgáltatása alkalmával az átvevőnek kiadatik. Az olyan kül-földi államokból származó hullaküldeményeknél, melyekkel a hullaszállítási levelek kölcsönös elis-merése iránt egyezmény kötött, elégséges az illetékes külföldi hatóság által kiállított hulla-szállítási levél. A hullaszállítási levelek kiállítására jogosított bel- és külföldi hatóságok külön hozat-nak köz tudomásra. A hullaszállítási levél az egész szállítási utra érvényes.

III. A hullaszállítási levél kiállítására illetékesek:

a) *A magyar szent korona országaiban :*

α) *Magyarországban :*

1. ha a hullaszállítás valamely törvényhatóság területén egy járáson belől, vagy egyik járásból a másikba történik, a járási főszolgabíró ; a rende-zett tanácsu városokban, a városból ugyanazon törvényhatóság területére való szállításnál a polgármester ;

2. ha a hullaszállítás egyik törvényhatóság terü-

letéről a másik törvényhatóság területére történik, a törvényhatóság első tisztviselője ;

3. Budapest székesfővárosban a kerületi előjáró.

(Ha a hulla szállítása Ausztriába, Boszniába és Hercegovinába vagy a külföldre történik, a hullaszállítási levelet a törvényhatóság első tisztviselője, Fiumében a m. kir. kormányzó állítja ki.)

β) *Horvát-Szlavonországban* egyik kerületből a szomszéd kerületbe történő hullaszállításnál a kir. kerületi hatóság, illetőleg a városi hatóság ; minden más esetben a vármegyei hatóságok, illetőleg Zágráb (Zagreb), Eszék (Osiek), Varasd (Varasdin) és Zimony (Zemun) városok tanácsai.

b) *A birodalmi tanácsban képviselt királyságokban és tartományokban* az elsőfoku politikai hatóságok (a cs. kir. kerületi kapitányságok és a saját szabállyal bíró városok községi hivatalai).

c) *Boszniában és Hercegovinában* a kerületi hatóságok, a saját szabállyal bíró és az országos kormánynak közvetlenül alárendelt városokban azoknak tanácsai (rendőrhatalóságai).

(5) A hullaszállítás a díjszabás rendelkezéseihez képest vagy a vasut által kiállítandó és a feladónak kézbesítendő szállító vevénnyel vagy fuvarlevelek alapján (55. §.) történik.

IV. A hullaszállítás csak fuvarlevelek alapján történik.

(6) A berakásról a feladónak kell gondoskodni.

(7) A fuvardíjat a feladáskor kell kifizetni. Aki hullát helytelen bevallással ad fel, az a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a fuvardíj-különbözetet pótolni és ezenfelül az egész fuvardíj négyszeresét mint fuvardíjpótlékot megfizetni tartozik.

45. §.

Szállítás.

(1) A hullákat fedett kocsikban kell szállítani. A hullához nem tartozó árúk hozzárakása tilos. Az ugyanazon feladási állomáson ugyanazon rendeltetési állomásra egyidejűleg feladott több hulla egy kocsiba együvé rakható. Minden oldalon elzárt halottaskocsiban feladott hullák nyitott vasuti kocsikon szállíthatók.

A hullához tartozó tárgyak legfeljebb 500 kg. sulyig, ugyanabban a kocsiban, melyben a hulla van, díjmentesen szállíttatnak. E tárgyakért a vasut felelősséget nem vállal.

(2) Minden egyes küldemény mellé kísérőt kell adni, a ki menetjegyet váltani és ugyanazon vonattal utazni köteles. Kiséret nem szükséges, ha a rendeltetési hely vasuti állomás és a feladó a feladási állomáson az átvevőnek oly értelmű írásbeli vagy távirati nyilatkozatát szolgáltatja át, hogy az átvevő a küldeményt az annak megérkezéséről szóló értesítés vétele után azonnal elviteti. Temetkező és hullaégető intézeteknek szóló küldeményeknél ez a nyilatkozat nem szükséges.

(3) A hullákat utközben szükség nélkül átrakni nem szabad. A szállítást lehetőleg gyorsan és megszakítás nélkül kell végezni. Ha valamely állomáson a hosszabb tartózkodás nem kerülhető el, a kocsit a hullával lehetőleg félreeső vágányra kell állítani. Ha a kíséret nélküli hullát a kiszemelt vonattal nem lehet továbbítani, az az állomás, a hol az akadály felmerül, az átvevőt költségmentesen táviratilag értesíteni köteles, hogy a továbbítás melyik vonattal fog történni.

46. §.

Kiszolgáltatás.

(1) A kíséret nélküli hullának a rendeltetési helyre való megérkezéséről az átvevőt az ő költségén táviratilag, távbeszélő útján vagy külön küldönczczel késedelem nélkül értesíteni kell.

(2) A személyvonatokkal szállított hullák kiszolgáltatása a 34. §. (2) bekezdésében*) meghatározott időben követelhető.

(3) A hulla átvételéről az átvevő elismervényét tartozik kiállítani.

(4) Az átvevő köteles a küldeményt a vonatnak a rendeltetési állomásra való megérkezése után hat órán belül kirakni és elvinni. Ha ez nem történik meg, a hulla a helybeli rendőri hatóságnak adható át. Ha a hulla este 6 óra után érkezik meg, a határidő másnap reggel 8 órakor kezdődik. Az elviteli határidő túllépése esetében joga van a vasutnak a díjszabásszerű kocsiálláspénzt beszedni.

A kocsiálláspénz beszedése tekintetében a B) szaksznak a mellékkilétékek díjszabására vonatkozó határozmányai érvényesek.

*) Az üzletszabályzat 34. §-ának (2) bekezdése következőkép szól:

(2) A podgyászvevény birtokosa a rendeltetési állomáson a podgyásznak a kiadási helyen való kiszolgáltatását kívánhatja, mihielyt azon vonat érkezése után, melyhez a podgyászfeladatott, a kiszolgáltatásra való előkészítéshez (készentartáshoz) és az esetleges vám- vagy adóhivatali vagy rendőri kezeléshez szükséges idő eltelt. Ha a podgyáskocsiba be nem rakható járóműveket utközben más vonathoz kell adni, ezeknek továbbszállítása csak a legközelebbi személyvonattal követelhető.

47. §.

Kivételes határozmányok.

(1) A hulláknak a feladási hely temetkező helyére való szállítására nézve a vasut a felügyeleti hatóság jóváhagyásával eltérő rendelkezéseket állapíthat meg.

(2) Az olyan hulláknál, melyek rendőrhatóságok, letartóztató intézetek, kórházak vagy effélék részéről nyilvános felsőbb tanintézetek részére küldetnek vagy ezek által tovább küldetnek, kísérrőre nincs szükség. Az ilyen hullák tömören elzárt ládákban adhatók fel s nyitott kocsikon tehervonatokkal szállíthatók. Szilárd minőségű árúk (fa, fém vagy effélék) vagy a szilárd csomagolással (ládákban, hordókban vagy effélékben) feladott árúk, a hullával együvé rakhatók, gondoskodni kell azonban arról, hogy a hullát tartalmazó ládák meg ne sérüljenek. Az együvé rakásból ki vannak zárva: az élelmiszerek és az élvezeti cikkek, valamint azok az anyagok, melyekből ezek készülnek, továbbá a C. mellékletben felsorolt tárgyak. A hullaszállítási levél a felügyeleti hatóság jóváhagyásával elengedhető. Az ilyen hullák fuvarlevelekkel szállítandók.

A hullaszállításra vonatkozó határozmányok a hullahamvak szállítására nem érvényesek. A hullahamvak a VIII. fejezet határozmányai szerint, a fuvardíjnak előre fizetése ellenében abban az esetben vétetnek át szállításra, ha a hamut tartalmazó edények erős ládába, jól be vannak csomagolva.

Élőállatok szállítása.

48. §.

Feladás.

(1) A vasut köteles köztudomásra hozni, hogy állatok mely vonatokkal szállíttatnak. Egyes darabok szállítása megtagadható, ha a vonatnál alkalmas hely nincs, kivéve, ha az állatokat legalább 24 órával előbb bejelentették.

(2) Vasárnapon és ünnepnapokon állatok nem vétetnek fel. A kivételeket a felvételi helyeken kiüggesztendő hirdetmény útján közzé kell tenni.

I. Állatvásárokról vagy állatvásárookra szállítandó állatok a hétköznapiakra megállapított hivatalos órák alatt vasárnapon és ünnepnapokon is felvétetnek.

(3) Beteg állatok szállítása megtagadható.

II. Csak külsőleg megsérült állatok, ha a sérülés a fuvarlevélben elismertetik, szállításra átvétetnek.

(4) Vadállatokat a vasut csak akkor köteles szállítani, ha a biztonság érdekében általa megszabandó feltételek megtartatnak.

III. (1) Vadállatok csak abban az esetben vétetnek át szállításra, ha a feladási állomás véleménye szerint az emberekben, állatokban és árúknban a csomagolás vagy berakás módjából eredő megsérülés ve-

*) Az üzletszabályzat III—VI. fejezetei (10—47. §§.) személyek, utipodgyász, expresszáruk és hullák szállítására vonatkoznak.

szélye ki van zárva. Ragadozó állatokból álló egyes küldeményeknél a csomagoláshoz használt ketrecekre vagy ládákra kívül szembeötlő írással »ragadozó állatok» megjelölést kell alkalmazni.

(2) Nagyobb vadállatok, úgymint: oroszlánok, medvék, farkasok, tevék, elefántok, vizilovak, krokodilok és effélék csak külön kocsikban szállíttatnak.

(5) Az állatoknak idejekorán, egyes daraboknak legalább egy órával a vonat indulása előtt, az állomáson kell lenniök.

IV. A kocsik megrendelésére vonatkozólag lásd a vasuti árúdíjszabás, I. rész A) szakaszában a V. Ü. Sz. 63. §-ának (5) bekezdését és az ehhez tartozó III. végrehajtási határozmányt.

(6) A feladó köteles az állatok berakásáról és azoknak biztos elhelyezéséről a kocsikban gondoskodni, ugyszintén a megkötözéshez szükséges eszközöket beszerezni.

V. Tartályokban feladott élő állatokból álló kisebb küldemények és egyes darabokból álló aprómarha- és baromfiküldemények az árúfelvételi hivatal belátása szerint a vasut által rakhatók be és ki.

VI. A feladó, illetve az átvevő felelős az állatok által, azoknak be-, át- vagy kirakása alkalmával vagy a szállítás tartama alatt, a vasuti járóművekben vagy a pályaudvari berendezésekben okozott minden rendkívüli, azaz oly sérülésért, melyek természetesen elhasználódásnak nem tekinthetők és minden az állatok által okozott egyéb kárért, ha a vasut részéről vétkesség nem forog fenn.

VII. (1) A kísérettel szállított állatokhoz és a kíséret nélkül szállított baromfiküldemények mellé, ha ez utóbbiakat illetőleg a díjszabásokban, II. rész stb., avagy külön kihirdetés szerint az állatoknak a vasut részéről való etetéséről gondoskodás történt, a szállítás alatt szükséges fogyasztásnak a felvevő állomás belátása szerint megfelelő eleségkészlet adható. Az eleségkészlet súlyát a küldeménynek a

fuvarlevélben bevallott súlyához hozzászámítani nem szabad.

(2) Az állatokhoz adott szerszámok és az állatkisérőknek szokásos kézipodgyásza az állatokkal együtt ugyanazon kocsiban díjmentesen szállíttatnak. E tárgyakért a vasut felelősséget nem vállal.

(3) Egyéb podgyászt vagy árúdarabokat a kocsiban elhelyezni nem szabad, hanem azokat szabályszerű felvétel végett külön kell feladni.

(7) A vasut az állatküldemények mellé kíséretet követelhet. Az olyan kisebb állatoknál, melyek jól elzárt hordozható tartályokban adatnak fel, kíséret nem követelhető.

VIII. (1) Az olyan kisebb állatok kivételével, melyek jól elzárt hordozható tartályokban adatnak fel, az állatküldemények mellé kíséretet kell adni. A feladási állomás belátása szerint azonban a kíséret hozzáadásától el lehet tekinteni.

(2) Élő állatok személyszállító vonatokhoz — a jól elzárt hordozható tartályokban feladott kisebb állatok kivételével —, halküldemények betétponyvákban és nagyobb vadállatok csak kísérettel vétetnek át szállításra.

(3) A vasut felelősségének korlátozása az elveszés vagy sérülés tekintetében (V. Ü. Sz. 86. §.) akkor sem változik, ha a vasut a kíséret hozzáadásától eltekint. A vasut különösen nem felel azért a kárért, melyért kíséret hozzáadása esetén sem szavatolna.

(4) A feladónak minden egyes fuvarlevélben meg kell jelölnie, hogy ad-e kíséretet és hányat és ezeket hány kocsihoz adja.

(8) A kísérek kötelesek a szállítás alatt az állatokat gondozni. A szolgálattévő alkalmazott köteles a kíséreknek kívánságukra a podgyáskocsiban vagy személykocsiban helyet kijelölni. A kísérek kötelesek a szolgálattévő alkalmazott vagy a vonatvezető felszólítására az állatszál-

litókocsiban tartózkodni, ha ott jelenlétükre üzemi veszélyek elhárítása céljából szükség van.

IX. Az állatkísérőkért fizetendő menetdíjak a B—I. fejezetből vehetők ki.

(9) Az állatküldeményeket a díjszabás rendelkezéséhez képest szállítóvevénnyel, mely a vasut által állítandó ki, vagy gyorsárufuvarlevéllel kell felvenni.

X. Állatok felvétele csak gyorsárufuvarlevelek alapján történik.

(10) A szállítóvevénnyel elszámlolt állatoknál a szállítási érdek bevallásának csak akkor van joghatálya, ha azt a feladási állomás elszámloló közege a szállítóvevénybe bejegyezte.

(11) A fuvardíj előre fizetése követelhető.

XI. A fuvardíj lovakért, csikókért, ponykért, öszvérekért, szamarakért, kutyákért és vadállatokért a feladás alkalmával fizetendő.

49. §.

Szállítás.

(1) Az élőállatok elszámlolására vonatkozó szabályok a 67. §. (2—4) bekezdésében foglaltatnak.

(2) Az élőállatok szállítására vonatkozó részletes határozmányokat a B) melléklet tartalmazza.

50. §.

Kiszolgáltatás.

(1) Az állatküldeményeket a rendeltetési állomásra való megérkezés után a kiszolgáltatásra

lehető gyorsan kell előkészíteni. Ha a kíséret nélküli állatküldeménynek a rendeltetési állomásra való megérkezése után az átvételre jogosult azonnal nem jelentkezik, az átvevőtkésedelem nélkül, mindenesetre azonban a gyorsárúkra nézve megállapított határidőn belül (79. §. (2) bekezdés) értesíteni kell.

(2) Az átvevő köteles az állatokat legkésőbb két órával a kiszolgáltatásra való előkészítés után kirakni és elhajtani. Ez a határidő, ha az átvevőt értesíteni kell, legkorábban két órával az értesítés (79. §. (3) bekezdés) után kezdődik. A határidő eltelte után a vasut az állatokat a rendelkezésre jogosult veszélyére és költségére elvitatásba adhatja, vagy, ha az állatoknak a kocsiban vagy a pályaudvaron való további tartózkodását megengedi, a díjszabásszerű állaspénzt szedheti be.

(3) A határidő szünetel a vám- vagy adóhivatali, avagy rendőri kezelés tartama alatt, amennyiben a kezelést nem a feladó, az átvevő vagy a kísérő késlelteti.

I. Ha az állatok a rendeltetési állomásra esti 6 óra után érkeznek meg, akkor az átvételre megállapított határidő legkorábban a következő nap reggeli 8 órájától kezdve számíttatik.

(4) A szállítóvevényt a küldemény átvétele alkalmával a vasutnak vissza kell adni. Ha a küldemény gyorsárufuvarlevéllel vétetett fel, ezt a küldemény átvételére vonatkozó elismervény ellenében az átvevőnek ki kell szolgáltatni.

II. A vasuti kocsik fertőtlenítéséért járó illetékek és az állaspénz a melléilletékek díjszabásában (C. fejezet) vannak megállapítva.

51. §.

Fuvarozási határidő.

(1) A fuvarozási határidők a következő leg-hosszabb időtartamokat meg nem haladhatják:

150 díjszabási kilométerig terjedő távolságnál 1 napot,

nagyobb távolságoknál minden további megkezdett 300 díjszabási kilométer után további 1 napot.

(2) A fuvarozási határidő az olyan küldeményekre nézve, melyek délelőtt induló vonattal szállíttatnak el, déli 12 órakor, az olyan küldeményekre nézve pedig, melyek délután induló vonattal szállíttatnak el, a felvételt követő éjjélkor kezdődik. A fuvarozási határidő be van tartva, ha az állatok a fuvarozási határidő lejáratá előtt a rendeltetési állomáson kiszolgáltatásra készen állanak.

(3) A fuvarozási határidő a 75. § (7) bekezdésében foglalt eseteken kívül az itatóállomásokon való tartózkodás és az állatorvosi vizsgálat tartama alatt is szünetel.

(4) A személyvonatokkal szállított lovak és kutyák kiszolgáltatása a 34. § (2) bekezdésében meghatározott időpontban követelhető. Ha azonban a lovakat útközben más vonathoz kellett adni, azoknak továbbítása csak a legközelebbi személyvonattal követelhető.

Fuvarozási határidőknek tekintetnek a fentebb megállapított határidők az egyes vasutak által a felügyeleti hatóság jóváhagyása mellett kihirdetett póthatáridők hozzászámításával.

További szabályok.

Az állatok szállítására nézve egyebekben a VIII. fejezetben foglalt szabályok megfelelően alkalmazandók.

I. Ugyanez áll a V. Ü. Sz. VIII. fejezetéhez tartozó végrehajtási határozmányok tekintetében is.

II. Ha az állatszallitmányok a vám-, adó- vagy rendőri szabályok teljesítéséhez szükséges kísérő iratoknak a vasut hibáján kívül eső hiánya vagy elégtelensége miatt késedelmet szenvednek, vagy ha az állatszallitmányok nem a vasut hibája által okozott hatósági intézkedés következtében utközben feltartóztatnak és a kocsiknak ebből eredő késedelme 24 óránál tovább tart, akkor a tultartózkodásért a mellékilletékek díjszabásában (C. fejezet) megállapított állaspénz szedetik be.

VIII.*)

Áruk szállítása.**Közvetlen fuvarozás.**

A vasut köteles az áruforgalomra berendezett valamennyi állomásról és mellékárukezelési hely-

*) Az üzletszabályzatnak VII. fejezete (a 48. §-tól az 52. §-ig) az élő állatok szállítására vonatkozik.

ről valamennyi ilyen állomásra és mellékárúkezelési helyre árukat fuvarozásra elfogadni a nélkül, hogy az egyik vasutról a másikra való átmenet végett közvetítőre lenne szükség.

I. Oly helyeken, ahol több vasuti igazgatóságnak, avagy csak több vasutvonalnak is vannak árufelvételi hivatalai, abban az esetben, ha az egyik árufelvételi helyről a másikra való átszállítás iránt díjszabási intézkedés nem áll fenn, a küldeményt annak a vasutvonalnak a felvételi hivatalánál kell feladni, melyen a szállításnak kezdődnie kell.

II. Az ily helyekre rendelt küldemények más vasutvonal leadási hivatalához, mint amely vasuton az árúnak meg kell érkeznie, szintén csak hasonló korlátozás mellett adhatók fel.

54. §.

A szállításból kizárt vagy csak feltételesen szállítható tárgyak.

(1) A szállításból ki vannak zárva :

A. a postakényszernek alávetett tárgyak ;

I. A posta kényszernek a következő tárgyak vannak alávetve :

a) *A magyar szent korona országában :*

1. Levelek, melyek közé távollevő személyekhez intézett minden nyitott vagy zárt írásbeli közlemény vagy tudósítás tartozik ;

2. időszaki nyomtatványok és pedig hirlapok, folyóiratok, egyes lapokban vagy füzetekben, tartalmukra való tekintet nélkül, ha kiadásuk óta hat hónap még nem múlt el.

A postakényszer alól ki vannak véve egész göngyökben vagy ládákban feladott újságok, ha az illető szállítmánydarabok kizárólag egy átvevőre vannak czimezve, súlyuk két kilogrammnál nagyobb s azokban hasonló vagy egyéb, a postai szállításnak fenntartott tartalommal bíró mellékletek

más czimzettekhez szóló világos rendeltetéssel nem foglaltatnak.

Ily közleményeknek nem tekintetnek a számlák (fakturák), melyek tehát a vasuti küldeményekhez hozzá csatolhatók. A számlák azonban a czimen, a keleten és az aláíráson kívül csak a tárgymegjelölését és a mennyiségre és az árra vonatkozó adatokat tartalmazhatják. Minden egyéb írásbeli közlemények, még pedig nyugtázás a megrendelés megújítására vonatkozó felszólítás, a fizetési módzatokra vonatkozó ajánlat stb., stb. a számla jellegét megváltoztatják és a számla a postakincstárt illető postai levélküldeménynek tekintik.

b) *A birodalmi tanácsban képviselt királyságokban és tartományokban :*

1. Levelek, melyek közé egyáltalában távollevő személyekhez intézett minden nyitott vagy zárt írásbeli közlemény vagy tudósítás tartozik ;

2. időszaki nyomtatványok és pedig hírlapok, folyóiratok, egyes lapokban vagy füzetekben, tartalmukra való tekintet nélkül, ha kiadásuk óta hat hónap még nem mult el.

A postakényszer alól ki vannak véve egész gönyökben vagy ládákban feladott ujságok, ha az illető szállítmánydarabok kizárólag egy átvevőre vannak czimezve s azokban hasonló vagy egyéb, a postai szállításnak fenntartott tartalommal bíró mellékletek más czimzettekhez szóló világos rendeltetéssel nem foglaltatnak.

c) *Bosznában és Hercegovinában*
postakényszer nincsen.

B. amennyiben a (2) bekezdés A. 1. pontja kivételt nem tesz :

1. a robbanás veszélyének kitett tárgyak :*)

a) lőanyagok és robbantó szerek,**)

*) Ezen szakasz értelmében die tartoznak az összes robbanékony anyagok, l. azonban **) jegyzetet.

**) Azok a robbanékony anyagok, melyek lövési vagy robbantási célokra nem szolgálnak, lánggal való gyújtással nem robbanthatók és lökéssre és ütésre a dinitro-benzolnál nem érzékenyebbek, ezen szakasz értelmében a lőanyagok és robbantószerek közé nem tartoznak.

- b) lőszerek,
- c) gyújtószerek és tűzijátékszerek,
- d) sűrített és cseppfolyósított gázok,
- e) az olyan anyagok, melyek vízzel való érintkezés esetén gyúlékony vagy az égést tápláló gázokat fejlesztenek ;

2. öngyuló anyagok.

(2) Feltételesen szállíthatók :

A. a C. mellékletben foglalt szabályok szerint :

- 1. a C. mellékletben I. és II. alatt felsorolt robbanás veszélyének kitett tárgyak és öngyuló anyagok [(1) bekezdés B.] ;
- 2. a C. mellékletben III—VI. alatt felsorolt gyúlékony folyadékok, mérges, maró és rothadásnak alávetett anyagok.

Az ilyen tárgyakat csak akkor szabad egymással vagy más tárgyakkal együvé csomagolni, ha az a C. mellékletben meg van engedve ;

B. ezen kívül :

- 1. az arany- és ezüstrudak, platina, pénz, pénzürtékű érmek és papírok, okmányok, drágakövek, igazgyöngyök, nagyértékű csipkék és nagyértékű himzések, valamint más drágaságok (ékszerek), továbbá művészeti tárgyak, mint festmények, szobrok, ércöntvényű tárgyak, művészeti régiségek.

A szállítási feltételeket ezen tárgyakra nézve a díjszabásban kell megállapítani.

Pénzürtékű papírok gyanánt nem kezelendők : a levélbélyegek, bélyegivek és kincstári bélyegjegyek, valamint hasonló hivatalos értékjegyek ;

II. (1) Arany- és ezüstrudakat, platinát, nemes fémekből vert pénzt és érmeket, pénzürtékű papi-

rokat, okmányokat, drágaköveket, igazgyöngyöket, nagyértékű csipkéket, nagyértékű himzéseket és, más drágaságokat, mint ilyeneket a fuvarlevélben kifejezetten meg kell jelölni. E tárgyak *csak gyors-árúként* vétetnek fel szállítás végett.

(2) E tárgyaknak jól elzárt hordókba vagy ládákba erősen becsomagolva kell lenniök.

(3) A szállítás csakis személyvonatokkal történik.

(4) E tárgyakhoz kísérő adható. A kísérőknek, kik a díjszabásszerű menetdíjat tartoznak megfizetni, a vasut belátása szerint megengedhető, hogy abban a kocsiban utazhassanak, amelybe az árú be van rakva.

(5) Művészeti tárgyakat — mint festményeket, képeket, ércöntvényű tárgyakat, műrégiségeket, — mint ilyeneket a fuvarlevélben kifejezetten meg kell jelölni. Ezek gyors- vagy teherárúként vétetnek fel szállítás végett.

(6) A kártérítési összeg kiszámítása czéljából az (1) és (5) alatt felsorolt tárgyakért a közönséges kereskedelmi érték, illetve a közönséges érték 100 kilogrammért 400 koronánál többre nem vétetik.

(7) Nem nemes fémekből vert pénzek- és érmekre általános szállítási határozmányok alkalmaztatnak.

2. az olyan tárgyak, melyeknek rakodása vagy szállítása a fuvarozásban részes valamelyik vasut berendezésénél vagy üzemenél fogva rendkívüli nehézséget okoz.

Az ilyen tárgyak fuvarozását a vasut külön egyezség útján megállapítandó feltételektől teheti függővé;

III. (1) 19 méternél hosszabb tárgyak, továbbá oly rakományok, melyek terjedelme a megengedett rakodási mértéket (rakodási szelvényt) meghaladja és rendkívül nagy súlyú tárgyak csak külön engedéllyel vétetnek fel szállításra.

(2) 19 méternél hosszabb, de legfeljebb 27 méter hosszúságú szálfaküldemények külön engedély nélkül is felvétetnek szállításra, ha az azoknak be-

rakására vonatkozó határozmányok teljesítettnek.*)
Lásd az I. mellékletet is.

3. a saját kerekeiken szállítandó vasuti járó- művek.

Ezeknek a járóműveknek futóképes állapotban kell lenniök. A mozdonyokat, szerkocsikat, gőz- és gépkocsikat a feladó szakértő megbízottjának kell kísérnie.

IV. (1) A saját kerekeiken futó vasuti járóművek csak akkor vétetnek fel szállításra, ha futóképeségük tekintetében valamely vasútigazgatóság által megvizsgáltattak s ennek megtörténte jeléül vizsgálati jeggyel láttattak el vagy a vizsgálat külön bizonyítvánnyal igazoltatott.

(2) A vasuti járóművek csak külön engedéllyel rakhatók meg.

(3) A mozdonyok, szerkocsik, gőz- és gépkocsik kenéséről a kísérő tartozik gondoskodni.

(4) Egyéb vasuti járóművekhez lehet kísérőt adni. A kocsik kenéséről ennek kell gondoskodnia. Ha kísérő nincsen, a vasut a kocsik kenését a feladó költségére és veszélyére elvállalja.

(5) A vasuti járóművek kísérői a kísért járóműveken vagy azokban tartoznak helyet foglalni. A vonatvezető kivételesen megengedheti, hogy a kísérők ideiglenesen a podgyáskocsiban vagy egy harmadosztályu kocsiban tartózkodhassanak.

55. §.

Fuvarlevél ; annak alakja.

(1) Minden küldeményt fuvarlevélnek kell kísérnie, melynek közönséges teherárúk részére a D. melléklet, gyorsárúk részére az E. melléklet szerinti mintával kell megegyeznie.

(2) A fuvarlevelekhez a felügyeleti hatóság

*) Ez a határozmány a keskenyvágányú vasutakkal való forgalomban nem alkalmaztatik.

részéről megállapított minőségű fehér írópapirost kell használni. Valamennyi árúfelvételi hely köteles a díjszabásban megállapítandó áron fuvarleveleket árusítani.

(3) A fuvarleveleknek annak bizonyosságául, hogy a szabályoknak megfelelnek, a felügyeleti hatóság által erre felhatalmazott valamelyik fővasut ellenőrzési bélyegével kell ellátva lenniök. Oly fuvarleveleket, melyek nem a vasut szám-lájára nyomtatnak, a vasut a díjszabásban megállapítandó illetékért bélyegez le; a lebélyegzés megtagadható, ha egyszerre legalább 100 fuvarlevél nem mutatattik be.

I. Az állami kezelésben készült fuvarlevelek valamely belföldi vasut ellenőrző bélyege helyett állami bélyeggel vannak ellátva.

II. (1) A fuvarleveleknek, ha csak a bélyeg- és illetéktörvények alapján nem bélyegmentesek,

a) bezárólag 38 km. távolságra rendelt szállitmányoknál 2 filléres rányomtatott bélyegjeggyel,

b) 38 km.-nél nagyobb távolságra rendelt szállitmányoknál

1. Boszniaiban vagy Hercegovinában történő feladásnál 8 filléres rányomtatott bélyegjeggyel,

2. egyébként 10 filléres rányomtatott bélyegjeggyel kell ellátva lenniök.

(2) A 2 filléres bélyegjeggyel nyomtatott fuvarlevelekre a feladónak kiegészítő bélyegjegyeket illesztenie nem szabad.

(3) A magyar szent korona országaiiban kiállított, magyar bélyegjeggyel ellátott fuvarlevelek, ha azok a legközelebbi, osztrák területen fekvő vasuti állomáson adatnak át, szabályszerűen bélyegezetteknek tekintetnek. Ugyanez áll az osztrák bélyegjeggyel ellátott, a határ közvetlen közelében fekvő magyarországi állomásokon bemutatott fuvarlevelek használatára nézve is.

(4) E határozmányok a bosznia-hercegovinai, illetőleg magyar vagy osztrák bélyegjeggyel ellátott fuvarlevelekre is megfelelően alkalmazást nyernek.

III. A fuvarlevelek ára és a nem a vasut számlájára nyomtatott fuvarlevelek lebélyegzéseért járó illeték a B) szakaszban a mellékkilétékek díjszábályában van megállapítva.

(4) **A fuvarlevélminta vastagon bekerített részei a vasut bejegyzései**, a többi részek pedig a feladó bejegyzései részére szolgálnak (lásd azonban az 56. §. (1) bekezd. f) pontját.)

(5) Meghatározott helyek közt rendszeresen ismétlődő, valamint az olyan küldeményekre nézve, melyek tengeren túl tovább szállításra rendelvek, a felügyeleti hatóság a fentebbi határozmányoktól eltéréseket engedélyezhet.

Kétségtelen, hogy a **fuvarlevél**, mely a fuvarozási szerződést és annak feltételeit tartalmazza, a feladó és a fuvarozó, illetve az árú és a fuvarlevél kiszolgáltatása után, a címzett és a fuvarozó között **közös okiratot képez**, mert mindegyik fél érdekében állítatik ki és azok kölcsönös jogviszonyát tanúsítja.

Nem veszi el a fuvarlevél ezen jellegét akkor sem, ha a feladó, vagy a címzett a fuvarlevélen alapuló jogait engedménnyel, vagy más módon, másra ruházza át, mert a jogutód elődje jogaiba lép s így fuvarozási ügylet reá nézve is a fuvarozással kölcsönös jogviszonynak tekintetében, annival is inkább, mert a K. T. 404. §-a, valamint a régi üzletszabályzat 64. §. (4) pontja és az új üzletszabályzat 73. §. (9) pontja szerint, ha a fuvarozó a fuvarlevelet a kijelölt átvévőnek kiszolgáltatta, annak utasításait tartozik figyelembe venni, tehát vele, valamint jogutódjával ezáltal közvetlen jogviszonyba jut.

Nem tekinthető azonban közös okiratnak, az engedményezési okirat, melylyel az átvévő a fuvarlevélből eredő jogait másra átruházza: mert az engedményezési ügylet csak az engedményező és engedményes jogviszonyait érinti s az engedmény az engedményezett és engedményes kölcsönös jogviszonyának nem tekinthető.

Az engedmény ugyanis csak alakilag érinti az engedményezettet s ez jogviszonyba az engedménnyessel csak az alapul fekvő, vagyis az átruházott ügylet alapján kerül. (Keresk. és váltótv. 119407/1911.)

A feladóvévény fogalmát a kereskedelemügyi törvény 404. §-a csak a fuvarozási, nem pedig a szállítmányozási ügyleteknél ismeri, ennek kiállítását a fuvarozási ügyletmegkötését tanúsítja. A fuvarozó a feladási vévény kiszolgáltatásával

kötelezettséget vállalt a feladási vevény birtokosával szemben az iránt, hogy az abban átvettnek elismert árút csakis ama feladási vevény birtokosának fogja kiszolgáltatni s csak az ő rendelkezéseit veszi figyelembe s ha ennek dacára afeladónak, ki a feladási vevényt már a címzettnek átadta, rendelkezéseit veszi figyelembe s az árút a címzettnek nem szolgáltatja ki, az árú értékét ennek megtéríteni tartozik. (C. 904. szept. 28. 1594/1903.)

56. §.

A fuvarlevél tartalma.

(1) A feladónak a fuvarlevélbe be kell jegyeznie :

a) annak nevét és lakóhelyét, akinek az árút ki kell szolgáltatni (átvevő) ;

I. Átvevőként a fuvarlevélben csak *egy* személy vagy cég jelölhető meg.

II. (1) Oly fuvarlevelek, melyek a rendeltetési állomás áruszállítási hivatalához (árúkiadási hivatalához, állomásfőnökhöz s más ilyenekhez) vannak címezve, csak abban az esetben vétetnek át, ha e címzés használatának jogosultsága beigazoltatik vagy a díjszabás alapján nyilvánvaló.

(2) Nyílt címzések, mint pl. »rendeletre« vagy »a fuvarlevél-másodpéldány előmutatójának«, nincsenek megengedve.

b) azt a vasuti állomást vagy mellék-árúkezelési helyet, ameddig az árút szállítani kell (rendeltetési állomás) ;

III. (1) A rendeltetési állomást a díjszabásnak megfelelően kell megnevezni.

(2) Oly fuvarlevelek, melyek a fenti határozmánnyal ellenkező állomásmegjelölést tartalmaznak, valamint olyanok, melyekben rendeltetési állomásul valamely, a gyors-, illetve a teherárúforgalomra be nem rendezett kezelőhely vagy oly állomás van megnevezve, melylyel a feladási állomás nem áll megszakítás nélküli avagy gőzkomp által követített sinösszeköttetésben, és oly fuvarlevelek, melyek a rendeltetési állomás megnevezésére szánt sorban

még további helymegjelöléseket tartalmaznak, vizs-
szautasíthatók.

c) a rendeltetési helyet, ha az más, mint a
rendeltetési állomás ;

d) a küldeménynek tartalma szerint való meg-
jelölését, darabárúknál a darabok mennyiségét,
a csomagolás nemét és az árúdarabokon levő
címet (vagy ehelyett a jelt és számot) is. A
vasut kocsirakományoknál is követelheti a tar-
talomnak a darabszám és a csomagolás neve
szerint való megjelölését, ha ezt a rakomány
természete megengedi. A C. mellékletben fel-
sorolt tárgyakat az ott használt megjelöléssel
kell megnevezni ;

IV. A tartalmat a darabszám és a csomagolás
neme szerint a kocsirakományoknál is meg kell je-
lölni.

V. (1) Az üzletszabályzatban, a díjszabási hatá-
rozmányokban és a B) szakaszban foglalt áruosztá-
lyozásban, valamint az egyes árúdíjszabásokban,
II. rész stb. felsorolt árúkat az ott használt meg-
nevezésükkel, az összes többi árúkat pedig a keres-
kedelemben szokásos elnevezésükkel kell megjelölni.

(2) A gyűjtőmegnevezésekkel való tartalombel-
vallás tekintetében lásd a B) szakaszt.

VI. Sérült állapotban feladott árúknál tartozik
a feladó a sérülés mivoltát és annak külső ismertető
jeleit a fuvarlevélben megjelölni.

e) a küldemény súlyát (lásd azonban az 58. §.
(2) és (3) bekezdését) vagy ehelyett a feladási
vasut szabályainak megfelelő adatot ;

f) az olyan árúknál, melyeket a feladó maga
rakott be, a kocsí számát és a kocsitulajdonos
pályája jelét ;

g) a fuvardíj, előre fizetése esetében a bér-
mentesítésre vonatkozó bejegyzést ;

h) a fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vény kiállítására vonatkozó esetleges kívánságot ;

i) a szállítási érdek esetleges bevallását és az árút terhelő utánvét ;

VII. (1) A szállítási érdek bevallása, a beszédés után fizetendő utánvét vagy a készpénzelőleg megjelölése csak koronaértékben van megengedve.

(2) Ha a szállítási érdek bevallása, a beszédés után fizetendő utánvét vagy a készpénzelőleg csak számokkal vagy a fuvarlevélnek más helyén történik, mint amely e célra szolgál, akkor a vasút az ily bejegyzésnek figyelmen kívül hagyásáért nem felelős.

k) azt az esetleges kívánságot, hogy az árú pályaudvaron maradjon. A C. mellékletben felsorolt tárgyak tekintetében az ilyen kívánság nincs megengedve ;

VIII. Azt a kívánságot, hogy az árú a pályaudvaron maradjon, a fuvarlevélben a cím fölé kell írni.

l) a vám-, adó- vagy rendőri szabályok teljesítése céljából mellékelte kísérő iratok (65. §. (1) bek.) pontos megjelölését ;

m) az olyan küldeményeknél, melyek vám- vagy adóhivatali kezelés alá esnek, az érintendő kezelési helyet, ha a feladó ilyent megjelölni kíván (67. §. (2) bek.) ;

n) a kiállítás helyét és keltét ;

o) a név- vagy cégelírást a lakás megjelölése mellett. A távirati cím és a távbeszélő szám hozzátétele meg van engedve.

IX. Feladóként a fuvarlevélben csak egy személy vagy cég jelölhető meg.

X. Ha a fuvarlevelet a feladó kívánságára kivételesen vasuti alkalmazott állítja ki, úgy ez a feladó megbízottjaként tekintetik.

(2) A vasut követelheti, hogy minden egyes kocsirakományhoz külön fuvarlevél adassék.

XI. Minden kocsirakományhoz külön fuvarlevelet kell adni, kivéve, ha a fuvarlevél élő állatokból álló vagy oszthatatlan küldeményre, pl. szálfára vonatkozik, melynek szállításához egy kocsinál több szükséges avagy ha e tekintetben az egyes árúdíj-szabásokban, II. rész stb. külön szabályok állanak fenn.

(3) Több tárgyat csak akkor szabad ugyanabba a fuvarlevélbe felvenni, ha azok minőségükre való tekintettel egymással hátrány nélkül összerakhatók és ezt vám-, adó- vagy rendőri szabályok ki nem zárják.

XII. Vámhivatali ellenőrzés alatt álló árukat, továbbá oly járóműveket, amelyeknek felrakásához külön koci szükséges, más árukkal együttesen egy fuvarlevélbe felvenni nem szabad.

(4) **A feladó által berakandó vagy az átvevő által kirakandó árukat, valamint az 54. §. (2) bekezdése szerint feltételesen szállítható tárgyakat más árúkra ki nem terjedő külön fuvarlevelekkel kell feladni.** Kivételnek ez alól csak akkor van helye, ha a C mellékletben felsorolt tárgyak az ott megállapított szabályok értelmében más árukkal együvé csomagolva adatnak fel. Ebben az esetben azonban a közös fuvarlevélben a csak feltételesen szállítható áruknak külön felsorolva és »(feltételesen szállítható)« szavak melléírásával megjelölve kell lenniök.

(5) Ha az árú felsorolására a fuvarlevél előlapján lévő erre rendelt tér nem elegendő, a hátlapot kell használni; szükség esetén pedig a fuvarlevéllel egyenlő nagyságu lapokat kell a fuvarlevélhez fűzni és azután ezeket is külön

alá kell irni. A fuvarlevélben ezekre a lapokra hivatkozni kell. Ha a feladó az ilyen küldemény összsúlyát bevallja, az összsúlyt a fuvarlevélnek arra rendelt rovatába be kell vezetni. Különböző áruosztályba tartozó árúknál, ha elkülönített díjszámítás kívántatik, a súlyt minden egyes áruosztályra nézve külön kell kitüntetni.

XIII. A feladó a fuvarlevélhez fűzött minden egyes ily betétlapra oly értékű bélyegjegyet tartozik illeszteni, mint aminővel az illető fuvarlevél van ellátva. A betétlapokra illesztett bélyegjegyek szabályszerűen átírandók.

(6) A feladó a fuvarlevélben előírhatja, hogy az árúk a rendeltetési állomáson utánszámlál tassanak és utánmérlegeltessenek ; ezekért a díj-szabályszerű illetéket kell fizetni.

(7) Az olyan rendeltetési helyre szóló árúk feladásánál, ahol nincs áruforgalomra berendezett vasuti állomás vagy mellékárúkezelési hely, a feladó a fuvarlevélben az árúnak a rendeltetési állomástól a rendeltetési helyig való tovább-szállítására nézve rendelkezhetik (lásd 76. §. (9) bekezd.)

(8) A fuvarlevél hátlapjára a kiállító cégét reá nyomtathatja. A hátlapra rávezethetők továbbá a küldeményt illető s az átvevőnek szóló értesítésszerű megjegyzések is, például: »N. N. küldeményéből«, »N. N. megbizásából«, »N. N. rendelkezésére«, »N. N.-nek leendő továbbküldés végett«, »N. N. hajó részére«, »N. N.-nél biztosítva«, »N. N.-be való kivitelre«. A vasutra ezek a bejegyzések nem kötelezők.

XIV. A kiállító cégéhez reklámszerű vagy hirdetésszerű toldásokat hozzátenni nem szabad.

(9) A fuvarlevélbe más nyilatkozatokat felvenni, a fuvarlevélhez más iratokat mellékelni nem szabad, mint amelyeket ez az üzletszabályzat vagy a felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabás megszab vagy megengedettnek nyilvánít. A nyilatkozatok és az iratok csakis a fuvarozási ügyletre vonatkozhatnak.

XV. A fuvarlevélhez csatolt iratokat a fuvarlevélnek erre a célra szánt rovatában pontosan meg kell jelölni és tartósan a fuvarlevélhez kell erősíteni.

XVI. Olyan nyilatkozatok, melyek az üzletszabályzat vagy a díjszabás szerint kifejezetten megengedve nincsenek, a vasútra nem kötelezők.

(10) A fuvarlevélbe az összes bejegyzéseket nyomtatás útján vagy bélyegző használatával is szabad bevezetni.

XVII. (1) A fuvarlevélbe az összes bejegyzéseket világosan, latin vagy német írásjegyekkel kell beírni. A kézirati bejegyzéseket tintával kell írni.

(2) Más (héber, cyrill, török, görög stb.) írásjegyekkel való bejegyzések és aláírások tehát nincsenek megengedve.

(3) Csak Bosznia és Hercegovina belforgalmában használhatók cyrill írásjegyek is.

XVIII. (1) Magyarországon a fuvarlevelek kiállítása magyarul vagy németül, Horvát-Szlavonországban horvátul is történhetik. Ausztriában azokban a tartományokban, melyekben több nyelv használatos, a fuvarleveleket a német nyelven kívül egyéb országos nyelven is ki lehet tölteni. Ha azonban a küldemények oly állomásokra vannak rendelve, hol a fuvarlevél kiállításánál használt nyelv nem szokásos, a fuvarlevélben foglalt minden másnyelvű bejegyzést pontos német fordításban is be kell írni. Horvát-Szlavonországból Magyarországra továbbbitandó szállítmányoknál a német helyett magyar fordítást kell alkalmazni.

(2) Boszniában és Hercegovinában a fuvarlevelek kiállítása szerbhorvát vagy német nyelven történhetik. Magyarországra és Ausztriába szállítandó küldeményekről szerbhorvát nyelven kiállított fuvarlevelek csak akkor fogadtnak el, ha azok magyar, illetőleg német fordítással vannak ellátva.

XIX. (1) Oly fuvarlevelek, melyek át vannak ragasztva vagy a melyeken vakarás nyoma látszik, nem fogadtnak el. Oly fuvarlevelek, melyekben a bejegyzések megváltoztattak, csak abban az esetben vétetnek át, ha a feladó a megváltoztatást aláírja. Megváltoztatott számokat betűkkel ismételni kell.

(2) Az árú átadója a fuvarlevél adatainak megváltoztatására és kiegészítésére, a feladó részéről teendő nyilatkozatok bejegyzésére és a fuvarozási szerződés megkötéséhez szükséges minden cselekményre a feladó által meghatalmazottnak tekintetik.

Annak a kérdésnek megítélésénél, hogy a B. alatti fuvarlevélben tett bevallás a küldemény tartalmának megfelelt-e vagy nem, csakis az áruosztályozásban adott fogalom meghatározás, nem pedig a szállított áruinak a kereskedelmi forgalomban szokásos elnevezése irányadó, mivel az üzl. szab. 51. §-ának (1) d. pontjához kiadott V. póthatározmány c.) pontja értelmében az áruosztályozásban előforduló árúk az ott használt elnevezésekkel jelölendők meg a fuvarlevélben, holott a kereskedelemben szokásos elnevezésekkel az imént felhívott póthatározmány d. pontja értelmében csak oly tárgyak jelölhetők meg, melyek az áruosztályozásban, illetőleg az említett póthatározmány a) és b) pontjai alatt fölemlítve nincsenek.

Ennélfogva mellőzni kellett a felperes részéről ajánlott, de czéltalannak talált szakértői bizonyítást abban az irányban, hogy a »Peckhammer«-rel és »durva Stockhammer«-rel megmunkált kövek a kereskedelmi forgalomban durván faragott kő elnevezés alatt ismeretesek.

Téves a felperesnek az a vitatása is, mintha a csomagolatlanul szállított árúknál helytelen bevallásról nem lehetne szó s ily küldemények meg nem felelő bevallása a díjpótlék kivetését sem vonhatná maga után :

mert a bevallást illetőleg az üzl. szab. nem tesz különbséget a tekintetben, hogy az árú csomagoltan, vagy csomagolatlanul adatik-e fel? és jóllehet a csomagolatlan árúnál inkább fennforog a bevallás ellenőrzésének lehetősége, de a vasuti forgalom tömegességénél fogva a vasut ily esetben sem vizsgálhatja a feladáskor, hogy minden feladott küldemény tartalma egyezik-e a bevallással s ezt az üzl. szab. nem is teszi a vasutnak kötelességévé, hanem csak feljogosítja a vasutat, hogy a küldemények tartalmát a mondott irányban

megvizsgálhassa s a tényállást megállapíthassa. (Keresk. és váltótvszék 1901. D. 720.)

A felperes által igényelt I. kivételes díjszabás alkalmazhatása végett a fuvarlevélbeli árúbevallásnak oly módon kellett volna történnie, amint az az általános árúosztályozás fentebb idézett tételei alatt foglaltatik. (Keresk. és váltótvszék 1913. E. 604.)

A felperes által a fuvarlevélben használt megjelölés nem felel meg annak a megnevezésnek, amelyre az árúosztályozásban az általa igényelt díjtétel van megállapítva s nem zárja ki egyéb, ugyanott felsorolt díjtételek alkalmazását is, már pedig az Ü. Sz. 56. §-ához tartozó V. póthatározmány (1) bek. értelmében az árúkat az árúosztályozásban használt megnevezésükkel kell megjelölni s habár ennek a rendelkezésnek nem is tulajdonítható az az értelem, hogy ennek az árúosztályozásban használt szavak hü ismétlésével kell történnie, mégis a megjelölésnek olyannak kell lennie, mely nem hagy fenn kétséget ama tétel tekintetében, amely alá a fuvarozandó árú minősége szerint sorozandó. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1617.)

Törvénykezési szokásunk állandó fölfogása szerint hus egészszéges fogyasztásra alkalmas állapotának igazolására hivatott okiratoknak a fuvarlevélhez fűzése a fuvarlevél kiállítás körébe tartozó tennivaló, tehát a fuvaroztató köteleltsége, következésképen annak elmulasztásából előálló összes következmények ő reá hárulnak s ezen a felelősségen mit sem változtat az, hogy a fuvarozónak joga van ezeknek a szabályoknak a megtartását ellenőrizni s a nem kellően kiállított fuvarlevéllel fuvaroztatni kívánt árú fuvarozását visszautasítani. (VI. ker. jábírótság 1909. Sp. III. 2574.)

Az Üzl. Szab. 53. §-a (1) pontjából, mely a feladót a fuvarlevélben foglalt adatok helyességéért felőssé teszi, következik, hogy a feladónak, illetve a fuvarozási szerződésbe belépő czimzettnek nincs megengedve annak bizonyítása, hogy az árú bevallása helytelen volt és hogy a vasut tényleg oly árút fuvarozott, melyért helyes bevallás esetén kisebb fuvardíj fizetendő. A fél részéről való bizonyításnak kizárása, illetve az Üzl. Szab. idézett szígoru rendelkezése abban leli indokát, hogy a vasut a legtöbbnyire zárt csomagban szállított árú tartalmáról s így a fuvarlevél adatainak valódiságáról meggyőződést magának nem szerezhet és főképen, hogy a vasutat az üzem érdekében nem lehet arra kötelezni, hogy a küldemény valódi tartalmát minden esetben megvizsgálja s a fuvarlevélben levő bevallással összevesse. (Keresk. és váltótvszék 1902. E. 351.)

Az Üzl. Szab. a tekintetben, hogy a kocsi számát a vasut vagy a fél tartozik-e bejegyezni, nem különböztet azon esetek közt, midőn a díjszabás szerint a vasut által berakandó árút tényleg a vasut, vagy midőn az ily árút a vasut helyett a fél rakja be, hanem a kocsiszám bejegyzésének köteleltségét egyedül attól teszi függővé, hogy az árú a díjszabás szerint a fél vagy a vasut által rakandó-e be? Minthogy nem vitás, hogy a kereseti árúkat a vasut tartozott berakni és az a tény, hogy a berakást a fél a vasutal való megállapodás értelmében végezte, a vasut ama köteleltségén, hogy a kocsi számát a fuvarlevélbe bejegyezze, nem változtat, jogos felperesnek

az a követelése, hogy a vasut térítse meg azt a fuvardíjat, mely a kocsiszámok felcserélése, illetve helytelen bejegyzése folytán azáltal merült fel, hogy a kereseti küldemények mindegyike a másíknak rendeltetési helyére küldetett és onnan az eredeti rendeltetési helyre visszaküldendő volt. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 218.)

Nem vitás tényállás szerint az árút a feladó tartozott volna berakni, a fuvarlevél kiállítása a feladó dolga; felperes pedig e helyütt beismerte, hogy a vasuti raktárnokot az árúnak két fuvarlevéllel való feladásával megbizta, nyilvánvaló tehát, hogy a raktárnok az árú berakása és a fuvarlevelek kiállítása körül a feladó megbízottjaként járt el s így a **feladó abból, hogy megbízottja a megbízás ellenére az árút nem két, hanem három kocsiába rakta be és nem két, hanem három fuvarlevelet állított ki, nem merithet jogot a vasut ellen az iránt, hogy ez neki visszatérítse azt a fuvardíj-többletet, mely az által merült fel, hogy az árú nem két, hanem három kocsiában szállítottatott** (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 115.)

A rendelkezés, mely vasból készült árukra vonatkozik, egyáltalán nem érthető nyers vasra.

Az alperes kérte ugyan, hogy a »brut« szó értelme szakértő meghallgatásával állapíttassék meg, a kir. törvényszék azonban figyelemmel a már előadottakra, ezt a bizonyítást nem látta szükségesnek, mert szemben ezzel a kérelemmel a bíróság feladata nem irányult arra, hogy az idegen nyelven szerkesztett valamely összefüggő kijelentésnek értelmét és jelentőségét határozza meg, hanem csak egyetlen szónak, a »brut« kitételnek megfelelő magyar szót kellett megtalálni.

Ehhez pedig szakértőre szükség nincs.

Mert a közönséges életben mindenki és a bíró is, ha az idegen szónak megfelelő magyar kifejezést keres, elegendőnek fogja tartani, hogy a közhasználatban lévő szótárak egyikét felülsse s ez uton tudja meg a megfelelő magyar kitételt. A S. E. T. szabályaival nem ellenkezik, hogy a bíróság a perben is ezt a módot kövesse. Mert az, hogy egy idegen szónak mely magyar kitétel felel meg, ténykérdés, melynek megoldásánál, amennyiben **köztudomásu tényről van szó**, a bíró saját ismereteit is értékesítheti. A köztudomásúnak pedig nem az az ismertető jele, hogy minden ember utánjárás nélkül is tájékozva van a tény valósága iránt, hanem köztudomásúnak kell tekinteni minden tényt, melyről a műveltség oly fokán álló emberek, mint **aminő fokon a bírónak állania kell**, a közkézen forgó eszközök felhasználásával biztos tudomást szerezhetnek. E felfogás helyességét világosan mutatja az, hogy a naptár adatait pl., hogy 1895 augusztus 15-ike esü-törtök volt, mindenütt köztudomásúnak tekintik, bár alig lehet ember, ak ezeket az adatokat emlékezetében tartsa. Köztudomásúnak azért, mivel a naptár megtekintéséből, mely mindenkinék rendelkezésére áll, kétséget kizáró módon megállapíthatók.

Ezeket szem előtt tartva, a kir. törvényszék a fennforgó esetben megtekintette a román-magyar szótárt s miután abból meggyőződött, hogy a »brut« szónak megfelel a magyar »durva« kitétel, mellőzte a szakértő kihallgatását, annálval inkább, mert a fent kifejtettek szerint a mondat összefüggése kizárja azt, hogy a román tarifa vonatkozó tétele olykép

magyaráztassék, amint ezt az alperes értelmezi. (Keresk. és váltótvszék 1898. évi ítélete.)

Minden, az üzletszabályzat vagy a díjszabás értelmében a fél részére megengedett nyilatkozat, melyet a fuvarlevél kiállításával megbízott vasuti közeg a fuvarlevélre vezet, a fél nyilatkozatának tekintendő. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 269.)

Az áruosztályozás F. 37. tétele ugyanis »főzélékek« vezér szóval kezdődik és csak a példakép történő felsorolásban említi a csöves tengeri (kukoricza) »friss« árúnemet, amiből következik, hogy a csöves friss tengeri csak az esetben eshetik a díjtétel alá, ha élelmi czikk gyanánt való felhasználásra alkalmas, vagyis tejcs.

Mint hogy pedig a köztudomással nem egyezik az, hogy a tengeri rendes törésekor élelmi czikknek alkalmas tejcs állapotban volna;

és minthogy a vasutnak joga van bizonyítani, hogy valamely szállított áru minősége nem felel meg az árúbevállásnál, bár díjszabásszerűen használt valamely kitételnek;

ezeknél fogva alperes felülvizsgálati kérelmének a S. E. T. 185. §-a a) és C) p. alapján helyett kellett adni s minthogy a szállított áru minőségére ajánlott bizonyítás szabályszerű fogadtatása nélkül a per végleges döntésre nem alkalmas, a megtagadott ítéletet a S. E. T. 204. §-a alapján feloldani és az elsőbírást tovább eljárásra és új határozat hozatalára utasítani kellett. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 73.)

Az a körülmény, hogy az általános áru osztályozásban a szeszítélnél (Ü. Sz. 35. a) denaturált szesz külön van felsorolva, nyilvánvalóvá teszi, hogy díjszabási szempontból a denaturált szesz külön fejezetként tekintendő, mert e termék mellett is a szesz általános elnevezésű tételhez tartozik, ennek következtében, minthogy az általános díjszabásnál kifejezésre jutó szempontok irányadók a kivételes díjszabásoknál is, a mennyiben ezekből más nem tűnik ki, a denaturált szesz a kivételes díjszabás szempontjából is oly szesz fajként tekintendő, amely külön felsorolást igényelne, hogy odasorolható legyen. (Keresk. s váltótvszk. 1911. D. 1485.)

Helytálló alperesnek az a panasza, hogy az elsőbírást az Ü. Sz. 57. §-ában és a Díjszabás B1. szakasza A. III. fejt) pontjában foglalt anyagi jogszabályokat sértette, a mikor a felperes jogelődje által a 7. és 8. alatti fuvarlevelekben foglalt árúbevállásokat az áruosztályozásnak megfelelőeknek mondotta ki s ehhez képest alperest a felperes által igényelt díjtételek alkalmazásával a leszállított keresetben megjelölt fuvardíjtöbbletek visszatérítésére kötelezte,

minthogy a 7. alatti fuvarlevélben foglalt az a bevállás: »állati szőrök, fark- és sörény nélkül« az áruosztályozás A. 31. t. b1. pontjának a G. 15. t. a) pontjára való hivatkozása mellett, kétséget hagy fenn az iránt, hogy a kérdéses állati szőr, habár fark és sörény nélkül való, nem származik-e valamely olyan a G. 15. a) alatt felsorolt állatból, melynek szintén nincs sörénye, vagy farka és a mely ennek dacára az A. 31. t. b) pontja alól ki van véve,

minek folytán az áruosztályozás mindkét tétele mellett elhelyezett jelzésre tekintettel nem lehet kétség az iránt,

hogy a felperes által igényelt díjtétel alapján való elszámolás céljából az árucikk nemének és minőségének közelebbi megjelölése lett volna szükséges.

Ugyanez áll a 8. alatti fuvarlevéllel szállított diókénti bevallásra is arra való tekintettel, hogy az áruosztályozás D. 3. tételének a) és b) pontja ahhoz képest, hogy a dió fejtetlen, avagy kifejtett, eltérő díjtételeket szab meg és ennél a tételnél is a már említett jelzés található, miután magában véve az a körülmény, hogy az egyes zsákok súlya átlag 40 kgm-t tett, az árucikk minőségének megállapítására egymagában kellő támogató adatot nem nyújt, nem lévén kizárva annak a lehetősége, hogy mindkét minőségű dió ilyen súlyú zsákokba csomagoltassék.

Miután pedig a helytelen bevallásból előálló következmények az Ü. Sz. 57. §-a értelmében a feladóra hárulnak, alperes felülvizsgálati kérelmének helyt adni és felperest leszál-
litott keresetével elutasítani kellett. (Keresk. és váltótvszék 1914. E. 47.)

A vasuti üzl. szab. 7. §-a szerint, ha csak ellenkező külön megállapodás létre nem jön, a vasutra feladott árú után a kellően közhírré tett díjszabályzatban meghatározott szállítási díj jár és a kérdéses díjszabályzat egyéb rendelkezése is irányadó; ez a díjszabályzat tehát ilyen esetben a vasut és a feladott áruval rendelkezésre jogosított között létrejött szerződésnek egyik alkotó része és minthogy a szerződő felek között a jogszabályt maga a szerződés alkotja, ez a díjszabályzat az illető szerződő felek között az alkalmazandó anyagi jogszabály erejével bír, következésképpen felperes kereseti követelésének jogosultsága annak a kérdésnek eldöntésétől függ, hogy a jelenleg szállítás tárgyául szolgáló árú után alperes részéről a szállítási díj és részben külön fuvardíjpótlék a vonatkozó díjszabályzat valódi rendelkezésének megfelelően szabott-e ki, illetőleg szedett-e be?

Az, hogy mi az a tárgy, a mi vasutra szállítás végett feladatott, kétségtelenül ténykérdés; ellenben az, hogy a szállított árú minőségénél fogva a díjszabás szempontjából a vasuti díjszabályzat melyik tétele alá esik, jogkérdés és mint ilyen, a felülvizsgálat köréből elvonva egyáltalában nincs.

Az alkalmazandó vasuti díjszabás I. S. 7. tétele alatt salétrom (a trágyázásra való chilisalétrom kivételével) a II. A. A. osztályozás alá, ellenben az I. S. 8. tétele alatt salétrom (chilisalétrom trágyázásra) a II. A. C. osztályozás alá van sorolva.

A díjszabás e rendelkezésénél fogva és arra való tekintettel, hogy a II. A. C. osztályozás olcsóbb a II. A. A. osztályozásnál, kétségtelen az, hogy a díjszabás szempontjából a salétrom rendszerint a II. A. A. alá tartozik és kivételesen a II. A. C. osztályozás alá csak akkor, ha a díjszabás idézett kitétele szerint a salétrom »trágyázásra való» illetve »trágyázásra».

A díjszabás szempontjából nem az a döntő, hogy felperes a jelenleg kérdéses árút a fuvarlevelekben »chilisalétrom trágyázásra», illetve chilisalétrom trágyázásra való gyanánt jelölte meg; mert az üzl. szab. 53. §. 1 d) pontja, illetve az ehhez kiadott V. póthatározat c) pontja szerint a fuvarlevélben az áruosztályozásban felsorolt árúk rendszerint az ott használt elnevezéssel jelölendők meg, de az 53. §. 2. pontja

szerint a vasutnak jogában áll a küldemény tartalmának mivolta iránt a díjszabás szempontjából vizsgálatot ejteni és a tényállást megállapítani, az 53. §. 7. pontja szerint pedig a szállítmány tartalmának ekként kiderített helytelen bevallása esetében az esetleg fuvardíjkülönbözet utánfizetésétől eltekintve, külön fuvardíjpótlékot beszedni.

A vasuti díjszabásból nem ismerhető fel az, hogy az árúk osztályozásánál a díjszabás szempontjából az árúknak tárgyi mivolta, nevezetesen minősége mintegy rendszer gyanánt szolgált volna azok osztályozásánál és a díjtételei megállapításánál, hanem e tekintetben a legkülönféle tényezők találkozása jelentkezik abban, hogy eredetükre, minőségükre, rendeltetésükre és értékükre nézve különböző árúk ugyanegy díjtételbe soroztattak; ehhez képest a díjszabás szorosan magyarázandó és így abból a fellebbezési bíróság ítéletében megállapított tényből, hogy a chilisalétrom ebbeli minőségében rendeltetésénél fogva a trágyázásra és egyéb czélokra, nevezetesen robbantószer gyártásra egyaránt alkalmas, feltétlenül és félreismerhetetlenül következik az, hogy a díjszabás szempontjából a salétromra nézve a díjszabás I. S. 7. tétele alól csak akkor van kivételnek, nevezetesen az I. S. 8. tétel alkalmazásának helye, ha a kérdéses szállítmány tényleges rendeltetése a trágyázás, tehát a »trágyázásra való« és »trágyázásra« használt megjelölés nem az árú tárgyi minőségére, hanem az esetről-esetre való különleges és tényleges rendeltetésére vonatkozik; mert ellenkező esetben a díjszabás (vonatkozó) kivételes rendelkezése válnék a salétromra nézve állandóan és kizárólagosan alkalmazandóvá, a mi pedig a kivételes rendelkezés ebbeli természetével ellenkezik. (Kir. Curia 1899. G. 84.)

Az általános **árúosztályozásnak** úgy az F3, mint az F1. és F2. tételeinek a szövegéből ugyanis kitűnik, hogy azokban **a fa neme** mellett a fa alakja, feldolgozásának módja és foka szolgál az osztályozás alapjául s kitűnik különösen még az is, hogy ugyanazon fának a fa alakja, feldolgozási módja és foka szerint más és más osztályba soroztatnak. Ily körülmények közt pedig helyes az elsőbírósnak az a jogi döntése, hogy a tölgyfa bevallás egymagában nem elégséges az árúosztályozás F3. tételének alkalmazására, mert a Díjszabás B) szakasz, A—III. fejezet, b) pontja értelmében a gyűjtő megnevezéssel felvett czikkek bevallásánál a gyűjtőmegnevezés mellett, vagy a helyett a szállítandó árú külön megnevezése az árúosztályozás szerint oly módon teendő ki, hogy annak az árúosztályozás illő tételéhez való tartozósága kitűnjék, (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 466.)

A rendesenél előnyösebb osztályozásnak feltétele nemcsak az, hogy oly árú szállíttassék, mely kedvezményben részesül, hanem a **helyes bevallás** is, hogy az árú a fuvarlevélben a V. Ü. Sz. s a díjszabás határozmányai szerint jelöltessék meg. (Bp. tábla 1900. II. G. 91.)

Igaz ugyan, hogy az Üzletszabályzat 53. §-ának (1) bekezdése a fuvarlevélben foglalt adatok helyességéért a feladót teszi felelőssé és a helytelen adatokból származó következményeket a feladóra hárítja. Az Üzletszabályzat 51. §-a (1) bekezdésének c) pontjához kiadott II. póthatározmány

(3) pontja azonban jogot ad a vasutnak arra, hogy oly fuvarlevelet a mely a határozmányokkal ellenkező állomásmegjelölést tartalmaz, visszautasíthat. E határozmány értelmében az a fuvarlevél, a melynél a felvevő közeg azt észleli, hogy rendeltetési állomásként nem az az állomás van megjelölve, amely a díjszabás szerint a czímzett lakhelyének s a fuvarlevélben feltüntetett útiránynak megfelel, visszautasítható. Ha már most a vasuti felvevő közeg él a visszautasítás jogával, még pedig akként, hogy a fuvarlevelet a rendeltetési állomásnak szerinte helyes megjelölése, illetve kijavítása végett a félnek visszaadja, a fél pedig a fuvarlevelet a felvevő közeg felvilágosításának megfelelően kijavítja, ily körülmények közt a fuvarlevél helytelen kiállításáért nevezetesen a rendeltetési állomásnak téves megjelöléséért való felelősség áthárul a vasutra. (Keresk. és váltótvtszék, 1907. E. 8.)

Felperesnek az a vitatása, hogy azzal, hogy tömbnek jelezte a márványt, már azt is jelezte, hogy durván faragott követ adott föl, mert a tömb alatt már bizonyos forma szerint alakított kő értendő, alaptalan.

Tömb ugyanis a közönséges szóhasználat szerint formátlan állapotot, a szóban forgó, bányából kifejtett kövekre vonatkozóan tehát azt az állapotot jelenti, amint a kő a bányában kifejtetik. (Keresk. és váltótvtszék, 1903. D. 963.)

Azon árucikkek, amelyekre többféle osztályozás van megállapítva, az áruosztályozásban *jellel vannak megjelölve. E határozmányok mellett helyesen döntött az elsőbíróság akként, hogy az áru nedves minőségének feltüntetése nélkül bevallott küldemények után jogosan követeli a vasut a szóbanforgó, az áruosztályozásban *jellel megjelölt, több osztályba sorozott árucikk tekintetében a magasabb osztályozás alkalmazását, mert az olcsóbb díjtétel alkalmazásának csak akkor lenne helye, ha az áru nedves minősége a fuvarlevélben ki lenne tüntetve. (Keresk. és váltótvtszék, 1907. E. 515.)

A meg nem támadott tényállás szerint a felperes kárát ér okozta, hogy a kocsik számai a fuvarlevelekbe fölcserélve íratlak be. Minthogy az áru berakása a díjszabás I. rész, B) szakasz. A. V. fejezet 3. pontja szerint a feladó kötelessége volt, ilyen esetben pedig az Ü. Sz. értelmében a kocsi számát is a feladónak kell a fuvarlevélbe beírnia, minthogy továbbá a vasuti közegek, akik az áru berakását, a feladó megbízása folytán elvégezték a díjszabás I. rész, B) szakasz, A.—V. fejezet e) pontja értelmében a feladó megbízottjainak tekintendők úgy, hogy a vasutnak a közgeleért való felelőssége ki van zárva; mindezeknél fogva a kocsiszámok elcseréléséből származott kárért a vasut nem felel. (Bpesti tábla, 1912. G. 463.)

57. §.

Felelősség a fuvarlevélben foglalt adatokért.

A feladó felelős a vasuttal szemben a fuvarlevélben foglalt adatok és nyilatkozatok helyességéért

és teljességéért és viseli mindazokat a következményeket, melyek a helytelen, határozatlan vagy elégtelen bejegyzésekből származnak.

Az alperest a körül, hogy a kérdéses szállítmány a rendeltetési helynek Chatovitz névvel való megjelölése mellett Kattovitzba küldetett, hiba nem terheli.

minthogy a vasuti forgalom kiterjedését, a forgalom lebonyolításával megbízott személyek teendőinek sürgősségét tekintve, a vasuti közlegeket a rendeltetési hely kipuhatolása végett utánjárásra vagy tudakozódásra kötelezettnek tekintvén, következeskép ezek mellőzése miatt a vasutat felelőssé tenni nem lehet;

és minthogy alperes az által, hogy a csehországi »Opotvitz«-ba szánt küldemény rendeltetési helyéül tévedésből »Chatovitz«-ot, egy nem is létező helységnévet irt, minden esetre hibát követett el, az Üzletszabályzat 53. §-ának (1) pontja szerint pedig **a feladó a fuvarlevélbe foglalt adatok helyességéért felelős** és viseli mindazon következményeket, melyek a helytelen nyilatkozatokból származnak:

ezeknél fogva helyes az elsőbírósnak az a döntése, hogy felperes a »Kattovitz«-ba történt szállítással felmerült kiadást, mint a melynek felmerülését nem a vasut, hanem a feladó okozta, az alperestől nem követelheti. (Keresk. és váltótvszék, 1902. D. 383.)

Az Üzletszabályzat az elsőbíróság ítéletében felhívott 57. §-a a fuvarlevélen foglalt adatok helytelenségéből előálló következményeket a feladóra hárítja, tehát azokat is, a melyek abból állottak elő, hogy a rendeltetési hely hibásan vagy helytelenül jelölgetett meg.

Az elsőbírósnak az az álláspontja, hogy csak azoknak a következményeknek a viselése hárul a feladóra, a melyik a bejegyzések helytelen voltából szükségszerűen folynak, az Üzletszabályzat idézett rendelkezésében kifejezésre nem jut, mert ott ilyenmü korlátozás nem foglaltatik, a mi éppen azt teszi nyilvánvalóvá, hogy az Üzletszabályzat a feladó ez alapon előálló felelősségének mindennemü megszorítását mellőzni kívánta.

Nem változtathat feladónak ezen a felelősségén az sem, hogy a vasut az Üzletszabályzat 56. §-ához tartozó III. pót-határozmány (2) pontja értelmében az olyan fuvarlevelet, amelyen a rendeltetési állomás a díjszabásnak megfelelően megnevezve nincs, visszautasítani jogosult, mert abban az esetben, ha a vasut ezzel a jogával nem élt, ez által a feladónak az Üzletszabályzat 57. §-ában megállapított felelőssége meg nem szűnt. (Keresk. és váltótvszék, 1911. D. 1742.)

Igaz ugyan, hogy az üzletszabályzat értelmében a fuvarlevélbe foglalt adatok és nyilatkozatok helyességéért a feladó felelős. Ugy de ha a hibás adatot a feladó azért vette be a fuvarlevélbe, mert a vasutnak a feladásnál eljáró közgei az eredetileg helyes adat tekintetében tévedésbe ejtik, következményei már nem a felet, hanem a vasutat terhelik. A vasutnak ugyanis joga van ahhoz, hogy oly fuvarleveleket, amelyek a határozmányokkal ellenkező állomás megjelölést

tartalmaznak, visszautasítson Ha a vasut ezzel a jogával helytelenül él, annak a következményeit ő tartozik viselni.

Tekintve már most, hogy az alperesnek az utolsó tárgyaláson tett kijelentése folytán vitán kívül állónak kellett venni, hogy a kereseti küldeménynél abból, hogy az áru nem a feladó által eredetileg megjelölt Kattovitz in Oberschlesien állomásra, hanem előbb a csehországi hasonló nevű állomásra szállított, a kereseti 300 K összeget kitevő kár állott be, — a keresetet jogosnak felismerni és a felmerült egyéb vitás kérdések fölöslegessé vált vizsgálatot mellőzve az alperest az elsőbíróság ítéletének megváltoztatása mellett a kereset értelmében elmarasztalni kellett. (Keresk. és váltótvszék, 1904. D. 991.)

Az elsőbíróság az alapon marasztalta el az alperes vasutat a kereseti követelés megtérítésében, mert annak felmerültét a vasutnak az a szabályellenes eljárása okozta, hogy Czece helyett **Csecsének** írt rendeltetési állomást a fuvarlevélben önkényül **Csecsre** javította ki és a küldeményt erre az utóbbi állomásra irányította.

Igaz ugyan, hogy az üzl. szab.-nak az alperes által felhívott határozmánya akként rendelkezik, hogy a feladó a fuvarlevélbe foglalt adatok és nyilatkozatok helyességeért felelős és viseli mindazon következményeket, melyek a helytelen, határozatlan vagy elégtelen nyilatkozatokból származnak. De, ha a vasut a fuvarlevél valamely adatát tévesnek ismeri fel és erre azon a feladó tudta és hozzájárulása nélkül ugyan csak téves változtatást tesz, az ekként tévesen kiigazított adatért és abból származott minden következményért való felelősség áthárul a vasutra.

Ezek szerint az elsőbírósnak az a jogi döntése, hogy az alperes vasut felel a keresetileg érvényesített azért a fuvardíjért, amelyet az okozott, hogy a **Czece helyett Csecsének írt rendeltetési állomást a fuvarlevélben a feladó tudta és hozzájárulása nélkül tévesen Csecsre** javított ki és a küldeményt erre az utóbbi állomásra továbbította, az anyagi jogszabálynak megfelel. (Keresk. és váltótvszék 1907. E. 49.)

A berni egyezmény a követendő szállítási utirányt a fuvarlevél adatai közé sorozza. A V. Ü. Sz. a vasuti közeg, ki a fuvarlevelet a feladó kívánságára kiállítja, a feladó megbízottjának tekinti. Ezek egybevetéséből kétségtelen, hogy a fuvarlevél kiállítására a feladó által felkért vasuti közeg az utirány megjelölésére szolgáló tullepése csak akkor forog is a feladó megbízottja; e megbízás tullepése csak akkor forog fenn, ha a közeg a feladó utasítása ellenére irta volna elő a fuvarlevélben a követendő utirányt. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 486.)

A B-2. és B-3. alatti fuvarlevelekben **malomgépek fényezett fából és vashól** tulsuly vas, és ezeken kívül úgy mint a B-1. alattiban vas géprések és közönséges faárú van bevallva;

a B-4. alatti fuvarlevél annyiban tér el B-2. és B-3. fuvarlevélétől, hogy abban malom géprések vashól is szerepelnek.

A malom géprések és malom gépek tekintetében nem fogadta el a kir. törvényszék a felperes álláspontját és a bevallást

hiányosnak és homályosnak nem találta, amennyiben a »malom« megjelölés a gépek s géprészek rendeltetését felismerhetetlenül jelzi, s az a megjelölés, hogy »tul-suly vas« mutatja, hogy a vasgépek szállíttatnak, melyeknek egyes alkatrészei fából voltak.

Ilyen körülírással ezek a malomgépek és géprészek beillesztettek az áruosztályozás A. 6. d) tétele és a II. A. A. díjosztály alá, mert ide sorozandók a tétel szövegezése szerint mindenféle vasgépek és egyes géprészek is, kivéve az ott külön felsorolt varró, író stb. gépeket, melyek között a malomgépek felemlítve nincsenek s így azok a tétel alól kivéve sincsenek. Az a körülmény, hogy e gépek egyes alkatrészei tulsúlyban levő vas mellett fából is állanak, nem változtat az osztályozáson, mert a V. 6. tétel általános gyűjtő megjelölése szerint ide más anyagokkal jelen esetben fával kapcsolatban álló vasárúk is tartoznak.

A malomgéprészek vasból elnevezéssel bevallott árúk tekintetében nincs eltérés a felek között, hogy ezek is a V. 6. d) tétel elé tartoznak s így ezekre is a II. A. A. díjtételek vonatkoznak.

Más elbírálás alá esik azonban a »vasgéprészek« bevallás. Közelebbi megjelölés nélkül nem tudható, hogy minő gépekről van szó s nincs kizárva, hogy éppen a V. 6. d) tételből kivett géprészek szállíttattak, miért is az árudíjszabás A III. fej. i) pontja értelmében ezen hiányosan bevallott árú után az I. osztály díjtételének alkalmazására nyílt a felperesnek joga. Hasonlóképen hiányos a **közönséges és a festetlen közönséges fa árú is**, mert az F. 7. tétel gyűjtőtétel lévén, hogy ennek c) pontja alatti közönséges faárúk csoportjába való tartozás kétségtelenné étessek, szükséges az árúnak oly közelebbi megjelölése, hogy annak az itt részletesen felsorolt árúk közé való tartozása kétséget fenn ne hagyjon, a fuvarlevélbeli bevallás azonban erre nem alkalmas, mert abból nem tűnik ki, hogy milyen fajta faárúról van szó. Ezeknél az árúknál is tehát, ha külön számíttanék a fuvardíj, nem az F. 7. c) tételnél kitett II. A. A. osztály, hanem a Díjszabás A. III. fej. i) pontja értelmében az I. osztály díjtételei nyernének alkalmazást. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 358.)

Ami magát az igényt illeti, megállapítja a kir. törvényszék, hogy a pusztá **»vasgéprész« bevallás annak** megemlítése nélkül, hogy milyen gépek részeiről van szó, nem felel meg a V. Ű. Sz. és az árudíjszabás követelményeinek abból a szempontból, hogy az árú után az I. rendes osztály díjtételénél olcsóbb díjtétel legyen számítható.

A fuvarozás idején érvényben volt V. Ű. Sz. 51. §-ának d) pontjához tartozó V. végrehajtási határozmány C. (2.) pontja értelmében irányadóul szolgáló árudíjszabás B. szakasz A. III. fejezet, h) pontja szerint ahhoz, hogy az áruosztályozásban gyűjtő elnevezés alatt szereplő árúk fuvardíja ne az I. osztály díjtételével számíttassék, szükséges az árút közelebbiről úgy megjelölni, hogy annak az áruosztályozása megfelelő tétele alá való tartozása kétségtelen legyen ; s ugyanitt az a könnyítés is foglaltatik, hogy az áruosztályozás V. 6. d) tétele alá tartozó vas- és aczélarúk megjelölésére elegendő az ezen tételre való kifejezett utalás a fuvarlevélben. (Ker. és váltótvszék 1913. D. 2625.)

A vasuti üzl. szab. 51. §. d) pontjához tartozó V. póthatározmány e) p. sz. az áruosztályozásban és a terjedelmes árúk között felsorolt cikkek az ezen szakaszokban (az áruosztályozásban és a terjedelmes árúk felsorolásban) használt elnevezésekkel jelölendők meg a fuvarlevélben. Csupán **gyűjtő megnevezések**, pl. közönséges faárúk s effélék nem engedtetnek meg, hanem ily gyűjtő megnevezés mellett, vagy ahelyett a szállítandó árú részletesen megjelölendő, hogy az I. rendű díjosztály helyett az illető mérsékelt osztály alkalmaztassék. Ha a feladó az I. rendes osztály helyett a feladott árúnak az áruosztályozás szerint megfelelő mérsékelt díjtétel alkalmazását kívánja igénybe venni, a fuvarlevélben az árúnak a díjszámításhoz szükséges közelebbi megjelölését az áruosztályozásnak megfelelően kitenni tartozik és csak ennek elmulasztása vonhatja maga után azt a joghátrányt, hogy a fuvarozott árúra ne az annak az áruosztályozás szerint megfelelő mérsékelt díjtétel, hanem az I. rendes díjosztály alkalmaztassék. (Bp. T. II. G. 1/98.)

Az üzletszab. szerint a fuvarlevélben foglalt elégtelen nyilatkozatok következményeit a feladó viseli, a miért is az áruminőségére nézve irányadóul egyedül a fuvarlevélnek az árubevallására vonatkozó része szolgál. Ha a feladó a fedett kocsiiban való szállítást nem a fuvarlevélre vezetett írásbel, hanem csak szóbeli nyilatkozattal kérte, úgy a vasut nincs jogosítva arra, hogy a díjszabásszerű fuvardíjpótlékot a címzettől beszedje s ha azt tette, úgy az visszatérítendő. (Bp keresk. és vtszék fellebb. tan. D. 5/902.)

A vasuti fuvardíj kiszámításánál a fuvarlevélben kitéendő árubevallás az irányadó s ezzel szemben nem engedhető meg annak bizonyítása, hogy a fuvarlevélben tett bevallás, melynek következményeit a feladó viseli s melynek következményei a címzettre is kihatnak, helytelen volt és h. a vasut tényleg olyan árút fuvarozott, a melyért helyes bevallás szerint kisebb díj fizetendő. — A rendes díjosztály helyett a mérsékelt díjosztály alkalmazandó akkor, ha a gyűjtőmegnevezés alá sorolható valamely árúra vonatkozólag a gyűjtőnév mellett vagy a helyett a fuvarlevélben az árú külön elnevezése kitétetik. (Bp. T. II. G. 110/97.) Az üzletszabályzat 53. §. értelmében a fuvarlevél adatainak hiányosságáért a feladó felelős. Ha a díjszabás alapján a vasutnak joga van a hiányos bevallás alapján magasabb díjtételt alkalmazni, mint a mely az árú valódi minősége szerint arra meg van állapítva, a fél nem követelheti a díjtöbblet visszatérítését azon az alapon, hogy a fuvarozás tárgya olcsóbb díjtétel alá eső árú volt. (Bp. keresk. és váltószék D. 499/901.)

^{89c} A vasuti közeg, bár bizonyos vonatkozásban a fuvarlevél kiállítására tekintetében megbízási viszonyba jön is a féllel, de egyébként hivatalos teendőit a vasut megbízottjaként teljesíti s így ha a fuvarlevél kiállítása körül oly cselekményt végez a megbízás tullépésével, vagyis a fél utasítása ellenére, a mely cselekmény nem okvetlenül a fél által teljesítendő, hanem azt az adott körülmények közt a vasut a saját hatáskörében is teljesítheti, az így teljesített cselekmény nem a félnek, hanem az illető közeg által képviselt vasutnak ténye. A feladó a vasuti raktárnoknak a feladott küldeménynek

sulyát nem mondotta be, sőt egyenesen kijelentette, hogy a súlyt nem tudja. A fél eme nyilatkozatából pedig kétségtelen, hogy a feladó a küldeményeket súlybevállás nélkül kívánta feladni, vagyis az üzletszabályzat 53. §-ának 3. bekezdésében kimondott értelmezés szerint a feladó a súly megállapítását a vasutra bízta. Midőn tehát ily körülmények közt a vasuti raktárnok a fuvarlevelekbe mégis súlydarabot irt be, e tekintetben nem a fél megbízottjaként, hanem hivatalos minőségben járt el a vasut részéről bejegyzett, bár valótlán súlyadat alapján, sőt a tulterhelés alapján sem követelhet a vasut az üzletszab. 53. §. 13. bekezdésének b) pontja értelmében a kereseti küldemények után díjpótlékot. (Keresk. és váltótvszék. D. 116/903.)

A vasuti közeg a fuvarlevél kiállítására körül csak azon terjedelemben tekinthető a feladó megbízottjának, a mely terjedelemben a feladótól megbízást kapott. Ezen megbízás terjedelmének bizonyítása általános jogszabálynál fogva a megbízót terheli. (Bp. keresk. és váltótvszék E. 93/902.)

A márványkövek, ha azok egy oldalon vannak fűrészelve, vagy 10 cm.-nél vastagabbak, a kereskedelmi forgalomban **durván faragott köveknek** tekintetnek, ha pedig két oldalon vannak fűrészelve és 10 centiméternél nem vastagabbak, akkor **fűrészelt márványlapoknak** nevezetnek. (Bp. tábla 1911. G. 709.)

A helytelen címzésből eredő hátrányok a feladót terhelik s ennél fogva felperes a nem létező „Neumarkt” rendeltetési állomás megjelölésével feladott küldeménynek a Neumarkt község mellett fekvő „Neumarkt Tramin” állomásra szállítáért beszedett fuvardíjat nem követelheti vissza. (Bp. tábla 1912. G. 462.)

Az Ü. Sz. értelmében az áru átadója a fuvarlevél adatainak megváltoztatására, kiegészítésére és a feladó részéről teendő nyilatkozatok bejegyzésére, valamint a fuvarozási szerződés megkötéséhez szükséges minden cselekményre a feladó részéről meghatalmazottnak tekintetik. Eszerint a vasut nem tartozott annak vizsgálatába bocsátkozni, hogy megbízta-e felperes az átadót **előleg felvételére**, nem tartozott továbbá figyelembe venni, hogy az utánvét-rovat előbb át volt huzva, hanem az áru átadóját már ezen minőségéből fogva az **előleg kérésére és felvételére a feladó részéről meghatalmazottnak** jogosan tekintette. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 458. sz.)

58. §.

A küldemény tartalmának megvizsgálása. A darabszám és a súly megállapítása.

(1) A vasutnak **jogában áll** bármikor megvizsgálni, hogy a küldemény darabszám, súly és tartalom **szerint** megegyezik-e a fuvarlevéllel.

Ezért illetékek nem szedhetők. A tartalom megvizsgálásához a rendelkezésre jogosultat meg kell hívni, kivéve azt az esetet, midőn a vizsgálat oly rendőri intézkedések alapján fogatosítottatik, melyekre az állam a biztonság vagy a közrend érdekében jogosítva van. Ha a rendelkezésre jogosult nem jelenik meg, két tanut kell a vizsgálathoz meghívni. Ha a fuvarlevél adatai helyteleneknek bizonyulnak, a vasutnak esetleg felmerült kiadásai megtérítendők.

(2) **Az olyan darabáruknál, melyeket a vasut rakat be** (59. §. (1) bek.), **köteles a vasut a darabszámot és a súlyt a felvételnél díjtalanul megállapítani.** Szabadságában áll a feladónak vagy meghatalmazottjának, hogy a megállapításnál, jelen lehessen. A vasut a mérlegeléstől eltekinthet vagy — egynemű daraboknál — próbamérlegeléseket fogatosíthat, ha a feladó a súlyt a fuvarlevélben kitüntette és az utánmérlegelést a fuvarlevélben nem kívánta.

I. A súly megállapítása tekintetében darabárúkként kezeltetnek a vasut által berakandó oly küldemények, melyekért a díjszámításnál 5000 kg.-nál kisebb súly vétetik alapul.

(3) Valamennyi más küldeménynél köteles a vasut a feladónak a fuvarlevélben kifejezett kívánságára a súlyt és a darabszámot megállapítani, kivéve azt az esetet, ha a rendelkezésre álló mérlegelési eszközök nem elégségesek vagy ha az árú minőségénél vagy az üzemi viszonyoknál fogva a darabszám megállapítása nem lehetséges. A vasut tartozik a súlyt erre vonatkozó kívánság nélkül is megállapítani, ha a súly a fuvarlevélben nincs kitüntetve. Ezen megállapí-

tásokért a díjszabásszerű illetéket kell megfizetni. Ha a súly megállapítása a feladási állomáson nem lehetséges, az más állomáson történik.

II. (1.) A használandó mérlegelési készülék és a mérlegelés módjának megválasztása a vasutnak a joga.

2. A vasut nem köteles a megmérlegelést vagy az utánmérlegelést darabonként vagy áruosztályok szerint teljesíteni.

(4) A feladó a feladás alkalmával kívánhatja, hogy a darabszám és a súly megállapításánál jelen lehessen, ha a megállapítás a feladási állomáson történik. Ha a feladó ezt a kívánságát nem nyilvánította, vagy a neki nyújtott alkalmat elmulasztotta, tartozik a díjszabásszerű illetéket újból megfizetni, ha a megállapítás kívánságára megismételtetik.

(5) A vasut a kocsirakományu árúk mérlegelését vágánymérlegen foganatosíthatja és a súly kiszámításánál a vasuti kocsira felírt önsúlyt veheti alapul. Mindamellett a rendelkezésre jogosult azon kívánságának, hogy az üres kocsi megmérlegeltessék, meg kell felelni, ha azt az üzemi viszonyok megengedik. Szedetik-e ezért és minő illeték, a díjszabásban kell meghatározni.

III. (1.) Ha az árúnak hivatalos mérlegelése vagy utánmérlegelése nélkül, hogy a kocsi önsúlya külön megállapított volt, a fuvarlevélben bevallott súlylyal szemben a kocsira jegyzett önsúly 2 százaléknál nagyobb eltérést nem tüntet fel, úgy a bevallott súly a díjszámítás céljára helyesnek vétetik.

(2.) Ha a kocsi önsúlyának a rendelkezésre jogosult kívánságára történt megállapítása alkalmával a kocsira jegyzett önsúlylyal szemben 2 százaléknál nagyobb eltérés nem mutatkozik, a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában megszabott mérlegelési díj szedetik be.

(6) A súly és darabszám megállapítását a vasut a fuvarlevélen elismerni tartozik. Ha a megállapítás a feladási állomáson történik, az elismerést a fuvarlevél-másodpéldányon vagy a feladási vevényen is ki kell tüntetni.

IV. Ha a kocsirakományu árúk súlyának megállapítása nem a feladási, hanem más állomáson történik, akkor a megállapított súly a feladó kívánságára, a feladási állomás által a felvételi elismervényben utólagosan bejegyeztetik.

V. A mérlegelési illeték és a számlálási illeték a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában van megállapítva.

Alaptalan az alperesnek az az előadása, hogy a megtörtént mérés csak az átvévo által foganatositott magánmérésnek tekintendő, mert az utánmérés iránti kérelem folytán a vasuti raktárnok és az átvévo a **szekér-hidmérlegen való mérlegelés** módját együttesen választották és a mérés a raktárnok jelenlétében vitetett véghez és így a megtörtént mérés az üzlet-szabályzat 68. §. 8. pont szerint megejtett, tehát a vasutra nézve is kötelező mérlegelésnek, nem pedig az átvévo magánmérlegelésének tekintete alá esik. (Keresk. és váltótvszék 1901. D. 632.)

A kir. törvényszék a fuvarlevélre vezetett, a megmázsálás megtörténtét igazoló bélyegzővel bizonyítottanak vette azt, hogy az alperes az, azzal fuvarozott árút a vasutra adott árút megmázsálta s 5925 kg. súlyunak találta, mert az, hogy az említett bélyegző a fuvarlevélen rajta van, félreismerhetlen bizonyosága annak, hogy a mázsálás megesett, abból pedig, hogy ennél a bélyegzőnél a súlyt fel nem tüntették, csakis arra lehet következtetni, hogy ez azért maradt el, mert a megmázsáláskor az árút ugyis olyan súlyunak találták, mint a milyennek azt a fuvaroztató a fuvarlevélen feltüntette. (Keresk. és váltótvszék 1911. D. 607.)

Felperes csupán azt állította és kívánta bizonyítani, hogy a szállítási utirányon nagymértékű csapadék volt, mely a tényleges súlyhiány kiegyenlítését idézhette elő s hogy a **vágányhidmérleg** szeles időjárásban megbizhatatlan, tehát a feladaskori mérlegelés eredménye nem lehet irányadó. A meteorologiai intézet C) alatti jelentéséből kitűnik, hogy az egész szállítási idő alatt csak egy napon volt 5—20 mm. közötti csapadék, a többi napokon pedig 5 mm.-en aluli csapadék volt vagy egyáltalában nem is mutatkozott. Ennélfogva nem lehet kétség az iránt, hogy az utvonalon mutatkozott csapadék az állítólag hiányzó 831 drb. karácsonytának darabonkénti 3 kg. súlyára tekintettel 2493 kg.-ot tevő súlykülönbözet kiegyenlítésére elegendő nagy nem volt. A **vágányhidmérlegre** vonatkozó előadás pedig azért nem volt figyelembe vehető, mert ennek valósága esetén ez a mérlegelési eszköz,

mely pedig általánosan elterjedt — egyáltalán alkalmazható nem lenne. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1233.)

A vasut kifogásolhatja és visszautasíthatja ugyan a fuvarlevelet, illetőleg figyelmen kívül hagyhatja az abban foglalt nyilatkozatot, ha a feladó nem az előírt szavakat használja, tehát **nem az előírt szavakkal kéri a mázsálást**, de ha ezt nem teszi, hanem az arra vezetett mérlegelési kérelem alapján, habár ez szó szerint nem is egyezik meg az előírt nyilatkozattal, a kívánt mérlegelést teljesíti, sem a feladó, ki maga használja az előírt formától eltérő szavakat, sem a címzett nem vonhatja ki magát a mérlegelési díj fizetése alól, mert az üzletszabályzat nem mondja azt, hogy a más szavakkal kifejezett nyilatkozat nem létezőnek tekintendő. (Keresk. és váltótvszék 1896. D. 788.)

A fuvarlevél kiállítása nélkül nem létezik érvényesen létrejött fuvarozási szerződés s az ügylet, illetőleg a szerződő feleknek az ügyletre és annak feltételeire vonatkozó kölcsönös meg egyezése létrejöttnek csak akkor tekinthető, ha fuvarlevél kiállítása és annak a feladó állomás részéről való átvétele által létesül. Ennélfogva a fuvarozási ügylet érvénye ettől az alaktól léven függővé téve, a feleknek a szerződésre vonatkozó bármely megállapodása csak úgy birhat érvénnyel, ha az a szerződés érvényességéhez megkívánt alakban létesül, nem kötelező tehát **a feleknek a mérlegelési díjakra vonatkozó kikötése** sem, ha az a fuvarlevélbe fel nem vettett, vagy az abban hivatkozott és a szerződés egyik alkatrészét képező üzletszabályzatban nem foglaltatik. (Keresk. és váltótvszék 1896. D. 788.)

A jelen esetben irányadó vasuti Ü. Sz. szerint a fuvarozási szerződés csak akkor van megkötve, ha a feladó állomás az árut a fuvarlevéllel fuvarozás végett átvette. Ebből kétségtelen, hogy a fuvarlevél kiállítása nélkül nem létezik érvényesen létrejött fuvarozási szerződés, az ily szerződés érvényes megkötésének feltételét a fuvarlevél kiállítása és annak az áruval együtt a vasut által átvétele képezi, és így a fuvarlevél, amely az említett Ü. Sz. szerint nem is pótolható semmiféle más okirat által, a vasuti fuvarozási ügylet létrejöttére vonatkozóan, nem csupán bizonyítási eszköz, hanem az átadás időpontjától kezdődő hatálylyal magát az ügyletet létesítő okirat, következőleg a vasuti fuvarozási ügyletet megkötő feleknek erre az ügyletre vonatkozó, illetve a szerződés keretében eső s annak kiegészítő részét képező bármely megállapodása tehát a fuvarozó vasut által a fuvarozásért és az azzal szorosan összefüggő minden teljesítményért beszámítható díjakra s így az ezek közé tartozó vasuti **mérlegelési díjra vonatkozó kikötések** is a fuvarozási szerződésbe az árú és a fuvarlevél elfogadása által belépő címzett ellenében, aki a vasutnak a fuvarlevél értelmében való kielégítésére van kötelezve, csak abban az esetben érvényesíthetők, ha azok a fuvarlevélbe felvettettek, vagy az abban hivatkozott és a szerződés egyik alkatrészét képező vasuti üzletszabályzatban és díjszabásban foglaltatnak. **A címzett ellenében tehát a vasut csak oly követeléseket érvényesíthet jogosan, amelyek a fuvarlevélre, illetve az üzletszabályzatra és az azt kiegészítő vasuti díjszabásra alapíthatók.** (Bpesti kir. ítélőtábla 1897. II. G. 86.)

A feladónak a súly megállapítása iránt pusztán szóbelileg előterjesztett kérelme a vasutat a díjszabásszerű mellékilletékek a címzettől beszédésére fel nem jogosítja, következésképpen a címzett a tőle a kocsirakományi árúk vasuti mérlegeléséért az árú és a fuvarlevél kiváltása alkalmával beszédett mérlegilletéket mint tartozatlanul fizetettet jogosan követelheti vissza abban az esetben, ha a feladó a mérlegelést a fuvarlevélre vezetett írásbeli nyilatkozattal nem kérte.

De másként alakul a helyzet magával a feladóval szemben és így akkor is, midőn az árút kiváltó címzett a feladóval azonos személy, ha a feladó, aki a vasuti mérlegelést szóval maga kérte, fizeti meg a vasutnak a reá kirótt mérlegelési illetéket.

Ily esetben ugyanis a fizetett mérlegelési díj tartozatlan fizetés címén jogosan vissza nem követelhető, mert minden visszakövetelési igénynek (condictio indebiti) szükségképpen előfeltétele az, hogy a fizető a fizetés alkalmával arra nézve, hogy neki fizetést kell teljesítenie, tévedésben volt.

Már pedig ily tévedés nem forog fenn abban az esetben, ha az, aki mint feladó maga kérte a mérlegelést, annak tudatában, hogy azt kérte és hogy kérelmét a vasut teljesítette, fizeti meg a vasut által kirótt mérlegelési díjat; ily esetben tehát a fizetett mérlegelési díj visszakövetelésének jogos alapja teljesen hiányzik. (Bpesti kir. ítélőtábla 1897. II. G. 86.)

Az Ű. Sz. 53. §-ához tartozó III. póthatározmány intézkedése szerint ugyanis a 4. sz. fuvarlevelet kiállított vasuti alkalmazott a fuvarlevél kiállításának dologában a feladó megbízottjának veendő s ekként a fuvarlevelet olyanak kell venni, mintha azt maga a feladó állította volna ki.

A díjszabás (B. szakasz) A III. fejezetének g) pontja szerint pedig az oly teherárúknak, melyek különféle áruosztályozásba tartoznak, akár egy áruárbabbá egyesítettek, akár nincsenek egy áruárbabbá egyesítve, de egy fuvarlevéllel adatokat át a fuvarozónak, a fuvardíjat úgy kell számítani, mintha az egész áruküldemény csak abból az árucikkből állana, amelyre a legmagasabb fuvardíj esik, hacsak az egy áruárbabbá nem egyesített különböző áruosztályozásba tartozó árúkra vonatkozóan elkülönített súlybevallás nincs s ezen bevallás szerint történő egyenkint tett díjszámítás elcsóbbnak nem mutatkozik.

Az imént említett rendelkezés nem tesz különbséget abban a tekintetben, hogy az árút a fuvarozó vagy a fuvarozható (feladó) rakja-e s így az bármelyik esetben egyaránt alkalmazandó s így nincs jelentősége annak, hogy ki tartozott volna az árút berakni s hogy a fuvarlevélre vezetett az a nyilatkozat, „általunk berakva”, pótolhatja-e az Ű. Sz. 56. §-ának (1) pontjában előírt azt a nyilatkozását, hogy a fuvarozatóval a fuvarozó vasuti vállalat külön megállapodott, hogy az árút a fuvarozató rakja be.

Am a szóban levő árúk különböző áruosztályozásba esnek s az ezen különböző áruosztályozásba eső árúkra vonatkozó elkülönített súlybevallásnak a fuvarlevélben nyoma sem volt, enélkül pedig a fuvarozó az Ű. Sz. 53. §-ához tartozó VI. póthatározmány rendelkezése alapján jogosult volt szabadon választani a mérlegelésnek azt a módját, amelyet jónak látott, tehát jogosult volt az árút vágányhidmérlegen megmérni,

amelyen a darabonkint való megmérés nem is lehetséges s nem volt köteles az árút darabonkint elkülönítve megmérni s ezen nérés alapján az olcsóbb fuvardíjtétel alá eső árúra ezt az olcsóbbat alkalmazni, hanem jogosan szedte be az egész küldeményért a drágább díjtétel szerint számított fuvardíjat. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 1477.)

Nem vitás a felek közt, hogy a kérdéses küldemények a feladás után Gyöngyösön és Pusztá-Poón a vasut által megmérleltettek és e mérlegelések eredményei nem egyeztek.

Már pedig, ha a vasut az árút annak feladása után és fuvarozás közben ismételtén megmérlegeli és ezek a mérlegelések, miként a fennforgó esetben jelentékenyen eltérő eredményeket tüntetnek fel, egyik mérlegelésnek az eredménye sem irányadó addig, míg a vasut be nem bizonyítja, hogy melyik mérlegelés volt helyes és az árú valóságos súlyának megfelelő, mert az a körülmény, hogy a mérlegelések eredményei jelentékenyen eltérőek, nyilvánvalóvá teszi, hogy a **mérő-eszközök egyike, vagy akár mindkét mérleg is rossz állapotban volt**, vagy a mérés hibásan eszközöltetett és ezt a saját cselekménye és berendezése tekintetében felmerült kétséget a vasut tartozik eloszlatni. E kétség eloszlatása, illetve annak bizonyítása nélkül, hogy a mérlegelések egyike helyes volt és az árúnak valóságos súlyát tünteti fel, jogtalannak kell tehát tekinteni a vasutnak azt az eljárását, hogy a mérlegelés eredménye alapján a féltől több fuvardíjat és helytelen súlybevallás miatt fuvardíjpótlékot szedett, mert ily követeléseket csak kétségtelenül helyes mérlegelés alapján támaszthat a vasut. (Keresk. és váltótvszék 1908. D. 58.)

A kir. törvényszék alaptalannak találta felperesnek azt az érvelését, hogy a fuvarlevél bizonyítja, hogy 125 láda sör adatott fel; mert a fuvarlevelet a feladó tölti ki és **a vasut nincs kötelezve, hogy a fuvarlevél adatainak helyességét vizsgálja**, a feladó pedig nem terjesztett elő az Ü. Sz. 53. §. (3) pontja értelmében kérelmet azíránt, hogy a vasut a peres kocsiakományi áruk darabszámát állapítsa meg, e (darabszám) megállapítás nélkül pedig a fuvarlevél a darabszám tekintetében bizonyítékul nem szolgál. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 183.)

Jóllehet a szekérhidmérlegen való mérlegelés iránti kérelem, ha ez az átvétel előtt terjesztetik elő, egyértelmű azzal a követeléssel, hogy az árú kiszolgáltatása alkalmával hivatalosan utánmérlegeltessék s jóllehet a vasuti raktárnak a fél egyenes kérelmére sem tartozott vágányhidmérleg helyett szekérhid-mérlegen mázsálni az árút, mert az Ü. Sz. 68. §-ához kiadott VIII. póthatározmány értelmében a használandó mérleg választása egyedül a vasutat illeti, olyan intézkedés pedig nincs a díjszabásban, hogy a **szekérhid-mérlegen való mérlegelésért** nem felel, de ha a vasut közege a nem általa választott szekérhid-mérlegen csak azzal a világos kijelentéssel hajlandó a mérlegelést teljesíteni, hogy az a mérlegelés csak a fél magáncéljára szolgál s annak eredményeért a vasut felelősséget nem vállal, a fél — ki ezen nyilatkozat után is ragaszkodott a szekérhidmérlegeléshez, nem hivatkozhatik arra, hogy az árú hivatalosan utánmérlegeltetett, s a mázsálás eredménye alapján a vasuttal szemben kártérítési

igénnyel jogosan fel nem léphet, még akkor sem, ha az egész küldemény megmérített, mert a mérlegelés hitelességét a felek közmegegyezéssel eleve kizárták s így az a mérlegelés csak az átvévo által egyoldalulag eszközölt magánmérlegelés jelentőségével bír. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 364.)

Az alperes vasut nincs elzárva attól, hogy a fuvarlevélre irt súlyadattal szemben bizonyíthassa, hogy a súlyadattévedés, közelebbről téves összegezés folytán iratott a fuvarlevélre. Nem sértett tehát az elsőbírótság anyagi jogszabályt, midőn az alperes által vitatott tévedés, illetve számhiba vizsgálatába bocsátkozott s a számadási hiba földerítésével megállapította, hogy a feladási állomáson hibás összegezés folytán iratott a fuvarlevélre nagyobb súly, mint amilyen súlyúnak az áru a rendeltetési állomáson találtatott. De eljárási szabályt sem sértett az elsőbírótság akkor, midőn e megállapításnál a fuvarlevél hátlapján irt részletes súlyfeljegyzéseket is figyelembe vette, mert habár e feljegyzések nem tartoznak a fuvarlevél díjszabászertü tartalmához, de ez a körülmény nem ok arra, hogy a fuvarlevél egyik adata téves voltának megállapításánál figyelembe vehetők ne volnának, mert a díjszabásnem tartalmaz ez irányban valamely tiltó rendelkezést, ily rendelkezés hiányában pedig nincs ok arra, hogy hason följegyzéseknek bizonyító erő ne volna tulajdonítható. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 340.)

Az ólomzár sértetlenségének az Ü. Sz. sem bizonyító erőt, sem egyéb jelentőséget nem tulajdonít s nem tulajdonítható annak jelentőség a bizonyítékok szabad mérlegelése alapján sem, nyilvánvaló lévén egyrészt, hogy az ömlesztett áruhoz a kocsi egyéb nyílásain is hozzá lehet férni; másrészt, hogy az ólomzárolás nem a fél, hanem a vasut által történik, tehát a feladás és ólomzárolás között, valamint a zárlevétel s a kiadás között is keletkezhettek oly idő, mely alatt az áru az ólomzárra való tekintet nélkül hozzáférhető, különben is az ólomzár maga nem tekinthető oly tökéletesen szerkesztett készüléknek, mely a sérthetlenség látszatának megőrzésével az azzal való visszaélést kizárná.

Az ólomzár sérthetlensége tehát az áruhiány fennforgását meg nem czáfolja s a feladási mérlegelés tévességét semmiképp sem biztosítja. (1908. Sp. III. 3890. p. ü. VI. k. j b.)

Felperesnek az a panasza, hogy az elsőbírótság figyelmen kívül hagyta, hogy azért sem lehet helytelen bevallásról szó, mert a vasuti közegek látták az árut és meggyőződhettek annak minőségéről, szintén alaptalanok, mert az Ü. Sz. 53. §-a (2) pontja jogot ad ugyan a vasutnak arra, hogy a küldemény tartalmának a fuvarlevél adataival megegyező voltát megvizsgálja és a tényállást megállapítsa, de nem teszi ezt a vasut kötelességévé, már pedig a jogosultság igénybe nem vétele nem járhat hátrányos következményekkel s e szerint amiatt, mert a vasuti közegek nem szereztek meggyőződést arról, hogy a fuvarlevél adatai megegyeznek-e a küldemény tartalmával és e részben nem állapították meg a tényállást, nem vesztette el a vasut a jogát ahhoz, hogy a feladónak a fuvarlevélbeli nyilatkozata helytelenségét és elégtelenségét kimutathassa és e helytelenségért és elégtelenségért a feladót az Ü. Sz. 53. §-a (1) pontja alapján felelősségre vonhassa. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 466.)

59. §.

A kocsik megrakása. Raksúly. Hordképesség.

(1) Azt, hogy az árúk a vasut vagy a feladó által rakandók-e be, a díjszabásban kell meghatározni, amennyiben ez az üzletszabályzat erre vonatkozólag szabályokat nem tartalmaz. A feladó és a vasut a berakásra nézve a fuvarlevélben külön megállapodhatnak.

(2) A kocsik megrakására nézve az azokra feljegyzett raksúly mértékadó. A kocsikat az azokra felírt hordképességig csak akkor szabad megterhelni, ha az árú természeti minősége mellett nem kell attól tartani, hogy a megterhelés az időjárás befolyása következtében a szállítás alatt a hordképességet meghaladja. **A hordképességet meghaladó megterhelés — tulterhelés — semmi esetre sincs megengedve.** Az olyan kocsiknál, melyeken csak egy, a megengedett megterhelést feltüntető, a raksúlynak megfelelő felírat van, a feljegyzett súly határát 5%-ig szabad túllépni.

I. (1.) A feladónak az árúk berakásánál, ha ez a teljesítmény az ő kötelessége, a rakomány biztosítására szükséges megerősítő eszközöket magának kell szolgáltatnia és ezenkívül különösen ügyelnie kell arra,

a) hogy a rakodásból folyólag a használt kocsikat és az együvé rakott árúkat veszély ne érje s hogy a vonat biztonsága veszélyeztetve ne legyen ;

b) hogy a teher a tengelyeken egyenletesen legyen megosztva és hogy nyitott kocsikba való berakásnál a rakomány a megengedett magassági, szélességi és hosszúsági terjedelmet (rakodási szelvény) túl ne haladja ;

c) hogy a rakomány biztonságára használt alátétek odaszegezve vagy egyébként kellően megerősítve legyenek.

(2) Fűrészelt fának, szálfának, sineknek, szálvasnak, vasszerkezeteknek, gőzkazánoknak s efféléknek,

nemkülönben laza széna-, szalma-, dohány-, fakéreg stb. küldeményeknek berakására a fennálló díj-szabási szabályokon kívül még az I. mellékletben foglalt határozmányok mérvadóak.

(3) **Az ömlesztett állapotban szállítandó gabona,** maláta, hüvelyesek, vetemények, korpá és olajmagvak berakására, továbbá a kazán- (cisterna-, tartány-, medencze-, edény-) kocsik megrakására nézve lásd a B) szakaszt.

(4) Ha a fuvarozási szerződés megkötése előtt kiderül, hogy a feladó által teljesített berakás a fennálló határozmányoknak nem felel meg, akkor a küldemény szállításra nem vétetik át. A feladási állomáson már csak a fuvarozási szerződés megkötése után észrevett hibás rakodást, amelynek helyreigazítását a feladó nem vagy jelentékenyebb feltartóztatás nélkül nem teljesítheti, valamint az utközben észrevett hibás rakodást a vasut a költségek utánvételével lehetőleg helyreigazítja.

(5) Ha a utközben a rakodási szelvény tullepése véte-
tik észre, akkor, amennyiben a vasut a költségek utánvételével az átrakást nem foganatosítja, a küldeménynek a rakodási szelvényen tul kiemelkedő része a kocsiból kirakatik és a 81. §-ban foglalt határozmányok szerint kezeltek. A kirakásért a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megállapított kirakási illetékek szedetnek be.

(6) A küldeménynek a rakodási szelvény tullepése miatt közbeeső állomásokon kirakott részére 6 napi fekbérmentes idő engedélyeztetik, mely a rendelkezésre való fölszólításnak a feladó állomásra történt elküldését követő éjféltől kezdődik. A 6 napi határidő leteltével a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában e czimen megszabott fekbér szedetnek be.

(7) Ha a küldeménynek a rakodási szelvény tullepése miatt valamely közbeeső állomáson kirakott része a feladó rendelkezésére tovább- vagy visszaszállíttatik, akkor az külön szállítmányként kezeltek.

(8) Ha valamely széna- vagy szalmaküldeménynek a rakomány eltolódása következtében valamely közbeeső állomáson kirakott része a feladó rendel-

kezésére az eredeti feladó állomásra visszaszállítatják, a fuvardíj a kirakott rész tényleges súlyáért a 3. külön díjszabás alapján számíttatik.

II. (1) A feladó vagy ennek munkásai által végzett helytelen rakodás vagy kocsitulterhelés folytán, avagy a feladó által megrakott kocsi rakományának eltolódása következtében szállításközben előálló minden kárért (költségért), továbbá oly károkért, melyek a feladó, illetve átvevő vagy azoknak munkásai által teljesített be- vagy kirakásból folyólag vagy ebből az alkalomból a járóműveken, rakodási szereken vagy bármi más tekintetben okoztatnak a vasutnak, a feladó, illetve az átvevő felelős.

(2) A szállításnak a rakomány átrakása vagy helyreigazítása által okozott megszakításért a kocsi feltartóztatásának időpontjától kezdve a továbbszállításig a B) szakaszban foglalt mellékilletékek díjszabásának határozmányai szerint kocsiálláspénz szedetik be. Ugyanez áll a szállításnak a túlsúly kirakása következtében előálló megszakítása esetére is, ha csak a feladó a súlynak a vasut által leendő megállapítását nem kérte.

III. Ha a feladó által történt berakásnál a kocsinak sem térfogata, sem raksúlya nem használtatik ki, a vasutnak jogában van az illető kocsi barmás árakat is berakni.

IV. A kocsi tulterhelése esetében, ha a tulterhelést a feladási vagy valamely közbeeső állomás állapítja meg, a következő eljárás alkalmaztatik:

a) A túlsúly, még abban az esetben is, ha a súlynövekedés az időjárás befolyásából származott volna, kirakatik. A díjszámítás a kocsin maradó mennyiség súlyának alapulvételével történik.

A kirakott árú a 81. §-ban megszabott eljárás alá esik. A kirakott túlsúlyért a fuvardíj a közbeeső állomásig a főrakományra érvényes díjtétel alapján számíttatik ki, ha csak a d) pont értelmében utólagos hozzáadás nem történik.

b) A túlsúly kirakásáért a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában megállapított kirakásiilletékek számíttatnak fel.

c) A közbeeső állomáson raktározó túlsúlyokra hat-

napi fekbérmentes idő engedelyeztetik. Ez a fekbérmentes idő a rendelkezésre való felszólításnak a feladó állomásra történt elküldését követő éjféltől kezdődik. A hat napi határidő leteltével a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában e címen külön megszabott fekbér szedetik be.

d) (1) Ha valamely közbeeső állomáson raktározó tulsúly a feladó rendelkezésére tovább- vagy visszashállítatik, azt külön szállítmányként kell kezelni.

(2) Ha a feladó a rakomány megmérlegelését kifejezetten kívánta, de ezen kívánságának a feladási állomáson megfelelni nem lehetett, akkor a kirakott tulsulynak az eredeti feladási állomásra kívánt visszashállításánál a fuvardíj a kirakott tulsulynak tényleges súlyáért a 3-ik külön díjszabás alapján számíttatik.

(3) Hasonló feltételek mellett megengedhető a feladónak, hogy a kirakott tulsúly valamely más, ugyanazon feladási állomásról jövő, a közbeeső állomást érintő hasonló tartalmu rakományhoz hozzárakhassa. Ebben az esetben a feladónak az illető kocsit annyival kevesebb súllyal kell megterhelnie, amennyit a közbeeső állomáson a rakományhoz hozzárakni kíván és a közbeeső állomáson való hozzárakást a fuvarlevélben elő kell írnia.

(4) A fuvardíj ebben az esetben az eredeti feladási állomástól a rendeltetési állomásig az egész rakományért számíttatik, ideértve tehát az utközben hozzáarakandó mennyiségért is, ezenfelül pedig a hozzáarakott mennyiségért a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megállapított berakási illeték is felszámíttatik.

V. Ha valamely kocsinak tulterhelése csak a rendeltetési állomáson állapíttatik meg, a fuvardíj a tulsúlyért ugyanazon díjtétel alapján számíttatik, mintamely a rakomány többi részére alkalmaztatott.

Mert nem lehet kétséges, hogy a vasut abban az esetben, ha forgalmi eszközeiben beállt hiba folytán a szállítmányt átrakni kénytelen, köteles a rendes kereskedő gondosságával a küldemény továbbszállításánál ugyanazokat az elővigyázati intézkedéseket megtenni, amellyel a feladó a feladás alkalmával élt. Ezt azonban a vasut jelen esetben elmulasztotta akkor, midőn az átrakásnál a vasuti kocsit nem homokoltatta, dacára annak, hogy a nem vitás tényállás szerint

a feladó azt a kocsi, melyből a sertéseket átrakják, a feladáskor homokkal ellátta, miből a vasut vétkessége nyilvánvaló. (Keresk. és váltótvszék 1899. D. 776.)

Az alperes nem teszi vitássá, de a 2. alatti tényálladéki jegyzőkönyv tartalmával bizonyítva is van, hogy a per tárgyát tevő szalmaprés Ercsirtől Malaczkára történt fuvaroztatása közben oly módon törött darabokra, hogy az ki nem javítható.

Kétségtelen eszerint az, hogy a peres fuvarozásnak tárgyát képezett szalmaprés a jogosultra nézve jogilag elveszettnek tekintendő.

Az ekként bekövetkezett kár okára nézve a 2. alatti tényálladéki jegyzőkönyvben az foglaltatik és az alperes perirataiban az üzletszabályzat 86. §-ának (1) 3. pontjára alapított védekezéseül azt adta elő, hogy a díjszabás értelmében a feladó által berakandó gép felső részén kiemelkedő csavar a 16. sz. órhnál levő átjáró hídfő alsó részébe beleütközött és ezen ütdés következtében a gép a vasuti kocsiól kiesett.

A keresetet az üzletszabályok 88. §-ára alapító felperes tagadta, hogy a kereseti kérelmet ilyen módon keletkezett volna, azt azonban nem is említette, hogy a kár milyen más módon keletkezett volna.

Mint hogy pedig az üzletszabályok 86. §-ának (2) pontja arra az esetre, ha a bekövetkezett kár a körülmények szerint az (1) bekezdésben megjelölt veszélyek valamelyikéből keletkezhetett, törvényes védelemet állít fel arra nézve, hogy a kár tényleg ebből a veszélyből keletkezett,

és minthogy a fennforgó esetben az eset körülményei akár ilyenent keletkezhetsének ellene nem szólnak,

azt pedig, hogy a kereseti kár nem ezen, hanem valamely más okból keletkezett, holott a törvényes védelemmel szemben a bizonyítás részben őt terhelte, a felperes nem bizonyította: a királyi törvényszék a bekövetkezett kárnak a 2. alatti tényálladéki jegyzőkönyvben írt okból való keletkezését megállapítandónak tartja.

Az alperes az üzletszabályok 88. §-ára alapított kereseti követeléssel szemben az üzletszabályok 86. § (1) 3. pontjára alapított védekezésésként a fenti tényállás alapján azt vitatta, hogy a bekövetkezett kár kizárólag a feladó vétkes gondatlanságára vezetendő vissza, mert nyilvánvaló, hogy a feladó által végzendő berakás olyan módon történt, hogy a rakodás megengedett magassági méretei túl lettek lépve, holott az üzletszabályok 59. §-ának (2) pontjához tartozó I. póthatározmány (1) pontja értelmében a feladó által berakandó áruk nál — mint a jelen esetben is — a feladónak különösen ügyelni kell, hogy: a) a rakodásból kifolyólag a használt kocsikat veszély ne érje, hogy a vonat biztonsága veszélyeztetve ne legyen, b) hogy nyitott kocsi alá való berakásnál — mint a jelen esetben is — a rakományt a rakodási szelvény méreteit túl ne haladja.

Evvél szemben egyrészt arra hivatkozott a felperes, hogy a fennforgó esetben a vasut emberei rakták be az árut, következésképp a berakás módjáért ő (t. i. a feladó, illetve a felperes) felelős nem is lehet, másrészt pedig rámutatott a vasutnak a 21. sz. utasításban gyökerező arra az ellenőrzési kötelességére, amely szerint a feladó által végzendő rakodást is az

üzembiztonsági szempontból felülvizsgálni köteles, hogy tehát az alperes akkor, amikor ezt az ellenőrzési kötelezettségét elmulasztotta; vétkes gondatlansággal járt el.

Az nem vitás, hogy alperes fuvarozás tárgyát képező 8000 kg. összsúlyu szalmaprés súlyánál fogva díjszabás értelmében feladó által volt berakandó (l. az árúdíjszabás I. rész B) szakasz A—V. fejezet b) 2. pontját), és ha az ilyen árút a feladó kérelmére mégis a vasut emberei rakják be, ezek a feladó megbízottaiként lévén tekintendők, ezeknek a berakás körüli eljárása és esetleges mulasztása a vasut rovására nem eshet; avval tehát, hogy a fennforgó esetben a díjszabásszerűen a feladó által berakandó peres árút tényleg a vasut emberei rakták be, az üzletszabályok 59. §-ának (2) pontjához tartozó 1. póthatározmányának (1) pontjában megállapított kötelezettségével szemben a felperes sikerrel nem védekezhetik; és ennek a kötelezettségének elmulasztásában a feladó kétség-telenül hibás.

Másrészről azonban, noha az üzletszabályokban csakis a feladóra nézve van az a kötelezettség kimondva, miszerint ügyelni tartozik arra, hogy a nyitott kocsiba való berakásnál a rakomány a rakodási szelvény méreteit túl ne haladja, kétségtelen, hogy a vasútnak is a rendes fuvarozó gondosságából folyó kötelezettsége, hogy a felhívott pont értelmében való berakást ellenőrizze; mert ha a rakomány az említett mértéket meghaladja, ezzel a vasuti forgalom biztonsága, továbbá a személy- és vagyonbiztonság vannak veszélyeztetve.

Ebből a szempontból tehát nem szabad a vasutnak a megengedett rakodási méretek betartásának ellenőrzését magára a feladóra bízni, hanem azt ellenőrizni neki magának is annál inkább kötelessége, mert a rakomány magasságának megállapítása rendszerint a megrakott kocsinak a rakodási mércze alá állítása által történik, ami a kocsit tolatásával jár, erre pedig a feladónak joga nincs, hanem azt a vasutnak kell teljesíteni. Kimondja a vasutnak ezt a kötelezettségét a 21. sz. utasítás 7. és 24. cikke is és arra kötelezi a vasut közegeit, hogy a megengedett szelvény mértékét túlhaladó rakományt utasítsák vissza.

Ez a 21. sz. utasítás nem kiegészítő része ugyan a fuvarozási szerződésnek, hanem a vasut belső kezelésére vonatkozó bizonyos határozmányok gyűjteménye, és eszerint ez az utasítás nem menti fel a feladót az üzletszabályokban előírt fenti kötelezettsége alól, azonban ennek a 21. sz. utasításnak rendelkezései is azt mutatják, hogy a magassági méretek ellenőrzése a vasutnak a rendes fuvarozó gondosságával járó kötelessége, mert hiszen erre közegeit maga is utasította. Ha tehát a vasut az elemi gondosságnak ezt a mértékét is elmulasztja, kétségtelenül olyan vétkes gondatlanságot követ el, amely nélkül a rakomány magasságából keletkezett kár be nem következhetett volna; és ugyanezért ezt a vasut az üzleti szabályok 86. §-ának (1) 3. és (2) pontjaira alapított mentességre nem hivatkozhat.

Ezek szerint a rakodásnak a megengedett méreteket meghaladó módon történt eszközölése folytán beállt kárnak okozása körül ugy a feladó, mint az alperes vasut egyaránt hibásak lévén, és kétségtelen lévén az is, hogy ha akár a feladó, akár

az alperes vasut fentemlitett kötelezettségüket teljesítették volna, akkor a kereseti kérelmet be nem következhetett volna: a mindkettőjük hibája folytán egyaránt bekövetkezett kereseti kérelmet a felperesnek és az alperesnek egyaránt rovására irandó, és ennek jogkövetkezményeként az alperes a bizonyított egész kereseti kárnak csak fele részét tartozik a felperesnek megtéríteni. (Keresk. és váltótvszék 108401/1913.)

Az Ü. sz. 52. §. (*) p.-nak csak az az értelme, hogy a vasut követelheti minden korsi után a külön fuvarlevél kiállítását, ez azonban nem zárja ki, hogy a vasut ettől el is tekinthesen.

Aminthogy a hivatkozott póthatározmány sem zárja ki teljesen az egy fuvarlevéllel feladott árunak több kocsiiban szállítást.

Mintthogy pedig az elsőbírság megállapította, hogy a szállított hordókat a feladó tartozott berakni, és így habár a hordókat a vasut emberei rakták be, azok a feladó által berakottaknak tekintendők (B. szakasz A. V. fej. e) p.), és a vasut emberei a fél alkalmazottainak tekintendők,

s minthogy az Ü. Sz.-hoz tartozó II. függ. 1. p. szerint a fél meghatározott raksúlyu vagy rakterületű kocii szolgáltatását nem követelheti, az a körülmény,

hogy a vasut a megfelelő egy kocsiiban szállítható árut 2. kisebb rakterületű kocsiiban szállította, nem vonja maga után azt, hogy a vasut csak az áru súlyának megfelelő fuvardíjat követelhesse, és nem menti fel alperest az alól, hogy a 2. kocsi szaksúlyának megfelelő fuvardíjat fizesse, mert az árunak két kocsiiban szállítása a fentiekre való tekintettel a feladó által nem kifogásoltnak tekintendő. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 81.)

A felperes arra alapította a keresetét, hogy az alperes által a 2/a. és 2/b. alatti rovatlapok szerint Törökbecse—Arac állomásról Máriásasvár állomásra feladott átköltözködési ingóságok két kocsiba rakattak és két kocsiiban szállítottak s ennek ellenére az eljáró vasuti közeg tévesen csak annyi fuvardíjat számított fel, amennyi az esetben járt volna, ha a küldemény szállításánál egy kocsi vétetett volna igénybe.

Az elsőbírság meg nem támadott irányadó ténymegállapítása szerint azonban a kereseti küldemény helyes és szakszerű rakodás mellett elért volna egy kocsi is. E tényállás mellett és amennyiben a fentebb kifejtettek szerint a küldemény berakása a vasutnak volt a kötelessége, nem követelhet a vasut külön díjat a második kocsi használatáért, mert arra, hogy a küldemény szállításánál, amely egy kocsiiban is eszközölhető lett volna, két kocsit vett igénybe, a saját hibája szolgáltatott okot. (Keresk. és váltótvszék 1907. E. 505.)

A kir. törvényszék a felperes részéről vitatott körülmények alapján pedig a vasut vétkességét megállapíthatónak nem találta s ezért a Nemzetk. Egy. 44. cz. (1) pontjára alapított alperesi kifogásnak helyet adott;

mert az árut a feladó tartozott berakni, tehát a berakásért ő felelős. Ez a felelősség pedig aállítás végett rendelkezésére bocsátott kocsi megvizsgálására is kiterjed, mert a rakodásért való felelősség alapján egyedül felperesnek, mint feladónak állott érdekében a kocsit átvétel előtt megvizsgálni, hogy aállításra alkalmas-e? s ha ezt elmulasztotta, mulasztásának következményeit ő tartozik viselni, ellenben a vasutat fele-

lösség csak akkor terhelné, ha alperes közegeinek hibája okozta volna, hogy felperes a kocsit nem vizsgálta meg, vagyis ha való volna felperesnek az az állítása, hogy a feladó a feladás alkalmával kérdést intézett az állomási előjáróhoz, hogy van-e a kocsin szelelő nyílás s a vasút közege a feladót igenlő válasszal félrevezette. (Kír. keresk. és váltótvszék 1902. D. 784.)

60. §.

Fuvardíjpótlékok.

(1) **A küldemény tartalmának, súlyának vagy darabszámának helytelen bevallása**, úgyszintén a C) mellékletben foglalt biztonsági szabályok figyelmen kívül hagyása esetében, tekintet nélkül arra, hogy forog-e fenn vétkesség a feladó részéről vagy sem, fuvardíjpótlékok fizetendők a következő határozmányok értelmében:

a) Ha az 54. §. (1) bekezdés B) és (2) bekezdés A) pontjában felsorolt tárgyak helytelen tartalombevallás mellett adatnak fel fuvarozásra vagy ha a C) mellékletben foglalt biztonsági szabályok figyelmen kívül hagyatnak, a fuvardíjpótlék az ilyen tárgyat tartalmazó küldemény-darab minden egyes kilogrammnyi elegysúlya után:

az 54. §. (1) bekezdés B) pontja értelmében a szállításból kizárt, úgyszintén a C) mellékletben I. és II. alatt felsorolt robbanás veszélyének kitett és öngyuló áruknál: 12 korona,

a C) mellékletben III., IV. és V. alatt felsorolt gyulékony folyadékoknál, mérges és maró anyagoknál: 3 korona,

a C. mellékletben VI. alatt felsorolt rothadásnak alávetett anyagoknál: 50 fillér.

- b) A helytelen tartalombevallás más eseteiben, ha a bevallás fuvardíjmegrövidítést nem vonhat maga után, a fuvardíjpótlék fuvarlevelenként 1 korona, egyébként pedig a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a helytelen bevallás szerint járó és a helyesen kiszámított fuvardíj közti különbség kétszerese. Ha a különböző árúosztályokba tartozó áruk egy küldeménynyé egyesítettek és azoknak egyenkénti súlya különösebb nehézség nélkül megállapítható, a fuvardíjpótlékot a fuvardíj elkülönített számításának alapul vételével kell megállapítani, amennyiben ez olcsóbbnak mutatkozik. A fuvardíjpótlék legkisebb összege: 1 korona.
- c) A feladó által berakott küldemény darabszámának vagy súlyának helytelen bevallása esetében, ha ez fuvardíjmegrövidítést vonhat maga után, a fuvardíjpótlék a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a helytelen bevallás szerint járó és a helyesen kiszámított fuvardíj közti különbség kétszerese.
- d) A kocsitölterhelése esetében a fuvardíjpótlék hatszorosa a feladási állomástól a rendeltetési állomásig azon súly után járó fuvardíjnak, mely az 59. §. (2) bekezdésében megállapított terhelési határokat meghaladta. Ez a szabály megfelelően alkalmazandó az olyan tárgyakra is, melyeknek fuvardíja nem a súly szerint számíttatik. Ha például a fuvardíjat a rakterület szerint kell számítani, a fuvardíjpótlék akként

állapittatik meg, hogy a használt kocsi rakterülete után számított fuvardíj a megengedett legnagyobb terhelési súlyért járó fuvardíjnak tekintetik, ezen az alapon a túlsúlyra eső fuvardíj kiszámittatik és ennek összege hatszor vétetik.

- e) Az a)–d) alatt megállapított fuvardíj-pótlékok együttesen szedetnek be, ha ezen szabályok közül egyidejűleg több lett megszegve. Ha az olyan helytelen tartalombevallás, mely fuvardíjmegrovíditést vonhat maga után, a küldemény darabszámának vagy súlyának helytelen bevallásával együtt fordul elő s nem az 54. §. (1) bekezdés B) és (2) bekezdés A) pontjában megnevezett minőségű tárgyakról van szó, a fuvardíjpótlék a kétszerese annak a fuvardíjkülönbözetnek, mely egyrésről a bevallott darabszám vagy a bevallott súly és a bevallott tartalom után számított fuvardíj, másrésről a megállapított darabszám vagy megállapított súly és a megállapított tartalom után számított fuvardíj között mutatkozik.

Ezenkívül a fuvardíj-különbözet utánfizetendő és a felmerült kár megtérítendő, ugyszintén a törvényekben vagy rendőri szabályokban megállapított büntetésnek is helye van.

- (2) A díjszabásban egységesen meg kell határozni azokat az elveket, amelyek szerint az (1) bekezdésben megszabott fuvardíjpótlékok beszedése méltányosságból esetleg mellőztetik, vagy pedig csekélyebb pótlékok szedetnek.

I. A fuvardíjpótlékok elengedését vagy csekélyebb pótlékok beszedését a vasut fontolóra veszi,

1. ha a szabályok be nem tartása menthető tévedésből eredt, a vasutra nézve kár nem keletkezett vagy a fuvardíjpótlék nagyságát el nem érő kár okoztatott és a forgalom biztonságának nagyobb-mérvű veszélyeztetése nem következett be,

2. ha a pótlék nagysága aránytalanul súlyos vagy

3. az 1. bekezdés *b)* és *c)* pontjaiban említett esetekben, ha a helytelen bevallás szembeötlő volt.

(3) Fuvardíjpótlékot nem szabad szedni :

a) a súly helytelen bevallása vagy a kocsi túlterhelése esetében, ha a mérlegelés a vasutnak kötelességében állott ;

b) a fuvarozás tartama alatt keletkezett túlterhelést nem okozó súlynövekedés esetében, ha a feladó bebizonyítja, hogy a súlynövekedés az időjárás befolyására vezethető vissza ;

c) a fuvarozás tartama alatt az időjárás befolyása által okozott túlterhelés esetében, ha a feladó bebizonyítja, hogy a kocsi megrakásánál az arra feljegyzett raksúlyt nem haladta túl.

(4) A fuvardíjpótlék esedékessé válik, mihelyt a fuvarozási szerződés megkötött. (61. §.) A C) mellékletben fel nem sorolt áruk után fuvardíjpótlék nem szedhető, ha a feladó az áru be rakása előtt és az 58. §. (1) bekezdésében említett eljárás megindítása előtt az iránt rendelkezett, hogy az áru neki visszaadassék (73. §. (1) bekezd.). **A fuvardíjpótlékot a feladó köteles megfizetni. Ha az átvévő a fuvarlevelet és az árut átvette, a pótlékért a 76. §. (4) bekezdése értelmében a feladó mellett, mint egyetemleges adóstárs felelős, de**

csak akkor, ha a pótlék az értesítőben (79. §.) és a fuvarlevélben ki van tüntetve.

(5) A fuvardíjpótlék fizetése vagy visszafizetése iránti igény egy év alatt elévül. Az elévülés a fuvardíjpótlék fizetésére vonatkozó igényeknél a fuvardíj kifizetésével vagy ha a fuvardíj nem volt fizetendő, az árú feladásával veszi kezdetét; a visszafizetésre vonatkozó igényeknél pedig az elévülés a pótlék kifizetésével kezdődik. Szünetel vagy félbeszakittatik az elévülés a 71. §. (2) bekezdésében foglalt határozmányok szerint.

II. A fuvardíjpótlékok visszatérítése iránti igények érvényesítésére a 70. §-hoz tartozó II. végrehajtási határozmány nyer alkalmazást.

A díjpótlék nem a szállítmánydarabot megalkotó egyes árudarabok, vagyis a helytelenül bevallott darabok sulya után, hanem a szállításnál külsőleg is külön darabként jelentkező s a fuvarlevél darabszám rovatában ilyenként megjelölt egész csomag bruttó sulya után rovandó ki, ideértve tehát magának a göngyölegnek és a helytelenül bevallott árukkal együvé csomagolt egyéb áruknak súlyát is.

Ennek a magyarázatnak helyességét a díjpótléknak biztonsági célja is indokolja, mert a göngyölegnek és egyéb tárgyaknak a veszélyes árudarabokhoz való hozzácsomagolása által a veszély sok esetben inkább növekszik, mintsem csökkenne s a vasut kártérítési felelősségének mérve is fokozottabb, hogy ha a helytelenül bevallott tárgyak meggyuldása vagy felrobbanása következtében nagyobb sulyú és megfelelően nagyobb értékű küldemény pusztul el.

Ugyanezek a biztonsági tekintetek indokolják másfelől azt is, hogy gyakran az egész küldemény bruttó sulya után számítandó bírság magával a helytelenül bevallott árú sulyával és értékével sem áll megfelelő arányban, de ilyen aránytalanság, különösen a küldemény értékét tekintve, előfordulhat oly esetekben is, midőn kizárólag a B. mellékletben felsorolt árúk adatnak fel helytelen bevallással, vagy a biztonsági szabályok figyelmen kívül hagyásával.

Az Ü. Sz. szövege és a rendelkezés célja tehát a felperes perbeli álláspontja mellett szólnak s a hazai judicaturában eddig állandóan érvényesült ellenkező felfogás főindokát abban találta, hogy az Ü. Sz. alapját képező berni nemzetközi egyezményhez tartozó végrehajtási határozmányok 3. §-ának (1) bekezdésében nincs megjelölve, vajjon a díjpótlékot az egész küldeménydarab, vagy csak a helytelenül bevallott árudarabok bruttó sulya után kell-e számítani?

Azonban ennek a felfogásnak alapiául szolgáló jogi állapot újabban lényeges átalakuláson ment át, amennyiben az

1901. évi XXV. t.-cikkkel becikkelyezett párisi pótegyezmény 2. cikkének II. bekezdése a bérni nemzetközi egyezményhez tartozó végrehajtási határozmányok fentebb idézett rendelkezésének módosításával kifejezetten megjelölte, hogy a fuvardíjpótlék a küldemény minden bruttó kilogrammja után számítandó.

Igaz ugyan, hogy ennek következtében az Ü. Sz. vonatkozó rendelkezései az eddiginél szigorubb értelmű szövegezését nem nyertek, de jelenleg a nemzetközi egyezmény rendelkezéseivel összhangzásban állanak s így, ha maga az Ü. Sz. vonatkozó szövege a vasut előnyére nem is módosult, mégis annak rátiója változott úgy, hogy az Ü. Sz. vonatkozó intézkedéseinek a nemzetközi egyezmény rendelkezéseivel való összefüggése alapján a mai jogállapot mellett szoros magyarázattal sem lehetett a kir. törvényszék fentebb elfoglalt álláspontjától eltérő értelmezést adni. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 563.)

A fuvardíjpótlék iránti igény megállapításához a helytelen bevallás ténye magában elegendő, anélkül, hogy a feladót terhelő csalárdságot vagy vétkeességet bizonyítani kellene. Az a körülmény, hogy az árú mineműsége a helytelen bevallás daczára felismerhető volt és a vasut közege által fel is ismertettett — közömbös. (C. 900. ápr. 26. 60. — Azonos : 1345/903.)

A felebbezési bíróság, a kir. ítélőtábla ezen felülvizsgálati tanácsának állandó gyakorlata értelmében, ítéletének vonatkozó indokaiiban helyesen fejtette ki, hogy az üzletszabályzat 53. §-a 8-ik pontjában említett „egész küldemény darab” alatt csak a helytelenül bevallott árudarab értendő, és hogy ehhez képest a helytelenül bevallott árúnak más, helyesen bevallott áruval együtvé csomagolása esetében, a díjpótlék csak a helytelenül bevallott árú súlya, nem pedig az egész csomagnak összes, tehát a helyesen bevallott árúnak súlya után is követelhető ;

és mert a fellebbezési bíróság ítéletének vonatkozó indokaiiban az állandó gyakorlatnak megfelelőleg helyesen mondtatta ki, hogy a szóban levő s bírság jellegével bíró díjpótlék után **kamat nem jár.** (Bpesti kir. ítélőtábla 1901. II. G. 21.)

A fuvardíjpótlékre vonatkozó intézkedéseknek nyilván az a céljuk, hogy a forgalom biztonságát természetüknél fogva veszélyeztető árúk a szállításból egészen kizárassanak, vagy azok göngyölése és kezelése tekintetében legalább oly óvó rendszabályok alkalmaztassanak, melyek úgy az ily árúkat kezelő személyzetre, mint a forgalmi eszközökre és a fuvarozásra elvállalt többi árúkra nézve is a veszélyt lehetőleg elhárítani képesek. Az árúk helyes bevallásának egyik fő-célja tehát az is, hogy a forgalom biztonsága céljából netalán szükséges külön óvó rendszabályoknak szüksége már a felvételkor megállapítható, az árúk természeténél fogva esetleg szükséges, a rendesnél óvatosabb eljárás már a felvételi kezelésnél alkalmazható s ezáltal a beállható veszély elhárítható legyen. (Bpesti kir. ítélőtábla 1896. II. G. 45.)

Közömbös, hogy a helytelen bevallás ténye körül alperest nyerészkedésre irányuló rosszhiszeműség terheli-e, vagy hogy a helytelen bevallásból származott-e kára felperesnek, avagy nem,

mert a szóban levő fuvardíjpótlék kötbér, azaz szerződéses

bírság természetével bírván, alperesnek fizetési kötelezettsége a fuvarozási szerződésben a fuvarozandó tárgynak helyes bevallására nézve kikötött feltétellel ellenkező cselekmény, vagyis a helytelen bevallás ténye folytán eo-ípo beállott tekintet nélkül arra, hogy alperest a bevallásnál nyereszkedési szándék terhelte-e, vagy felperes a valótlán bevallás folytán kárt szenvedett-e avagy nem. (Keresk. és váltótvszék 1896. D. 122.)

Az a körülmény, hogy a vasut a helytelenül bevallott küldeményt nem továbbította, azért sem lehet akadály a **díjpótlék** követelésének, mert az Ü. Sz. 50. §-ában foglalt intézkedésnek nyilván az a **céljük, hogy a forgalom biztonságát természeti sajátosságuknál fogva veszélyeztető árúk** szállításából eredhető veszélyek lehetőleg elháríttassanak s tekintettel arra, hogy szóban forgó veszélyes tulajdonságuk által a vasut közgeinek, berendezéseinek, valamint egyéb árúknak biztonsága nemcsak szállítás közben, hanem kezelés vagy raktározás közben az elszállításig is kockára van téve és az előállható veszélyek elhárítása végett az ily árúk kezelése már a feladás időpontjától kezdve különös elővigyázatot igényel, tehát az ily árúk helyes bevallásának egyik főcélja az is, hogy a szükséges biztonsági szabályok már a felvételnél is alkalmaztassanak s a beállható veszély nemcsak a szállítás alatt, hanem annak megkezdése előtt is elhárítható legyen.

Ezekhez képest az 1901. évben kiadott Ü. Sz. 53. § (6) és (7) pontjainak az a rendelkezése, mely az említett veszélyes árúk helytelen bevallását bírsággal sújtja, úgy értelmezendő, hogy az a díjpótlék, mely nem a szállításért járó ellenszolgáltatásként, hanem mint az Ü. Sz.-ban foglalt szerződési feltételek megszegéséért követelt bírság fizetendő, már a helytelen bevallás mellett történt feladás által elkövetett szerződésszegés alapján követelhetővé válik. (Keresk. és váltótvszék 1904 D. 314)

A budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszék, mint kereskedelmi bíróság: Felperest keresetével elutasítja. Indokok: Felperes fuvardíjpótlékot követelt azon az alapon, hogy alperes a C/1.—C/34. alatti fuvarlevelekkel feladott küldeményeket »mezei vasutikocsi« bevallással jelölte meg, holott a feladott küldemények nem »mezei vasutikocsik« voltak, hanem a gyulaivideki h. é. vasut közlekedési céljaira szolgáló rendes vasuti fedett és nyitott teherkocsik.

A fennforgó esetben felperes fuvardíjpótlékot nem követelhet, mert a helytelen bevallás a **feladónak oly mulasztása volt, amelyet a vasut az árúnak fuvarozására átvételekor ismert**, vagy a rendes gondosság kifejtése mellett ismerni köteles volt. Ugyanis alperes 3 hónap lefolyása alatt 34 esetben adott felnyitott kocsikra felrakva oly vasuti kocsikat, melyeket ő mezei vasuti kocsiknak jelölt meg, amelyek azonban tényleg vasuti kocsik voltak. A vasuti közegek tehát az ugyanazon állomáson 34-szer ismétlődő szállításoknál a rendes gondosság kifejtése mellett észlelhetők volna, hogy a bevallás helytelen volt. Ily körülmények között a vasut közgeinek a helytelen bevallás felismerése után módjában állott volna alperest a helytelen bevallásra figyelmeztetni, azt kijavíttatni és újabb ismétlődését megakadályozni. Mint-

hogy azonban alperes vasut ezt nem tette, ennél fogva rendes gondosság ezen elmulasztása folytán a bírság jellegével bíró fuvardíjpótlék követelésére való igényét elvesztette. A budapesti kir. ítélőtábla: Helybenhagyja. M. kir. Curia: Helybenhagyja. (874/1912. V.)

A fuvardíjpótlék kötbér jellegével bíró, a kötbér után pedig az állandó bírói gyakorlat szerint **kamat nem jár.** (Curia 1900 ápr. 26. 60.)

A vasutnak jogában áll a díjszabás szempontjából vizsgálatot ejteni s az ekként kiderített helytelen bevallás esetében az esetleges fuvartöbblet mellett még külön **fuvardíjpótlékot** is beszédni, mely helytelen bevallás esete akkor is megállapítható, ha egy bizonyos anyag más olcsóbb díjtétel alá eső rendeltetésének jeleztetett, mint amilyen rendeltetéssel tényleg bírt. (C. 99. máj. 16. G. 84/899.)

Az alperes vasut **nincs elzárva attól, hogy a fuvarlevélre írt súlyadattal szemben bizonyíthassa, hogy a súlyadat téves összegezés folytán íratott a fuvarlevélbe.** A feladási állomáson hibás összegezés folytán íratott a fuvarlevélre nagyobb súly, mint amilyen súlyúnak az áru a rendeltetési állomáson találtatott. Az első bíróság helyesen vette ennek megállapításánál a fuvarlevél hátlapijára írt részletes súlyteljegyzéseket figyelembe, mert habár e feljegyzések nem tartoznak a fuvarlevél díjszabásszerű tartalmához, de ez nem ok arra, hogy a tévedés megállapításánál figyelembevehetők ne volnának, mert a díjszabás nem tartalmaz ez irányban tiltó rendelkezést, ily rendelkezés hiányában pedig nincs ok arra, hogy hasonló jegyzéseknek bizonyító erő ne volna tulajdonítható. (Keresk. és váltótvszék. 1904. E. 340.)

61. §.

A fuvarozási szerződés megkötése.

(1) A fuvarozási szerződés meg van kötve, mihelyt az áru a fuvarlevéllel együtt a felvételi helyen fuvarozás végett átvétetett. A felvétel jeléül a felvételi hely keletbélyegzőjét a fuvarlevélre rá kell ütni. Ezen bélyegzővel az 56. §. 5 bekezdése szerint a fuvarlevélhez esetleg hozzáfűzött minden egyes lapot is el kell látni.

(2) A lebélyegzésnek a fuvarlevélben megjelölt áru teljes átadása után és a feladó által előre fizetendő összegek kiegyenlítése után, a feladó kívánóságára az ő jelenlétében, késedelem nélkül kell megtörténni.

I. A feladó által berakandó és egy fuvarlevélhez tartozó árúcsak teljes berakásuk megtörténte után vétetnek átszállításra.

(3) A lebélyezett fuvarlevél a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgál.

(4) A feladó által berakott áruknál a fuvarlevélnek a súlyra és a darabok számára vonatkozó adatai csak akkor bizonyítanak a vasut ellen, ha a vasut a darabokat utánmérlegelte vagy utánszámlálta és ezt a fuvarlevélben kitüntette.

(5) A vasut köteles a feladó kívánságára az áru felvételét azon nap megjelölése mellett, melyen az áru fuvarozás végett átvétetett, a fuvarlevéllel együtt neki beszolgáltatót fuvarlevélmásodpéldányon, mely mint ilyen megjelölendő, elismerni. A másodpéldány kiállítását a fuvarlevélen bélyegző rányomásával kell tanusítani.

II. A feladó részéről szolgáltatott fuvarlevélmásodpéldánynak az eredeti fuvarlevéllel teljesen meg kell egyeznie és az utóbbin foglalt minden megjegyzést és nyilatkozatot is szó szerinti szöveggel kell tartalmaznia.

(6) A másodpéldány nem bír a fuvarlevél vagy a rakjegy jelentőségével.

(7) Oly áruknál, melyek nem egész kocsirakományokban adatnak fel, a másodpéldány helyett a feladó beleegyezésével feladási vevény állítható ki, amely ugyanazon jogi jelentőséggel bír, mint a másodpéldány.

III. Teljes kocsirakományi áruknak oly küldemények tekintetnek, melyekért a díjszámítás a kocsirakományi díjszabás szerint legalább 10.000 kg.-nyi súly alapul vételével vagy, ha a használt kocsirakosúlya ennél csekélyebb, ez utóbbi alapján, avagy az egész kocsirakosúletének alapul vételével történik.

IV. Az azonnal át nem vett felvételi elismervények egy évnél tovább nem őriztetnek.

V. A felvételi elismervényért járó illeték és a fel-

vételi bélyegilleték a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában van megállapítva.

(8) A feladók kívánságára az árú felvételét más alakban is el kell ismerni, például a nyugta-könyvben levő bejegyzés lebélyegzése által vagy más hasonló módon. Az ilyen elismervény a fuvarlevél másodpéldány jelentőségével bir.

VI. A nyugtakönyvek (könyvalakban vagy egyes lapokban) az állomások után, a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megállapított áron szerezhetők meg.

VII. (1) Második fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vevény nem adatik ki.

(2) A feladó kívánságára azonban a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megállapított illetékek lefizetése ellenében, ha az illető feladási állomáson megvannak, a **küldemény feladásáról bizonyítvány** állittatik ki. Ily bizonyítványok és a (8) bekezdés szerinti elismervények azonban sem utólagos rendelkezések megtételére, sem díjtöbbletek visszatérítésére vagy refakciókra irányuló igények érvényesítésére nem jogosítanak.

VIII. Az átvételi értesítőket illetőleg lásd a 76. §-hoz tartozó VII. végrehajtási határozmányt.

A fuvaroztató és a vasut közt az iránt létesült ügylet, hogy a szállítás magán kazánkocsikban eszközöltessék, a **fuvarozási szerződésnek külön mellékügylete**, mely magán a szoros értelemben vett fuvarozás körén kívül esik.

Ennek következtében a fuvarozási kényszer elvéből folyó az a törvényes rendelkezés, hogy a vasut a felelősségét külön megállapodással ki nem zárhatja és nem is enyhítheti, arra nem terjed ki, hanem arra nézve **megilleti a vasutat is az a szerződési szabadság**, amit a magánjog elvei a szerződő feleknek általában megadnak, és amelyek értelmében a felek a magánjog általános elveinek korlátain belül teljes szabadsággal állapíthatják meg a szerződésük feltételeit. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 82.)

A kir. törvényszék alaptalannak találta felperesnek azt az érvelését, hogy 125 láda sör adatott föl, mert a fuvarlevelet a feladó tölti ki és **a vasut nincs kötelezve, hogy a fuvarlevél adatainak helyességét vizsgálja**, a feladó pedig nem terjesztett elő a V. Ü. Sz. 53. §-ának 3. pontja értelmében kérelmet az iránt, hogy a vasut a peres kocsirakományi árú darabszámát állapítsa meg, **e megállapítás nélkül pedig a fuvarlevél a darabszám tekintetében bizonyítékul nem szolgál.** (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 183. sz.)

Az Ü. Sz. 54. §. (1) és (2) pontja egybevetéséből, különösen figyelemmel egyfelől az (1) pont ama rendelkezésére, hogy a fuvarozási szerződés akkor van megkötve, mihelyt a feladó állomás az árú a fuvarlevéllel fuvarozás végett átvette, másfelől a (2) pont ama határozmányára, hogy a fuvarlevél béléggel ellátásának, ami a (3) pont szerint a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgál, a fuvarlevélben megjelölt árú teljes átadása után kell megtörténni, kétségtelen, hogy a fuvarozási szerződés a fél és a vasut között csak akkor kötött meg, ha az árú beszolgáltatása teljesen befejeztett és a fuvarlevéllel együtt a teljes szállítmány továbbításra elfogadtatott. Kétségtelen a rendelkezésekből az is, hogy a fennforgó esetre vonatkozásban a fuvarlevélnek az árú beszolgáltatásának megkezdésekor történt átvételével a fuvarozási szerződés még nem lett megkötve, hanem csak akkor, midőn Tauszky Sámuel a felperes feladó részéről az utolsó kocsit is berakta. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 458.)

Az Ü. Sz. 54. §. sz. a fuvarozási szerződés csak akkor van megkötve, ha a feladó állomás az árút a fuvarlevéllel fuvarozás végett átvette. Ebből kétségtelen, hogy fuvarlevél kiállítása nélkül nem létezik érvényesen létrejött vasuti fuvarozási szerződés, a vasuti fuvarozási ügylet érvényes megkötésének feltételét a fuvarlevél kiállítása és annak a vasut által átvétele képezi és így a fuvarlevél nemcsak bizonyítási eszköz, hanem az átadás időpontjával kezdődő hatályt magát az ügyletet létesítő okirat, következésképp maga az ügylet, illetve a szerződő feleknek az ügyletre és annak feltételeire vonatkozó kölcsönös megegyezése létrejöttnek csak akkor tekinthető, ha az az 54. §-ban meghatározott alakban, vagyis az 51. §-ában meghatározott alakban, vagyis az 51. §-nak megfelelő okirat (fuvarlevél) kiállítása és annak a feladó állomás részéről való átvétele által létesül. Ennélfogva a vasuti fuvarozási ügyletet megkötő feleknek erre az ügyletre vonatkozó bármely megállapodása, következésképp a fuvarozó vasut által beszédhető mérlegelési díjakra vonatkozó kikötések is csak akkor kötelezők, ha azok a fuvarlevélbe felvéstek. (Bpesti tábla II. G. 98/96.)

A közvetlen díjszámítás előírását tárgyzó nyilatkozat, mely a feladó által aláírt fuvarlevélen a feladó aláírása felett s a feladó nyilatkozatának előterjesztésére szánt helyen fordul elő, a feladó nyilatkozatának tekintendő. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 810.)

62. §.

Csomagolás és megjelölés.

(1) Az árúnak, amennyiben azt természeti minősége megkívánja, elveszés, hiány vagy sérülés ellen biztosan csomagolva kell lennie.

(2) Ha az árú nincs így csomagolva, a vasut az árú

felvételét megtagadhatja vagy követelheti, hogy a feladó a csomagolás hiányát vagy hiányosságát a **fuvarlevélben ismerje el**. Ha a feladó csomagolást igénylő hasonló árakat csomagolatlanul vagy azonos csomagolási hiánynyal ugyanazon állomáson rendszeresen ad fel, egyszersmindenkorra az F) melléklet mintája szerinti **nyilatkozatot** állíthatja ki. Ebben az esetben a fuvarlevélben az általános nyilatkozatra utalni kell.

(3) Az, hogy a vasút a csomagolásnak a fuvarlevélben elismert vagy külsőleg fel nem ismerhető hiányossága folytán keletkezett károkért mennyiben tartozik felelősséggel, a 86. és 84. §-okban van meghatározva. Ha a csomagolásnak külsőleg felismerhető hiányossága a fuvarlevélben nincs elismerve, a vasút a felelősség alól csak akkor mentesül, ha a feladó csalárdul járt el.

(4) A csomagolásnak továbbá olyannak kell lennie, hogy az árú rendes vasuti kezelés mellett semmiféle kárt ne okozhasson. Ellenkező esetben, ha a vasút az árút ennek daczára is felveszi, jogosítva van követelni, hogy a fuvarlevélbe a (2) bekezdés rendelkezésének megfelelő elismerés vétesse fel. Az olyan kárért, mely a csomagolásnak ekként elismert vagy külsőleg fel nem ismerhető hiányosságából keletkezik, a feladó felelős. Ha a csomagolásnak külsőleg felismerhető hiányossága nincs elismerve, a feladót csak akkor terheli felelősség, ha csalárdul járt el.

(5) A vasút követelheti, hogy az olyan apró darabárúk (apró vasárúk, vagy effélék), melyeknek felvétele és berakása jelentékeny idővesztéssel jár, összekötözéssel vagy csomagolással nagyobb csomókba foglaltassanak össze.

(6) A vasut az olyan árúk csomagolását és rakodását, melyek nem tartoznak ugyan az 54. §. 2. bekezdés 4) pontjában felsoroltak közé, de tulajdonságaiknál fogva a szállítás alatt hátrányokat okozhatnak, a felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabás útján belátása szerint egységesen szabályozhatja.

I. Az alább felsorolt tárgyak csak a következő szabályok betartása mellett vétetnek át szállításra:

- a) Benzinnel hajtott automobilmek és motoros kerékpárok csak akkor vétetnek át szállításra, ha a benzintartók a járóművekkel szilárdan össze vannak kötve, fémből való, légmentesen záró készülékkel és a legmélyebb helyen leeresztő csappal vannak ellátva és ha a feladó e tartókat a feladás előtt teljesen kiüriti.

Ha e feltételek nem forognak fenn, mit a vasut akkor is feltételez, ha azoknak fennforgása a fuvarlevélben igazolva nincsen, akkor a szállításra nézve a C. mellékletnek III. alatt foglalt szabályai mértékadók.

- b) Oly hordókat, melyekben must, ki nem forrt új bor, erjedő gyümölcsle vagy sörgyári hulladékviz és a hűtőkészülékekben visszamaradó üledék szállittatik, olyan készülékekkel (mustszellentyűvel s effélével) kell ellátni, melyek a levegőnek a hordóból való kijutását lehetővé teszik. Oly üres hordóknak stb., melyek páczoló, maró, csipős és bűzös folyadékkal voltak töltve, külsőleg szárazoknak és kellően elzárva kell lenniök.
- c) Oly tárgyak, melyek a mozdony által szórt szikráktól könnyen meggyulladhatnak, pl. széna, faszén nem aprított, faliszt (fűrészpor is), faforgács, faanyag, papírforgács, nád (kivéve a spanyol nádat), növényi eredetű fonóanyagok és azok hulladékai, szalma (kukoriczészár, rizs- vagy lencszalma is), tőzeg (kivéve a gép- vagy préselt tőzeget), kőolajmaradványoknak gyantáknak és hasonló anyagoknak laza és

gyulékony tárgyakkal való keverése útján előállított árúk, továbbá kén, gipsz, csávmész és darázsszó (trasz) csomagolatlan állapotban csak nyitott kocsikban ponyvával betakarva vagy fedett kocsikban vétetnek fel szállításra. A betakarásra szükséges eszközöket a feladónak kell szolgáltatnia.

- d) Jég közé csomagolt tárgyak nem vizálló tartályban, mint kosarakban vagy ládákban darabárúként csak akkor vétetnek fel szállításra, ha a tartályok szilárd fődéllel jól el vannak zárva és fenekükön legalább 14 cm. oldalukon és a fődél alatt pedig legalább 10 cm. vastag szalmából, fűrészporból, tőzezből, vagy más efféléből álló réteggel vannak el látva.
- e) Örölt vagy szemcsés faszén, továbbá fenyőkorom és másfajta poralaku korom, ha a fuvarlevélben foglalt tanusítás szerint nincsenek frissen izzítva, csak abban az esetben fogadtatnak el szállításra, ha tömör, az átporzást megakadályozó göngyöletekbe (zsákokba, hordókba, ládákba és effélékbe) vannak csomagolva.
- f) Seprő, folyékony és szilárd állapotban (kivéve a sajtolt élesztőt) csak olyan edényekben vétetik át szállításra, melyek nincsenek légmentesen elzárva; folyékony seprő a májustól szeptemberig terjedő hónapokban gyorsárúként való szállításra csak akkor vétetik át, ha az edények takarózsákokkal vannak bevonva.
- g) Az anilingyárakban a nitrobenzol redukálása alkalmával nyert maradványok, ha nem légmentesen elzárt erős vasbádoggal tartányokba adatnak fel, csak vasból való fedett kocsikban vagy a feladó által szolgáltatandó ponyvával betakarva, fogadtatnak el szállításra.
- h) (1) Faggyut (kiolvasztott faggyut) rendszerint eléggé tömör tartókba, mint: hordókba, vedrekbe, stb. kell csomagolni. A deczembertől februárig terjedő hónapokban azonban e czikk

zsákokba csomagolva is elfogadtatik szállításra.

- (2) Nyers (nem sajtolt) faggyut vízhatlanul elzárható zárókészülékkel ellátott, áthatlan zsákokban is fel lehet adni.
- (3) Művaj készítésére rendelt friss faggyu vagy nyers faggyu, ha az a fuvarlevélben kifejezetten ilyennek van bevallva, kosarakban csomagolva is átvétetik szállításra.
- i) Celloidin, mely a collodium alkoholtartalmának tökéletlen elpárolgása által nyert, külsőleg szappanhoz hasonló, lényegében collodiumgyapotból álló készítmény, szállításra csak abban az esetben vétetik át, ha az egyes celloidinlemezek úgy vannak csomagolva, hogy azoknak kiszáradása teljesen ki van zárva.
- k) Celluloid, cellit és celtid — nversen vagy megmunkálva — valamint cellithulladékok és cellitpor csak jól záró, celluloidhulladékok celluloidpor, celtidhulladékok és celtidpor csak jól záró, tűzálló anyagból készült vagy rozsdáellen védett vaspléhvel vasalt tartókban vétetik át szállításra.
- l) Czink- és antimonhamu, czinkpor, czinkvakarék, czinksalak, czinkespesttapadék és cinober csak erős fából készült és olyan abroncsozattal ellátott tömör hordókban vétetik át szállításra, mely a hordó tartalmának az eresztékeken át történő elszóródását vagy elporzását megakadályozza.

II. Törékeny tárgyak, mint üveg, porcellán, fazekasárú, továbbá szétszóródó tárgyak, mint gyümölcs, zöldség, kövek, valamint oly árúk, melyek más tárgyakat bemocskolhatnának, mint szén, mész, hamu, föld, földfestékek, ha csomagolás vagy összekötözés által az eltörés, szétszóródás vagy más tárgyak bepiszkolásának lehetősége ellen megvédve nincsenek — ha csak a díjszabásokban más megállapítva nincsen — a darabárúként való szállításból ki vannak zárva.

III. A nyitott kocsik megrakására vonatkozó szabályok az I. mellékletben foglaltatnak.

(7) A darabárukat oly megjelölésekkel kell el-
látni, melyek a darabokon megmaradnak, érthetők
és a felcserélések kizárására alkalmasak. Ezeknek
a megjelöléseknek a fuvarlevélben levő adatokkal
meg kell egyezniük. A régebbi megjelöléseknek
(vasuti, szállítási jeleknek, postaszállítási jelek-
nek, vagy más olyan jeleknek, melyek a vasuti szál-
lítás jeleivel összetéveszthetők) el kell távolítva
lenniük.

IV. A megjelölésről a feladónak kell gondoskod-
nia. A megjelölésnek betűkkel vagy egyéb, könnyen
megkülönböztethető jellel és számmal kell történnie
és azt az egyes árúdarabokra vagy magára a gön-
gyöletre, ha pedig ez nem lehetséges, az árúdarabra
függesztendő papírlemezre, fa- vagy pléhtáblács-
kára kell alkalmazni.

(8) A vasut követelheti, hogy a feladó a darab-
árúkat a rendeltetési állomás nevével tartós módon
jelölje meg, föltéve, hogy ez az árúk minőségére
való tekintettel különös nehézség nélkül lehet-
séges.

V. Ha a feladó a darabárúkat a rendeltetési állo-
más nevével nem, vagy csak olvashatatlanul je-
lölte meg, habár ez az árúk minőségére való tekin-
tetten különös nehézség nélkül lehetséges, akkor a
megjelölést a mellékküldemény díjszabásában (I. rész
B) szakasz) megállapított illeték ellenében a vasut
teljesíti.

A kir. törvényszék a jegyzőkönyv tanúsítása szerint meg-
állapította, hogy a kereset tárgyát képező ládán, annak felső,
fedő lapján fekete festékekkel eszközölt elég jól látható régi
jelzések vannak.

Kétségtelen tehát, hogy a felperes a vasuti üzletszabályzat
62. §-ának (7) pontjába ütköző mulasztást követett el avval,
hogy a ládáról a régi jelzéseket el nem távolította.

Mégis tekintve, hogy a felperes egy fuvarlevéllel 1—6-ig
megsorszámozott darabot adott fel egyszerre és tekintve,
hogy ennek a 6 darabnak a dolog természete szerint egy
vasuti kocsiba kellett feladnia és megérkeznie, az alperes
vasutnak az árú megérkezése vagy átadása alkalmával, a
fuvarlevél alapján nemcsak módjában, de kötelességében is

állott ennek a megállapítása, hogy a 6 darab közül egy láda hiányzik.

Ennek megállapítása után kötelessége lett volna az alperesnek az ugyanabban a vasuti kocsiiban levő összes ládaküldeményeket tüzetesen átvizsgálni.

Ha az alperes ennek a kötelességének eleget tett volna, akkor tekintve, hogy az alperes maga sem vitatja azt, hogy az elkallódott láda már a rendeltetési állomás előtt maradt volna le valahol, sőt ellenkezőleg maga is azt adta elő, hogy a szóban levő láda a rendeltetési állomáson történt kirakás alkalmával tévedhetett el, és eszerint beismeri, hogy a kirakás idején még meg volt okvetlenül azonnal feltalálta volna az elvesztett ládát is, a melyen a régi jelzéseken kívül az alperes beismerése szerint rajta volt a felperesnek ugyanaz a jelzése, a mely a kirakott többi 5 darab küldeményen rajta volt és azonfelül mint ez a 117783—1912. sz. szemle jegyzőkönyv tanúsága szerint megállapított — a kereseti láda két lapján is feltűnően jelezve volt egy-egy »64-os szám-jegygyel, hogy a keresett láda az egy csoportba tartozó küldemények közül a hatodik, vagyis éppen a hiányzó láda.

Ha ilyen körülmények mellett mégis megtörtént, hogy a per tárgyát képező láda elhurczoltatott, ennek oka csakis a láda felkutatása körül az alperes vasut illető közegei részéről elkövetett vétkes mulasztás lehetett. (Keresk. és váltótvszék 142782—1913.)

Tévesen értelmezte az első bíróság az Ü. Sz. 57. §. (3) pontját akként, hogy a mennyiben a **feladónak a ponyva szolgáltatására vonatkozó kérélmé** a fuvarlevélben megjegyezve nincs, úgy a vasut a tényleg szolgáltatott ponyváért bért nem követelhet. Ily jogi következmény az írásbeli kérelem hiányához fűzve nincs, de másrésről a díjszabás B) szakasz I. fej. VIII. c) pontja értelmében abban az esetben, ha a küldemény ponyvával való befedetéséről a vasut nem köteles gondoskodni, de a befedést a díjszabási határozmány előírja, a vasut követelheti az alkalmazott ponyva bérét, abban az esetben is, ha a ponyva szolgáltatás az Ü. Sz. fentidézett rendelkezésének megfelelően nem kérés, az pedig nem vitás, hogy a perbeli szállítmány a díjszabás I. rész B) melléklet XXXIV. tételének rendelkezése alá esett, a mely szerint az csupán csak befedve volt szállítható.

Az itt kifejtett jogi álláspont felel meg a bírói gyakorlatnak is, alperesnek erre irányuló felülvizsgálati panasza tehát alapos. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 625. sz.)

Az üzletszabályzat értelmében azon feladó, a ki csomagolást igénylő árukat **csomagolatlanul**, vagy a csomagolásnak ugyanazon hiányaival rendszeresen ad fel ugyanazon az állomáson, minden egyes küldeményre vonatkozó külön nyilatkozat helyett egyszer s mindenkorra **általános nyilatkozatot** állíthat ki s ez esetben a fuvarlevélben a begöngyölés teljes hiányát, vagy hiányosságát elismerő megjegyzésen kívül a feladási állomáson adott általános nyilatkozatra is hivatkozni kell. Már pedig az A) alatti fuvarlevélben a hordók ott megjelölt hiányosságának elismerése mellett a feladó hivatkozik az általa a feladási állomáson adott általános nyilatkozatra s ekként nem forgott fenn annak szüksége, hogy a vasut a hordók hiányosságát a feladóval még külön nyilatkozatban

is elismertesse, hanem beérhette a fuvarlevélben foglalt nyilatkozattal, a mely a fennforgó körülmények közt elégséges arra, hogy mentesítse a vasutat az Ü. Sz. értelmében annak kár megtérítésének a kötelezettsége alul, a mely a megállapított tényállás szerint a hordók hiányosságából keletkezett. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 1008.)

A vasuti áruküldemények csomagolására használt eszközöknek oly tömöreknek és ellenállás kifejtésére alkalmasaknak kell lenniök, hogy az árú darabok különös elővigyázat alkalmazása és tartalmuk károsodása nélkül kezelhetők legyenek és hogy a csomagolás alkata a szállítással járó rázkódások folytán változást ne szenvedjen (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 231.)

A kir. törvényszék által elfogadott szakvélemények alapján meg kellett állapítani, hogy »védőkeret« és »Verschlag«, (rekesz) nem azonos csomagolási mód, hanem az előbbi csak a kövek vagy más tárgyak éleit és sarkait védő deszka vagy léczburkolat, míg a Verschlag oly tartályt jelent, melynél az oldalak is deszkákkal vagy léczekkel vannak védve, vagy legalább is a keretek keresztléczekkel, illetőleg deszkákkal vannak összefoglalva, csak hogy az egyes deszkák és léczek között hézagok vannak. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 862.)

Ha a berakást teljesítő feladó a széna fuvarozásához nyitott kocsit vesz igénybe, úgy az üzletszabályzat 62. §-a értelmében tartozik ponyvákat szolgáltatni, mit ha nem tesz és helyette maga a vasut teljesíti a betakarást, a díjszabás I. rész B) szakasz I—XIII. c. pontja értelmében akkor is jogosult a vasut a takaróért beszédni, ha a feladó az árú betakarását nem kívánta. (Keresk. és váltótvszék 1914. E. 675.)

A szóban forgó árú (friss hús) becsomagolását a V. Ü. Sz. nem rendeli, illetőleg az árú minősége szükségessé nem tette. vétkes gondatlanság terheli így a vasutat, hogy az árut csomagolatlanul felvenni megtagadta s annak begöngyölését kívánta. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 336.)

(Hiányos csomagolás eseteit l. még a V. Ü. Sz. 84., 86., 95. §§-ainál.)

63. §.

Felvétel.

(I) A vasut csak akkor köteles az árukat fuvarozás végett átvenni, ha a szállítás azonnal megtörténhetik. Ha szükségessé válik, hogy a küldemények felvétele általánosságban vagy bizonyos feladási területre vagy bizonyos árúnemekre nézve azért szüntettessék be, mert az azonnali szállítás vasutüzleti kényszerítő okokból vagy

közérdekből nem lehetséges, ehhez a felügyeleti hatóság jóváhagyása szükséges.

(2) Az árukat a vasut által megállapított és kifüggesztés útján közzétett szolgálati órák alatt kell feladni.

(3) Vasárnapon és ünnepnapokon a vasut teherárút nem köteles felvenni; gyorsárút felvenni köteles, feltéve, hogy a gyorsárú vám- vagy adóhivatali kezelésének nincs akadály.

I. Vasárnapon és ünnepnapokon teherárú rendszerint nem vétetik fel; ha ily árúk szállításra kivételesen felvétetnek, a fuvarozási határidő a 75. §. (8) bekezdése értelmében a vasárnap vagy ünnepnap lejártával kezdődik.

(4) Ha a feladó a vasut által berakandó küldemény felvételét azáltal késlelteti, hogy a fuvarlevélhez tartozó összes árukat 24 óra alatt át nem adja, vagy a helytelensége vagy hiányossága miatt kifogásolt fuvarlevelet az átadás megkezdése után 24 órán belül helyesbitve be nem szolgáltatja, vagy bérmentesítés esetében az előre fizetendő fuvardíjösszegeket és illetékeket ugyanezen határidőn belül ki nem egyenliti, a vasut beraktározott áru után a díjszabásszerű fekbért szedheti.

II. A fekbér a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában van megállapítva.

(5) A feladó által berakandó árúk részére a kocsik rendelkezésre állítását az áru, a megközelítő suly és a rendeltetési állomás megjelölése mellett meghatározott napra kell kérni. Ha a kocsik nem állithatók rendelkezésre, a megrendelőt erről, amennyiben lehetséges, költségmentesen értesíteni kell. Ha az írásbelileg megígért kocsik

kellő időben rendelkezésre nem állíttatnak, tartozik a vasut a feladás eredménytelen megkísérlése által okozott költségeket, legalább azonban az egy napra eső kocsiállás pénznek megfelelő összeget megtéríteni. Ha a megrendelő a kocsit a rendelkezésre állítás után, de még a berakási határidő letelte előtt [(6) bekezdés] ismét lerendeli, a díjszabásban megállapítandó illetéket tartozik megfizetni, amely illeték azonban az egy napra eső kocsiállás-pénzt meg nem haladhatja. Ha pedig a lerendelés csak a berakási határidő letelte után történik, a díjszabásszerű kocsiállás-pénzt kell megfizetni. A koci megrendelésénél a vasut a megjelölt illeték erejéig biztosítékot követelhet.

III. (1) A kocsikat rendszerint annak az állomásnak a főnökénél kell írásbelileg megrendelni, amely állomáson azok megrakandók.

(2) A megrendelésnél azt is meg kell jelölni, hogy hány koci és hogy fedett vagy nyitott koci kívántatik-e, állatok szállításánál meg kell jelölni még a hozzávetőleges súly helyett az állatok minőségét és mennyiségét (számát) és azt is, hogy többfenekű koci kívántatik-e.

Meghatározott raksúlylyal vagy meghatározott rakterülettel bíró, avagy különleges szerkezetű kocsiknak szolgáltatását azonban a feladó — anélkül, hogy ezáltal a 66. §-nak (1) bekezdése szerint őt megillető jog érintetné — nem igényelheti.

(3) A biztosíték kocsinként 9 korona 60 fillér.

(4) Ha a koci megrendelése a rendelkezésre bocsátás után, de még a berakási határidő letelte előtt visszavonatik, akkor a megrendelő a rendelkezésre bocsátás időpontjától óránként és kocsinként 40 fillérnyi illetéket, de kocsinként legalább 4 K 80 f összeget tartozik fizetni.

(5) Ha a megrendelő anélkül, hogy a koci megrendelését visszavonta volna, a berakási határidőt ki nem használja, akkor 9 K 60 f összeget tartozik

fizetni. Ennek az összegnek a lefizetése és a biztosíték letétele után, a megrendelőnek idejekorán előterjesztett kívánságára, a kocsira új megrendelés fogadható el.

(6) Ha a küldemény más rendeltetési állomásra adatik fel, mint amely a kocsi megrendelésénél megjelöltetett s arra az állomásra a rendelkezésre bocsátott kocsit a kocsihasználati szabályok szerint megrakni nem szabad vagy ha más állatok vagy árúk adatnak fel, mint amelyek a kocsi megrendelésénél megjelöltettek s azoknak berakására a rendelkezésre bocsátott kocsi a feladási állomás belátása szerint nem használható, akkor a feladónak a rendelkezésre bocsátás időpontjától a teljes kirakásig, a díjszabás szerint járó kocsiallaspénzt, de legalább 9 K 60 f összeget kell fizetnie.

(7) A feladó által a (4)–(6) bekezdések szerint fizetendő illetékekbe a netán letett biztosíték beszámittatik.

(6) A feladó által végzendő berakásnak rendszert a szolgálati órák alatt kell történni; a berakást a vasut részéről kifüggesztés útján közzéteendő határidő alatt be kell fejezni. Ha a feladó a határidőt túllépi vagy a helytelensége vagy hiányossága miatt kifogásolt fuvarlevelet a rakodási idő tartamán belül helyesbitve át nem adja, vagy ha bérmentesítés esetében az előre fizetendő fuvardíjösszegeket és illetékeket ugyan ezen határidőn belül ki nem egyenliti, a díjszabás szerű kocsiallaspénzt tartozik megfizetni. Vásárnapra és ünnepnapokra kocsiallaspénzt csak akkor kell fizetni, ha a rakodási határidő már előző napon délután 2 órakor lejárt. Ha egymásután több ünnepnap vagy ünnep- és vásárnap következik, kocsiallaspénz csak egy napra szedhető. Ha a feladó a rakodási határidőt több mint

24 órával lépi túl, a vasut az árút a feladó költségére és veszélyére kirakathatja és beraktározhatja vagy valamely szállítmányozónak avagy közraktárnak adhatja át.

IV. Az álláspénz a *B)* szakaszban foglalt mellékilletékek díjszabásának határozmányai szerint szedetik be.

(7) A (4) és (6) bekezdésekben említett határidők vasárnapon és ünnepnapokon, valamint a vám- vagy adóhivatali vagy rendőri kezelés tartama alatt szünetelnek, amennyiben a kezelést nem a feladó késlelteti.

V. A határidők szünetelnek az alatt az idő alatt is, amely alatt a berakást a vasut késlelteti.

(8) A vasut a darabárúkat az állomás helyén vagy a szomszédos helységekből kifüggesztés útján közléteendő illeték szedése mellett maga fuvaroztathatja a pályaudvarra vagy erre a célra fuvarost alkalmazhat. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek az 5. §. értelmében. A fuvarozásnál alkalmazott egyének árjegyzéküket maguknál hordani s kívánatra előmutatni kötelesek.

(9) A feladóknak szabadságukban áll, hogy a vasut ezen berendezését igénybe vegyék, vagy hogy az árúkat maguk fuvarozzák vagy más vállalkozóval fuvaroztassák az állomásra.

(10) Az árúk felvétele céljából a vasut mellékárúkezelési helyeket rendezhet be.

(11) A vasut a díjszabásban előírhatja, hogy az olyan árúk átrakását, melyek a feladási állomáson hajóról közvetlenül mennek át a vasutra, a díjszabásban vagy kifüggesztés útján közléteendő illetékek fizetése ellenében ő maga végzi, vagy

azt külön vállalkozóval végezteti. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek az 5. §. értelmében.

(12) A rakodási határidő és a fekbérmentes idő leszállítására, valamint a kocsiállás-pénz és a fekbér felemelésére a 80. §. (8) bekezdésében foglalt szabályok megfelelően alkalmazandók.

64. §.

Az áru ideiglenes beraktározása.

(1) Az azonnal el nem szállítható árúkat, amennyiben azt a tároló helyiségek engedik, köteles a vasut az átvétel elismerése mellett ideiglenes őrizetbe venni. Emellett kikötheti a vasut, hogy a fuvarozásra való átvétel csak akkor fog megtörténni, ha az elszállítás lehetséges lesz. A feladó köteles beleegyezését a fuvarlevélben nyilatkoztatni és a másodpéldányon ismételni. Ebben az esetben a vasut a fuvarozási szerződés megkötéséig (61. §. (1) bek.) a díjazott letétre vonatkozó szabályok szerint felelős. A gyorsan romló árúk és az 54. §. (2) bekezdésében felsorolt tárgyak őrizetbe vétele megtagadható.

I. Bérmentesítésre vonatkozó nyilatkozattal feladandó küldemények csak az előre fizetendő fuvardíjösszeg letéteményezése után vétetnek ideiglenes őrizetbe.

II. Az ideiglenes őrizetbe vett árúkért a raktározás napjától a szállításra való átvétel napjáig (a keletbélyegnek a fuvarlevélre való rányomásáig), ezen két napot nem számítva, a B) szakaszban foglalt mellékkilétékek díjszabásában megállapított fekbér számíttatik fel.

(2) Ha a vasut kocsirakományú árúkat, melyek azonnali elszállítása nem lehetséges, fuvarozás

végett mégis átvesz, jogosítva van a felügyeleti hatóság engedélyével **megegyezni a feladóval abban, hogy a fuvarozási határidő attól a naptól vegye kezdetét, amelyen az elszállítás megtörténik. A feladó köteles beleegyezését a fuvarlevélben kinyilatkoztatni és a másodpéldányon ismételni. A vasut köteles az elszállítás időpontját a fuvarlevélen külön bélyegzéssel feltüntetni és ezt az időpontot a feladóval késedelem nélkül közölni.**

Az Ü. Sz. 64. §-ának 2. pontja értelmében ha a vasut a feladóval abban állapodik meg, hogy a szállítási határidő ne a feladástól, hanem a tényleges elszállítás napjától számíttassék, erre nézve a feladónak beleegyezését a fuvarlevélben kell kijelentenie.

Ez pedig érvényességi kellék, mert a szállítási idő a fuvarozási szerződésnek lényeges része s annak be nem tartása a vasut kártérítési kötelezettségét vonja maga után.

A vasuti fuvarozási jognak egyik alapelve pedig az, hogy a vasut a saját felelősségét, amennyiben korlátozásnak egyáltalában helye van, csak az Ü. Sz.-ban meghatározott módon s az ott megszabott alakszerűségek betartása mellett szoríthatja meg. Az a megállapodás tehát, mely szerint a határidő nem a feladás napjától, hanem későbbi időponttól számítandó — a vasutnak a szállítási határidő tekintetében fennálló felelősségét korlátozván — annak a fuvarlevélbe felvétele mellőzhetlen, annyiaval inkább, mert a küldemény címzettje, ki külön szerződési megállapodás nélkül pusztán az árú átvétele által belép a fuvarozási szerződésbe, a fuvarlevélből szerez a szerződés feltételeiről tudomást s ennél fogva őt a fuvarlevélbe fel nem vett megállapodások már ez okból sem kötelezhetik.

Már pedig a fuvarozási szerződés természetéből következik, hogy a fuvarozó felelőssége a feladóval szemben nem lehet más, mint az átvévővel szemben.

Igaz ugyan, hogy a V. Ü. Sz. 64. §-ának (2) pontja szerinti megállapodás a fuvarlevélbe bejegyzendő, ami a jelen esetben nem történt meg, ennek azonban ezuttal nincs jelentősége, mert az Ü. Sz. hivatkozott rendelkezésének nyilvánvaló célja az, hogy a bejegyzés a címzettet a határidő esetleges túllépése esetén a megállapodás megtörténtéről tájékoztassa.

Ebben az esetben azonban erre szükség nem volt, mert a címzett és a feladó azonos s így a megállapodásról a fuvarlevélbe való bejegyzés nélkül is saját, illetve meghatalmazottjának ténye folytán tudomása kell, hogy legyen. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 2559.)

A vasut és a feladó között létrejött arra a megállapodásra nézve, hogy a szállítási határidő ne a feladástól, hanem a tényleges elszállítás napjától számíttassék, érvényességi

kellék, hogy a feladónak ebbe való beleegyezése a fuvarlevélen jelentessék ki. (Bp. T. G. 101/910.)

65. §.

Vám-, adó-, rendőri és statisztikai szabályok.

(1) A feladó köteles a fuvarlevélhez mellékelni mindazokat a kísérő iratokat, melyek az átvevőnek leendő kiszolgáltatás előtt a vám-, adó-, vagy rendőri szabályok teljesítéséhez szükségesek; a kísérő iratokat a fuvarlevélben pontosan fel kell sorolni. A vasut nem köteles ezen iratok helyességét és teljességét vizsgálni. Amennyiben a vasutat vétkesség nem terheli, a feladó felelős a vasutnak mindazon következményekért, melyek az iratok hiányából, elégtelenségéből vagy helyteleniségéből származnak; tartozik egyszersmind a szállításban ez által okozott 48 óránál hosszabb feltartóztatás tartamára a díjszabásszerű fekbért vagy kocsiálláspénzt megfizetni.

I. Az áruknek ezen iratok hiánya, elégtelensége vagy helytelensége miatt történő feltartóztatása idejére a *B)* szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában e czimen megállapított fekbér vagy kocsiálláspénz szedetik be.

II. Oly árúk, melyeknek vám- vagy adóhivatali zára meg van sérülve vagy hiányos, szállításra nem vétetnek át.

III. A feladó által csatolandó vám-, adó- és rendőri okmányok csakis *egy* fuvarlevéllel feladott küldeményre vonatkozhatnak, hacsak hatósági rendelkezésekkel vagy az árudíjszabásokkal, II. rész, stb. kivételek megengedve nincsenek.

IV. (1) Ha nyitott kocsikba rakott árúk vámhivatali térzár alatt szállítandók, a feladó a kocsiknak a vámkezelési szabályoknak megfelelő módon való letakarásáról gondoskodni tartozik.

(2) Ha a szükséges takaró eszközöket a vasut

szolgáltatja, akkor a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megszabott takaróbér szedetik be.

(2) A vám-, adó- és rendőri szabályokat mindaddig, míg az áru uton van, a díjszabásszerű illetékekért a vasut köteles teljesíteni. A vasut ezt a feladatát saját felelőssége mellett a rendelkezésre jogosult költségére szállítmányozóra bízhatja. A vasutat mindkét esetben a szállítmányozó kötelezettségei terhelik.

V. A vámszabályoknak a vasut által való teljesítéséért járó illetékek tekintetében lásd a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabását.

VI. Ha a feladó a vámhivatali kezelés végzésére oly közbeeső állomást jelöl meg, hol a vámhivatal nem a pályaudvar területén van, akkor a vasut jogosítva van határozni a felett, hogy az áru vámhivatalhoz átszállíttassék, vagy hogy a vámkezelés a pályaudvaron történjék-e. A költségek a küldemény terhére utánvételeztetnek.

(3) Ha a feladó oly kezelési módot kívánt, mely nincs megengedve, vagy kivihetetlen, a vasut köteles a kezelés iránt oly módon intézkedni, amint azt a feladóra nézve legelőnyösebbnek tartja. A feladót erről értesíteni kell.

VII. A feladó értesítése ajánlott levéllel történik; a postaköltség a küldemény terhére utánvételeztetik.

VIII. (1) Ha a feladó vagy átvevő kívánságára vagy ezek érdekében több megengedett vámkezelési eljárás közül nem az a módokat választatik, amely leggyorsabban vezet elintézéshez, akkor a vasut jogosítva van az árunak vámkezelési czélok-ból 48 órán túl történő feltartóztatásáért a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megállapított fekbért vagy kocsálláspénzt beszédni; ugyan-ez érvényes abban az esetben, ha vámkezelési czélokra szakvéleményt kell beszerezni.

(2) Vasárnapok és ünnepnapok nem számítatnak be a határidőbe.

(4) A feladó a fuvarlevélben kinyilatkoztatja, hogy ő maga személyesen vagy névleg megnevezett meghatalmazottja a vám-, vagy adókezelésnél jelen akar lenni. Az árúnak azon állomásra való megérkezéséről, melyen ez a kezelés történik, a feladót vagy meghatalmazottját kívánságra és a költségek megtérítése ellenében értesíteni kell. A feladónak vagy meghatalmazottjának jogában áll az árúra vonatkozó szükséges felvilágosításokat megadni. Arra azonban nincsenek jogosítva, hogy az árut birtokba vegyék, vagy hogy a vámkezelést maguk lássák el.

IX. (1) Ha a feladó vagy meghatalmazottja a vám- vagy adókezelésnél jelen van, a vám- vagy adóösszeget lefizetheti és a bevallójegyet (vám- vagy adónyugtát) átveheti. A nyugta átvételét a fuvarlevélben el kell ismerni.

(2) A vám közvetlen lefizetése esetén a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában megszabott jutalék esik.

(5) Ha a fuvarlevélben a feladó másképp nem rendelkezett, a rendeltetési állomáson a vám-, vagy adóhivatali kezelést az átvevő láthatja el. Ha ezt a kezelést sem az átvevő, sem a fuvarlevélben foglalt nyilatkozatnak megfelelőleg a feladó vagy valamely harmadik személy nem végezteti, a vasut köteles az iránt intézkedni; a vasut a kezeléssel saját felelőssége mellett a rendelkezésre jogosult költségére, szállítványozót is megbizhat.

X. A »vámbermentve« vagy »bérmentve, vámot beleértve« feladott küldemény átvevője is elláthatja a rendeltetési állomáson a vámhivatali kezelést, ha a feladó a fuvarlevélben másképp nem rendelke-

zett. Azok a kiadások, melyek ez alkalomból a vámilletékek és a vasutat díjszabásszerűen megillető vám költségek mellett az átvevő terhere felmerülnek, a feladó terhére nem írhatók.

(6) Azt, hogy mennyiben kell a küldeményhez statisztikai kísérőiratokat mellékelni, az illető törvények és rendeletek határozzák meg.

Az áru a címzett alperesnek elvámolatlanul adatott ki s az árút terhelő 168 korona 15 fillér vámot a felperesi vasút volt kénytelen megfizetni, miután az árút vámkezelés alá nem terjesztette. Minthogy a vám közteher s így alperes tudni tartozott, de az A/f. alattiból kitetszőleg tudta is, hogy az Indiából származó fahéj-áru vámköteles: nyilvánvaló, hogy az alperes már az áru átvételekor tudta, hogy tőle csak tévedésből nem szedtetett be a vám, miért is a vámért első sorban felelős vasút terhére az utóbbi által kifizetett vámilleték erejéig **jogtalanul gazdagodott**. Ez okból alperes megteríteni tartozik a vasutnak a helyette kifizetett kereseti összegű vámilletéket, annyiival is inkább, mert a **vám nem esvén egy tekintet alá a fuvardíjjal, a vasutnak jelen követelése eddig el nem évült**.

Alperesnek a vasút gondatlanságára alapított védekezése figyelembe nem jöhetett, mert a fuvarozás idején érvényben volt V. Ü. Sz. 59. §. (3) pontja és ennek utalása nyomán a K. T. 385. és 386. §-a értelmében a vasut ama gondatlanságának, hogy elmulasztotta az árút vámkezelés alá adni ki szolgáltatása előtt, következménye csak az volna, ha az **esetleges kárt megtéríteni tartoznának**, de alperes ilvennek felmerültét nem is állította. (Keresk. és váltótvszék 1914. D 644.)

A vasuti Ü. Sz. 59. §. 2. p. sz. a vasut a feladó által a fuvarlevélhez mellékel **kísérő iratok** helyességét és teljességét vizsgálni köteles nem lévén, a feladót a netaláni hiányokra figyelmeztetni és azok pótlására felhívni nem köteles. (667—98.)

A vasut a Németországból Egerbe szállított árút a felperesnek a vám behajtása nélkül szolgáltatta ki. A fővámigazgatónak az elsőbírósági iratok között fekvő átiratából és a D. alatti vámnnyugtából megállapítja a kir. törvényszék, hogy a vasut a fővámigazgató által utólag kirótt vámilletéket 121 korona 60 fillér összegben megfizette. A vám közteher lévén, alperesnek már ezért is tudnia kellett, hogy a címzére külföldről érkezett áru vámköteles, de kellett erről tudomást vennie magából a fuvarlevélből is, amely feltűnő zöldszíni és a vámkötelességre utaló szövegű ragcződülával ellátva alperest erre félreismerhetlenül figyelmeztette. Ebből a körülményből nyilvánvaló, hogy az alperes már a fuvarlevél és az áru átvételekor tudta, hogy tőle csak tévedésből nem szedtetett be a vám, s így a V. Ü. Sz. 65. §-ának (2) pontja értelmében a vámért első sorban felelős vasút terhére az ez által kifizetett vámilleték erejéig tudva **jogtalanul gazdagodott**. Nem védekezhetik az alperes azzal, hogy a tőle beszédett

összegezt az azt hitte, hogy abban már a vám is benne foglaltatik, mert a fuvarlevélből láthatta, hogy abban vám felszámítva nincs, annnyival is inkább, mert a vasut által beszedett összeg csak 16 korona 50 fillér volt, holott magának az alperesnek számítása szerint is az árú tiszta súlyának állított csekély 16 kilogramm után is 32 korona volna a vámilleték. Ez okból alperes megtéríteni tartozik a felperesi vasutnak a helyette kifizetett vámösszeget, és az a körülmény, hogy ennek összege a felperes tévedése folytán a fuvarlevélben nem szerepelt, alperesnek erről tudomása folytán nem zárhatja el felperest attól, hogy a K. T. 408. §-án túl is igényelhesse a fuvarlevélben nem foglalt, de fuvarozási minőségben tényleg felmerült kiadásának kielégítését. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1792.)

66. §.

Fedett vagy nyitott kocsik használata.

(1) Ha ezen üzletszabályzat határozmányai vagy a vám-, adó- vagy rendőri szabályok avagy kényszerítő üzemi okok ki nem zárják, a feladónak joga van a fuvarlevélben kívánni:

1. hogy olyan árúk, melyek a díjszabás szerint nyitott kocsin szállíttatnak, fedett kocsikban szállíttassanak;

2. hogy olyan árúk, melyek a díjszabás szerint fedett kocsikban szállíttatnak, nyitott kocsin szállíttassanak.

(2) Az első esetben a vasut a díjszabásban megállapítandó magasabb fuvardíjat szedheti be.

(3) Azt, hogy nyitott kocsik betakarásához adatnak-e bérbe ponyvák és minő feltételek alatt, a díjszabásban kell meghatározni.

I. Ponyvák csak akkor adatnak bérbe, ha ilyenek rendelkezésre állanak és azoknak küldemény által való megrongálásától a felvevő állomás véleménye szerint nem kell tartani. A ponyvák megerősítéséhez szükséges köteleket a feladónak kell szolgáltatnia.

II. Az árúknak fedett vagy nyitott kocsikban való szállítására és az olyan árúk fuvardíjának ki-

számítására vonatkozó határozmányokat, melyek a feladó kívánságára fedett kocsikban szállíttatnak, a B) szakasz tartalmazza; a takaróber és a takaró késedelmes visszaszolgáltatásáért járó illeték a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában van megállapítva.

Alperesnek arra az állítására, hogy a nyitott vasuti kocsi sulya az időjáráshoz képest változást szenved, sulvt helyezni nem lehetett, az erre nézve ajánlott bizonyítást mellőzni kellett, mert nincs az Ü. Sz.-nak oly rendelkezése, mely a vasutnak az áru hiánya miatti felelőssége kérdésében a **nyitott vasuti kocsi önsúlyának változását** figyelembe venné, miből onként következik, hogy ha ily súlyváltozás elő is szokott fordulni, ennek veszélyét a vasut viseli.

Téves az alperesnek az Ü. Sz. 77. §. (1) 1 pontjára alapított érvelése, mert a kocsi súlyának az időjárás folytán szenvedett változása a most felhívott pontban említett veszély fogalma alá nem vonható, hanem a nyitott kocsin való szállítással járó veszélyről csak akkor lehet szó, ha maga a rakomány szenved a fuvarozás ezen módjából folyólag változást (Keresk és váltótvszék 1902 D 377)

A nyitott vasuti kocsikban szállított széna- és szalmaküldeményeknél a vasut a betakaráshoz általa szolgáltatott ponyvakért járó illetéket abban az esetben is felszámíthatja, ha a feladó a fuvarlevélben a kocsitakarók használatát nem kérte.

Felperes a vasut ellen pert indított azon a czímen, mert noha szalmaküldeményét fedett kocsiiban lett volna köteles szállítani, a nyitott kocsiiban történt szállításhoz használt vasuti kocsitakaróért illetéket számított fel. A takaróért szerinte a vasut annál kevésbé volt jogosítva felszámítani, mert annak szolgálatát ő a fuvarlevélben nem kérte.

A budapesti V. ker. járásbírószág felperes álláspontját elfogadta és a vasutat a kocsitakaróbér visszafizetésére kötelezte. A bíróság felfogása szerint, ha a szalmát a vasut nyitott kocsiiban szállítja, azt betakarni is köteles. De miután a jelen esetben a vasut nem volt jogosítva a feladó külön kérelme nélkül a szalmát nyitott kocsiiban szállítani és pedig azért nem, mert a szalma a díjszabás I. rész B) szak. VI. fejezetében nincsen amaz áruk közt felsorolva, melyeket a vasut nyitott kocsiiban szállítani jogosult, ennél fogva a kocsitakaróbér felszámítása a díjszabási alapot nélkülözi.

A fellebezési bíróság a fenti ítélet megváltoztatásával a kereseti követelést elutasította a következő megokolással:

»Az elsőfoku bíróság a takaróbér felszámítását abból az okból tartja jogosulatlannak, mert a kérdéses küldemény nem tartozik amaz áruk közé, amelyek nyitott kocsiiban szállíthatók, minél fogva a megfelelő előírás hiányában a vasut a kocsitakaróról gondoskodni tartozik. Ez a felfogás téves és a hivatkozott üzletszabályzati és díjszabási határozmányok helytelen értelmezésén alapszik.

Ami azt a kérdést illeti, hogy a vasut mely árukat van hivatva nyitott kocsiiban szállítani, elsősorban az üzletszabály-

zat 52. §-ának 6. pontja mértékadó, melynek értelmében a vasut az olyan árúk csomagolását és rakodását, melyek nem tartoznak ugyan az 54. §. 2. bekezdése A) pontjában felsoroltak közé, de tulajdonságaiknál fogva a szállítás alatt hátrányokat okozhatnak, a felügyeleti hatóság jóváhagyásával, a díjszabás útján, belátása szerint, egységesen szabályozhatja. Ilyen előírást tartalmaznak az eme szakaszhoz tartozó I. végrehajtási határozmányok és pedig a szóban levő árúkra (széna, szalma) nézve oly módon, hogy azok nyitott kocsiban, ponyvával betakarva vagy csukott kocsiban vétetnek át szállításra. E szerint kétségtelen, hogy a vasuti díjszabási határozmány alapján jogosítva van a nyitott kocsiban való szállításra, noha széna és szalma a Díjsz. I. rész B) szak. A—VI. fejezet A, 1—3. pontja alatt amaz árúk közt, melyek nyitott kocsiban szállíthatók, külön megnevezve nincsenek. A 2. pontban az üzletszabályzat határozmányaira vonatkozólag foglalt hivatkozás azonban kétségtelennek tünteti fel, hogy az árúknak, a 3. pontban foglalt külön felsorolása csupán kiegészítése a nyitott vagy csukott kocsik alkalmazására vonatkozó üzletszabályzati határozmányoknak, amaz árúk tekintetében, amelyek természeti tulajdonságaik folytán más különleges rakodási vagy csomagolási szabályokat nem igényelnek.

Ha tehát a vasut a díjszabás értelmében jogosítva volt az árút nyitott kocsiban szállítani, akkor arra is jogosítva volt, hogy a díjszabás I. rész B) szakasz I—XIII. fejezet c) pontja értelmében a takaróbert felszámíthassa, miután az idézett végrehajtási határozmány az árú betakarását előírja*.

(Keresk. és váltótvszék 856/1913.)

67. §.

A szállítás módja és sorrendje. Utirány.

(1) Az árút mindenkor a használt fuvarlevél-mintának megfelelően teherárúként vagy gyorsárúként kell szállítani. A felügyeleti hatóság jóváhagyásával a díjszabásban egységes határozmányok állapíthatók meg arra nézve, vajjon gyorsárúk gyorsított szállításra felvétetnek-e és minő feltételek alatt. (Gyorsított gyorsárú, gyorsvonattal továbbítandó árú.)

I. Gyorsárúként csak oly árúk vétetnek át, melyek alakjuk, terjedelmük, súlyuk vagy egyéb minőségüknél fogva a vasut belátása szerint gyorsárúként való szállításra alkalmasak. Az, hogy a C) mellékletben felsorolt árúk közül, melyek azok, amelyek gyorsárúként való szállításra egyáltalán

nem vagy csak meghatározott mennyiségben vétetnek át vagy amelyek a személyvonatokkal való szállításból ki vannak zárva, az említett mellékletből és a hozzátartozó végrehajtási határozmányokból vehető ki.

II. (1) Gyorsárú gyorsított szállításra csak gyorsvonattal továbbítandó áruként vétetik át.

(2) Ha a feladó valamely küldeményt gyorsvonattal kíván szállíttatni, amihez a vasut beleegyezése szükséges, akkor ezt a kívánságát gyorsárúfuvarlevélben a cím fölé be kell jegyeznie. Ennek az előírásnak a szállítási útvonalnak csak bizonyos részére való korlátozása nincs megengedve.

(2) A feladó a követendő szállítási utirányt, továbbá azt a vám- vagy adóhivatalt, ahol a vám- vagy adóhivatali kezelést kívánja, ugy-szintén az alkalmazandó díjszabásokat a fuvarlevélben előírhatja. Ebben az esetben azonban a vasut a fuvardíjat az előírások alapján szedheti be. A vasutnak csak a következő feltételek mellett van joga a küldemény szállítására az előirt helyett más utirányt használni:

1. hogy a vám- vagy adóhivatali kezelés, ugy-szintén az esetleg szükséges rendőri vizsgálat mindenkor a feladó által megjelölt állomásokon történjék;

2. hogy magasabb fuvardíj ne követeltessék annál, mely fizetendő lett volna, ha a vasut a fuvarlevélben megjelölt utirányt használta volna;

3. hogy az árú fuvarozási határideje ne legyen hosszabb, mint lett volna, ha a küldemény a fuvarlevélben megjelölt utirányon szállíttatott volna.

Ha a feladási állomás más utirányt választott, erről a feladót értesíteni tartozik.

(3) A (2) bekezdésben említett előírások hiányában a vasut élő állatoknál és gyorsárúknál azt a díjszabást köteles alkalmazni, amelyik szerint a fuvarozási határidő a legrövidebb, ha pedig egyenlő fuvarozási határidővel több utirány áll rendelkezésre, azt a díjszabást, amelyiknek díjtétele legolcsóbb; teherárúknál azt a díjszabást, amelyiknek díjtétele legolcsóbb, ha pedig egyenlő díjtételekkel több utirány áll rendelkezésre, azt a díjszabást, amelyik szerint a fuvarozási határidő a legrövidebb.

(4) Ha a vám- vagy adóhivatali kezelésre vonatkozó előírások az utirányelőírásokkal vagy az alkalmazandó díjszabásokra vonatkozó előírásokkal nem egyeznek meg, a vasut csak a vám- vagy adóhivatali kezelésre vonatkozó előírásokat tartozik figyelembe venni.

III. (1) A szállítási utirány előírásánál az utirányra mérvadó állomásokat a követendő sorrendben fel kell sorolni.

(2) A díjszabások csak azokon az utirányokon érvényesek, melyeket a vasut az árúk irányítására nézve kihirdetett határozmányokban megállapított. Ha a feladó a fuvarlevélen ezen utirányok közül valamelyiket előírja, úgy ezen az előírt utvonalon érvényes díjszabások alkalmazása — a (3) bekezdésben említett esettől eltekintve — akkor is igényelhető, ha a feladó által előírt utirány az árúk irányítására vonatkozó határozmányok szerint, az árú feladása napján szállításra nem jogosult. Az alkalmazandó díjszabások előírása figyelembe nem vétetik, ha egyszersmind oly utirány iratik elő, amelyen az alkalmazni kívánt díjszabások nem érvényesek.

(3) Valamely szállítási akadály beállta után feladott árúkra csak olyan díjszabások alkalmazása igényelhető, amelyek a szállítási akadály által nem érintett más utirányokon érvényesek.

(5) Az árukat abban a sorrendben kell szállítani, amelyben azok fuvarozás végett felvételtek, ha csak vasutüzleti kényszerítő okok vagy a közérdek a kivételt nem igazolják. E szabály megszégése az abból eredő kár megtérítésére kötelez.

A B) és C) alatti fuvarlevelek alapján érvényesített követelést illetőleg nem volt vitás az a tényállás, hogy az áru Voloczról Veszprémbe az utirány előírása nélkül adatott fel, és hogy az alperes vasut a szállítást Kelenföld—Győrön át eszközözte.

Az üzletszabályzat 51. §-ához tartozó XVII. póthatározmány 2. a) pontja értelmében a vasut nem veszi figyelembe a díjvisszatérítési igényt, ha utólagosan egy utirányokon igényeltetnek **díjszabási kombinációk**, melyek a tekintetbe jövő forgalmi viszonylatban a szállításra nem jogosultak. Annak a kérdésnek az eldöntése tehát, hogy felperes jogosan igényelheti-e a Kelenföld-Székesfehérváron (Déli vasut) át való utólagos kombinációt, elsősorban attól függ, vajjon ez az utirány az említett viszonylatban szállításra jogosult-e vagy sem? Amennyiben pedig a szállítás idején érvényben volt díjszabási határozmányok értelmében a felperes által jelzett utirány a szállításra jogosult volt, az említett póthatározmány 2. b) pontjához képest az a kérdés döntendő el, hogy azon az uton, amelyre a díjszámítást a felperes utólag igényli, a szállítási határidő nem hosszabb-e, mint a vasut által tényleg választott utirányon.

mert felperes keresetének az általa igényelt utirány jogosultsága esetén is csak akkor adható hely, ha azon a szállítási határidő rövidebb mint a vasut által választott uton. (Keresk. és váltótvszék 1902. E. 35.)

A B) alatt csatolt fuvarlevélből kitűnik, hogy a feladó a választandó utirányt ki nem jelölte; ehhez képest a per eldöntésénél az Ü. Sz. 51. §. 1) pontjának ama szabályát kell szem előtt tartani, mely szerint az utiránynak a feladó részéről való kijelölése hiányában a vasut azt az utirányt köteles választani, melyet a feladó javára legcélszerűbbnek vél, de választása következményeiert csak akkor felelős, ha abban vétkes gondatlanság terheli.

Tekintve, hogy felperes maga is beismerte, hogy a vasut választotta utirány jogosult, sőt a 3. alatt csatolt, valódiság és érvényesség szempontjából meg nem támadott rendeletből azt is meg kellett állapítani, hogy ez az utirány a szóban forgó rendeltetési helyre, Boba—Jánosházára Budapestről szállítandó árukra nézve felsőbb hatóságilag elő van írva; tekintve, hogy a tényleg választott utirány a felperes perbeli álláspontja szerint választandónak vitatott utiránynál 20 kilométerrel rövidebb, így tehát valamivel olcsóbb is;

tekintve, hogy a vasuti közlegekre háruló teendők sokaságánál és sürgősségénél fogva tőlük nem kívánható, hogy az egyes szállítmányok irányításánál az utirányválasztás következményeinek messzemenő mérlegelésébe (kombinációkba) bocsátkozva, mindea áprólékosságokra, tehát a kivételesen

csak pár napra engedélyezett póthatáridőkre is kiterjedő részletességgel vizsgálják a választás előnyeit és hátrányait; tekintve, hogy a kérdéses kivételes póthatáridő engedélyezése már 1901. évi szeptember hó 1-én közzététetvén, a szállítmány pedig szeptember 2-án adatván fel, a feladónak, ha sulyt kívánt helyezni arra, hogy az áru olyan irányban szállíttassék, melyre a kivételes póthatáridő ki nem terjed, nemcsak módjában, de kellő gondosság mellett kötelességében is állott volna az utirányt kijelölni, aminek elmulasztásával beállott következményért elsősorban őt kell okozni:

a kir. törvényszék arra a meggyőződésre jutott, hogy a vasutnak még akkor sem lehet vétkes gondatlanság gyanánt terhére róni, hogy az előírt és rövidebb, valamint olcsóbb utirányon szállított, nem pedig a győr—kiscelli irányon, ha igaz is az, hogy a kérdéses póthatáridő a győr—kiscelli vonalra ki nem terjedt, és hogy ennél fogva a szállítási idő ezen a vonalon két nappal rövidebb volt. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 770.)

Alaplatannak találta a kir. törvényszék a felperesnek azt a felülvizsgálati támadását, hogy a „via Győr” megjelölése alatt azért sem lehet mást, mint elszámolás előírását érteni, mert a szóban forgó feladási állomások a vízi forgalommal versenyeznek és ennél fogva a vasuti közegek tudatában vannak annak, hogy a felek a vasutat épen a verseayre való tekintettel engedélyezett ama kedvezmény miatt veszik igénybe, melyet a felperes a keresetében igényel. Alaplatan ez a támadás azért, mert a vasut közegei a fél fuvarlevélbeli nyilatkozatai értelmének megállapításánál nem vizsgálhatják a félnek a nyilatkozatban kifejezésre nem juttatott szándékát és czélzatát.

De alaplatan az a felülvizsgálati támadás is, hogy a „via Győr” azért sem volna utirány előírásnak minősíthető, mert nem felel meg az utirányelőírás alaki követelményeinek, mert ebből csak az következhetik, hogy a felperes nem igényelheti az utirány előírásához fűzött jogokat sem, de semmiképp sem tekinthető jogos alapnak az utirányelőírás helytelen-sége arra, hogy amiatt az előírás elszámolás előírásának vétessék.

A felülvizsgálati kérelem további támadása az elsőbíróságnak ama megállapítása ellen irányul, mely szerint a „via Győr” megjelölés a közhasználatban is csakis a Győrön áthaladó utirányt jelenti, holott a felperes bizonyítani kívánta, hogy a „via” kitétel a kereskedelmi forgalomban díjszámítás előírását is jelentheti. Ez a támadás sem vezethet sikerre, mert ha a felperes állítása valóban bizonyulna is, akkor is úgy állana a dolog, hogy a használt kitétel kétséget enged annak helyes és valódi értelme tekintetében, már pedig általános jogszabály, hogy a kétséges nyilatkozat hátrányos következményét az a fél tartozik viselni, akitől a nyilatkozat származik, következésképp a felperes azon az alapon, hogy az általa használt kétséges kifejezésnek a vasut más értelmet tulajdonított, mint amily értelemben ő azt használni kívánta, követelést nem támaszthat. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 492.)

Abban az esetben, ha a fuvarozás közben az árút ért kár a vasuti közegek vétkes gondatlanságának a következménye, a vasut nem hivatkozhatik sikerrel az üzletszabályok azon

határozatára, hogy a nem teljes, hanem csupán az ott meghatározott maximális kárösszeget köteles megtéríteni. Ilyen **vétkes cselekmény** forog fenn akkor, ha a vasút közege egyes feladókat jogtalan előnyben részesít más feladókkal szemben, nevezetesen ha az **előbb feladott árút csak a később feladott árú elküldése után szállíttatja le.** (C. 904. decz. 15. 229/1904.)

Az 1910. évi január hó 1. napjától érvényes Ü. Sz.) 67. §-ának (3) pontja értelmében a vasut teherárúknál a szállítási utirány illetőleg a díjszámítás előírásának hiányában a **legelőbb díjszabást** köteles alkalmazni. Ehhez képest ha az **illető viszonylatban az árú több utirányon szállítható,** az elszámolásnál az az utirány veendő tekintetbe, amelyen a díjszámítás a legelőbb, bár a szállítás nem is történt s csak kerülő uton történhetett volna ezen az utirányon. Azonban a **díjszámításnál csak a feladó és a rendeltetési állomás közötti viszonylatban rendelkezésre álló utirányok jöhetnek tekintetbe** s nem oly utvonalak is, amelyeken át az árú a feladó állomásról el sem juthatna a rendeltetési állomásra.

Már pedig Dés feladóállomásról Budapest—dunapart rendeltetési állomásra az árú Óbuda—filatörigát állomáson át még kerülő uton sem volna szállítható, mert az utóbbi állomás a Budapest—szentendrei h. é. vasut vonala mentén fekszik s ennek az utvonálnak a szállítás irányában eső Budapest—Pálffy-tér végállomása más vonalrészszel egyáltalában nincs összeköttetésben, tehát a szállítás ezen az állomáson tul nem folytatható. Ezek szerint az Óbuda—filatörigát állomáshoz vezető utvonal nem azoknak az utirányoknak egyike, melyek az árúknak Budapest—dunapart rendeltetési állomásra szállításánál igénybevehetők, amelyek közül a fél az elszámolás szempontjából választhat, hanem a feladó állomás és a rendeltetési állomás közötti viszonylattól teljesen eltérő utvonal, mely ennél fogva a díjszámításnál tekintetbe nem jöhet s az Óbuda—filatörigát állomásra megállapított díjtétel a peres küldeményekre nem alkalmazható. A szóbeli tárgyaláson ugyan maga az alperes azt adta elő, hogy mivel oly esetekben, ha a feladóállomástól távolabb fekvő állomásra olcsóbb díjtétel van megállapítva, mint valamely közelebbi állomásra, a felek a kedvezőbb díjszámítás elérése végett az árút a távolabbi állomásra feladhatják s innen a közelebbi állomásra visszaküldhetik, ezért a vasút a mondott esetekben a kétszeri szállítás elkerülése végett a közelebb fekvő állomásra is engedélyezni szokta az olcsóbb díjtételt, ha a fél megtéríti azt a fuvardíjat, amely az árúnak a távolabbi állomásról visszaszállításánál felmerült volna. Azonban az alperes eme nyilatkozata alapján s az említett korlátozással sem lehet a kereseti igényt jogosnak elismerni. A fuvardíj kiszámításánál ugyanis egyedül a díjszabás az irányadó, ezen a téren az **üzleti gyakorlatnak** jogalkotó ereje nincs, tehát ha a vasut a gyakorlatban célszerűségi szempontból oly előnyt nyújt a feleknek, amire a díjszabás értelmében kötelezve nincs, ez az önként nyújtott előny töle más esetekben ki nem kényszeríthető. A bíróság pedig a **díjszabás értelmezése,** mint jogkérdés tekintetében nincs a felek által felhozottakhoz kötve, hanem a felek jogi felfogásával szemben is a helyes jogszabályt köteles alkalmazni,



minélfogva a kir. tábla a kereseti igénynek, mely a kifejtettek szerint a helyes díjszabási elvekkel ellentétben áll, helyet nem adhat. (Bpesti Tábla 1912. G. 506.)

Abból a körülményből, hogy valamely utirányon át rövidebb tartamu szállítás remélhető, mint más utirányon át, nem következik a vasutnak az a kötelezettsége, hogy ezt az utirányt akkor is felhasználja, ha a feladó azt nem is írta elő és így nem lehet a vasut vétkes gondatlanságát (könnyen romló szőlőszállitmánynál) megállapítani azon az alapon, hogy a vasut a rövidebb utirányt előírás nélkül nem használta. (Bpesti Tábla 1902. G. 548.)

Oly esetben, midőn ugyanazon viszonylatban többrendbeli díjtételek állanak fenn, a fuvaroztató fél rendszerint az olcsóbb elszámolást kívánhatja és pedig tekintet nélkül arra, vajjon ebbeli igénye az utirányok vagy a díjszabások csoportosításán alapszik-e. (Bpesti Tábla II. G. 171/1905.)

A fuvarozási jog általánosan elfogadott és az üzletszabályzat 61. §-a VI. póthatározmányának alapjául is szolgál elve az, hogy többféle díjszámítási mód lehetősége esetében a fuvaroztató fél a reá nézve legkedvezőbb díjszámítási mód alkalmazását akár a fuvarlevélben való előírás, akár utólagos kombináció útján kívánhatja és e szabály alól nincs kivétel arra az esetre, amikor közvetlen díjtétel van két állomás közt megállapítva. (Curia 1004—1905.)

(L. még a 6. §-nal közölt határozatokat.)

(L. még az irányítási szabályok kihirdetéséről szóló rendeletet később a rendeletek között.)

68. §.

A fuvardíj, illetékek és kiadások felszámítása.

(1) A fuvardíj fejében járó díjszabásszerű összegeket és az ezen szabályzatban vagy a díjszabásban megállapított illetékeket köteles a vasut a fuvarlevélbe bevezetni.

I. Átrovatolásoknál az azok megtörténte napján érvényes díjszabások irányadók.

(2) A vasut ezen összegeken kívül csak készkiadásokat számíthat fel, például: az általa kifizetett ki-, be- vagy átviteli illetékeket, átszállítási költségeket, az árúnak szükségessé vált kijavítására vagy karbantartása érdekében más munkákra fordított kiadásokat. A fuvarlevélben az igazoló iratok csatolása mellett ezeket az összegeket is ki kell tüntetni.

(3) A vasut a készkiadások után a díjszabás-szerű jutalékot szedheti ; jutalékmentesek a vasut által kiadott fuvar költségek, a fuvardíj, az illetékek és a postadíjak.

II. A jutalék a B) szakaszban a melléilletékek díjszabásában van megállapítva.

III. A készkiadásokért járó jutalék és az utánvételi jutalék (v. ö. a 72. §-hoz tartozó VII. végrehajtási határozmánnyal) külön-külön számíttatik fel. Ha valamely küldeményért több állomáson merülnek fel készkiadások, akkor a jutalékot mind-egyik állomás külön számítja fel.

A kir. törvényszék arra nézve, hogy a vasuti forgalomban **mely árúk tekintetnek átmeneti (transit) árúknak**, szakértői meghallgatását rendelte el.

A kir. törvényszék a szakértő indokolt véleményét magáévá tette s ennek alapján megállapította, hogy a vasuti forgalom csak azokat az árúkat tekinti átmenetieknek, amelyek a feladó állomásról a csatlakozó állomáson túl fekvő leadó állomásra közvetlen fuvarlevéllel adatnak fel.

Mínhogy tehát a nem vitás tényállás szerint a kereseti küldemények a szerbiai feladó állomásokról Belgrádig és Belgrádtól Budapestig külön-külön fuvarlevelek mellett szállíttattak, az átmeneti küldemény fogalma alá nem eshetnek s így felperes a »Belgrád-transit« díjtétel alkalmazását, illetve ezen díjtétel és a »Belgrád-loco« díjtétel közötti különbséget jogosan nem követelheti. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 55.)

Kirakási illeték nem volt követelhető, mert a katonai díjszabás szerint a katonai hatóság csak akkor fizeti ez illetéket, ha a vasut közegei rakták ki az árút, már pedig a **kirakást a katonai hatóság teljesítette**. (Bpesti tábla 1901. II. G. 40.)

69. §.

A fuvardíj fizetése.

(1) Az olyan árúknál, melyek a feladási vasut megítélése szerint gyorsan romlanak vagy amelyeknek értéke a fuvardíjat biztosan nem fedezi, a fuvardíjnak előre fizetése követelhető.

Jogában áll továbbá a vasutnak az olyan külömenyeknél, melyek mérsékelt díjtételek mellett (kivételes díjszabások alapján) szállítandók, a díjszabásban meghatározni, hogy a fuvardíj az áru feladásánál fizetendő vagy pedig az átvevőre áttultható.

I. Lásd a 44. §. (7) bekezdését, a 47. §-hoz tartozó végrehajtási határozmányt, továbbá a vasuti állatdíjszabás, I. rész 48. §-hoz tartozó XI. végrehajtási határozmányt és a C) melléklet I, Ia alatti B) és Ib alatti B) pontját is.

(2) Minden más esetben a feladó választásától függ, hogy a fuvardíjat az áru feladásánál akarja-e kifizetni, vagy pedig az átvevőre akarja-e áttulni. A fuvardíjnak tetszés szerinti részét is lehet előre kifizetni.

II. A fuvardíjnak előre kifizetendő részét határozott összegben kell megjelölni.

(3) Ha a feladó a fuvardíjat ki akarja fizetni, tartozik ezt a fuvarlevélben az előirt helyen kinyilatkoztatni (Bérmentesítés).

(4) Ha a feladó bérmentesítő nyilatkozatához semmiféle korlátozást nem fűz, köteles az egész fuvardíjat mindazon illetékekkel és kiadásokkal együtt megfizetni, melyek a feladási állomáson az áru felvételéig felmerülnek (Korlátozás nélküli bérmentesítés).

(5) Az olyan illetékekre és kiadásokra, melyek csak az árúnak fuvarozásra való felvétele után merülnek fel, a bérmentesítésre vonatkozó ilyen nyilatkozat nem terjed ki. Ha a feladó ezen költségek fizetését is el akarja vállalni, tartozik ezt a fuvarlevélben külön kinyilatkoztatni.

III. Meg van engedve az illetékeknek vagy kiadásoknak előre való kifizetése a fuvardíj nélkül is.

IV. A bérmentesítésre vonatkozó nyilatkozat következőleg szólhat :

1. ha a bérmentesítés korlátlan : »bérmentve«,
2. ha a fuvardíj egy része fizettetik ki előre : »bérmentve (összeg szavakkal kiírva) K.... f alól«,
3. ha olyan illetékek vagy kiadások, melyek a korlátozás nélküli bérmentesítés által érintetnek, az előre való kifizetés alól kivétetnek, vagy
4. ha olyan illetékek vagy kiadások, melyek a korlátozás nélküli bérmentesítés által nem érintetnek, előre kifizettetik, vagy
5. ha bizonyos illetékek vagy kiadások a fuvardíj nélkül előre kifizettetik : »bérmentve« oly hozzátoldással, melyben az illetékek vagy költségek megnevezetnek, pld. :
 - a 3. ponthoz : »bérmentve, kivéve az utánvételi jutalékot«,
 - a 4. ponthoz : »bérmentve, vámot beleértve«, »bérmentve minden illetéket és költséget beleértve«,
 - az 5. ponthoz : »bérmentve a bevallott szállítási érdekért járó illeték alól«, »bérmentve a vám alól«.

(6) A feladó által elvállalt összegeket a feladási állomás a fuvarlevélén kívül a másodpéldányba vagy feladási vevénybe is köteles részletesen bevezetni.

(7) Ha a feladó bérmentesítő nyilatkozata szerint fizetendő összeg az árú feladásánál nem számítható ki, joga van a feladási állomásnak arra, hogy az ezen összegnek előreláthatólag megfelelő biztosíték letételét követelhesse. Hasonlókép követelhető biztosíték a feladó által elvállalt vám-költségekre és effélékre is.

V. A feladó tartozik a hozzávetőleg kiszámított bérmentesítési összeget kívánatra lefizetni; erről igazolványt (ideiglenes elismervényt) kap. A leszámlolás a bérmentesítési összeg megállapítása után a feladóval megejtetik s neki az igazolvány visszadása ellenében a bérmentesítési számla kiadatik.

Alperes bírói felhívásra sem tagadta s ennél fogva a kir. törvényszék mint beismert tényt vette, hogy felperes az 597 kor. 66 fillér befizetése alkalmával ezen összeg visszafizetéséhez való igényét a vasutal szemben fenntartotta.

Ebből a ténymegállapításból következik, hogy felperes a fizetést nem önként, a kötelezettség elismerésének szándékával teljesítette, mert különben a visszakövetelési jog fenntartásának mi értelme sem lett volna.

Feltéve tehát, hogy felperes jogos alap nélkül fizette a szóban forgó összeget, azt tartozatlan fizetés címén visszakövetelheti.

Azonban a kir. törvényszék úgy találta, hogy felperes az 597 kor. 66 fillér különbözetet nem fizette tartozatlanul:

mert a Nemzetk. Egyezm. 12. cikke (2) bekezdésének és azon cikkhez tartozó kiegészítő határozmányok 8. pontjának egybevetett rendelkezése szerint a Németországgal való nemzetközi forgalomban friss gyümölcs szállításánál a fuvardíj az egész szállítási utvonatra a feladás alkalmával előre fizetendő, az id. kieg. hat. 9. pontja értelmében pedig akkor, ha — mint a peres esetben — a feladási és rendeltetési állomások közt közvetlen díjszabás nem áll fenn, a feladó a vasut által hozzávetőleg megállapított bérmentesítési díjat tartozik készpénzben lefizetni s a peres esetben a vasut a bérmentesítést az 1000 kor. hozzávetőleges összeg lefizetésével követelte is.

A peres küldemény tehát **feltétlenül bérmentesített küldemény** s ily esetben a fuvardíj fizetése kizárólag a feladó kötelessége, tehát a feladásnál letett összeggel nem fedezett hiányt a feladó tartozik utána fizetni ép úgy, mint a többletet is — nagyobb összeg letétele esetében — csak ő volna jogosítva visszakövetelni.

Különb is az átvevő csak a fuvarlevél irányadása szerint kötelezhető fizetésre, bérmentesítés esetében pedig a fuvarlevélből nyilván az tűnik ki, hogy a fuvardíj fizetése kizárólag a feladó kötelessége, mihez képest a hiány utánfizetésére vonatkozó igényeket a vasut csak a feladó ellen érvényesítheti.

Ezért nincs is jelentősége annak, hogy a feladó állomás a díjmentesítési jegyekben (3—4) utasítást ad a leadó állomásnak, hogy a netaláni különbözetet a címzettől szedje be, mert ha a leadó állomás ezt a különbözetet az árú kiszolgáltatása alkalmával a címzettel szemben fel is akarná számítani, a címzett követelheti, hogy a bérmentesített árú neki utánfizetés nélkül adassék ki, a vasut pedig ily utánkövetelés miatt nincs jogosítva az árut visszatartani, mert a bérmentesítési megjegyzéssel ellátott fuvarlevél átvétele által arra kötelezte magát, hogy az árut az átvevőnek bérmentesen fogja átadni. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 764.) (A budapesti kir. tör-

vényszék 1914. D. 2583. sz. **ellenkező** döntése jelenleg III. bír. döntés előtt áll.)

70. §.

Helytelen fuvardíjszámításból eredő igények.

(1) Ha a fuvardíj vagy az illetékek kiszámításánál vagy a díjszabások alkalmazásánál (ideértve a 67. §. erre vonatkozó szabályainak figyelmen kívül hagyását is) hibák fordultak elő, a hiány utánfizetendő, a többlet visszatérítendő. Az utánfizetésre kötelezett vagy a visszatérítésre jogosult késedelem nélkül értesítendő.

(2) Az utánfizetést a feladó köteles teljesíteni, ha a fuvarlevél ki nem váltatik. Ha a fuvarlevél kiváltatik, a feladó az utánfizetésért csak a bérmentesítésre vonatkozó nyilatkozata értelmében felelős. Egyébként az utánfizetés kötelezettsége az átvevőt terheli. (76. §. (4) bek.).

(3) A beszedett díjtöbblet átvételére és a díjvisszatérítés iránti igények érvényesítésére az van jogosítva, aki a tulfizetést a vasut részére teljesítette.

I. (1) A számadások felülvizsgálásánál talált illetéktöbbleteket és illetékhiányokat a vasutigazgatóságok azoknak az állomásoknak, amelyeken a fizetés történt, haladéktalanul tudomásukra adják. Ezek az állomások azután a jogosultakat és az utánfizetésre kötelezetteket a vasut költségére írásbellel értesítik.

(2) A jogosult javára eső többlet azonban csak akkor tekintetik megállapítotttnak, ha a jogosult által az alábbi II. végrehajtási határozmány (4) pontjában felsorolt fizetési bizonyítékokból kiderül, hogy a többlet tényleg fennáll.

II. (1) A gyorsabb elintézés érdekében a díjvissza-

térítési igény iránt felszólalást ahhoz a vasuthoz kell intézni, amelynél a fizetés történt.

(2) Oly díjvisszatérítési igényhez, melyet más, mint a 60. és 70. §. szerint arra jogosult nyújt be, minden benyújtásnál külön kiállított, szabályszerű bélyeggel ellátott és a jogosult által aláírt igazolványt (mint: engedményt, meghatalmazást, kereskedői utalványt vagy kereskedői tudósító-levelet) kell mellékelni, melyet a vasut visszatart.

(3) Ennek az igazolványnak a bemutatása nem szükséges, ha a díjvisszatérítési igényt átutalt illetékeknél a feladó, bérmentesített illetékeknél az átvevő maga nyújtja be a fuvarlevél és a netán kiszolgáltatott fuvarlevél-másodpéldány, felvételi elismervény vagy a bérmentesítési számla bemutatása mellett; ebben az esetben a vasut a fuvarokmányokat visszatartja.

(4) A díjvisszatérítési igényhez a fuvarleveleket, illetve a bérmentesítési számlákat és a netán még szükséges bizonyító okiratokat mellékelni kell. Ha a fuvardíj az árú feladásánál fizettetett, elégséges a fuvarlevél helyett a fuvarlevél-másodpéldányt vagy a felvételi elismervényt csatolni.

(5) A díjvisszatérítési igény benyújtásánál az eredeti fuvarlevél helyett az eredetivel teljesen egyező másolat is beterjeszthető. A másolatnak az eredetivel való összehasonlításáért fuvarlevelenként 20 f-t kell fizetni.

(6) Az elintézés kézbesítéseért, valamint a visszatérítendő összeg elküldéseért felmerülő költségeket a vasut viseli.

(4) A fuvardíjvisszatérítés iránti igényeknek a vasut ellen bíróság útján való érvényesítésére nézve a 100 §. szabályai nyernek alkalmazást.

A vasut a V. Ü. Sz. 61. §-ának 4. pontja értelmében jogosult arra, hogy a fuvardíj-hiányt utólagosan követelje akkor is, ha a hiányzó összeget téves számítás, tehát saját tévedése folytán nem szedte be és a vasutnak ehhez a jogához nem fűződő az a következmény, hogy a téves számítás miatt a vasut a félnek viszont kártérítést fizessen. (Keresk. és váltótvszék 1905. B. 899. sz.)

A vasut tartozik a felszólamlásokat a lehető gyorsasággal megfelelő idő alatt elintézni és amennyiben az elintézéssel,

a fuvarlevelek átvizsgálásával, a díjtöbblet megállapításával és kiutalásával a szükséges időn túl késik, a perlésre okot szolgáltat. És ha a perben az igény jogosnak bizonyul, a **perköltséget viselni tartozik**. Ellen esetben perköltséget viselni nem tartozik. (Keresk. és váltótvszék 1905. E. 318. sz.)

A fuvarozási díj helytelen kiszámítása folytán **tulfizetett többlet visszatérítése** tekintetében a vasuti üzletszabályzat nem tartalmaz olyan intézkedést, melynek értelmében a feladó fél igényének per útján való érvényesíthetése a fuvarozó vasuthoz benyújtott felszólamlás elintézésétől tételnék függővé,

mert a vasuti üzletszabályzat szerint a fuvarozó vasut köteles lévén a számadások felülvizsgálata folytán havonta jegyzékbe foglalt kimutatás alapján, saját költségén és külön irattal az igényjogosultakat a javukra eső tértítményekről értesíteni: minden alapot nélkülöz alperesnek a fellebbezésben előadott az az érvelése, hogy ő csak a felszólamlások alapján nyer értesülést, illetőleg győződik meg a visszatérítendő díjtöbbletek létezéséről. (Keresk. és váltótvszék 1899. D. 174.)

Bpesti keresk. és váltótvszék: Alperes köteles a felperes részére 2972 K 92 fillér tőkét és járulékot fizetni. Indokok: Nem vitás a felek közt, hogy felperes jogelődei szénküldeményeket szállítottak a b-i vasut különböző állomásairól B.-A. átmenet állomáson keresztül többrendbeli b-i állomásokra; továbbá, hogy a küldeményekre az alperes által kezelt helyierdekű vasutak C) alatti csatolt helyi díjszabása s az ahhoz kiadott határozmányok alkalmazandók; továbbá, hogy a vasut a szállítmányokra a B) alatti VIII. kivételes díjszabásban foglalt közvetlen díjtételek (pl. Annavölgy—Sárisáp állomásról Budapest—Dunapart állomásig 35 fillért) alkalmazta. Felperes a D) alatti üzletszabályzat 61. §-ához tartozó VI. póthatározmány értelmében utólagos kombináció útján a **vasut által választott elszámolásnál olcsóbb tört díjszámítás alkalmazását** s ennek alapján a tulfizetett fuvardíj visszatérítését kívánta. A felperes által kívánt számítás mód szerint a felvevő állomástól Angyalföld átmenetig a B) alatti 33. lapon levő VIII. kivételes díjszabásban foglalt díjtétel (20 fillér), onnan a leadó állomásig a C) alatti helyi díjszabás 98. lapján levő, kilométerek szerint számítandó díjtétel (Budapest—Dunapartig 10 fillér) számítandó. Nem vitás, hogy a tört számítás mód szerinti díjtétel minden esetben olcsóbb a közvetlen díjtételnél. A különbség a példakép választott Annavölgy—Budapest—Dunaparti viszonylatban a fenti számítás szerint 5 fillért tesz ki 100 kg.-ként. Az üzletszabályzat 61. §-ához tartozó VI. póthatározmány értelmében a fuvarozatók feleknek joguk van az elérhető legolcsóbb díjszámítási mód alkalmazását utólag követelni, ha csak ezt a póthatározmány valamely kivételes rendelkezése nem gátolja. Alperes a felperes díjszámítási módjának alkalmazását azért ellenezte, mert szerinte a B) alatti 33. lap VIII. kivételes díjszabásban azon okból állapítottat meg közvetlen díjtétel a b-i vasut állomásairól az összes budapesti állomásokra, hogy a Budapest—Angyalföld átmeneti díjtétel ne a többi budapesti állomásokra, hanem csak a budapesti állomásokon tulmenő szállítmányokra legyen alkalmazható. Ez az álláspont egy jelentőségű azzal, hogy akkor, amikor közvetlen díjtétel létezik két állomás közt, a két ál-

lomás közt a tört dijszámítás akkor sem volna alkalmazható, ha ez olcsóbb a fuvaroztató félre nézve. Azonban ez az álláspont alaptalan, mert a fuvarozási jog általánosan elfogadott és az üzletszabályzat 61. §-a VI. póthatározmányának alapjául is szolgáló elve az, hogy többféle dijszámítási mód lehetőségére esetében a fuvaroztató fél a reá nézve legkedvezőbb dijszámítási mód alkalmazását akár a fuvarlevélen való előírás, akár utólagos kombináció útján kívánhatja és e szabály alól nincs kivétel arra az esetre, amikor közvetlen díjtétel van két állomás közt megállapítva. Alperes azt a kifogást tette, hogy Budapest—Angyalföld átmenet állomásról a többi budapesti állomásokra nincs állomási díjtétel. Ez a kifogás alaptalan, mert ha nincs is számszerűleg megállapított díjtétel (állomási díjtétel) a dijszabásban az említett állomások közt, de a díjtétel a C) alatti helyi dijszabás 97. lapján kezdődő s a 97. lap alján levő megjegyzés szerint, az állomási díjtételek nélküli viszonylatokra alkalmazandó kilométer szerinti dijszámítási táblázat alapján kiszámítható, e számítás alapján kiszámított díjtétel pedig ugyanolyan érvényű, mint a dijszabásban számszerűleg megállapított állomási díjtétel. Alperes arra is hivatkozott, hogy a C) alatti helyi dijszabás 231. lap alján, 232. lap kezdetén és a 238. lapon is a b-i vasut állomásaira vonatkozó díjtételek közt a budapesti (kőbányai) állomásokra vonatkozólag a következő megjegyzés olvasható: »közvetlen díjtételeket lásd a Budapest—esztergom—füzitői h. é. vasut dijszabásában.« Azonban ez a megjegyzés csak azt jelenti, hogy a budapesti állomásokra közvetlen díjtételek állanak fenn, de nem jelenti határozottan azt, hogy a közvetlen díjtétel fennállása kizárja a felperes által kívánt utólagos kombináció alkalmazását, már pedig kétség esetében a dijszabások netán homályos rendelkezéseit az azokat kibocsátó vasut terhére kell magyarázni. Minthogy ezek szerint felperes joggal kívánja a tört dijszabás utólagos alkalmazását és joggal követeli az így kiszámított fuvardíj-különbözet visszatérítését: ennél fogva alperest a nem kifogásolt 2972 K 92 fillér tőke és járulékai fizetésére kellett kötelezni. Budapesti kir. tábla: Az első bíróság ítéletét indokaiból hh. A kir. Curia: A kir. Tábla ítélete felhívott indokaiból helybenhagyatik. (1906. jan. 23. 104/1905. sz.)

A fuvarilletékek beszédésénél elkövetett egyszerű számítási hiba még nem minősíthető vétkes gondatlanságnak, mert ez jogi fogalma szerint súlyos hibát és nagyfokú mulasztást feltételez. Egyébként az Ü. Sz. 61. §-a (4.) pontja kifejezetten jogot ad a vasutnak arra, hogy a dijszabás helytelen alkalmazása, vagy számítási hiba esetén a hiány utánfizetését követelhesse. Az Ü. Sz. e rendelkezése a dijszabás helytelen alkalmazása, vagy a számítási hiba a vasutnak jogot biztosítván ahhoz, hogy az őt megillető illetéket helytelen eljárás és hibája ellenére is utólag is igényelhesse, nem férhet kétség ahhoz, hogy a dijszabás helytelen alkalmazása és a számítási hiba egymagában vétkes gondatlanságnak, amely a vasutnak az őt megillető illetékhez való jogát megszüntetné, nem minősíthető. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 687.)

A reexpeditió esetére engedélyezett díjvisszatérítés alap. gondolata mindenkor az, hogy a reexpediált áru után ugyanazt a fuvardíj számíttassék, mely fizetendő volt volna akkor, ha

az áru nem a beraktározó állomásra s innen az új rendeltetési állomásra, hanem az eredeti feladó állomásról közvetlenül az új rendeltetési állomásra adatott volna fel.

Ha tehát a közvetlen díjszámítás szerint a fuvardíj kocsi-
rakományi áruknál legalább is a díjszabásban meghatározott
bizonyos súly, p. o. 5000, vagy 10.000 kg. után fizetendő és a
reexpediált egyes kocsi-
rakományok ezt a súlyt el nem érik,
azokért a közvetlen díjtétel nem a tényleges súly, hanem a
díjszámítás alapjául volt 5000, illetőleg 10.000 kg. súly után
fizetendő.

A csatolt kötetléki díjszabás I. füzet C. fejezetének 4. p.,
mely a közvetlen díjszámítást arra az esetre is kiterjeszti,
ha a beraktározó állomásra feladott valamely küldeménynek
csak egy része reexpediáltatik, a fenti díjszabási elv alól nem
tesz kivételt, mert nem rendeli, hogy a közvetlen díjtétel
mindenkor, tehát akkor is a tényleges súly után számítassék,
ha a díjszabásban megállapított szabvány súly a közvetlen
díjszámítás alapja, hanem a szóban forgó határozmány akként
intézkedik, hogy a díjvisszatérítésnél az a díjtétel veendő
alapul, mely akkor alkalmaztatott volna, ha az egész küldem-
mény az eredeti feladó vasuti állomásról a rendeltetési —
kikötő — állomásig közvetlenül számoltatott volna el.

Már pedig felperes a kocsi-
rakományban feladott üvegáru
küldeményekért az 1—F. a. csatolt díjszabási füzet (Heft 2.)
III. kivételes díjszabás értelmében legalább 10.000 kg. után
fizetendő, közvetlen díjtétel alkalmazását igényli, tehát a
10.000 kg.-nál kevesebb súlyu egész kocsi-
rakományok közvet-
len elszámolása esetében minden kocsi-
rakományért legalább
10.000 kg. után tartozott volna az egység fuvardíjat fizetni,
mihez képest a közvetlen elszámolás a részszállítmányokra
alkalmazva arra az eredményre vezet, hogy az egész küldem-
ményért 10.000 kg. után fizetendő fuvardíj oly arányban ter-
heli a részszállítmányt, amint az egész küldemény tényleges
súlya a részszállítmány súlyához viszonylik. (Bp. Tb. 1910.
G. 366.)

A késedelem s így a késedelmi kamat fizetésének és a per-
költség viselésének kérdése attól függ, vajjon a kereseti igény
olyan-e, mely a díjszabás helytelen alkalmazásából ered s
melynél a vasut a többletet hivatalból is visszatéríteni köteles,
vagy olyan igényről van-e szó, melyet a fél abból származtat,
hogy a vasut által választott elszámolással szemben **utólagos
kombináció** útján olcsóbb díjszámítást lehet elérni.

Az előbbi esetben a díjtöbblet iránti követelés a tartozatlan
fizetés idejében vagyis akkor járt le, mikor a vasut a fuvar-
díjat beszedte.

Az utóbbi esetben a vasut a magasabb fuvardíj beszedése-
kor még késedelmessé nem válik, mert a vasut az utóbbi
követelésről addig nem is szerezhet tudomást, míg az igény-
jogosult az olcsóbb díjszámítás utólagos alkalmazása iránti
kivánságát vele szemben kifejezésre nem juttatja; ily köve-
telés tekintetében tehát a vasut csak akkor válhatik késede-
lemmé és tekinthető a perre okot szolgáltató félnek, ha nem
teljesíti a kiutalást a kivánság közlésétől számítva annyi idő
alatt, a mennyi a fuvarleveleknek és az utólagosan alkalmazni
kívánt díjszámítási kombinációnak hivatali eljárás útján való
felülvizsgálásához s az ennek eredménye szerint visszajáró

összeg kiutalásához szükséges. (Keresk. és váltótvészék 1903. D. 259.)

A fuvardíjkülönbözet miatt beadott kereset csak abban az esetben szakítja meg az elévülést, ha a per tárgyát képező fuvarleveleket vagy a keresethez csatolták, vagy a vasúthoz betérjesztették.

Egy felszólamlási iroda fuvardíjak megfizetése miatt pert indított a M. kir. államvasutak ellen. Felperes a per tárgyát képező fuvarleveleket sem a perbeli keresethez nem mellékelte sem a vasúthoz be nem terjesztette. Az érdemleges tárgyalás során a vasut a fuvarlevelek felmutatását kérte. Ezek megsejmlélése után a vasut azt a kifogást emelte, hogy a kereseti igény már elévült és arra az álláspontra helyezkedett, hogy a kereset csak azon a napon tekinthető megindítottnak, amelyen a fuvarleveleket felmutatták. A vasut érvelése szerint az olyan kereset, mely csak számszerűleg közli a viteldíjra való igényt, anélkül, hogy okmányilag igazolva volna, amelyből továbbá még a fuvarlevelek becsatolása esetén sem tűnik ki, hogy milyen követelésre vonatkozik: semmiképp sem szakíthatja meg az elévülést. Miután a bíról tárgyalás napján — a fuvardíj fizetésétől számítva — több mint egy év telt el, ennél fogva az igény elévült. Ezzel szemben *felperes* azt az álláspontot foglalta el, hogy az elévülés tekintetében kizárólag a kereset benyújtásának napja mértékadó és miután ez időponttól számított év még le nem telt, ennél fogva elévülésről szó sem lehet.

A budapesti VI. ker. járásbíróság a vasutat a kereset értelmében elmarasztalta. A bíróság bebizonyítottának vette, hogy felperes keresetét tényleg ama fuvarlevelek alapján érvényesítette, amelyeket a tárgyalás alkalmával felmutatott. A perbeli kereset tehát az elévülést eme követelés tekintetében megszakította.

A fellebbezési bíróság ezt az ítéletet megváltoztatta és felperes keresetét elévülés folytán elutasította. Az ítélet megokolásában a következők foglaltatnak:

Az üzletszabályzat 71. §-ának (1.) pontja értelmében, a fuvardíjtöbbletek visszatérítése iránt, a vasúttal szemben támasztható igények, a fizetés napjától számított egy év alatt elévülnek és ugyane szakasz (2.) pontjában foglalt határozmány szerint, a visszatérítés iránt való igény elévülésében, az igénynek, a vasutnál írásbelileg történt bejelentése (felszólamlás) folytán szünetelés áll be. Az üzletszabályzat 70. §-ának (3) pontjához tartozó I. (2) végrehajtási határozmány értelmében az igényjogosult javára eső többlet csak akkor tekinthető megállapítottnak, ha a jogosult által a II. végrehajtási határozmány (4) pontjában felsorolt fizetési bizonyítékból (fuvarlevél, bérmenetjegy stb.) kiderül, hogy a többlet tényleg fennáll.

Az üzletszabályzat eme határozmányai szerint az egyévi elévülés megszakítására nézve külön feltételek vannak megállapítva, nevezetesen az írásbeli és az előírt mellékletekkel megfelelően felszerelt felszólamlás, miután a szükséges okmányok felmutatása nélkül az igényt érvényesítettnek tekinteni egyáltalán nem lehet.

Ez a szabály még akkor sem szenvedhet változtatást, ha a fél az előírt felszólamlás mellőzésével közvetlenül per útjára

lép is. Ennélfogva ez esetben is, úgy az igény érvényesítése, mint az elévülés megszakítása a fizetési okmányok felmutatásához van kötve. Miután azonban a keresetet nemcsak az előirt okmányok nélkül nyújtották be, hanem az még annak a számitási ügyletnek a megjelölését sem tartalmazta, amelyből ki-folyólag felperes perlési jogát érvényesíti és miután ennek következtében a keresetnek nem volt meg az a joghatálya, hogy az elévülést megakassza, miután végül az okmányoknak a per során történt felmutatása az egyévi elévülési határidőn kívül esett: ennél fogva felperes igényét elévültnek tekinteni és ennek megfelelően az elsőbíróság ítéletét megváltoztatni kellett. (Keresk. és váltótvszék 589. D. 1912.)

Oly esetben, midőn ugyanazon viszonylatban többrendbeli díjtételek állanak fenn, a fél rendszerint az **olcsóbb elszámolást** kívánhatja. (Bp. T. II. G. 171/905.)

A vasuti üzletszabályzat 61. §-ához tartozó) póthatározmányok értelmében kétségtelen, hogy az a fél, a ki fuvarleveleiben díjtöbblet fennforgását észleli, tartozik mielőtt követeléseit per után érvényesítené, a vasutól **peren kívül felszólamlás** útján a díjtöbbletet visszakövetelni. Ha tehát a fél a díjtöbbletet minden **felszólamlás nélkül per után** érvényesíti, vagy a felszólamlás elintézéséhez szükséges időt be nem várva, perel, úgy a vasutat a per költségei nem terhelik. Hogy mennyi a reklamáció elintézéséhez szükséges idő, az általánosságban meg nem határozható, hanem attól függ, hogy a felszólamlás tárgyát képező szállításokban hány vasut vett részt és így a díjtöbblet folyósításához hány vasut megérkezése és érintkezése vált szükségessé. Nem akadályozhatja azonban meg afelet a per indításában az a körülmény, ha a vasut a fuvarlevelek átvizsgálásához, a szükséges tárgyalások megejtéséhez és a kiutaláshoz szükséges időn túl is késedelembe van s ilyen esetben a perre okot szolgáltatató félnek a vasutat kell tekinteni (Keresk. és váltótvsz. E. 318/905.)

A bérni egyezménynek nincs oly rendelkezése, mely a vasutat eltiltaná attól, hogy az igényjogosult engedményeseként fellépő féltől **hitelesített engedmény bemutatását** követelhesse; — az igényjogosult fél díjtöbblet visszatérítése iránti igényét per után érvényesítheti anélkül, hogy előbb a vasuthoz felszólamlást kellene benyújtania. Ha a beszedett díjtöbblet a díjszabás helytelen alkalmazásából ered, úgy ez tartozatlan fizetésnek tekintendő s a fél kamatot a tartozatlan fizetés, vagyis a díjtöbblet beszedése napjától követelhet; ha pedig utólagos kombináció alapján kéri a visszatérítést, úgy a vasut csak akkor tekinthető késedelmes félnek, ha nem teljesíti a kiutalást a kívánság közlésétől számítva annyi idő alatt, amennyi a fuvarleveleknek és az utólagosan alkalmazni kívánt díjszámitási kombinációknak hivatali eljárás után való felülvizsgálásához s az ennek eredménye szerint visszatérő összeg kutatásához szükséges. (Keresk. és váltótvsz. E. 259/903.)

Ha a fuvardíj és mellékköltségek a címzettre vannak áttulva, azok visszakövetelésére csak a címzett vagy ennek engedményese, nem pedig a feladó van jogosítva. (Keresk. és váltótvsz. E. 145/903.)

Az üzletszabályzat világos rendelkezése szerint a díjvisszatérítési igények érvényesítésére megállapított **egy évi elévülési határidőbe** csak az az idő nem számíttatik be, mely a felhasználás benyújtása napjától a vasut első érdemleges határozatának kézbesítése napjáig eltelt és így az a körülmény, hogy a vasut a felet a kérvény újabb beadására esetleg fel is szólította, az elévülést meg nem szakítja. (Keresked. és váltótvsz. D. 292/903.)

A fuvardíjtöbblet visszatérítése iránt az egy évi elévülési időn belül folyamatba tett **per az elévülést még akkor is megakasztja**, ha az igény jogosult nevében fellépő harmadik személy a követelés érvényesítéséhez való jogosultságát csak a per folyama alatt s a fentemlített egy évi határidő után igazolja a bíróság előtt. A beszedett díjtöbblet visszatérítési igény a fuvarozási szerződésből, nem pedig tartozatlan fizetésből eredő jogigény. Ily igények a B. E. 27. cikkének 3. pontja értelmében akár a felvevő, akár a leadó vasut ellen érvényesíthetők. (Keresk. és váltótvsz. D. 87/902.)

A feladóra nézve a **legelőszőbb díjszámítás** rendszerint a legkedvezőbb s a vasut feladata kimutatni, hogy az olcsóbb díjszámítással a konkrét esetben oly hátrányok vannak összekapcsolva, melyek a pénzbeli megtakarítást ellensúlyozzák. (Bp. T. II. G. 6/900.)

A vasut sem a feladóval, sem az átvevővel szemben nem kötelezhető arra, hogy a **kedvezményes díjtételt** alkalmazza, ha alkalmazásának egyik kikötött feltétele: a helyes árbevallás hiányzik. — Az árúnak csomagolva vagy csomagolatlanul történt feladása a fuvardíj összegének meghatározására nézve közömbös. (Bp. T. II. G. 91/900.)

A díjszámítás szempontjából a **fuvarlevélbeli előírás az utvonalon tényleges használatával egy tekintet alá esik**. — Amennyiben a fuvarlevélben meghatározott utirány igénybevételével valamely különös díjkedvezmény volna egybekapcsolva, a vasut ezt a kedvezményt akkor is megadni tartozik, ha az utiránytól eltér. (Bp. T. II. G.) 90/900.)

A vasuti üzletszabályok a felek egymásközi jogviszonyait csak azokban a fuvarozási ügyletekben szabályozzák, amelyek a vasut mint fuvarozó és az egyes feladó felek, mint fuvarozatók között, a fuvarlevél kiállítása és átvétele által létrejött szerződési megállapodás folytán jöttek létre és amelyekben eszerint a felek kölcsönös jogaira és kötelezettségeire az üzleti szabályok alapján kötött fuvarozási ügyletekben a fuvardíj mennyisége nem nyer előzetes külön megállapítást, hanem a fuvarozó vasut által megfelelően közzétett díjszabásokban határoztatik meg, amely díjszabások rendelkezéseinek a feladó a fuvarlevél kiállításával aláveti magát. Nem nyerhetnek az üzletszabályok alkalmazást azokban az esetekben, amelyekben nem a fuvarlevél, hanem egy külön szerződés kiállításával jön létre a felek között a szerződési viszony és **külön szerződés szabályozza a fizetendő díjtételeket**, anélkül, hogy e tekintetben hivatkozás történne az üzleti szabályokra. (1079—904. Keresk. és váltótvszék.)

Felperes a díjszámítás módosítása által keresetének jogalapját nem változtatta meg. (Bpesti tábla 1912. G. 506.)

A fuvardíj kiszámításánál egyedül a díjszabás tartalma az irányadó, ezen a téren az üzleti gyakorlatnak jogalkotó ereje nincs, tehát ha a vasut a gyakorlatban czélszerűségi szempontból oly előnyt nyújt a feleknek, amire a díjszabás értelmében kötelezve nincs, ez az önként nyújtott előny tőle más esetekben ki nem kényszeríthető. A bíróság pedig a díjszabás értelmezése mint jogkérdés tekintetében nincs a felek által felhozottakhoz kötve, hanem a felek jogi felfogásával szemben is a helyes jogszabályt köteles alkalmazni, minél fogva a kir. ítélőtábla a kereseti igénynek, mely a kifejtettek szerint a helyes díjszabási elvekkel ellentétben áll, helyet nem adhat. (Bpesti tábla 1912. G. 506.)

71. §.

A helytelen fuvardíjszámításból eredő igények elévülése.

(1) A vasútnak oly fuvardíjak és illetékek utánfizetésére vonatkozó igényei, melyek a díjszabásszerűeknél kisebb összegekben szedettek be, valamint a beszedett fuvardíj- és illeték-többletek visszatérítése iránt a vasúttal szemben támasztható igények egy év alatt elévülnek, amennyiben az igény a díjszabás helytelen alkalmazásán vagy az illetékek kiszámításánál előfordult hibán alapszik (70. §. (1) bek.) Az elévülés azon nap elmúltával kezdődik, amelyen a fizetés történt.

(2) A visszatérítés iránti igény elévülésében az igénynek a vasútnál írásbelileg történt bejelentése (felszólamlás) folytán szünetelés áll be. Ha a felszólamlás elutasítatik, az elévülés tovább folyik attól a naptól kezdve, amelyen a vasút határozatát a felszólamlóval írásbelileg tudatta és neki a felszólamláshoz esetleg mellékelt bizonyítékokat visszaszolgáltatta. A vasút-

hoz vagy a felügyeleti hatósághoz intézett további felszólamlások az elévülés szünetelését nem vonják maguk után. Az elévülés félbeszakítását illetőleg az általános érvényű törvényes szabályok nyerne alkalmazást.

Felperes előadta, hogy keresetét csupán a tartozatlanul visszatérített 167 M. 67 pf. visszakövetelése iránt tartja fenn.

A kir. törvényszék az elsőbíróság ítéletében megállapított tényállást az ott felhozottak alapján magáévá téve a döntést is helyben hagyta indokainál fogva, valamint a felelősségi eljárás során felhozottakra tekintettel még azért is, mert az Ü. Sz. 61. §. (4) pontja nem tesz különbséget a fel- illetve a leadáskor, valamint a később fizetett fuvardíjak közt különbséget nem tesz, vajon fölösen beszédett, vagy alaptalanul visszatérített fuvardíj visszafizetésére irányul-e a kereset, minthogy mindez egyaránt tartozatlanul fizetett fuvardíj tartozatlanul történt megfizetése annak fuvardíj-jellegét meg nem szünteti.

A tartozatlanul visszafizetettnek vitatott fuvardíj kifizetése 1908 július 2-án történni, helyesen állapított meg az ettől számított egy éven túl ez összegnek újra visszafizetése iránt támasztott kereseti jognak a B. N. E. 12. czikke, illetve az Ü. Sz. 61. §. (4) p. alapján **elévült volta.** (Keresk. és váltótvszék 1911. D. 893.)

A fuvarozások idejében érvényben volt vasuti üzletszabályzat 61. §. (4) pontja értelmében a díjszabás helytelen alkalmazásából vagy a fuvardíjak és illetékek megállapításánál előfordult számítási hibákból származó hiány után fizetés iránti igény a fizetés napjától számított egy év alatt elévül.

A díjszabás helytelen alkalmazásának fogalma alá esik nemcsak az, ha a fuvarozásért nem a megfelelő díjtételek szedettek, vagy nem az illető árúkra előírt díjszabás alapján történt a fuvardíj és illetékek számítása, hanem az is, ha olyan **mellékilletékek szedése mulasztatik el**, melyek az érvényben levő díjszabás értelmében a valóban felmerült vasuti teljesítményekért beszédendők lettek volna. Minthogy pedig a fekbér és kocsiallaspénz a díjszabás I. rész B] szakasz I., XI. és XII. fejezetei értelmében beszédendő, tehát díjszabás-szerű mellékilleték, ezek felszámításának és beszédésének elmulasztása kétségtelenül a díjszabás helytelen alkalmazását képezi, és az ebből eredő hiány utánfizetése iránti igény a fuvardíj kifizetésétől számított egy év alatt elévült. (Keresk. és váltótvszék 37068/1911.)

Alapos alperesnek az a panasza, hogy az elsőbíróság az Ü. Sz. 61. §-nak (4) pontját helytelenül alkalmazta.

Az üzletszabályzat ezen a „fuvardíj fizetése” című szakaszának (1) pontja szerint ugyanis, ha a fuvardíjak az árúnak fuvarozása végett történt feladása alkalmával ki nem egyenlítettnek, azok az átvevőre átutaltaknak tekintetnek, e szerint tehát a 61. §. fuvardíjának vagy az árú feladásakor, vagy annak kiadásakor való fizetéséről szól.

Ezt szem előtt tartva az idézett (1) pontnak a (4) ponttal való egybevetéséből következik, hogy a (4) pontnak az a rendelkezése is, hogy ha a díjszabás helytelenül alkalmaztatott, vagy ha a fuvardíjak és illetékek megállapításánál számítási hibák fordultak elő, a hiány utánfizetendő, a többet visszatérítendő, illetve e pontnak az a szabálya, hogy az e részbeni igény a fizetés napjától számított egy éven túl nem érvényesíthető, csakis azokra a fuvardíjakra és illetékekre vonatkozik, melyeket a fél vagy az árú feladásánál vagy kiszolgáltatásnál fizetett.

Mint hogy tehát az elévülési időt meghatározó jogszabály szorososan magyarázandó, az Ü. Sz. 61. §. (4) pontjának az elévülési időre tartozó rendelkezése nem terjeszthető ki azokra az igényekre, melyek az által állnak elő, hogy a vasút a fuvarozási szerződés lebonyolítása után akár a fél reklamációja elintézésénél, akár a számadásnak hivatalból való felülvizsgálatánál tévedett, és e tévedés folytán teljesített a fél részére tartozatlan fizetést. Az ily igényekre a rendes magánjogi elévülési idő alkalmazandó. (Keresk. és váltótv. szék 1903. E. 446.)

Az Ü. Sz. 61. §-a (4) pontjában meghatározott egy évi elévülési idő csak azokra az igényekre vonatkozik, melyek a díjszabás helytelen alkalmazásából vagy abból erednek, hogy a fuvardíjak és illetékek megállapításánál számítási hibák fordultak elő;

az Ü. Sz. 91. §. (4) pontjában meghatározott egy, illetve három évi elévülési idő pedig csak azokra az igényekre nézve áll, melyek elveszés, hiány, megsérülés vagy késedelemről származnak; a kereseti követelés azonban a felhívott szakaszokban felsorolt esetek egyikére sincs alapítva, amennyiben felperes kárkövetelését abból származtatja, hogy a vasút a címzettől az utánvételi összegnél 100 koronával többet követelt még akkor is, midőn a vasút e tévedésre figyelmeztetve lett s a címzett az árút ennek következtében nem vette át, a felperes követelésére nézve tehát, minthogy a kivételes esetekre megállapított rövidebb elévülési időt meghatározó szabály kiterjesztésének helye nincs, az általános magánjogi elévülési idő (32 év) alkalmazandó, mely az 1901. évből származott igényre nézve nem állt be.

Ezt előre bocsátva azonban a kir. törvényszék a kereseti követelést megítélhetőnek nem találta.

Mert felperes a keresetnek most említett ama alapjáról, hogy vevője a magasabb utánvételi összeg követelése folytán az árút nem vette át, nincs jogosítva alperestől kárként az árú vételárát követelni, amennyiben értesült arról, hogy a címzett az árút nem vette át s így módjában állott az árú felett rendelkezni; jogos igénye csak annak a kárának megtérítésére irányulhat, mely a vételből remélt haszon elvesztéséből az árú fuvardíjából és általában a vételi szerződés meghiúsulta miatt felmerült kiadásaiból származott, e kára megtérítését azonban nem követelte. (Keresk. és váltótv. szék 1903. D. 656.)

Vasúti fekbér és kocsiállás pénz-követelés épp úgy, mint fuvardíj iránti igény, egy év alatt elévül.

A díjszabás helytelen alkalmazásának fogalma alá esik nemcsak az, ha a fuvarozásért nem a megfelelő díjtelek szedettek, vagy nem az illető árúkra előírt díjszabás alapján történt a fuvardíj és illeték számítása, hanem az is, ha olyan mellékilletékek szedése mulasztatik el, melyek az érvényben levő díjszabás értelmében a valóban felmerült vasuti teljesítményekért beszédendők lettek volna. Minthogy pedig a fekbér és kocsiálláspénz felszámítása és beszédésének elmulasztása kétségtelenül a díjszabás helytelen alkalmazását képezi, az ebből eredő hiány fizetése iránti igény a fuvardíj kifizetésétől számított egy év alatt elévült. (Ker. és váltótvszék ítélete; tábla, majd Curia (106/1913. V.) helybenhagyja.)

Minthogy a fuvarozási szerződésből eredő jogok elévülésére szabott 1 évi idő csupán a V. Ü. Sz. 60. §-ának (5) pontjában és a 71. §-ának (1) pontjában külön kiemelt esetekre vonatkozik s ez az általános magánjogi elévülés alóli kivétel az ott külön fel nem említett igényekre ki nem terjeszthető s minthogy a jelen követelés, mely a fuvardíjak beszédésének elmulasztásából ered, egyik fenti rendelkezés alá nem esik, ennél fogva helybenhagyta a kir. törvényszék az elsőbíróságnak azt a döntését, hogy az elévülési kifogás alaptalan, amennyiben az egy évi elévülés a peresített igényre nem vonatkozik. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1290.)

72. §.

Beszedés után kifizetendő utánvét. Kézpénzelőleg.

(1) A feladó az árút annak értékéig beszédés után kifizetendő utánvéttel terhelheti meg.

(2) Az utánvétellel való megterhelés bizonyítékaul a lebélyezett fuvarlevél, a másodpéldány vagy egyéb az árú feladásának tanusítására megengedett elismervény szolgál. Ezenkívül kívánatra külön utánvételi elismervényt kell díjmentesen kiszolgáltatni.

I. Az utánvétellel való megterhelésről külön utánvételi elismervények (igazolványok) állíttatnak ki.

(3) Mihelyt az utánvét befizettetett, köteles a vasut a feladót értesíteni és neki az utánvétet kifizetni. Ha a kifizetés a díjszabásban meghatározott idő elteltétől van függővé téve, a külön értesítés nem szükséges.

II. (1) A feladási állomás, mihelyt a rendeltetési állomásnak az utánvét megtörtént befizetéséről

szóló jelentést megkapta, a feladót arról értesíti és az utánvét felvételére felszólítja, ha csak a feladó erről az értesítésről írásbelileg le nem mondott.

(2) Az értesítésért járó költség a *B)* szakaszban foglalt mellékköltségek díjszabása szerint a feladótól az utánvét kifizetésekor szedetik be.

III. (1) Az utánvét a feladó átvételi elismerésével ellátott utánvételi elismervény (igazolvány) átadójának ezen elismervény bevonása ellenében fizetetik ki.

(2) Az aláírás valódiságát és az átadónak az utánvét felvételére való egyébkénti jogosultságát a vasut nem köteles vizsgálni.

(4) Ha az árú az utánvét beszédese nélkül adatott ki, köteles a vasut, az átvevő elleni igényének fenntartásával, az utánvét összegéig terjedő kárt a feladónak megtéríteni.

(5) A vasut készpénz-előleget adhat, ha erre az árú értéke a feladási állomás megítélése szerint biztos fedezetet nyújt.

IV. A készpénzelőleggel való megterhelésről külön elismervény nem adatik ki.

V. Készpénzelőlegek csak 300 korona erejéig adatnak.

(6) Az utánvét és az esetleg adott készpénz-előleg összegét tartozik a feladó a fuvarlevélnek erre rendelt rovatába betükkel bejegyezni. Ez a bejegyzés a számokkal történt bejegyzéstől való eltérés esetén is mértékadó.

VI. Lásd az 56. §-hoz tartozó VII. végrehajtási határozmányt.

(7) A küldeménynek utánvéttel vagy készpénz-előleggel való megterheléséért a vasut díjszabás szerű jutalékot szedhet.

VII. A jutalék a *B)* szakaszban a mellékköltségek díjszabásában van megállapítva.

Minthogy a fuvarlevélben az utánvétellel való megterhelés sem a feladáskor, sem a kiszolgáltatáskor nem volt feltüntetve, a vasut az által, hogy az árút utánvét behajtása nélkül szolgáltatotta ki, hibát nem követett el. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 475. sz.)

A feladónak az a rendelkezése, hogy az árú az eredeti rendeltetési helytől eltérő más állomáson másnak, mint a fuvarlevélben megjelölt átvevőnek adassék ki, a V. Ü. Sz. 64. §-a szerint oly módon hajtatik végre, hogy a rendeltetési állomás a feladó nevében új fuvarlevelet állít ki. **A címzett alperes a be nem szedett utánvételi összegért**, a melyet a vasut a feladónak kifizetett, **csak akkor felelős**, ha bizonyítást nyerne az a körülmény, hogy a feladó utólagos rendelkezése folytán kiállított új fuvarlevélben az utánvételi összeg feltüntetve volt, ha azonban ez az új fuvarlevélből a vasut tévedése miatt kimaradt, úgy a címzett alperes, ki a vasut tévedéséből jogot nem szerezhetett, csak azon érték erejéig felelős a vasutnak, a mellyel a téves intézkedés által gazdagodott. A vasut az utánvételi összeget csak akkor követelheti vissza, ha a feladó utólagos rendelkezése folytán kiállított új fuvarlevélben az utánvételi összeg feltüntetve volt. (Keresk. és váltótvszék 1901. E. 6. sz.)

A tévedésből, tartozatlanul fizetett összeg csak attól követelhető vissza, a ki a tartozatlan fizetés folytán jogtalanul gazdagodott. Az alperes a részére tévedésből kifizetett utánvételi összeget annak adta ki, akitől, mint szállítmányozó, az árút feladás végett átvette, így a felvett utánvételi összeg nem is ment át az alperes vagyonába. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 257. sz.)

(L. még a 237. és 311. oldalon az utánvételekre vonatkozólag közölt határozatokat.)

73. §.

A feladó utólagos rendelkezései.

(1) A feladó rendelkezhetik az iránt, hogy az árú : a feladási állomáson visszaadassék, utközben megállíttassék, a rendeltetési állomáson visszartartassék, vagy más átvevőnek vagy más helyen adassék ki, vagy a feladási állomásra visszaküldessék. Ugy szintén a feladó rendelkezhetik az iránt is, hogy az árú utólagosan beszedés után kifizetendő utánvétellel terheltezzék, az ilyen utánvét felemeltessék, leszállíttassék vagy visszavonassék, továbbá, hogy a küldemény fuvardíj- és illetékmentesen szolgáltatassék ki. A vasut az ilyen rendelkezések végrehajtását csak akkor

tagadhatja meg vagy késleltetheti, vagy a rendelkezéseket eltérő módon csak akkor hajthatja végre, ha azok foganatosítása által az árúforgalom rendes menete zavartatná. A vasut ebben az esetben a feladót erről késedelem nélkül értesíteni köteles.

I. (1) Oly utólagos rendelkezések, melyek szerint a C) melléklet I. a) fejezetének 2. csoportjába, vagy I. b) fejezetének 2. csoportjába tartozó, a robbanás veszélyének kitett tárgyak utközben megállítandók, vagy amelyeknél a rendeltetési állomás megváltozik, egyáltalában nem, más küldeményekre vonatkozó oly utólagos rendelkezések pedig, melyeknél a rendeltetési állomás megváltozik, csak akkor fogadtatnak el, ha azok vám-, adó-, rendőri vagy kocsihasznalati szabályokkal nem ellenkeznek.

(2) Az árúnak valamely közbeeső állomáson való megállítása vagy kiszolgáltatása iránt adott rendelkezés nem hajtatik végre, ha az árú ezen az állomáson már tul van.

(2) A díjszabás útján egységesen másféle rendelkezések is megengedhetők.

(3) A rendelkezéseknek az egész küldeményre kell vonatkoznio. A rendelkezéseket a vasut által a díjszabás útján egységesen megállapítandó minta használata mellett írásbelileg a feladási állomáshoz kell benyújtani. Az aláírás nyomtatással vagy bélyegzővel is történhetik. A feladási állomás a rendelkezést lehető gyorsan, a feladó kívánságára a díjszabásban egységesen megállapítandó feltételek alatt táviratilag vagy távbeszélő útján is továbbítani köteles.

II. (1) A feladó rendelkezésének a küldemény minden részére nézve azonosnak kell lennie.

(2) Az utólagos rendelkezés megtételére a II. mellékletben megállapított űrlapot kell használni. Az eladási ár a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában van megállapítva.

(3) Utólagos rendelkezések tételénél a feladónak új fuvarlevelet kiállitania nem szabad.

(4) A távirón vagy távbeszélőn való továbbítást a feladónak az utólagos rendelkezésben kell kérnie. A továbbításért járó illetékeket (posta-, távirati- és távbeszélődíjak, küldönczdíjak) a feladónak kívánatra azonnal le kell fizetnie.

(5) A rendeltetési vagy feltartóztató állomás fel van jogosítva, hogy távirati tudakozódás útján meggyőződést szerezzen arról, hogy a táviratilag vagy távbeszélő útján továbbított rendelkezés a feladási állomásról származik-e. A költségek a küldemény terhére utánvételeztetnek.

§ III. (1) A feladási állomás közvetítésének mellőzésével tett rendelkezések figyelmen kívül hagyatnak.

(2) Kivételnek csak a kocsirakományokból álló oly küldeményeknél van helye, melyekről fuvarlevél-másodpéldány adatott ki, ha a fuvarlevélből kétségtelenül kitűnik, hogy a feladó egyszersmind az átvevő is; ily küldeményeknél az a rendelkezés, hogy a küldemény a rendeltetés helyén más átvevőnek szolgáltatassék ki, valamint ha a küldemény behajtás után fizetendő utánvétellel nincsen megterhelve, az a rendelkezés is, hogy a küldemény visszavagy továbbszállíttassék, a *rendeltetési* állomás által is elfogadtatik, ha a rendelkezési jog gyakorlására vonatkozó egyéb szabályok betartatnak és a fuvarlevél-másodpéldányok a rendeltetési állomásnak átadatnak. A fuvarlevél-másodpéldányok csak az árú kiszolgáltatása után, és pedig a feladó írásbeli kívánságára és költségére a rendeltetési állomás felettes hivatala által szolgáltatnak vissza.

IV. Arra nézve, hogy a rendelkezéseket mily írásjegyekkel és mily nyelven kell tenni, az 56. §-hoz tartozó XVII. és XVIII. végrehajtási határozmányokban foglalt szabályok mérvadók.

(4) A rendeltetési állomáshoz közvetlenül intézett azon kívánságnak, hogy a küldemény tartassék vissza, a díjszabásban megállapítandó feltételek betartása mellett ideiglenesen meg lehet

felelni. A feladó tartozik azonban az előírt rendelkezést megfelelő határidőn belül beszolgáltatni. Ellenkező esetben a 76. §. szerint kell eljárni.

V. Az írásbelileg teendő kívánságnak a vasut a feladó költségére ideiglenesen eleget tesz, ha a rendeltetési állomásnak a kívánsággal együtt a fuvarlevél-másodpéldány vagy a feladási vevény is előmutatattik. Ha másodpéldány vagy feladási vevény nem állíttatott ki, a vasut követelheti, hogy a feladó személyazonosságát megfelelőleg igazolja. (Lásd az alábbi VII. végrehajtási határozmányt is.)

(5) Abban az esetben, ha fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vevény állíttatott ki, a feladót a rendelkezési jog csak akkor illeti meg, ha ezeket az okmányokat előmutatja s rendelkezéseit azokba is bevezeti. Ha a vasut a feladó rendelkezését végrehajtja anélkül, hogy a másodpéldány vagy a feladási vevény előmutatását követelné, felelős az abból származó kárért annak az átvevőnek, akinek a feladó az okmányokat átadta. Ha fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vevény nem állíttatott ki, a vasut követelheti, hogy a feladó személyazonosságát megfelelőleg igazolja.

VI. Oly rendelkezések, melyekhez a kiállított fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vevény mellékelve nincs, nem vétetnek figyelembe.

(6) Ha az átvevő az árú átvételét megtagadja, a feladót a teljes rendelkezési jog illeti meg még akkor is, ha a fuvarlevél-másodpéldányt vagy feladási vevényt nem is tudja előmutatni.

(7) Ha a feladó akként rendelkezik, hogy a küldemény utközben megállíttassék, vagy a rendeltetési állomáson visszatartassék, jogosítva van a vasut a 6 órán túl terjedő késleltetésért a

díjszabásszerű álláspénzt vagy fekbért beszedni. Ha a késeltetés 24 óránál több, a vasut az árút a feladó veszélyére és költségére kirakathatja és beraktározhatja vagy szállitmányozónak, avagy közraktárnak adhatja át.

VII. Hat órán túl terjedő késeltetésért a *B)* szakaszban a mellékkilétékek díjszabásában megszabott fekbér vagy álláspénz szedetik be. Ugyanez áll a (4) bekezdés szerinti kívánság esetében is.

(8) A vasut, ha az utólagos rendelkezésre nem az ő hibája szolgáltatott okot, annak végrehajtásáért a felmerülő fuvardíjak, illetékek és kiadásokon kívül a díjszabásban megállapítandó illetéket követelheti. Gyorsan romló árukánál, valamint az olyan küldeményeknél, melyeknek értéke a felmerülő fuvardíjat, illetékeket és kiadásokat nem fedezi, előrefizetés követelhető.

VIII. A feladó utólagos rendelkezése esetén a következő fuvardíjak szedetnek be :

a) ha az árú valamely közbeeső állomáson megállittatik és kiadatik, a szállítási utirányon e közbeeső állomásig járó fuvardíj ;

b) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról a feladási állomásra visszaszállittatik, az első esetben a rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítás utirányan a közbeeső állomásig járó fuvardíj, azonkívül mindkét esetben a feladási állomásig való visszaszállításért járó fuvardíj ;

c) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról nem az eredeti, hanem más rendeltetési állomásra szállittatik, az első esetben az eredeti rendeltetési állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítás utirányán a közbeeső állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj.

IX. (1) Az árúnak utólagosan utánvéttel való megterhelésénél vagy az utánvét utólagos felemelésénél a feladónak az utánvétli elismervény csak akkor adatik ki, ha a vasut megállapította, hogy a rendelkezés még végrehajtható.

(2) Az utánvét leszállításánál vagy teljes visszavonásánál a feladó a neki kiszolgáltatott utánvétli elismervényt is bemutatni tartozik, mely a feladási állomás által az utánvét leszállítása esetén megfelelően helyesbitendő és a feladónak ismét átszolgáltatandó, az utánvét visszavonása esetén pedig bevonandó.

X. Az utólagos rendelkezések végrehajtásáért járó illetékek a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában vannak megállapítva.

(9) A feladó rendelkezési joga megszűnik, ha az árúnak a kiszolgáltatás helyére való megérkezése után a fuvarlevél az átvevőnek kiadatott vagy ha az átvevő a 76. §. (2) bekezdése értelmében a vasut ellen a keresetet megindította. A vasut ekkor már csak az átvevő rendelkezéseit tartozik tekintetbe venni; ha ezen kötelezettségét megszegi, az árúért az átvevővel szemben felelős.

A kir. törvényszék ellentétben az elsőbírássággal a vasuttal szemben nem találta alkalmazhatónak azt az általános magánjogi szabályt, hogy a postán való küldés veszélyét az viseli, ki a postát igénybe vette;

mert a vasut az intézkedés helyén kívül eső helyre szóló írásbeli közleményeknek továbbítására a rendes hivatali kezelés mellett mást mint a postát nem is vehet igénybe.

Ebből következik, hogy a vasutat azért, hogy az utólagos és az Ü. Sz. szerint írásban teendő rendelkezést postán továbbította, felelősség nem terhelheti s a vasut felelőssége csak az esetben áll be, ha a levél feladása vagy átvétele körül követett el mulasztást. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 919.)

A királyi törvényszék az elsőbírásság által megállapított azt a tényállást, hogy a vasut a felperesnek a B) alatti feladóvevényre 1912. évi november hó 20-án rávezetett rendelkezését posta útján nyomban továbbította a rendeltetési állomásra s hogy utóbbi azt csak 1912. évi november hó 26-án, a 25-iki árverés után kapta meg, — mint nem vitásat elfogadta és magáévá tette az elsőbírásnak ebből levont azt a következtetést, hogy az értesítés továbbítása közben bekövetkezett

postai késedelemért a vasut nem felelős. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1457.)

A V. Ü. Sz. az utólagos rendelkezés érvényességét határozott alakszerűségtől, nevezetesen attól teszi függővé, hogy a rendelkezés írásban a G. a. mintának megfelelően történjék és kimondja, hogy a feladó minden más alakban tett rendelkezése érvénytelen.

Ha tehát a feladó állomás a feladó szóval tett rendelkezései folytán a csatolt táviratokkal ezeket az utólagos rendelkezéseket közölte is Sziszek állomással, ez az állomás a teljesítést joggal tagadta meg, mert a táviratokból nem tűnik ki, hogy a feladó rendelkezését írásban tette, a mint hogy tényleg nem is írásban, hanem szóval tette. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 94.)

Az Ü. Sz. 64. §-ának (3.) pontja szerint a feladó utólagos rendelkezéseit a feladó állomás csak közvetíti, a most idézett szakasz (6.) pontjához tartozó VIII. póthatározmány pedig »a feladó által írásbelileg teendő rendelkezések*-ről szól, kétségtelen tehát, hogy az **utólagos rendelkezésre szolgáló űrlap kitöltése a feladó kötelessége.** (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 176.)

A V. Ü. Sz. 73. §-ának (3.) pontjához tartozó II. végrehajtó határozat (4.) pontjából s annak a V. Ü. Sz. 79. §-a (1.) pontjában és ahhoz tartozó I. végrehajtó határozatában foglaltakkal egybevetéséből ugyanis kézenfekvő, hogy az árú a fuvaroztatótól fuvarozás végeztéig átvett vasuti állomás vezetője s fuvaroztatónak az árú illető, a fuvarlevélben foglalttól eltérő rendelkezésének az árú rendeltetése helyének állomására továbbítása dolgában az idézett üzletszabályszakaszokban felsorolt módok körül jogosult volt szabadon választani, tehát a **postán továbbítást is** jogosan választhatta, ebből pedig következik, hogy ha a továbbítás bekövetkezett, az alperes azzal kötelességét teljesítette s nem felelős azért, hogy az említett rendelkezés a rendeltetés helyének állomására nem érkezett, hacsak ez az ő vétkességén nem mult. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1406.)

Vétkes gondatlanságot követ el a vasut, ha az oly **rendelkezést, melyben ellentmondások vannak,** fogadtatja anélkül, hogy az ellentmondás felvilágosítása iránt a feladóhoz kérdést intézett volna. Az ebből származott kárt a feladó és a vasut közösen viselik. (Keresk. és váltótvszék D. 780/902.)

A vasut nem köteles a feladó állomás közvetítésének mellőzésével történt távirati rendelkezést figyelembe venni; de ha ezt mégis figyelembe vette, úgy a feladó ezáltal nem szenved jogserelmet s ezen saját szabálytalanságából kifolyólag a vasut rovására előnyt nem huzhat. A vasutat az árú távirati feltartóztatásától az írásbeli rendelkezés lehető végrehajtásáig terjedő időre a kocsiálláspénz megilleti. (Keresk. és váltótvszék D. 9/903.)

Mint hogy az árú és a fuvarlevél kiváltása nem a címzett által történik, a címzett a fuvarozási szerződésbe be nem lépett, rá tehát az árú feletti rendelkezési jog át nem szállt. Felperes nem érvelhet sikerrel azzal, hogy az árú megérkezése után a címzett jogait a vasut ellen saját nevében érvényesítheti, mert a címzett az árú átvételét megtagadta s így a fuv. szerződésbe be nem lépett. (Keresk. és váltótvszék. 1901. D. 403.)

74. §.

Szállítási akadályok.

(1) Ha a már feladott árúnak a feladó részéről előírt vagy a vasut által választott utirányon való szállítása akadályokba ütközik, köteles a vasut az árút a rendeltetési állomásra segélyutirányon több fuvardíj beszedése nélkül elszállítani. A vasutak egymás ellen visszkéréssettel élhetnek.

(2) Ha segélyutirány nem vehető igénybe, köteles a vasut a feladót rendelkezésre felszólítani. A feladó ebben az esetben a fuvarozási szerződéstől vissza is léphet, köteles azonban a vasutnak, ha ezt vétkesség nem terheli, az esetleg megtett vasuti vonalra eső fuvardíjon kívül a fuvarozás előkészítéséért és a kirakásért a díjszabásszerű illetékeket megfizetni.

I. A feladó nyilatkozatának megtételére abban az iratban, melylyel másnemű rendelkezésre szólíttatik fel, megfelelően előnyomtatott hely van kijelölve; a II. mellékletben megállapított minta szerint külön nyilatkozat bemutatása nem szükséges. Egyebekben a 73. §. és végrehajtási határozmányai érvényesek.

II. Ha a szállítási akadály a feladó rendelkezésének beérkezte előtt megszűnik, akkor az árú a rendelkezés bevétele nélkül rendeltetési helyére továbbítható.

III. Ha a feladó másnemű rendelkezésre szólíttatik fel és az értesítő irat elküldését követő éjjeltől számított négy nap alatt nem érkezik meg a feltartóztató állomásra a feladónak oly rendelkezése, mely az árú továbbítását lehetővé teszi, akkor a négy napi határidő letelte után, ha az árú vámhivatali tézár alatt van, a kocsiálláspénz, minden egyéb esetben pedig a fekbér a B) szakaszban foglalt mellékilletékek díjszabásának határozmányai szerint szedetik be.

(3) Ha a feladó a vasut felhívására az árú felett rendelkezik, de az esetleg kiállított fuvarlevél-másodpéldányt vagy feladási vevényt elő nem mutatja, sem az átvevő személyét, sem a rendeltetési helyet meg nem változtathatja.

(4) Ha a feladó a felhívás daczára az árú felett nem rendelkezik, az árúval a 81. §-ban előírt szabályok szerint kell eljárni.

A kir. törvényszék abból indult ki, hogy az Adony-Szabolcsból Székesfehérváron át részben a déli vasut vonalán Budapestre vezető utirányt azért nem lehetett igénybe venni, mert egyik vasut sincs jogosítva, tehát kötelezve sem lehet, hogy saját forgalmát más vasut vonalára terelje és hogy ennél fogva a 65. §. 3. pontjában említett **más utirány** alatt csak a szállítással megbízott vasutnak vonalai értendők. Ez a jogi nézet téves. Mert a 65. §. forgalmi zavar esetén a szállítást folytatását nem teszi függővé attól, vajjon az a másik utirány, melyen a szállitás lehetséges, azon vasut vonalaihoz tartozik-e, melynek forgalmában az akadály bekövetkezett. A déli vasut pedig a fellebbezési bíróság ítéletében felhozott jogi okoknál fogva az árúk átvételét nem tagadhatta volna meg, hanem ellenkezőleg az üzletszabályok 6. §-a értelmében és annak korlátai közt a fuvarozás elvállalására kötelezve volt. (Bpesti kir. ítélőtábla 1900. II. G. 104.)

Az Ü. Sz. 65. §-ának (3.) pontja a vasuti fuvarozás folytatásának erőhatalom által való akadályoztatása esetén, a mennyiben a fuvarozást más utirányon folytatni lehet, a vasut elhatározására bizza, vajjon a feladó érdekének megfelelőbb-e az árút más utirányon juttatni rendeltetési helyére, vagy azt megállítani és másnemű rendelkezés végett a feladóhoz fordulni.

Minthogy ily esetben a gondatlanság, még ha kisebb foku is (culpa levis), maga után vonja a vasut felelősségét, az pedig nem vitás, hogy a vasut a **hőfuvás okozta forgalmi akadály** daczára más utirányt igénybe nem vett s a feladót sem értesítette a végből, hogy az árúval rendelkezhezzék, az alperes csak akkor menekülhet a felelősség alól, ha a segédutirány igénybe nem vétele és az értesítés mellőzése a fennforgó körülmények között terhére gondatlanságot nem állapít meg.

A kir. törvényszék ugy találta, hogy a vasutat kisebb foku gondatlanság sem terheli a miatt, hogy segédutirányt igénybe nem vett.

A szakértő véleménye alapján, a melyet a kir. törvényszék egészben magáévá tett, tényül kell megállapítani, hogy az 1. segédutirányt a vasut igénybe nem vehette, mert Komárom és Pozsony közt a Dunán vasuti hid nincs, a 2. és 4. utirány igénybe vehetésének útjában pedig a hőfuvás állt, ezen utirányok fel nem használása miatt tehát a vasutat mulasztással terhelni nem lehet. De nem vétett a vasut az öt terhelő gondossággal ellen az által sem, hogy a kereseti küldeményeket

a nyitva levő 3., 5. és 6. utirányát nem továbbította, mert a szakértő véleménye szerint az ezen utirányokon való szállítás díja a kocsipénz felmerült 201 korona 96 fillér helyett 307 korona 88 fillér, 343 korona 74 fillér, illetve 340 korona 68 fillér lett volna. A vasut tehát, ha figyelembe vesszük még azt, hogy a szakértő véleményében erősíti, hogy a szállítványok e segédutirányokon is aligha érhettek volna előbb rendeltetési helyükre, mint a tényleg használt utirányon, épen a feladó érdekét tartotta szem előtt s annak megfelelően a legcélszerűbb módon járt el akkor, midőn a nyitva levő, de a szállítás tetemesen megrágitó utirányokon való továbbítást mellőzte.

De nem képez gondatlanságot az sem, hogy a vasut a feladóhoz az áru feletti másnemű rendelkezés végett nem fordult.

Mert az üzletszabályzat 65. §. (3.) pontjához tartozó I. póthatározmány értelmében a feladónak ez az értesítése irással történik. Ha tehát figyelembe vesszük, hogy a különben nem romlandó természeti küldemények feltartóztatása a nem vitás tényállás szerint csak 3—4 napig tartott: ha nem hagyjuk figyelmen kívül azt a köztudomású tény, hogy erőhatalom okozta forgalmi akadályok esetén a vasut idejét legelső sorban azok a halaszthatatlan teendők veszik igénybe, melyek egyrészt a forgalmi akadály, másrészt a forgalom fennakadásából könnyen származható balesetek elhárítása végett okvetlenül szükségesek és csak e teendők elvégzése után kerülhet sor a fuvaroztató felek értesítésére, végül, ha számításba vesszük, az irással való értesítésre és a feladó válaszának megérkezésére szükséges időt is: arra az eredményre jutunk, hogy a forgalmi akadály rövid tartama alatt a feladó rendelkezése az akadály megszűnté s a továbbszállítás foganatosítása előtt el sem juthatott volna a vasúthoz s így a vasut, mely a szakértő véleménye szerint alaposan számíthatott arra, hogy az akadály a legrövidebb idő alatt elháríttatik, a teljesen céltalan értesítést joggal mellőzhette. (Keresk. és váltótv. 1901. D. 647.)

A fuvarozónak az őt terhelő rendes gondosságánál fogva kötelessége előzetesen meggyőződést szerezni arról, hogy a feladó által megjelölt **utirány veszély nélkül betárható-e s ha ezt veszélyesnek találja, köteles erről a feladót értesíteni.** (C. 901. márcz. 20. 937/1900.)

75. §.

Fuvarozási határidő.

(1) A fuvarozási határidők az alábbi leghosszabb időtartamokat meg nem haladhatják:

a) *gyorsárúk részére:*

1. kezelési határidő..... 1 nap,
2. szállítási határidő minden megkezdett 300 díjszabási kilométerre.... 1 »

b) *teherárúk részére :*

- | | |
|--|--------|
| 1. kezelési határidő | 2 nap, |
| 2. szállítási határidő 100 díjszabási
kilométerig terjedő távolságnál .. | 1 » |
| nagyobb távolságoknál minden to-
vábbi megkezdett 200 díjszabási
kilométerre | 1 » |

(2) A kezelési határidő tekintet nélkül a szállításban részes vasuti igazgatóságok, számára csak egyszer számíttatik. A szállítási határidő a feladási és a rendeltetési állomás közötti össztávolság alapján számíttatik.

I. Ha a feladó az alkalmazandó díjszabást előírta, akkor a fuvarozási határidő a fuvarlevélben foglalt előírásnak megfelelő utirányon számíttatik.

(3) A vasut a felügyeleti hatóság jóváhagyásával póthatáridőket állapíthat meg :

1. mellékárúkezelési helyekről és helyekre való szállítás számára ;
2. át nem hidalt folyón át vagy az oly összekötő vasuton át történő szállítás számára, amely a szállításban részes két vasutat köti össze ;
3. alsóbbrendű vasutak számára, valamint a különböző nyomtávu vasutakról és vasutakra való átmenet számára ;
4. az egyik vasutról a másikra vagy ugyanazon vasuti igazgatóság egyik vonaláról a másikra való átmenet számára. Ebben az esetben a póthatáridő minden egyes átmenet számára gyorsárúknál legfeljebb 6 óra, teherárúknál pedig legfeljebb 12 óra lehet ;

5. rendkívüli forgalmi viszonyok esetére, melyeknél a póthatáridők kivételesen a felügyeleti hatóság jóváhagyásának fentartásával állapíthatók meg.

(4) A kezelési és a szállítási határidőket [(1) bekezd.] , valamint a (3) bekezdés 1—4. pontja alatt említett póthatáridőket a díjszabás útján kell megállapítani. A (3) bekezdés 5. pontjában említett póthatáridők külön kihirdetendők s kihirdetésük előtt nem lépnek hatályba. A hirdetményből ki kell tűnni, hogy a jóváhagyás megadatott-e vagy még fenn van tartva. Ha a felügyeleti hatóság utólagos jóváhagyását megtagadja vagy ha a jóváhagyás a póthatáridők kihirdetése után 8 napon belül közzé nem tétetik, a megállapítás hatálytalanná válik.

II. Fuvarozási határidőkül a fent megállapított határidők érvényesek, az egyes vasutak által a felügyeleti hatóság jóváhagyásával kihirdetett póthatáridők hozzászámításával. A gyorsvonattal továbbbitandó árúkra nézve a gyorsárúkra megállapított fuvarozási határidő érvényes.

(5) A fuvarozási határidő a délelőtti folyamán feladott árúkra nézve déli 12 órakor, a délután feladott árúkra nézve pedig éjfélkor kezdődik. A fuvarozási határidő meg van tartva, ha az árú a fuvarozási határidő letelte előtt az átvevőnek házhoz szállíttatik. Az olyan árúkra nézve pedig, melyek a rendeltetési vasut szabályai szerint vagy az átvevő rendelkezése folytán nem szállíttatnak házhoz, a fuvarozási határidő meg van tartva, ha annak letelte előtt az átvevő a megérkezésről értesítettett [79. §. (3)] és az árú kiszolgáltatásra készen áll.

(6) A pályaudvaron maradó oly árúkra nézve, melyeknél a feladó az átvevő értesítését a fuvarlevélben nem írta elő és az olyan árúkra nézve, melyeknek átvevője az értesítésről írásbelileg lemondott, a fuvarozási határidő meg van tartva, ha annak lejárta előtt az árúk a rendeltetési állomáson kiszolgáltatásra készen állanak.

(7) A fuvarozási határidő szünetel a vám- vagy adóhivatali, vagy rendőri kezelés tartama alatt, a feladó utólagos rendelkezése által okozott késeltetés tartama alatt és a vasút vétkessége nélkül beállott oly forgalmi zavar tartama alatt, mely által a szállítás megkezdése vagy folytatása időlegesen akadályozva van.

III. A fuvarozási határidő szünetel különösen a tartalom helytelen bevallásának megállapítása következtében okozott késedelem idejére [58. §. (1) bekezdés]; továbbá arra az időre, mely alatt a kocsi a lerakott tulsulynak a feladó rendelkezéséből valamely szállítmányhoz történő hozzárakása alkalmával a közbeeső állomáson vesztegel (59. §-hoz tartozó IV. végrehajtási határozmány).

(8) Ha az árú feladását követő nap vasárnap vagy ünnepnap, a fuvarozási határidő a délután feladott teherárúknál egy nappal később kezdődik.

IV. A kivételesen vasárnapon vagy ünnepnapokon fuvarozásra felvett teherárúknál a fuvarozási határidő kezdetét illetőleg lásd a 63. §-hoz tartozó I. végrehajtási határozmányt.

(9) Ha a fuvarozási határidő utolsó napja vasárnap vagy ünnepnap, a fuvarozási határidő teherárúknál csak a legközelebbi hétköznapi megfelelő órájában jár le.

(10) A felügyeleti hatóság külön engedélye alapján kivételes díjszabások mérsékelt díjakkal

és meghosszabbított fuvarozási határidőkkel állíthatók fel.

Felperes szerint anyagi jogszabályt sértett az elsőbíróság azzal, hogy az 1907 november hó 27-én hirdetett háromnapos póthatáridőt a perbeli küldeményeknél számításba vette, holott azok üzletszabályszerű szállítási határideje már azt megelőzőleg, nov. 26-án lejárt.

E panasz alaptalan, mert míg egyrészt a póthatáridő november 22-ére visszaható hatályiál hirdettetett, másrészt pedig az állandó birói gyakorlat értelmében a szállítási késedelem elbírálása szempontjából aállítás tényleges ideje az Ü. Sz. 63. §-a (4.) p. szerint a feladást követő éjjeltől az értesítésig egyégesen s akként vétetvén számításba, hogy a **póthatáridő** a 63. §-a (1.) p.-ban megszabott időhöz hozzászámítatik s így, ha a kihirdetett póthatáridő érvénybe lépése idején az áru még tényleg fuvarozás alatt van, akkor az a póthatáridő arra a szállítmányra is alkalmazást nyer. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 169.)

Az Ü. Sz. 63. §. (3) 2. alapján hirdetett **póthatáridő érvénye** kiterjed minden szállítmányra, melyre vonatkozóan a fuvarozási ügylet a póthatáridő hirdetésekor még lebonyolítva nincs.

A fenti póthatáridőnek célja ugyanis éppen az, hogy rendkívüli forgalmi viszonyok esetében a szállítási határidő meghosszabbítható, az tehát ezen céljánál fogva minden fuvarozási ügyletre kiterjed, mely a póthatáridő hirdetésekor még lebonyolítva nincs és a szállítási határidő egységes voltából következik, hogy a póthatáridő a még be nem fejezett fuvarozási ügyletek szállítási határidejének megállapításánál számításba veendő.

Ennélfogva téves az elsőbírósnak az a jogi felfogása, hogy a póthatáridő megállapítása előtt kötött fuvarozási ügyletekre a póthatáridő nem alkalmazható, mert a felek az Ü. Sz. alapján szerződnek, ez pedig megadja a vasutnak a jogot rendkívüli forgalmi viszonyok esetében póthatáridő hirdetésére, vagyis a vasut bizonyos körülmények fennforgása esetén a szállítási határidőt a felsőbb hatósága által engedélyezett póthatáridővel meghosszabbíthatja. Ezzel a fél szerződésbiztosította jogai csorbát nem szenvednek, mert módon a fél a fuvarozási szerződést az Ü. Sz. alapján megkötö, számolni kell azzal az eshetőséggel, hogy a vasut az Ü. Sz. 63. §. (3.) 2. p. alapján esetleg póthatáridővel a szállítási határidőt meghosszabbítja.

Míthogy pedig e szóban forgó póthatáridők betudásával csak 20 órai késedelem volt és az ennek megfelelő térítmeny csak 34 K 31 f., alperes csak ezt az összeget köteles felperesnek megfizetni, míg keresetének ezt meghaladó része jogos alappal nem bír. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 555.)

A rendkívüli forgalmi viszonyok bekövetkezte folytán engedélyezett szállítási **póthatáridő** az ezen viszonyok bekövetkezése idejében már utban levő árúkra is alkalmazandó, még abban az esetben is, ha ezen árúk fuvarozása még a szállítási póthatáridő közzététele előtt befejeztetett.

Míthogy pedig nem vitás a felek közt, hogy az áru- és kocsitorlódás folytán beállott rendkívüli forgalmi viszonyok,

melyek alapján az 1/F alatti hirdetményben megállapított szállítási póthatáridő engedélyeztetett, a kereseti árúk utban léte alatt már bekövetkeztek :

jogos az alperes vasutnak az a kívánalma, hogy a kereseti küldemények szállítási határidejének megállapításánál ez a szállítási póthatáridő is számba vétessék. (Keresk. és váltó-tvszék 1119/D. 1909. sz.)

Világosan kimondja az idézett szakasz, hogy rendkívüli forgalmi viszonyok esetén a vasut a szállítási időt meghosszabbíthatja. Ez a jogosítvány pedig, mellyel a feladót s az átvevőt a szerződés erejénél fogva is kötelező üzletszabály a vasutat felruházza, sok esetben és széles körben tárgytalanná válnék és jelentőségét vesztené, ha az a rendkívüli forgalmi viszonyok váratlan bekövetkezése idején már utban lévő árúkra ki nem terjedne. A felperesnek ellenkező felfogása már azért is tart-hatatlan, mert a szállítást gátló rendkívüli viszonyok bekö-vetkezése után és tartama alatt a vasut az árúk felvételét nemcsak megtagadhatja (üzletszabály 55. §), de rendes fuva-rozói gondosságánál fogva megtagadni köteles is, vagy leg-alább köteles a feladót az akadályra figyelmeztetni, ha előre láthatja azt, hogy annak elhárítása előtt a fuvarozást nem tel-jesítheti. A 63. (6) pontjára sem hivatkozhatik a felperes si-kerrel. Mert a vasut vétkessége nélkül beállott **forgalmi zavar** szűkebb fogalom, mint a **rendkívüli forgalmi viszony** és mert a szállítás megakadása rendszerint a szállítmányok megtorló-dását is előidézi, úgy hogy a kivételes körülmények megszű-nése után sem lehet a forgalmat a 63. §. (1) (2) pontjaiban íreg-szabott idő alatt lebonyolítani. A 63. (3) 2. pontja tehát tágabb körű jogot biztosít a vasutnak, mint a (6) pont és egy-uttal a jog gyakorlását a közigazgatási hatóság engedélyétől függővé téve, gondoskodik arról, hogy a vasut a közönség hátr-ányára azzal vissza ne éljen. Más biztosítókat azonban az üzletszabály szükségesnek nem talált. Ebből következik, hogy annak megítélése, vajjon **forognak-e fenn rendkívüli forgalmi viszonyok**, hogy azok a szállítási határidőnek meg-hosszabbítását teszik szükségessé, s hogy a meghosszabbítás hatálya a korábban már megkötött fuvarozási ügyletekre is ki-terjesztendő-e, a kereskedelmi miniszter, mint felügyeleti ható-ság hatáskörébe tartozik. Az I. F) alatt csatolt hirdetmény szövege pedig nem hagy fenn kétséget az iránt, hogy a mi-niszter 1904 április 29-ik napján 29229/II. sz. a. kelt rende-lettel az annak kibocsátása előtt feladott árúk tekintetében is hét napi póthatáridőt engedélyezett. Amde helyes alappól kiindulva, a felebbezési bíróság téves jogi következtetéssel helytelen eredményre jutott, midőn kimondta, hogy a vasut, miután alkalmazottjai 1904 április 20-án a szolgálatot meg-tagadták, legkésőbb a strike kitörését követő napon tartozott volna a póthatáridőt kihirdetni és a miniszter engedélyét vagy jóváhagyását kikérni. Ez a döntés a póthatáridő természetének és a hirdetés jelentőségének félreismerésére vezethető vissza.

A hirdetés ugyanis nem azért szükséges, hogy a felek a for-galom megakadásáról értesüljenek és a felebbezési bíróság tényül meg is állapította, hogy a strike kitörése nyomban köz-tudomásúvá vált. A póthatáridő továbbá nem a hirdetmény meg-jelenése napjától számít, hanem a 63. (1) pontjának megsza-bott időhöz adatván, egységes, azaz megszakítás nélkül folyó

határidő keletkezik, mely az árúnak a fuvarlevéllel történt át vételére következő éjjelen kezdődik. **A vasut tehát nem kérhet engedélyt arra, hogy bizonytalan időre halassza el a fuvarozások befejezését**, hanem a szállítási idő tartamát szabatosan meg kell állapítani. (Bpesti Tábla I. G. 68/1905.)

Egyedül vitás a felek közt az, hogy **a póthatáridő annál fogva, mert friss főzelékek kivételtek és a torma az áruosztályozás friss főzelékek cím alatt sorolja fel, a tormaszállítmányra kiterjed-e vagy sem?**

A kir. törvényszék álláspontja e kérdésben az, hogy az áruosztályozás csak díjszabás szempontjából sorozza az árúkat bizonyos osztályokba s e szempontból, amint épen a főzelék tételéből látszik, a faji összetartozandóságot nem csak nem követi szorosan, de attól egyenesen el is tér, mert pl. főzelék cím alá sorozza a fűszerfűveket, fokhagymát, retekét, melyek pedig ép oly kevésbé főzelékek a szó mindennapi értelmében, mint a torma, viszont a főzelékek jelentékeny részét, mint a babot, borsót, lencsét, burgonyát itt kihagyva, más czimeken osztályozza.

De emellett az illető tételnél használt megkülönböztetés a friss és az eltevésre elkészített minőség közt is azt mutatja, hogy a súly a friss szónak sem a közönséges értelmére, vagyis az illető természetű frissen szedett állapotára s arra a tulajdonságára, hogy csak ily állapotban használható, van fektetve, hanem inkább természetes, semmiképen fel nem dolgozott állapotra, szemben az eltevésre, valamiképen elkészített (besózott, aszalt, szárított stb.) minőséggel.

Ámde azok a különleges szempontok, melyek az áruosztályozásnál a használt megjelöléseknek a szó közönséges értelmétől ekként való eltérését indokolta tehetők, a szállítási határidő kérdésénél fenn nem forognak, ellenben előtérbe lép itt az a szempont, mely bizonyos árúkra nézve a rövidebb szállítási határidő megállapítását teszi szükségessé s amely szempont, amennyiben épen az áru természetes minőségéből indul ki, egyenesen azt teszi szükségessé, hogy az áru megjelölése a természetes minőségének megfelelően is, tehát a szó valódi, vagyis közönséges értelmében vétsék.

Ilyképen tehát a póthatáridő hirdetményben foglalt friss főzelék megjelölés nem az áruosztályozásnak megfelelően (melyre különben a hirdetmény nem is utal), hanem a közönséges értelemben veendő, minthogy pedig ily értelemben a torma a póthatáridő hatálya alól kivettnek nem tekinthető, mert valósággal sem nem főzelék, sem nem olyan, amely csak frissen szedett állapotban volna élvezhető, ennél fogva a póthatáridő számbavételével szállítási késedelem fenn nem forogván, a keresetnek jogszertű alapja nincs. (Keresék. és váltótvszék 1909. D. 1498.)

A budapesti kir. tábla felülvizsgálati tanácsa: Felperest felülvizsgálati kérelmével elutasítja.

Indokok: Az Ü. Sz. 55. §-ának (3.) pontjában említett az a megállapodás, melynek értelmében a vasutnak szállítás végett átadott áruküldemény után a szállítási határidő a tényleges elszállítás napjától számítandó, nem önálló jogügylet, sem a fuvarozási szerződéshez járuló mellékügylet, mint az Ü. Sz. 55. §-ának (2.) pontjában említett letéti szerződés,

hanem magának a fuvarozási szerződésnek egyik feltétele, mert az 55. §-nak (3.) pontja esetében a vasut nem egyelőre megörzés végett veszi át az árut, hanem az átvétel alkalmával a feladóval a fuvarozási szerződést megköti s ugyanakkor a szerződő felek a fuvarozás összes feltételeit megállapítják.

A szállítási határidőre vonatkozó kikötés érvényességét az Ü. Sz. 55. §-ának (3.) pontja a feladónak a fuvarlevélre vezetett nyilatkozatától teszi függővé, de ez az alakiság az irányadó tényállás szerint a peres esetben betartatott.

Az 55. §. (3.) pontjának egyéb rendelkezései pedig a vasutra azt a kötelezettséget rójják, hogy az elszállítás időpontját a fuvarlevélen tüntesse fel s ezt az időpontot a feladóval késedelem nélkül közölje.

Ennek a kötelezettségnek teljesítése azonban nem a szállítási határidőre vonatkozó megállapodás érvényességének, hanem magának a fuvarozási ügyletnek további feltétele, melynek be nem tartása a vasut részéről kétséggel szerződészegés, de valamely szerződési feltétel be nem tartásának külön kikötés hiányában nem lehet az a jogi következménye, hogy a szerződés egyéb feltételei módosulást szenvednek, hanem a szerződészegés magának az ügyletnek felbontására vezethet, vagy kártérítés alapjául szolgálhat.

A jogaiban sértett fél tehát csak magának az ügyletnek, nem pedig az érvényesen létrejött egyes szerződési feltételeknek megszüntetését követelheti s így alaptalan az a támadás, hogy a felperes a vasut szerződészegése miatt jogosítva van a szállítási határidőre vonatkozó megállapodástól elállni.

Kártérítés pedig a felet az említett mulasztás alapján csak az abból származó kár tekintetében illeti meg, mely a szállítási határidő túllépéséből eredő kárral nem azonos, mert a fentjelzett mulasztás a szállítási határidő túllépésére nem is vezethet s mert a szállítási határidő betartása esetében is származhatik kár az értesítés elmulasztásából s viszont a szállítási késedelemről még nem következik, hogy a feladó vagyoni hátrányt szenvedett az által, hogy az áru tényleges elszállításának időpontja tudomására nem jutott.

Az értesítés elmulasztásából származható kárigény tehát a keresetben érvényesített késedelmi kárigénnyel teljesen független, s így tárgyaltalan az a panasz, hogy a késedelmi térítmény rendszeréből a tényleges kár megtérítése ki van zárva.

De a felperesnek ez a jogi álláspontja különben is téves, mert az Ü. Sz. 87. §. (1.) pontjának II. 2. bekezdése, valamint az Ü. Sz. 88. §-a esetében késedelem alapján is a tényleges kár megtérítése követelhető.

Késedelmi kárt azonban a felperes a kifejtettek szerint az értesítés elmulasztása alapján nem igényelhet s egyéb kárigényt a perben nem támasztott.

A vasutnak az a mulasztása pedig, hogy az elszállítás időpontját a fuvarlevélen nem tüntette fel, a felelősségi bíróság helyes okfejtése szerint csak a bizonyítás terhét hárítja az alperesre.

A szállítási póthatáridő kihirdetésének szabályszerűsége ellen felhozott kifogás is alaptalan a megtámadott ítéletben felhozott indokoknál fogva és azért: mert az Ü. Sz. 63. §-ának (3.) pontja az ott felsorolt esetekben jogot ad a vasutnak arra,

hogy az idézett szakasz (1.) és (2.) pontjaiban megszabott szállítási határidőket meghosszabbíthassa, minélfogva a póthatáridők megállapítása a díjszabás módosításának, vagy kiegészítésének nem tekinthető, hanem pusztán a fennálló díjszabáson alapuló intézkedés, mely ennél fogva nem a díjszabások módjára hirdetendő ki, hanem az Ü. Sz. 63. §-ának (3.) pontja utolsó bekezdésének megfelelő hirdetmény által bármely alkalmas módon közzé tehető s minthogy a szóban forgó póthatáridő csak a »cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasut« vonalaira állapítottatott meg, annak kihirdetése pedig a nevezett vasut államában kellőképp megtörtént, a hirdetménynek más államokban való közzététele nem volt szükséges, tehát az a körülmény, hogy a hirdetmény Magyarországon a Vasúti és Közlekedési Közlönyben közzé nem tétetett, az intézkedés érvényességére befolyást nem gyakorol.

Azt helyesen fejti ki felülvizsgálati kérelmében a felperes, hogy a hirdetményben említett nemzetközi forgalom fogalma alatt oly vasutaknak, melyeknek államai a nemzetközi egyezmény megalkotásánál egy szerződő félként szerepeltek, tehát a magyarországi és ausztriai vasutaknak egymás közötti forgalma nem értendő.

Azonban a fellebbezési bíróságnak az a jogi álláspontja is helyes, hogy a B) alatt csatolt hirdetmény következő kitételei: »sowohl im internen, als auch im internationalen Verkehr« északi vasut összes forgalmát, tehát a magyarországi vasutakkal való forgalmát is kimerítik.

A belforgalom ugyanis a nemzetközi forgalommal szemben mindazoknak a vasutaknak helyi és egymás közötti (kötéléki) forgalmát jelenti, amelyekre az Ü. Sz. határozmányai kiterjednek. Ennek az értelmezésnek helyességén mit sem változtat az a körülmény, hogy egyes díjszabások a Magyarország és Ausztria közötti forgalmát a belforgalomtól megkülönböztetik.

Ezekben az esetekben ugyanis a két államnak az üzl. szab. hatálya alá tartozó egymás közötti forgalma oly értelemben van a magyar és az ausztriai vasutak külön forgalmával szembeállítva, amint az ugyanazon állam területén levő vasutak egymás közötti (kötéléki) forgalmával szemben is egyes vasutnak kizárólag saját vonalain lebonyolított (helyi) forgalma belforgalomnak tekinthető.

De a felperesnek a belforgalom értelmezésére vonatkozó álláspontja azért sem helyes, mert a hirdetmény tartalma nem utal arra, s az intézkedés céljából sem magyarázható ki, hogy az északi vasut a nemzetközi forgalommal és Ausztria belforgalmával szemben a magyarországi viszonylatokra nézve kivételt kívánt volna tenni s a felperes sem hozott fel olyan körülményt, mely ily kivételes elbánásnak indokálul szolgálhatott volna. A B) alatti hirdetményben említett póthatáridő tehát a peres viszonylatban is alkalmazandó, a megadott ítéletnek ehelyütt is elfogadott vonatkozó indokai értelmében pedig a küldemény tartalma élelmiszernek vagyis a póthatáridő alól kivett árucikknek nem tekinthető, következésképp a póthatáridő a kereseti küldeményre kiterjed. (Bpesti tábla 1910. G. 191.)

A budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszék fellebbezési tanácsa is azt a gyakorlatot követi, hogy a póthatáridő a díjszabás módosításának vagy kiegészítésének nem tekintendő.

Az elsőbírósnak az az álláspontja, hogy a póthatáridő nem szolgálhat oly késedelem mentesítésére, mely érvényének tartama alatt még elő sem állott és ettől az állásponttól eltekintve nézete szerint az alperesre legkedvezőbb esetben is csak a póthatáridő megszűntéig már letelt idő vehető alperes javára számításba.

Az elsőbírósnak ez az álláspontja azonban téves. Ugyanis: Az Ü. Sz. 63. §-a (3) 2. p. alapján hirdetett póthatáridőnek a hatálya kiterjed minden kiüldeményre, melynek fuvarozása a póthatáridőnek megszüntetése előtt bevégezve nincs és e részben nem tesz különbséget, hogy a rendes szállítási határidő a póthatáridő megszüntetésekor még le nem járt, mert a szállítási határidő egységes s így az a körülmény, hogy van-e szállítási késedelem, csak a fuvarozás befejezésekor állapítható meg.

De téves az első bírósnak az az érvelése is, hogy a póthatáridő megszüntetésekor csak 72., 48., illetőleg 24 óra telvén el a szállítási határidőből, az alperesre legkedvezőbb esetben is csak ez az idő számítható póthatáridő címén alperes javára, téves ez azért, mert ennek a póthatáridőnek célja éppen az, hogy a rendkívüli forgalmi viszonyokra való tekintettel a póthatáridő hatálya alatt szállítás alatt levő árukra vonatkozóan a szállítási határidő a póthatáridővel meghosszabbítható.

Ezen nem változtat, hogy a póthatáridő február 1-én megszűnven, felperes rosszabb helyzetbe került, mintha a még januárban feladott áruját csak február hó 1-én adta volna fel fuvarozásra, mert a fuvarozás kezdetekor a **póthatáridő** még érvényben volt, a megkötött fuvarozási szerződés értelmében tehát a vasut még igénybe vehette az egész póthatáridőt, annál is inkább, mert a póthatáridő megszüntetése még nem jelenti azt, hogy a póthatáridő alapjául szolgált rendkívüli forgalmi viszonyok hatálya a póthatáridő megszüntetésekor nyomban megszűnt és hogy az az előbb feladott árukra ki nem terjed. (Keresk. és váltótv. 1910. E. 164.)

A vasut egyik főforgalmi gócpontját képező állomásán beállott oly mérvű **árútorlódás**, hogy annak következtében az illető állomáson a kiüldemények befogadása föl van tartva, kétség telenül az Ü. Sz. felhívott szakaszában említett oly **forgalmi zavar** tekintete alá esik, amely a vasut vétkessége nélkül a fuvarozás megkezdését illetve folytatását időlegesen akadályozza.

Az a körülmény, hogy az árútorlódás már november havában kezdődött, továbbá, hogy az árútorlódásnak, nemkülönben a december havában beállott nagy hidegnek a következménye is a meghallgatott szakértő véleményében felhozott módon ellettek volna hátrithatók, nem szolgálhat alapul a vasut vétkességének a megállapítására,

mert alapos az alperes vasutnak e részben tett az az ellenvetése, hogy az árútorlódás és a rendkívüli hideg által okozott üzemi zavar a szakértő véleményéből kitűnőleg is csak rendkívüli eszközök, nevezetesen külön személyzet és nagyobb-

mérvü fuvarozási eszközök igénybevételével hárítható csak el, már pedig ellenkeznék a józan üzlet elveivel, hogy a vasut állandóan akként rendezkedjék be, hogy időlegesen előforduló, rövid ideig tartó rendkívüli eseményt, illetve annak következményeit bármikor el tudja hárítani. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 932.)

Az Ü. Sz. 63. §. (3.) pontja értelmében ugyanis a **póthatáridők kellően kihirdetendők**. Az, hogy a 2. alatti hirdetményben meghatározott póthatáridőt az erre hivatott kormányhatóság állapította meg, továbbá, hogy a hirdetmény kellő helyen és módon tétetett közzé, az elsőbíróági iratok és ítélet tartalmából kitünőleg a felek vitájának nem tárgya. Alaposan vitatja azonban a felperes, hogy a póthatáridő kellő kihirdetése nemcsak a kihirdetés módját, hanem idejét is jelenti, mert a kihirdetés célja az, hogy a felek a forgalmi akadályról és a meghosszabbított szállítási idő tartamáról kellő időben tájékozva legyenek.

Igaz ugyan, hogy a 2. alatti hirdetményből kitünőleg a hirdetmény a kereskedelemügyi miniszter engedélye alapján és még az engedély megadása napján lett közzétéve. De a vasut pusztán az által, hogy az engedély megadása után a hirdetményt azonnal közzététette, nem háríthatja el magáról a késedelemből eredő felelősséget, mert a dolog természete szerint a póthatáridő engedélyezése iránt a vasutnak kell megtenni a kezdeményező lépéseket, tehát a póthatáridő kieszközlése iránt is kellő időben intézkednie kellett volna.

All ez arra az esetre is, ha a póthatáridő megállapítására alapul szolgáló körülmények előre nem láthatók, mert jöllehet, hogy ily esetben a póthatáridő előzetes megállapításáról és kihirdetéséről szó nem lehet, de kötelessége a vasutnak ebben az irányban haladéktalanul intézkedni, mielőtt az akadályról tudomást szerez. Erre kötelezi a vasutat rendes fuvarozó gondossága és ezt követelik a feleknek a póthatáridők által érintett jogos érdekei. Ebből az álláspontból kiindulva az alperes vezetőségének, amennyiben a beállott rendkívüli forgalmi viszonyok miatt szállítási póthatáridőt kívánt igénybe venni, kötelességében állott ennek kieszközlése iránt legkésőbb a forgalmi zavart követő napon a hivatalos órák alatt intézkedni, sőt alperes a miniszterium határozatának bevétele nélkül utólagos jóváhagyás fentartásával saját hatáskörében is azonnal intézkedhetett volna, mert erre az Ü. Sz. 63. §. (3.) pontjának második bekezdése a vasutat éppen rendkívüli forgalmi viszonyok esetében feljogosítja. Nem hozható fel ez álláspont ellen, hogy a normális forgalom helyreállta előtt a póthatáridő tartama meg sem állapítható, holott azt pontosan, nap szerint kell meghatározni,

mert nem is nézve, hogy minden forgalmi akadály tartama többé-kevésbé bizonytalan, ez a felfogás arra vezetne, hogy rendkívüli forgalmi viszonyok miatt szállítási póthatáridőt csak akkor lehetne megállapítani, midőn annak oka már megszűnt, az Ü. Sz. nem korlátozza a vasutat abban, hogy ha a megállapított póthatáridő leteltével a forgalmi viszonyok nem változtak, újabb póthatáridő engedélyezését eszközölje ki. (Keresk. és váltótörvényszék 1905. E. 83.)

Az Ü. Sz. értelmében a vasut rendkívül forgalmi viszonyok esetére szállítási **póthatáridőt** állapíthat meg és pedig ki-

vételesen a felügyeleti hatóság utólagos jóváhagyásának fenntartásával.

A felhívott szakasz előírja, hogy a póthatáridő kellően kihirdetendő és a felügyeleti hatóságnak utólagos jóváhagyását 8 nap alatt külön hirdetményével kell közhírre tenni.

A vasut által ekként megállapítható szállítási póthatáridő tehát két feltételhez van kötve. Az egyik feltétel, hogy a póthatáridő kellően közzététel, a másik feltétele pedig az, hogy a felügyeleti hatóság a póthatáridőt engedélyezze, illetőleg jóváhagyja és hogy az erre vonatkozó hirdetmény is 8 nap alatt közzététel.

Alperes vasut az 1907. évi január hó 1-én 548—907. F. IV. sz. alatt kelt 2. alatti hirdetményével hóakadályok és a zord időjárás következtében beállott rendkívüli forgalmi viszonyokra való tekintettel mindazokra a teherárúkra, melyek 1906. évi december hó 29-től kezdve összes vonalainak és a kezelés alatt lévő vasutaknak állomásain, vagy állomásaira feladattak, illetve ezeket a vonalakat átmenetben érintették, a felügyeleti hatóság utólagos jóváhagyásának fenntartásával az érvényben álló rendes és póthatáridőkön kívül ötnapi szállítási póthatáridőt állapított meg; és nem vitás, hogy a felügyeleti hatóság, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter ezt a póthatáridőt 1907. évi január 3-án 413. sz. a. kelt rendeletével utólag jóváhagyta, amiről a vasut az 1907. évi január hó 5-én kelt 3. hirdetményt bocsátott ki.

Vitás az, vajjon a póthatáridő kellően közzététel-e?

A közzétételre vonatkozóan nem vitás, hogy alperes mind a póthatáridőre, mind annak a felügyeleti hatóság által történt jóváhagyására vonatkozó 2. és 3. alatti hirdetményeket a D) alatti lappéldány szerint a »Budapesti Közlöny« 1907. évi január hó 8-án megjelent számában a magánhirdetések között tette közzé és hogy az említett hirdetmények az előirt 8 nap alatt a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben nem tétettek közzé.

A Díjszabás I. rész A) szakaszának előszavában 2. pont alatt kimondatott, hogy a díjszabás I. rész A) és B) szakaszaira vonatkozó módosítások és kiegészítések a magyar korona országra nézve a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben fognak közzétételni. Felperes álláspontja szerint a póthatáridő hatályát veszítette, mert a »Vasuti és Közlekedési Közlönyben« sem a póthatáridő, sem az utólagos jóváhagyás 8 nap alatt közzé nem tétetett. Ellenben alperes szerint a »Budapesti Közlöny«-ben eszközölt D) a. közzététel érvényes módja a kihirdetésnek.

Az Ü. Sz. 63. §. (3.) 2. pontja szerinti póthatáridő megállapítása nem módosítása, vagy kiegészítése a díjszabásnak, hanem a fennálló díjszabás kiegészítő részét képező üzletszabályzat alapuló intézkedések. Nem áll meg tehát felperesnek az az érvelése, hogy a póthatáridő a díjszabás módosítása gyanánt teendő a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben közzé- és a díjszabás I. rész, előszava nem értelmezhető akként, hogy a póthatáridő közzétételére nézve a »Vasuti és Közlekedési Közlöny« kötelezően volna előírva.

Azonban alperes beismerte, hogy az ilyen póthatáridőket azelőtt mindenkor a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben — még pedig felperesnek nem tagadott előadása szerint annak hi-

vatalos részében — tette közzé, a vele szerződéses viszonyban álló napilapokban pedig csak rendszerint.

Ekképen az állandó gyakorlat az volt, hogy a póthatáridők mindenkor közzétették a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben és a szállító közönség, ha a szállítási határidőt vasuti küldeményeinél számításba akarta venni, az említett gyakorlatra támaszkodva, a nevezett hivatalos vasuti közlönyben kereste és kereshette, hogy van-e póthatáridő kihirdetve, vagy nincs. Közömbös, hogy a napilapokban is rendszerint közzétették a hirdetmények, mert ez nem volt a közzétételnek mindenkor, kivétel nélkül követett módja és így a szállító közönség az illető napilapokra, mint a hirdetést feltétlenül közlőkre, nem támaszkodhatott.

Eszerint alperes vasut a megkívánt gondosságnál fogva, a vele szerződő szállítóközönség érdekében köteles lett volna ugyancsak a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben közzétenni, hogy a hirdetésnek eddig követett módjától el fog térni.

Mint hogy azonban alperes ezt nem tette, azért a hirdetés közzétételénél követett állandó és meg nem változtatott gyakorlatra való tekintettel a kellő közzététel csakis a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben történhetett, ami meg nem történvén, a póthatáridő a kellő kihirdetés hiányában hatályát veszítette.

A hirdetésnek nem szolgálhatott akadályául, hogy a »Vasuti és Közlekedési Közlöny« csak háromszor hetenkint jelenik meg, mert a január 1-én közzétett hirdetést a kereskedelemügyi miniszter már január 3-án jóváhagyta; és így január 8-ig mind a hirdetés, mint a jóváhagyás is a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben közzé tehető lett volna. (Keresk. és váltótörvényszék 79099—1910.)

Az I. bíróság az alapon utasította el a felperest a keresetével, mert az ítéletében megjelölt hirdetménnyel közzétett 5 napi póthatáridő figyelembevételével a kereset alapjául szolgáló szállítási késedelem nem forog fenn. Az említett póthatáridőt az I. bíróság azért találta figyelembe veendőnek, mert a hirdetménynek azt a szövegét, hogy a póthatáridő az 1908 november 30-tól kezdve szállításra kerülő teherárúkra alkalmazható, akként értelmezte, hogy a póthatáridő hatálya kiterjed azokra a küldeményekre is, amelyek, miként a perbeli küldemények is, habár 1908 november 30-ika előtt adtak is fel, de aznapon még uton voltak.

Alapos a felperesnek ez a felülvizsg. támadása, hogy az I. bíróságnak ez az értelmezése téves, mert a mennyiben a hirdetés világos és kétséget fenn nem hagyó szövege szerint maga a vasut a póthatáridő alkalmazását kifejezetten azokra a küldeményekre szorította, amelyek 1908 november 30-tól kezdve kerülnek szállításra, — nem lehet annak oly értelmet tulajdonítani, hogy a póthatáridő azokra a küldeményekre is kiterjesztessék, a melyek 1908 november 30-ika előtt kerültek feladásra. (Keresk. és váltótörvényszék 1909. E. 731.)

A mi felperesnek a póthatáridő érvényessége ellen felhozott azt az ellenvetését illeti, hogy a hirdetmény szövege szerint a póthatáridő a bel- és a nemzetközi forgalomra hirdettetvén, az az Ausztria és Magyarország közti forgalomra nem vonatkozik, mert ez nem belforgalom és az Ü. Sz. A) szakasz I. Ber. hat. (1.) pontja értelmében nem nemzetközi:

a kir. törvényszék felperesnek ezt az ellenvetését alaptalannak és érvelését tévesnek találta.

Mert a hirdetménynek a felek közt nem vitás szövegéből kitűnik, hogy a K. K. Nordbahn a póthatáridőt az Ű. Sz. 63. §-a (3.) 2. p. és a N. E. végrehajt. határozmányok 6. §. (3.) 2. p. alapján hirdette és pedig csak a belső, mint a nemzetközi forgalomra.

Ezeket figyelembe véve a hirdetmény szövegének »Sowohl in internen, als auch im internationalen Verkehr«, csak azt az értelmet lehet tulajdonítani, hogy a póthatáridő az egész forgalomra vonatkozik, melyre az Ű. Sz. és a N. E. érvénye kiterjed, tehát az Ausztria és Magyarország közti forgalomra is.

Ily körülmények közt nem bír súlylyal és jelentőséggel az a kérdés, vajjon az Ausztria és Magyarország közti forgalom nemzetközi forgalom vagy a N. E.-re való tekintetből és annak szempontjából belső forgalomnak tekintendő-e. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 878.)

Szállítási határidőkül, a mennyiben rövidebb határidők kihirdetve nincsenek, a megállapított legnagyobb tartamu határidők a kihirdetett póthatáridők hozzászámításával érvényesek. Ebből, valamint az idézett szakasz (2.) pontjában foglalt ama határozmányból folyólag, a mely szerint a szállítási határidők a feladási és a rendeltetési állomás közti távolság alapján számíttatnak, helyesen és az irányadó anyagi jogszabályoknak megfelelően járt el az első bíróság akként, hogy a kereseti küldemény szállítási határidejének meghatározásánál a befutott utvonálnak a bécs—trieszti szakaszára engedélyezett póthatáridőt is számba vette, annak vizsgálata nélkül, hogy az árú a bécs—trieszti szakaszt az engedélyezett póthatáridő lejárta előtt már befutotta-e, mert az Ű. Sz. idézett határozmányai feltétlen jogot adnak a vasutnak arra, hogy a szállítási határidőt a feladási és rendeltetési állomás között **össztávolság alapján a kihirdetett póthatáridők hozzászámításával** határozhatja meg, tekintet nélkül arra, hogy a befutott utvonál ama szakaszán való áthaladásnál, amelyre a póthatáridő engedélyeztetett, ez az időtartam a szállításnál igénybe vétetett vagy letelt. (Keresk. és váltótvszék 1907. E. 466.)

A kir. tvszék az első bíróság értelmezését találta helyesnek, mert a hirdetménynek nem vitás ezen szövege »f. évi nov. 30-tól kezdve visszavonásig szállításra kerülő teherárúkra még további 5 napi időleges szállítási póthatáridő fog alkalmaztatni«, nem hagy fenn kétséget az iránt, hogy a **póthatáridő csakis** azokra a küldeményekre állapított meg, amelyek 1908. nov. 30-tól kezdve kerülnek szállításra, nem pedig azokra is, amelyek 1908. nov. hó 30. előtt már feladattak és szállításra is kerültek, noha szállításuk a jelzett határidő után is még folyamatban volt. (Keresk. és váltótvszék 1911. E. 94.)

Felperesnek az a panasza, hogy az I. bíróság az Ű. Sz. 63. §-a (2.) pontjában foglalt szabályt sértette, midőn a szállítási határidőt nem a tényleg befutott 883 km., hanem a 63. §. (1.) p. II. póthatározménye alapján a díjszabásban feltüntetett kilométertávolság után számította, holott nem vitás, hogy az árú nem a 924 km., hanem 883 km.-t tevő utirányon szállítottatott.

Ez a panasz alaptalan, mert az Ű. Sz. 63. §. (1.) II. pót-

határozmány szerint a szállítási határidők kiszámításánál a díjszabási kilométerek vétetnek alapul és mert az üzl. szab. 63. §. (2.) p. mellett a 63. §. (1.) II. póth. megállhat, mert e szerint is, ha a szállítmány több vasut vonalán szállíttatik is, a szállítási határidő a feladási és rendeltetési állomás közti össztávolság alapján számíttatik, mi alatt a 63. §. (1.) II. póth. értelmében a díjszabási km. távolság értendő.

Ezek mellett az Ü. Sz. 61. §. IV. póth.-ban foglalt szabály sértésére vonatkozó panasz tárgytalan és méltatást nem igényel. (Bp. ker. és váltótvtszk. 1908. E. 535.)

Az első bíróságnak azt az álláspontját, hogy ha a köteléki díjszabás a szállítási határidők és póthatáridők tekintetében külön rendelkezik, az esetben a részes vasutak a köteléki díjszabásba fel nem vett rendelkezésekre nem hivatkozhatnak, továbbá, hogy ha a köteléki díjszabás külön rendelkezése helyett a díjszabás I. r. utal, akkor ennek a szállítási határidőkre vonatkozó összes rendelkezései átvetteknek tekintendők, a kir. tvszk is helyesnek fogadja ugyan el, azonban a peres esetben nem köteléki díjszabásról, hanem **rovatolási díjtételek összeállításáról** van szó (Gács—magyar közös forgalom. Rovatolási díjtételek), s így a peres kérdés nem a köteléki díjszabás, hanem a rovatolási-díjtételek összeállításá szempontjából bírálendő el.

Ennek figyelembe vétele mellett pedig felperesnek az az érvele, hogy a Gács—magyar vasuti köteléki díjszabás, illetve helyesebben **Gács—magyar közös forgalom Rovatolási díjtételek** előszavában felhívott „Díjszabás I. r.” az alperes által igénybe venni kívánt **póthatáridőket** nem tartalmazta, hanem 63. §-a (3.) pontja csak azon eseteket sorolja fel, amikor póthatáridő hirdethető, ennek következtében a részes vasutak által tényleg hirdetett és fennálló póthatáridők a köteléki forgalomban nem érvényesíthetők, annál kevésbbé állhat meg, mert a rovatolási díjtételek összeállítása díjszabási módosításnak nem tekinthető (1. 1649—1905. sz. K. M. rendelet 3., 4. és 5. §-a) annál kevésbbé lehet tehát arról szó, hogy a díjszabás I. r.-re való utalással csupán a póthatáridő hirdetésére való jog s nem egyuttal a részes vasutakat illető tényleges póthatáridők is tartatnának érvényben. (Keresk. és váltótvtszk 1910. E. 410.)

A felperesnek arra alapított fellebbezési támadása, hogy időleges póthatáridő visszavonásig való érvénnyel nem állapítható meg, mert az időleges póthatáridő alapjául csakis a rendkívüli forgalmi viszonyok szolgálhatnak, a melyek megszűnésével maga a póthatáridő is önként érvényét veszti, szintén nem volt figyelembe vehető.

A póthatáridőnek visszavonásig való érvénnyel történt megállapítása ugyanis nem ellenkezik az időleges póthatáridők jogi természetével.

Magyarozatát találja abban, hogy a **póthatáridő hirdetésénél** az esetek nagy részében nem lévén előre megállapítható, hogy a rendkívüli forgalmi viszonyok mennyi ideig tartanak és a forgalomnak mily mérvű megzavarodását vonják maguk után, a póthatáridőnek a tartama előre fix időben nem határozható meg.

Ezek szerint a felperes most vizsgált támadása, illetve e részből kifejtett jogi felfogása csak annyiban bír alappal,

a mennyiben visszavonásig való érvénnyel hirdetett póthatáridőnek alapjául is tényleg csak a rendkívüli forgalmi viszonyok szolgálhatnak. Annak vizsgálatába azonban, hogy a rendkívüli forgalmi viszonyok a kereseti küldemények szállítása idején még fennforogtak-e és hogy ennek következtében köteleességében állott volna-e a vasutnak az időleges póthatáridőt visszavonással megszüntetni, a kir. tvszék nem bocsátkozott, mert a póthatáridő alapjául szolgáló rendkívüli forgalmi viszonyok fennforgásának, időtartamának és az azok által előidézett forgalmi zavarok mérvének megítélésére nem a bíróság, hanem egyedül a vasut és annak felügyelő hatósága a hivatott. (Keresk. és váltótvszék 1910. D. 350.)

Ami a **póthatáridő érvényessége** ellen általánosságban tett kifogást illeti, ez a kifogás azért nem jöhet figyelembe, mert az Ü. Sz. 63. §. (3.) p.-ban oly rendelkezés nem foglaltatik, mely szerint a póthatáridőre vonatkozó hirdetmény a póthatáridő kezdőpontjától számított 8 nap alatt közzéteendő és csakis a ministeri jóváhagyásra írja elő, hogy ezt 8 nap alatt közzé kell tenni, ami azonban a jelen esetben, amint hogy az a felek közt nem vitás, meg is történt.

Ami a másik kérdést illeti, e részben meg kellett állapítani, hogy a póthatáridő a kereseti szállítmányokra is érvényes ezek rendes szállítási idejéhez hozzáadandó ugy, hogy szállítási idejük október 30-án járt le,

mert a 2/a hirdetmény szövege nem hogy fenn kétséget az iránt, hogy a minister a Fiume állomáson beállott rendkívüli forgalmi viszonyokra való tekintettel 1907. évi október 25-én 90416. sz. rendeletével az ennek kibocsátása előtt feladott okt. 20-tól Fiuméba érkezett árúk tekintetében is öt napi póthatáridőt engedélyezett.

Ezen póthatáridő tehát kiterjed az október 20-tól Fiuméba érkező minden áura vonatkozó fuvarozási ügyletre, pl. amely a póthatáridő hirdetésének alapjául szolgáló rendkívüli forgalmi viszonyok tartama alatt lebonyolítottak, ennél fogva tehát a kereset alapjául szolgáló ügyletre is, melyeknek szállítási ideje október 30-án járt le. (Ker. és váltótvszék 1908. D. 1400.)

Az alperesnek az a vitatása, hogy a felügyeleti hatóság engedélye kellő időben lett kihirdetve, mert a nyolc napot attól a naptól kell számítani, amely napon az engedély megadatott, ily számítás mellett pedig a nyolc napnyi határidő betartatott — nem helytálló.

Az Ü. Sz. 63. §-a ugyanis főszabályként azt rendeli, hogy **póthatáridők** a felügyeleti hatóság előzetesen kieszakozott engedélyével állapíthatók meg. Az utólagos jóváhagyással való megállapítás csak kivételesen rendkívüli forgalmi viszonyok esetén való korlátozással van megengedve. Ezt szem előtt tartva, bizonyos, hogy azt a további rendelkezést, hogy t. i. a megadott engedélyt nyolc nap alatt közhírré kell tenni, szintén szorosan, tehát akként kell értelmezni, hogy a megadott engedély kihirdetésének a vasut hirdetménye közzétételétől számított nyolc nap alatt kell megtörténni és e határidő elmulasztása már maga után vonja, hogy a póthatáridő megállapítása hatályát veszti.

Az ellenkező megoldás az Ü. Sz. említett megszorító rendelkezéseivel össze nem egyeztethető arra az eredményre vezetne, hogy a póthatáridőt érvényesnek kellene ismerni abban az

esetben is, ha a felügyeleti hatóság engedélye a megállapítást követő nolycz napon túl is adatott volna meg és megengedhetővé tenné, hogy a felügyeleti hatóság engedélyének kieszközölése, illetve megadása bizonytalan és határozatlan időre elodázassék. (Ker. és váltótvszk 1909. D. 1533.)

Az Ü. Sz. 75. §. (5.) pontjában foglalt rendelkezés helyes értelmezéséből folyólag a **szállítási határidő egységes lévén**, a vasut nem tartozik igazolással a fuvaroztató felekkel szemben abban az irányban, hogy azokat az időhányadokat, melyekből az egységes fuvarozási határidő kialakul, mely viszonylatokban és milyen terjedelemben használta fel. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 2004.)

Az 1/F hirdetés szövege ugyanis minden kétséget eloszlat, hogy a kereskedelemügyi m. kir. minister a hirdetésben említett 3 napi **póthatáridőt** az alperes vonalain beállott **áru- és kocsi-torlódás következtében** beállott rendkívüli forgalmi viszonyok miatt az élő állatokon és gyorsan romló árukön kívül, minden az alperes vonalain vagy kezelése alatt levő magánvasutak állomásain, megforduló vagy odaérkező teherárúkra megadta.

Ezzel szemben a felperes azért nem érvelhet sikerrel azzal, hogy a póthatáridő kihirdetésekor az árúknak üzletszabályszerű szállítási határideje már letelt, mert azzal, hogy ez letelt, a fuvarozás valósággal még nem fejeződött be, a szállítási póthatáridő megadásának éppen az a jogos alapja s rendeltetése, hogy a fuvarozó vasuti vállalatokat a saját hibájukon kívül keletkezett szállítási akadályok miatt bekövetkező késedelem következményei alól mentesítsék, ki kell hatniok tehát minden oly fuvarozásra, mely még teljesen be nem fejeződött, már azért is, mert olyankor, mikor a felügyelő kormányhatóság éppen forgalmi zavarok miatt engedélyez szállítási póthatáridőt, kézenfekvő az, hogy a zavarok gyökerei a póthatáridő engedélyezése előtti időre visszanyulnak s a fuvarozás éppen azért nem fejeződhetett be az üzletszabályszerű határidő letelte előtt. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 560.)

Az Ü. Sz. 63. §-a (3.) pontjának 2-ik bekezdése a rendkívüli forgalmi viszonyok beálltának a veszélyét a **póthatáridő** által a szállítási idő tartama tekintetében a vasutról a vele szerződő felekre hárítja át s **nem tesz különbséget a szerint, hogy a rendkívüli forgalmi viszonyokat a vasut által előidézték, illetőleg általa elhárítható esemény okozta-e vagy nem.** Eszerint a póthatáridő megállapítása azt eredményezi, hogy a vasut pusztán a rendes szállítási határidő be nem tartása alapján kártérítésre akkor sem kötelezhető, ha a forgalom fennakadását nem erőhatalom idézte elő. Ezek szerint nem igényel eldöntést a jelen per elbírálásánál, hogy az alperes közgeinek a munka-megszüntetése az erőhatalom tekintete alá esik-e vagy nem, mert a per már a megállapított póthatáridő érvényességén eldől (Keresk. és váltótvszék 1905. E. 328.)

A szállítási határidő betartásának szempontjából az árú-küldemény a kiszolgáltatásra akkor is készen áll, ha az a kocsiból kirakva nincsen és pedig még abban az esetben is, ha a kirakást a vasut tartozik teljesíteni. A **kiszolgáltatásra való készentartás** alatt annak a lehetősége értendő, hogy az átvevő az árút átvehesse.

Egy helyi érdekű vasuti állomáson az átvevő, az ott megérkező faküldeményeket, amelyeknek kirakását, a díjszabás értelmében, a vasut tartozott teljesíteni, rendszerint a saját

embereivel rakatta ki. Az eljárás oly módon történt, hogy az állomás a kocsikat a kirakó vágányra állította és az átvevőt a küldemények megérkezéséről értesítette. Az átvevő a kocsikat rendszerint nem azonnal, hanem csak 3—4 nap múlva rakatta ki, amidőn egyszersmind a küldeményeket átvette és elszállította. Az átvevő abban a hiedelemben volt, hogy a küldemények kirakásáról ő tartozik gondoskodni és a vasut őt e hitében megerősítette azáltal, hogy a késedelmesen kirakott kocsikért az álláspénzt felszámította, noha a küldemények kirakását a vasut tartozott teljesíteni. Amidőn a fél tudomására jutott annak, hogy a kirakás kötelezettsége nem őt terheli, a megfizetett kocsiálláspénzek visszatérítését követelte, mely követelésnek a vasut eleget is tett. Ezenfelül azonban per útján kártalanítást is követelt, amennyiben a szállítási határidőt olyképpen számította, hogy amíg a kocsik kirakása meg nem történt, az árú a kiszolgáltatásra készen nem állott, minélfogva az üzletszabályzat 75. §-ának (5.) pontja értelmében a vasut a fuvarozási határidőt be nem tartotta, miután a fuvarozási határidőn belül nemcsak értesíteni kell az átvevőt az árú megérkezetről, hanem az árúnak a kiszolgáltatásra készen kell állnia.

A fél kifejtette továbbá, hogy miután azokat az árúkat, melyeket a vasut kirakni tartozik, a kirakóhelyeken, tehát nem a vasuti kocsiban kell az átvevőnek rendelkezésére bocsátani, ennélfogva a küldemények mindaddig nem állottak készen a kiszolgáltatásra, amíg a kirakás meg nem történt. Amennyiben azonban a küldemény kiszolgáltatásra készen nem állott, a vasut a szállítási határidő tekintetében késésben volt és a szállítási határidő mindaddig meg nem tartottnak tekintendő, amíg a kirakás meg nem történt.

A járásbíróság felperes fenti érvelését egész terjedelmében elfogadta és a vasutat a szállítási határidő elmulasztásáért, kártalanítás fejében a fizetett fuvardíjak 5/10—2/10 részének megtérítésére kötelezte.

A felebbezési bíróság ezt az ítéletet megváltoztatta és a keresetet elutasította a következő megokolással:

Tény, hogy a szóban levő küldemények az értesítések napjain az átvevőnek — bárha a vasuti kocsiban — rendelkezésére állottak és az utóbbi abban a helyzetben is volt, hogy amennyiben azok átvételére jelentkezett volna, azokat tényleg átvehette. Ezzel a nem vitatott ténnyel aztán kimerült az a jogi fogalom is, melyet az üzletszabályzat 75. §-ának (5.) pontja az árúnak a kiszolgáltatásra való készentartásával megjelöl és amellyel a 79. §. (2.) pontja a 75. §. (5.) pontjára való utalással meghatározza, hogy az értesítésnek teherárúknál a megérkezés után, de legkésőbb azonnal a készentartás után kell megtörténnie.

Az árúnak a kiszolgáltatásra való készentartása nevezetesen végeredményben nem egyéb, mint annak a lehetősége, hogy az átvevő a küldeményt az értesítés után átvehesse, mely lehetőség azonnal beáll, amidőn a vasut abba a helyzetbe jön, hogy az árút az átvevőnek kiszolgáltathatja és azt neki rendelkezésre bocsáthatja.

Miután továbbá kétségtelen, hogy az értesítés napján való átvétel esetén a szállítási határidő, tekintettel az üzletszabályzat 75. §-ának (5.) pontjára, megtartva volt és ennélfogva szállí-

tási határidő túllépés nem történt: az elsőfoku bíróság ítél-tének megváltoztatása mellett felperes alaptalan keresetét elutasítani kellett. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 2407.)

Alapos az alperesnek az a felülvizsgálati panasza, hogy téves az elsőbíróságnak az a kijelentése, hogy a **hőnfutás**, mely a kereseti küldeménynek a késedelmet okozta, a vasut terhére esik. Ugyanis a technika mai fejlettségi fokán a vasut még nem rendelkezik céljának tökéletesen megfelelő oly szállítási eszközökkel, melyeknek használata mellett a **tengely-izzás** bekövetkezése teljesen elhárítható volna. Ennek folytán, hacsak a fél nem bizonyítja, hogy a hőnfutást a vasuti közeg-eknek valamely mulasztása okozta, a tengely-izzást a vasut vétkessége nélkül beállott eseménynek kell venni. Ebből következik, hogy a szállítási határidő elmulasztása miatt meg-támadott vasut sikerrel hivatkozhatik hőnfutás esetében az üzletszabályzat 63. §-a (6.) pontjában foglat arra a határoz-mányra, melynek értelmében a szállítási határidő a vasut vétkessége nélkül beállott oly forgalmi zavar tartama alatt, mely által a fuvarozás folytatása időlegesen akadályozva van, szünetel. Nem változtat ezen, hogy a vasutnak az elsőbíróság kifejtése szerint nem sikerült azt bizonyítani, hogy a hőnfutást az okozta, hogy a feladó helytelenül rakta be az árut, mert a kifejtettek szerint e bizonyításnak sikertelensége daczára sem lehet a hőnfutást a vasut vétkességének tulajdonítani. Ezek szerint, ha megállapítást nyer, hogy a hőnfutás elhárítása, nevezetesen a **hőnfutott kocsinak a vonatból más kocsi-ba átrakása** a vasuttol elvárható gyors intézkedés mellett is három napot és hat órát vett igénybe, abban az esetben a kereset alapjául szolgáló ez a késedelem nem forog fenn, mert a hőnfutás elhárításához szükséges idő alatt a szállítási határidő a felhívott határozmány értelmében szü-netelt. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 547.)

A 102. sz. máv. utasítás vonatkozó rendelkezéseinek (III. fejezet 10. és 11. pont) minden tekintetben megfelelően kezelt vasuti kocsinál az elindítás utáni 20—30 percnyi ut után előfordulhat-e a kocsi tengelyének hőnfutása, avagy ilyen körülmények között, ilyen rövid menetidő után az kizártnak tekinthető? Egy a 102. sz. Máv. utasítás vonatkozó rendelkezéseinek (III. fejezet 10. és 11. pont) **minden tekintetben** megfelelően kezelt vasuti kocsinál az elindulás utáni 20—30 percnyi ut megtétele után a **kocsi tengelyének hőnfutása** bekövetkezhet, mert a hőnfutás okai olyan véletlen körül-ményekben rejlenek, amelyek időhöz kötve nincsenek. Így, ha a csapágy csőse megreped, por, piszok jut bele, eltömődik az olajozás stb., stb., ami mind a leggondosabb és legszakyszerűbb kezelé-és dacára a tiszta véletlen folytán is bekövetkezhetik, a csapágyak felmelegednek s a kocsi a további menetre hasz-nálhatlanná válik. Az a kocsi, amit a Máv. vasutak halkülde-mények továbbítására használnak, normalis típusu vasuti kocsi. Ez szintén egyik bizonyítéka annak, hogy a **csapágy-felmelegedés** a tiszta véletlen műve, amivel szemben véde-kezni nem lehet. Miután felperes a felmelegedést a kocsi helytelen kezelésében látja, t. i. hogy tolatás közben nagy lökést szenvedett a kocsi, ami a csapágy megsérülését von-ta maga után, jelenteni kívánom még a következőket: A vasuti kocsi csapágyára ható erők két főirányban foglalhatók össze:

a) az egyik csoport, amely a vasuti pályatestre merőlegesen álló síkban a tengelyre s így a csapágy-csészére is merőlegesen hat, *b)* a másik csoport, amely vízszintes, illetve a kocsi csapágyait a pályával párhuzamos síkban érinti merőlegesen. Az *a)* alattiakat a csapágyakat vezető s a kocsi alvázához mereven hozzáerősített villaszerkezet fogja fel. A csapágy-melegedés szempontjából tehát csakis az *a)* alatti erőhatás jöhet figyelembe, amely tisztán a kocsi súlyának, terhelésének és a sínlekéseknek a függvénye, míg a *b)* alatti nem, mert ezt a csapágyat tartó merev szerkezet megsemmisíti, és mert ezen *b)* alatti különben is alárendelt kicsi az *a)* alattihoz viszonyítva. Felperes azon állítását tehát, hogy a kérdéses vasuti kocsi helytelenül volt kezelve, az előadottak szerint semmi körülmény sem támogatja s általában a csapágymelegedés olyan mindennapos jelenség a vasuti üzemben, amely bármikor és legkülönbözőbb idő alatt bekövetkezhet. (Keresk. és váltó-tvszéki 88488/1913. sz. perben Szász Lajos kir. főmérnök szakvéleménye.)

76. §.

Kiszolgáltatás.

(1) A vasut köteles a fuvarlevelet és az árut a fuvarozási szerződésen alapuló követeléseinek kifizetése és az átvétel elismerése mellett a kiszolgáltatás helyén az átvevőnek átadni. Az árúnak az átvevő részére történt átadásával egyenlő az árúnak a vám- vagy az adóhivatali kezelési helyeibe vagy raktárába való átadása is, ha ezek nem a vasut által tartatnak zár alatt, valamint az ezen szabályzatban foglalt engedély szerint szállítmányozónál vagy közraktárban történt letétbe helyezés is.

I. A vasut jogosítva van arra, hogy az árut az átvételi elismervénnyel ellátott értesítőlevél bemutatatójának kiszolgáltassa, anélkül, hogy az aláírás valódiságát megvizsgálni tartoznék.

II. Ha valamely fuvarlevélben az 56. §-hoz tartozó I. végrehajtási határozmány ellenére több személy vagy czég van átvevőként megjelölve, akkor a vasut e több személy vagy czég közül mindegyiket felhatalmazottnak tekintti arra, hogy az átvevőt megillető jogokat és köteleességeket bármelyik egye-

dül is gyakorolhassa, illetőleg teljesítesse. Különösen jogositva van a vasut arra, hogy az árú megérkezéséről e személyeknek vagy czégeknek csak egyikét értesítse vagy az árút e személyek vagy czégek egyikének kiszolgáltathassa.

III. A »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott oly árúk, melyekről nem kell értesítőlevelet küldeni, az átvevőnek csak megfelelő igazolás ellenében adatnak ki. Igazolásul kiváltképp a felvételi elismervény szolgál, melyet a rendeletési állomás bevon.

(2) Az átvevő az árúnak a kiszolgáltatási helyre érkezte után jogositva van a fuvarozási szerződésen alapuló jogokat az abból származó kötelezettségek teljesítése mellett saját nevében a vasuttal szemben érvényesíteni, tekintet nélkül arra, hogy e részben a saját vagy más érdekében jár el. Különösen jogositva van arra, hogy a vasuttól a fuvarlevél átadását és az árú kiszolgáltatását követelhesse, feltéve, hogy a feladó a vasutnak a 73. §. szerint még megengedett ellenkező utasítást nem adott.

(3) A kiszolgáltatás helyéül az (1) és (2) bekezdések értelmében, — a 78. §. (1) bekezdésében foglalt rendelkezések fentartásával — a feladó által megjelölt rendeltetési állomás vagy mellék-árúkezelési hely tekintetik még akkor is, ha a fuvarlevélben más rendeltetési hely van megnevezve.

IV. Ha valamely küldeménynek a fuvarlevélben megjelölt rendeltetési állomáson való kiszolgáltatása ennek az állomásnak korlátolt forgalmi berendezése miatt nem lehetséges, akkor a küldemény csak a szállítási utirányon a rendeltetési állomás előtt fekvő, kellő forgalmi berendezéssel bíró legközelebbi állomásig szállíttatik és ott kezeltetik kiadási áruként.

(4) A fuvarlevél és az árú átvétele folytán az átvevőre az a kötelezettség hárul, hogy a vasutnak a fuvarlevél szerint fizetést teljesítsen (lásd azonban a 70. §. (2) bekezdését).

(5) A kiszolgáltató vasut köteles a kiszolgáltatásnál a fuvarozási szerződésen alapuló összes követeléseket, ugymint: a fuvardíjat, fuvardíjpótlékokat, illetékeket, utánvéteket, vám díjakat és más kiadásokat beszedni. Ugy szintén köteles szükség esetén az árúra a zálogjogot is érvényesíteni.

(6) Azt, hogy az árúkat a vasut vagy az átvevő tartozik-e kirakni, amennyiben erre nézve a jelen szabályzat nem intézkedik, a díjszabásban kell meghatározni. A feladó és a vasut a kirakásra nézve a fuvarlevélben külön megállapodhatnak.

(7) A vasutnak szabadságában áll, hogy az általa kirakandó darabárúkat az átvevőnek, ennek költségén, házhoz szállítsa (78. §.) vagy őt az érkezésről értesitse. Azokon az állomásokon, melyeken a darabárúk az átvevőnek házhoz szállíttatnak, ezt a kezelési helyeken kifüggesztendő hirdetmény útján közzé kell tenni. Más árúk megérkezéséről az átvevőt értesíteni kell (lásd azonban a 79. §. (5) bekezd.).

(8) A vasut a díjszabásban előírhatja, hogy az olyan árúk átrakását, melyek a rendeltetési állomáson vasutról közvetlenül hajóra mennek át, a díjszabásban vagy kifüggesztés útján közzéteendő illetékek fizetése ellenében ő maga végzi vagy azt külön vállalkozóval végezteti. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek az 5. §. értelmében.

(9) Ha a rendeltetési helyen nincsen állomás

vagy mellék-árúkezelési hely s a vasutnak nincsenek az árúk odáig való továbbszállításához közhasználatu berendezései (78. §. (1) bekezd.) s a közvetlen továbbszállításról sem a feladó, sem az átvevő nem gondoskodott, a vasutat a továbbszállítás tekintetében a szállítmányozó kötelezett-sei terhelik. (85. §. (1) bek.)

V. Ilyen esetben az átvevő az árú megérkezéséről értesítettik és a vasut a fuvarlevél kiváltása, valamint a költségek és a B) szakaszban a mellékletékek díjszabásában megállapított illeték lefizetése után a továbbszállítást közvetíti.

(10) A kiszolgáltatásnál az átvétel elismerésén kívül további nyilatkozatokat, nevezetesen a kifogástalan vagy a kellő időben való kiszolgáltatás elismerését követelni nem szabad. Az átvevő által elviendő árúkat, ha azokat a vasut köteles kirakni, a tároló helyeken, egyébként pedig a kirakó helyeken kell az átvevő rendelkezésére állítani. Az átvevő köteles a kiváltott fuvarlevelet előmutatni.

VI. A fuvarlevél kiváltása előtt az átvevő nincs jogosítva arra, hogy az árúdarabokat felnyithassa vagy azokból mintát vegyen.

VII. (1) Ha a feladó azt kívánja, hogy a küldeménynek az átvevő részéről történt tényleges átvételéről értesíttessék, akkor ezt a fuvarlevélbe a cím fölért be kell írnia és a fuvarlevélhez a III. mellékletnek megfelelő mintán kiállítandó átvételi értesítőt kell csatolnia.

(2) Utólagosan beszoigáltatott átvételi értesítők a vasut részéről csak akkor fogadtatnak el, ha a feladási állomásnak a küldemény feladásától számított két éven belül a fuvarlevélmásodpéldány vagy feladási vevény előmutatása mellett átadatnak. Ha azonban fuvarlevélmásodpéldány vagy feladási vevény nem állítottatott ki, akkor a vasut követelheti, hogy a feladó kellőképen igazolja magát.

(3) Az átvételi értesítőt a felvevő vasut valamely állomásánál kell szerezní. Ára a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában van megállapítva. Az átvételi értesítő elő- és hátlapját a feladó tartozik kitölteni és az (egyszerű vagy ajánlott) visszaküldés céljából postai bélyegjegyekkel ellátni.

(4) Az igazolt átvételi értesítőt a rendeltetésű állomás abban az esetben is átadja a postának, ha egyáltalában nincs, vagy nincs elégséges postabélyeggel ellátva, vagy ha nincs megfelelően czimezve.

(5) Az átvételi értesítők elmaradt, elkésztett vagy helytelen visszaküldéséből előálló következményekért, valamint az értesítő tartalmáért a vasut felelősséget nem vállal.

A kiszolgáltatásra való készen tartás végeredményében nem más, mint annak a lehetősége, hogy a küldeményt a címzett az értesítés után átvehesse, a mely abban a pillanatban állott be, a mikor a vasut abba a helyzetbe kerül, hogy az árut az átvévének birtokába tudja bocsájtani s ezzel őt abba a helyzetbe juttatja, hogy ő az árú felett rendelkezhessek.

Ezen a lehetőségen pedig nem változtat az a körülmény, hogy az árú az Ü. Sz. 76. §-a (10.) pontjának megfelelően a tároló helyen kirakatott-e már, vagy pedig csak bent a vasuti kocsiban bocsájtatott az átvévé rendelkezésére,

ez utóbbi körülmény legfeljebb ama költség-különbözet szempontjából bírhat jelentőséggel, melylyel az árúnak a vasut helyett a kocsiból való kirakása az átvévére nézve jár, azonban ennek érdemi elbírálásába ezuttal belebocsájtkozni nem kellett, mert felperes ezt keresetileg nem is érvényesítette. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 2407.)

Az Ü. Sz. 76. §-a (1.) pontja értelmében az árúnak az átvévé részére történt átadásával egyenlő az árúnak a vám vagy az adóhivatal kezelési helyiségeibe vagy raktárába való átadása is.

Már pedig az A) alatti fuvarlevélben látható s felperes által sem kifogásolt bélyegző lenyomat szerint a kérdéses árú a vámhivatalba vámkezelés végett 1911. évi október hó 24-én adatott, a mely napon az alperes vasut olyannak volt tekintendő, minthogyha azt az átvévének kiszolgáltatta volna. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 55.)

Jogelv az, hogy kártérítéssel csak az tartozik, a ki kárt okozott, már pedig a jelen esetben a felperes kárát nem a vasut okozta s így kártérítéssel nem is tartozik, mert egyet értettek a peres felek abban, hogy az árúkat a függetlenségi nyomda czég alatt Dömel Anzelm rendelte, s a vasut ugyancsak neki, illetve megbízásából az őt helyettesítő alkalmazottjának szolgáltatta ki úgy az értesítő és vétellelet, mint az árút; s mert az alperes az értesítő és vétellelet a címzett nyomdai részvénytársaság czégtábláját viselő nyomdai üzletben kézbesítette s így a kézbesítés körül szabálytalanul nem járt el. Nem kötelessége a vasutnak kutatni azt, hogy az illető nyomda-

helyiség, melyet a megrendelő nyomdái czélokra használt, jogosan vagy jogtalanul van-e a czimzett czégtáblájával el látva. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1953.)

Az elsőbíróóság tényül állapította meg, hogy a fuvarozás tárgyát oly árúk képezték, melyek lerakását a vasut csak a feladó kérelmére teljesíti s hogy az a művelet, a melyért alperes a **lerakási díjat** beszedte, oly módon történt, hogy alperes az árúkat a közvetlenül a vasuti kocsik mellé állított fuvarszekerekről munkásainak egy részével a vasuti kocsiba tétette, a hol azokat más munkásai elrendezték. E tényállásból arra vont jogi következtetést, hogy alperes jogtalanul szedett lerakási díjat, mert nem lerakást, hanem átrakást teljesített.

A kir. törvényszék alaposnak találta alperesnek azt a felülvizsgálati támadását, hogy az első bíróóság e döntésnél a felek közt létrejött szerződés kiegészítő részét képező díjszabást tévesen értelmezte.

Mert ha a vasut az árúkat a fuvarszekerről való leszedés alkalmával nem is rakatta le a földre, hanem azokat közvetlenül a vasuti kocsiba tétette, a feladó által megvalósítani kívánt azt a gazdasági célt, hogy szabaduljon a lerakási munka terhéől s a vasut a berakáson kívül az árúknak a fuvarszekerről való leszedését is teljesítse, tényleg megvalósította; az pedig, hogy a vasut valamely kívánt gazdasági eredményt mily módon valósít meg, a feladóra nem tartozik. (Keresk. és váltótvszék 1899. E. 319.)

Alperesnek az az érvelése, hogy arra való tekintettel, hogy a fennfoglott esetben a szállítási határidő az Ü. Sz. és a díjszabás értelmében 8 napra terjedt, alperes vasut az árút, bár az rendeltetési helyére 8 napnál előbb érkezett is meg, a 8 napi határidő lejártáig visszatartani jogosítva volt és hogy ő ennek következtében az árúban a megérkezéstől a tényleges kiszolgáltatásig beállott értékcsökkenésért felelőssé egyáltalában nem tehető, minden jogos alapot nélkülöz, mert az Ü. Sz. és ennek alapján a díjszabásnak vonatkozó rendelkezései csak azokat a **legnagyobb (maximális) időtartamokat határozzák meg**, melyeket a szállítási határidő meg nem haladhat és mert az Ü. Sz. szerint az átvévo (czimzett) jogosítva van az **árúnak a rendeltetési helyre érkezése után** annak kiszolgáltatását követelni, ha tehát az áru a rendeltetési helyre tényleg az Ü. Sz.-ban meghatározott **maximális** szállítási határidő lejártá előtt érkezett is meg, a czimzett említett jogát a megérkezés után azonnal érvényesítheti és a vasut az árút neki kiszolgáltatni köteles, a kiszolgáltatást tehát jogosan nem tagadhatja meg azon az alapon, hogy a maximális szállítási határidő még le nem telt. (Bpesti kir. ítélőtábla 1897. II. G 82.)

Az Ü. Sz. 66. §-ának (1.) pontjához kiadott II. póthatározmány idevonatkozó rendelkezése annyiban köti az áru kiszolgáltatását a feladó vevény vagy fuvarlevél másodlat bemutatásához, amennyiben ezek az okmányok az átvétel végett jelentkező czimzettnek legitimációjául szolgálnak, tehát a vasut nem köteles azt vizsgálni, hogy az, ki a fuvarlevél másodpéldány bemutatása mellett jelentkezik a küldemény átvétele végett, maga a fuvarlevélben kijelölt átvévo-e, avagy nem?

Azonban, mint hogy az Ü. Sz. 66. §. (1.) pontja értelmében a küldemények mindenkor a fuvarlevélben kijelölt átvévőnek

szolgáltatandók ki, oly esetben — mint a pályaudvaron marandólag küldött áruknál is — midőn a címzett helyett más, a címzett átvételi elismervénye nélkül, csupán a feladó vevény, vagy fuvarlevél másodiklat felmutatásával jelentkeznek a küldemény átvétele végett, a jelentkező harmadik személyt pusztán az említett fuvarokmányok birtoklása alapján, az átvéző megbízottjának tartani nem lehet és ha a vasutnak tudomása van arról, hogy a jelentkező nem maga a fuvarlevélben átvézőül megjelölt személy, a küldemény kiszolgáltatását jogosan tagadhatja meg. (Keresk. és váltótörvénszék 1902. D. 64.)

... Igaz ugyan, hogy az Ü. Sz. 68. §-a (2.) bekezdése szerint az értesítésnek csak az áru megérkezése és kiadásra készentartása után kell megtörténnie, úgy de, ha a vasut előbb értesíti a felet, mintsem az árut kiadásra készen tartja, nem hivatkozhatik sikerrel az idézett határozmányra és nem odázhajta el az alapon az áru kiszolgáltatását már azért sem, mert az értesítéssel beáll a címzettnek az elviteli kötelezettsége és beállanak az Ü. Sz. 69. §-a szerint ahhoz fűződő jogkövetkezmények. (1911. D. 914. sz. kir. keresk. s váltótörvénszék.)

... Az Ü. Sz. 63. §-a azokat a legnagyobb időtartamokat határozza meg, amelyeket a szállítási határidő meg nem haladhat, de a címzett már az áruknak a rendeltetési helyre érkezése után jogosítva van arra, hogy a fuvarozási szerződésben alapuló jogait a vasut ellen érvényesíthesse, jogosítva van különösen arra, hogy a vasuttól a fuvarlevél átadását és az áru kiszolgáltatását követelje. E határozmányok mellett nem lehet kétséges, hogy a vasut oly esetben, midőn az áru a szállítási határidő lejártá előtt megérkezik, de az nem szolgáltatható ki nyomban a félnek azért, mert a vasut hibájából a kiszolgáltatás idején fel nem található, a szállítási határidő le nem járta dacára is felel a kárért, mely azért állott be, hogy az áru mindjárt a megérkezés után nem volt kiadható. (Keresk. és váltótörvénszék 1908. E. 548.)

A bebizonyult kocsitorlódás természete s jelensége épen az, hogy amiatt a kiszolgáltatás sorrendjét további torlódás előidézésének veszélye nélkül mereven megtartani nem lehet, hanem a megtorlódott kocsiknak a vasuti síneken elhelyezéséhez is igazodó célszerű módon s a valószínűség szerint még a romlástól megmenthető áruknak korábbi kiszolgáltatása útján kell a kocsitorlódásból eredő káros következményeket mielőbb úgy elhárítani, hogy az áruk összességére minél kevesebb kár háruljon. (Keresk. és váltótörvénszék 1914. D. 19.)

A díjszabás kocsirakományú áruk alatt azokat a küldeményeket érti, melyek fuvarlevelenként és kocsinként legalább 5000 kg. mennyiségben kerülnek feladásra és oly határozmányt, amely az 5000 kg.-nál csekélyebb súlyban feladásra került küldeményt, ha annak szállításánál külön kocsi vétetik igénybe, a kocsirakományú áruk közé sorozná, a díjszabás nem tartalmaz. Amennyiben ezek szerint az 5000. kg.-nál csekélyebb mennyiségben feladott áru, habár annakállításához külön kocsi használtatott is, a kocsirakomány fogalma alá nem vonható, nem férhet kétség ahhoz, hogy a kivételes díjszabásnak az a határozmény, amely a kocsirakományi küldeményeknél teszi a fél köteleességévé az áru berakását, nem fedi az általános áruosztályozás Ö. 19. b) és c) tételei különös feltételek rovatában

foglalt határozmányt, amely szerint a kocsí és fuvarlevelenként legalább 5000 kg.-ért való díjfizetés esetén, illetve külön kocsik használatánál tartozik a feladó, illetve az átvévo az árút ki és berakni. S minthogy vitán kívül áll, hogy a kereseti küldemény a XX. kivételes díjszabás alá esik s így arra nézve nem az általános áruosztályozás Ö. 19. tételének, hanem a kivételes díjszabásnak a határozménye az irányadó, nem férhet kétség ahhoz sem, hogy a kereseti áru kirakása a vasutat terhelte, mert ez utóbbi határozmány — eltérően az általános áruosztályozás idézett határozmányától, csak a kocsirakományi áruknál teszi a fél köteleességévé az áru be- és kirakását, a B) alatti fuvarlevél tanúsításaként 2580 kg. súlyban feladott küldemény pedig habár annak szállításánál külön kocsí vétetett igénybe, nem tekinthető kocsirakományi árunak. (Keresk. és váltótörvény-szék 1907. D. 1030.)

Ha a vasut az avisót a czimzettnek postán ajánlvá szabály-szerűen elküldi, joggal indulhat ki abból, hogy a posta az avisót a czimzett részére kézbesíti és azt a személyt, ki az áru átvétele végett a czimzett részére küldött avisóval és az annak kiegészítő részét képező és a czimzett névalírásával ellátott átvételi elismervénnyel nála jelentkezik, joggal tekintheti a czimzettnek vagy a czimzett átvételre jogosított meghatalmazottjának, hacsak oly körülmények nem forognak fenn, melyek rendes kereskedői gondosság mellett gyanút támasztanak a jelentkező személyének az átvételre való jogosultsága ellen. (Bp. T. II. G. 39/905.)

A 66. §. sz. a vasut közgei vétkes gondatlansággal jártak el, midőn a házszámnak a fuvarlevélben kitüntetése daczára az árút más házban lakó hasonnevű egyénnek adták ki, tehát a vasut az ebből eredő teljes kárt megtéríteni tartozik. (Bp. T. II. G. 52/98.)

Ha a vasut a »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott árút az üzletszabályzat és a feladó által előírt legitimáció nélkül szolgáltatja ki, úgy nyilván vétkes gondatlanságot követett el. (Bp. keresk. és váltótszék. D. 169/900.)

Ha a vasut raktárnoka az árúnak a kiszolgáltatása alkalmával a czimzett kérelmére az árúnak a szekerhidmérlegen való után-mérését elvállalta, nem védekezhetik a vasut azzal, hogy ez az utánmérés a czimzettnek az átvétel után egyoldaluan eszközölt magánmérés. Ehhez képest az áru joghatályos átadása csak az utánmérés befejeztével következett be. (Bp. T. II. G. 79/900.)

Ha a vasut az árút, amelynek czimzettjét a feladó a fuvarlevélben hibásan írta, annak szolgáltatja ki, akinek a feladó azt voltaképen küldte, úgy a feladó azon az alapon, hogy a vasut az árut nem a fuvarlevél szerinti czimzettnek szolgáltatja ki, a vasutól kártérítést nem követelhet. (Keresk. és váltótsz. E. 166/903.)

„Átvevő” alatt nem érthető az a személy, aki az árút tényleg átvette, bár hozzá czimezve nem volt, hanem érteni kell a kijelölt átvevőt, vagyis a címzettet, kinek a vasut a rendeltetés helyén a fuvarozási szerződés teljesítéséül az árut átadni tartozott volna. (Bp. T. II. G. 49/99.)

*

A fuvarlevélben **címzettként megnevezett fél, ki sem az árút, sem a fuvarlevelet át nem vette**, a fuvarozási szerződésbe be nem lépett (Bp. T. H. G. 37/98.)

Nem vonható felelősségre a vasut, ha **az árút a fuvarlevélben kijelölt átvevőtől különböző személynek szolgáltatta ugyan ki**, de az eset körülményeiből megállapítható, hogy a kiszolgáltatás annak kezéhez történt, kinek az árú küldetett és szánya volt.

Bpsti T.: A kir. ítélőtábla a felp.-t felülvizsgálati kérelmével elutasítja.

Indokok: A fellebbezési bíróság — rámutatván arra, hogy a kérdéses időben K. Jenő nevét viselő czég Szászrégenben nem volt s így arról, hogy felp. az eladó, egy ilyen nevű, általa hitelképesnek ismert czégnek kívánt szállítani, szó nem lehet, továbbá rámutatván arra, hogy az eladó annak a szászrégeni czégnek kívánt szállítani, melynek képviselőjében, mint üzletvezető, az árút személyesen megrendelt K. Áron eljárt s melyet az eladónak utazója hitelképesnek állított, — tényül azt állapította meg, hogy a 2./- alatti irat szerint „K. Jenő” név alatt a vasutra feladott kérdéses árú, annak a „K. Jenny” nevet viselő szászrégeni czégnek adatván ki, melynek K. Áron üzletvezetője volt, ama czégnek jutott birtokába, melynek azt az eladó szánta.

Ez a ténymegállapítás jogszabályba nem ütközik s így a fellelvizsgálati eljárásban is irányadó.

Nem lehetett helyeseknek elfogadni felp.-nek arra vonatkozó fejtegetéseit sem, hogy az alp. közege a kérdéses árú kiszolgáltatása körül vétkes gondatlansággal járt el. Az alp. által a fellebbezési tárgyaláson I/F—4/F. alatt csatolt elismervényből kitűnik, hogy a „K. Jenny” czég alatt folytatott üzlet, melynek a kérdéses árú kiadatott, ezt megelőzőleg „K. Jenő” név alatt is kapott küldeményt, másfelől az nem volt vitás a felek közt, hogy a kérdéses időben Szászrégenben K. Jenő nevű czég nem volt; ezek a körülmények pedig mutatják, hogy az alp. közege azzal, hogy az árú kiszolgáltatása körül vétkes gondatlansággal jár el, nem terhelhető, mert az említett körülmények mellett nem lehetett aggálya az iránt, hogy midőn a kereseti árút kiadja annak a K. Jenny czégnek, aki a korábban „K. Jenő” czim alatt érkezett árút a K. Áron által aláírt elismervény ellenében átvette: az árút kellő helyre szolgáltatja ki.

De az irányadó tényállást tekintve, alaptalan a felp.-nek a vasuti üzletszabályok 66. §-ának megsértése miatt emelt panasza is.

Mert az idézett szakasz, mely aképp rendelkezik, hogy az árú a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek szolgáltatandó ki, azt a czélt tartja szem előtt, hogy az árú annak adassék ki, akinek küldetik és szánya volt, a szóban forgó szabálynak rendeltetésével és céljával ellenkeznék tehát annak akképp

való értelmezése, hogy a vasut még ha az árut annak szolgál-
tatja is ki, akinek az küldetett, de az átvevőnek neve és a
fuvarlevélben czimzettként megjelölt név között valamely
eltérés van, már ezen eltérésnél fogva kártérítéssel tartoznék.
Ezeknél fogva a felp.-t felülvizsgálati kérelmével el kellett
utasítani. (1907 okt. 9. I. G. 327. sz.)

A czimzett a megérkezett áru kiadását a szállítási határidő
letelte előtt is jogosítva van követelni. (C. 900. okt. 4. 441.)

A vasuti üzleti szabályok 66. §. 1. pontjához fűzött II. pót-
határozmány azon rendelkezése, hogy **a pályaudvaron marad-**
jelzéssel feladott áru az áru átvevőjeként jelentkezőnek
csak **kellő igazolás mellett szolgáltatandó ki** és hogy igazolásul
jelesen a feladóvevény vagy fuvarlevél másodpéldányának
birtoka szolgál, helyesen csak úgy értelmezhető, hogy a fel-
adóvevény vagy fuvarlevél másodpéldány birtoka feltétlenül
legitimál, melyvel szemben a vasut csak indokoltan tagad-
hatja meg az áru kiadását. (C. 186/905. — 1906. febr. 20.)

Az esetben, midőn az áru megérkezéséről értesített czim-
zett a fuvarlevél, illetve az áru átvételét határozottan meg-
tagadja, az arról értesített feladó pedig mi intézkedést sem
tesz, az **átvételt határozottan megtagadó czimzett**, a feladó
meghatalmazása, illetve a netán kiállított feladási vevény
birtoklása nélkül, **később már az áru kiszolgáltatását nem**
követelheti. (C. 885. márcz. 22. 986/884.)

77. §.

Utánszámlálás és utánmérlegelés a rendeltetési állomáson.

(1) Az átvevő a kiszolgáltatásnál kívánhatja,
hogy az árúk a pályaudvaron az ő jelenlétében
utánszámláltassanak és utánmérlegeltessenek.
Ezért a díjszabásszerű illetéket tartozik fizetni
(lásd az 56. §. (6.) bekezdését is).

I. A megérkezett árúk súlyának vagy darabszám-
ának megállapításáért a B) szakaszban a mellék-
illetékek díjszabásában megállapított mérlegelési díj
vagy számlálási illeték szedetik be.

(2) A vasut köteles az utánmérlegelést és után-
számlálást kívánságra foganatosítani, kivéve, ha
kocsirakományoknál a rendelkezésre álló mérlege-
lési eszközök erre elégtelenek, vagy ha az áru mi-
nősége avagy az üzemi viszonyok a darabszám
megállapítását meg nem engedik. Ha a vasut az

utánmérlegelést megtagadja, az átvevő az árút a vasut meghatalmazottjának jelenlétében a legközelebbi alkalmas mérlegen mérlegeltetheti meg. Az átvevő tartozik az ez által felmerülő költségeket, beleértve a meghatalmazott részére járó kárpótlást is megfizetni.

(3) A kocsirakományú árúk mérlegelésére nézve az 58. §. (5) bekezdésének szabályai érvényesek.

II. Az 58. §-hoz tartozó III. végrehajtási határozmány e tekintetben szintén érvényes.

III. Az utánmérlegelés tekintetében a kocsirakományi árúkként kezeltetnek:

a) oly küldemények, melyeknél a díjszámítás legalább 5000 kg. alapul vételével történik,

b) oly küldemények, melyeknél a díjszámítás 5000 kg.-nál kisebb súly alapul vételével történik, ha azoknak kirakása az átvevő kötelessége.

(4) Ha az utánszámlálásnál vagy utánmérlegelésnél oly darabszám vagy súlyhiány állapított meg, melyért a vasut felelős, de amelyet még el nem ismert, a vasut a megállapításért illetéket nem szedhet, az átvevőnek okozott költségeket pedig megtéríteni tartozik.

A fél az utánmérlegelés eredménye alapján is csak akkor léphet fel kártérítési igényvel, ha az utánmérlegelés az átvétel alkalmával, vagy azt megelőzőleg történt, vagy ha az átvevő az árú kiszolgáltatása előtt kérte az utánmérlegelést: — mert előbbi esetben az utánmérlegelés útján megállapított hiány már az árú kiszolgáltatása előtt a vasút tudomására jutott, utóbbi esetben pedig a hiány csak a vasút mulasztása folytán nem történt meg az átvétel előtt.

Ellenben, ha az átvevő a fuvarilletékek kifizetése után az árút kifogás nélkül átveszi és csak azután kéri a súly megállapítását, a vasút pedig ily utólagos kérelemre vagy kérelem nélkül csak a saját belkezelési utasításai alapján az átvétel után teljesíti a mérlegelést, ilyként a fuvarozási ügylet lebonyolítása után megállapított hiány alapján kártérítési igény nem érvényesíthető.

Nincs az üzletszabályzatnak oly határozménye, amely azt tartalmazná, hogy a **szekeérhidmérlegen való mérlegelés** csak az átvevő által egyoldaluan eszközölt magánmérlegelés jelentőségével bírna s ennek folytán ha megállapítható, hogy az átvevő akár személyesen, akár megbízottja útján az árú ki-

szolgáltatására és megmérlegelésére hivatott vasúti közegnél az árukiszolgáltatás alkalmával a küldemény hivatalos utánmérését kívánta s erre az illető vasúti közeg a küldeményt annak kiszolgáltatása előtt szekerhídmérlegen megmérlegelte, ez a mérlegelés a vasúttal szemben hivatalos utánmérés hatályával bir s a mérlegelésnek ezt a jogi hatályát a mérlegjegyre nyomtatott, az üzletszabályzatban nem gyökerező az a megjegyzés, hogy az a sulyhiányokból eredő kártérítési igényekre nézve bizonyítékot nem képezhet, nem szünteti meg. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 256.)

Szemben az első bíróságnak ama jogi álláspontjával, hogy az alperes vasút jogtalanul tagadta meg a küldeménynek a felperes által kért utánmérését, azt vitatja az alperes a felülvizsgálati kérelmében, hogy joga volt az utánmérés megtagadására, mert az Ü. Sz. 68. §-a (8) pontja értelmében a kocsi-akományi áruknál az utánmérés kivánsalommak csak annyiban köteles eleget tenni, amennyiben a rendelkezésre álló berendezések erre elégségesek, ami ezuttal nem forgott fenn azért, mert az áru a kiszolgáltatáskor a feladó mulasztása és a felperes jogelődjének átvételi késedelme következtében a kocsiból, amelyben megérkezett, már kirakatott, és a kocsi az állomásról továbbított, a küldemény tehát ugyanazon feltételek mellett ugyanabban a kocsi-akományban, mint amelyek mellett és amelyben a feladásnál megmérlegeltetett, nem volt utánmérésre alkalmas.

Ez a támadás alaptalan, mert a rendelkezésre álló berendezések alatt, amelyek elégtelensége esetében a vasút az áru-akomány **az átvétel által követelt utánmérését** megtagadhatja, a felhívott szabályzati határozmány egész tartalmából kitűnőleg a pályaudvaron levő mérőeszközöket kell érteni. Ha tehát a pályaudvaron megfelelő és elégséges mérőeszközök állottak a vasútnak rendelkezésére, akkor amiatt, mert az **utánmérés** kivánsalom **megtételkor az áru a vasuti kocsi-akományból már kirakatott** és a kocsi az állomásról továbbított, nem tagadhatja meg a vasút az Ü. Sz. 68. §. (8) pontja alapján az utánmérés kivánsalom teljesítését. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 83.) (L. még alább.)

Az **utánmérés** kivánsalomnak **kocsi-akományi áruknál** a vasút az üzletszabályzat értelmében csak annyiban köteles eleget tenni, amennyiben a rendelkezésre álló berendezések erre elégségesek. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 812.)

Az Ü. Sz. 70. §. (1) és (2) pontjaiból kitűnik, hogy a vasút fuvarozói felelőssége az áru átvételének megtagadásával megszűnik s a vasút az árut már csak mint letéteményes kezeli, ily esetben a fuvarozói kötelezettséget tartalmazó 68. §-nak a rendelkezése nem alkalmazható és a vasutat fuvarozói minőségében nem lehet arra kötelezni, hogy a kocsi-akományu árut az utóbb az átvételre mégis jelentkeztetett címzett kérelmére **utánmérés**re **akkor, mikor az áru a kocsi-akományból már kirakatott.** (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 759.)

Ha a fél vasuti kiküldött igénybevétele nélkül a **pályaudvaron kívül** (városi mérlegen) utánmérésre **akkor, mikor az áru a vasúttal szemben nem érvényesíthető.** (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 991.)

78. §.

Házhozszállítás.

(1) A vasut a darabárúknak az állomás helyén vagy a szomszédos helységekbe való házhoz szállításáról kifüggesztés útján közzeéteendő illeték szedése mellett maga gondoskodhatik, vagy erre a célra fuvarosokat alkalmazhat (76. §. (7) és (9) bekezdés). Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek az 5. §. értelmében. A fuvarozásnál alkalmazott közegek kötelesek az árjegyzéket maguknál hordani és kívánatra előmutatni.

(2) Olyan állomásokon is, melyeken a vasut a házhoz szállítást ellátja, jogosítva van az átvevő arra, hogy áruát maga vigye el, vagy azokat más s nem a vasut által alkalmazott fuvarossal vitesse el. Ha az átvevő ezen jogával élni kíván, köteles ezt az árukiadóhivatalnak az áru megérkezése előtt írásban bejelenteni. A vasut azonban ezt a jogot a közforgalom érdekében a felügyeleti hatóság jóváhagyásával ideiglenesen, vagy ha a különleges viszonyok ezt szükségessé teszik, állandóan is korlátozhatja vagy megszüntetheti.

I. Ha az átvevő a részére érkező áruknak és az értesítéseknek átvételével vagy az átvételi elismervény kiállításával valamely harmadik személyt kíván megbízni, akkor a rendeltetési állomáson megfelelő nyilatkozatot kell átadnia. A megbízottnak meghatalmazással kell ellátva lennie. A nyilatkozat és a meghatalmazás űrlapja a B) szakaszban a mellékletek díjszabásában megszabott áron az állomásokon kapható.

(3) Ha az árukat a vám- vagy adóhivatalnak a pályaudvarokon kívül fekvő helyiségeibe kell

átvinni, erről a költségek megtérítése ellenében a vasut vagy maga, vagy saját felelősségére a rendelkezésre jogosult költségén szállítmányozó által gondoskodhatik, még ha az átvevő az elvitelt magának fenn is tartotta volna.

II. Az áruknek a vám- vagy adóhivatal kezelési helyeiről vagy raktáraiból való elvitele az átvevő kötelessége.

(4) Azokat a határidőket, amelyeken belül a vasut az árukat az átvevőnek házhoz szállítja, a kiadási helyeken kifüggesztés útján közzé kell tenni.

79. §.

Az átvevő értesítése a megérkezésről.

(1) Az áru megérkezéséről szóló értesítés (76. §. (7) bekezdése) a vasut választása szerint posta útján, távbeszélő útján vagy írásbelileg külön küldönczczel azon határidő megjelölése mellett történik, amelyen belül az árut el kell vinni. Az átvevő írásbeli kívánságára az elszámolóhely az átvevővel az értesítés más módja iránt is meg egyezhet.

I. (1) Az értesítés posta útján vagy küldönczczel történik, hacsak az értesítés más módja vagy az értesítőlevélnek az átvevő vagy meghatalmazottja által való átvétele iránt nem történt megállapodás.

(2) Ausztriában a posta útján való értesítés minden küldeményről külön-külön, az állomáshoz legközelebb eső postahelyekre és a hozzájuk tartozó kézbesítési területen fekvő helyekre egyszerű, az ezeken kívül eső helyekre ajánlott levéllel, a magyar szent korona országaiban és Bosznia-Hercegovinában pedig mindig ajánlott levéllel történik. A kivételekre nézve külön meg kell állapodni.

(3) Ha a vasut az (1) és (2) pontban említett megállapodásokhoz hozzájárul, tartozik az átvevő az

állomásokon kapható, e célra külön készült úrlapon kiállított nyilatkozatot a rendeltetési állomásnak átadni.

(4) Az értesítés átvételével megbízott egyénnek az állomásokon kapható, e célra külön készült úrlapon kiállított meghatalmazással kell ellátva lennie.

(5) A küldőnczzel kézbesített értesítőlevelek átvételét az átvevő, annak meghatalmazottja vagy háznépe a kézbesítés napjának és órájának kitüntetése mellett az értesítő könyvben elismerni tartozik.

(2) Az értesítésnek teherárúknál a megérkezés után, legkésőbb azonban a kiszolgáltatásra való előkészítése (készentartás) után azonnal, gyorsárúknál pedig a megérkezés után két órán belül kell megtörténnie. Az olyan gyorsárúnál, mely hétköznapon este 6 óra után, vasárnap és ünnepnapokon déli 12 óra után érkezik meg, az értesítést csak másnap reggel lehet követelni.

(3) Az értesítés megtörténtnek tekintetik :

a) posta útján való elküldés esetében 4 órával, távirati uton való elküldés esetében pedig egy órával az értesítés feladása után ;

b) távbeszélő útján való közlés esetében az értesítés leadásával ;

c) másféle elküldés esetében a kézbesítéssel.

(4) Az értesítés díjtalanul állittatik ki. Annak elküldéséért a vasut kiadásának megtérítését kiánhatja.

II. Az értesítés kézbesítéséért járó illeték és az I. végrehajtási határozmányban említett nyilatkozatok és meghatalmazások ára a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában van megállapítva.

(5) Az értesítés elmarad, ha az átvevő annak mellőzését írásbelileg kérte és a »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott árúknál, ha a fel-

adó az értesítést a fuvarlevélben határozottan elő nem írta.

III. Ha a feladó a »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott áruknál az értesítést kívánja, akkor ezt a fuvarlevélben a cím fölött elő kell írni.

(6) Ha a kocsirakomány a kocsí futóképtelensége miatt útközben átrakatott, azt az átvévővel az értesítés alkalmával közölni kell.

A címzettnek a fuvarlevélben való ily megjelölése: »Braun H. urnak Braun Jakab vendéglős ur czimén«, utóbbi házép gyanánt tünteti fel, így az aviso utóbbinak jogszerűen volt kézbesíthető. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 728.)

A fuvarozási szerződés kiegészítő részét képező üzlet-szabályzat idézett rendelkezései értelmében a vasut értesítési kötelezettségének eleget tett az által, hogy az értesítő és vétellel a címzett részére a postán feladta, a jelen esetben annyival is inkább, mert a címzett Ócsodón, tehát nem a rendeltetési állomás helyén (Kun-Szent-Márton) lakott.

Ezekből következik, hogy az értesítő és vétellel posta útján való kézbesítésének veszélye a vasutat nem terheli s emlí fogva a vasut felelőssége szempontjából közömbös az, hogy a posta az értesítő és vétellel kinek kézbesítette, miért is ennek megállapítása felesleges s az elsőbírótság által e részben felvett bizonyítás eredménye méltatást nem igényel. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 1005.)

Nem felelős a vasut azon kárért, mely abból keletkezett, hogy az áru megérkezéséről szóló avisót a címzettnek a postán elküldvén, de a posta azt nem a címzettnek, hanem egy, az átvételre nem jogosult személy kezéhez kézbesítvén, az áru a címzett elől elvonatott. Az avisónak a címzett részére a postán való elküldése nem menti fel ugyan a vasutat azon kötelessége alól, hogy az árut a kijelölt átvévőnek szolgáltassa ki, mindamellett mentesül a vasut a kártérítés alul az árúnak nem a címzett részére való kiszolgáltatása esetén is akkor, ha az áruért valaki az aláírt avisóval jelentkezik, ha csak oly körülmények nem forognak fenn, melyek rendes kereskedői gondosság mellett gyanút támaszthatnak a jelentkező személynek az átvételre való jogosultsága ellen. (Bp. t. G. 39/905.)

Az áru megérkezéséről szóló írásbeli értesítés (avisó) kézbesítésével megbízott vasuti közeg megsérti az üzlet-szabályzat rendelkezését és az által a vasutat kártérítésre kötelező vétkes gondatlanságot követ el, ha az avisó kézbesítése végett az előtte ismeretlen átvévő lakására el nem megy, hanem a nála jelentkező ismeretlen egyénnek szolgáltatja ki az avisót, a nélkül, hogy ez az ismeretlen kellően igazolná előtte az átvévővel való személyazonosságát. Nem tekintetett a vonatkozó igazolás »kellő«-nek jelen esetben, holott az átvévőként jelentkezőnek személyazonosságát egy más egyén igazolta. (B. tábla G. 131/904.)

Ha a fuvarlevélben az átvevő lakáscsimében az utca megjelölése a rendes gondossággal eszközölt vizsgálattal sem betűzhető ki, a vasut nem kötelezhető az átvevő lakásának kutatására. (C. 680/908.)

80. §.

Határidők a házhoz nem szállított áruk elvitelére.

(1) A vasut által kirakandó árúkat a díjszabásban megállapítandó határidőn belül a szolgálati órák alatt (63. §. (2) bekezdés) kell elvinni. A határidő az árú megérkezéséről szóló értesítéssel veszi kezdetét s 24 óránál kevesebb nem lehet.

(2) Azt a határidőt, amelyen belül az átvevő által kirakandó árúkat el kell vinni, a kezelési helyen való kifüggesztés útján vagy a díjszabás útján közhírré kell tenni. A határidő az árú megérkezéséről szóló értesítéssel veszi kezdetét. Ha a kirakandó kocsik kellő időben készen nem tartatnak, a kirakási idő csak a készentartás időpontjával kezdődik. A vasut követelheti, hogy a kirakás és az elfuvarozás a szolgálati órák alatt történjék.

(3) Ha az árúk »pályaudvaron marad« rendeltetéssel adattak fel s a feladó az átvevő értesítését a fuvarlevélben határozottan nem írta elő, vagy ha az átvevő az értesítésről írásbelileg lemondott, vagy ha az értesítés nem lehetséges, az elviteli határidő az árú készentartásával veszi kezdetét.

I. Az elviteli határidők tartama a B) szakaszban a mellékletek díjszabásában van megállapítva.

II. Ha valamely árú az eredeti rendeltetési állomásról az átvevő kívánságára a vasút beleegyezésével átrakás nélkül továbbszállítandó, annak újból való feladását még az elviteli határidőn belül kell teljesíteni, mert különben kocsiálláspenz számítatik fel.

(4) Vasárnapon és ünnepnapokon csak gyorsárút kell kiszolgáltatni, feltéve, hogy annak vám- vagy adóhivatali kezelése akadályba nem ütközik.

(5) Az elviteli határidő vasárnap és ünnepnapok alatt, továbbá a vám- vagy adóhivatali vagy rendőri kezelés alatt szünetel, amennyiben a kezelést nem a feladó vagy az átvevő késlelteti.

III. Az elviteli határidő szünetel az alatt az idő alatt is, mely alatt a kirakást a vasut késlelteti, hacsak e késedelemre maga a fél nem adott okot.

IV. Ha a feladó vagy átvevő kívánságára vagy egyébként ezek érdekében több megengedett vámkezelési eljárás közül nem az a módoszat választatik ki, amely leggyorsabban vezet elintézéshez, vagy ha vámkezelési célokra szakvéleményt kell beszerezni, akkor az elviteli határidő a vámhivatali kezelés okából legfeljebb 48 órán át szünetel.

(6) Ha az árú a megállapított határidőn belül el nem vitetik, a díjszabásszerű fekbért vagy kocsiállaspénzt kell fizetni. Ezenfelül az átvevő által kellő időben ki nem rakott árúkat a vasut az átvevő veszélyére és költségére ki is rakhatja (lásd a 81. §. (6) bekezdését is). Vasárnap és ünnepnapokon kocsiállaspénzt csak akkor kell szedni, ha a kirakási határidő már az előző nap délután 2 órakor lejárt. Ha egymásután több ünnepnap vagy ünnep- és vasárnap következik, csak egy napra kell kocsiállaspénzt szedni.

V. A fekbér és az állaspénz a B) szakaszban a mellékletek díjszabásában van megállapítva.

(7) Ha az értesített átvevő az árú elvitele végett jelentkezik s az részére jelentkezése után egy órán belül ki nem szolgáltatható, köteles a vasut az elvitel eredménytelen megkísérlése által okozott

költségeket megtéríteni. Az átvevő kívánságára tartozik a vasut az elvitel eredménytelen megkísérlését a fuvarlevélben elismerni.

(8) Ha a forgalom rendes lebonyolítását árutorlódás veszélyezteti, jogosítva van a vasut a szükség mértékéhez képest a rakodási határidőket és a fekbérmentes időt leszállítani, valamint a kocsiálláspénzt és a fekbért felemelni. Erre nézve a 75. §. (4) bekezdésének a rendkívüli forgalmi viszonyok esetére szóló póthatáridők megállapítására, jóváhagyására és kihirdetésére vonatkozó szabályait kell megfelelően alkalmazni.

Téves az alsóbíróságnak az az álláspontja, hogy amennyiben az árúk megkezdett kirakása után a vasut a kocsit további 24 óráig ingyen, azontul kocsiálláspénz ellenében állni engedi, ez által a felek közt letéti szerződés, vagy ily természetű egyéb jogviszony keletkezik.

A letéti szerződéshez is a felek egyező akarata szükséges, már pedig pusztán azáltal, hogy a fél a ki nem rakott árut ott hagyja a nélkül, hogy a vasut részéről bármiféle nyilatkozat, vagy oly magatartás volna megállapítható, amelyből átvételi és megőrzési szándékára lehetne következtetni, letét iránti megegyezés létre nem jön.

A kocsiálláspénz sem az őrzés ellenértéke, hanem a kocsinak a megengedett időn túl a használatból való kivonása ellenszolgáltatásaképen van megállapítva. (Ker. s váltótv. szék 1912. E. 169. sz.)

81. §.

Kiszolgáltatási akadályok. Az elvitel késleltetése.

(1) Ha az árú átvevőjét nem lehet feltalálni, ha az átvevő az átvételt megtagadja vagy a fuvarlevelet a vasut által a díjszabásban megállapítandó határidőn belül ki nem váltja, vagy ha más kiszolgáltatási akadály merül fel, köteles a rendeltetési állomás a feladót az akadály okáról a feladási állomás útján késedelem nélkül értesíteni és tőle utasítást kérni (lásd a 73. §. (6) bekezdését

is). A feladó a fuvarlevélben előírhatja, hogy saját költségén táviratilag vagy posta útján közvetlenül értesíttessék; a feladó ebben az esetben a díjszabásban megállapítandó feltételek alatt jogosítva van arra, hogy utasításait ugyancsak közvetlenül a rendeltetési állomáshoz intézhesse. A feladó a díjszabásban megállapítandó feltételek mellett a fuvarlevélben azt is előírhatja, hogy kiszolgáltatási akadály esetén az árú neki előzetes értesítés nélkül visszaküldessék. Egyébként az árút csak akkor szabad visszaküldeni, ha az értesítés alapján a feladó azt kívánja.

I. A fuvarlevelet élő állatoknál és oly árúknál, melyek gyorsan romlásnak vannak kitéve, az elviteli határidő alatt, az átvevő által kirakandó árúknál az elviteli határidő utolsó napjának lejártát követő 2 napon belül, az összes többi árúknál az elviteli határidő utolsó napjának lejáratát követő 8 napon belül kell kiváltani.

II. (1) Ha a feladónak a kiszolgáltatást gátló akadályról való értesítése a feladási állomás közvetítésével történik, akkor a feladó utasításait az értesítőlevélben teheti meg.

(2) Ha a feladó a kiszolgáltatást gátló akadályról írásbelileg közvetlenül a rendeltetési állomás által értesíttetik és ha utasításait szintén közvetlenül rendeltetési állomás útján adja, akkor azt az értesítőlevélben, ha pedig az értesítés táviratilag történik, írásbeli úton a távirat csatolása mellett kell megtennie.

(3) Egyebekben a 73. §. határozmányai és végrehajtási határozmányai érvényesek.

(4) Az árú díjmentes kiszolgáltatására, továbbá a gyors romlásnak kitett vagy oly árúk vissza- vagy továbbküldésére vonatkozó utasítások, melyeknek értéke a felmerülő költségeket biztosan nem fedezi, csak akkor vétetnek figyelembe, ha az esedékes összeg a rendeltetési állomáson megfizettetik, vagy ha a feladási állomáson tejesített fizetés igazoltatik.

(2) Ha az átvevő az árú átvételét megtagadta s a feladó a kiszolgáltatási akadályról értesítettett, az árút utólag csak a feladó beleegyezésével szabad kiszolgáltatni. Minden más esetben az árú az átvételre utólag jelentkező átvevőnek kiadatik, feltéve, hogy a feladótól időközben más rendelkezés nem érkezett a rendeltetési állomásra.

(3) Ha a feladót nem lehet értesíteni, vagy ha a feladó utasításával késik, vagy ha az utasítást nem lehet végrehajtani, köteles a vasut az árút a feladó veszélyére és költségére beraktároztatni; a vasut ebben az esetben a rendes kereskedő gondosságával felelős. A vasut azonban jogosítva van arra is, hogy a kézbesíthetetlen árukat az azokat terhelő költségek és kiadások utánvételezése mellett szállitmányozónál vagy közraktárnál a rendelkezésre jogosult számlájára és veszélyére letétbe helyezhesse.

III. Ha valamely árú raktározásra adatik át, az azt terhelő költségeket és kiadásokat a vasut a szállitmányozótól vagy közraktártól beszedi, az árút terhelő, behajtás után fizetendő utánvét pedig elengedettként kezeltetik.

(4) Jogában áll továbbá a vasutnak :

- a) a ki nem szolgáltatható árukat, ha azok gyors romlásnak vannak kitéve, vagy ha a helyi viszonyokhoz képest sem szállitmányozónak át nem adhatók, sem be nem raktározhatók, azonnal,
- b) a ki nem szolgáltatható s a feladó által vissza nem vett árukat, 4 héttel a fekbérmentes idő lejártá után, ha pedig azok értéke a hosszabb raktározás folytán aránytalanul csökkenne, vagy ha a rak-

tározási költségek nem állanak arányban az árú értékével, már előbb is minden alakszerűség nélkül a lehető legjobb áron eladni. Az eladási szándékról, ha csak lehetséges, a feladót és az átvevőt értesíteni kell. A vasut, ha az árút maga adja el, a készpénzkiadásokon kívül a díjszabásban megállapítandó illetéket szedheti.

IV. Ha a kézbesíthetlen árúk eladását a vasut maga végzi, akkor a készkiadásokon felül még a B) szakaszban a melléilletékek díjszabásában megállapított illeték számíttatik fel.

(5) Az árú letéteményezéséről és az árú eladásának megtörténtéről a vasut a feladót és az átvevőt, ha csak lehetséges, késedelem nélkül értesíteni tartozik; ha a vasut ezt elmulasztja, kártérítésre van kötelezve. Az eladásnál befolyt összeget a kiadások és illetékek levonása után a feladó rendelkezésére kell bocsátani.

(6) Ha az átvevő a fuvarlevelet kiváltotta, de az árút nem vitte el, az elvitelre megállapított határidőn belül, az átvevőt az elvitelre újból fel kell szólítani és értesíteni kell őt arról, hogy az árú az ő veszélyére és költségére van raktáron. Az ilyen árúk raktározására, azoknak szállítmányozóhoz vagy közraktárba való átutalására, valamint azok eladására nézve a (3), (4) és (5) bekezdések szabályait kell megfelelően alkalmazni. Eladás esetében a befolyt összeget a költségek levonása után az átvevő rendelkezésére kell bocsátani.

V. Az e §-ban említett értesítések a feladó, illetőleg az átvevő költségére ajánlott levéllel vagy táviratilag történnek.

VI. Az eladásnál fedezetlenül maradt fuvardíjak, illetékek, készpénzelőlegek és kiadások a feladótól,

ha pedig a fuvarlevél már kiváltatott, az átvevőtől szedetnek be.

A királyi törvényszék elfogadta az elsőbírósnak azt a megállapítását, hogy a felperes vasutat a kereseti 8 kocsis **terméskönek elárverezése körül** gondatlanság nem terheli s elfogadta azt a jogi következtetést, hogy alperes az árverési vételárral nem fedezett költségeket megfizetni köteles az ítéletében felhozott s helyeseknek talált indokoknál fogva és még azért is, mert alperesnek módjában állott az árut, még mielőtt az számttevő fekbérrel terhelte, kiváltani, amennyiben pedig ezt nem tartotta szükségesnek, nem hivatkozhat a vasut gondatlanságára, mert a vasut a rendes kezelési szabályokat az árverés megtartása körül betartotta, ami a dolog természete szerint idővesztéssel jár s távirati értesítésre és intézkedésekre kötelezve nem volt.

Az árverés hirdetésének kérdését a királyi törvényszék nem tartotta szükségesnek bizonyítás útjára terelni, mert a becsatolt árverési jegyzőkönyvből kitetszőleg az árut két vevő vásárolta meg, ami eléggé igazolja azt, hogy az árverésről a venni szándékozók tudomást szereztek, a vételár kialkudtatott s így a vasutat e részben sem terheli mulasztás. (Keresk. és váltótszék 1913. D. 1420.)

Az elsőbírószék azért mordította ki jogtalanannak a perbeli küldemények után azok rendeltetési helyeitől Szegedig felmerült fuvardíj beszedését, mert a **vasut nem értesítette a feladót, hogy a kézbesíthetetlen küldeményeket elárverezés végett rendeltetési helyeikről Szegedre szállítja**, az üzletszab. pedig nem jogosítja fel a vasutat arra, hogy a kézbesíthetetlen küldeményeket, melyekről az értesített feladó nem rendelkezik, elárverezésük végett a feladó költségén máshova szállíthassa.

Alperesnek e jogi döntés ellen intézett támadása alapos.

Mert a K. T. 284-ik §-a értelmében a kereskedő, ha üzleti körében más kereskedő vagy nem kereskedő részére szolgáltatokat teljesít, ezekért előleges kikötés nélkül is díjat követhet. Ha tehát az árúk rendeltetési állomásán vevőkre számítani nem lehet s ez okból a **küldemény azon legközelebbi helyre szállíttatik, hol vevőkre kilátás van**, a vasut mint kereskedő üzleti körében a feladó részére szolgáltatot teljesít, melyért az idézett törvényszakasza szerint előleges kikötés nélkül is követelheti a fuvardíj megtérítését. Áll ez annnyival inkább, mert az Ü. Sz. 70. §-ának (3.) pontja midőn feljogosítja a vasutat a kézbesíthetetlen árúkat „a lehető legjobb áron eladni”, nemcsak jogot ad a vasutnak, de köteletségévé is teszi, hogy a lehető legjobb ár elérésére törekedjék, ennek pedig nem felelhetne meg a vasut, ha a küldeményt oly helyről, hol vevőkre kilátás nincs, nem szállíthatná azon legközelebbi helyre, hol vevőkre számítani lehet. (Keresk. és váltótszék 1898. E. 203. sz.)

A vasutnak az a védekezése, hogy az értesítő és vétellelet özvegy Lázár Sándorné házanépének kézbesítette, nem áll meg, mert a címzett nem özvegy Lázár Sándorné, hanem Lázár Sándor volt, ki az árú megérkezése, sőt a nem vitás tényállás értelmében még a megrendelés megtétele előtt meghalt, a vasut tehát nyilván szabálytalanul járt el, midőn a Lázár Sándornak szóló értesítő és vétellelet özvegy Lázár

Sándorné üzleti helyiségében kézbesítette s az ott kézbesített értesítő és váltólevél alapján az árút kiszolgáltatta, a helyett, hogy arról, hogy az árú a **címzett halála** miatt kézbesíthetetlen, a feladó felperest értesítette volna. A nem a címzett, illetve ennek meghatalmazottjának kiadott árút pedig a feladó a vasutal szemben elveszítettnek tekintheti és ezért a vasutól annak értékét joggal követelheti. (Keresk. és váltótörvényszék 1904. D. 1022.)

A vasut ugyanis alperes tagadásával szemben nem bizonyította, hogy a **friss cseresnye** utközben megromlott, az pedig nem vitás, hogy ezen gyors romlásnak kitett árunak haladék nélkül való értékesítése iránt nem intézkedett, holott ezt a rendes kereskedő gondosságánál fogva meg kellett volna tennie s nem bizonyította felperes azt sem, hogy a cseresnye a megérkezés után azonnal a vámhivatalnak átadatott. (Keresk. és váltótörvényszék 1903. D. 460.)

Nem terheli alperest kártérítési kötelezettség a felperes által vitatott azon az alapon sem, hogy az **árverés kitűzéséről nem kellő módon értesítette a feladót**. Igaz ugyan, hogy az Ü. Sz. értelmében az árverésről a feladó értesítendő ajánlott levélben, mindazonáltal abban, hogy alperes a feladót nem ilyen módon, közvetlenül, hanem a feladó állomás útján értesítette, a kir. törvényszék nem látott oly mulasztást, mely a vasut kártérítési kötelezettségének megállapítására vezethetne. Az Ü. Sz. szerint ugyanis a feladó értesítése általában a feladó állomás útján, annak közvetítésével történik, az ily módon eszközölt értesítés tehát magában véve az árverés kitűzéséről való értesítés esetében sem tekinthető szabályellenesnek, hanem csak annyiban, amennyiben megállapítható, hogy az értesítés ily közvetett módon előre láthatólag nem juthat kellő időben az érdekeltek fél kezeihez.

Hogy az Ü. Sz. vonatkozó rendelkezése helyesen csak ekként értelmezhető, az kitűnik abból, hogy az eset körülményei lehetnek viszont olyanok, melyeknél fogva a vasut esetleg távirati uton is tartozik a feladót közvetlenül értesíteni akkor is, amikor az Ü. Sz. csak a feladó állomás útján való levélbeli értesítést írja elő és ez a rendelkezés még sem mentesítene a vasutat a felelősség alól.

Már pedig a jelen esetben az értesítés 3 nappal az árverés előtt elküldetett s így elégséges idő volt ahhoz, hogy az a feladó állomás közvetítése mellett is jókor juthasson a feladóhoz. Amint a megállapított tényállásból kitűnik, meg is történehett volna a kézbesítés kellő időben, még az árverés előtti napon s ennek egyedüli akadálya csak az volt, hogy a feladót a kézbesítő sem irodájában, sem lakásán nem találta, a kézbesítés sikertelensége pedig ily esetben a vasut rovására nem eshetik. (Keresk. és váltótörvényszék 1910. évi.)

A meg nem támadott irányadó tényállás szerint az alperes Budapest-lipótvárosi állomásfőnöksége a felperes 2 1/2 a. rendelkezését a 3 1/2 a. borítékban még a rendelkezés napján, 1903. évi december hó 15-én „Állomási főnök urnak Sid” czimzéssel ellátva postára adta, ez a levél azonban csak a december hó 18-ára kitűzött árverési határnap után, ugyanazon hó 20-án érkezett a rendeltetési helyére és pedig amiatt, mert a postai felvevő közeg a Sid czim alá azt írta: »up. Füilek, aminek folytán a posta a rendelkezést előbb a magyarországi Sidre

küldte, ahol posta és vasút nincsen, innen, illetve Fülekről továbbított csak a levél a rendeltetési helyére.

E tényállásból az elsőbíróság azt a jogi következtetést vonta le, hogy a posta követett el mulasztást, annak mulasztása pedig, minthogy nincs alap arra, hogy a vasút megbízottjának tekintsék, az alperes vasutat nem terhelheti s ez alapon felperest kárkeresetével elutasította.

Felperesnek felülvizsgálati panasza, hogy az elsőbíróság ezzel a döntésével anyagi jogszabályt sértett, mert az első bírósági ítélet indokaiban kifejezésre juttatott jogszabály nem létezik, de ha léteznék is, a jelen esetre nem, hanem csak akkor alkalmazható, ha az árú a postán sérül vagy vész el. Ez a panasz alaptalan, mert az elsőbíróság jogi következtetése az anyagi jogszabályoknak mindenben megfelel, amennyiben arra, hogy a postának, mint a vasutól különálló harmadiknak a mulasztása s ennek következményei az alperesre legyenek róhatók, alap nincs s nincs alapja a felperes ama jogi fel fogásának sem, mintha a **posta mulasztása** csak a postán bekövetkezett sérülés esetén forogna fenn, mert amennyiben a posta a rendelkezésnek a rendeltetési állomásra juttatása körül mulasztást követett el, e mulasztásnak azért a következményeiért is felel, hogy a rendelkezés elmaradása folytán az árverés megtartott.

Alaptalanul vitatja a felperes felülvizsgálati kérelmében azt is, hogy az alperesnek mint fuvarozónak a kártérítési kötelezettsége a K. T. 398. §-a értelmében is kimondandó lett volna. Annak megjegyzése mellett, hogy az alperes vasutra nem a hivatkozott törvényszakasz, hanem az üzletszabályzatnak vonatkozó határozmánya az irányadó, e határozmánya a felperes sikerrel nem hivatkozhatik azért, mert e szerint a vasut nem felel a kárért, ha azt a rendelkezésre jogosultnak a vasut vétkeességére vissza nem vezethető rendelkezése okozta. Vitatja ugyan a felperes, hogy az alperes vétkes mulasztást követett el akkor, midőn a rendelkezést tartalmazó borítékot úgy czimezte, hogy az biztosan és direkte azon állomásra jusson, ahol az árú volt. Tekintettel azonban arra, hogy az irányadó tényállás szerint a magyarországi Siden posta és vasut nincs, hanem csak a horvátországin s alperes a posta, részéről a postai és vasuti állomások ismeretét feltételezhette, amiatt, hogy alperes a borítékon nem jelezte, hogy a levél a horvátországi Sidre küldendő, alperes ellenében a vétkeesség megállapítására kellő ok és alap nem forog fenn. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 238.)

Az Ü. Sz. nem tartalmaz oly intézkedést, mely szerint a vasut a czimzett által el nem fogadott árút előnyösebb értékesítés végett a fél érdekében a rendeltetési állomásról más állomásra vitetheti s ott árvereztetheti el. Amennyiben tehát a vasut ily intézkedést a feladó rendelkezése nélkül tesz, e tekintetben mint negotiorum gestor jár el és köteles az eljárásából eredhető hátrányoktól a felet nem csak az Ü. Sz. által előírt módon, hanem úgy, amint a fél érdeke követeli, minden rendelkezésére álló s a czállal arányos eszköz igénybevételével megővni, amennyiben pedig ezt elmulasztja, mulasztása által okozott hátrányok őt terhelik. (Keresk. éaváltótvszék 1905. E. 92.)

A vasutnak joga van ugyan arra, habár az Ü. Sz. e felől nem is rendelkezik, hogy az árverésen eladható árut, ha annak elárvereztetése a rendeltetési állomáson egyáltalán nem, vagy előnyösen nem eszközölhető, oly állomásra szállíthassa, ahol az árverési kiáltások előreláthatóan előnyösebbek, mert ezzel nemcsak a saját, de a fél érdekeit is szolgálja. Kötelessége azonban ez eljárása körül a rendes kereskedői gondosságot kifejteni. Ennek követelményeképpen kétségtelenül értesíteni tartozik a felet arról, hogy az árut hova szállítja. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 1075.)

Az Ü. Sz. 70. §-a 2. bekezdése értelmében ha a feladó rendelkezése késik, amint ez a fennforgó esetben történt, akkor a vasut az árut a feladó veszélyére és költségére **beraktározni** és arra a rendes kereskedő gondosságát fordítani tartozik, a (3) bekezdés értelmében pedig arra is jogosítva van a vasut, hogy az árut el is adja. E szabályok szem előtt tartása mellett nem férhet kétség ahhoz, hogy a vasut mulasztást követett el, midőn nem gondoskodott arról, hogy a hordó szivárgását alkalmas módon megakadályozza, úgy azzal is, hogy amennyiben ez nem lett volna lehetséges, az árut el nem adta. (Keresk. és váltótvszék 1906. E. 550.)

Ha a feladó úgy rendelkezik, hogy a kézbesíthetetlen árut azonnal árvereljék el, az árverés határpapjéről nem kell értesíteni. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 460.)

A kiváltott, de el nem vitt árú **biróilag lefoglaltatván**, e foglalás után a vasut saját hatáskörében nem volt jogosítva az árut elárvereltetni. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 639.)

Az állandóan követett bírói gyakorlat elismeri ugyan a vasutnak azt a jogát, hogy az át nem vett árut **ne a rendeltetési állomáson, hanem olyan helyen értékesítse, ahol nagyobb keresletre számíthat**, a vasut azonban ezt az üzletszabályzatban nem gyökerező eljárást, mely különben a feladó érdekét is hivatva van szolgálni, helyesen csak úgy gyakorolhatja, hogy abból a feladót hátrány ne érhesse; köteles ennél fogva a leadó állomás oly esetben, midőn az árut értékesítés végett más helyre küldte, a feladó utólagos rendelkezéséről az értékesítő állomást a mindenkitől elvárható gondosságának megfelelően, a lehető gyorsasággal az értékesítés beszüntetése iránt megkeresni, ezt azonban a jelen esetben a leadó állomás a fentiek szerint elmulasztotta. (Keresk. és váltótvszék 1906. D. 814.)

A vasut az alperest mint feladót megfelelően értesítette arról, hogy a címzett az árut át nem vette s így az alperest, mint a címzettet arról is értesítette, hogy a kérdéses árú eladására árverést tűzött ki és sem a feladó, sem a címzett az árú felől nem rendelkeztek, semminemű lépést a dologban nem tettek. Alperes az értesítések dacára az árú felett a vasutnál nem rendelkezett.

Ezen tényállás mellett a kir. törvényszék úgy találta, hogy az alperes az összes költségeket, nevezetesen az egész fektérthes időre járó **fektért is**, — mely körül a jelen perbeli vita fő olyik — a felperesnek megfizetni tartozik, s ez okból az elsőbbség ítélete elutasító részének megváltoztatásával alperest az összegszerűleg nem vitás egész kereseti követelésnek meg-

fizetésére kötelezte, mert a V. Ü. Sz. 81. §-ának (4) pontja a vasutnak csak jogává teszi az át nem vett **árúnak eladását**, de nem kötelességévé s ezt támogatja a 3. pontnak rendelkezése, mely szerint a vasut az ilyen árut beraktározatni is jogosult s mert az eladás idejét az üzletszabályzat kötelezőleg elő nem írja, s így közömbös, hogy a vasut az áru átvételének megtagadása után mennyi időre tartja meg az árverést. De egyébként alperesnek módjában állott, mihelyt az átvétel megtagadásáról értesült, az áru sorsa felől rendelkezni s ezzel a nagyobb károsodást, azaz költségzaporulatot elkerülni, s ha maga nem gondoskodott erről, a vasuttól sem kívánhat nagyobb gondosságot, mint amilyenrel ő maga is tartozott volna saját ügyében eljárni, következésképpen alperest az árverésnek a V. Ü. Sz. 81. §-a 4. pontjában említett 4 heti időn túl hosszabb időben való megtartása miatt gondatlanság nem terheli és így nincs ok rá, hogy annak őrzésével felmerült fekbértől elessék.

Az árúnak eladás czéljából Gödöllőről Budapestre való elhozatalát a kir. törvényszék a felperesre sérelmesnek nem találta azért, mert a **nagyobb piacon az áru értékesítése nyilvánvalóan eredményesebbnek mutatkozott.** (Keresk. és váltótvszék 1914 D. 1044.)

1. A V. Ü. Sz. 81. §-ának (4) b pontja a fuvarozó vasuti vállalatoknak **csak jogot ad a ki nem váltott árúk elárverezésére**, anélkül, hogy ezt kötelességükké tenné, sőt a felhívott üzletszabályszakasz 3. pontja arra is jogot ad a fuvarozó vállalatoknak, hogy a ki nem váltott árúkat valamely szállítmányozónál vagy közraktárban is a fuvaroztató számlájára s veszélyére elhelyezzék, már pedig bizonyos, hogy ez a fuvaroztatóra még költségesebb: a felperes a maga ügyeiben is gondossággal tartozó kereskedő léteére kellő gondossággal azzal, hogy az árut visszafuvaroztatja vagy a rendeltetés helyén kiváltatja, vagy másnak a tervezett árnál olcsóbban eladja, maga is elejét vehette volna annak, hogy az árúra akkora fekbér s újabb fuvardíj nehezedjék, **már pedig annál nagyobb gondosságot, mint ő maga ügyében tanúsított, az ő ügyében más kereskedőtől vagy fuvarozótól sem követelhet.** (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1585.)

A vasut az árverés idejének megállapításánál a rendes kereskedő gondosságával tartozik mérlegelni, hogy **az áru értéke a fekbér mily felszaporodását bírja el.**

Viszont másrésről figyelembe kellett vennie a perbeli esetben a vasutnak azt, hogy a **kavics** legkevésbé sem romlandó áru és tekintve, hogy arról a feladó építkezési vállalkozó cég nem csak érkezéskor, hanem jóval később is rendelkezett, a rendeltetési állomásnak az az eljárása, hogy árverés előtt a feladót megfelelő időközökben többször is — január 4-én és 13-án — felhívta az áru felett való rendelkezésre, megfelelőnek tekintendő. Azonban már a másodszori értesítés sikertelensége meggyőzhette felperesi állomást arról, hogy a feladó az áruval rendelkezni nem kíván s ettől kezdve beállott az a kötelezettsége, hogy a raktározási költségek áránytalan felszaporodásának az Ü. Sz. 70. §. (2.) pont b) bek. értelmében gátat vessen. Ehhez képest a január 13-iki értesítés sikertelenségét jelző várakozási napok leteltével és tekintve, hogy ugy a **kavics** értékéről nagyjában, mint a fel-

szaporodó fekbér összegéről pontos, tehát a költségek aránytalanságáról biztos tudomása lehetett: **felperesnek az az eljárása, hogy a január 13-iki értesítés után az árverést csak febr. 24-én tartotta meg, az őt kötelező gondossággal összegevezethetőnek nem tekinthető.** (Keresk. és váltótvszék 74053/1914.)

Nem menti a vasutat a vasut részéről vitatott az a körülmény sem, hogy Maros-Vásárhelyen nincs fedett vasuti raktár és nincs közraktár sem, mert oly esetben, ha a vasut az áru kellő megőrzéséről **raktár hiányában nem gondoskodik**, a vasut az üzleti szabályok 70. §. 3. pontja értelmében **az árut a feladó értesítése mellett eladhatja**, ebből pedig az következik, hogyha a vasut nem az eladást, hanem az áru megőrzését választja, **a megőrzést alkalmas helyiségben és alkalmas módon köteles teljesíteni.** (C. 904. febr. 16. 682/903.)

Az a körülmény, hogy az **azonnal való elárverezés** csak joga, de nem kötelessége a vasutnak, nem menti fel a vasutat az alól, hogy e jogát a rendes kereskedő gondosságával gyakorolja és ne várja be az áru teljes elértéktelenedését vagy jelentékeny árcsökkenését. (C. 1286/1907.)

Ha a vasut a czimzett részéről át nem vett **áru eladásának** a feladóval **közölt helyén és idején** az árverés sikere érdekében utóbb **változtatást tesz**, a feladót az árverés újabb helyéről és idejéről értesíteni köteles. Ha a feladó az árverés végett más állomásra szállított árua nézve az árverés előtt akkép rendelkezik, hogy a czimzett újból értesíttessék, a vasut a feladónak ezt a rendelkezését az árverés beállításával teljesíteni köteles, amennyiben az árunak a czimzett részére kiszolgáltatása még lehetséges. **A feladó késedelmes rendelkezése következtében felmerült fekbér**, valamint a más állomásra szállítás költsége a vasutat a szabálytalan árverés daczára is megilleti. (Bp. T. II. G. 117/905.)

A vasuti üzleti szabályok 70. §-ának 3. pontjában és az ezzel egyező *«Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn, Verwaltungen»* 62. §-ának 3. pontjában foglalt azt a rendelkezést, hogy **romlás veszélyének kitett és át nem vett árut** a kiszolgáltató vasut minden további alakszerűségek nélkül a lehető legjobb áron eladhatja, helvesen magyarázták az alsóbíróságok abban az értelemben, hogy a vasut az ilyen **árut szabad kézből is eladhatja**. Ebben az esetben azonban az ilyen szabad kézből történt eladás eredménye csak akkor fogadható el szabályszerűnek, ha a vasut bizonyítja, hogy annak eszközésénél a rendes kereskedő gondosságával járt el, minthogy pedig e körülmény bizonyítva is van az által, hogy felperes nem tagadta alperesnek azt az állítását, hogy nyilvános árverésen a kiszolgáltató vasut által H. H. vevővel szemben megállapított vételárnál kisebb ár volt volna csak elérhető, amely vételár különben meg is felel a felperes H. H.-nak a 4. §: alattiiban tett vételi ajánlatában foglalt vételárnak és minthogy felperes mi adatot sem hozott fel arra nézve, hogy a kiszolgáltató vasut a kérdéses tojásárut az eladás idejében és helyén volt kereskedelmi értéken alul adta volna el, a kiszolgáltató vasut által eszközölt és szabad kézből történt eladást a felperes terhére eszközölni kell elfogadni. (951/902.)

A vasut az üzleti szab. 70. §. 3. pontjában foglalt jogának gyakorlásánál nincs felmentve a rendes kereskedői gondosság

alól, ha tehát megnyílt a joga az árú elárvéhezéséhez, vét a rendes kereskedői gondosság ellen, ha a szállítmány eladását ok nélkül hosszabb időre elhalasztja és ez által az árú értékével arányban nem álló fekbér felmerülését okozza. (Bp. keresk. és vtsték D. 477/901.)

A romlás veszélyének kitett és át nem vett árút a kiszolgáltató vasut szabadkézből is eladhatja, ha a vasut a rendes kereskedői gondosságával járt el és a nyilvános árverés által sem lehetett jobb árt elérni. (Ker. és váltóvtsték D. 954/902.)

Árverésen fedezetlenül maradt illeték esetében tényleg felmerült, de be nem fizetett fuvardíj és mellékletmények követeleséről van szó, ilyenkor az általános magánjogi elévülési elvek az irányadók. (Budapesti vtsték 1914. D. 740. Tábla helybenhagyta.)

82. §.

Az árú hiányának, sérülésének vagy elveszésének megállapítása a vasut által.

(1) Ha a vasut az árúban hiányt (részleges elveszést) vagy sérülést fedez fel vagy gyanít vagy a (2.) rendelkezésre jogosult állítja azt, tartozik a vasut az árú állapotát, a kár összegét és a mennyiben az lehetséges, a hiány, vagy sérülés okát és időpontját is késedelem nélkül írásbelileg megállapítani. Ily megállapításnak van helye az árú elveszése esetében is.

(2) A tényállásról felvett jegyzőkönyv másolatát a rendelkezésre jogosultnak kívánságára meg kell küldeni.

(3) A megállapításhoz a hiány és sérülés esetében a jogosulton kívül érdektelen tanukat és az érdekeltek kívánságára szakértőket is kell meghívni. Ha a rendelkezésre jogosult a kitűzött határidőn belül nem jelentkezik, a megállapítás nélküle történik. A rendelkezésre jogosult meghívása csak olyan esetben mellőzhető, a midőn rögtönös intézkedés szükséges.

(4) Ha a rendelkezésre jogosult kívánságára foganatosított vizsgálat eredménye szerint semmi

vagy csak a vasut által már elismert hiány vagy sérülés mutatkozik, tartozik a rendelkezésre jogosult a szakértők bevonása által felmerült költségeket megtéríteni.

A rendelkezésre jogosultnak szabadságában áll a vasut részéről meghívott szakértőkön kívül saját költségére még más szakértőket is meghívni.

A káreset ügyében a vasut által lefolytatott nyomozat során felvett nyomozati iratok is, amennyiben csak a féllel között és a káresetet előidéző ok tekintetében hiányosnak mutatkozó tényálladási jegyzőkönyvnek e részbeni kiegészítésére alkalmasak, közös okiratoknak tekintendők. Kiténik a vasuti üzletszabályok 71. (1) pontjának ama rendelkezéséből, hogy a foganatosított nyomozás eredményét a vasut írásbelileg megállapítani és azt kívánatra az érdekeltekkel közölni tartozik.

A nyomozat mindkét fél érdekének megóvását czélozván, az annak eredményéről felvett okirat, illetve okiratok az érdekeltek felek között közös okiratot képeznek. (Keresk. és váltótvszék 8404/1910.)

Egyetértettek a peres felek abban, hogy a B. alatti fuvarlevéllel alperes címére feladott egy kocsi meg nem számlált szálladeszka a feladó állomáson megmérlegelve adatott fel, a rendeltetési állomáson pedig a czimzett felperes után mérlegelést nem kért, de kérte a szállított deszkák megszámlálását, amikor is megállapított, hogy 1931 darab deszka érkezett meg a leadó állomásra.

Mint hogy a felperes a leadás alkalmával nem kérte a hiányos megállapítását s nem kérte a szállított árunak utánmérlegelését sem s így a leadás alkalmával súlyhiány felmerülte nem állapított meg;

minthogy továbbá az árú megszámlálatlanul adatván fel, a fuvarlevélbe a feladó által egyoldalulag a vasut bevonása nélkül bejegyzett 2018 darab szám a vasutal szemben bizonyítékot nem képez s az a körülmény, hogy a leadásnál 1931 darab deszka számlálatott meg, egymagában nem kelthetett okvetlenül gyanút s így a V. Ü. sz. 82. §-ának (1.) pontja értelmében nem volt köteles a vasut saját kezdeményezésére hiány megállapításáról gondoskodni:

enné fogva helyesen mondta ki az elsőbíróság, hogy ilyen körülmények között az utánmérlegelés jogával nem élt felperes az átvett árunban vélt hiányért a vasutat utólag felelőssé nem teheti. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 934.)

Az Ü. Sz. 71. §-ának rendelkezése szerint az árú megsérülése esetén a vasut köteles a kárt megállapítani, a vizsgálat eredményét jegyzőkönyvbe foglalni és az érdekeltekkel közölni. Kétségtelen, hogy az ilyen írásbeli megállapításnak az a rendeltetése, hogy ha vitára kerül a sor, felhasználással; nem szolgálhat ugyan a perben megdönthetetlen bizonyítékkal és mind a két fél bizonyíthat ellene: a vasut, hogy a kár kisebb az ellenfél, hogy nagyobb volt, mint amilyennek megállapították.

De a mikor a vasut a tőle eredő és törvényes kötelességéből folyó megállapítást megtámadja, a megállapítás helytelenségének kimutatása minden esetre magának a vasutnak feladata. (Keresk. és váltótvszék 1897. D. 833.)

A díjszabás nem tartalmaz oly rendelkezést, amely elzárná a vasutat attól, hogy bizonyíthassa, hogy a súlyhiány nem az Ü. Sz. 71. §-a értelmében jegyzőkönyvileg megállapított okból állott elő, következésképp a vasut amiatt, mert a **tényálladáki jegyzőkönyvbe** az lett fölvéve, hogy a **súlykülönbséget** csak mérlegelési különbség okozta, még nem veszítette el jogát ahhoz, hogy az Ü. Sz. 77. §-ában megadott mentességet az előfeltételek fennforgása esetében igénybe vehesse. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 519.)

Az Ü. Sz. 82. §-ának 1. pontja értelmében a vasut akkor köteles a **hiányt írásbelileg megállapítani**, ha azt felfedezi vagy gyanítja, vagy ha a címzett kívánja, de abból, hogy a felperes maga sem vette észre a hiányt s maga adta elő, hogy a vasut raktárnoka a kiadási könyv felmutatásával azt közölte vele, hogy az egész áru rakatott ki a kocsiból a felperes raktárába, nyilvánvaló, hogy a vasut sem észlelte a hiányt s nem tartozván a vasut sem nagyobb gondosságot kifejteni a felperes címére érkező áru hiányának megállapításánál, mint aminővel a közvetlenül érdekelt felperes tartoznék, ebből önként következik, hogy pusztán az elveszés a vasutnak vétkességét vagy megtévesztő szándékosságát meg nem állapítja. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 2551.)

Ha a vasut a **káresetről felvett tényálladáki jegyzőkönyvet** be nem mutatja, annak vitatott tartalma valónak veendő. (C. 1907. szept. 27. 1006/906. sz.)

Tényálladáki jzky csak a §-ban **taxative** felsorolt esetekben veendő fel. (Bp. tábla 1903. G. 33.)

83. §.

A kiszolgáltatás akadályainak, az elveszésnek, hiánynak és sérülésnek birói megállapítása.

A 81. és 82. §-okban meghatározott eljárás érintése nélkül az érdekeltnek mindenike az érvényben lévő törvényes szabályok szerint a tényállás birói megállapítását is kívánhatja.

84. §.

A vasut felelőssége az áru elveszéséért, hiányáért vagy megsérüléséért általában.

A vasut felelős azért a kárért, mely az árúban a fuvarozásra való átvételtől a kiszolgáltatásig

terjedő időben elveszés, hiány (részleges elveszés) vagy sérülés által keletkezett, kivéve ha a kárt a rendelkezésre jogosult vétkessége vagy a vasut vétkességére vissza nem vezethető utasítása, erőhatalom, a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányossága, vagy az árú természetes minősége, nevezetesen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás okozta.

I. Oly árúkra nézve, melyeket a vasut a fuvarozási szerződés megkötése előtt vagy annak teljesítése után, különösen a 81. §. (3) bekezdése alapján raktározásra átvett, a vasut felelősségét, a törvényes határozmányok épségben tartása mellett, további intézkedésig oda terjeszti ki, hogy beállott tűzkárokért (erőhatalom esetét kivéve) mint fuvarozó kárpótlást nyújt.

II. (1) A felelősségnek az I. póthatározmányban említett kiterjesztése oly árúkra, melyek külön engedmények alapján a díjszabásszerűleg megállapított fekbérmentes időn túl díjmentesen raktároztatnak, e külön kedvezmény érvényességének tartamára nem terjed ki.

(2) Oly árúknál, melyek a vasut által bérbeadott szabad helyen vagy fedett területen raktároztatnak, a vasutnak mindennemű felelőssége eszik, ugyancsak a szabályzati vagy díjszabási határozmányok szerint az átvevő által kirakott azon árúknál is, melyek az elviteli határidőn belül nem vitetnek el és a vasut beleegyezése nélkül raktároztatnak.

Az elsőbíróóság ítéletében megállapított, meg nem támasztott azt a tényállást, hogy a kereseti **szeszkiüldemény hordójának az abroncsai és dongái** szállítás közben meglazultak s a dongák közt ekként támadt réseken át a szesz folyt, de egyéb külső sérüléseknek a nyoma a hordón a megérkezéskor nem volt, a kir. törvényszék is elfogadta.

Egybevetve e tényeket, magának a felperesnek azzal az állításával, hogy a hordó új és a feladáskor sértetlen volt, a kir. törvényszék is kétségtelennek találta, hogy a keresetileg érvesített áruhiány akként keletkezett, hogy a hordó abroncsai és dongái a szállítás alatt meglazultak s a hordóból a meglazult dongák közt támadt réseken a szesz kifolyt.

Ily tényállás mellett az elsőbíróáságnak azt a jogi döntését, hogy az alperes vasut az ekként a göngyöleg külsőleg föl nem

ismerhető hiányából keletkezett kárért nem felel, a kir. törvényszék is magáévá tette az elsőbíróóság által felhozott üzletszabályzat 77. §. (1) 2. és 58. §. (3) pontjára alapított megfelelő indokoknál fogva s azért, mert ha való is, hogy új hordók az első használatkor rendszerint szivárognak, a vasut azt, hogy a hordó a kérdéses szállításhoz lett első ízben használva, nem ismerhette föl s ennél fogva nem is tartozott a felhívott határozmányok értelmében a göngyölegnek ezt a vitatott hibáját a feladáskor megállapítani. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 913.)

Alperes szakértőt kért meghallgatni arra, hogy a hőnfutást a kocsi tulterhelése is előidézhette.

Felperes ezt ellenezte, azt azonban beismerte, hogy a tulterhelés előidézhette hőnfutást.

A királyi törvényszék felek e nyilatkozatára való tekintettel az átrakással felmerült költséget peres felek között megosztotta, mert a hőnfutást nemcsak a felperes terhére eső tulterhelés, de egyéb körülmények is, amik a felperes terhére nem eshetnek, előidézhették s egyik vagy másik körülménynek mily mértékben való lefolyását ma már szakértők meghallgatásával sem találta megállapíthatónak. (Keresk. és váltótvszék. 1913. D. 1056.)

A kereseti hordó két hasabroncsa lecsuszott, mi által a bortartalom szivárgott, a hordókon sérülés, törés nem volt.

Az elsőbíróóság helyesen vonta le ebből azt a következtetést, hogy az abroncsok lecsuszását a vasuti fuvarozással természetesen járő rázkódás idézhette elő és ez alapon helyesen állapította meg tényül, hogy a meglazulás a hordónak a feladáskor külsőleg fel nem ismerhető, de a vasuti szállításhoz alkalmatlan voltából eredt, mely alapon a V. Ü. Sz.-nak 84. §-a értelmében az ily módon felmerült kárért a vasut felelősség alul mentesül. (Keresk. és váltótvszék 1913. E. 860.)

Nem vitás, hogy a felperes kocsárpodgyásának beázása a fenti ténymegállapítás szerint a felperes érkezése és továbbindulása, vagyis az 1 óra 31 percz és 1 óra 57 percz közti 26 percznyi időközben hirtelenül beállott záporosó folytán történt az átrakódás ideje alatt. Már pedig a V. Ü. Sz. 84. §-a szerint nem felelős a vasut olyan károkért, a melyeket valamely erőhatalom okoz, a hirtelen keletkezett záporosót pedig a kir. törvényszék annak vette, mert a tanúk vallomása nem nyújtott alapot annak megállapítására, hogy az eső előre volt látható s az előkészületek megteendőek lettek volna.

De a kármentés körül sem találta vétkesnek a vasutat a kir. törvényszék, mert a zápor a kihallgatott tanúk vallomása szerint közvetlenül a közbejött déli vasuti vonat indulása előtt keletkezett s csak annak elindulása után lehetett az e mögötti vágányközön lerakott podgyászhoz férni. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 941.)

Olyan erejű szélvihar, amely egy vasuti kocsira elhelyezett és ehhez lánczokkal hozzáerősített 2650 kg.-nyi súlyú üres butorkocsit ezen odalánczolt voltánál fogva a vasuti kocsival együtt feldönteni képes, minden kétségen felül olyan erőhatalomnak (vis major) tekintendő, amely a vasut felelősségét az ezzel oki összefüggésben álló kár tekintetében a vasuti üzletszabályok 84. §-a értelmében kizárja és ilyen nem vitás tényállás mellett csakis az a további kérdés lehet

még perdöntő fontossága, hogy bír-e jogos alappal az a felperesi (válaszirati) vitatás, hogy a vis majort képező szélviharnak illetén káros hatását az alperes vasut illető közgeinek kétértéku vétkes gondatlansága tette lehetővé?

ide vonatkozóan ugyanis elsősorban azt vitatta a felperes, hogy a szélvihar által legelsőnek feldöntött 174.381. sz. vasuti kocsira elhelyezett üres butorkocsi szabálytalanul minden megerősítés nélkül, tehát a ledöntést lehetővé tevő vétkes gondatlansággal volt berakva.

Ez a felperesi vitatás, illetve előadás megczafolást nyer a 2. §. a. balesetvizsgálati jegyzőkönyvnek avval a tartalmával, amely szerint a szóban levő butorkocsi lánczokkal volt a vasuti kocsihoz odaerősítve, kerekai pedig ékekkel szabályszerűen alátámasztva és éppen a lánczokkal való odaerősített voltánál fogva nem tudta a szélvihar a butorkocsit a vasutikocsiról lesodorni, hanem azt a vasuti kocsival együtt döntötte fel. Az alperesnek idevonatkozó viszonválaszirati tényelőadásait a felperes nem tagadta és ugyanezért a felperesnek azt az egész általánosságban tett végirati kijelentését, amely szerint a 2. §. a. balesetvizsgálati jegyzőkönyv tartalmi valóságát tagadja — annál kevésbbé méltatta figyelemre a kir. törvényszék a szóban levő butorkocsinak a vasuti kocsihoz történő elhelyezési módja tekintetében, mert más tekintetekben maga a felperes is hivatkozott a 2. §. a. jegyzőkönyvben foglalt megállapításokra és mert nincs semmi adat arra, hogy az ezek számolt ténybeli tanuinak vallomására alapított e részbeni ténymegállapítás valóságában a bíróságnak bármilyen okból kételkedni kellett.

Ezek szerint az alperes vasut illető közgeinek a szóban levő üres butorkocsi elhelyezése körül felperes vitatta vétkes gondatlansága megállapítható nem volt és nem képezhet vétkes gondatlanságot az alperes részéről, illetve nem lehetett a bekövetkezett kárnak előidéző oka az sem, hogy a alperes illető közge az említett butorkocsit egy alacsonyfalú nyitott vasuti kocsihoz rakatta be — egyebektől el is tekintve már már csak azért sem, mert hiszen a szélvihar nem lesodorta a butorkocsit a vasuti kocsihoz, ennek alacsony oldalán keresztül, hanem azt odalánczolt voltánál fogva a vasuti kocsihoz együtt döntötte fel és így teljes közömbös volt az, hogy milyen magas oldalfalai voltak az illető vasuti kocsinak.

Másodszorban pedig abban látja a felperes az alperes vasut rováására eső vétkes gondatlanságot, hogy a pécsi állomásfőnök a forgalmi utasítás 180. cikkében foglalt rendelkezés ellenére a vonatot a rendkívüli erejű szélvihar daczára elindította. Ez a körülmény azonban szintén nem alkalmas az alperes vétkes gondatlanságának megállapítására; mert a forgalmi utasításnak nem vitás szövegezésű említett cikke a vonatindító állomásfőnököt arra jogosítja fel ilyen esetekben, hogy a fennforgó viszonyok mérlegelésével valamely vonat elindítását függőben tarthassa, vagyis az illető vonatindító közegnek a fennforgó viszonyok mérlegelésével való egyéni belátására bizza a vonat elindítása vagy az indítás függőben tartása kérdésében a döntést.

Nem vitás, hogy a szóban levő időben még a személyszállító vonatok is rendszeren indítottak, annál kevésbbé képezhet az alperes terhére eső vétkes gondatlanságot a pécsi állomás.

másfőnöknek az az intézkedése, amely szerint a szóban levő tehervonatot, amely élő rakományt nem is tartalmazott, elindította.

A dolog ilyen állása mellett, amikor minden kétségen felül áll, hogy a kereseti kérelmet a vasut által el nem hárítható erőhatalom által idéztetett elő és amikor ennek az erőhatalomnak ilyen kártokozó hatását nem az alperes vasut vétkes gondatlansága tette lehetővé, felperest az üzletszabályok 84. §-ában foglalt rendelkezés értelmében keresetével elutasítani és mint perveztest a perköltség viselésére is utasítani kellett. (Keresk. és váltótvszék. 147.003/1913.)

Az árútorlódást a perben az alperes az alapon kívánta védelmül érvényesíteni, hogy azt külsőleg ható, szokatlan, vis major jellegű eseménynek kell tekinteni.

Ámde az árútorlódás nem minden körülmények közt tekinthető ily eseménynek. Nyilvánvaló ez az Üzl. Szab. 69. §-a (7) pontjában foglalt határozmányból, amely azt rendeli, hogy ha a forgalom rendes menetétét árútorlódás veszélye fenyegeti, az esetben jogosítva van a vasut a fekbért és kocsiálláspénzt felemelni s amennyiben ezen intézkedés sem vezetne célra, az árútorlódások tartamára a rakodási időt rövidebbre szabni és a fekbérmentes időt korlátozni.

E határozmány mellett nem lehet kétséges, hogy **nem minden, hanem csak az az árútorlódás mentesíti a vasutat, amelyet oly elháríthatatlan esemény okozott**, amely arra is kihat, hogy az általa előidézett árútorlódás is elháríthatatlanná válik, úgy hogy azzal megszüntetése iránt az Üzl. Szab. által megengedett eszközökkel intézkedjék. Ellenben a más okból keletkezett árútorlódás nem mentesíti a vasutat, mert az Üzl. Szab. az idézett határozményeiben gondoskodik arról, hogy a vasut a forgalom rendes menetének a biztosítására az árútorlódást már akkor, ha annak veszélye fenyeget, elháríthassa és hogy a vasut a részére e végből biztosított jogokkal nem él s azokat az árútorlódás megakadályozására és megszüntetésére nem veszi igénybe, azok alkalmazását meg sem kíséri, az árútorlódásra, mint elháríthatatlan eseményre sikerrel nem hivatkozhatik.

Igy nem teheti ezt a perbeli esetben sem, mert a szóban forgó árútorlódást a szerb kereskedelmi szerződés közvetlen bekövetkező lejártá, tehát oly körülmény okozta, amelyet a vasut előre tudott és amelynek a forgalomra való kihatását is előre láthatta. De különben is az árútorlódás a fővárhivatal értesítése szerint 1905. szeptember havától 1906. évi február hó végéig tartott. Amennyiben a vasut ily körülmények közt és ily hosszú időn át nem kísérelte meg az árútorlódásnak az Üzl. Szab. által megengedett módon való megszüntetését, a kifejtettek szerint nem férhet kétség ahhoz, hogy az árú feltartóztatásának azt az időtartamát, amit az árútorlódás okozott, a maga javára nem számíthatja. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 461.)

Az elsőbíróság által megállapított és az e részben támadott tényvállás szerint **a bődön mézet a vasut rakta be és a bődön a szállítás alatt feldőlt**, a méz egy része a feldőlés következtében a bődön felső részén levő zárókészülék arca hiánya

folytán, hogy a készülék a cseppfolyós méz kifolyását meg nem akadályozta, — kifolyt.

Ezen tényállás mellett az elsőbíróság helyesen állapította meg a vasut felelősségét, mert a berakás a vasut köteleessége lévén, tartozott volna a bődönt úgy berakni, hogy az fel ne dőljön. Mentесítő körülmény hiányában a vasut a helytelen berakás következményeire felelős, az elsőbíróság alperes felelősségének megállapításánál tehát jogszabályt nem sértett.

Az ímént kifejtett álláspont mellett nem vezethet sikerre alperesnek az elsőbírósnak ama megállapítása ellen irányuló panasza, hogy a zárókészülék hiányossága külsőleg felismerhető volt;

mert a vasutat terhelő kellő berakás mellett feldőlés be nem következett volna és így a per elbírálásánál közömbös, hogy a göngyöletnek hiánya a feladás alkalmával felismerhető volt-e, mert a kár oka nem a göngyölet hiánya, hanem a helytelen berakás volt. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 71.)

Szakértői véleményeken alapuló állandó bírói gyakorlat szerint a **hőnfutás** nem tekinthető a vasut vétkes gondatlanságából eredőnek, mert a vasut nem rendelkezik céljainak tökéletesen megfelelő eszközökkel és ilyeneket a technikai fejlődés mai állásában be sem szerezhet, amiből folyik, hogy a magából a hőnfutásból eredő károkért a vasut nem felelős, illetve, hogy a közbejött esemény nem változtat a vasut egyébként tekintetbe jövő Ü. Sz. szerű jogain és kötelezettségein.

A hőnfutás tehát nem kártérítési alap, de mentességet sem ad a vasutnak ama kötelezettsége alól, hogy a hőnfutás következtében beálló akadályok elhárítása körül mindent megtegyen, amit a rendes fuvarozó gondossága megkövetel.

Ebből folyik továbbá, hogy ha a **hőnfutás következtében az árú átrakása válik szükségessé**, e részben a vasut a rendes fuvarozó gondosságával köteles eljárni s gondoskodni, hogy a továbbításnál az árút fokozott veszélynek ne tegye ki.

Ha azt nem teszi, vagy adott esetben nem teheti, annak következményeit fuvarozói felelősségéből folyólag viselni tartozik.

Minthogy a szakértői vélemény szerint a **hizott sertések szállításával járó veszélyt** azoknak bár nyitott ablaku és ajtórésszel bíró, de zárt kocsiba történt **átrakásuk fokozta**, minthogy ugyane véleményből kitűnik az is, hogy a megfulladás a meg nem felelő kocsiban történt továbbítás miatt következett be, mit esetleges állatkisérő el nem hárihatótt volna, megállapította a kir. törvényszék, a fentiekre tekintettel sikerre nem vezethető bizonyítás mellőzésével, hogy a vasut a 75. §-ban körülírt felelősségével szemben 77. §-a 1. 5. p., illetve 6. p. szerinti mentességre sikerrel nem hivatkozhat. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 1166.)

A **hőnfutásért** — habár az nem tekinthető vis majornak — a vasut nem felel, minthogy a hőnfutás — a vasuti technika mai fejlettsége mellett teljesen el nem kerülhető s így a vasut azért csak abban az esetben terhelhető felelősséggel, ha a hőnfutás elkerülhetése végett minden szükséges intézkedést meg nem tett, vagyis, ha vétkes gondatlansággal a hőnfutást maga idézte elő. Ilyet azonban a felperes nem kívánt bizonyítani. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 1039.)

A megtámadott ítéletnek a felek egyező előadására alapított azt a ténymegállapítást, hogy a kereseti küldemény szállításánál beállott késedelmet a szállításban részes Steg alkalmazottjai közt kiütött **passiv resistentia** okozta, a kir. törvényszék is magáévá tette és megfelelő indokainál fogva elfogadta az elsőbírósnak azt a jogi álláspontját is, hogy a vasút közgeinek passiv resistentiája által keletkezett késedelemért nem felel. (Keresk. és váltótvszék 1908. D. 1092.)

A kereseti ballon eltörését az okozta, hogy a mellé helyezett bőrből **rádólt**, helyes jogi következtetéssel vette az elsőbírószág megczáfoltnak az üzletszabályzat 77. §. (2) pontjában meghatározott vélelmet, hogy t. i. a kár az árúnak a természetes minőségéből keletkezett, e vélelem megdölése folytán helyesen döntött akként, hogy az alperes vasutat az áruban a fuvarozás közben beállott kárért az üzletszabályzat 75 §-a értelmében felelősség terheli. (Keresk. és váltótvszék. 1905. E. 459.)

A raktározás alatt a hordó minden dongája közt szivárgás mutatkozott, a vasutnak tehát letéteményesi felelősségénél fogva is a szivárgás megakadályozásáról kellett volna gondoskodni s amennyiben ez lehetséges nem volt, az árút az Üzl. Szab. 70. §. (3) a) pontja értelmében el kellett volna adnia. (Keresk. és váltótvszék. 1906. D. 328.)

Nem volt vitás a peres felek között, hogy a 2. alatti fuvarlevéllel szállított **íróasztal** a 3. alatti tényálladáki jegyzőkönyvben megállapított **törésekkel érkezett** a rendeltetési állomásra és hogy a czimzett az átvételt megtagadta. Nem volt vitás az sem, hogy az alperes a nála hagyott küldeményt azután a 4. alatti szerint elárverezte, de a feladó az árverésen befolyt összeget nem fogadta el. A tényálladáki jegyzőkönyv alapján, mely szerint az íróasztal közepén két helyen el volt törve, továbbá az elsőbírósnak kihallgatott Lingel Károly szakértő tanu szakvéleménye alapján, mely szerint ily törés ilyen küldeményen sem állhat elő rendes kezelés mellett és az csak külső erőszak, más tárgynak ráesése stb. okokra vezetendő vissza, a kir. törvényszék is elfogadta az elsőbírósnak azt a következtetését, hogy a küldeményen előállott törés nem a csomagolás vitatott hiányosságának következménye s azért a vasutnak a V. Ü. Sz. 86. §-ának (1.) 2. pontjára alapított mentességét a jelen esetben fennforogni nem látta.

A vasutnak az a védekezése, hogy a V. Ü. Sz. 86. §-ának (2) pontjában a vasut javára felállított vélellemmel szemben csupán a vasut terhére beigazolt tényekkel és nem ellenvéleménnyel lehet érvelni, a jelen esetben azért nem volt figyelembe vehető, mert bár felperes nem tudott közvetlen bizonyítékokat felhozni a törés valódi okának kimutatására, a fennforgó körülmények mégis olyanok, melyek azt a vélelmet, hogy a törés a csomagolás hiányosságából keletkezhetett, tartathatatlanná tették, amennyiben a tényálladáki jegyzőkönyv tartalmával megállapítható, hogy az asztal a közepén két helyen volt betörve, ami csakis azt a következtetést engedi fennforogni, hogy az asztalra valamely tárgy ráesett, amely aztán az asztalt betörte, avagy az asztal ütődött nagyobb erővel valamely más tárgyhöz. Bármelyik eset forgott is fenn, abból csak az következtethető, hogy a rendes tolatással járó

rázkódás megengedett mértékénél nagyobb és erősebb beavatkozásnak kellett a törést előidézni.

Helyesen állapította meg tehát az elsőbíróság alperesnek a V. Ü. Sz. 84. §-a alapján kártérítési kötelezettségét a 86. §. (1.) 2. pontjára alapított idézés felrétételével. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1345.)

Valamely munkaadó alkalmazottainak **sztrájkját** nem minden esetben lehet **erőhatalomnak** tartani. De ha a sztrájk oly mértékű és jellegű, mely valamely területen, vagy munkaágban bizonyos időre vagy egyáltalán, vagy az illető eset körülményeihez képest lehetetlenné teszi, hogy a munkaadó a munka végzésére alkalmazottakat szerezhessen, azaz, ha a sztrájk a munkaadó által leküzdhetetlen, akkor a sztrájk éppúgy gátolja a munkaadót elvállalt kötelessége teljesítésében, mint valamely külső természeti esemény, vagy háború, vagy lázadás s ily esetekben a sztrájk a munkaadó mentesítése szempontjából erőhatalom jellegű esemény. Nem mertesíti a munkaadót az oly sztrájk, amely az ő hibája folytán tört ki, mert ezen esetben a munkaadó felelőssége az ő hibájának a következménye. Az alkalmazottak leküzdhetetlen sztrájkja a vasutat is mentesíti a felelősség alól.

Keresk. és váltótörvényszék: Felperest keresetével elutasítja.

Indokok: Felperes az A) alatti fuvarlevéllel 1904. április 19-én Königsbergből Budapestre, önmagának czimezve egy gyorsárú küldeményt adott fel.

A küldemény az időközben kiűtött vasuti sztrájk miatt Oderbergben öt napig vesztegelt s ennek folytán felperes 2000 K hasznót vesztett és 500 K-t volt kénytelen kiadni s a veszteglés alatt egy medvéje megvakult.

A küldeményre az 1892. XXV. t.-cikkbe beczikkelyezett nemzetközi áru fuvarozási egyezmény határozmányai nyerne alkalmazást. Alperes előadta, hogy az egyezmény 14. §-a s arra vonatkozó végrehajtási határozmányok értelmében a szállítási határideje április 24-én reggeli 4 órakor járt le, a küldemény pedig már korábban megérkezett Budapestre, tehát a küldemény a veszteglés mellett is, amely 103 órán át tartott, a szabályszerű szállítási határidőn belül érkezett meg a rendeltetési helyére.

Ha a felperes követelését a szállítási késedelemre alapítja, akkor felperest terheli annak bizonyítása, hogy szállítási késedelem fordult elő, ezt felperes nem bizonyította, sőt el sem adta, hogy szerinte a szállítási határidő a nemzetközi egyezmény értelmében mikor járt volna le.

Felperes előadta, hogy a vasut nem a nemzetközi egyezményben megállapított maximális szállítási határidőben, hanem a szokásos menetrendszerű határidőben köteles a szállítást eszközölni, mert a fuvaroztató fél joggal számithat arra, hogy a vasut a szokásos menetrendszerű szállítási határidőt megtartja. Ez az álláspont alaptalan, mert a vasut kötelessége csak az, hogy a nemzetközi egyezményben megszabott maximális határidőt megtartsa s az a körülmény, hogy a menetrendszerű szállítási ennél kisebb ideig szokott tartani, a fuvaroztató fél részére jogot nem állapít meg.

Ennélfogva a vasut felelőssége a szállítási határidő elmulasztása alapján nem állapítható meg. De ez a körülmény nem

zárja ki, hogy a vasut felelőssége a küldemény veszteglése alapján megállapíttassék azon esetben, ha a veszteglés a vasut vétkes gondatlanságának vagy csalárdságának volt következménye, mert a vétkes gondatlanság (Culpa lata) és csalárdság esetében a vasut a nemzetközi egyezmény 41. §-a szerint kártérítéssel tartozik s a vétkes gondatlanság vagy a csalárdság önálló kártérítési jogalap, mely akkor is fenforoghat, ha a szállítási határidő túllépése, mint a kártérítés alapja fenn nem forog. Azaz a vasut kötelezettsége a fuvaroztató fellel szemben aállítás határideje tekintetében egyrésztől abban áll, hogy a vasut ne lépje túl a maximális határidőt, mert ennek túllépése esetén, amennyiben a 39. §-ban említett mentő körülmény fenn nem forog, a 40. §. korlátai közt felelős. De amellett fennáll a vasut azon kötelezettsége is, hogy aállításra átvett küldeményeketállítás közben vétkes gondatlanságból vagy csalárdságból vesztegléni ne hagyja, mert ily esetben a 42. §. értelmében a veszteglésből eredő teljes kárért felelős akkor is, ha a veszteglés nem okozta a maximális szállítási határidő túllépését.

Ennélfogva döntő kérdés, hogy a küldemény veszteglése oly körülménynek volt-e következménye, ami alperes vétkes gondatlanságát vagy csalárdságát állapítja meg.

Alperes előadta, hogy a sztrájkot, mely a veszteglést okozta, erőhatalomnak kell tartani, ami a vasut részéről a vétkes gondatlanság s csalárdság fenforgását kizárja.

Erőhatalomnak törvényileg közelebbről meg nem határozott fogalma alatt oly károkozó eseményt kell érteni, melynek káros következményeit vagy egyáltalán nem lehet elhárítani, vagy an elynek elhárítására nem elégséges a gondosság, erőfeszítés és költekezés ama legnagyobb mértéko sem, mely az eset körülményeihez a közfelfogás szerint helyes arányban áll.

Valamely munkaadó alkalmazottainak sztrájkját nem minden esetben lehet ily értelemben erőhatalomnak tartani.

De ha a sztrájk oly mértékű és jellegű, mely valamely területen, vagy munkaágban bizonyos időre, vagy egyáltalán, vagy az illető eset körülményeihez képest lehetetlenné teszi, hogy a munkaadó a munka végzésére alkalmazottakat szerezessen, azaz, ha a sztrájk a munkaadó által leküzdhetetlen, akkor a sztrájk éppugy gátolja a munkaadót elvállalt kötelezsége teljesítésében, mint valamely külső természeti esemény vagy háboru, vagy lázadás s így ily esetekben a sztrájk a munkaadó mentesítése szempontjából erőhatalom jellegű esemény. Önként értetik, hogy nem mentesíti a munkaadót az oly sztrájk, amely az ő hibája folytán tört ki, mert ezen esetben a munkaadó felelőssége az ő hibájának a következménye. Annak a felfogásnak a helyessége, hogy a leküzdhetlen sztrájk a munkaadót erőhatalomként mentesíti, az idevonatkozó jogszabályok alapjául szolgáló gazdasági viszonyok természetéből is kitünik.

Aki valamely munka teljesítésére vállalkozik, ezt a legnagyobb gondosság mellett is csak azon feltevésben teszi, hogy a munka teljesítése végett elégséges lesz akkora erőfeszítés és költekezés, melyet a közfelfogás szerint, mint legnagyobbat, előre lehet látni. Eme feltevésben szabja meg a vállalkozó a teljesítés határidejét és ellenértékét.

Kellő gondosság mellett ugyane feltevés alapján kell annak is állania, aki a vállalkozót a munka teljesítésével megbizzza, mert kellő gondosság mellett ennek is tudnia kell, hogy a vállalkozó a legnagyobb gondosság mellett is az erőfeszítés és költsékezésnek csak bizonyos fokát képes a munka teljesítése körül kifejezteni. Kellő gondosság mellett tehát a munka megrendelőjének számolnia kell azon eshetőséggel is, hogy a munka teljesítése oly akadályokba ütközhetik, amelyeket az eset körülményei közt a vállalkozó nem fog elhárítani. Amint a munka megrendelője kellő előrelátás mellett nem várhatja a vállalkozótól, hogy az valamely váratlan külső természeti erő vagy háboru, vagy lázadás esetében biztosan képes lesz a teljesítésre, éppugy nem várhatja ezt oly sztrájk esetében, melynek lektüzdése a vállalkozó képességét meghaladja.

Az a mai gazdasági szervezet, amely a sztrájk szempontjából elsősorban figyelembe jön, azon alapul, hogy az egyik vállalkozó a másik vállalkozó részére teljesít valamely munkát s a vállalkozók egész sorozata működik közre addig, amíg a termék a fogyasztóhoz kerül. A sztrájk mindenekelőtt a dolog természeténél fogva annak a vállalkozónak okoz kárt, akinek üzemében felmerült. Ha a sztrájk oly körülménynek tekintetik, amely a vállalkozót erőhatalomként mentesíti, akkor az a vállalkozó, akinek üzemében a sztrájk kiütött, csak az őt közvetlenül érő kárt viseli. Ellenben, ha a sztrájk nem tekintetnek erőhatalom jellegű mentesítő oknak, akkor az a vállalkozó, kinek üzemében a sztrájk kiütött, az őt közvetlenül érő kár viselése mellett még azt a kárt is köteles megtéríteni, amely azon egyéb vállalkozókra, illetve fogyasztókra hárul, kikkel szemben a vállalkozó az elvállalt kötelezettségnek a sztrájk folytán nem képes eleget tenni. Ez azt jelenti, hogy egy nagy gazdasági körben előálló kárt az az egy vállalkozó volna kénytelen viselni, kinek vállalatában a sztrájk kiütött. Megfelelőbb a gazdasági elveknek, ha a kár több vállalkozó, illetve fogyasztó közt oszlik meg, mintha az egész kár az egy vállalkozót terheli, kinek a sztrájk kiütött, mert a többek közt megoszló kár egy részét nemcsak az egyén, de az egész gazdasági élet kevésbé érzi meg, mint a kárnak egyre való hárítását, amely oly esetben, mikor a kár nagy körre terjed ki, még a nagy tőke-erővel rendelkező vállalkozó gazdasági tönkretesítését is okozhatja, megfelelőbb a kár megosztása a méltányosságnak is, mert így a kár fokozatosan ugyanazok közt oszlik meg, akik fokozatosan részesültek volna a munka kellő teljesítésének a hasznában és mert a vétkesség nélkül önálló kárnak nagyobb körre való felcsúszása magában véve is méltányosabb, mint arra az egyénre való szorítása, a kinek üzemében a sztrájk véletlenül kiütött. Ezek szerint a gazdasági viszonyok természete is arra utal, hogy a lektüzdhetetlen sztrájk, azaz oly sztrájk, amely mértékénél és jellegénél fogva valamely területen, vagyis valamely munkaágban bizonyos időre lehetetlenné teszi a munkaadóra nézve, hogy a munka végzésére alkalmazottakat kaphasson, a munka teljesítésére vállalkozó vállalat felelőssége szempontjából erőhatalom jellegű eseménynek tartassék.

Nem volna helyes az a felfogás, hogy a sztrájk a vasuti alkalmazottak kötelezettségességét jelenti s így a vasutvállalat a sztrájk következményeiért már ezen az alapon felelős.

Igaz ugyan, hogy a vasut a nemzetközi egyezmény 29. §-a szerint felelősséggel tartozik az ő közegeiért s azon személyekért, kiket a szállítás teljesítésénél alkalmaz, de ez a szabály nem zárja ki, hogy a vasutvállalat az alkalmazottak sztrájkjára, ha az leküzdhetetlen jellegű, mint erőhatalomként mentesítő okra hivatkozassék.

A nemzetközi egyezmény 29. §-ának idézett szabálya nem különös szabálya a vasuti fuvarozási jognak, hanem általános magánjogi szabály, amit a magyar általános polgári törvénykönyv tervezetének 1164. §-a úgy fejez ki, hogy a kötelezettség teljesítésénél használt személyeknek vétkességeért az adós épp oly terjedelemben felelős, mint a saját vétkességeért.

E szabály mellett tehát a vasuti fuvarozási jog körébe tartozó kötelezettségek tekintetében éppugy figyelembe kell venni a mentesítet magá után vonó erőhatalom fennforgását, mint az általános magánjog vagy a kereskedelmi jog körébe tartozó kötelezettségek tekintetében.

A vasut felelőssége bizonyos tekintetben fokozottabb ugyan, mint más vállalkozó felelőssége, niből folyik, hogy a vasut a fuvarozásra átvett áru elvesztéseért és megtérítéseért akkor is felelős, ha a kár véletlen folytán keletkezett s hogy a bizonyítás terhe ily esetben a vasutra hárul, azonban a vasut felelőssége sincs annyira fokozva, hogy az erőhatalom következményeire is kiterjedjen. (Nemzetközi egyezmény 30. §.)

Épp így a szállítás határidejének elmulasztása esetében sem terjed a vasut felelőssége oly fokig, hogy az általa el nem hárított események következményeiért is felelős legyen. (Nemzetközi egyezmény 59. §.)

Eszerint az a körülmény, hogy a vasut a fuvarozás teljesítésénél alkalmazott embereiért felelős, nem zárja ki, hogy a vasut a felelősség alól mentesíttessék, ha alkalmazottjainak sztrájkja erőhatalom jellegű.

A gazdasági viszonyok szempontjából, a vasuti forgalom tekintetében ugyanazon körülmények támogatják azt a fel fogást, hogy a leküzdhetetlen sztrájk erőhatalomnak tekintessék, amelyek fentebb általános szempontból felsoroltattak. Annak, aki a vasuton fuvaroztat, kellő gondosság mellett számolnia kell azzal az eshetőséggel, hogy váratlan körülmények oly káresetet okozhatnak a fuvarozásban, vagy oly kárt az áruban, amelyekért a vasutvállalat még a vasutat terhelő fokozott felelősség mellett sem felel.

Ugy a fuvarozó fél, mint a vasutvállalat szempontjából egy jelentőségű, akár **háboru** vagy **lázasadás** folytán válik lehetetlenné a fuvarozás folytatása, akár az alkalmazottak leküzdhetetlen sztrájkja folytán áll be ugyanaz a lehetetlenség, mert mindenik esetben oly körülmény gátolja a fuvarozás folytatását, amelyek közül a vasut az egyiket épp oly kevésbé képes elhárítani, mint a másikat. A háboru, a lázasadás, ami a fuvarozás tekintetében éppugy, mint egyéb ügyletek tekintetében vitán kívül erőhatalomnak és mentesítő oknak tekintetik, azért ily jellegű, mert lehetetlenné teszi, hogy a vasutvállalat alkalmas embereket találjon az elvállalt kötelezettségek teljesítésére, vagy módot találjon arra, hogy a háboru vagy lázasadással járó erőszakosságokat leküzdhesse. De hasonló körülmények forognak fenn a leküzdhetetlen sztrájk esetében is, mert akkor is az al-

kalmas emberek hiánya és az erőszakoskodással szemben az ellenállás lehetetlensége fosztja meg a vasutat az elvállalt kötelezettségek teljesítésének lehetőségétől. Sőt a gazdasági viszonyok szempontjából egy oly körülmény is forog fenn, melynek alapján a lekiúzdhetlen sztrájkot a vasuti forgalomban fokozottab mértékben kell mentesítő okoknak tartani, mint egyéb vállalatoknál. A vasuti forgalomnak nálunk elfogadott alapelve a szállítási kényszer, melyből folyólag a vasut az erőhatalom esetén (és a nemzetközi egyezmény 5. §-ában említett ide nem tartozó eseteket) kivéve a fuvarozási ügyletek kötését meg nem tagadhatja. Ha a sztrájk nem tekintetik erőhatalomnak, akkor a vasuti sztrájk esetében nemcsak a már megkötött ügyletek nem teljesítése miatt tartozik kártérítéssel, hanem kártérítéssel tartozik azoknak is, akik a sztrájk tartama alatt fuvarozás végett fel akarják adni áruikat a vasuton. Ez pedig annyit jelentene, hogy a vasutra hárulna az egész vidéknek vagy országrésznek kára, mely a sztrájk folytán az összes üzemeket éri, azaz a kártérítés kötelezettsége a vasutra nézve nagyobb mérveket öltene, mint egyéb vállalatokra nézve, amelyekben a sztrájk felmerül. Eszerint a gazdasági viszonyok figyelembevétele alapján a sztrájkot a vasuti forgalomban ugyanolyan okokból, sőt bizonyos szempontból véve még több okból kell a vállalat mentességét maga után vonó erőhatalomnak tartani, mint az általános magánjogi vagy kereskedelmi forgalomban.

Ha a nemzetközi egyezmény 29. §-ának idézett szabályát ugy kellene érteni, hogy a vasutnak az alkalmazottakért való felelőssége zárja ki azt, hogy a sztrájk az általános vasuti forgalomban is annak tekintessék, akkor ebből az is következnék, hogy a lázadást sem lehet a vasuti forgalomban mentesítő okul szolgáló erőhatalomnak tekinteni akkor, ha a vasut alkalmazottjai a lázadásban résztvesznek, mert abban az esetben is fennforog az a körülmény, hogy a fuvarozás keresztülvitelének megakadályozásában a vasut alkalmazottjai közreműködnek. Már pedig ez a következtetés visszás volna, mert a lázadást mint mentesítő okot a vasut javára egykép kell figyelembe venni, akár közreműködnek abban az ő alkalmazottjai, akár nem.

Ha a vasutvállalatot a nemzetközi egyezmény 29. §-ában foglalt elv alapján kellene a sztrájk miatt felelősnek tartani, akkor ebből az értelmezésből azt is kellene következtetni, hogy a vasut csak akkor felelős a sztrájkért, ha azok az alkalmazottak sztrájkolnak, akik annak az egyes fuvarozásnak keresztülvitelével voltak megbízva, amelynek elmaradásából kár származott, mert csak ezen alkalmazottak olyanok, akiket a vasut az illető fuvarozás teljesítésénél alkalmazott s így a nemzetközi egyezmény 29. §-ának szabálya csak ezekre vonatkozik. Ebből következnék, hogy oly esetben, mikor az illető alkalmazottak nem sztrájkolnak s a fuvarozás teljesítése a többi alkalmazottak sztrájkja miatt válik lehetetlenné, a vasut a nemzetközi egyezmény 29. §-a alapján a sztrájkért nem volna felelőssé tehető. De visszás volna az a következtetés, hogy a vasut felelőssége sztrájk esetén attól függjön, hogy alkalmazottainak mely része sztrájkolt, mert ha a vasutat az alkalmazottak sztrájkjáért felelősnek kell tartani, akkor a felelőség olyképp forog fenn, akármelyik része az alkalmazottaknak

volt az, amelynek sztrájkja valamely fuvarozás teljesítését lehetetlenné tette.

Ha a nemzetközi egyezmény 29. §-ában foglalt elv alapján kellene különbséget tenni a vasuti forgalom és az általános magánjogi és kereskedelmi forgalom közt a tekintetben, hogy a vállalat az alkalmazottak sztrájkjáért felelős-e, akkor ezen álláspontból még egy visszas következmény is származnék. Megtörténhetik, hogy valamely sztrájkot több vállalat, vagy egy vidék, vagy ország összes nagy vállalatainak munkásai közösen viszik keresztül. Az ily több üzemre kiterjedő vagy általános jellegű sztrájk esetében azt kellene az említett elvből következtetni, hogy míg a vasutvállalat egyéb vállalatokkal szemben felelős a sztrájk következményeiért, addig az egyéb vállalatok a vasutvállalattal szemben ugyanazon sztrájk következményeiért nem felelősek. Pl., ha a sztrájk valamely vasutvállalatra és egyszersmind valamely a vasutal összeköttetésben álló köszénbánya-vállalatra terjed ki, akkor a vasut felelős volna azért, hogy a fuvarozás végett átvett köszénét a sztrájk következtében nem volt képes a rendeltetése helyére szállítani, ellenben a köszénbányavállalat nem volna felelős azért, hogy ugyanazon sztrájk következtében nem volt képes a vasutnak azt a szénmennyiséget szolgáltatni, amelynek szolgáltatására kötelezve volt.

Eszerint abból az elvből, hogy a sztrájk, mint mentesítő ok csupán a vasutvállalatokra nem terjed ki, egyéb vállalatokra pedig kiterjed, az a visszas eredmény következne, hogy a több üzemre kiterjedő általános jellegű sztrájk, tehát egy-egy-egy jellegű, több vállalatra nézve egyformán ható és mindegyik részéről egyformán leküzdhetlen esemény, csak az egyik vállalatra nézve járna a többivel szemben felelősséggel.

Mindezekből arra a következtetésre kellett jutni, hogy az alkalmazottak leküzdhetetlen sztrájkja, amely nem a munkaadó hibájából származott, a munkaadót mentesítő erőhatalom tekintete alá alkalmazandó, mint az általános magánjogi és kereskedelmi forgalomra.

Köztudomású, hogy alp. vasut alkalmazottainak 1904. áprilisban kiűtött sztrájkja, amely a kereset szerint a szállítás késedelmét okozta, ily jellegű volt, mert oly sok vasuti alkalmazott lépett sztrájkba, hogy a hiányzó munkaerő azonnali pótlása lehetetlen volt.

Minthogy eszerint a veszteglést erőhatalom okozta s a vasut részéről sem vétkes gondatlanság, sem csalárdság nem forog fenn s így a vasut felp. káráért nem felelős : felp. -t keresetével elutasítani kellett.

Bpesti T. : Az elsőbíróság ítéletét helybenhagyja, indokaiból és azért : mert ha a felp. által felhozottak alapján az volna is megállapítandó, hogy alp.-t szállítási késedelem terheli, az alp. kártérítési felelőssége ezen alapon sem volna megállapítható, mert amiként azt az elsőbíróság a szállitmány veszteglését illetőleg helyesen kifejtette, a késedelemre nézve is azt kellene megállapítani, hogy azt az alp. vasutat mentesítő erőhatalom idézte elő.

C. : A kir. tábla ítéletét vonatkozó indokai alapján helyben hagyja. (1907. márcz. 14. 138/906.IV. p.)

A vasuti fuvarozásban a vasut az **ítás hiányában elhullott sertésekért** kártérítéssel tartozik a feladónak. (C. 1906. decz. 12. 1144/905. sz.)

A vasuti fuvarozás közben a fuvarozott **tengeriben beállott dohosodás** folytán előállott kár a felek között megosztandó, ha mindkét fél szerződésszegő és meg nem állapítható, hogy a dohosodás melyik fél késedelmének a következménye. (C. 1906. szept. 18. 785/905. sz.)

A vasut a fennálló **állategészségrendészeti szabályok elmulasztásából** a feladóra származott kárért nem felelős. Ebből következik, hogy az üzleti szabályzat 44. §. 2. pontja esetén az élő állatok szállításának elvállalása csak egészségrendészeti szempontból van eltiltva s a vasutat terhelő általános szállítási kötelezettség alól kivételként van megállapítva és hogy a feladó, akinek kívánságához képest a vasut a fuvarozást elvállalta és teljesítette, a fuvarozásnak az ő megbízása folytán történt teljesítéséből eredt kárát a vasutól nem követelheti. Nem változtat ezen az a körülmény, hogy az állomásfőnök a felperest a fenti ministeri rendeletre nem figyelmeztette, mert a vasuti üzleti szabályzat 59. §. 2. pont szerint a vasut a feladó által a fuvarlevélhez mellékelt kísérelő iratok helyességét és teljességét vizsgálni köteles nem lévén, abból következik, hogy a feladót a netaláni hiányokra figyelmeztetni és azok pótlására felhívni nem köteles. (C. 98. nov. 10. 667/898.)

Azon körülmény, hogy a szállított árú a rendeltetési állomáson **csempészett árúnak** lett tekintve s mint ilyen hatósági zár alá lett véve, **nyilvánosan eladva** s a befolyt vételár elkobozva lett, nem a fuvarozó vasut, hanem csak a feladó kárát képezheti. (C. 98. jun. 15. 434/898.)

A vasut felelőssége nem terjed ki arra a kárra, mely az árúban annak a rendeltetési állomásra való megérkezése és a vámraktárba történt kiszolgáltatása után a **vámraktárban történt megsérülése által következett be**. (C. 312/907.)

Az elszállítás közben elégett négyes fogatba tartozó lovak megtérítendő értékének megállapításánál a **négyes fogat együttes értékét** kell alapul venni (C. 900. szept. 14. 608.)

Az utánvétellel megterhelt árúnak az utánvett összeg **beszedése nélkül való kiszolgáltatása** esetében a vasut ugyan teljes kártérítéssel tartozik a feladónak, — ha azonban a feladó és a címzett közötti perben már jogerejűleg kimondatott, hogy az illető árú vétele tárgyában létrejött ügylet az árú minőségi hiánya okából felbontatott és így a feladó a netalán felvett utánvételi összeget is címzettnek visszafizetni tartozott volna, — a feladónak valóságos kára nem lévén, a vasut őt kártalanítani nem is köteles. (C. 904. szept. 22. 1342/903. és 1382/903.)

A fuvarozó felelős a birlálásából **ellopott árúkért**. (C. 895. okt. 18. 784.)

85. §.

A felelősség korlátozása a rendeltetési hely tekintetében.

(1) Ha a fuvarlevélben oly rendeltetési hely jelöltetett meg, a hol nincs az árúk kezelésére berendezett állomás vagy mellékárúkezelési hely, a vasut mint fuvarozó csakis az utolsó arra berendezett vasuti állomásig vagy mellékárúkezelési helyig felelős. A továbbbszállítást illetőleg a szállítmányozó kötelezettségei terhelik.

(2) Ha a vasut az árúknak ilyen helyekre való továbbbszállítására be van rendezkedve (78. §. (1) bekezdés), a rendeltetési helyig mint fuvarozó felelős.

86. §.

A felelősség korlátozása különös veszélyek esetében.

(1) A vasut nem felelős:

1. oly árúknál, melyek ezen üzletszabályzat vagy a díjszabás vagy a feladóval történt és a fuvarlevélbe felvett megállapodás szerint nyitott kocsikon szállítatnak,

azon kárért, mely a fuvarozás ezen módjával járó veszélyből keletkezett; ez alatt feltűnő súlyhiány vagy egész darabok elveszése nem érthető;

I. Ha a vasut a feladónak a fuvarlevélben kifejezendő kívánságára takaróponyvát szolgáltat, ez által nem vesz magára annál messzebbmenő felelősséget, mint a mennyivel a nyitott kocsikban takaróponyva nélkül történő szállításoknál tartozik,

oly árukra nézve sem, melyek a *B)* szakasz határmányai szerint nyitott kocsikban nem szállíthatnak.

2. oly áruknál, melyek bár minőségüknél fogva a fuvarozás alatt bekövetkező elveszés, hiány vagy sérülés ellen való megvédés céljából csomagolást igényelnek, a feladónak a fuvarlevélben foglalt nyilatkozata szerint csomagolatlanul vagy hiányos csomagolással adattak fel, azon kárért, mely a csomagolás hiányával vagy hiányos minőségével járó veszélyből keletkezett ;

II. Az olyan szabadon levő tárgyak elveszéseért, hiányáért, vagy sérüléseért, melyek a csomagolatlan vagy hiányosan csomagolt járóművekben (kerékpárokban is) hagyatnak, a vasut csak akkor felelős, ha vétkeesség terheli.

3. oly áruknál, melyeknek be- vagy kirakásáról ezen üzletszabályzat vagy a díjszabás szabályai szerint, avagy a feladóval történt s a fuvarlevélbe felvett megállapodás szerint a feladó, illetőleg az átvevő gondoskodik, azon kárért, mely a berakással vagy kirakással avagy a hiányos rakodással járó veszélyből keletkezett ;
4. oly áruknál, melyek sajátsterü terméseti minőségüknél fogva elveszés, hiány vagy sérülés, nevezetesen törés, rozsdásodás, belső megromlás, rendkívüli csurgás, beszáradás és elszóródás különös veszélyének van kitéve, azon kárért, mely ezen veszélyből keletkezett ;

III. Ha oly öntöttvasárúk vagy más árúk öntöttvasból készült alkatrészei, melyek a feladónak a fuvarlevélben foglalt nyilatkozata szerint csomagolatlanul vagy hiányos csomagolással adattak fel, a vasuti szállítás alkalmával megsérültek, akkor a megsérült darabok, a feladó vagy átvevő kívánságára a rendeltetési állomásról a feladási állomásra teherárúként díjmentesen szállíttatnak. A díjmentes szállításra vonatkozó kívánság a fuvarlevélbe bejegyzendő. A díjmentes szállítás nem foganatosíttatik, ha szállítási érdekebevallás történik.

5. élő állatoknál

azon kárért, mely az állatok fuvarozásával járó különös veszélyből keletkezett ;

6. oly árúknál, ide értve az élő állatokat is, melyekhez ezen üzletszabályzat, a díj-szabás vagy a feladóval történt s a fuvarlevélbe felvett megállapodás szerint kísért kell adni,

azon kárért, mely a kíséret által elhárítani czélzott veszélyből keletkezett.

(2) Ha a kár a körülmények szerint az (1) bekezdésben megjelölt veszélyek valamelyikéből keletkezhetett, az vélelmeztetik, hogy a kár ezen veszélyből keletkezett.

(3) A felelősség alól való mentesség ezen szabályok alapján nem érvényesíthető, ha a kár a vasut vétkessége folytán keletkezett.

Az *alma* köztudomás szerint természeti minőségénél fogva romlás veszélyének kitett árú s ellenkező adat hiányában az Ü. Sz. 77. §. (1.) 4. pontjai értelmében azt kell vélelmezni, hogy az árú megsérülését az árú természetes minőségéből származó veszély idézte elő. (Keresk. és váltótvsvék 1905. D. 201.)

A felperes által különösen kiemelt annak a körülménynek, hogy a szállított *bor* s *bor* volt, mely a fagyás által értékében csökken, nincs súlya, amennyiben a bor megfagyása annak természeti minőségéből keletkezett, ily esetben pedig a vasutnak a kárért való felelőssége az Ü. Sz. 77. §. (1.)

4. pontjához tartozó II. póthatározmány C) pontja értelmében ki van zárva. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 57.)

A vasut mentességét az Ü. Sz. 77. §. (1.) 3. pontjára alapította, azt állítván, hogy a feladó a dijszabás értelmében általa berakandó és tényleg be is rakott árut hiányosan rakta be; erre nézve azonban csak a felperes által is beismert azt a tényt hozta fel, hogy **a hordók a kocsit teljesen nem töltötték ki.** Ez a körülmény azonban a helytelen berakás tényét nem állapítja meg, mert alperes maga sem tudott megjelölni oly szabályt, mely kocsirakományi áruknál a berakást végző feladó kötelességévé tenné, hogy a kocsinak üresen maradó részét kitöltse és mert maga a vasut által bemutatott tényálladáki jegyzőkönyv szerint a hordók alá voltak ékelve s a tényálladáki jegyzőkönyv sem állapítja meg a berakás hiányosságát vagy helytelenségét. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 256.)

A varrógépek állványának vasszerkezete olyan, mely saját-szerű természeti minőségénél fogva a törés különös veszélyé-nek van kitéve s ennek folytán alperes a vasuti Ü. Sz. 86. §-ának (1.) 2. és 4. pontjai alapján a bekövetkezett kárért nem felelős. A királyi járásbírószak tüzetesen kifejtette azokat az okokat, amelyekből megállapította azt, hogy a varrógépek vasállványa saját-szerű természeténél fogva a törés különös veszélyének ki van téve s hogy **a varrógépek hiányosan voltak csomagolva** s minthogy indokolása az okszerűséggel nem ellen-kezik, a bizonyítékok szabad mérlegelésén alapuló ténybeli döntését a felülvizsgálat körében, sikerrel megtámadni nem lehet. **Jogi döntése pedig a vasuti Ü. Sz. 86. §-ának (1.) 2. és 4. pontjainak helyes alkalmazásán nyugszik.** (Keresk. és váltótvszék 1913. E. 838.)

Az 1892. évi XXV. t.-cz. 2. §-a értelmében a kormány fel-hatalmaztatott, hogy az Ü. Sz. módosítása útján magát a kereskedelmi törvényt módosíthassa. Kétségtelen ebből, hogy az olyan rendelkezések, amelyek egyrészt megfelelnek az idézett t.-cz.-be iktatott berni egyezmény határozatának, másrészt eltérnek a K. T. intézkedéseitől és a vasuti Ü. Sz.-ban fog-laltatnak, törvény erejével bírnak és a magyar vasuti fovoarozási jognak kiegészítő részét képezik.

Minthogy tehát az Ü. Sz.-nak a berni egyezmény 31. cik-kével egyező 77. §-a a K. T. 425. §-ától részben eltérőleg szabályozza a vasut felelősségének korlátozását a **begöngyölés hiányos minőségével járó veszélyből eredt kárért**: helyesen vitatja felülvizsgálati kérelmében a felperes, hogy az első bíróságnak a K. T. 425. §-ára való hivatkozása téves s hogy az Ü. Sz. 77. §-a kell, hogy alkalmazást nyerjen. (Keresk. és váltótvszék 1901. E. 303.)

Az **ecetsav** nem foglaltatik a feladás idején érvényben volt Ü. Sz. B. mellékletének XX. illetve XXII. tétele alatt fel-sorolt árúk között, miért is **az azt tartalmazó ballon elhelyezése tekintetében sem alkalmazandó a XXII. tétel 7. pontja alatti az az előírás, hogy a ballon megerősítendő.**

Mindkét ballonnak általános kezelésére vonatkozólag, hogy t. i. a vasutat milyen különös mulasztás terhelné, nevezetesen, hogy azok a kirakás illetve átrakás alkalmával, akár taligán, akár vállon, vagy hátton, vagyis szabálytalanul szállítottak volna, felperes tartozott **határozott és konkrét tényállításokat elő-**

terjesztetni, felperes azonban ezt nem tette, miért is arra tekintettel, hogy nem tűnik ki a vasut terhére valamely kezelési szabálytalanság, továbbá arra való tekintettel, hogy a ballonok eltérésében jelentkező károsodás a tartályok természeti minőségéből folyó különös veszélyből keletkezhett, melyért a vasut az id. §. (2.) pontja értelmében felelősséggel nem tartozik, felperest el kellett utasítani. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1217.)

A meteorologiai intézetnek ama jelentése alapján, hogy a **burgonya** feladási napja: azaz 1909. évi január hó 17-ike és Budapestre a jőzsefvárosi pályaudvarra történt megérkezése: azaz 1909. évi január hó 23-ike közötti időben a Turkeve, mint a feladási helyhez legközelebbi jegyzéssel bíró hely és Budapest közötti útvonalon **napról-napra tetemesen süllyedő hőmérséklet volt**, mely különösen az utolsó négy napon 9°-tól 11°-ig változott és a szakértőnek esküvel megerősített ama szakvéleménye alapján, hogy ezen hőmérséklet mellett az egész szállítmánynak már a rendeltetési állomásra való megérkezése előtt több nappal teljesen át kellett fagynia, úgy hogy az tényleg teljesen megfagyva érkezhetett csak meg, a kir. törvényszék ténykép állapítja meg azt, hogy az árúban szállítása közben bekövetkezett romlás a természeti minőségéből folyó különös veszély következtében állott be. (Keresk. és váltótvszék 1912. D. 5.)

A királyi törvényszék elfogadta az első bíróság ténymegállapítását és abból levont jogi következtetését s ehhez képest helybenhagyta az első bíróság ítéletét indokainál fogva és még azért is, mert minden szakértői vélemény nélkül a közönséges élettapasztalat alapján is megállapítható, hogy az agyagból készült cserépedény különös gyártási hiba nélkül is törekény s így külbehatás, gondatlanság vagy szándékosság igazolása hiányában megáll a V. Ü. sz. 86. §-ának (2.) pontjában megállapított vélelem. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1482.)

A királyi törvényszék elfogadta az első bíróságnak azt a ténymegállapítását, hogy a **feladó helytelenül rakta be a deszkákat** a kocsiba s ez okozta a rakományok széthullását és a vasuti hídba való ütődését s elfogadta az ebből levont azt a jogi következtetést, hogy az ebből eredő kárért a vasut nem felel, az ítéletében felhozott indokainál fogva és még azért is, mert az által, hogy a vasut úgy veszi át a kocsit, amint azt a feladó berakta, ezzel nem vette magára a helytelen berakodásból eredő kárért a felelősséget, mert a V. Ü. Sz. 86. §-a (1.) 3. pontjában ez a felelősség a vasut részére ki van zárva és a helytelenül berakott rakománynak kifogás nélküli átvétele az üzletszabályzat hatályán változást nem eredményez. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1327.)

Nem férhet kétség ahhoz, hogy oly finom szerkezetű s vékony alkotású s a felperes szerint is igen kemény fából készült csónak, minő a fuvarozott csónak volt, a megállapított csomagolásban fuvarozás közben csakis a rendes fuvarozással, kivált azonban a vasuti váltókon áthaladásokkor bekövetkező zökkenések s ütődések folytán s a rendes tolatással járó fokozottabb ütődések folytán eltörhetik, már pedig ha külső erőszakos behatás nélkül is ily módon eltörhetik, ezért a törvényt az alperes a V. Ü. Sz. 86. §-ának (1.) §-a 4. alpontja szerint s a felhívott üzletszabályszakas (2.) alpontjában

foglalt vélelem alapján nem felelős. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1348.)

A bizonyítékok helyes mérlegeléséből a kir. járásbiróság is megállapította azt, amit a kir. törvényszék is megállapítandónak lát, hogy a szóban forgó hordó több árú közé volt berakva s hogy a hordó nem volt akként aláékelve, hogy az a kocsi mozgása következtében helyváltoztatásnak és ütődésnek kitéve ne legyen.

Már pedig ez esetben — tekintettel arra, hogy a berakást maga a feladó teljesítette — a szállítás idején érvényben volt vasuti Ü. Sz. értelmében a vasut a berakással járó veszélyből keletkezett kárért a javára fennálló vélelem folytán nem marasztalható. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1918.)

A kir. törvényszék elfogadta az elsőbíróság ítéletében foglalt megállapításokat s jogi döntést az abban elősorolt okok miatt az 1910. évben életbelépett V. Ü. Sz. 62. §-ának (3) pontja és 86. §-a 1. pontjának (4) alpontja felhívásával, még azért is, mert a felperes nem is vitatta, hogy a hordón az abroncsok lazulásának elhárítására hivatott védőabroncsok voltak, enélkül pedig új hordó odaszögezetlen abroncsai is meglazulhatnak csakis a vasuti fuvarozással járó rázkódás által, de még inkább a rendes tolatással járó lökődés s ide-oda csuszamlás s a vasuti váltókon áthaladással járó fokozottabb rázkódás által. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1346.)

A kir. törvényszék a szakértőknek egybehangzó s teljesen megnyugtatónak felismert szakvéleménye nyomán arra a meggyőződésre jutott, hogy a hordók dongái lazulásának s a rendes fuvarozással járó rázkódásnak s az ezzel s a rendes tolatással járó ütődésnek s így a hordók ebből könnyen keletkezhető sérülésének is ellensúlyozására csakis az a berakásmód a legalkalmasabb s helyes, ha a hordók kellően aláékelten, hasdongáikon a vasuti kocsi hosszágoldalával párhuzamosan fektűznek, a fenékdongákra fektetés pedig csak úgy, hogy ha a hordók egymáshoz s a vasuti kocsi oldalaihoz szorosan illeszkednek, vagy legalább is az ezek közt támadt hézagok erre alkalmas anyagokkal (pl. rongyok, papírdarabok, gyaluforgács, stb. eff.) teljesen kitöltettek, már pedig arra, hogy a szóban levő fenékre állított hordók ily módon berakottak voltak, a perben adat nincs, e nélkül pedig megáll a V. Ü. Sz. 87. §-ának (2) pontjában foglalt az a vélelem, hogy a kár a berakás helytelenségéből keletkezett, mert hiszen keletkezhett abból is s annak, hogy a kár éppen tolatás közben keletkezett, azért nincs jelentősége, mert a tolatás a rendes vasuti fuvarozással jár, ennek következményeiért tehát a vasuti vállalatok nem felelősek. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1938.)

A fellebbezési bíróság jogszabály megsértése nélkül indulhatott ki az ügy eldöntésénél abból, hogy a káposzta saját szerű természeti minőségénél fogva a megfagyás és ezzel a megromlás veszélyének, különös veszélyének ki van téve, tehát az akkor érvényben volt üzletszabályzat 77. §. (1), 4. és (2) pontjának

figyelembe vételével az vételezendő, hogy a káposztakiülmény megfagyása és megromlása ebből a különös veszélyből keletkezett. (Budapesti kir. ítélőtábla 1912. G. 1216.)

Megállapítja a kir. törvényszék, hogy a kirakás alkalmával a megsérült ökör a kocsi padlóján fekve, a többi ökör által összetaposva találtatott.

Ezekből a tényekből kétségtelen bizonyossággal levonható az a következtetés, hogy a megsérült állat elcsuszását és elesését a homokolás hiánya idézhette elő, viszont az összetaposást a kisérőnek a jelenlétele feltétlenül elháríthatta volna.

Minthogy ezek szerint a kár keletkezésének az oka — egyéb tárgyi adat hiányában — csakis a homokolás és a kisérő hiányára vezethető vissza; minthogy a homokoltatást az alperes, a kisérő adását pedig a felperes mulasztotta el: ezeknél fogva a királyi törvényszék úgy találta, hogy a peres felek a mulasztásaiknál egyenlő arányban idézték elő a felmerült kárt és ezért akként döntött, hogy azt egyenlő arányban legye-
nek kötelesek viselni. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1519.)

A kir. törvényszék tényképen állapítja meg, hogy a kajszinbaraczk természeti minőségénél fogva a rendkívüli gyors romlás veszélyének kitett áru, amely félig nyers állapotában is, melyben forgalombahozatal céljából vasuti szállítást alá kerül, három-négy napnál hosszabb ideig tartó fuvarozást el nem bír, mert ezen időn túl megpuhul, a nyomás következtében megfoltosodik s így kereskedelmi értékéből nagyon sokat veszít. Ilyen áru fuvaroztatása körül tehát a vasut fokozottabb gondossággal tartozik eljárni és amennyiben ezen áru tekintetében a szállítás közben elhurcolás következik be, úgy a vasut az abból előállott kárért való felelősség alól nem szabadul, mert az állandóan követett bírói gyakorlat a vasutnak a felelősség alól való mentesülését csak közönséges és nem a gyorsan romlandó áruk elhurcolása esetén állapítja meg, melyek szállítása körül a vasutat az ügylet természetében rejlő fokozottabb kereskedői gondosság terheli. Miután pedig nem volt vitás a felek között, hogy az elhurcolás be nem következése esetén a kérdéses kajszinbaraczkoknak a romlás beálltát megelőző 3 napon belül kellett volna rendeltetési állomásukra megérkezniök, helyre van állítva a bekövetkezett kár s a vasut vétkes gondatlansága közötti okozati összefüggés. (Ker. és váltótvszék.)

Nem vitás a peres felek között, hogy a kereseti üveg ballon a vasuti fuvarozás után a rendeltetési állomásra törötten érkezett s a benne szállított glycerin kifolyt.

A V. Ü. Sz. 86. §-ának (1), 4. pontja értelmében a fuvarozó vasut nem felelős azon áruknál, amely áruk sajátserü természeti minőségüknél fogva a törés különös veszélyének vannak kitéve, ha a kár ebből a veszélyből keletkezett.

Ugyanezen felhívott szakasz 2. pontja értelmében, ha ilyen kár az említett veszélyből keletkezhet, az a vélelem, hogy a kár ebből is keletkezett. Ez a vélelem pedig az árunak nemcsak valamely részére, hanem annak egészére áll.

Ezzel a vélelemmel szemben az idézett szakasz (3) pontjának megfelelően a felperest terhelte annak bizonyítása, hogy a felmerült törés a vasut vétkességéből keletkezett.

Minthogy azonban felperes a vasut vétkességének megállapítására alkalmas tényeket fel nem hozott, az elsőbíró-ság által kihallgatott szakértő vallomásaival pedig bizonyítást

nyert, hogy az üvegballonoknak köztudomású törékenysége még a szakszerű csomagolással sem hárítható el:

ennél fogva a kir. törvényszék elfogadta az elsőbírósnak azt a ténymegállapítását, hogy a törés az áru belső minőségéből keletkezett, mely veszélyből eredett kárért alperes felelőssége nem tehető s ez okból helybenhagyta az elsőbírósnak ezt az álláspontot érvényre emelt ítéletét.

A felperes által e helyütt felajánlott bizonyítást a kir. törvényszék mellőzte, mert nem találta alkalmasnak a vasut vétkességének megállapítására.

Ugyanis, ha bizonyítást is nyerne a tényálladási jegyzőkönyv tartalmával ellentétben, hogy nem az egész ballon, hanem csupán a nyaka törött el és a szakértő is azt véleményezné, hogy ilyenkor a törés csakis erőszakos külső behatásból keletkezhetett:

a szakértői vélemény, szemben az üvegnek köztudomású törékenységevel, magának az anyagnak közvetlen megvizsgálása nélkül megnyugtató alapot nem nyújthatna, már pedig a felperes a megvizsgálást fel nem ajánlotta s ezt a feladónak s a gyárosnak a gyártási hibák hiányát bizonyítandó kihallgatása nem pótolhatja. (Keresk. és váltótszék. 1913. D. 1574.)

A királyi törvényszék a földmívelésügyi miniszteri rendelethez megállapítja, hogy ezek a feladó és a vasut között fennálló fuvarozási szerződést nem érintik és a V. Ü. Sz. rendelkezéseit a vasut felelőssége tekintetében nem módosították, mert ugy a 20304/III. r. 398., mint az erre utaló 94166/III. r. 911 számú rendelet megköveteli ugyan, hogy a kisebb állatok szállításakor ezekből egy kocsi csak annyi rakható be, hogy az állatoknak lefekvésére elegendő helyük legyen, de ezen rendelkezés betartásáért nem a vasutat, hanem a kirendelt állatorvos szakértőt és a feladót egyetemlegesen teszi felelőssé, az állatok felvételénél eljáró vasuti közegre csupán az ellenőrzés kötelességét rója azzal, hogy a szakértő szabálytalan eljárását feljelenteni tartozik. Tehát itt csupán adminisztratív jellegű ellenőrzés, nem pedig a berakás tényébe való beavatkozás történt a vasuti közeg kötelességévé s így még ha tényleg elmulasztotta volna is a vasuti közeg a szakértő eljárásának kellő ellenőrzését, ezért csak az illető közeg a mulasztásért adminisztratív uton volna felelősségre vonható, de a vasutra magára a szállítás közben ebből netán bekövetkezett károkért a V. Ü. Sz. keretén kívül anyagi felelősség nem hárul.

Nem volt vitás, hogy az A) al. fuvarlevéllel szállított 12 tehén és 13 borjú közül a rendeltetési állomáson 5 borjú elhullva találtatott.

Az alperes által felhívott tanúk vallomásaiból nem volt ugyan megállapítható, hogy a kérdéses alkalommal a feladó figyelmeztetve lett volna arra, hogy a kocsi nem elegendő a szállítani kívánt állatok berakására s alperes ennek daczára rakta be az állatokat, mert e tanúk csak általánosságban több hasonló esetre, de nem éppen a jelen esetre emlékeztek, de a berakás az annak idején érvényben volt V. Ü. Sz. 44. §-ának (5) pontja értelmében a feladó kötelessége lévén, minden, a berakás körül előforduló gondatlanságból eredő károkért a 77. §. 1. (3) pontja értelmében a vasut a felelősség alul mentesül, mert a 2. alatti tényálladási jegyzőkönyv tanúsága szerint a kirendelt állat-

orvos szakértő a kirakásnál megállapította, hogy a kocsi tulzsufolt volt s az elhullott borjúk agyontapostattak.

A szakértő a jegyzőkönyvből kitetszőleg hivatalosan járt el a szemlénél, annak ezen körülményre való kihallgatása feleslegesnek bizonyult, mert egyebet itt sem vallhatna, miért is a kir. törvényszék a tanukénti kihallgatását mellőzte, a szakértők véleménye alapján a tulzsufolást tényül megállapítja.

A tulzsufolás pedig kizárólag a feladó felelősségére megy, mert a berakásnál szem előtt kellett volna tartani a fent hivatkozott miniszteri rendeletben érvényre jutott azt az elvet, hogy a 12 darab tehén között szállított 13 darab borjúnak a lefekvésre elegendő helye legyen, mely gondosság elmulasztásának következményeit egyedül ő tartozik viselni, míg ha igaz volna is alperesnek az a védekezése, hogy a vasut nem bocsátott feladó rendelkezésére, kérelme dacára nagyobb kocsit, mert a feladó kisebb kocsi elfogadásával a berakás veszélyét is elvállalta.

De mentesül a vasut a felelősség alul az akkor érvényben volt V. Ü. Sz. 77. §-ának (1) 5. pontja alapján, mert a 2/ alatti tényálladáki jegyzőkönyvvel szakértőileg igazolt agyontapostása a nagyobb állatokkal vegyest szállított szopós borjúknak a (2) pont értelmében az élő állatok fuvarozásával természet-szerűleg velejáró különös veszélyből eredő kárnak vélelmezendő s így ez okból is szükségtelen volt a felperes által felhívott állatorvos szakértőnek tanukénti kihallgatása arra az egyébként a 2/ tényálladáki jegyzőkönyvben már megczáfolt s felperes alábbi álláspontjával ellenkező körülményre, hogy a kocsi nem volt tulzsufolva. (Keresk. és váltótvszék 1910. D. 2087.)

A fuvarozási jognak a bizonyítási teher megoszlására is döntő főele az, hogy a kár iránti felelősség nem a vétkességnek, illetőleg a vétkesség igazolásának, hanem a veszély viselésének szempontján alapul. Nem áll az, hogy mindegyik fél akkor és annyiban viseli a kárt, amennyiben hibázott. Ez a fuvarozás természetével nem volna összeegyeztethető, mert az árut szállítás közben annyira nem lehet ellenőrizni, hogy a kárnak oka s e részben egyik vagy másik félnek vétkessége esetről-esetre kideríthető lenne.

A szabály az, hogy a fuvarozó viseli a kárt, mely alól csak akkor menekül, ha a K. T. 398. s az Ü. Sz. 75. §-a 1. pontjában felsorolt körülmények valamelyikének fennforgását igazolni tudja.

E szabály alól azonban kivételek vannak, különösen a törékeny árukra nézve a K. T. 425. §-a 4. és az Ü. Sz. 77. §. 2. pontjának 4. alpontjánál fogva s a kivétel hordereje nemcsak az, hogy a vasut nem viseli a törékenységi veszélyét, hanem az ellenkező bizonyításáig fennálló az a vélelem is, hogy a kár, ha e veszélyből egyáltalán származhatott, tényleg abból származott is; a vasut tehát csak akkor felel a kárért, ha a másik félnek sikerül e vélelmet megdönteni, vagy a vasut közegeinek vétkességét kimutatni.

A törékeny árunak ismérve azonban nem az, hogy magától törik, hanem az, hogy könnyen törik. Magában véve, azaz minden külső behatás nélkül a törékenység rendszerint nem idézi elő az áru megsemmisülését. Nem szükséges tehát, hogy a törékenység egyedüli oka legyen a kárnak, lehet oly külső

behatás is, mely a törékeny tárgynak kárt okoz, de nem okozna kárt a nem törékeny dolognak.

Amennyiben igazolható, hogy e másik közreműködő behatás a vasut vétkességének tudandó be, a vasut felel minden esetben akkor is, ha a törékenységi hozzájárul a kár okozásához, azaz, ha a nem törékeny áru a konkrét vétkes behatás alatt épségben maradt volna. De a vétkesség igazolásától eltekintve, a károsultnak azt kell igazolnia, hogy a törékenységi nem áll okozati összefüggésben a kárral, vagyis ki kell mutatnia, hogy a külső behatás, mely előfordult, nem törékeny áru romlását is előidézte volna. (Kir. keresk. és váltótvszék 1896. D. 845.)

A 2. alatti tényálladéki jegyzőkönyv szerint, amelyet a felperes jogelődje ezzel a nyilatkozattal: **•Fenti véleménynyel egyetértve•** aláírt és amelynek tartalmát vitássá nem tette, a meg nem erősített árúdarabok a megérkezés alkalmával egymásra esve össze-vissza fektüdtek a kocsiban.

Az árú rakodásának ez állapotából nyilván kitűnik, hogy ez árú a berakás és rakodás által az ellen, hogy a vasuti szállítással szükségképp együtt járó rázkódítás által helyükből ki ne mozdítottassanak és helyzetükben változást ne szenvedjenek, kellően biztosítva nem voltak. Nyilván helytelennek kell minősíteni a berakásnak és rakodásnak azt a módját, mely az egyes árúdarabokat nem biztosítja az ellen, hogy a vasuti szállítással szükségképp együtt járó rázkódítás azok helyzetében ne idézzon elő változást. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 75.)

A kir. törvénytörvény az országos m. kir. növénytermelési kísérleti állomásnak véleményéből, továbbá a pécsi és kolozsvári kereskedelmi és iparkamarák véleményéből meggyőződött arról, hogy az **új tengeri a megdohosodás és megpenészesedés veszélyének kitett könnyen romlandó áru**, mely a megromlás veszélyétől csak vékony rétegekben kiterítve sokszoros átforgatással óvható meg és a vasuti szállítást a romlás veszélye nélkül csak úgy bírja el, ha a szállítás rövid ideig tart. (Keresk. és váltótvszék 1908. D. 1042.)

Ha áll is általában, hogy az áru törékenységi a szakszerű gondos csomagolás meg nem szünteti, s legfeljebb csak csökkenti s hogy ennél fogva általában az **üveg** természetes minőségénél fogva törékeny áru, mégis nem lehet ennek a vélelemnek hatályát mindenesetre s főleg nem olyanra is kiterjeszteni, ahol, mint az a 2. ./. alatti tényálladéki jkv.-ben is megállapítást nyert, tárgyilagossá ténnyel áll rendelkezésre abban a tekintetben, hogy a **törés nem az áru belső természeti minőségéből, hanem külső erőszakos behatás folytán, nevezetesen egy idegen tárgynak hozzáütődése folytán jött létre.**

Erre az esetre nem terjed ki a vasutnak az Ü. Sz. 86. §-ának (1.) 4. illetve 2. pontján alapuló mentessége, hanem elölrébe lép az Ü. Sz. 84. §-án alapuló felelőssége, hacsak az alól magát, az ott megjelölt többrendbeli okok egyike alapján nem mentesíti. (Keresk. és váltótvszék 1913. E. 634.)

A kir. törvénytörvény indokaiból elfogadta az elsőbírószék ténymegállapításait, azokat azzal egészítette ki, hogy a tűz az olajos hordónak a nyitott kocsin szállításával járó veszélyből keletkezett, mert már maga a nyitott kocsin való szállítás

is tűzveszéllyel jár, mit fokoz még az is, hogy a hordó olajos, tehát könnyebben gyúlékony.

Az ekként kiegészített tényállás mellett a tüzeset folytán bekövetkezett kárra vonatkozólag a vasutat a felelősség alól mentesíteni és az elsőbíróóság ítéletének megváltoztatásával felperest keresetével elutasítani kellett, mert azon lehetőség fennforgása mellett, hogy a kár a nyitott kocsin való szállítástól keletkezett, az Ü. Sz. 77. (2.) p. értelmében az ellenkező bizonyításáig az vélelmezendő, hogy a kár abból a veszélyből keletkezett, mely esetben a vasutat az Ü. Sz. 77. §. (1.) 1. pontja értelmében felelősség nem terheli. Ezzel szemben felperest terhelte annak bizonyítása, hogy a kár nem a nyitott kocsin való szállítással járó veszélyből keletkezett, amit azonban nem bizonyított. (Keresk. és váltó-tv. 1910. D. 1168.)

A kereset alapját képező s felek közt nem vitás tényállás szerint az alperes vasút Budapest-Dunapart-teherpályaudvar állomása a felperesi jogelőd által a Ba. fuvarlevéllel feladni kívánt, léczekből készült védőkeretbe csomagolt és a bíróság előtt eredeti csomagolásban felmutatott márványlapot csak azzal a feltétellel akarta szállításra felvenni, ha a feladó a csomagolást az Ü. Sz. 58. §-a 2. pontja értelmében hiányosnak elismeri, minthogy pedig feladó a csomagolás hiányosságát elismerni vonakodott: alperes vasúti állomás az áru felvételét megtagadta. Felperes az áru felvételének ezen megtagadását, hivatkozva arra, hogy a védőkeret hiányos nem volt, jogosulatlannak kimondani és az ezen megtagadásból származó kárának megtérítését kérte. Alperes a kereset elutasítását kérte: elismerte, hogy az áru felvételét attól tette függővé, hogy feladó a következő elismerést: *„márványlap védőkeretben hiányosan csomagolva”* a fuvarlevélre s az *„E”* mintájú nyilatkozatba vezesse; felhozta, hogy a feladó állomás jogosítva van a védőkeretben való csomagolást, még ha a védőkeret szilárdsága s szerkezete kifogástalan is, hiányosnak tekinteni, ha csak a léczek legfeljebb 5 cz.-nyi távolságban egymástól nincsenek. Felhozta, hogy az Ü. Sz. azt, hogy a csomagolás mikor tekintendő hiányosnak, közelebbről meg nem jelöli s így a feladó állomás üzletszabályszerű jogával élt, mikor a védőkeretben való csomagolást egyáltalában hiányos csomagolásnak tekinti. **El nem fogadható alperes azon álláspontja, hogy a csomagolás hiányosságának megállapítása teljesen és kizárólag a felvevő állomás belátásától volna függővé tehető s ez alapon a felvevő vasúti közegeknek véleménye döntene egyedül afelett, hogy a csomagolás hiányosnak tekintendő-e vagy nem?** Ezen kérdésben ugyanis a kereskedelmi és vasúti forgalom általános követelményei irányadóks ha a csomagolás ezen követelményeknek megfelel, úgy a vasúti közegek magán véleménye nem érvényesülhet.

A perbeli esetben a per-vita tárgyát képező csomagolás mód, a mindkét fél által elfogadott szakértő véleménye szerint megfelel a **márványlapok vasúti szállításához szükséges csomagolás szokásos módjának**, mely a vasúti szállítás rendes esélyeivel szemben kellő védelmet nyújt. Különben is az

árúosztályozás K 62. díjtétele köveknek védőléceken való szállítását kifejezetten is megengedi, tehát a csomagolás ezen módját a díjszabás maga is olyanak tekinti, mely az árú megsérülésének meggátolására elegendő. A vasut tehát a márványlapnak védőkeretben való csomagolását az általános forgalmi szokás és az árúosztályozás idézett intézkedése ellenében hiányosnak tekinteni jogosítva csak az esetben van, ha a csomagolás a szokásos kellékeknek meg nem felel, vagyis ha az lazának, gyöngének, vagy egyébként hibásnak mutatkozik. Minthogy azonban ily értelmű kifogás a perbeli védőkeret ellen fel nem merült: a vasuti felvevő közeg nem volt jogosítva követelni, hogy a feladó a védőkeretben hiányosan csomagolva elismeréssel ne csak a csomagolás módját, hanem ezt hiányosnak is elismerje. (Bpesti VI. ker. jbiróság 1907. Fh. 2517.) **Ellenkező s érvényben álló gyakorlatot** l. alább a 328. oldalon.

A kir. törvényszék az elsőbíróóság által megállapított tényállást helyesnek fogadta el, ítéletét pedig helybenhagyta az abban felhozott, a fellebbezési bíróság által is helyeseknek talált jogi indokainál fogva s a fellebbezési tárgyaláson felhozottakra tekintettel még azért is, mert abból a körülményből, hogy a gép **főtengelye elhajlott, amely pedig annak nem törékeny voltára mutat**, továbbá abból, hogy a fogaskerekeket védő s minőségüknél fogva nem könnyen törő fadóbook is a V alatti tényálladási jegyzőkönyv tartalma szerint összetörték, megállapítja a kir. törvényszék, hogy a felperest ért károsodásnak nem a szállított gép alkatrészek törékeny természete volt az oka, miért is a vasutat az Ü. Sz.-ban felállított vélelemre nem hivatkozhatik. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 669.)

Az A) alatt csatolt fuvarlevéllel 10.000 kg.-nál nagyobb súlyu rongy küldemény kocsirakományban szállítottatott s így annak berakása a fellebbezett ítéletben felhívott díjszabási intézkedések értelmében a feladó kötelessége volt.

Minthogy pedig a keresetben említett **ponyvák** a nem vitás tényállás szerint a nyitott kocsiban szállított árú betakarására használtattak és **szállítás közben vesztek el**, ez alapon magáévá tette a kir. törvényszék az elsőbíróáságnak abbéli ténymegállapítását, hogy a ponyvák elveszése eredhetett a hiányos berakásból.

Eszerint az Ü. Sz. 77. §. (1.) pontjának 3. bekezdése és a ugyanazon szakasz (2.) pontjának egybevetett rendelkezése értelmében a felperest terhelte annak bizonyítása, hogy a kár nem az említett veszélyből eredt.

Azonban a kir. törvényszék a felperes által ajánlott tanubizonyítástól eredményt nem várt s azt mellőzte, mert tanuk egybehangzó vallomása alapján meggyőződött arról, hogy a kérdéses küldemény lazán volt berakva, hogy az egyes zsákok nem voltak kellőleg egymáshoz erősítve, úgy hogy emiatt az egész küldemény ingott, egyes zsákok pedig a kocs oldalán lógtak, tehát a berakás hiányos volt. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 1001.)

Az üzletszabályzat értelmében akkor, ha a bekövetkezett kár az eset körülményeihez képest a szakaszban megjelölt

veszélyekből eredhetett, az vélelmeztetik ugyan, hogy a kár tényleg az illető veszélyből keletkezett, de ugyane pont szerint megdől ez a vélelem, ha az ellenkező, vagyis az bizonyítatik, hogy a kár nem az illető veszélyből eredett. Már pedig az elsőbíróság bizonyítottan vette, hogy a kereseti **üvegballon függő helyzetben akként lett berakva**, hogy a vasut mozgása közben állandóan a kocsi vasfoglalatához ütdőhetett s tényről-tényre következtetve megállapította azt is, hogy ily körülmények közt a ballon a vasúti szállítással járó rázkódtatás következtében minden más külső erőszakos behatás nélkül is eltörhetett. Az elsőbíróság e ténymegállapításból kitűnőleg az üvegballon eltörését volta- képen arra vezeti vissza és annak tulajdonítja, hogy az akként volt berakva, hogy az minden más erőszakos behatás nélkül a vasuti szállítással rendszerint kapcsolatos rázkódtatás közben a kocsi vasfalához ütdőött. Az első bíróság által megállapított e tényekből kétségtelen, hogy a küldeményben bekövetkezett kár a helytelen berakásból származott, mert nem férhet kétség ahhoz, hogy üveg árúnak oly módon való elhelyezése, hogy függő helyzetben a vasúti szállítással rendszerint együtt járó rázkódtatás következtében a kocsi vasfoglalatához ütdőhetik, helytelen berakásnak minősítendő. Azért a kárért azonban, mely a helytelen berakás veszélyéből keletkezett, oly esetben, mikor az árú berakásáról, miként a perbeli küldeménynél is, a vasút gondoskodik, a vasút felelős, még akkor is, ha a küldemény a törés veszélyének kitett árú volt, mert helytelen berakás esetén nem hivatkozhatik a vasut sikerrel arra a mentességre, a mit az üzletszabályzat egyébként a törékeny árúban keletkezett kár tekintetében a vasútnak biztosít. (Keresk. és váltótvszék, 1906. E. 348.)

A kir. törvényszék arról győződött meg, hogy a feladás idejében július és augusztus hónapokban már az előző évi, vagy ennél régebbi termései **hüvelyes paprika** teljesen száraz, úgy hogy az többé nedvet nem veszíthet és száradás által **súlyvesztéseget** nem szenved, az elporlódás pedig az ilyen árunál legfeljebb egy ezrelék, de ez sem szóródik ki a zsákokból hiánytalan csomagolás mellett.

Ezek szerint a súlyhiány nem keletkeztetett az árú természetes minőségéből. (Keresk. és váltótvszék, 1905. D. 800.)

Téves az elsőbíróságnak az a felfogása, hogy a vasútnak a 77. § (1) 4. pontjában meghátorozott mentessége a **tűzveszélyt** illetőleg csak arra az esetre vonatkozik, ha a nyitott kocsin szállított árú a mozgásban lévő ama mozdony szikrájától gyul meg, mely az árút tartalmazó kocsit maga után vonta.

E felfogás tévessége kitűnik abból is, hogy a tűzveszély egyaránt fennforog, akár az árút szállító vonat mozdonyra, akár az e vonattal szemben jövő másik vonat vagy az árút szállító vonat állásakor az a mellett elhaladó vonat mozdonyra szórja a szikrát. (Keresk. és váltótvszék, 1906. D. 83.)

Minthogy a pléhvel eszközölt foltozás a hordón külsőleg felismerhető, s minthogy a foltozott hordókat a vasút nem tartja hiánytalan csomagolásnak, nem védekezhetik a vasút sikeresen azzal, hogy a kereseti árúhiányt a hordó hiányossága okozta, mert az Ü. Sz. 77. §-a (1) 2. pontja a vasút felelősségét azért a kárért, amely a begöngyölés hiányos minőségével járó veszélyből keletkezett, az Ü. Sz. 58. §-ának a korlátai közt, tehát ha a csomagolásnak hiányai külsőleg felismerhetők voltak, csak az esetre szünteti meg, ha a vasút a feladóval a begöngyölés hiányosságát az előírt módon elismertette. (Kersk. és váltótvszék, 1908. D. 98.)

A kir. törvényszék a szakértő elfogadott véleménye alapján tényül állapította meg, hogy a szállított **darabos ócska réz nem oly áru**, mely a fuvarozás közben való részbeni elveszés meggátlása végett **begöngyölést igényel** s az elszóródás különös veszélyének sincs kitéve. Ebből következik, hogy a vasút az üzletszabályzatban meghatározott esetekben részére biztosított mentességre a kereseti szállítmányt illetőleg sikerrel nem hivatkozhatik. (Keresk. és váltótvszék, 1906. D. 1046.)

Az ökrök kiesése az eset körülményeihez képest keletkezhetett az élő állatok fuvarozásával járó különös veszélyből, mert a felperes vallomása szerint meg nem kötözött, a rázkódattatástól és az alaguton áthaladt **vonat dübörgésétől megriadt ökrök** dulakodás közben a szarvaikkal kiemelhették a kocsi ajtaját, akkor is, ha az el is volt szabályszerűen zárva. Ezt a veszélyt pedig a felperes tartozik viselni, annyival inkább, mert az üzletszabályzat értelmében az ő kötelessége lett volna az állatok biztos elhelyezéséről, a megkötözésükhöz szükséges és általa beszerzendő eszközökkel gondoskodni és a mennyiben ezt saját vallomása szerint elmulasztotta s ezzel a mulasztásával a küldeményét veszélynek tette ki, ennek következményei reá hárulnak. (Keresk. és váltótvszék, 1907. D. 73.)

Minthogy felperes előadása szerint a hordó dugója felett pléhlemez volt alkalmazva, nyilvánvaló, hogy a **dugónak a pléhlemez leválása után** a vasuti fuvarozással járó rázás folytán **kiesése** és felperesnek ebből származott kára a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányából származott.

A csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányából származó kárért azonban az üzletszabályzat értelmében a vasút nem felel, hanem a feladó és a vasutat csak vétesség esetében terheli felelősség; vétkeiséget azonban a vasút terhére felperes nem bizonyított. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 1229.)

A hordón a védőabroncsok rajta voltak s azon külső erőszak nyomát felfedezni nem lehetett, a kiszivárgást a dongák laza összeszorítása okozta.

E tényállás mellett felperes a fuvarozás közben kiszivárgott szesz értékének megtérítését alperestől jogosan nem követelheti;

mert a hordónak az a hiányossága, hogy abroncsai a fuvarozás közben meglazulnak, illetve hogy a hordó a vasuton való fuvarozással járó rázkódást ki nem bírta, oly hiány, melyet a feladásnál a különben sértetlen hordón külsőleg felismerni nem lehetett, a vasutnak az ebből eredő kárért való felelősségét pedig az üzletszabályzat 58. §-ának (3) p., mely a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányaiért való felelősséget a feladóra hárítja, egyenesen kizárja. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 583.)

A nyitott kocsin való szállítás veszélye főképen abban rejlik, hogy az áru a természeti erők behatásának van kitéve, a jelen esetben azonban a sérülést (horpadás) az okozta, hogy az áruhoz szilárd tárgy ütődött, az ily természeti sérülés pedig nem vezethető vissza arra, hogy az áru nyitott kocsin szállított, a mennyiben ily sérülés a nyitott és zárt kocsiban való szállításhoz egyaránt előfordul és a vasut az ily sérüléstől az árut, tekintet nélkül arra, hogy az milyen kocsiban szállítatik, egyaránt köteles megóvni. (Keresk. és váltótvszék, 1907. D. 901.)

Az elsőbírság által megállapított az a tényállás, hogy a hordók keresztbe voltak rakva, alá voltak ékelve, de az ékek nem voltak odaszögezve: nem változott.

A berakás megállapított módja pedig hiányos, mert a hordók menetelés közben gurulás veszélyének vannak kitéve és az ékek és hordók a vasuti fuvarozással járó rázkódtatásnak ellenállani nem tudtak. (Keresk. és váltótvszék, 1906. D. 626.)

Nem volt vitás a felek közt s ennek folytán a kir. törvényszék tényként megállapítja, hogy az alperes által 1899. évi június hó 23-án Budigba Feig Ede címére feladott kocsi-rakomány lisztárú átnedvesedett állapotban érkezett meg s az átnedvesedést az okozta, hogy a kocsinak a fedele lyukas volt s a lyukakon utközben az eső becsurgott. Nem volt vitás a felek közt s a kir. törvényszék ennek folytán tényként állapítja meg azt is, hogy alperes írásbeli elismerés nélkül vette át a kocsit a vasuttól, a tetején az átvételnél már megvoltak a hiányosságok, amint ez a felperesnek 2. alatti értesítéséből is kitűnik.

Az 4. alatti szerződés szerint, a melynek alaki és tartalmi valósága a felek közt nem vitás, annak 13. §-a értelmében a kocsi kölcsönös átadása mindenkor írásban történik, mely alkalommal a kocsiikon esetleg észlelt hiányok és sérülések egymásnak kölcsönösen elismertetnek. Ama ténymegállapítás mellett, hogy a szóban forgó lisztiszállítmány berakása alkalmával az alperes által felhasznált kocsi átadása nem történt írásban s az átvétel alkalmával a kocsi sérült volta meg nem állapított, kétségtelen, hogy a kocsi sérült volta folytán előállott kár keletkezése körül ugy felperest, mint alperest mulasztás terheli, mert mindegyikük elmulasztotta a szerződés intézkedése és ebből következő kötelezettsége ellenére, hogy meggyőződést szerezzen a kocsi állapotáról, épségéről s berakásra alkalmas voltáról.

Ez okból pedig fölöslegessé vált annak vizsgálata és megállapítása, hogy a rakodáshoz vasuti technikai értelemben az avégből kiállított kocsi állapotának a megvizsgálása is hozzá tartozik-e, mert a fennforgó esetben e részben a szerződés intézkedése szolgált alapot arra nézve, hogy a kocsi sérült volta folytán előállott kárért a felek kölcsönös mulasztása következményeként mindegyikük felelőssége megállapíttassék, még pedig a mulasztás kölcsönös volta folytán akként, hogy az előállott kárt egyenlő részekben viselik. (Keresk. és váltótvszék, 1903. D. 647.)

Az elsőbíróóság ítéletében megállapított azt a tényállást, hogy a **hordó**, amelyben a kereseti árú küldetett, a megérkezéskor a meglazult **dongái közt szivárgott**, de a feneke betörve nem volt, továbbá, hogy hering a hordóból nem hiányzott és a hordó édesvízzel feltöltve nem lett, — az elsőbíróóság által e részben felhozott indokokból a kir. törvényszék is elfogadta.

Egybevetve a tényeket magának a felperesnek azzal az állításával, hogy a hordó feladásakor ép és sértetlen volt, kétségtelen, hogy a hivatalosan megállapított 8 kg. súlyhiány abból keletkezett, hogy a hordó dongái a szállítás alatt meglazultak és a hordóból a meglazult dongák közt a sós lé kiszivárgott.

Az árúban ekként keletkezett hiányért az alperes vasut az üzletszabályzat 77. § (1) 2. és az abban felhívott 58. § (3) pontjában foglalt határozmányok értelmében nem felel; mert a kár kétségtelenül a begöngyölés hiányos minőségével járó veszélyből keletkezett;

s mert a feladásakor ép és sértetlen hordón azt, hogy annak dongái a szállítás közben meglazulhatnak, az alperes vasut nem ismerhette föl, a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányaiért pedig a feladó felelős.

Abból, hogy a sós víz elfolyásából keletkezett hiányért az alperes nem felel, okszerűen következik, hogy az árúnak a sós víz kiszivárgása folytán bekövetkezett megromlásáért sem terheli az alperest felelősség, még pedig annál kevésbé, mert a szakértő véleménye szerint, amelyet a kir. törvényszék is magáévá tett, november és december havában, a mikor a kereseti árú is szállított, a hering vízhiány miatt még nyolcz nap alatt sem romlik el. Ily körülmények közt pedig az árú megromlása csakis a felperesnek arra a mulasztására vezethető vissza, hogy az 1903. évi november hó 19-ik napján megérkezett árút csak 1903. évi december hó 4-ik napján váltotta ki. (Keresk. és váltótvszék, 1905. D. 620.)

A felperes panasolja felülvizsgálati kérelmében, hogy az elsőbíróóság eljárási szabályt sértett az ítéletében azzal, hogy nem terjeszkedett ki annak a ténynek a megállapítására, hogy az italműkből állott kereseti küldemény fonott kosárban és lécek közé helyezett üvegballonban csomagolva adatott fel.

Ez a panasz alaptalan, mert a Ü. Sz.-nak irányadó anyagi jogszabályokat tartalmazó 77. §-a (1) pontja 2. és 4. alpont-

jának egybevetéséből helyesen vonta le az elsőbíróság azt a következtetést, hogy az üzletszabályzat **üvegárujánál** a vasutnak törésért, illetve a törés veszélyéből keletkezett kárért való felelősséget kizárja akkor is, ha az áru hiánytalan csomagolásban adatott fel. Nem sértett tehát jogszabályt az elsőbíróság, midőn nem terjeszkedett ki a csomagolás módjának megállapítására, mert ha a csomagolás hiánytalan minősége ki is zárja a vasutnak a felhívott szakasz (1) 2. pontja szerinti mentességét, de nem szünteti meg a felelősségnek az 1/1. 4-ik pontban biztosított, az elsőbíróság döntésénél alapul vett korlátozását.

Ez okfejtésben czáfolatát találja a felperesnek az Ü. Sz. 77. §-a (1) 4. pontjának és a 75. §-nak téves alkalmazására alapított felülvizsgálati panasza is.

A felperesnek az a felülvizsgálati támadása, hogy az alperes vasutnak állott volna kötelességében kimutatni, hogy a kár a törékenységgel keletkezménye volt és ennek bizonyítása nélkül a kárt a vasuti alkalmazottak vétkességének kell tulajdonítani, szintén alaptalan.

Mert az Ü. Sz. már felhívott 77. §-a (2) pontja értelmében ha a bekövetkezett kár az eset körülményeihez képest a szakaszban megjelölt veszélyekből eredhetett, az ellenkező bebizonyításáig az vélelmeztetik, hogy a kár tényleg az illető veszélyből keletkezett.

Ez a határozmány nem hagy fenn kétséget az irányban, hogy a vasut javára állít fel vélelmet, amelynek megdöntése, vagyis annak bebizonyítása, hogy a kár nem az illető veszélyből keletkezett, a vasut ellenfelének a kötelessége. (Keresk. és váltótvszék, 1909. E. 164.)

Az irányadó tényállás szerint a **szilvaküldemény ömlesztve** szállítottott akkép, hogy a fedett kocsi aljára vízhatlan ponyva került, melynek szélei bizonyos magasságban a kocsi oldalfalaihoz szegezettek és hogy a hiány megállapításakor a ponyva ez egyik oldalon leszakadtnak találtott. Tekintettel arra, hogy e ténymegállapítás nem azt tartalmazza, hogy a leszakadt ponyva a szilvaküldeményre borult s így különös szakértelem nélkül is amaz elemi természeti törvény ismeretéből, hogy a vízszinben elterjedésre törekvő folyadék, ha oldalt áthatatlan korlátot nem talál, a leesett ponyva széle fölött elfolyik, helyesen következtette az elsőbíróság azt, hogy a megállapított súlyhiány a feladó terhére eső hiányos berakásból eredő védőponyvra lehullásából keletkezhetett, ez alapon pedig helyesen alkalmazta az Ü. Sz. 77. §-a (1) 3 é. 2. pontját. (Keresk. és váltótvszék, 1911. E. 305.)

Hízott sertések szállítása azzal a veszéllyel jár, hogy a sertések szállítás közben könnyen megfuladhatnak minden különös baleset nélkül a rendes rázkódtatás következtében is; ezzel szemben felperest terhelte az ellenkezőnek, nevezetesen annak bizonyítása, hogy a kár más okból, nevezetesen a kisiklás, avagy az ennek következtében beállott hosszabb szállítás folytán állott be. (Bp. ker. s váltótvszék 1909. D. 1039.)

A fuvarlevélben megjelölt márványlap habár gránit-márványból s így az összes márványfajok közül a legtartósabb és legellenállóképesebb, valamint a legkevésbé törékenynek tekinthető fajból való, mégis csak sajátserű természetű minőségüknél fogva törékeny árúnak tekintendő, amely eme minőségénél fogva a törés különös veszélyének van kitéve. Ily körülmények között pedig, ha az elsőbíró-ságnak a szakértő véleményére alapított és ehelyütt is elfogadott ténymegállapítása szerint az említett fuvarlevélben megjelölt áru tekintetében alkalmazott az a csomagolási mód, hogy a kérdéses márványlapok védő keretekben voltak elhelyezve, a csomagolás rendes és szokásos módjának tekintendő, amely a márványlapoknak a lehető legjobb védelmet nyújtja s melynél jobb csomagolási mód rendelkezésére nem áll — ennek csak annyiban van jelentősége, hogy a csomagolás szabályszerűsége csupán csökkentti, de egy-magában véve még meg nem szünteti az árúnak sajátserű természeti minőségéből folyó különös törékenységet.

Már pedig abból a nem vitás ténykörülményből, hogy a szóban forgó küldeményt magában foglaló védőkereten semmiféle sérülés és külső erőszakos behatás nyoma észlelhető nem volt, a fentebb kifejtett állandó bírói gyakorlatra tekintettel, hogy a szabályszerű csomagolás legfeljebb csökkenti, de az áru sajátserű minőségéből folyó különös veszélyt meg nem szünteti, okszerű következtetés alapján csakis a volt ténykép megállapítható, hogy a 4. alatti tényálladáki jzkvben feltüntetett törések abból a különös veszélyből keletkezettek, hogy **a márványlapok sajátserű természeti minőségüknél fogva törékenyek.**

Mivel pedig felperes a per során oly ténykörülményeket, melyek az Ü. Sz. 86. §-a 2. pontján alapuló ezt a vélelmet lerontani alkalmasak, meg nem jelölt, a kir. tvszk tényként azt is megállapította, hogy a bekövetkezett kár tényleg ebből a veszélyből is keletkezett. Az Ü. Sz. idézett §-ának 1. pontja értelmében azonban a vasut ilyenmű kárért felelős nem lévén, az alsó bírósági ítélet megváltoztatása mellett felperest kérésével elutasítani kellett. (Ker. s váltó tvszk 1912 D. 623.)

Számos hasonló tárgyú perben megismert szakvéleményből merített ismeretéből folyóan megállapítható, hogy a hordóknak a menetirányra merőlegesen hasdongájukra fektetése s további **hordóknak** (akárcsak 2—4-nek) fölöttük nyergelőfa nélkül nyergeltetési elhelyezése bár szokásos, de veszélyes és így helytelen berakás-mód, amennyiben ily berakás esetén a hordók a vasuti fuvarozással járó rendes rázódás mellett is kimozdulhatnak helyükből s összeütődve, dongatörés állhat be. Minthogy a hordók ily helyzetben a menetirányban gördülékenyek, még szabályszerű aláékelés esetén is kimozdulhatnak helyükről az egyszerű nyergelés nyomása alatt. (Ker. s váltótvszk 1909 D. 975 sz.)

A tényálladáki jegyzőkönyvből kitűnik, hogy a baromfiketreczek és más árúk a kocsiban egymás tetejére összetolva voltak, ami kétségtelenné teszi, hogy a kocsi túl volt zsúfolva.

De a tényálladáki jegyzőkönyvből az is kiderül, hogy a kosarak, amelyekben az **elhullott baromfiak** találtattak, szintén tul voltak zsufolva,

úgy, hogy nem lehet kétség aziránt, hogy a baromfiak elhullásával bekövetkezett károsodás, mindkét tényezőnek, tehát úgy a kocsi, mint a ketreczek tulzsufoltságának eredményeképen állott elő.

Minthogy pedig ezek a tények úgy a feladónak, mint a vasutnak a vétkességére vezetendők vissza és az arány, mely a károsodás mértékéül a felek terhére közrehatott, ma már meg nem állapítható, így a követelés felének megítélésével

a képviselés köteleességét felek között egyenlő arányban meg kellett osztani. (Keresk. és váltótvszk 1913 D. 768.)

Az árú könnyen törékeny természete nem állítható oly árú tekintetében, melynek rendeltetése az, hogy kőépületek építkezésénél, mint **lépcsőfokok, illetve lépcsőlapok** alkalmaztassanak, tehát az építkezés oly alkatrészeként, melyek nem dekoratív, hanem konstruktív jellegűek s teherbírára lévén rendeltetve, törékeny természetűek nem lehetnek. (VI. ker. jbiróság 1908. Sp. III. 1343. sz. jogerős ítélete.)

A **hordók dongái lazulásának** s a rendes fuvarozással járó rázkódásnak s az ezzel s a rendes tolatással járó ütődésnek s így a hordók ebből könnyen keletkezhető sérülésének is elensúlyozására csakis az a berakásmód a legalkalmasabb és helyes, ha a hordók kellően aláékelten hasdongaikon a vasuti kocsi hosszáságoldalával párhuzamosan fekiúsznak, a fenékdongákra fektetés pedig csak úgy, ha a hordók egymáshoz s a vasuti kocsi oldalaihoz szorosan illeszkednek, vagy legalább is az ezek között támadt hézagok erre alkalmas anyagokkal (pl. rongy, papírdarabok, gyaluforgács) teljesen kitöltessenek, már pedig arra, hogy a szóban levő fenékre állított hordók ily módon berakottak voltak, a perben adat nincs, anélkül pedig megáll a V. Ü. Sz. 87. §-ának (2) pontjában foglalt az a vélelem, hogy a kár a berakás helytelenségéből keletkezett, mert hiszen keletkezhett abból is s annak, hogy a kár éppen tolatás közben keletkezett, azért nincs jelentősége, mert a tolatás a rendes vasuti fuvarozással jár, ennek következményeiért tehát a vasuti vállalatok nem felelősek.

Nem fontos, hogy az alperes a perindítás előtt a felperes kárának felét kifizette, mert ebben a fizetésben éppen csakis a kifizetett kárkövetelésnek elismerése, nem pedig a teljes kárkövetelésnek elismerése rejlik. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 1938.)

A szakértők többségének indokolt s a kir. törvényszék által elfogadott véleményéből kitűnik, hogy a szállítási tárgyát képezett mindkét rendbeli **őcskavasról** a rozsdá, a reá tapadt por és egyéb piszok a vasuton való szállítás által okozott rázkódtatás folytán leválnak, leporlanak és e levált anyagok ki vannak téve annak, hogy szállítás közben a kocsi hézagain át kihullanak; mert az említett idegen anyagokat a szél is lefújhatja a rakományról.

Ezekből pedig nyilván azt a tényt kell megállapítani, hogy a szállított **őcskavas** oly természetű árú, mely a vasuton való

fuvarozás közben súlyából rendszerint veszít, a vasut tehát az Ü. Sz. 78. §. (1) és (3) pontjai értelmében az egy százalékón alul maradt súlyhiányért nem felelős. (Keresk. és váltótvszék 1903. D. 352.).

A kereseti küldeményben feladásra került három **szénagyűjtőnek a fogai**, amelyek a szállítás közben meggörbültek, a leírásnak megfelelően **edzett első minőségű aczélból készültek** és nem oly árúk, melyek a sajátserü terméseti minőségüknel fogva a megsérülés különös veszélyének vannak kitéve, ebből a tényből helyesen vonta le az elsőbíróság a jogi döntése alapjául szolgáló azt a következtetést, hogy a kereseti árúban beállott kár tekintetében a vasút a felhívott határozmány alapján a felelősség alul nem mentesül. (Keresk. és váltótvszék 1909. E. 3.)

Az elsőbíróság abból, hogy a küldemény a törés veszélyének kitétt **tojásárú** volt és abból, hogy a láda, amelyben az árú eladott, a megérkezéskor külső sérülés nyomait nem tüntette fel s egyéb oly körülmény sem merült fel, amely igazolná, hogy a vasutat a küldemény szállításánál és kezelésénél bármilyen mulasztás is terhelné, helyesen és okszerűen következtetett arra, hogy a küldeményben a tojások eltörése folytán beállott kár a törékenységi veszélyéből keletkezett. (Keresk. és váltótvszék. 1906. E. 504.)

Abból a vitás tényből, hogy a **zsákok sértetlen olmozással érkeztek meg és a liszt a kocsiiban elszóródva találtatott**, a kártörvényesség az arról győződött meg, hogy a keresetileg érvényesített árúhiány abból állott elő, hogy a liszt a zsákokból kiporlódott. (Keresk. és váltótvszék. 1905. D. 911.)

A **tábla üvegekből állott**, az üveg természeti minőségénél fogva a törés veszélyének különösen kitétt kereseti küldeményben egyes üvegtáblák eltörése által keletkezett kárért az alperes vasut az Ü. Sz. 77. §-a (1), 4., (2) és (3) pontja értelmében csak az esetben vonható felelősségre, ha bizonyítottan lehet, hogy a kár nem a törés veszélyéből keletkezett, vagy hogy a kár keletkezése körül a vasutat, illetve közegét vétkes gondatlanság terheli. A tárgyalás és bizonyítás eredménye azonban nem szolgáltatott alapot annak megállapítására, hogy az üvegtáblák eltörése nem a törés veszélyének, hanem egyéb oknak volr tulajdonítható, ugy arra nézve sem, hogy a kár keletkezése körül a vasutat bármilyen részben is vétkes gondatlanság terhelné. Ugyanis mindkét részről felhívott tanuknak ezirányban egyező vallomása szerint a láda, melyben az eltört üvegtáblák feladattak, a megérkezéskor sértetlen volt, ütődés vagy horpadás nyoma rajta észlelhető nem volt. Ennek szem előtt tartása mellett, figyelemmel továbbá arra, is, hogy több üvegtábla épen érkezett meg, kizártnak kell venni, hogy a kérdéses ládát szállítás közben a vasuti fuvarozással járó rázkódtatáson kívül más erőszakos külső behatás is érte volna, nemkülönben azt is, hogy a láda kezelésénél a vasuti közegek helytelenül, vagy a megkívánt gondosság elmulasztásával jártak volna el. Egy magában abból a körülményből, hogy az ugyanazon alkalommal szállított másik ládába rakott üvegtáblák közül egy sem tört el, még nem vonható okszerű és kétségtelen következtetés arra, hogy az eltörést valamely erőszakos behatás keltette, hogy

okozza, mert az egyes üvegtáblák ellentállási ereje nem egyforma, ami kitűnik abból is, hogy a szóban forgó ládába rakott táblák közül is több sértetlenül érkezett meg. Az **üvegtáblák csomagolásának ama módja**, hogy t. i. a táblák szorosan egymáshoz illesztve rakattak be, a törés veszélyét szintén nem szünteti meg, mert az üvegtáblák ily csomagolás mellett is megrepedeznek. (Keresk. és váltótszék 1906 D. 502.)

Nem vitás a peres felek között, hogy a B) alatti fuvarlevéllel felperes címére szállított **dinamós állvány egyik csapágytartó bakján törés volt**, ami miatt felperes a szállítmányt át nem vette s azt a vasut utóbb elárverezte.

A vita a peres felek között a körül forgott, hogy ez a törés a szállított állvány öntött-vasanyagának természetes törékenységére s öntési hibájára vezethető-e vissza.

A királyi törvényszék a meghallgatott szakértő véleménye alapján megállapította, hogy a szállított öntöttvas állványban a törés helyén öntési hiba nem volt és megállapítja a szakértői vélemény alapján azt is, hogy a szállított áru alakjánál és méreteinél fogva a törés helyén nem volt törekeny.

Ebből következik, hogy az előfordult törés csak külső erőszak behatásából keletkezett s így a V. Ü. Sz. 86. §-ának (1), 4. és (2) pontjaiban felállított mentesítő vélelem az alperes javára fenn nem áll s az alperesi vasut a fuvarozás alatt keletkezett s számszerűleg nem vitás kárt a V. Ü. Sz. 84. §-a alapján megtéríteni tartozik. (Keresk. és váltótszék 1913. D. 901.)

Egyetértettek peres felek abban, hogy a B) alatti fuvarlevéllel felperes címére feladott három kutya közül csak kettő érkezett meg a rendeltetési állomásra, a **harmadik, egy angol vizsla** Balatonszentgyörgy állomáson **kiszökött** s nem került meg. Ennek értékét követeli a felperes az alperestől.

Nem volt vitás a peres felek között s az elsőbíróóság által felvett bizonyítási anyagból is ez tűnik ki, hogy a kutyák már a feladó állomáson a berakás előtt a raktárban kiszabadultak a ládából s azokat a vasut közgei visszarakták és a láda felső részén levő léceket ismét leszegezték.

Az elsőbíróóság által kihallgatott tanúk vallomásából, de abból a tényből, hogy a kutyák a feladás és a berakás közti rövid időben kiszabadultak, megállapítható, hogy a láda lécezete és illetve ennek szegezése már eredetileg hibás és hiányos volt, mely körülmény elősegítette a kutyák kimenekülését.

Ebből a tényből a királyi törvényszék azt a következtetést vonta le, hogy az egyik kutya későbbi elveszése által előállott kár keletkezését a láda tökéletlensége, tehát a feladó terhére eső csomagolási hiány idézte elő.

Mint hogy azonban ezt a hiányt a vasut röviddel a feladás után, de még az elszállítás előtt észlelte és mégsem gondoskodott arról, hogy az esetleges károsodás elháríttassék, holott ezt könnyű szerrel megtehetné volna, amennyiben vagy alaposan végezhetnék volna el közgei a láda lécezeme megerősítését, vagy pedig felhívhatta volna a vasut a feladót a csomagolás felismert hiányosságának teljes biztonságot nyújtó pótlására s így nyilvánvaló, hogy a vasut is mulasztott, amikor közgei nem úgy erősítették meg a láda meglazult léceit, hogy a kutyák a szállítás közben ismét ki ne menekülhessenek, ebből pedig az derül ki, hogy ugy a 1-

adó, mint a vasut hibájából keletkezett a kár, melyet ennél fogva a peres felek közösen tartoznak viselni, így alperes csupán az elveszett kutya értékének feleösszegét köteles a felperesnek megtéríteni. (Keresk. és váltótv. szék. 1913. D. 583.)

A gyűlékony folyadékot tartalmazó üveggömbök eltöréséért a vasut felelősséggel tartozik az esetben, ha az üveggömbök a vasuti kocsiban megkötözetlenül, vagy egyéb megerősítés nélkül voltak elhelyezve. A vasuti üzletszabályzat C) mellékletének III. csoportjába tartozó és az ott leírt feltételeknek megfelelően csomagolt amylacetat-küldemény üveggömbje a vasuti szállítás közben összetört és tartalma kifolyt.

A vasut a fél által követelt kártérítést megtagadta, mert az áru üveggömbbe volt csomagolva. A vasut véleménye szerint, noha az üveggömböt környező kosárfonat szabályszerű s a kosár és az üveggömb közt lévő ür puha anyaggal jól kitöltve volt, vagyis a csomagolás a C) mellékletben foglalt határozmányoknak megfelelt: az áru csomagolása mégis törékenynek tekintendő és ennek következtében azt kellene vélelmezni, hogy a beállított törés az áru természeti minőségéből kifolyólag keletkezett.

Az áru megsérüléséről felvett tényálladáki jegyzőkönyvből kitűnt, hogy az üveggömböket megkötözetlenül helyezték el a vasuti kocsiban, továbbá az is megállapítást nyert, hogy az üveggömböknek fedelük nem volt. A C) mellékletben azonban az ilyen fedél alkalmazása kötelezőleg előírva nincsen.

A járásbíróság a vasutat, a kár megtérítésére kötelezte, mert a szabályszerűen üveggömbbe csomagolt árut hiányosan csomagoltak tekinteni nem lehet, minélfogva a vasutnak, egyrészt az áru törékenységre, másrészt a csomagolás hiányosságára alapított védekezése nem helytálló.

A felelbezési bíróság az ítéletet a következő megokolással jóváhagyta:

A kir. törvényszék a tényálladáki jegyzőkönyvnek idevonatkozó tartalma alapján megállapította, hogy a kérdéses amylacetot tartalmazó üveggömböket, amelyek berakásáról a vasut tartozott gondoskodni, megkötözetlenül helyezték el a vasuti kocsiban. Ugyszintén megállapítást nyert, hogy a ballonok nem voltak fedéllel ellátva.

A vasuti üzletszabályzat C) mellékletében III—B (5) b) alatt foglalt, a kérdéses küldeményre is alkalmazandó határozmány értelmében, az árudarabokat a kocsiban biztosan kell elhelyezni és a fedéllel el nem látott kosarakat meg kell erősíteni.

A vasut azáltal, hogy a szállításra feltételeken átvett küldemény berakását, az említett határozmány ellenére, oly módon eszközölte, hogy az üveggömbök megerősítését elmulasztotta, nyilvánvalóan vétkes gondatlanságot követett el s kétséget nem szenvet, hogy az üveggömbök eltörése és azzal kapcsolatban a kár bekövetkezése nem a csomagolás hiányosságára, hanem a helytelen berakásra vezethető vissza.

Miután tehát az üzletszabályzat 86. §-ának (2) pontjai értelmében a szavatosság alól való mentesülést e fejzet alapján érvényesíteni nem lehet, ha a kár a vasut hibájából keletkezett, ennél fogva az elsőfoku bíróság egészen helyesen hagyta

figyelman kívül alperesnek azt az egyedüli védekezését, hogy az ellene támasztott kárigényért azon okból nem tartozik szavatolni, mert a kár a csomagolás hiányosságával összekötött veszélyből keletkezett.

Mindezeknél fogva az elsőfoku bíróság ítéletét jóváhagyni kellett. (Ker. és váltótvszék 1912. D. 691.)

A négy, fenekére állított hordón kívül a többi hordó a kocsi hosszoldalával párhuzamosan rakatott be a kocsiába. Szakértők véleményéből a kir. törvényszéknek tudomása van arról, hogy az ilyen **vegyes felkésű hordó-berakás** sem helyes berakási mód s a rendes vasuti fuvarozással vele járó rázó-dás és lökődés hatásainak ellenállni nem tud. (Keresk. és váltótvszék 1914 D. 877.)

A bor csak pinczében, vagy hüvös helyen való elraktározás mellett nincs a **belső megromlás** különös veszélyének kitéve, azonban nyáron nagy melegben, különösen ha nem pinczében, hanem csakis egy vasuti raktárban tároltatik az árú és a hordó nincs szüntől megöltve, a bor megromlása könnyen bekövetkezik. (Keresk. és váltótvszék 1914 D. 1001.)

A budapesti m. kir. vetőmagvizsgáló állomásnak szakvéleményéből, mely nagyjában megegyezik az elsőbíróság által meghallgatott Mocsányi Ödön szakértő előadásaival, kitűnik, hogy a törést követő első hónapban a **csöves tengeri beszáradás** folytán rendes körülmények között 2—3%-nál kevesebbet szokott súlyából veszíteni. (Keresk. és váltótvszék 1913 D. 2380.)

A **butordarab deszkából készült**, mely természeti minőségénél fogva a törés különös veszélyének kitéve nincsen és azok tekintetében a tényálladéki jegyzőkönyvben olyan megállapítás, hogy a beállott töréseket csomagolatlanságuk okozta volna, nem foglaltatván, nem lehet kétség aziránt, hogy azokat valamely erőszakos külső behatás idézte elő, amelyért pedig a vasut felé. Ellenben más perekben meghallgatott szakértők véleménye alapján a kir. törvényszéknek hivatalos tudomása lévén arról, hogy a butorokhoz felhasznált **1—2 cm. vastagságú márványlapok természeti minőségüknél fogva** a törés különös veszélyének vannak kitéve, a kir. törvényszék az elsőbíróságnak a mosdó márványpárkányának töréséért a vasut felelősségét megállapító jogi döntését magáévá nem tette,

mert az Ü. Sz. 86. §-a értelmében oly esetben, midőn a kár az (1) pontban megjelölt veszélyek valamelyikéből származhatott, az vélelmeztetik, hogy a kár tényleg abból is származott. (Keresk. és váltótvszék 1901. D. 1611.)

Magából a törés helyéből s abból, hogy a márványlap erős deszkából készült rekeszbe csomagolt volt, még nem lehet bizonyossággal arra következtetni, hogy a törés csakis erőszakos külső behatás folytán állhatott be, annál kevésbé lehet, mert általánosan ismeretes, hogy az ebédlőszekrényekhez használatos **márványlapok** csakis a rendes fuvarozással járó rázó-dás, a váltókon áthaladás közben előálló zökkenés és a vasuti kocsiának a vonatok rendezése közben gözgépekkel szükséges tolatásával járó ütődés folytán eltörhetnek, ha pedig a törés az árú természeti sajátágának s az imént említett mozzanatoknak együtthatása folytán előállhat, a vasuti vállalatok a V. Ü. Sz. 86. §-ának (2) pontja szerint fenn-

álló vélelem nyomán a megsérülésből netán keletkező kárért felelősségre nem vonhatók. (Keresk. és váltótvszék 1914 E. 615.)

A kir. törvényszék meggyőző indokolásánál fogva magáévá tette az 1911 D. 848. sz. perben meghallgatott dr. Pfeiffer Ignác műgyetemi rendes tanárnak azt a szakvéleményét, hogy a szokásos módon lehűtött **faszén** friss állapotban nagy halmokban összerakva a legnagyobb mértékben ki van téve az öngyulladás veszélyének és ilyen állapotban egy vasuti kocsiban elhelyezett faszénküldeményt is, arra a kis területre tekintettel, melyre ez a mennyiség össze van szorítva, olyan tömegnek minősít, amelyben az öngyulladás veszélye huzamosabb ideig tart. Nevezett szakértő véleménye szerint az öngyulladás veszélye már 2—3 nap alatt is megszűnik, ha a máglyából kiszedett faszén kis halmokba, vagy kosarakba osztatik fel, azonban, hogy ez a veszély mennyi ideig tarthat, ha a faszén ilyen szakszerű kezelésben nem részesül, bizonyossággal meg nem állapítható, mégis kizártnak tekinthető, hogy az hónapokig tartson. Mindenesetre azonban csökken a veszély időtartama, ha a faszén kellőképp kirostáltatik és az elporlott részekről megszabadíttatik, minthogy az elporlott szén gázok fejlődésére fokozottabban szolgáltat alkalmat. A kir. törvényszék ennek a szakértőnek tudományosan megindokolt és a mindennapi élet megfigyeléseivel is megegyező véleménye alapján az elsőbíróssággal egyezően tényképp állapította meg, hogy a faszén, amennyiben a máglyából való kivétele után kis halmokban, vagy kosarakba rakva, legalább is 2—3 napon át a szabadban nem hűtetik, még egy vasuti kocsirakománynak megfelelő tömegben is az öngyulladás veszélyének a legnagyobb mértékben kitett árú. (Keresk. és váltótvszék 1913 D. 1748.)

Az elsőbíróság ama meg nem támadott s a tényálladáki jegyzőkönyvvel megállapított s helyiütt is irányadó tényállásból következtetve, hogy a fuvarozott **tojásárút tartalmazó ládák megérkezésük után** ütődtek és többé-kevésbé sérültek voltak és hogy az eltörött tojások legnagyobb részét a ládák **egy sarkába** voltak összefolyva, helyesen állapította meg az alperesnek a szállítás körüli vétkességét és ennek folytán a vasutat a V. Ü. Sz. 86. §-ában felállított mentesség figyelmen kívül hagyásával a 84. §. és a 88. §. értelmében kártérítésre kötelezte. Az a körülmény ugyanis, hogy a ládák, melyekről fel kell tenni, hogy teljesen épen adattak fel, mert a fuvarlevél az ellenkezőről nem tanuskodik, sérülten érkeztek, eléggé bizonyítja, hogy azok csakis gondatlan és kiméletlen kezelés közben, külső behatások következtében sérültek meg s ezzel megdőlt a V. Ü. Sz. 86. §-ának (2) pontjában felállított az a vélelem, hogy a szállított tojás pusztán természeti törékeny minősége folytán törött össze, mert ennek a vélelemnek csak akkor volna helye, ha a ládák sérületlen állapotban érkeztek volna meg. (Keresk. és váltótvszék 1914 E. 135.)

Nyitott kocsinak csak azt a kocsit lehet tekinteni, a mely nyitottan van építve. Az ajtó nem pontos záródásánál és a dolog természeténél fogva egyéb vasuti kocsik ajtajainál is előfordulható nyílás az egyébként fedett Kh. jelű kocsit nyitottá nem minősíti. (C. 151/908.)

A nyitott kocsin történt fuvarozás közben az árút utközben a gőzmozdony szikrahullása folytán történt elégeése következtében szenvedett kárt a vasut akkor sem köteles megtéríteni, ha az árú ponyvával befedetett. (C. 1898. május 31. 368. sz.)

A mozdonyszikra által való meggyújtás kétségen kívül a nyitott kocsin való szállítással járó veszély. Nincs oly szabály, hogy a nem tűzveszélyes áruval megrakott nyitott kocsik a mozdonytól milyen távolságra és a fedett kocsik után sorozandók. (C. 222/908.) (Tűzveszélyes kocsik sorozása l. 357. és 360. oldal.)

A zárt tartályokban nyitott kocsiban szállított árúk tekintetében is a fuvarozó vasut sikeresen vitathatja az üzleti szabályok 77. §-a 1. pontja alapján való felelősségmentességet. (C. 903. november 5., 21.)

A fedett butorkocsi csakis nyitott vasuti kocsin lévén szállítható, mivel különböző ingókkal megrakott és elzárt butorkocsi, mint ilyen más szempont alá nem vonható, mint a nyitott kocsin közös megállapodással szállított bármely más árú — nyilvánvaló, hogy az üzleti szabályzat 77. §-ának a vasut felelősségmentességét megállapító határozománya, egyéb feltételek fennforgása esetében — ilyen esetben is alkalmazandó. (C. 616/900.)

Ha a láda az üvegárukhoz szokásos jelzéssel (»üveg« vagy »törékeny«, »vigyázat« s több efféle) el volt látva és ez által a vasuti közegek figyelme különös vigyázatra volt felhíva s ha ennek daczára a vasuti közegek ennek kezelésénél és kezelés közben való megtámasztásánál nem jártak el kellő gondossággal és a deszka behajlását, illetve behorpadását s az ebből eredő törést a vasuti közegeknek eme helytelen eljárása, különösen a ládának helytelen megtámasztása idézte elő, a kár a vasut közegeinek vétkessége folytán keletkezettnek tekintendő. (Bp. T. II. G. 40/97.)

Az üzletszab. 77. § (1) 4. pontjában meghatározott az a mentesség, hogy törés különös veszélyének kitett árúk eltöréseért a vasut felelősséggel nem tartozik, csak az esetre alkalmazható, ha a törés a szállítással mindenkor együtt járó normális behatások következményeként jelentkezik. Nem alkalmazható ez a mentesség oly esetben, midőn a szállított üvegballon egy melléhelyezett bőrcsomag eldőlése által tört el, mert ezen körülmény megdönti az üzletszab. 77. §. (2) pontjában meghatározott azt a vélelmet, hogy a kár az árú természetes minőségéből keletkezett. Az árúban így a fuvarozás közben beállt kárért a vasut az üzletszab. 75. §-a értelmében felelős. (Keresk. és váltótvszék. E. 459/905.)

Süvegekben feladott czukor már természeti minőségénél a törés és elszóródás különös veszélyének van kitéve, az ebből származható kárért a vasut nem felelős. Nem állapítja meg a vasut felelősségét azon körülmény sem, hogy a feladásnál nem ismertette el, hogy a papírba göngyölt és zsineggel átkötött czukorsüvegek egyéb göngyölt nélkül adatnak fel, mert ez a süvegczukor szállításának szokásos módja. (Keresk. és váltótvszék. D. 682/902.)

Az üzleti szabályok 58. §. 3. p. és a 77. §. 4. pontban foglalt

rendelkezésekből folyóan a feladó a törékeny árukban szenvedett kárát csak úgy követelheti a fuvarozó vasuttól, ha bizonyítja, hogy a küldeményt a vasut sértetlen állapotban vette át és hogy a beállott kárt a vasut embereinek vétkeisége okozta. (Ker. és váltótvszék 1228/99.)

A göngyöletnek oly hiányai esetében, amelyek a feladás alkalmával külsőleg felismerhetők nem voltak, hanem csak a szállítással járó természetes rázkódás következtében jelentkeznek és válnak felismerhetőkké, a vasut nem felelős azon kárért, a mely ezen veszélyből eredhetett. (Keresk. és váltótvszék. D. 61/902.)

A nyitott kocsin való szállítással járó veszélyből eredő kárért a vasut nem felelős, hacsak vétkeiség esete nem forog fenn; ha a kár a fuvarozásnak ezen módjából származhatott, akkor vélelmezendő, hogy abból származott. Köztudomású, hogy a szikrahullás a vasutaknál állandóan előfordul és minthogy a küldemény betakarására használt szalma nem volt tűzbiztos (impregnált) szalma, megállapítható volt, hogy a tűz a szalmának a mozdony szikrája által való meggyújtása folytán keletkezhett és így vélelmezni kellett, hogy tényleg ily módon, tehát a nyitott kocsin való szállítással járó veszélyből keletkezett a kár. Az a körülmény, hogy a mozdony szikrákat hányt, tekintettel arra, hogy ennek meggátlására eddig nincs mód, a vasut vétkeiségét nem állapítja meg. **Az oltás által okozott kár a meggyulladás által okozott kárral egy tekintet alá esik.** (Ker. és váltótvszék 40/903.)

A megázás olyan veszély, mely a fuvarozásnak nyitott kocsikon történtével szükségkép vele jár. Az a körülmény, hogy **takaróponyvák** alkalmaztattak, a Vasuti Üzl. Szab. 77. §. tartozó I. póthatározmány kifejezett rendelkezése szerint a vasutra nem ró messzebbmenő felelősséget, mint a minő a nyitott kocsikban takaróponyva nélkül történő fuvarozás esetén fennáll és így a **ponyvák alkalmazása egy magában véve nem hárítja a vasutra a megázásból eredő kárért való felelősséget.** A K. T. 425. §-ának utolsó bekezdése értelmében a vasutat a kárért való felelősség csak abban az esetben terheli, ha a károsult bizonyítja, hogy a kár a vasutnak vagy embereinek vétkeisége által okoztatott. A berakás fogalma alatt akkor, ha takaróponyvák is alkalmazandók, nem érthető csupán az árunak a nyitott kocsikban való elhelyezése, hanem ehhez tartozik a takaróponyvák alkalmazása is, mert a berakás azonos az árunak szállítható állapotba hozatalával, az pedig ilyen esetben a takaróponyvák alkalmazásával van kifejezve. (Szegedi T. 2157/900.)

Az Üzletszabályzat 77. §-a értelmében a vasut a feladóval történt megállapodás szerint **kisérettel ellátott állatoknál** nem felelős azokért a károkért, melyek a kíséret által elhárítani célzott veszélyből keletkeztek. Ha a feladóval történt megállapodás a fuvarlevélben foglaltatik, a kíséret ténye maga közömbös. Ha tehát a feladó nem ad kíséret vagy a kíséret nem tartózkodik a vasuti kocsiban, ez a felelősség kérdésében mit sem változtat, mert a vasuti közlegeknek nem kötelessége

ezt ellenőrizni. Az adott esetben tehát a szállított lónak **hevederrácsoszatban való megfulladásaért, a mit a kíséző könnyen elháríthatott volna, a vasut nem felelős.** (Ker. és váltótvszék 160/902.)

A vasuti üzletszab. 77. §-ának (1) 5. pontja értelmében a vasut nem felelős élő állatoknál azon kárért, mely ezen állatok fuvarozásából járó különös veszélyből keletkezett. De a (3) pont értelmében a felelősség alól ezen szakasz alapján való mentességnek nincs helye, ha bebizonyíttatik, hogy a kár a vasutak vagy közvegeinek vétkessége folytán keletkezett. A sertéseket szállító **kocsi tengelye kigyulladván, a kocsit egy állomáson megállították, a sertéseket bent hagyták másnap délig, a napnak kitett helyen.** A sertésekből 8 drb elhullott, a többi a feladó kénytelen volt olcsóbban eladni. Megállapítandó a vasut kártérítési kötelezettsége, mert a szakértők véleménye szerint a kárt el lehetett volna háritani, ha a sertéseket a szabad levegőre kibocsátják és locsolják s a vasut közvegi gondatlanságot követtek el, midőn ezt elmulasztották. (Ker. és váltótvszék 630/901.)

Habár élő állatok fuvarozásával járó különös veszély (sertésnek **szállítás közben történt megfulladása**) alapján a felelősség a vasutat rendszerint nem terheli, ennek a mentességnek nincs helye, ha a kárt a vasut alkalmazottainak vétkessége okozta. (Ker. és váltótvszék 1219/905.)

A fuvarozás közben **lában megsérült lóért** a fuvarozó vasut felelősséggel nem tartozik, ha csak a fél nem igazolja, hogy ezen sérülés nem a ló rugdalódzásával, mint a természetével járó veszély folyamánya (Ker. és váltótvszék 720/905.)

A vasuton szállított **csirkéknek elhullása** az élő állatoknak szállításával járó különös veszélyből származván, ezért a vasut az üzletszabályzat 77. §-a értelmében értékmegtérítésre nem kötelezhető; kivéve, ha az elhullást a vasut gondatlansága okozta; ily gondatlanságot képez az, ha a vasuti szállításra használt kocsi ajtaja be van zárva. (Bp. keresk. és vtszék. D. 723/900.)

Tojás már természeti minőségénél fogva ki van téve a törés veszélyének. A 77. §. alkalmazását nem zárja ki az, hogy a tojás szakszerűen volt csomagolva. (Bp. keresk. és váltótvszék. E. 32/903.)

Nedves állapotban feladott **kukoriczában** a nedvesség következtében előállott kárért a vasut nem felelős. (Bp. T. II. G. 124/905.)

Az üzletszabályzat 77. §-ának utolsó bekezdése szerint a felelősség alól az e §-ban felsorolt különös veszélyek esetében mentességnek nincs helye akkor, ha a kár a vasutnak vétkessége folytán keletkezett. Az üzletszabályzat 77. §. 2. pontján alapuló vételemmel szemben felperes köteles bizonyítani azt, hogy a fuvarozott **tüköriüvegárúkbán** törés által okozott kárt tényleg nem az azzal járó különös veszély, hanem a vasuti közvegek vétkessége idézte elő. (Bp. T. II. G. 21/98.)

Ha egy láda fedőlapiját tartó szögek pusztán az áru természetes sulya által gyakorolt nyomás következtében kijöttek, úgy ez a hiányos csomagolást megállapítja, amelyből származó kárért a vasut, tekintettel arra, hogy ezen hiány külsőleg fel nem ismerhető, az Ü. Sz. 58. §-a értelmében nem felelős. (Bp. keresk. és váltótvszék D. 231/903.)

Az első bíróság helyesen érvelt azzal, hogy egy bizonyos öntött vasból készült kerékről azt, hogy könnyen törékeny, csakis akkor lehet alaposan megírni, ha a szakértő annak a bizonyos keréknek a **tüzetes megvizsgálása** útján megállapítani tudja, hogy az milyen összetétből alakult s hogy a törés hol következett be, mert hiszen az öntött vas összetétele nem egyforma s öntött vasból készült gépeknek is vannak oly részei, amelyek nem törékenyek, de olyan részei is, amelyek törékenyek, sőt könnyen törnek. Már most az sem áll, hogy **öntött vasból készült lendítőkerekekről** az az általános ismert dolog, hogy nem könnyen törékenyek, mert éppen az ellenkező áll, hogy t. i. legalább is annyi könnyen törékeny öntött vasból készült gép van, mint nem könnyen törékeny s azt, hogy valamelyik gép vagy annak valamelyik része milyen sajátsága, éppen az dönti el, hogy milyen összetételű az anyaga s annak milyen az alakja s vastagsága. (Keresk. és váltótvszék 1912. E. 637.)

87. §.

A felelősség korlátozása sulyhiányoknál.

(1) Az olyan áruknál, melyek természeti minőségüknél fogva a fuvarozásnál rendszerint sulyvesztéset szenvednek, a vasutnak a sulyhiányért való felelőssége az alábbi szabványtétel mértékéig ki van zárva:

2%-ig a folyékony, nyirkos és a következő nem nyirkos áruknál: ráspolyozott és őrölt festékek, fakéreg, gyökerek, édesgyökér, vágott dohány, zsiradékok, szappan és kemény olajok, friss gyümölcs, friss dohánylevelek, gyapju, bőrök, irhák, kikészített bőrök, aszalt és sült gyümölcs, állati inak, szarvak, és körmök, csontok (egészen és őrölve), szárított halak, komló, friss ragaszok; 1%-ig a bevezetésben megjelölt nemű összes többi nem nyirkos áruknál.

(2) Ha ugyanazon fuvarlevéllel több darab szállittatik, a szabványtétel minden egyes darab után külön számittatik, feltéve, hogy az egyes darabok súlya a fuvarlevélben ki van tűntetve vagy egyébként megállapítható.

(3) A felelősség korlátozásának nincs helye, ha a hiány a körülmények szerint nem az árú természeti minősége folytán keletkezett, vagy ha az alapul vett tétel ezen minőségnek vagy az eset egyéb körülményeinek meg nem felel.

(4) Az árú elveszése esetében súlyvesztés levonásnak nincs helye.

(5) A vasutnak a 86. §. (1) bekezdésének 4. pontján alapuló messzebbmenő mentessége a felelősség alól ez által nem érintetik.

A vasut felelőssége oly árúknál, melyek természeti minőségüknél fogva fuvarozás közben súlyvesztéset szenvednek, az Ű. Sz. 78. §.-ában meghatározott szabványtétel mérvéig ki van ugyan zárva, de ha a súlyvesztés a szabványtétel mérvét meghaladta s nem az árú természetes minőségében rejlik okból állott elő, a vasut nemcsak a szabványtételt meghaladó, hanem a teljes súlyhiányért felel s ily esetben az Ű. Sz. 78. §.-ában biztosított mentességre sikerrel nem hivatkozhatik.

Mínthogy nem volt vitás, hogy a kereseti küldeményeknél 1 % -nál nagyobb súlyhiány állott be és mínthogy a súlyhiány oka nem az árú természetes minőségében rejlik, felperes jogosan követeli az 1 % -nak megfelelő súlyhiányért való kártalanítását is. (Keresk. és váltótvszék 1904. D. 509.)

Alperesnek az a felülvizsgálati panasza, hogy az elsőbíróóság döntésével az Ű. Sz.. rendelkezéseit mellőzte, alaptalan.

Mert az elsőbíróóság tényül állapította meg, hogy a buza **természeti minősége kizárja azt**, hogy a fuvarozás 5 napi ideje alatt súlyából 1 % -ot veszíthessen, mínthogy tehát eszerint a vasut által alapul vett egyszázalékos tétel az árú természetes minőségének meg nem felel s az Ű. Sz. értelmében a vasutnak a súlyhiányért való felelőssége ily esetben korlátozva nincs, az első bíróóság helyesen vont jogi következtetést arra, hogy alperes a súlyhiányért a felperesnek felelősséggel tartozik. (Keresk. és váltótvszék 1900. E. 16.)

Az Ű. Sz. világos rendelkezése szerint abban az esetben, ha bebizonyíttatik, hogy a súlyvesztés az eset körülményeihez képest nem az árú természetes minőségéből keletkezett, vagy hogy az alapul vett százalékos tétel ezen minőségnek, vagy az adott esetben fennforgó egyéb körülményeknek meg nem felel, nincs helye ama korlátozásnak,

hogy a vasut felelőssége a megjelölt szakaszban meghatározott szabványtétel mérvéig ki van zárva. Minthogy a meg nem támadott tényállás szerint a küldemény az árúnak természetes minőségénél fogva csak 1 % súlyhiányt szenvedhetett, nem férhet kétség ahhoz, hogy az adott esetben 4 % ot meghaladó súlyvesztés nem az árú természetes minőségéből keletkezett, nem igényelheti tehát a vasut azt a jogot, hogy a felelőssége az 1 % erejéig kizártnak vételessék.

Anyagi jogszabályt sértett tehát az elsőbíróóság, midőn felperest keresetének az 1 % súlyhiánynak megfelelő kárösszeget kitevő részével elutasította, holott a vasut felelőssége az adott esetben annak ellenére, hogy a kereseti árú annak természeti minőségénél fogva fuvarozás közben rendszerint súlyvesztést szenved, a kifejtettek szerint a súlyvesztés által keletkezett egész kárra kiterjed. (Keresk. és váltótvszék 1907. E. 373.)

Az Ü. Sz. 78. §. (1.) és (2.) pontja szerint a vasut felelőssége **bőráruk**nál csak 2 %-ot meg nem haladó **súlyhiány** erejéig van kizárva; ennél nagyobb súlyhiány fennforgása esetén a vasut csak úgy menekül a felelősség alól, ha az Ü. Sz. 75. §. (1.) pontjának általános szabálya értelmében bizonyítja, hogy az egész súlyhiány tényleg az árú természetes minőségéből származott.

Amennyiben tehát a **súlyhiány** az Ü. Sz. 78. §. (2.) p.-ban meghatározott **szabványtételt meghaladja**, az Ü. Sz. 77. §. (2.) pontjában felállított vélelem alkalmazást nem nyerhet és a vasutnak azt kellett volna bizonyítania, hogy a hiány, mely a 2 % szabványtételt meghaladta, tényleg az árú természetes minőségéből származott. Ezt azonban nem bizonyítván, a felmerült súlyhiányért felelősséggel tartozik. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 365.)

Az őszi **dió** normális szállítási idő alatt (kb. 6 nap) legfeljebb háromnegyed százalék természetes súlyhiányt szenvedhet. Hosszabb, mintegy fél évi raktározás alatt a súlyhiány a dió minősége s nedvessége szerint 2 és 4 százalék közt váltakozhatik. Ez a horvátországi dióra vonatkozik. A normális szállítási idő alatt beállható természetes súlyvesztés az erdélyi diónál 1 százalékig emelkedhetik, mert ezen dió nedvesebb állapotban kerül vásárra, mint a horvát dió. (VI. ker. 1908. Sp. III. 653.)

Az októberben zsákba szedett **dió** 8 havi állás után maximum 1 százalék sulyapadást szenved; 4—5 napi szállítási idő alatt a természetes sulyapadás 0.2—0.3 százaléknál több nem lehet. (VI. ker. 1907. Sp. III. 411.)

88. §.

A kártérítés mértéke az árú elveszése, hiánya vagy megsérülése esetében.

(1) Ha a vasut a fuvarozási szerződés alapján az árú elveszéseért vagy hiányáért kártérítést

köteles nyújtani, azt a rendes kereskedelmi értéket, ennek hiányában azt a közönséges értéket tartozik megtéríteni, melylyel az ugyanazon fajtájú és minőségű áru a feladás helyén abban az időben birt, mikor az áru fuvarozásra felvett; továbbá meg kell téríteni azt is, ami vám- és egyéb költségek, valamint fuvardíj fejében már fizettetett vagy még kifizettetik.

(2) Az áru megsérülése esetében az (1) bekezdésben megjelölt érték csökkenését kell megtéríteni.

(3) Azokat az eseteket illetőleg, melyekben teljes kártérítést kell nyújtani, lásd a 95. §-t.

A kereskedelmi érték alkotó részét képezi mindaz a költség, mely az árúnak a termelés helyéről a fogyasztás helyére való szállítása által felmerült, kétségtelen ebből, hogy ha az áru a feladás helyén a községről a vasuti állomásra fuvaroztatik, kereskedelmi értékében növekedett azzal a költséggel, amely e fuvarozás folytán felmerült. Alperes tehát arra, hogy e költséget, mint az árúnak a feladás helyén való rendes kereskedelmi értéke részét megtérítse, az Ü. Sz. értelmében köteles. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 793.)

A kártérítési összeg kiszámításánál a királyi törvényszék egyrészt azt vette figyelembe, hogy felperesi cég utazója a podgyászt nem hét, hanem négy napon át nélkülözte, amennyiben a feladás napja (junius 26.) a podgyász fuvarozásával akkor is eltelt volna, ha azt a vasut el nem hurcolta volna, a kiszolgáltatás napján (július 2.) pedig felperesnek módjában állott volna azt már a reggeli órákban kiváltani, mert felperes már július hó 1-én az alperes által csatolt 1/F. alatti sürgönyből kitetszőleg értesítve lett azzal, hogy a podgyász Galántán rendelkezésre áll, június hó 27-ike pedig vasárnapra esik, amikor is a vasárnapi munkaszünetről szóló törvény értelmében felperesi cég utazója ügyleteket amugy sem köthetett volna, másrészt pedig tekintettel volt arra, hogy a meghallgatott szakértő véleménye szerint felperes napi 125 K veszteséget 800 K napi forgalom mellett szenvedett volna, felek egyező előadása szerint azonban felperes napi forgalma csak 500 K-ra tehető, az ezen adatok figyelembevételével kiszámított arány szerint pedig felperes napi vesztesége csak 78 K-ra tehető, vagyis a királyi törvényszék felperes kárát 213 K-ban állapította meg.) (Keresk. és váltótvszék 1911. D. 804.)

Miután a V. Ü. Sz. a kárösszeg utáni kamatokra vonatkozólag intézkedést nem tartalmaz, ennélfogva az általános jogszabály alkalmazandó.

Ez pedig úgy szól, hogy a kártérítési összeg után kamat elterő kikötés nélkül csak a kereset beadásának időpon 1 kö-

vetelhető s így jogszabályt sértett az elsőbíróság, amikor alperest az 1909. november hó 16. tól, vagyis a felszólamlás kelte napjától a kereset beadásáig járó kamatok fizetésére kötelezte, annyiival is inkább, mert a felperes ezen kamatokhoz való igényét a felszólamlásban fenn nem tartotta. (Keresk és váltó-tv. szék 1913. E. 594.)

A kitört küllők pótlása és javítása szakszerűen csak itt Budapesten volt eszközölhető, a kereseti gépnek Budapestre és innen ismét a rendeltetési állomásra szállításával felmerült költség is a javítási költség tekintete alá esik, amennyiben tehát a **javítási költségért** az alperes felel, ez a felelőssége szükségkép kiterjed arra a szállítási költségre is, ami azért merült fel, hogy maga a javítás eszközölhető legyen. (Keresk. és váltó-tv. szék 1908. D. 605.)

A vasuti Ü. Sz. 80. §-a, valamint Ü. Sz. 88. §-a az íránt tartalmaz rendelkezést, hogy az igényjogosult a vasuttól az árúnak a feladás helyén birt kereskedelmi értékét és ezen felül mindazoknak a károknak a megtérítését követelheti, amelyek a vasut jogtalan eljárása folytán felmerültek, **visszatérítendők tehát azok a szállítási költségek is, amelyek az árúnak rendeltetési helyére történt fuvarozásával felmerültek.** (C. 63/1909.)

89. §.

A kártérítés mértékének korlátozása a díjszabás útján.

(1) A vasut külön feltételekben (kivételes díjszabásokban) megállapíthatja azt a legmagasabb összeget, amely elveszés, hiány és sérülés esetén fizettetik, ha ezek a kivételes díjszabások a rendes díjszabással szemben az egész szállítási vonalra díjmérséklést tartalmaznak s ha ugyanaz a legmagasabb összeg az egész szállítási vonalon alkalmazást nyer. Ha a feladó az ilyen kivételes díjszabás alkalmazását kívánja, köteles ezt a fuvarlevélben a díjszabás megjelölése mellett előírni.

(2) A vasút továbbá az 54. §. (2) bekezdés B. 1. pontjában felsorolt tárgyak elveszése, hiánya vagy sérülése esetében nyújtandó kártérítést is a díjszabásban bizonyos legmagasabb összegre korlátozhatja.

Lásd az 54. §-hoz tartozó II. végrehajtási határozományt.

(3) Azokat az eseteket illetőleg, melyekben teljes kártérítést kell nyújtani, lásd a 95. §-t.

90. §.

Vélelem az árú elveszésére nézve.

Az átvételre jogosult az árút további bizonyíték nélkül elvesztettnek tekintheti, ha az a fuvarozási határidő letelte után legkésőbb a 30-ik napon ki nem szolgáltatatható.

A vasuti üzleti szabályok 63. §-ának az a rendelkezése, hogy a 30 nap alatt a címzettnek nem kézbesített gyorsárú-küldemény **elvesztettnek tekintendő** s annak teljes kereskedelmi értéke a feladónak megtérítendő, csak abban az esetben alkalmazható, ha a kézbesítésnek ezen idő alatt beállott elmulasztását kizárólag a fuvarozó vasut okozta; oly esetben tehát, melyben az árú a vámbevallásnak helytelen kiállítása okából a vámkezelő hivatalnál tartatott vissza, minthogy a vasut a berni egyezmény 10. cz. 3. p. értelmében ezen vám-kísérő iratok helyességét és teljességét vizsgálni nem köteles, az üzleti szabályok fentidézett rendelkezése nem alkalmazható. Ha azonban a vámbevallás kiegészítése tekintetében folyamatba tett eljárásban a fuvarozó vasut késedelmes volt, az ebből eredő kárt a feladónak megtéríteni tartozik. (C. 98. decz. 29. 1145/898.)

91. §.

Az árú megtalálása.

(1) A kártérítésre jogosult az elveszett áruért nyújtott kártérítés átvételénél kívánhatja a nyugtatványban, hogy ha az árú megkerülne, azonnal értesíttessék. Erről a fenntartásról neki elismervényt kell kiszolgáltatni.

(2) Az árú megkerüléséről szóló értesítés kézhezvétele után 30 napon belül a kártérítésre jogosult igényelheti, hogy neki az árú választása szerint a fuvarlevélben megjelölt feladási vagy ren-

deltetési állomáson költségmentesen visszaadassék. A felvett kártérítési összeget azonban a fuvarozási határidő túllépéséért a 94. §. szerint nyújtandó kárpótlás levonásával visszafizetni tartozik.

Hasonló feltételek mellett az árú más belföldi állomáson is díjmentesen kiadatik.

(3) Minden más esetben a vasút a megkerült árú felett szabadon rendelkezhetik.

92. §.

A szállítási érdek bevallása.

(1) A feladó a szállításhoz füződő érdekét a fuvarlevélben bevallhatja. Ezért a díjszabásban megállapítandó illeték fizetendő.

(2) A szállítási érdek kifejező összeget a fuvarlevélnek arra rendelt rovatába betűkkel kell bejegyezni.

I. Lásd az 56. §-hoz tartozó VII. végrehajtási határozmányt.

(3) Az illetéket minden egyes 10 korona és 10 díjszabási kilométer oszthatatlan egység után akként kell számítani, hogy az illeték egységenként 0.25 fillért meg ne haladjon. A végösszegek 10 fillérre felkerekítettnek. A feladási állomástól a rendeltetési állomásig terjedő szállítási vonalra legalább 40 fillér szedetik be.

II. A bevallott szállítási érdekért járó illeték a B) szakaszban a mellékkilletékek díjszabásában van megállapítva.

(4) Ha a kártérítési kötelezettség a 89. §. szerint bizonyos legmagasabb összegre van korlátozva, ezt meghaladó szállítási érdek nem lehet bevallani.

(L. a 93. §-nál közölt határozatot.)

Az elveszésért, hiányért vagy sérülésért járó kártérítés mértéke szállítási érdek bevallása esetén.

Ha szállítási érdek volt bevallva, az áru elveszése, hiánya vagy megsérülése esetében a 88. §-ban megjelölt kártérítésen felül a felmerült további kár megtérítése is igényelhető a bevallott összeg erejéig.

A most következő határozat a 94. §-sal ugyan szuperálta-tott, de közlését szükségessé teszi a benne foglalt magyarázat a szállítási érdek céljáról.

Az üzletszabályokra is vonatkozik az az általános jogszabály, hogy az egyes rendelkezések helyes értelmét nem az összefüggésből kiszakított egyes mondatoknak betű szerint vett értelme nyomán, hanem az összes összefüggő rendelkezéseknek egész tartalmából s belső kapcsolatából kell megállapítani.

Ezt az elvet szem előtt tartva, az üzletszabályok 85—87. §-ában foglalt rendelkezéseknek abból a tartalmából, hogy a szállítási határidő elmulasztásából keletkezett kár fejében nyújtandó térítmény mértékének meghatározásánál rendszerint járó s fokozott kárpótlást állapítanak meg aszerint, amint érdekvallás történt vagy sem, minden kétséget eloszlató módon kitűnik, hogy **a szállításhoz fűződő érdek bevallásának** ekként szabályozott intézményével az üzletszabályzat azt a célt szolgálta, hogy a fuvaroztató feleknek alkalmuk legyen arra, hogy kellő ellenérték fizetése által a rendszerint járó kártérítést meghaladó kárunknak megtérítését is kérhessék.

A szállításhoz fűződő érdek bevallására vonatkozó intézménynek magából az üzletszabályzatból kitűnő eme rendelkezése nem türi meg az üzletszabályzatban említett rendelkezésnek olyan magyarázatát, hogy a kártérítés a fokozott kárbiztosításra célzó érdekbavallás esetén kisebb legyen annál az összegnél, amelyet a jogosult akkor is követelhetne, ha a szállításhoz fűződő érdekét nem vallotta volna be, hanem az a korlátozás, hogy a kártérítés nem haladhatja meg a bevallott érdek összegét, csak arra az esetre vonatkoztatható, mikor a bevallott érdek összege meghaladja az érdekbavallás nélkül járó térítményt.

Nem mond ellene az üzletszabályzat többször hivatkozott szakaszai ilyen értelmezésének az alperesnek az a jogi álláspontja sem, hogy az érdekbavallást tulajdonképpen a fuvarozási szerződéshez csatlakozó biztosítási szerződésnek kell felfogni s hogy az érdekbavallással a fuvarozó tulajdonképpen azt a legmagasabb károsodást jelöli meg, amely őt a fuvaridő elmulasztása által éri s így ő már azért sem kaphat nagyobb kárpótlást annál, amint károsodást az őt érhető legnagyobb kárként megjelölt, mert kára saját bevallása szerint sem lehet nagyobb, mint amilyet az érdekbavallás útján megjelölt,

mert még ha az érdekbavallást csakugyan a kárbiztosítás

jogi természetével ugyanegy jogi természetű intézkedésnek kellene is fölfogni, nem lehet kiinduló ponttul elfogadni azt, hogy a fuvarozatóknak szándéka olyan vagyoni veszteség megtérítésének a biztosítására czélozna, amelyért a vasut érdekebevallás nélkül is felelős, hanem kétségtelen, hogy a fuvarozatóknak a szándékuk az érdekebevallással csak az lehet, hogy azzal a kártérítésnek rendszerint járó mérvét meghaladó kár megtérítését biztosítsák is, mert nem férhet kétség ahhoz sem, hogy a fuvaroztató azzal, hogy a szállításhoz fűződő érdekét anélkül, hogy abból bármi haszna is lehetne, oly kicsinek vallotta, hogy az kisebb, mint aminő kártérítésre anélkül jogosan számot tarthatna s az érdekebevallásért még külön díjat is fizet, habár csekélyet is, nem kerülhet rosszabb helyzetbe, mintha külön díjat nem fizetett volna s érdekebevallást egyáltalában nem tett volna. (Keresk. és váltótvszék 1909 D. 959. Lásd a határozat előtt foglalt megjegyzést.)

94. §.

Felelősség a fuvarozási határidő túllépéseért.

(1) A fuvarozási határidő túllépése esetében tartozik a vasut a bizonyított kárt megtéríteni és pedig:

- a) ha szállítási érdek nem volt bevallva, a fuvardíj erejéig,
- b) ha szállítási érdek volt bevallva, a bevalótt összeg erejéig. Ha ez az összeg kisebb, mint az a) alatt meghatározott kártérítés, ez utóbbi igényelhető.

(2) Ha kár nem merült fel vagy nem bizonyítottatik, köteles a vasut fizetni:

- a) ha szállítási érdek nem volt bevallva: bezárólag 1 napig terjedő határidő-túllépés esetében a fuvardíj $\frac{1}{10}$ -ét, bezárólag 2 napig terjedő határidő-túllépés esetében a fuvardíj $\frac{2}{10}$ -ét, bezárólag 3 napig terjedő határidő-túllépés esetében a fuvardíj $\frac{3}{10}$ -ét, bezárólag 4 napig terjedő határidő-túllépés esetében a fuvardíj $\frac{4}{10}$ -ét, 4 napnál nagyobb határidő-túllépés esetében a fuvardíj $\frac{5}{10}$ -ét,

b) ha szállítási érdek volt bevallva :

bezárólag 1 napig terjedő határidő-tullépés esetében a fuvardíj $\frac{2}{10}$ -ét, bezárólag 2 napig terjedő határidő-tullépés esetében a fuvardíj $\frac{4}{10}$ -ét, bezárólag 3 napig terjedő határidő-tullépés esetében a fuvardíj $\frac{6}{10}$ -ét, bezárólag 4 napig terjedő határidő-tullépés esetében a fuvardíj $\frac{8}{10}$ -ét, 4 napnál nagyobb határidő-tullépés esetében az egész fuvardíjat,

de legfeljebb a bevallott összeget. Ha ez az összeg kisebb, mint az a) alatt meghatározott megtérítés, ez utóbbi igényelhető.

(3) Az ezen határozmányokból származó igények az árú elveszése, hiánya vagy megsérülése iránti esetleges igények mellett is érvényesíthetők. Ha szállítási érdek volt bevallva, a 88. §. szerint számítandó kártérítésen felül a további összes kár (93. §.) megtérítése fejében, beleértve a fuvarozási határidő tullépése folytán felmerült kárt is, legfeljebb az érdekül bevallott összeg követelhető. Az (1) bekezdés b) pontjának második mondatában foglalt szabály megfelelően alkalmazandó.

(4) A vasut felelőssége ki van zárva, ha a határidő tullépése oly eseményből származott, amelyet a vasut sem elő nem idézett, sem el nem háritott.

(5) Azokat az eseteket illetőleg, melyekben teljes kártérítést kell nyújtani, lásd a 95. §-t.

A szállítási határidő elmulasztása esetén a vasut az Ü. Sz. értelmében azért a kárért felel, amely a szállítási határidőnek a tullépéséből keletkezett. Ha tehát az árú megromlása annak természetes minőségénél fogva már a rendes szál-

litási határidőn belül bekövetkezett s így kétségtelen, hogy a kár nem a szállítási határidő elmulasztásából keletkezett, az ekként beállott kárért a vasut az alapon, hogy a szállítási határidőt elmulasztotta, felelősségre nem vonható. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 265.)

Az üzl. szab. 86. §-a a vasutnak a szállítási határidő elmulasztásából keletkezett kárért való felelősséget kizárja abban az esetben, ha a késedelem oly eseményből származott, melyet a vasut elő nem idézett és el nem háríthatott; a nagy havazás pedig, mely a jelen esetben a késedelem fő oka volt, a szakértő elfogadott véleménye, de a köztudomás szerint is a vasuti forgalomra nézve feltétlen el nem hárítható akadályt képez. (Keresk. és váltótvszék 1905 D. 218.)

A hazai bíróságok állandó gyakorlata szerint a szállítási határidőknek még nagyobb mértékben való átlépése sem állapítja meg egymagában véve a fuvarozó vasut vétkes gondatlanságát, mert az árúknak olyan óriási tömegénél, mint aminő a vasuton fuvarozás alá kerül, a gondosság kisebb foku megsértése is könnyen okozója lehet annak, hogy az árú elhurczoltatik és csak hosszabb keresés után kerül elő.

Ahhoz tehát, hogy a vasut késedelme esetén a vétkes gondatlanság megállapítható legyen, a késedelem pusztá tényén felül egyéb, a vasut durva mulasztását tanúsító tárgyi adatok szükségesek. (Keresk. és váltótvszék 143393/1913.)

A küldemény a kihallgatott tanuk vallomása szerint az átrakás alkalmával Rákos-rendező pályaudvaron 4 napot vesztegelt s jöllehet az első bíróságnál meghallgatott szakértő véleménye szerint ilyen rakomány átrakására fél nap elegendő, azonban alperes tanuk vallomásával bizonyította, hogy a kérdéses időközben a rendkívüli forgalom Rákos-rendező pályaudvaron kocsitorlódást idézett elő, hogy ennek folytán az átrakáshoz szükséges tér, sem pedig a rendkívüli forgalomhoz képest elegendő személyzet nem állott a vasut rendelkezésére, s hogy amiatt az átrakás 4 napnál előbb elvégezhető nem volt.

A vasut ezzel igazolta, hogy a késedelmet oly esemény okozta, melyet a vasut sem elő nem idézett, sem el nem háríthatott (Ü. Sz. 86. §);

mert a vasut saját üzemét a normális forgalomnak megfelelő személyzettel és fuvarozási eszközökkel tartja fenn, s nem kötelezhető arra, hogy magát állandóan annyi személyzettel és felszereléssel lássa el, amennyivel rendkívüli viszonyok közt is akadály nélkül lehet a forgalmat lebonyolítani; rendkívüli forgalom esetében pedig kellő számu s a vasuti szolgálatra kellőképp kiképzett kiegészítő személyzet a vasutnak időlegesen rendelkezésére nem állhat.

Ehhez képes. a szállítási határidő jogtalan túllépésének esete fenn nem forog s felperes a késedelemért kárpótlást nem követelhet. (Keresk. és váltótvszék 1905 D. 1058.)

Alperes azt panaszolta, hogy az elsőbíróság az Ü. Sz. 75. §. (7) pontjában foglalt anyagi jogszabályt sértette, amikor nem állapította meg a fuvarozási határidő szünetelését ama négy nap tartamára, amelyet a fuvarozásnál felhasznált kocsinak hönfutás miatti lekapcsolása és az azon észlelt csapágytok kijavítása és a kocsinak újabb vonatba történt besorozása igénybe vett.

Ez a panasz azonban nem helytálló, mert az elsőbíróság, habár ítéletében nem is minősítette a kocsi hőnfutását az Ü. Sz. 75. §. (7) pontjának tekintete alá eső forgalmi zavarnak, melynek tartama alatt a fuvarozási határidő szünetel, az ítéletében kifejtettek szerint a fentebb megjelölt eseményeket általában olyanoknak tekintette, amelyeket a vasut sem elő nem idézett, sem el nem háríthatott, amelyek következményeiért az Ü. Sz. 94. §. (4) pontja értelmében a vasut felelőssége általánosságban ki van zárva.

Az elsőbíróság megállapította további tényképen, hogy a vasut a kérdésben forgó hőnfutott kocsi tartalmát más kocsiba át nem rakta és azt az igénybe vett 4 nappól az újabb vonatba történt besorozásáig két napig indokolatlanul vesztegeltette.

Erre a tényállásra pedig helyesen alkalmazta az elsőbíróság azt az anyagi jogszabályt, hogy a **kocsi indokolatlan vesztegetése olyan vétkes gondatlanságnak** tekintendő a vasut részéről, melynek folytán a vasut által sem elő nem idézett, sem általa el nem háríthatott hőnfutás daczára, az Ü. Sz. 94. §. (4) pontjában meghatározott mentesség a vasut javára jelen esetben fenn nem forog.

Ebből folyik természetesen az is, hogy meg nem áll alperesnek az a további támadása sem, hogy az elsőbíróság az Ü. Sz. 75. §-hoz tartozó II. póthatározmányban foglalt azt az anyagi jogszabályt sértette, melynél fogva az egész fuvarozási határidő egységes, mely a per tárgyát tevő szállítmány tekintetében 6 napot tett ki és amelyet a vasut csupán az elsőbíróság által is a hőnfutás céljából igényelhetőnek elfogadott 2 nappal haladt túl, úgy, hogy szállítási késedelem voltaképen fenn nem forog,

mert az az anyagi jogszabály, hogy a **szállítási határidő egységes** és az annak egyes fázisaiban igénybe vett egyes időtartamokról a vasut a feleknek számadást adni nem tartozik, **csak rendes fuvarozás esetén áll meg**, vagyis amikor a vasutat a fuvarozás lebonyolítása körül sem vétkesség, sem mulasztás nem terheli,

de jelen esetben, amikor a vasut a fentebb kifejtettek szerint habár a szállítási határidőn belül a hőnfutott kocsi két napig indokolatlanul vesztegeltette és ezzel mulasztást követett el — ez az alperes által felhívott anyagi jogszabály nem alkalmazható. (Keresk. és váltótvszék 1914 E. 509.)

A szállítási határidő elmulasztása okából az üzl. szab. 87. §-a alapján követelhető **tértimények kötbér természetűek** és így kár kimutatása nélkül is követelhetők. (C. 30/911.)

95. §.

Kártérítés a vasut szándékos eljárása vagy vétkes gondatlansága esetében.

Mindazokban az esetekben, midőn a kár a vasut szándékos eljárása vagy vétkes gondatlan-

sága folytán keletkezett, a teljes kárt kell megtéríteni.

A meghallgatott szakértők véleményéből és mind a két fél előadásából következik, hogy az oly kocsi rekeszeinek, mint aminőben a csirkék szállítása történt, oly módon elzárhatóknak kell lenniök, hogy a szállítás közben ki ne nyíljanak. Ha tehát való az az alperesi előadás, hogy a vasuti kocsi rekeszeinek Oderbergben észlelt hiánya már a feladáskor fennforogott, akkor a vasut vétkes gondatlansága forog fenn abban a tekintetben, hogy a vasut oly kocsit adott a szállításhoz, amely a rekeszek zárainak hibája folytán a szállítás céljaira alkalmatlan volt.

Alaptalan az alperesnek az a védekezése, hogy a vasuti kocsi hibáját a feladó a berakáskor észlelhette volna, mert **a vasuti kocsi kiválasztása a vasut feladata** és a feladónak nincs joga valamely általa kiválasztott vasuti kocsiba rakni be áruját és ebből következik, hogy a feladó nem köteles a neki berakásra rendelkezésére bocsátott kocsi jó állapotát vizsgálni. Abból, hogy a vasuti kocsi már a berakáskor hibás volt, a vasut csak akkor merithetne védelmet, ha az volna bizonyítva, hogy a feladó a berakás alkalmával észrevette a hibát, mert csak ebből lehetne arra következtetni, hogy a feladó a kocsit, a kocsi hibás voltának ismerete daczára nem akarta kifogásolni. Ha tehát bizonyítva is volna az, amit alperes állított, hogy t. i. a kocsi hibája már a berakáskor fennforogott és kellő gondosság mellett észrevehető lett volna, ez a körülmény nem volna elégséges arra, hogy alperest a kocsi hibás voltából eredő felelősség alól mentesítse.

A vasut vétkes gondatlansága akkor is fennforog, ha a rekeszeknek az a hibája, amely miatt a rekeszek utközben kinyiltak, az Oderbergig történt szállítás ideje alatt állott be, vagy vált észrevehetővé, mert a rekeszek zárainak olyanoknak kell lenniök, hogy a rekeszek a szállítás egész tartama alatt zárva maradjanak és így magában véve az a körülmény, hogy a rekeszek zárai utközben kinyiltak, elégséges a vasut vétkes gondatlanságának megállapítására, hacsak a vasut nem bizonyítja, hogy a zárok utközben valamely el nem hárítható esemény folytán nyilottak ki. (Keresk. és váltótvszék 1901 D. 815.)

A fellebbezési bíróság tényül megállapította, hogy a kereset alapjául szolgáló fuvarozásról szolgáló fuvarlevélben Bálizs István czimzett neve mellett lakása megjelöléséül a 714-es szám ki volt tüntetve, hogy alperes a fuvarozott árut ennek daczára nem az illető községben 714. szám alatt, hanem az ugyanott 426. sz. a. lakó hasonló nevű egyénnek, tehát nem a czimzettnek szolgáltatva ki és hogy felperes ennek következtében a kereseti összegnek megfelelő kárt szenvedett, mivel az árut tényleg átvett Bálizs István teljesen vagyonatlan és az általa felperesnek az áru vételáráról adott

váltak, melyekre nézve felperes kijelentette, hogy azokon alapuló, illetve az árút átvett egyén ellen támasztható követelését alperesnek átengedi, be nem hajthatók.

A fellebbezési bíróság ezeket a tényeket a S. E. T. 64. §-ának megfelelően a tárgyalás és a bizonyítás egész tartalmának szorgos méltatása alapján a kihallgatott tanúk vallomásának a per egyéb adataival egybevetve mérlegelése és a meggyőződést előidéző okoknak tüzetes előadása mellett állapítván meg, a megállapított tényállás a S. E. T. 197. §-a értelmében helyült is irányadó, mert a fellebbezési bíróság nem sértett meg semmiféle jogszabályt és különösen semmiféle bizonyítási szabályt azáltal, hogy daczára annak, miszerint a szóban forgó árúra vonatkozó feladóvevényen a czimzett neve és a rendeltetési hely vasuti állomásának megjelölése mellett, házszám, sőt még a rendeltetési helyül szolgáló község sincs kitüntetve, a tanúk vallomását — egybevetve azokat a per egyéb adataival — bizonyítékul fogadta el arra, hogy az eredeti fuvarlevélben, melyet alperes beszerezni képes nem volt, a czimzett neve mellett a rendeltetési helyül szolgáló községen kívül a házszám is ki volt téve.

Az ekként megállapított tényekből pedig a fellebbezési bíróság helyesen vonta le azt a jogi következtetést, hogy alperes az árúnak nem a fuvarlevélben czimzettként kijelölt egyén, hanem más részére történt kiszolgáltatása által vétkes gondatlanságot követett el és az ebből eredő kárt felperesnek megtéríteni köteles, mert a jelen esetben irányadó 1892. évi vasuti üzl. szab. 66. §-a szerint a vasut a fuvarlevelet és az árút a rendeltetés helyén a fuvarlevélben kijelölt czimzettnek köteles kiszolgáltatni és mert ennél fogva alperes közegei, kiknek eljárásáért alperes az üzl. szab. 9. §-a értelmében felelős, vétkes gondatlansággal jártak el akkor, midőn a házszámnak a fuvarlevélben kitüntetése daczára az árút más házban lakó hasonlónevű egyénnek adták ki, az üzl. szab. 75. és 88. §-ai értelmében tehát alperes az ebből eredő teljes kárt megtéríteni tartozik.

(Bpesti ítélőtábla 1898 G. II. 52.)

Egymaga az árúnak a fuvarlevéltől elválása a hazai jogszokásunkban állandósult felfogás szerint az alperes fuvarozóvállalat vétkes mulasztásának megállapítására nem alkalmas, de a szóban levő ügyben a késedelem tartama sem alkalmas az alperes vétkeességének megállapítására; mert igaz ugyan, hogy az árú gyorsárúképen fuvarozódott, de az alperes az árúnak minőségéből nem tartozott tudni, hogy a czimzettnek kiváló érdeke fűződött a fuvarozás gyorsaságához s így erre fokozott figyelmet fordítani nem tartozott, enélkül pedig a szállítások gyorsaságára és tömegességére tekintettel s különös figyelemmel arra, hogy a fuvarozás éppen karácsony táján történt, az alperes késedelmét feltűnőnek s már egyedül ez alapján vétkesnek venni nem lehetett; különben is a felperesnek alkalmá nyilott volna érdekeit oly módon megóvni, hogy az árút érdekebevállással, vagy a fuvarozás határidejének szoros meghatározásával adatta volna vasutra. (Keresk. és váltótvszék, 1913. E. 994.)

A szállított áruküldeményre vonatkozólag elfogadta a kir. törvényszék helyesnek felperes amaz álláspontját, hogy a vasutat annak kezelése körül vétkes gondatlanság terheli, mert ha a rendeltetési állomás a maga részéről a szabályszerű visszkereseti eljárást meg is indította volna s alperesnek erre vonatkozó bizonyítási javaslata eredménnyel is járna, ezzel a ténnyel még nem lenne kiegyenlítve a vasutnak abban jelentkező fokozott és nyilván **vétkes gondatlansága, hogy a feladó állomásra bárcázott árúnak a rendeltetési helyre leendő juttatása iránt a nem vitás tényállás szerint tizenhét nap alatt mi intézkedést sem tett, holott megfelelő gondos kezelés mellett a hibát azonnal észrevenni és megfelelő intézkedés útján jóvátenni módjában állott volna.** (Keresk. és váltótvszék, 1912. D. 2295.)

A fuvarozás idején **Rákos-rendezőpályaudvaron, ahol az árú hét napig vesztegelt, a rendes forgalmat körülbelül félszeresen meghaladó vasuti- s árutorlódás volt s ez alatt az idő alatt az alperes fuvarozó vállalatának számos kisegítő alkalmazottal megszaporodott alkalmazottjai az alperes fuvarozó vállalatnak fuvarozói fokozott felelőssége szem előtt tartásával s helyes értelmezése szerint elsősorban az élő állatok s gyorsárú fuvarozását bonyolították le, már pedig az adott viszonyok szerint az árúknak Rákos-rendezőpályaudvaron hét napon át vesztegelését a V. Ü. Sz. 75. §-ának 7. pontja menti s ez a hét nap a fuvarozás határidejének számításánál nem jöhet számba, mert nem férhet kétség ahhoz, hogy a **bebizonyult forgalmi zavar az alperes vétkes mulasztása nélkül állott elő, az említett hét nap számbavétele nélkül pedig a fuvarozás összes ideje a B. fuvarlevél szerint az árúnak vasutra adásától, vagyis 1911 december 19. délután 4 órájától a czimzettnek 1912 január 1-én délelőtt 10 órakor az árú megérkezésétől szóló értesítéséig mindössze öt nap s 18 órát tett, míg a V. Ü. Sz. 75. §-a szerint a fuvarozás határideje a felhívott Ü. Sz. §-a (1) pontjának b) 1. és 2. alpontja szerint a 2 napi kezelési határidővel együtt 3 napot tett s így az alperesnek valóságos késedelve csak két nap s tizennyolcz órát tett, ez pedig nem gyorsárúnál s olyan árúnál, minő a pezső, amelynél rendszerint nem kell tartani attól, hogy hamar megfagy, egymaga vétkes mulasztásnak nem vehető.** (Keresk. és váltótvszék, 1913. E. 772.)**

Alperes elismerte, hogy felperes a két hamuszekrényt 30 napot meghaladó késedelmük folytán elveszettnek tekinteni jogosítva volt, tagadta azonban, hogy az árú késedelmében, illetve elvesztésében vétkes gondatlanság terhelné, miért is a keresetnek az árú értékét (152 M 28 pf.) meghaladó részét elutasítani kérte.

Perdöntő kérdés volt tehát, hogy az árú elveszte a perbeli esetben a vasut vétkes gondatlanságának tekintendő-e s hogy ennél fogva a kártérítés mértékére az Ü. Sz. 88 §-a, avagy a vétkes gondatlanság esetére intézkedő 95. §-a alkalmazandó?

Az alapul veendő tényállás tekintetében nem volt vitás, hogy az ötven darabból álló küldeménynek Rákos-rendező pályaudvaron szüksegtel menetrendszerű átrakása alkalmával a berakó vasuti közegek a két darabot a Hidas-Bonyhád felé irányított gyűjtőkocsiba tévedésből be nem rakták, minek

következtében azok az állomás raktárába kerültek s csak a következő hónapban megejtett, legközelebbi raktárrovan-
csolás alkalmával találtattak meg.

Kétségtelen, hogy azok a vasuti közegek, kik a két árú-
darabot a berakásból kifejeztették, mulasztást követtek el,
de kétségtelen az is, hogy nem minden mulasztás egyuttal
vétkes gondatlanság is, sőt a vasuti forgalom különös termé-
vetéssel jár az is, hogy egyes mulasztások, melyek a magán-
fuvarozónál vagy az áruközlekedést szolgáló más kereskedőnél
menthetőek nem volnának, épen a vasuti árufuvarozás terén
enyhébb beszámításba esnek, még pedig figyelemmel arra,
hogy az árú ugy időszakonként váratlanul s aránytalanul
növekedő tömege és a szállítás és kezelés szükséges gyorsasága
az aprólékos, mindenre kiterjedő gondosságot kizárja, és
figyelemmel arra, hogy a vasut az alantasabb és csak mini-
málisan fizethető rakodó személyzetének kiválasztásában és
ellenőrzésében és a szükséghez mért gyarapításában nem
fejtheti ki azt a körütekintést, a mely magánvállalkozótól
elvárható.

Ha egyes árúdaraboknak a küldemény törzsétől és a fuvar-
levéltől való elkülönítése minden esetben vétkes gondatlan-
ságnak minősülne, ugy minden részleges áruhiány és minden
egyes lemaradó árúdarab és mindaz az eset is, melyekben az
árú elvesz, de a fuvarlevél megmarad, tehát az áruhiányok
tulnyomó többsége ide volna sorozandó, míg az egyéb árú-
küldeménynek a fuvarlevéllel együtt való elveszte, a mi
ritkább eset s rendszerint nagyobb s nehezebben helyrehozható
kárt okoz, képezné az áruhiányoknak enyhébb mulasztásként
beszámítható egyedüli csoportját. (Keresk. és váltótvszék,
120285/1913.)

**A vasut kártérítési kötelezettsége a pályaudvar tulzsufolt-
sága és forgalmi zavar folytán beállott szállítási késedelemért.**

Egy kocsí építők-küldeményénél, melyet 1911 november
10-én Kaiserslautern állomáson Lahr állomásra teherárúként
adtak fel, hétnapi szállítási határidőtullépés történt, mert a
küldemény a neustadti pályaudvar **tulzsufoltsága miatt** csak
november 13-án volt odaküldhető és ugyanez okból november
18-ig ott vesztegelt, minél fogva csak november 20-án érkezett
meg Lahr rendeltetési állomásra, ahol azt a következő napon
végre kirakhatták és átvéveinek rendelkezésére bocsáthatták.
Utóbbi a késedelmes szállítás folytán teljes kártérítést kért
a vasuttól, mely azonban csakis a fuvardíj erejéig volt hajlandó
kártalanítást nyújtani. A vasut a teljes kárért szavatol, ha a
szállítási határidő elmulasztása az ő szándékos eljárása vagy
vétkes gondatlansága által idéztetett elő. **Felperes állítása**
szerint a vasut azáltal követett el vétkes gondatlanságot, hogy
nem tett kellő intézkedést az akkor beállott nagy áruforgalom
lebonyolítására. A per során kihallgatott tanúk azonban
odanyilatkoztak, hogy abban az időben a neustadti rendező
pályaudvar előre nem látott, szokatlan mértékben tulzsufolt
volt és hogy a rendező-pá yaudvar viszonyai az ott felhalmo-
zódott árúknak csakis lassankint való továbbítását engedték
meg, jöllehet minden emberileg lehető elkövettek a rendkívüli
áruforgo om lebonyolítására. A kérdéses kocsinak más vona-
lakon való továbbítása nem volt lehetséges, vagy ezáltal a

küldemény nem érkeztetett volna gyorsabban a rendeltetési állomásra, miután a tekintetbe jövő összes vonalak ugyanabban az időben szintén túl voltak halmozva a rendkívüli, előre nem látott forgalom következtében.

E tényállás alapján a bíróság annak daczára, hogy a vasuttlól megkívánható, hogy minden intézkedést megtegyen a forgalom rendkívüli emelkedésének leküzdésére, mégis tekintetbe veendőnek találta, hogy a vasut teljesen kötve van a fennálló berendezésekhez és csakis az azok által vont határokon belül képes a forgalmat lebonyolítani. Mert még a vasutnak sem áll módjában a forgalom terjedelmét tüzetesen áttekinteni, miután az nem egyedül tőle függ.

Ha tehát egy váratlanul fellépött rendkívüli forgalmi zavar esetén az árúk a rendes gyorsasággal el nem szállíthatók, ezt nem lehet feltétlenül a vasut gondatlanságának vagy pláne vétkes gondatlanságának tekinteni. A vasut csakis abban az esetben tartozik a szabályszerű szállítási határidők be nem tartásáért kártérítést nyújtani, ha a köteles gondosságot durva módon elhanyagolja. A jelen esetben azonban a vasuti forgalomban szokásos gondosság durva megsértése nem forog fenn, mert amint a kihallgatott tanuk nyilatkozataiból kitűnik, a forgalmi zavar váratlanul és előre nem láthatott módon olyan viszonyok által idéztetett elő, melyek a rendes körülmények közt várható forgalmi emelkedésen kívül esnek. Továbbá beigazolást nyert, hogy a vasut minden lehető elkövetést arra, hogy az akkori rendkívül nagy forgalmat lebonyolítsa. Mindezeknél fogva a bíróság felperes kárigényét, mint alaptalant, elutasítani volt kénytelen. (Karlsruhei járásbíróság ítélete 1912. dec. 5-ről.)

Egyértéztettek a peres felek abban s az az elsőbíróság által kihallgatott tanuk vallomásából is kitűnik, hogy a sertések a 83840. számú kocsiból hőnfutás következtében a vasut közegei által rakattak át.

A 10. alszám alatt beérkezett állatorvosi főiskolai felülvélemény valószínűsítése és különösen a kihallgatott szakértőnek e részben határozott véleménye alapján a kir. törvényszék tényképen megállapította, hogy az egyik sertésen észlelt lábtorést az itatóválynak helyéből való kimozdulása és ide-oda lökődése okozta.

Mínthogy a szakértőnek véleménye szerint az ilyen itatóvályuk kapcsokkal erősíthetők a kocsizoz és ha jól oda vannak erősítve, úgy azokat a sertések helyükből kimozdítani nem képesek;

ennél fogva nyilvánvaló, hogy a nagykarolyi átrakáskor az itatóvályuk vagy egyáltalán nem lettek a kocsizoz erősítve, vagy pedig odaerősítésük felületesen és lazán történt, úgy hogy a kocsiban mozgó sertések azokat állásukból kimozdították.

Az állatdíjszabás B. melléklet 2. §-a (2) pontja szerint a sertések itatóvályukkal felszerelt kocsikba rakandók be; s miután a felszereléshez az is tartozik, hogy ezek a vályuk kellőképpen megrögzítettessenek, hogy helyüket a mozgás közben ne változtathassák: a vasutnak kötelessége az itatóvályut a kocsiban úgy megerősíteni, hogy a kocii alkalmas legyen veszélytelen szállításra. Annál inkább áll ez a nagykarolyi átrakás esetében, a mikor a feladó jelen nem volt s

a vasut maga végezte az átrakást s így fokozottabb gondossággal kellett volna az itatóvályukat megerősíteni.

Az egyező előadás szerint a felmerült kár az átrakás után keletkezvén, nyilvánvaló, hogy azért a kárért, melyet a helyéből kimozdult vályu az egyik sertés lábainak eltérése által eredményezett, egyedül alperes közegének vétkes gondatlanságára vezetendő vissza, miért is ezért a kárért a V. Ü. Sz. 95. §-a értelmében feltétlenül felelős s itt a vasutnak a 86. § (1) 5. pontjában biztosított mentessége alkalmazását nem nyerhet. (Keresk. és váltótvszék, 1912. D. 2046.)

Felperes abban látja az alperes vasutnak felelősségét megállapító vétkességet, hogy a feladott hizlalt ökröket szállítás végett felvette és továbbította, holott tudta, hogy azok a kiűtött sztrájk folytán az uton meg fognak akadni és a veszteglés miatt súlyban és értékben csökkenni fognak. Mint-hogy az árú feladásakor a sztrájk még ki nem tört, sőt még a berakás után is közlekedtek teher- és személyvonatok, alperes vasut a felvételt a V. Ü. Sz. 6. §-a értelmében meg nem tagadhatta; ellenben a feladó megbízottjának, ki a közlő sztrájk híreiről az állomásfőnöktől értesült s aki jogosult lett volna az árút ismét kirakatni, a rendes kereskedő gondosságából folyó kötelessége lett volna, hogy az árút a sztrájkveszélyre tekintettel visszavegye, mert tudnia kellett, hogy előre biztosan ki nem számítható, hogy a vonatok meddig fognak közlekedni. Ezek szerint a vasutnak az az eljárása, hogy a feladott ökröket a sztrájkhírek daczára felvette és továbbította, magában véve vétkességnek még akkor sem tekinthető, ha nem is figyelmeztette volna a feladót az árú visszavételére. (Curia 1908. IV. 873.)

Felperes a szállítási késedelem folytán megromlott árúnak a V. Ü. Sz. 88. §-a értelmében megtérítendő rendes kereskedelmi értékét a vasuttól megkapta, ezt meghaladó teljes kárának megtérítését követeli azon az alapon, hogy a késedelmet s ebből folyólag az árú megromlását a vasut vétkes gondatlansága okozta (Ü. Sz. 95. §.)

A fellebbezési bíróság azonban a vétkes gondatlanságot nem találta megállapíthatónak.

Az a támadás, hogy a vasut a késedelmet mivel sem tudta menteni, téves fogi felfogások alapszik; nem a vasut tartozik kimutatni, hogy közgei nem követtek el a fuvarozás lebonyolítása körül súlyos mulasztást, hanem az a fél, aki igényét a vétkes gondatlanságra alapítja, — köteles oly tényeket felhozni és bizonyítani, amelyek a vétkes gondatlanság megállapítására vezethetnek.

Azonban az a körülmény, hogy a Budapest-Dunapart állomásra feladott árú a szomszédos Budapest-központi vásárcsarnok állomáson találtatott fel, magában véve valamely súlyosabb kezelési szabálytalanság kimutatása nélkül a vétkes gondatlanság megállapítására alapul nem szolgálhat — s az okszerűség megsértése nélkül mondotta ki a fellebbezési bíróság, hogy a kétnapi késedelem tartamából sem lehet a

vasut sulyos mulasztására következtetni. Az a kifogás pedig, hogy az árúnak és a fuvarlevélnek egymástól való elválása a vétkes gondatlanság megállapítására elegendő, — tárgyalanná vált, mert a szóbeli tárgyaláson maga felperes azt adta elő, hogy a fuvarlevél az áruval egyidejűleg, ugyancsak a Budapest-központi vásárcsarnok állomásra érkezett s felperes onnan kapta az áru megérkezéséről az értesítést. Ez különben a csatolt fuvarlevél és raktanusítványból is kitűnik.

Végül az a támadás, hogy a vasut tartozott volna az áru hollétét fokozott buzgalommal felkutatni, — a vétkes gondatlanság tényálladékanak megállapítására nem alkalmas azért, mert nem a különös gondosság elmulasztása, hanem csak a rendes fuvarozói gondosság sulyos megszegése tekintendő a vasut részéről vétkes gondatlanságnak. (Bpesti kir. ítélőtábla, 1913. G. 160.)

Kétségtelen, hogy abban az esetben, ha a láda az üveg-árúknál szokásos jelzéssel (»üveg«, vagy »törékeny«, »vigyázat« s több e féle) el volt látva és ez által a vasuti közegek figyelme különös vigyázatra volt felhíva s ha ennek daczára a vasuti közegek annak kezelésénél és kezelés közben való megtámasztásánál rem jártak el kellő gondossággal és a deszka behajlását illetve behorpadását s az ebből eredő törést a vasuti közegeknek eme helytelen eljárása, különösen a ládának helytelen megtámasztása idézte elő: a kár a vasut közegeinek vétkessége folytán keletkezettnek tekintendő, ebben az esetben tehát alperes vasut az üzlet szab. alapján a kár megtérítéséért felelős. (Bpesti kir. ítélőtábla 1897. II. G. 40.)

Ha még a vasuti forgalom nagyságával és tömegességével indokolható néhány napi késedelem egymagában véve nem is volna elegendő az alperes vasut terhére eső vétkes gondatlanság megállapíthatására, az a vasuti közeg által a fuvarlevélre reávezetett megjegyzésekből nyilvánvaló körülmény, amely szerint az áru az azt kísérő fuvarlevélről elválasztva utközben Kecskeméten visszamaradt és innen csak öt nap múlva érkezett meg az innen már alig 40 kilométernyi távolságra eső rendeltetési állomásra — mi pedig a bekövetkezett káresetnek az alábbiak szerint előidéző oka volt — az illető vasuti közegek vétkes gondatlanságának megállapíthatására mindenestre elegendő okul szolgál és ehhez képest az alperes vasut az akkor érvényben volt vasuti üzletszabályok 88. §-a értelmében az ezzel oki összefüggésbe hozható kárért teljes kártérítéssel tartozik. (Keresk. és váltótvszék 17845/1914.)

Tekintve, hogy a vasutak forgalmi szolgáltatára vonatkozó szabályok alapelveit tartalmazó 15400/1914. sz. kereskedelemügyi miniszteri rendelet 11. czikk 63. pontja (Rend. Tárgy 1904. évi 277. old.) értelmében »tüzveszélyes anyaggal megrakott nyitott kocsikat mindig, — fedett kocsikat pedig rendszerint a vonat hátulsó felébe kell sorozni« és tekintve, hogy a szállítás tárgyát képező kender és kőcsz a vasuti forgalom szempontjából tüzveszélyes anyagoknak tekintendők, mert az áruosztályozás (Dijszabás B) szakasz) K. 22. és C. 12. tételei alatt ezen anyagoknál a B. melléklet XXXIV. pontjára történik hivatkozás, mi által ezek az árúk a könnyen meggyulladható árúk közé soroztatnak: meg kellett állapítani, hogy alperes a perbeli árúknak a vonatba való sorozásánál

vétett a fennálló szabály ellen, tekintve pedig, hogy a kérdéses kocsik 31 közül negyediknek, tehát a mozdonyhoz nagyon közel helyeztetett, a vétkezés a sorozás közelségének megfelelő súlyosabb minősítés alá esik.

Alperesnek az az ellenvetése, hogy a felhívott rendelet belkezelési utasításnak tekintendő, felek pedig a fuvarozási szerződés alapján (fuvarlevél szövege) csak az üzletszabályzatban és a díjszabásokban foglalt határozmányokra hivatkozhatnak, figyelembe nem jöhetett, mert a felhívott miniszeri rendelet, mint törvényesen kihirdetett kormányrendelet egyrészt a vasutra feltétlenül kötelező, másként a fuvaroztató közönség érdekeit szolgálván, a fuvaroztató feleket jogosítottakká teszi, hogy a rendelet betartását magánjogi kényszerrel igényelhessék. (Keresk. és váltótvszék 3642. 1914. sz.)

Ahhoz, hogy egy feleslegként jelentkező ládáról megállapíttassék, hogy az hova tartozik, a vasutnak egy egész hónapi időre volt szüksége, annak dacára, hogy az 1908. évi decz. hó 10-ét már csaknem 4 héttel megelőzően megállapítottatt a kereseti láda hiánya, holott a dolog természetéből következik, hogy **mihelyt egy árudarabról kiténik, hogy valamely raktárban mint felesleges szerepel,** az árún lévő jelzések alapján könnyen megállapítható és sürgősen megállapítandó, hogy az kinek szolgáltatandó ki.

A fentiek szerint tehát az alperes vasut a kereseti láda felkutatása körül olyan foku gondatlanságot követett el, amelyet a nyomozási eljárás nehézségeivel menteni nem lehet. (Keresk. és váltótvszék 143393/1913.)

Az alperesnek abban a nem is vitás tényében, hogy a felperes által kért állatkisérő-jegy kiállítását megtagadta, vétkes gondatlanságát meg kellett állapítani, mert minden kétségen felül áll, hogy a vasut illető közegének ez a ténye volt az oka annak, hogy **a juhszállítmány állatkisérő nélkül** maradt a 2 napig tartó fuvarozás alatt, amiből természetesen következik, hogy mindazokat a fuvarozás közben esetlegesen szükségessé válhatott intézkedéseket, amelyeknek megtétele az állatkisérő feladatához tartozik, a feladónak megtehetni nem állott módjában. (Keresk. és váltótvszék 191532/1913.)

Az elsőbíróóság tényként állapította meg ítéletében, hogy a D) alatti feladóvevénnyel feladott, málnaszörppel megtöltött, a feladási állomáson a raktárban elhelyezett demionon annak alsó oldalán a fenék mellett oly törés volt, amely csakis ütődésből keletkezhetett.

Ennek ellenére elutasította az elsőbíróóság a felperest az ekként beállított törésből származott kár megtérítése iránt indított keresetével, mert az ütődés által keletkezett törés is származhatik a külső behatás oly gyöngye mértékéből, mely épen csak az üvegben tud kárt okozni és így az ily törés sem zárja ki a vasutnak mentességét ama kárral szemben, mely a törés veszélyének kitétt árúknál ebből a veszélyből keletkezett.

Alapos a felperesnek az a felülvizsgálati támadása, hogy az elsőbíróóság ezzel a jogi döntésével anyagi jogszabályt sértett.

Az elsőbíróság által megállapított abból a tényből ugyanis, hogy a demiont annak berakása előtt a raktárban oly ütődés érte, hogy annak következtében eltört, alaposan lehet arra következtetni, hogy a vasut közegei az áru kezelésénél annak ellenére, hogy tudták, hogy üvegáruval van dolguk, nem jártak el kellő gondossággal és a törést a vasut közegeinek eme gondatlan és helytelen eljárása okozta, a vasuti közegek gondatlan eljárásából és helytelen kezeléséből származott kár a vasut vétkessége folytán keletkezettnek tekintendő, vétkesség esetében pedig a felelősség alól való mentességnek nincs helye. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 326.)

Nem döntő, hogy a feladó részéről figyelmeztették-e az eljárt vasuti közegeket arra, hogy a szállítmány romlandó és sürgős szállítást kíván, mert valamint a vasut valamely tiltakozással vagy óvással az üzletszabályzatban körülírt felelősségét enyhébbé nem teheti: akkép viszont a feladó részéről történt bármilyen figyelmeztetések sem változtathatnak a vasutnak az üzletszabályokban körülírt felelősségén és azt szigorubbá nem tehetik.

De súlytalan az is, hogy alperes a saját közege ellen amiatt, hogy a szállítmányt tévesen irányítván, annak a rendeltetési helyre való megérkezését késleltette, fegyelmi eljárást indított, mert abból, hogy a vasut épen közérdekből a legenyhébb természetű tévedést sem akarja megtorlás nélkül hagyni: nem lehet következtetést vonni arra, hogy a vasuti közegeknek minden, legenyhébb természetű s az emberi gyarlóságnál fogva ki sem küszöbölhető tévedése egyuttal a vasutnak gondatlanság gyanánt volna terhére róható. (Keresk. és váltótvszék 1902. D. 428.)

A felperes már a keresetben állította és a tárgyalás során bizonyítani is kívánta, hogy nemcsak az üvegáru, hanem a láda is, amelybe az csomagolva volt és amely a feladásnál sértetlen jó állapotban volt, törötten érkezett meg. Már pedig ha üvegáru akként érkezik meg a vasuton, hogy az azt tartalmazó, a feladásnál ép állapotban volt láda is eltört, ez a tény, ha bizonyítást nyer, alkalmasnak mutatkozik annak megállapítására, hogy a törés nem az áru természeti minőségével járó veszélyből, hanem a vasut közegeinek a vétkessége folytán keletkezett, mert a szilárd tartály a vasuti szállítással szükségkép együtt járó rázkódtatást megbirja, úgy hogy annak megsérülése arra enged következtetést, hogy az nem a vasuti rázkódtatásból és rendszerinti kezelésből, hanem valamely erőszakos külső behatásból, nevezetesen abból keletkezett, hogy a vasuti közegek az áru kezelésénél vagy elhelyezésénél nem jártak el a megkívántató gondossággal, aminek elmulasztása, különösen üvegárunál, ha az a szokásos jelzéssel is el volt látva, az eset körülményeihez képest vétkességnek minősülhet. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 456.)

A hirdetménynek ama tartalmából, hogy a póthatáridő élő állatnál, friss húsnál és egyéb élelmiszernél, valamint gyors romlásnak kitett áruknál nem nyer alkalmazást, nyilván az tűnik ki, hogy a hirdetmény kérdéses határozmányával a póthatáridő alkalmazását csak azon áruknál kívánta a vasut kizárni, melyek a gyors romlás veszélyének vannak kitéve s ekként a határozmány szövegének azt a részét is: "...auf

Sendungen frischen Fleisches und anderer Lebensmittel*, akként kell érteni, hogy az élelmi szerek közül is csak azok vannak kivéve a póthatáridő érvénye alul, amelyek friss állapotban kerültek feladásra és ennél fogva a gyors romlás veszélyének vannak kitéve.

Ez értelmezés mellett, minthogy a **sózott hering** a gyors romlás veszélyével szemben konzervált árú, a szóban forgó hirdetményvel közzétett póthatáridő a kereseti küldeményre is alkalmazást nyer, az alperesnek az a védekezése tehát, hogy a kereseti küldemény szállítási határidejének meghatározásánál ezt a póthatáridőt is figyelembe kell venni, alapos. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 816.)

A kir. törvényszék elfogadta az elsőbíráóság ténymegállapítását és jogi döntését az ítéletében felhozott okokból és főképen azért, mert a tényálladáki jegyzőkönyvből kitűnik, hogy a **kocsi azon törési hiba miatt, amely az árú egy részének elveszését okozta**, már javítás alatt is volt, kétségtelenül felel tehát a vasut, ha a kárt oly hiba okozta, melyet maga is kijavítandónak talált s a kijavítást még sem eszközöltette oly módon, hogy a kocsi a szállításra alkalmas legyen. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 919.)

A fuvarozás közben kisiklás miatt beállott akadály elhárításáról és egyáltalán a tovább szállításhoz szükséges intézkedésekről s így az árú átrakásáról is a vasut tartozik gondoskodni és e teendőket a rendes fuvarozói gondossággal köteles ellátni.

E köteles gondosságnak követelményeképp úgy kell az átrakást végeznie, hogy az árú olyan módon és elhelyezésben szállíttassék tovább, mint ahogyan az a feladás alkalmával berakattott. Ennek a kötelességnek a vasut a jelen esetben nem felelt meg. Ugyanis magának az alperesnek az előadása szerint az **átrakás** akként eszközöltetett, hogy az egyes árúdarabok megfordított rendben helyeztettek el az új kocsiban, mint ahogyan a feladás alkalmával berakattak, aminek az lett a következménye, hogy a nehéz darabok kerültek a könnyebbek fölé. Nem férhet kétség ahhoz, hogy **üvegárunak ilyenén berakása helytelen és hibás**, mert a nehezebb daraboknak a könnyebbek fölé helyezése az árú megsérülésének az esélyeit jelentékenyen fokozta.

Amennyiben ezek szerint az alperes vasut az árú átrakásánál a megkívántató fuvarozói gondosság ellenére járt el és ezzel az árút veszélynek tette ki, e helytelen és hibás eljárásnak a következményeit viselni tartozik és a helytelen berakásnak általa előidézett veszélyével szemben nem hivatkozhatik jogosan az árú törékeny természeti minőségével járó veszélyből keletkezett kár tekintetében biztosított mentességre. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 373.)

A vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó szabályok alapelveit tartalmazó **15400/914. sz. kereskedelemügyi miniszeri rendelet 11 cikkének** 63. pontja értelmében (lásd a Rendeleték tára 1904. évi kötetének 277. oldalán) **»tűzveszélyes anyaggal megrakott nyitott vasuti kocsikat mindig, fedett kocsikat pedig rendszerint a vonat hátulsó felébe kell sorozni.**«

És tekintve, hogy ez a nyilván a személy- és vagyonbiztonság szempontjából felállított szabály minden esetre a legszigorubban betartandó és ehhez képest ennek a vasuti

közégek részéről való figyelmen kívül hagyása már magában véve is nagy foku, sőt már a vétkesség határába vágó gondatlanságot képez:

meg kellett állapítani, hogy az alperes vasut illető közgei már a perbeli áruval megrakott vasuti kocsinak a vonatra való besorozásánál, mikor azt közvetlenül a mozdony után sorozták be a vonatba, vétkes gondatlansággal jártak el, aminek jogi folyományaként az alperes az üzletszabályok 86. §-ának (3.) pontjában foglalt rendelkezés értelmében egyfelől a vasuti üzletszabályok 86. §-ának (1.)1. és 3. pontjában foglalt mentességi okokra sikerrel nem hivatkozhatik, másfelől pedig a 95. §. értelmében az ezen vétkes gondatlansággal oki összefüggésben álló kereseti kárért teljes mérvű kártérítéssel tartozik.

Ami már most a kár mérvét és összegét illeti, a felperes kereseti vitatása szerint a rakomány egész értéke megsemmisült a **tűzeset és átázás** folytán, ezen az alapon meg is tagadta az átvételt és a kereseti felállítás szerint a felperesi álláspont az, hogy a jogi értelemben vett elveszés (megsemmisülés) esete forog fenn és ebből az álláspontból kifolyóan a kereset első tétele alatt az egész rakománynak egész értékét vette követelésbe: 4529 kor. 31 f. összegben.

Ez a felperesi vitatás azonban téves, mert a fennforgó esetben nem teljes elértéktelenedés, hanem csak nagyobb mérvű értékcsökkenésről van szó. Ugyanis a felperes által l. a csatolt tényvalladéki jegyzőkönyv (l. a) 3. oldalának a kár neme és terjedelmére vonatkozó a) pontjai az alperes által az 1913. évi június hó 27-én megtartott póttárgyaláson N. 3/7 a. becsatolt szakvéleménnyel egybehangzóan azt tanúsítják, hogy a kereseti szórárú az égés és átnedvesedés következtében értékében 75 %-nyit veszített és hogy az áru, habár eredeti rendeltetésére csakis csekélyebb mérvben alkalmas, más célokra, mint elszigetelési célokra azonban felhasználható volt.

Ezen szakbecsü szerint tehát az áru értékében nem semmisült meg egészen, hanem csak 75 %-nyi értékcsökkenést szenvedett. Minthogy pedig az e részben mindenesetre bizonyításra kötelezett felperes az alperes vonatkozó tagadásával szemben, abban a tekintetben, hogy az áru értékében teljesen megsemmisült, vagy 75 %-nál magasabb arányban csökkent volna meg, bizonyítékot fel sem hozott;

és minthogy e szerint a felperes czimzettnek nem volt jogában az áru átvételét megtagadni, mert hiszen módjában állott volna az átvételt minden kárigényének kifejezett fenntartásával eszközölni: megállapítja a kir. törvényszék, hogy az alperes csakis olyan kárért tartozik kártérítési felelősséggel a felperesnek, amilyet a felperes akkor is mindenesetre szenvedett volna, ha az árú a vasuttol kárigényének fenntartása mellett átvette volna, ez pedig a fentiek szerint az áru értékének 75 %-a, míg a kárnak azért a részéért, amely netalán abból származott, hogy az át nem vett peres árút esetleg áron alul árvereltette el — az alperes a felperesnek felelősséggel nem tartozik. (Keresk. és váltótv. 49787/1914.)

Az 50 darabból álló küldeménynek a Rákos-rendező pályaudvaron szükségelt menetrendszerű átrakása alkalmával a berakó vasuti közgegek 2 darabot a Hidas-Bonyhád felé irányított gyűjtő kocsiba tévedésből be nem raktak, minek követ-

keztében azok az állomás raktárába kerültek s csak a következő hónapban megejtett legközelebbi raktárvancsolás alkalmával találtattak meg.

Kétségtelen, hogy azok a vasuti közegek, kik a két árudarabot a berakásból kifelejtették, mulasztást követtek el, de kétségtelen az is, hogy **nem minden mulasztás egyúttal vétkes gondatlanság is**, sőt a vasuti forgalom különös természetével jár az is, hogy egyes mulasztások, melyek a magánfuvarozónál vagy az áruközlekedést szolgáló más kereskedőnél menthetők nem volnának, éppen a vasuti áru fuvarozás terén enyhébb beszámításba esnek, még pedig figyelemmel arra, hogy az árúk nagy, időszakonként váratlanul s aránytalanul növekedő tömege és a szállítás és kezelés szükségesség gyorsasága az aprólékos, mindenre kiterjedő gondosságot kizárja és figyelemmel arra, hogy a vasut az alantasabb és csak minimálisan fizethető rakodó személyzetének kiválasztásában és ellenőrzésében és a szükséghez mért gyarapításában nem fejtheti ki azt a körületekintést, amely magánvállalkozótól elvárható.

Ezeket szem előtt tartva és figyelembe véve az áruforgalomnak az őszi forgalomban köztudomású megnövekedését és a Rákos-rendező pályaudvarnak szintén köztudomású óriási átmeneti forgalmát, a bíróság úgy találta, hogy egy 50 darabból álló áruszállítmány két darabjának az átrakásnál való lemaradása, még ha súlyuk tetemes volt is, előfordulhat anélkül, hogy nagyfokú hanyagság követtetett volna el. (Keresk. és váltótvszék 120285/1913.)

Ha egyes **árudaraboknak** a küldemény törzsétől és a **fuvarlevéltől való elkülönülése** minden esetben vétkes gondatlanságnak minősülne, úgy minden részleges áruhiány és minden egyes lemaradó árudarab és mind az az eset is, melyben az az áru elvész, de a fuvarlevél megmarad, tehát az áruhiányok tulnyomó többsége ide volna sorozandó, míg az egyéb áruküldeménynek a fuvarlevéllel együtt való elveszte, amiről később eset, s rendszerint nagyobb s nehezebben helyrehozható kárt okoz, képezné az áruhiánynak enyhébb mulasztásként beszámítható egyedüli csoportját.

Nyilvánvaló tehát, hogy a fuvarlevélnek az árudarabtól való elkülönülése nem tekinthető a vétkes gondatlanságnak már egymagában is elegendő ismertető jeleként, oly esetben pedig, mint amilyen a perbeli is, a fuvarlevéltől való elkülönülés az egyébként fenforgó mulasztással, mely egyes darabok berakásának elfelejtéséből állott, együtt jár. anélkül, hogy azt nagyobb vagy kisebbé tenné és így annak vétkes vagy nem vétkes gondatlanságként való minősítése kérdésében jelentőséggel nem bír. (Keresk. és váltótvszék 120285/1913.)

Hizlalt marhánál a kisérő iratoknak a küldeménytől való elválasztása mentesítő okok bizonyítása nélkül a vasuti közegeknek vétkes gondatlansága; mert tudniok kell, hogy e kisérő iratok nélkül azok ki nem adhatók és sem vásárra, sem vágóhidra nem hajthatók és hogy ennek folytán a hizlalt marhák súlyban és értékben jelentékeny veszteséget szenvednek. Ez a körülmény különösen kötelességévé teszi a vasutnak, hogy a szállítmány és a kisérő iratok együtt maradjanak és a feladó vagy címzett a kártól megóvassék. Minthogy pedig alperes vasut a szétválasztás mentesítésére csak a vasuti forga-

lom nagyságát hozta fel, ez pedig, mint állandóan fenforgó és így a vasutat nagyobb gondosságra serkentő körülmény a vasut vétkes gondatlanságát nem mentesíti, így alperest marasztalni kellett. (Keresk. és váltótvszék 76 842/1910.)

A felek közt nem vitás tényállás szerint azt a késedelemet, hogy az árú csak két nappal az értesítés után volt kiszolgáltatható, az okozta, hogy az árút a vasut elcserélte és Bécsbe vitte s Budapestre a fuvarlevél a feladott árú nélkül érkezett.

Ezen tényállásból kiderül, hogy az árú a fuvarlevélről vált, ami a vasut terhére vétkeesség, mert fuvarlevél nélkül a vasut a dolog természete szerint megfelelően nem rendelkezhetvén az árutól, a vasutnak elemi kötelessége arra ügyelni, hogy a fuvarlevél az árutól el ne váljék.

Ezen kötelességének elmulasztása a vétkeesség.

Vétkeesség esete forogván fenn, a vasut az árú természetes romlására csak akkor hivatkozhatná k sikerrel, ha bizonyította volna, hogy az árú a jelen esetben már a fuvarlevél megérkezésekor romlott volt, mert a vétkeesség folytán előállott késedelem alatti romlásért való felelősség alól a vasut az Ű. Sz. 77. §. (1) 4. pontja és a 77. §. (2) p. alapján nem szabadul, a felelősségnek korlátozásai a vasut vétkeessége folytán keletkezett kárra ki nem terjednek. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 756.)

Megállapítottott a vétkes gondatlanság s így a vasut kártérítési kötelezettsége az alapon, hogy a vasut közegei nem figyelmeztették a feladót arra, hogy a rakminta mily magasságban van a sínek felett s a feladó által tulmagasan berakott gép az állomási rakmintába ütdődött.

A tényálladéki jegyzőkönyvből kitűnőleg a cséplő-lokomobiljára felfektetett szalmaakazalozó (elevátor) ütközött bele a rakmintába és pedig amiatt, mert a rakomány meghaladta azt a magasságot, melynek figyelembe vétele mellett az a rakminta alatt akadálytalanul átjuthatott volna.

A 3. alatt csatolt üzletszabályok 56. §-ának VII. b) pontja szerint a feladónak az árúk beraktározásánál ügyelnie kell arra, hogy a rakomány a megengedett magasság méretét, a rakodási szelvényt nem haladja tul, mely rendelkezés nyilvánvalólag az alperes javára szól.

Amde az üzletszabályzatnak eme rendelkezése, annak helyes értelmezése szerint, csakis oly esetekre vonatkozhatik, amelyeknek bekövetkezését a feladó kellő gondosság kifejtésével előre láthatta.

Hogy pedig felperes jogelőde tudomással bírt volna arról, miszerint Kuti állomáson rakminta van a sínek felett és hogy mily magasságban van az felállítva : azt az alperes maga sem állította s nem hozta fel azt sem, hogy a feladó figyelmeztetve lett a szóban forgó rakmintára s annak magasságára.

Ennélfogva alperes közegeinek vétkes gondatlansága annál inkább meg volt állapítható, mert nemcsak hogy nem figyelmeztették a feladót e fentebb kiemelt körülményre, hanem utának indították a vonatot anélkül hogy a berakodás helyességéről előzőleg meggyőződést szereztek volna. (Kir. Curia 479/1908.)

A B) alatti feladó bevénnyel bizonyítva van, hogy a kereseti árú 1905. október 4-én, míg felperes egyéb, szintén a nagyenyedi gazdasági kiállításon volt árúja 1905. október 5-én került feladásra a C) és D) alatti feladó bevények szerint ebből azonban arra következtetni, hogy az árú téves irányítása a

vasutnak vétkes, tehát a szándékossággal határos gondatlanságából eredt, a jelen esetben nem lehet, amennyiben felperes keresetében maga adja elő, hogy az említett kiállítás 1905. október 3-án, tehát a kereseti feladást megelőző napon zárult be és Asztalos János és Hári István tanuk egyező vallomásával bizonyítva van, hogy a kiállítás berekesztése után 15—20 kocsi rakományra való kiállítási tárgy adatott fel, a munka ily felhalmozódása és tömegessége pedig menthetővé teszi a vasuti közlegeknek azt a téves eljárását, hogy az árut nem a rendeltetési állomásra küldték.

Mínthogy tehát felperesnek a teljes kártérítést maga után vonó vétkes gondatlanság hiányában, egyéb jogos igénye, mint az, hogy az áru téves küldéséből felmerült fuvardíj neki megtéríttessék, nem lehet, erre nézve pedig a vasut felperest még a kereset indítása előtt kielégítette, felperes egyéb kárkövetése alaptalan. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 260.)

Szakértői véleményeken alapuló állandó bírói gyakorlat szerint a **hőnfutás** nem tekinthető a vasut vétkes gondatlanságából eredőnek, mert a vasut nem rendelkezik céljainak tökéletesen megfelelő szállító eszközökkel és ilyeneket a technikai fejlődés mai állásában be sem szerezhet, amiből folyik, hogy a magából a hőnfutásból eredő károkért a vasut nem felel, illetve hogy a közbejött esemény nem változtat a vasut egyébként tekintetbe jövő üzletszabályszerű jogain és kötelelességein.

A hőnfutás tehát nem kártérítési alap, de mentességet sem ad a vasutnak ama kötelelessége alól, hogy a hőnfutás következtében beálló akadályok elhárítása körül mindazt megtegye, amit a rendes fuvarozó gondossága megkövetel.

Ebből folyik továbbá, hogy ha a **hőnfutás** következtében az áru átrakása válik szükségessé, e részben a vasut a rendes fuvarozó gondosságával köteles eljárni s gondoskodni, hogy a továbbításnál az árut fokozott veszélynek ne tegye ki.

Ha azt nem teszi vagy adott esetben nem teheti, annak következményeit fuvarozói felelősségéből viselni tartozik.

Mínthogy a szakértői vélemény szerint a **hízott sertések szállításával járó veszélyt azoknak bár nyitott ablaku és ajtóréssel bíró, de zárt kocsiba történt átrakásuk fokozta.**

mínthogy ugyane véleményből kitünik az is, hogy a megfulladás a meg nem felelő kocsiban történt továbbítás miatt következett be, mit esetleg állatkisérlettel elháríthatott volna, megállapította a kir. törvényszék a fentiekre tekintettel sikerre nem vezethető további bizonyítás mellőzésével, hogy a vasut a 75. §-ban körülírt felelősségével szemben a 77. §.(1) 5. p. 6. pont szerinti mentességre sikerrel nem hivatkozhatik. (Keresk. és váltótvszék. 1909. D. 1166.)

A kir. törvényszék elfogadta az első bíróság ténybeli megállapítását és helybenhagyta jogi döntését a megtámadott ítélet indokaiból és a fellebbezési tárgyalásra előadottakra tekintettel még azért is, mert noha a 21. sz. utasítás II. köt. áruszállítmányok kezelésére vonatkozó határozmányok II. r. 30. cikke, mely rakott kocsik visszahagyása, áruknak közbeeső állomásokon való visszatartása és átrakása tárgyában a 8. és 9. pontjaiban tényleg akkép rendelkezik, hogy a visszahagyott kocsiban levő darabárúk, különösen a gyors romlásnak kitéttek ugyanazon vonat egy más kocsijába rakandók

át, de mindenesetre a legközelebbi teher-, esetleg személyvonattal továbbítandók, ez eljárás elmulasztásából azonban a felperes jogot nem származtathat, mert a **kezelési utasítás nem kiegészítő része a felek közt fennálló szerződést szabályozó üzletszabályzatnak és díjszabásnak** s így a felek e belkezelési utasítás rendelkezéseire, legyenek bár azoknál szigorubbak vagy enyhébbek, sikerrel nem hivatkozhatnak.

(Keresk. és váltótvszék 1909 D. 805.)

Az első bíróság abból a szakértői véleményre alapított, meg nem támadott tényből indult ki az ítélethozatalnál, hogy a hordó, amelyben a kereseti árú 40 napig H.-Böszörményen az alperes raktárában hevert, annyira összeszáradt, hogy a hiány az újabb szállítás alatt épp ez összeszáradás folytán állott be s az alperes felelősségét az alapon állapította meg, hogy a **40 napig raktáron hevert hordó abroncsait az újabb elszállítás előtt nem huzatta meg**, holott akkor legfeljebb 6% hiány állott volna be. Minthogy pedig abból a tényből, hogy az alperes a 40 napig raktáron hevert hordó abroncsait, habár nem is észlelt a hordón külsőleg felismerhető hiányosságot, az újabb elszállítás előtt nem huzatta meg, helyesen vonta le az elsőbíróság azt a jogi következtetést, hogy az alperes gondatlanul járt el, mert azt, hogy a nyári időben, nagy melegben, 40 napon át heverő hordó annyira összeszáradt, hogy az újabb vasuti szállítással járó rendes rázkódásnál is az abroncsok meglazulnak, — tudhatta s ennek folytán az abroncsok meghúzása a hordó újabb elszállítása előtt mindenesetre kötelességében állott volna. (Keresk. és váltótvszék 1905 E. 182.)

A kir. törvényszék magáévá tette az elsőbíróság abbeli álláspontját, hogy a vasutat a kereseti küldemény kiszolgáltatásának elmulasztása miatt vétkes gondatlanság terheli; ugyanis nem vitás, hogy a kereseti küldemény 1902 szeptember 18-án a leadó állomásra megérkezett. a dolog ily állásában pedig a felperes címzett a mondott napon a szállítási határidő eltelte előtt is joggal követelhetette az árú kiszolgáltatását s a vasut a küldeményt mint **gyorsárút** — amennyiben az ily árúk **kiszolgáltatása** Budapesten szabály szerint házhozállítás útján történik, tartozott az üzl. szab. 68. §. (2) pontja értelmében a megérkezés után 6 óra alatt házhoz szállítani.

A felek egyező előadása alapján tény ugyan, hogy a vasut fuvarosa a küldemény házhozállítását 1902 szeptember 18-án kellő időben, de sikertelenül kísérelte meg, de a kézbesítés sikertelensége következtében a vasutnak az üzl. szab. 70. §. (1) pontja értelmében az lett volna a kötelessége, hogy a feladót a kiszolgáltatás akadályáról értesítse. Amennyiben pedig a vasut ilyen intézkedést nem tett, s amennyiben alperes beismerte, hogy a küldeményt maga sem tekintette kézbesíthetetlennek, tartozott volna a kézbesítést szeptember 19-én újból megkísérelni s semmiesetre sem állott jogában azt szeptember 20-ig elhalasztani. (Keresk. és váltótvszék 1903 D. 800.)

Ha a vasut, mint a peres esetben, az árút valamilyen **közbenso állomáson aránytalanul hosszú ideig indokolatlanul vesztegetni hagyja**, noha előrelátható, hogy a vesztegelés az árú természetes minőségénél fogva annak megromlását idéz-

heti elő, ez oly fokú mulasztás, mely a vétkes gondatlanság fogalmát kimeríti;

az a körülmény, hogy a fél saját érdekeit **szállítási érdek** bevallása által megóvhatta volna, a vasut feloldosságának elhárítására azért nem szolgálhat, mert a fél a fuvarozási szerződés megkötésénél csak aállítás rendes lebonyolítására tartozik figyelemmel lenni s nem sujtható joghátránnyal amiatt, hogy a vasut szerződés-szegése esetére is nem gondoskodott előzetesen ily óvintézkedés megtételéről, melyre az Ü. Sz. ugyan módot ad, de melynek alkalmazására a felet nem kötelezi. (1909 G. 998. bp. it. T.)

Miután az Ü. Sz. 95. §-a értelmében a vasut vétkes gondatlansága esetén a teljes kárért felelős s az a ténye, hogy könnyen romlandó árut, amilyen az élelmészre szánt **zöld paprika**, késedelmesen szolgáltatott ki s ezzel lehetővé tette, hogy abban ez idő alatt a szakértői véleményben megjelölt romlás következett be, vétkes gondatlanságnak tekintendő — helyes az elsőbírósnak ama döntése, hogy a vasutat a mennyiségileg nem vitás egész kárnak megítélésében marasztalta. (Keresk. s váltótvszék 1912 D. 466.)

Nem vitás tény, hogy az alperes közegei a libákat **négy napon át étlen-szomjan hagyták**; ez oly nagyfokú és durva mulasztás, mely ennek következtében egymagában is vétkes gondatlanságnak minősítendő.

Aállítás időpontjáig bekövetkezett értékcsökkenést azonban már csak fele erejéig lehet a vasutra róni. Ugyanis nem férhet kétség ahhoz, hogy etetés-itatás esetében is maga a négy napig tartóállítás alkalmas arra, hogy elcsigázza és lerontsa az élő állatot. Arra nézve azonban, hogy az étlen-szomjan maradás mily mérvben fokozza a leromlást, elfogadható számítási alap nincs, minek következtében a beállott értékcsökkenést a mind két okból egyenlő hányadban keletkezettnek kellett venni és ebből folyólag a 3 korona értékeység és a 30 %-nyi értékcsökkenés alapul vételével az alperesre háruló kár mennyiségét 40 kor. 50 fill.-ben kellett megállapítani. (Keresk. és váltótvszék 1912 D. 688.)

Az irányadó tényállás szerint a fuvarlevéllel Boglárán feladott kereseti küldemény két nap és 4 órai késedelemmel érkezett meg a rendeltetési állomásra, Kőbánya alsó pályaudvarra és a címzett annak átvételét megtagadván, az áru az alperes vasut által, a jegyzőkönyv tanúsításaként, elárvereztetett.

Az elsőbíróság a felperest aállítás határidő elmulasztásából keletkezett kár iránt indított keresetének az üzl. szab. 87. §-ában meghatározott térítményt és az áru elárvereztetéséből befolyt összeget összesen 16 kor. 46 fillért meghaladó részével elutasította, mert a felperes ez összegnél nagyobb kárt csak akkor követelhetne, ha a kár a vasut vétkes gondatlanságából származott volna, a vétkes gondatlanságot pedig megállapíthatónak nem találta abban az esetben sem, ha valóknak bizonyulnának azok a tények, amelyeket a felperes aállítás határidő elmulasztásának az okát illetőleg felhozott.

Alapos a felperesnek az a támadása, hogy az elsőbíróság ezzel az elutasító döntésével jogszabályt sértett.

A felperes ugyanis annak igazolására, hogy aállítás

határidő elmulasztását a vasut vétkes gondatlansága okozta, azt hozta fel és azt kívánta bizonyítani, hogy a küldemény kellő időben ért a rendeltetési állomásra, onnan azonban tévesen visszaküldetett Boglárára, a feladó állomásra, amely újból továbbította Kőbánya alsópályaudvarra.

Az elsőbíróság szerint ezek a tények azért nem alkalmasak a vasut vétkes gondatlanságának a megállapítására, mert az árú elhurcolása egymagában a bírói gyakorlat szerint még nem minősíti a vasuti közegek gondatlanságát vétkessé, már pedig az a körülmény, hogy a küldemény tévesen visszaszállított a feladási helyére, nem eshetik szigorubb elbírálás alá, mint az árúnak máshová való szállítása.

Ez a jogi felfogás nyilván téves, mert a **rendeltetési helyre már megérkezett árúnak a feladási állomásra való visszaküldése a vasuti közegeknek az árú kezelése körüli nagyobb fokú mulasztásának lehet a következménye**, az ily nagyfokú mulasztás pedig a bírói gyakorlat értelmében elegendő alap a vasut vétkes gondatlanságának a megállapítására. (Keresk. és váltótvszék 1909 E. 57.)

Téves az elsőbírósnak az a jogi álláspontja, mintha a vasut közegei által hivatásszerű teendők körében elkövetett minden gondatlanságot vétkesnek kellene minősíteni, ha csak a vasut a véletlenséget, illetőleg azt nem bizonyítja, hogy az eset körülményei közt a kifejtettnél nagyobb gondosságot kifejezteni nem lehetett.

A vasut közegei a fuvarozás lebonyolítása körül minden cselekményt hivatásszerű teendők körében végeznek, így a vasutnak hivatásszerű teendőihez tartozik az is, hogy az árút az üzl. szab.-ban megállapított határidők alatt a rendeltetési állomásra szállítsa s a kijelölt átvévonak hiánytalanul és sértetlen állapotban szolgáltatassa ki, tehát az elsőbíróság felfogása odavezetne, hogyha a szállítás késik, ha az árú elvesz, vagy megsérül, szóval — az üzl. szab.-ban kikötött mentességi esetektől eltekintve — minden kéresterben a vasuti közegek legcsekélyebb tévedése alapján is a vétkes gondatlanságra vonatkozó szigorubb intézkedéseket kellene alkalmazni, sőt eme szigorubb felelősség elhárítása végett, minden esetben a vasutnak kellene bizonyítani, hogy a fuvarozásnál a lehető legnagyobb gondosságot fejtette ki — más szavakkal, hogy a kárt véletlen esemény okozta.

Az elsőbíróság jogi álláspontja mellett tehát a **vétkes gondatlanság** esetére megállapított szigorubb felelősség képezne a főszabályt s véletlennek a vasut által bizonyítandó esetei csak kivételek volnának.

Azonban mindezeknek az ellenkezője áll:

mert az üzletszabályzatban a felelősségre vonatkozó általános rendelkezésekkel szemben a vétkes gondatlanság esetére vannak **kivételes szabályok** felállítva;

vétkes gondatlanság pedig a vasuti közegeket is csak súlyos mulasztás vagy kötelességszegés esetében terheli. (Keresk. és váltótvszék 1906 D. 4005.)

Arra nézve, hogy a vasutnak, illetve alkalmazottainak, valamely vétkes mulasztása idézte volna elő azt, hogy a **fuvarlevél korábban érkezett a rendeltetési állomásra, mint az árú**, adat fel nem merült és erre nézve felperes sem tett valamely konkrét tényállítást, mert az az érvelése, hogy ha a fuvarlevél

elválása meg nem történt volna, úgy az árúnak is a tényleges-nél jóval előbb kellett volna beérkeznie, magában véve elég alapot arra, hogy abból a vasut vétkességére legyen okszerű következtetés vonható, nem nyujt, mert az árúnak a menet-irány valamely közbeeső állomásán való feltartóztatása véletlenül és véletlenül, illetőleg valamely a vasuti fuvarozás technikájából szükségképp előálló okból is bekövetkezhetik anélkül, hogy a fuvarlevél elválása a vasutnak, illetve alkalmazottainak valamely vétkes mulasztására, avagy szándékos eljárására lenne visszavezethető. (Keresk. és váltótvszék 1913 D. 2170.)

Egy könnyen romló áruküldeménynek aránytalanul hosszú ideig való feltartóztatása, ami a szállítási határidő túllépését is maga után vonta, — vétkes gondatlanságot képez.

Több káposztaküldemény tetemes késéssel, megromlott állapotban (megfagyva) érkezett a rendeltetési állomásra. Beigazolást nyert, hogy a küldeményeket utközben egy átmeneti állomáson 5—6 napig feltartóztatták és pedig anélkül, hogy az állomáson rendkívüli forgalom, vagy árútorlódás lett volna.

A vasut a félnek a fuvardíj fele részét meghaladó összeg erejéig támasztott kárigényét elutasította azzal a megokolással, hogy a megromlás, azaz a megfagyás az árú természeti minőségével egybekötött veszélyt képez és mert az sem nyert beigazolást, hogy a megromlás a késedelem tartama alatt állott volna be.

A járásbíróság a vasutat az egész fuvardíj összegéig terjedő kár megtérítésére kötelezte, miután a késedelmes szállítás következtében az egész fuvardíjnak megfelelő kár keletkezett. A bíróság a teljes kártérítés iránt támasztott tulkövetelést elutasította, mert a vasut gondatlanságát beigazoltnak nem találta.

Ezzel szemben a fellebbezési bíróság a vasutat az egész kár megfizetésében marasztalta el, mert a vasut gondatlanságát teljes mértékben fennforogni látta.

Ez ítélet ellen a vasut felfolyamodással élt, melyet azonban a budapesti kir. ülőábla elutasított a következő okokból:

A fél a fizetett egész fuvardíját meghaladó nagyobb kártalanítást illetőleg a teljes kár megfizetését a késedelem alapján csak akkor követelheti, ha az a vasut csalárdsága vagy vétkes gondatlansága folytán keletkezett (Üzletsz. 88. §-a 3. pontja). Ily esetben azonban az Üzletsz. 77. §-ának (3) pontja értelmében még az e szakasz (1) 4. pontjában jelzett körülmények sem mentesíthetik a vasutat a teljes kárért való szavatosság alól.

Ennélfogva és tekintettel arra a körülményre, hogy a tényállás szerint a szóban levő küldeményt a vasut $5\frac{1}{2}$, illetőleg $6\frac{1}{2}$ napi késéssel szállította és az árú megromlását a késedelmes szállítás idézte elő: felperest a fuvardíj összegét meghaladó kártalanítás illeti meg abban az esetben, ha a vasutat a késedelem és a kár keletkezése körül csalárdság vagy vétkes gondatlanság terheli.

A fellebbezési bíróság megállapította, hogy a szóban levő küldemények szállítása idején Debreczen átmeneti állomáson nem állottak fenn olyan körülmények, amelyek az árúk to-

vábbítását megakadályozták volna. A fellebbezési bíróság tehát helyesen járt el akkor, amidőn a késés okának vizsgálatánál semmi jelentőséget nem tulajdonított annak a körülménynek, hogy a szállítás idejében alperes vonalain másnemű küldeményekre nézve öt napi szállítási póthatáridő volt érvényben. A fellebbezési bíróságnak a megállapított tényállás alapján hozott ítélete tehát helyes. Mert amint a vasut az áruküldeményt, mint a jelen esetben, egy közbeeső állomáson, aránytalanul hosszú ideig heverni hagyja, noha előrelátható, hogy ezáltal — az áru természeti minősége folytán — annak megromlása állhat be; ezt a mulasztás olyan fokának kell tekinteni, mely a vétkes gondatlanság fogalmával azonos. (Budapesti tábla 998/909.)

Nem lehet vétkes mulasztásszámba venni azt, hogy az alperesnek Budapest nyugati pályaudvari állomása az 1912 július 9-én délelőtt a fuvarozótól kapott későbbi rendelkezést csak aznap este 6 órakor adta postára, mert a vasuti fuvarozások tömegessége s azoknak elvárható pontosságá miatt természetes, hogy bizonyos intézkedéseket nem lehet nyomban az intézkedés lehetőségének pillanatában elvárni, hanem mindennap csak a nap egy bizonyos időszakában s teljesen kielégítő gondosságra vall az, ha az **árúról szóló későbbi intézkedés továbbítása** még aznap bekövetkezik. Nem lehet az alperes vétkes mulasztása gyanánt fölronni azt sem, hogy a fuvarozatónak az árúról szóló későbbi, az árverés helyére 1912 július 11-én reggel 8-kor érkezett rendelkezését csak 1912 július 11-én délelőtt 10-kor bontották föl az illető állomáson, mert az ímént előadottak szerint ennek is bizonyos rendben s időszakban kell történnie. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 571.)

A peres felek egyező előadásából és a csatolt fuvarlevél tartalmából a kir. törvényszék tényként megállapítja, hogy a felperes által feladott négy drb csomag minden egyes darabja azonos W. A. jellel és ezen felül a küldemények az elcserelésre könnyen alkalmas hasonló arabs számokkal voltak megjelölve, amennyiben az egyik küldemény 225.233. számokkal, a másik pedig 223.232. számokkal jelöltetett meg.

Ebből a nem vitás tényből, valamint a vasut kezelésében ismeretes nagy forgalom fennforgásából a kir. törvényszék arra a meggyőződésre jutott, hogy **az elcserelést egymagában nem lehet olyan nagyfokú gondatlanságnak venni**, amelyben a rendes fuvaroztatótól elvárható köteles gondosság áthágása felismerhető volna. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 411.)

A vasut sertéseknek a fuvarozással járó megfulladása veszélyének következménye alól nincs mentesítve, ha a vasut emberei a **sertések átrakásánál nem** jártak el a köteles gondossággal. (C. 1907. márcz. 13. 1219/905. sz.)

Ha a vasut közegei nem figyelmeztetik a feladót az állomáson levő rakmintára és annak magasságára és utnak indítják a vonatot anélkül, hogy a berakodás helyességéről előzetesen meggyőződtek volna: vétkes gondatlansággal járnak el; miért is a vasut felelős **az árúnak a rakmintába való beleütközés által történt megsérüléséért**, noha az áru berakását a feladó végezte. (C. 186/1909.)

Megállapítja a vasut közegeinek **vétkes gondatlanságát, ha a tűzveszélyes áruval megrakott tartánykocsi levezető cső-**

vének betömésére irányzott működésük közben nem biztonsági, hanem **közönséges lámpást használnak** s az ennek használata folytán keletkezett tűzveszélyből származott kárt a vasut megteríteni tartozik. (C. 904. okt. 21. 1656/1903. Azonos: 1696/1903.)

Az a körülmény, hogy a **feladó kívánságára a vasut által kiszolgáltattott takaróponyvák nem voltak elegendő mennyiségűek**: a vasut vétkességét meg nem állapítja, mert az ingóságok berakásáról a feladó tartozott gondoskodni. A vasut részéről **ponyva kölcsönadása** nem a fuvarozási ügylet teljesítése körében eszközöltetik. (C. 903. nov. 26. 240.)

A **kocsitengelynek** utközben való **megmelegedése** nem állapítja meg a vasut emberei vétkes gondatlanságának fennforrását. (C. 900. ápr. 26. 122.)

A tolatás a vasut rendes szállítási műveletei közé tartozik és ennek keresztülvitelénél csekély lökés gyakran el nem kerülhető; ámde oly erejű lökés, mely által a kísérő személy is sérüléseket szenved, kétségtelenül a meg nem engedett s a szállított személyek és árúk biztonságát veszélyeztető tolatásra vall; az ilyen **erős és kiméletlen tolatás** pedig a vasut vétkességét állapítja meg. Ez pedig kizárja a vasutnak az élő állatok szállításánál az üzletszabályzat 77. §-ának (1) 5. pontjában biztosított mentességét. (C. 745/1909.)

Ha a tolatás téves váltóállítást folytán és szalasztással ugyanazon vágányon álló vonatrészig eszközöltetik: a vasutat vétkes gondatlanság terheli, mellyel szemben az üzletszabályzat 77. §-ának mentességére nem hivatkozhatik. **A forgalmi utasítás tolatási szabályainak figyelmen kívül hagyása** a vasuti kőzegek vétkes gondatlanságát állapítja meg. (C. 329/909.)

Ha alperes a halszállítmánynak személyvonattal való szállítására vonatkozó megállapodás daczára nem gondoskodott arról, hogy a hal szállítására olyan kocsikat bocsásson rendelkezésre, amelyek az egész utvonalon, tehát a déli vasut vonalán is személyvonatokkal szállíthatók legyenek, hanem 2'9 m. tengelytávolságu, tehát a déli vasut vonalain személyvonatokkal nem továbbítható kocsikat adott a halszállítmányhoz, ezzel **már eleve lehetetlenné tette, hogy a halkül demény a megállapodás értelmében személyvonattal továbbíttassék és ezzel oly vétkes gondatlanságot tanusított, mely a szerződésszerű szállítást megakadályozta.** E vétkes gondatlanság annál nagyobb, mert S. B. tanu vallomása szerint személyvonattal továbbítható teherkocsik rendeltettek meg; továbbá, mert a szakértő véleménye szerint az élőhalak életbenmaradását nagyban veszélyeztetí az a körülmény, hogy ezek az állomásokon huzamosabb ideig vesztegelnek és így a lélegzésükhöz szükséges levegő a vízbe nem juthat; és mert ekként a vasutnak a kikötött személyvonattal való szállítás, tehát rövidebb ideig való veszteglés lehetővé tételére annál nagyobb gondot kell fordítani, mert ez a megállapodás nemcsak a szállítási idő rövidebbé tételére, hanem az élőhal életben maradásának biztosítására is szolgál és mert a személyvonaton való szállítás megakadályozása a szállítmány biztonságát veszélyezteti.

A vasutnak eme vétkes gondatlanságából kiindulva, alperesnek a halszállítmány egy részének elhullásáért való kártérítési kötelezettségét meg kell állapítani. (Keresk. váltótvszék.) A budapesti kir. ítélőtábla az elsőbírótság ítéletének fellebbezett marasztaló részét vonatkozó indokaiból helybenhagyja. A m. kir. Curia a másodbírótság ítéletét az elsőbírótság ítéletéből felhívott indokolása alapján helybenhagyja. (1914 április 7. 863/913. V. sz.)

96. §.

A kártérítési igények kizárása.

Ha az olyan tárgyak, melyeknek szállítása a törvényes szabályok szerint vagy a közrend érdekében tiltva van, vagy melyek a szállításból ki vannak zárva, vagy csak feltételelesen szállíthatók, helytelen bevallással adatnak fel, vagy ha az ezekre nézve megállapított biztonsági intézkedéseket a feladó elmulasztotta, a vasutat a fuvarozási szerződés alapján felelősség nem terheli.

97. §.

Az igények megszűnése a fuvardíj kifizetése és az árú átvétele folytán.

(1) Ha a fuvardíj az árút terhelő egyéb követelésekkel együtt kifizettetett és az árú átvétetett, a fuvarozási szerződés alapján a vasut ellen támasztható összes igények megszűnnek.

(2) Ki vannak véve ez alól :

1. az olyan károk megtérítése iránti igények, melyeket a vasut szándékos eljárása vagy vétkes gondatlansága okozott ;
2. a fuvarozási határidő túllépése miatt támasztható kártérítési igények, ha ezek legkésőbb a 14-ik napon, az átvétel napját nem számítva, a 100. § szerint igénybe-

vehető vasutak valamelyikénél írásbelileg bejelentettek ;

I. A fuvarlevelet és a 99. §-hoz tartozó II. végrehajtási határozmány szerint netán szükséges igazolványt — a kártérítési igény különbeni megszűnésének terhe mellett — legkésőbb 4 héten belül, az árú átvételének napját nem számítva, be kell terjeszteni.

3. az olyan hiányok miatt támasztható kártérítési igények, melyek az árú átvétele előtt a 82. vagy 83. §. szerint megállapítottak vagy a melyeknek megállapítása a 82. §-ban foglalt szabályok ellenére a vasút vétkessége folytán elmaradt ;
4. az olyan hiányok miatt támasztható kártérítési igények, melyek az átvételnél különleg felismerhetők nem voltak, feltéve, hogy a jogosult a felfedezés után azonnal, legkésőbb azonban az átvétel után egy héten belül vagy a vasúttól írásban kéri a 82. § szerint foganatosítandó vizsgálat megtartását vagy pedig ugyanezen idő alatt a bíróságnál kéri az árúnak szakértők által való megsejmlélését és bebizonyítja, hogy a hiány a felvétel és a kiszolgáltatás közti időben keletkezett ;
5. a fuvardíjpótlékok jogtalan beszédéséből és a fuvardíjak és illetékek helytelen felszámításából eredő igények (70.) §.

(3) Az átvevő az árú átvételét a fuvarlevél elfogadása és a fuvardíj kifizetése után is mindaddig megtagadhatja, míg az általa állított hiányok megállapítása iránti kérelme nem teljesítetik. Az árú átvételénél tett fenntartások csak akkor bírnak hatálylyal, ha azok a vasút hozzájárulásával tétettek.

II. A vasutnak a hozzájárulást írásbeli uton kell adnia.

(4) Ha a küldeményhez tartozó s a fuvarlevélben megjelölt több tárgy közül a kiszolgáltatásnál egyes tárgyak hiányoznak, ezeket az átvevő az átvételi elismervényben mint hiányzókat jelölheti meg.

III. Valamely hiányosan megérkezett küldemény átvételénél a szabályzatszerű kártérítési igény fenntartása mellett mindenkor a fuvarlevélben kitüntetett teljes illetékeket kell megfizetni.

Elismerésről és lemondásról csak akkor lehet szó, ha a felek a perben tett nyilatkozatok által jogaikról rendelkeznek. Ilyenkor nem perjogi, hanem magánjogi cselekmény fogrog fenn, melynek lényegén mitsem változtat az, hogy a per folyamán végeztetett. Az efféle rendelkezéstől tehát csak annyiban lehet elállni, amennyiben az illető fél a magánjog szabályai szerint annak hatályát megtámadhatná. De másként áll a dolog, ha csak támadási, vagy mint ezuttal, védelmi eszközről van szó, minő **az elévülési kifogás**. Midőn a fél kijelenti, hogy ilyen kifogást nem kíván érvényesíteni ezáltal nem rendelkezik sem megszüntető módon a maga, sem megakasztó módon a másik fél jogáról, hanem egyedül azt fejezi ki, hogy a pert meg akarja nyerni a kérdéses védelmi vagy támadási eszköz igénybevétele nélkül. Ebben az esetben tehát az a körülmény, hogy a fél a per bizonyos szakában nem hallgatag, az érvényesítés elmulasztása által, hanem kitejezetten is kijelentette, hogy bizonyos kifogással nem él, nem zárja őt el attól, hogy a per későbbi szakában, mikor még új körülményeket felhozhat, felhasználhassa a védelmi eszközt. (Keresk. és váltótvszék 1897. D. 586.)

A felek közötti fuvarozási szerződés kiegészítő részét képező és a vasuttal szemben szövegére nézve egyedül irányadó vasuti üzletszabályzatnak az a rendelkezése, mely szerint a fuvardíj kifizetésével és az árú átvételével a vasut ellen a fuvarozási szerződésből eredő minden igény megszűnik, azon a vélemény alapul, hogy a fuvardíj kifizetésének és a kifogás nélküli átvételnek egymáshoz fűződő tényei az átvevő részéről elismerését képezik annak, hogy a fuvarozási szerződés a vasut által az átvevő teljes megelégedésére teljesített; ezek a tények tehát a vasut elleni igényeket megszüntető hatályúak csak akkor bírnak, ha úgy a fuvardíj kifizetése, mint az árú átvétele a fuvarozás befejezése után következik be, **nem bírnak tehát ily hatályal akkor**, ha, mint a jelen esetben is, **bérmentesített küldeményről** van szó, s a fuvardíj kifizetése nem az átvétel kapcsán, hanem előbb történt. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 1309.)

Ellenkező: Ujabbán az 1905. évben tartott második berni nemzetközi értekezlet, mely az egyezmény illetékes magya-

rázója, azt a nézetet fogadta el, hogy az a felfogás, mintha a N. E. 44. cikkke a bérmentesített küldeményekre nem volna alkalmazható, nem helyes, mert a 44. cikk szerint csak az a lényeges, hogy a fuvardíj meg legyen fizetve és mellékes, hogy a fizetést ki teljesítette. — A budapesti kir. tábla erre is figyelemmel kimondta, hogy a V. Ü. Sz. 90. §.(97. §.)-nak az a rendelkezése, hogy a fuvardíjnak stb. kifizetésével és az árú átvételével a vasut ellen a fuvarozási szerződésből eredhető minden igény megszűnik, **akkor is alkalmazást nyer, ha az árú bérmentve adatott fel.** (Bp. tábla G. 474/1911.)

Az Ü. Sz. 97. §-a (1) pontjában megjelölt igénymegszűnés alól az idézett §. (2) pontja értelmében csak akkor van kivételnek helye, ha a **fuvarozási határidő túllépése miatt támasztható kártérítési igény** legkésőbb a 14-ik napon — az átvétel napjait nem számítva — jelentetik be írásbelileg.

Ebből a rendelkezésből pedig nyilvánvaló, hogy a bejelentés érvényesítésére nyitva álló határidő szempontjából egyedül az árú átvételének és nem a fuvardíjak kiegyenlítésének a napja az irányadó, és nem tolódik ki az átvétele javára ez a határidő azáltal, ha netán a vasutat illető fuvardíjak és egyéb illetmények tényleges kiegyenlítése csak az árú átvétele után következhetett volna is be.

A (2) alatt becsatolt bérleti szerződés 4. pontja értelmében pedig a címzett részére érkező szállítmányok kiszolgáltatása, a bérlet rakhelyhez való állítással befejezettnek lévén tekintendő, nincsen annak a felperes által vitatott további ténynek sem jelentősége, hogy az árú kirakása s ekkép a tényleges vétel, nem az odaszállítás napján, hanem csak későbbben következett be, mert a fentebb idézett §. szempontjából az átvétel csak mint jogi fogalom jöven figyelembe, az megtörténtnek tekintendő, amint az jogilag lehetséges volt, az pedig a felek között sem volt vitás, hogy az 1912. évi október hó 9-én a rakhelyhez teljesített odaállítás alkalmával a szállítmány tényleg is átvethető volt. (Keresk. és váltótvszék 1913. E. 794.)

A felperes nem a késedelemből eredő kártérítést, hanem **állagkárt** érvényesítvén, ehhez való joga az Ü. Sz. 97. §. (1) pontja értelmében megszűnt, mielőtt az árút a terhelő egyéb követelések kiegyenlítése után kifogástalanul átvette, a (2) 4. pontja értelmében a kúlsőleg fel nem ismerhető hiánynok feunforgása esetében legkésőbbben azokat az ott előírt módon meg nem állapította.

A nem vitás tényállás szerint pedig felperes jogelőde sem az átvételnél, sem azután, de 7 napon belül a megjelölt hiánynok miatt fel nem szólalt, úgy, hogy ez alapon támasztható netáni igényei megszűntek. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1008.)

A vasut nem tagadhatta meg joggal a felperes ama kívánalmának a teljesítését, hogy az árú állapotát vizsgálja meg. A meghallgatott szakértőnek elfogadott véleményéből ugyanis kiderült, hogy **nyers hus, vaj, háj és szalonna**, amely árúkból a kereseti küldemény állott, oly árúk, amelyek a feladás óta eltelt öt nap alatt minőségükben még téli időben is szenvedhetnek. Ily körülmények között, habár a címzett nem váltotta ki a fuvarlevelet és így nem volt jogosult a rendelke-

zésre, kötelességében állott volna a vasutnak az áru állapotát megvizsgálni és jegyzőkönyvileg megállapítani, mert az áru sérülésének a fennforgását maga is gyaníhatta és amennyiben elmulasztása volt az oka annak, hogy a címzett megtagadta az áru kiváltását, felel azért a kárért, amely a küldemény megjelölt részének a megromlásából keletkezett. (Keresk. és váltótvszék 1907. D. 462.)

1913 február hó 5-én Budapest-Józsefváros állomáson Fiume állomásra feladott gépküldemény az üzletszabályzat-szerű fuvarozási határidő túllépésével érkezvén meg a rendeltetési állomásra, az átvevő késedelmi kárigényét, az áru átvételének 13-ik napján, a rendeltetési állomás főnökének benyújtotta. Az állomásfőnök azonban a beadvány átvételét megtagadta azzal, hogy ily beadványok átvételére nem illetékes, illetőleg, hogy a késedelem iránt való kárigény a V. Ü. Sz. 97. § (2) 2-ik pontja értelmében az igénybevehető vasut igazgatóságához nyújtandók be.

Ennek következtében az átvevő kárigényét a m. kir. posta útján az érdekelt vasut igazgatóságához nyújtotta be, amely azonban a 14 napi záros határidő be nem tartása miatt, igénymegszűnés címén a V. Ü. Sz. 97. § (2) 2-ik pontja értelmében elutasította.

Felszólamló a vasut elutasító határozatába nem nyugodván meg, a vasut ellen pert indított.

Az elsőbíróság alperes vasutat elmarasztalta azzal az indoklással, hogy a V. Ü. Sz. 97-ik és 100-ik §-ai arról intézkednek, hogy melyik vasutnál kell a felszólamlást érvényesíteni, de arra sem az idézett §-okban, sem a V. Ü. Sz. összes más §-aiban nincs intézkedés, hogy a vasut melyik szervénél érvényesítendőek ezek az igények s éppen ezért az állomás vezetőségénél benyújtott felszólamlást kellő módon és helyen érvényesítettnek kell venni.

Fellebbezés folytán a budapesti kir. kereskedelmi- és váltótörvényszék fellebbezési tanácsa 1913. évi december hó 23-án kelt ítéletével felperest keresetével elutasította a következő megokolás alapján:

Abból, hogy felszólamlás utján való oly követelés érvényesítéséről van szó, amely valamely vasut szervének hibás számításából, vagy helytelen működéséből ered, kézenfekvő, hogy annak megbírálására csakis az illető szervek felügyeletére hivatott igazgatóság lehet hivatott; továbbá abból, hogy valamely követelés kifizetésére szóló felhívás, amilyen a felszólamlás is, feltéve, hogy nem egyes megnevezett személyről van szó, a dolog természeténél fogva csakis az illető működésében intézkedésre, felügyeletre, igazgatásra s képviselőre hivatott szervénél történhetik, világos, hogy a V. Ü. Sz. 97. § (2) 2-ik pontjában idézett „vasut” elnevezéssel szereplő szervek alatt csakis az illető vasut igazgatóságát lehet és kell érteni s így az említett elnevezés nem homályos.

A V. Ü. Sz. érdekelt többi §-aiban szereplő „vasut” kifejezés homályosságáról annál kevésbé lehet szó, mert az említett többi § hivatkozik a V. Ü. Sz. 100-ik §-ára; ebben pedig az van szabályozva, hogy a vasut ellen támasztható követeléseket perrel milyen vasutak ellen lehet csak érvé-

nyesíteni, már pedig, hogy valamely peres követelést valamely vasut ellen nem lehet másképp érvényesíteni, mint ha az annak képviselőjére hivatott igazgatóság útján történik a perbeidkezés, az 1868. évi L. IV. t. c. 33. §-ából is bizonyos.

E szerint tehát a késedelmi kárigénynek a fiumei állomás-vezetőségénél történt benyújtását nem lehet joghatályosnak tekinteni, minthogy pedig a kárigény az érdekelt vasut igazgatóságához elkésztetten érkezett be, az igény a V. Ü. Sz. 97. § (2) 2-ik pontja értelmében kétségtelenül megszűnt. (Ker. és váltótvszék 1913. E. 579.)

A kereseti igényre vonatkozólag a V. Ü. Sz. 97. (2) 2. pontja állapítja meg azt a kivételes esetet, hogy ily igény az árú átvétele és a fuvardíj kifizetése után is érvényesíthető, ha az árú átvételétől számított 14 napon belül az illetékes vasutnál bejelentetett és ha az ide tartozó I. végrehajtási határozmány értelmében a fuvarlevél és miután a címzett nem a felperes volt, a 99. §. (3) pontjához tartozó II. 2. végrehajtási határozmány értelmében külön okiratként kiállított engedmény az árú átvételétől számított 4 héten belül bemutatattott, különben a kártérítési igény a V. Ü. Sz. 97. §-ához tartozó I. végrehajtási határozmány értelmében megszűnik. Miután az elsőbírósági ténymegállapítás szerint felperes a címzettnek 2/b alatti engedményét a megkövetelt 4 héten belül alperesnél be nem mutatta, nyilvánvaló, hogy kártérítési igénye a fentebb idézett végrehajtási határozmány szerint megszűnt s így a V. Ü. Sz. 98. §-a nem alkalmazható.

Az engedményt nem pótolhatja a fuvarlevélnek az a megjegyzése, hogy az áru a Schreiber cégnek kiüldeménye a felperes részére, mert ez a megjegyzés a feladó és a címzett közti viszonyra tartozik, magából a vasutal kötött fuvarozási szerződésből eredő jogokat azonban nem érinti s nem pótolhatja a V. Ü. Sz. 99. §-ához tartozó II. 2. végrehajtási határozmányban megkövetelt, külön kiállítandó és a jogosult — tehát a jelen esetben a címzett — által aláírandó okiratot. (Keresk. és váltótvszék 1914. F. 450.)

A kártérítési igény megszűnt, mert a V. Ü. Sz. 99. §-ának (3) pontjához tartozó II. (2) végrehajtási határozmány szerint a bíróságon kívül támasztott igények érvényesítéséhez külön írásban kiállított engedményi okirat bemutatása szükséges, még pedig a V. Ü. Sz. 97. §-ának (1) pontjához tartozó I. végrehajtási határozmány értelmében ez az engedmény-**okirat négy héten belül** az igény megszűnésének terébe mellett **volt bemutatandó**, amit a felperes elmulasztott. (Keresk. és váltótvszék 1914. D. 1171.)

98. §.

Az árú elveszése, hiánya vagy sérülése vagy a fuvarozási határidő túllépése miatt a vasut ellen támasztható igények elévülése.

(1) **Az árú elveszése, hiánya és sérülése miatt vagy a fuvarozási határidő túllépése miatt a vasut**

ellen támasztható igények egy év alatt elévülnek.

(2) Az elévülés, sérülés vagy hiány esetében azon nap leteltével kezdődik, amelyen a kiszolgáltatás történt, elveszésnél vagy a **fuvarozási határidő túllépése esetében** pedig a fuvarozási határidő lejártával.

A címzett által át nem vett és a vasut által elárvereztetett árú a **feladóra nézve elveszettnek** lévén tekintendő, az ez alapon érvényesített kárigény az U. Sz. 91. szakasza értelmében egy év alatt elévül. (Keresk. és váltótvszék 1905. D. 443.)

(3) Az elévülésben az igénynek a vasutnál írásbelileg történt bejelentése (felszólamlás) folytán szünetelés áll be. Ha a felszólamlás elutasítottatik, az elévülés tovább folyik attól a naptól kezdve, amelyen a vasut határozatát a felszólamlóval írásbelileg tudatta s neki a felszólamláshoz esetleg mellékelte bizonyítékokat visszaszolgáltatta. A további felszólamlások, melyek a vasuthoz vagy a felügyeleti hatósághoz intéztetnek, az elévülés szünetelését nem vonják maguk után.

(4) Az elévülés félbeszakítását illetően az általános érvényű törvényes szabályok nyerne alkalmaszást.

(5) Az egyévi elévülési határidő, ugyszintén ezen szakasznak többi szabályai nem alkalmazandók, ha a vasut az elveszést, hiányt, sérülést vagy határidő-túllépést szándékosan idézte elő. Ezek a szabályok továbbá a vasutak egymásközi visszkereseti igényeire (100. §.) sem alkalmazandók.

Alaptalan felperesnek az a panasza, hogy az elsőbíróság helytelenül alkalmazta az üzl. szab. 61. § (4) és a 91. § (3) és (4) pontját, midőn felperest kereseti követelésével elévülés okából elutasította. Alaptalan ez a panasz azért, mert a **felszólamlás folytán** csakis a felszólamlással érvényesített igényre

vonatkozólag szünetel az elévülés, míg egyéb igények tekintetében az elévülés tovább folyik.

Következik ez abból, hogy az Ü. Sz. 61.§. (6) V. póthatározmány (2) c) pontja szerint a díjvisszatérítési igényeket indokolni kell, és meg kell jelölni azt, hogy a felszólamló igényét mely határozmányokra és díjszabásra alapítja, aminek a 91. §-a 4. p.-val való egybevetéséből nyilvánvaló, hogy az elévülés csak a bejelentett és felszólamlással érvényesített igény tekintetében szünetel, mert ez a szünetelés kedvezmény, mely mint ilyen kiterjesztő értelmezést nem tűr. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 110.)

Alapítan a felperesnek abból származtatott felülvizsgálati támadása is, hogy **a felszólamlás elintézése körüli késedelem** megállapításánál az elsőbíróóság nem vette irányadoul a vasutak közt fennálló azt az egyezményt, hogy az ily ügyek az egyes vasutaknál legfeljebb 10 nap alatt elintézendők,

mert az elsőbíróóságnak ide vonatkozó abban a jogi álláspontjában, hogy a vasutak egymás közti egyezményére a fél nem hivatkozhatik, hanem a fél és a vasut közti viszonyban a díjszabás határozmányai az irányadók, szintén az anyagi jogszabály helyes alkalmazása jut kifejezésre. (Keresk. és váltótvszék 1910. E. 496.)

Alapítan felperesnek az a panasza, hogy az első bíróóság az Ü. Sz. tévesen értelmezte akként, hogy az egy évi elévülést csak az első felszólamlás függeszti fel, a további, habár más alapra fektetett felszólamlások alatt pedig az elévülés tovább folyik: alapítan pedig ez a panasz azért, mert a törvényes egy évi elévüléssel szemben az a pont kedvezményt foglal magában, mely a felszólamlás ideje alatt az elévülést felfüggeszti — épp ezért ez a rendelkezés szigoruan magyarázandó és mert az a kitétel, hogy további felszólamlás az elévülést fel nem függeszti, kizárja a felperes által adhatott értelmet.

Nem bír súlylyal, hogy a vasut **a második felszólamlást** csak az elévülési időn túl intézte el és alapítan felperesnek erre alapított panasza, mert felperesnek módjában állott az elévülést kereset indítása által megszakítani.

Nem foghat helyt felperesnek az az érvelése sem, hogy az első felszólamlásban a későbbiek is benfoglaltatnak, mert a felszólamlásban meg kell jelölni az alapot; a felszólamlás tehát csak a megjelölt alapon intézhető el és épp ezért más alapra helyezett felszólamlásra nem bír kihatással. (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 51.)

Alperes elsősorban arra alapítja támadását, hogy az elsőbíróóság figyelmen kívül hagyta, hogy nincs szabály, amely előírná, hogy a felszólamlások a vasut által záros határidőn belül elintézendők, továbbá azt is, hogy tekintve a tarifák bonyolult voltát, a felszólamlásoknak és utólagos díjmérsékléseknek óriási számát, a m. kir. államvasutak méltányosan vehették igénybe a felszólamlás elintézésére a megállapított időtartamot.

A kir. törvényszék ezt a panaszt alaptalannak találta, mert igaz ugyan, hogy az üzl. szab.-ban záros határidő a felszólamlások elintézésére nincs előírva, tartozik azonban a vasut ily rendelkezés nélkül is a felszólamlásokat a lehető gyorsasággal megfelelő idő alatt elintézni s amennyiben az elintézésel a

fuvarlevelek átvizsgálására, a díjtöbblet megállapítására és kiutalására a rendes hivatali kezelés mellett szükséges időn túl késik, ezzel a késedelmével a felet abban, hogy igényét per útján érvényesítse, nem akadályozhatja s ily körülmények közt, ha az igény jogosnak bizonyul, a perre késedelmével okot szolgáltató félnek a vasutat kell tekinteni. Ebből az álláspontból kiindulva, minthogy az alperes nem támadta meg az elsőbíróság ítéletében foglalt azt a megállapítást, hogy a szóban forgó szállításban négy vasut vett ugyan részt, de a felszólamlást a m. kir. államvasutak a részes vasutak megkérdezése nélkül intézte el és hogy egyöntetű, egyszerű, egyedül a rendező pálya által folyósítandó díjtöbbletről van szó s ennek ellenére a felszólamlások két, illetve négy hónapot meghaladó idő alatt intéztettek el:

ezekből a tényekből helyesen vonta le az elsőbíróság azt a jogi következtetést, hogy a **vasutat a felszólamlás elintézése körül késedelem terheli** (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 311.)

Nincs jogszabály, mely elzárná a felperst attól a jogától, hogy kárkövetelését az alperesi vasut ellen **keresetileg érvényesítse, mielőtt perenkívüli felszólamlással élt volna, mert a kereset pótolja a felszólamlást** s ennek csupán a perköltség tekintetében van jelentősége, amennyiben nem tekinthető alperes késedelmesnek, ha a kereset kézhezvétele után azonnal megtéríti a kárt s így perköltséget őt nem terhelheti. (Keresk. és váltótvszék 1914. E. 246.)

Az 1892. évi üzletszabály 90. §-a 1. és 2. pontjaiban foglalt rendelkezések egybevetéséből kétségtelenül kitűnik, hogy a 2. pontban említett **felszólamlás határideje nem a vasuti értesítőnek, hanem magának az árúnak az átvétele napjától számítandó.** (C. 902. nov. 12. 455/1902.)

Az a körülmény, hogy a **vasut a kárkövetelésre vonatkozó okiratokat ki nem adta, nem akasztja meg az üzl. szab. 91. §-ában megállapított elévülési időt.** (K. T. 1911. f. 239.)

A magyar vasuti üzletszabályzathoz kiadott VII. pótlék értelmében a díjvisszafizetési igények egy évi elévülési idejébe nem számítatik be az az idő, amely a vasutigazgatósághoz intézett felszólalás benyújtása napjától a vasut első érdemleges határozatának kézbesítése napjáig eltelt. Habár ez az intézkedés nem az elévülési idő megszakításáról, hanem **az elévülési idő nyugvásáról** intézkedik, mert a felszólalás elintézése után nem kezdődik újra, hanem tovább folyik, mindazonáltal ez a szabály a magyar-román vasuti forgalomra is alkalmazandó, mert az elévülési idő nyugvása tekintetében sem a nemzetközi árufuvarozási egyezményben, sem az osztrák-magyar-német-román forgalmi határozmányokban nincs külön intézkedés. (C. 900. ápr. 18. 38.)

99. §.

A fuvarozási szerződésből eredő jogok érvényesítése.

(1) A fuvarozási szerződésből eredő jogoknak a vasút ellen való érvényesítésére csak az van

jogosítva, akit az áru felett rendelkezési jog illet (lásd azonban a 60. és 70. §-okat.)

(2) Ha az a feladó, akit a rendelkezési jog illet, a fuvarlevél-másodpéldányt, a feladási vevényt vagy a feladási állomás azon igazolványát, hogy ilyen okmány nem állíttatott ki, nem tudja előmutatni, igényét csak az átvevő beleegyezésével érvényesítheti, ha csak be nem bizonyítja, hogy az átvevő az áru átvételét megtagadta.

I. Az oly igazolvány kiállításáért járó illeték, mely szerint fuvarlevél-másodpéldány vagy feladási vevény nem állíttatott ki, a B) szakaszban a mellékilletékek díjszabásában van megállapítva.

(3) Az igényeket bíróságon kívül a 100. §, szerint illetékes vasútnál írásbelileg kell érvényesíteni. Ha a fuvarlevél az átvevőnek átadatott, azt be kell szolgáltatni. Ha elveszés, hiány vagy sérülés miatt követelt kárpótlásról van szó, az áru értékéről szóló igazolványt is mellékelni kell.

II. (1) Az áru elveszéseért, hiányáért, sérüléseért vagy a fuvarozási határidő túllépéseért bíróságon kívül támasztott igények (felszólamlások) érvényesítésére mindaddig, míg a fuvarlevél az átvevőnek ki nem adatott, a feladó, ha pedig a fuvarlevél az átvevőnek már kiadatott, az átvevő van jogosítva. A feladó köteles a fuvarlevél másodpéldányát, a feladási vevényt vagy a feladási állomásnak arról szóló igazolványát, hogy ilyen okmány nem állíttatott ki a felszólamláshoz csatolni.

(2) A bíróságon kívül támasztott oly igényekhez, melyeket más, mint az azokra jogosult nyújt be, azonkívül minden benyújtásnál külön (nem a bizonyító okiratok valamelyikén) kiállított, szabályszerű bélyeggel ellátott és a jogosult által aláírt igazolványt (mint: engedményt, meghatalmazást, kereskedői utalványt, kereskedői tudósító levelet) kell mellékelni. Ezt az igazolványt a vasut visszatartja.

(3.) A díjvisszatérítési igények tekintetében lásd a 70. §-hoz tartozó II. végrehajtási határozmányt.

III. A gyorsabb elintézés érdekében a felszólamlások, ha azok a rendeltetési állomásra még meg nem érkezett küldeményekre vonatkoznak, a feladási vasúthoz, minden más esetben pedig a rendeltetési vasúthoz intézendők.

(4.) A vasút az igényeket lehető sürgősséggel köteles megvizsgálni és ha megegyezés nem jön létre, határozatát a felszólamlóval írásban közölni.

A peres eset idején már érvényben volt új vasuti üzletszabályok 99. §-ának 3. pontja értelmében a fuvarozás tárgyát képezett árú elveszése miatt követelt kárpótlásnak bíróságon kívüli érvényesítése esetében az illető árú értékéről szóló igazolványt is tartozik az igényjogosult a felszólamláshoz mellékelni. Ennek a törvényerejű üzletszabályi rendelkezésnek az az indoka, hogy a kártérítésre kötelezett vasutnak a követelt kárpótlás bíróságon kívüli kifizetése előtt módja és alkalma legyen a követelt kárösszeg helyes felszámításáról meggyőződést szerezni és ehhez képest ebből az üzletszabályi rendelkezésből okszerűen következik, hogy mindaddig, amíg az igényjogosult (felperes) a **kár követelésének összegszerű helyességét igazoló számlát** a vasutnál be nem mutatja, addig az alperes a követelt kárösszegnek megfizetésében nem is késédeimes.

A vasuti üzletszabályok 99. §-ának (1) pontja szerint: a fuvarozási szerződésből eredő jogoknak — amilyen a jelen perbeli is — a vasut ellen való érvényesítésére csak az van jogosítva, akit az árú feletti rendelkezési jog illet, a 73. §. (9) pontja szerint pedig: a feladó rendelkezési joga — amely ugyanis addig egyedül őt illette meg — megszűnik, ha az árúnak a kiszolgáltatás helyére való megérkezése után a fuvarlevél az átvévőnek (címzettnek) kiadatott.

Nem vitás a peres felek között, de a becsatolt fuvarlevél tartalmával bizonyítva is van, hogy a peres küldemény feladója a felperes volt és hogy a sertésszállítmányra vonatkozó fuvarlevél az árú megérkezése után a címzett: „Josef Saborsky et Söhne” cégnek kiadatott, amely ennek alapján a sertésszállítmányt át is vette.

Mint hogy pedig ezek szerint **felperesként fellépő feladónak a szállítmány feletti rendelkezési joga megszűnt**, és ehhez képest a peres fuvarozási szerződésből eredő jelen perbeli igénynek az alperes vasut elleni érvényesítésére a feladó felperesnek saját jogán kereseti joggal nem bír és minthogy azt a feladó felperes nem is állította, hogy a kereseti jogot a címzettől engedmény útján megszerezte volna; felperést kereseti jog hiányában elutasítani kellett. (Keresk. és váltó-tvszék 173.446/1913.)

Nyilvánvaló abból az üzletszabályi rendelkezésből az, hogy (a feladón vagy címzetten felül) más valamely harmadik személy — mint amilyen felperes is — **a fuvarozási szerző-**

désből eredő igényeknek a vasutall szemben, kereset után való érvényesítésére csakis akkor jogosult, ha ezt a kereseti jogot vagy a feladótól, vagy a címzettől aszerint, hogy az melyiket illeti meg, **engedmény útján** megszerezte. Az a körülmény azonban egymagában véve, hogy a felperesként fellépő egyén a fuvarozás tárgyának tulajdonát a címzettől vételi szerződés útján megszerezte, az üzletszabályok fent idézett rendelkezése szerint megkívánt árú feletti rendelkezési jogot nem tartalmazza; mert az üzletszabályok szerint megkívánt árúfeletti rendelkezési jog alatt nem a tulajdonjog, hanem az árút képviselő fuvarokmányok igazolt és ennek, nem pedig a magánjogi tulajdonjog alapján való rendelkezési jogot kell érteni. (Keresk. és váltótvszék 115.647/1913.)

Az üzl. szab. 61. §. (6) pontjához tartozó V. póthatározmány (2) a) (1) pontja szerint ugyanis oly díj visszatérítési igényekhez, melyeket más személyek, mint a 61. §. (6) bekezdése szerint jogosultak nyújtanak be, külön — nem a bizonyító okiratok egyikén — kiállított, szabályszerű bélyeggel ellátott és a jogosult által aláírt igazolványt kell mellékelni. Minthogy az üzl. sz. a felek közti fuvarozási szerződés kiegészítő része s jogszabály az, hogy ha a felek valamely jogcselekményt illetőleg alakszerűségben állapodnak meg, úgy a jogcselekmény csak az alakszerűség betartása mellett hatályos: az elsőbíróság jogszabálysértése nélkül mondotta ki, hogy a B. és C. a. fuvarlevélen alapuló igényekre vonatkozólag az **elévülés a nem helyesen felszerelt felszólamlás elintézésének ideje alatt nem szünetelt.** (Keresk. és váltótvszék 1908. E. 505.)

Ha megbízás adatik, ez arra irányul, hogy a megbízott vagy saját nevében, vagy más, t. i. a megbízó nevében vegesse a reá bízott ügyleteket.

A kereskedelmi forgalomban az **incasso megbízás** rendszerint arra irányul, hogy a megbízott saját nevében incassálja a megbízónak künnlevő követelését.

Hogy ez áll a díjvisszatérítési igényeknél adott incasso megbízásoknál is, mutatja az, hogy a levelekkel, melyek az incasso megbízást magukban foglalják, szokás mindjárt kiadni az engedményt is, de mutatja az is, hogy a vasut, mint az az I., K., L., M., N., P. alatti fuvarleveleknél fekvő utalványozási értesítőkből kitűnik, ami levelek alapján nem a megbízónak, hanem egyenesen felperesnek javára utalványozta ki a visszatérítendő díjat oly értelemben, hogy azt felperes a maga nyugtájára, tehát saját nevében vehesse föl.

A becsatolt levelekben foglalt megbízásnak értelme ennél fogva az, hogy felperes a saját nevében incassálhat, amiből következik, hogy az e célból szükséges bírói lépéseket is a maga nevében teheti meg.

A fenforgó esetben tehát az alperes nem hivatkozhatik sikerrel az 1868 : 54. t.-c. 553. §-a második bekezdésére, mert az idézett törvényhely, mint alaki szabály azért nem nyerhet alkalmazást, mivel a felperes nem más nevében, hanem saját nevében lép fel keresettel, amennyiben pedig anyagi szabálynak tekintetnék, a későbbi kereskedelmi törvény által hatályát veszítette, mivel ennek 288. és 311. §-a szerint kereskedelmi ügyekben a megbízás érvényességéhez annak írásba foglalása vagy egyéb meghatározott alak nem kívántatik;

a kereskedő által kereskedőnek adott meghatalmazás pedig kétségtelenül kereskedelmi ügyletet képez. (Keresk. és váltótvszék 1897. D. 294.)

A vasuti üzl. szab. 90. §-ának 2. pontjához kiadott az a póthatározmány, hogy a késedelmes fuvarozásból származó igények elévülésének megakasztására szükséges **felszámolásnak** csak akkor van meg ez a hatálya, ha ahhoz a vonatkozó **fuvarlevél csatoltatott** — joghatályos. (C. 365/911.)

A fuvarozási szerződésből folyólag csak az átvevő vagy a feladó vannak jogosítva felperesként fellépni. A felperes által bizonyítani kívánt az a körülmény, hogy a fuvarlevelekben **feladóként szereplő D. G. a felperesnek megbízottja volt**, nem döntő, mert D. G. a meghatalmazotti minőségét ki nem tüntette, hanem a fuvarlevél szerint a vasutal szemben mint saját nevében szerződő fél szerepel. (Bp. T. 2758/96.)

Az üzletszabályzat 73. §. (1) pontja szerint a vasuti fuvarozási szerződésből a vasut ellenében keletkező igények érvényesítésére csak az van jogosítva, akit az áru felett a rendelkezési jog illeti. Addig, míg a címzettnek a fuvarlevél ki nem adatik s az árut át nem veszi, az üzletszabályzat 64. §. 4. pontja rendelkezésének figyelembe vételével egyedül a feladó az, kit a fuvarozási szerződésre alapított kereseti igény tekintetében felperességi jog megillet. **Ha a megbízott az árut saját nevében adja fel, úgy a megbízó** — a megbízott engedménye nélkül — nincs jogosítva a vasut ellen fellépni. (Bp. keresk. és váltótvszék D. 293/901.)

Az üzletszabályzat 73. §-a (1) pontjának oly értelmét tulajdonítani, hogy a címzett ennek alapján a feladó által tulajdonsított fuvardíj visszatérítését követelni jogosítva van, nem lehet, mert a **feladónak az általa teljesített tulfizetés visszatérítése iránti igényei**, minthogy az áru feletti rendelkezési joggal semmiféle vonatkozásban nem állanak, nem szállanak át az átvevőre. (Bp. keresk. és váltótvszék E. 353/902.)

Helyesen vitatja felülvizsgálási kérelmében az alperes, hogy az a fél, aki **díjvisszatérítési igényét felszámolás után érvényesíti**, arra az időre, mely a reklamációnak a rendes hivatali kezelés szerint való elintézéséhez s a visszajáró díjtöbblet kiutalásához szükséges, a per után való érvényesítéstől önként elállottnak tekintendő s az ezen idő eltelte előtt indított per költségéért a vasutnak felelősséggel tartozik. (Keresk. és váltótvszék 1901. E. 69.)

100. §.

A szállításban részes több vasút felelőssége.

(1) A feladási vasút felelős a fuvarozás végrehajtásáért az árunak az átvevő kezeihez történt kiszolgáltatásáig, tekintet nélkül arra, hogy a fuvarozásra csak saját vonalai vagy idegen vasúti vonalak is használatnak.

(2) A következő vasútak mindenike az által, hogy az árut az eredeti fuvarlevéllel átveszi, ennek értelmében belép a fuvarozási szerződésbe és önálló kötelezettséget vállal a fuvarozásnak a fuvarlevél tartalma szerint való végrehajtására.

(3) **A fuvarozási szerződésből eredő igények azonban — a vasútakat egymásközt megillető visszkereseti jog érintése nélkül — per útján csak a feladási vasút vagy azon vasút ellen érvényesíthetők, a melyik az árut a fuvarlevéllel legutóljára vette át, vagy azon vasút ellen, a melyiknek vonalán a kár keletkezett.** Ezen vasútak közt a felperest illeti meg a választás. A választási jog a kereset megindításával elenyészik.

(4) Viszontkereset vagy beszámítás útján a fuvarozási szerződésből eredő igények más vasút ellen is érvényesíthetők, ha a vasút keresete ugyanazon fuvarozási szerződésen alapszik.

(5) Ha a részes vasútak valamelyike ezen szabályok alapján kártérítést fizetett, őt azon vasút ellen a melyik a kárt okozta, visszkereseti jog illeti meg. Ha a kárt okozó vasút nem puhatolható ki, a kárt a szállításban részes vasútak közösen azon vonalaik hosszának arányában tartoznak viselni, a melyekkel a fuvarozásban részt vettek, amennyiben meg nem állapittatik, hogy a kár nem az ő vonalaikon keletkezett. A vasútnak az a joga, hogy a visszkeresetre vonatkozólag előzetesen vagy egyes esetekben más megállapodásokat létesítsenek, ez által nem érintetik.

Az árut fuvarozás végett átvett vasút felelős ugyan a szállítás végrehajtásáért a következő vasutak szállítási vonalain is, de a fuvarozásnak a fennálló egészségrendészeti szabályok értelmében nem teljesítése okából más vasútnak az eljárásáért felelősséggel nem tartozik. (C. 901. nov. 26. 630/901.)

A kereskedelmi törvénynek a fuvarozási ügyletre vonat-

kozó rendelkezései és ezek között különösen az, hogy ha a fuvarozó az árut más fuvarozónak adja tovább, úgy ő a **továbbfuvarozók kötelezettségeiért is felelős**, továbbá azok az intézkedések, melyek a kártérítés alól való mentesítést állapítják meg és melyek a bizonyítási teherre vonatkoznak, **a vaspályáktól eltekintve**, nem oly parancsoló határozmányok, amelyek a felek szerződési szabadsága alól ki lennének vonva és így közös megegyezéssel nem volnának megváltoztathatók. (C. 904. máj. 24. 675/1903.)

IX. FEJEZET.

Záráhatározmányok.

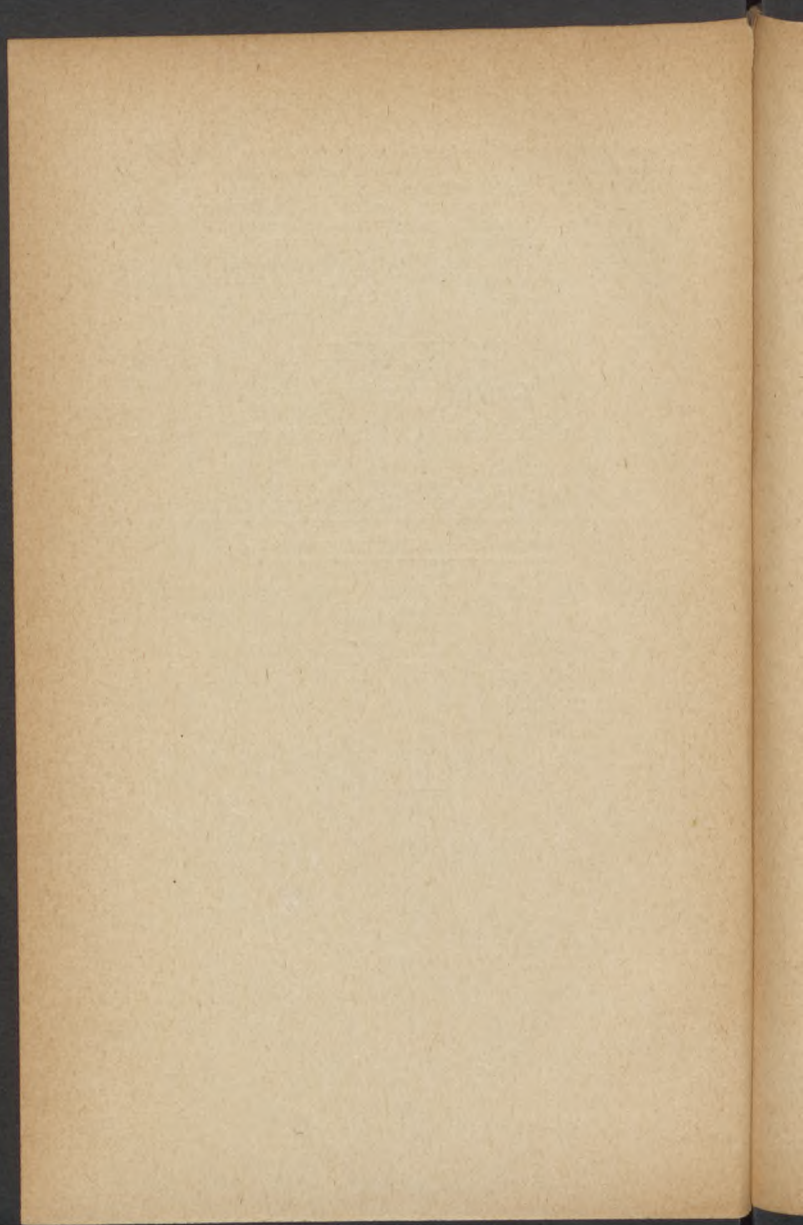
(1) Az üzletszabályzat, valamint annak módosításai a

»Budapesti Közlöny« hivatalos részében

»Reichs-Gesetzblatt«-ban

boszniai és hercegovinai országos kormány törvény- és rendeleti lapjában hirdettetnek ki.

(2) A vasúti igazgatóságok kötelesek az üzletszabályzatot összes pótlékaival együtt eladásra készletben tartani.



Jóváhagyatott a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek 1913. évi szeptember hó 9-én kelt 57517/III. és 1913. évi november hó 26-án kelt 87944/III. sz. rendeletével.

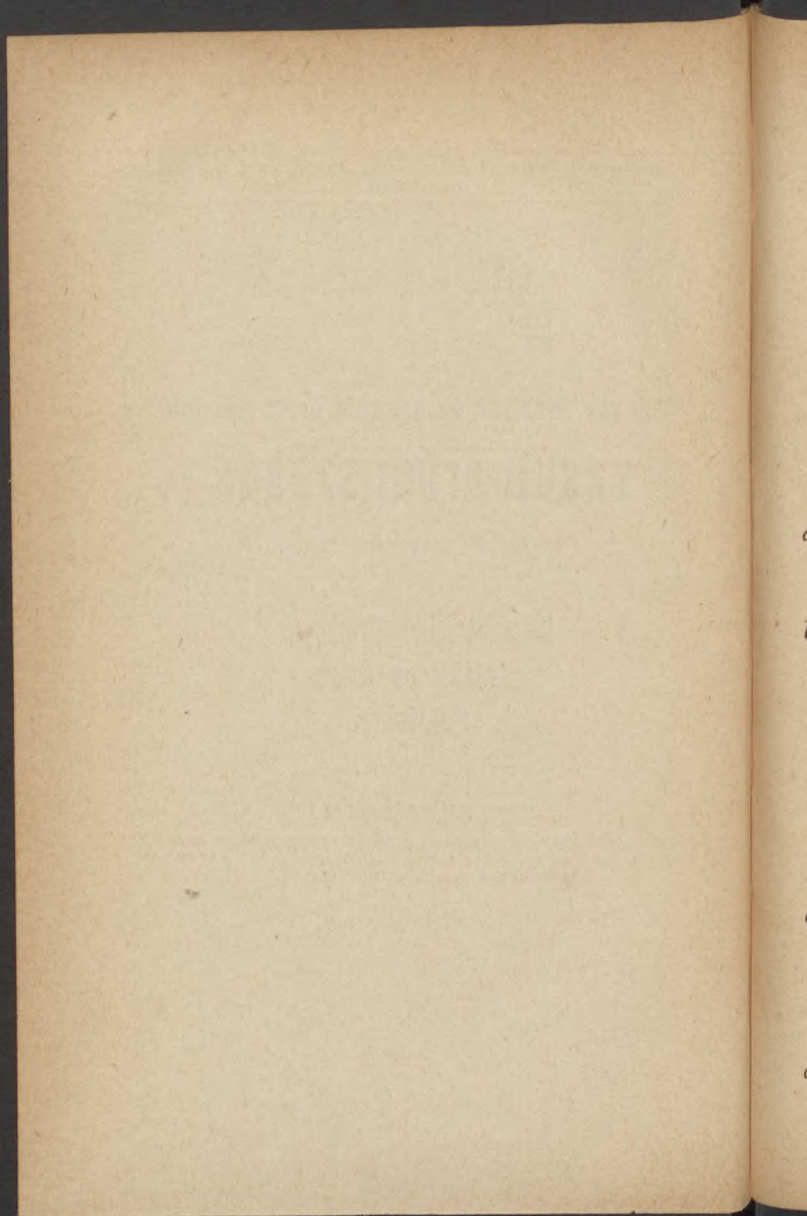
Magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasúti árúdíjszabás,

I. rész, B) szakasz, A) fejezet.

Díjszabási határozmányok hullák és árúk szállítására.

Érvényes 1914. évi január hó 1-től

és amennyiben díjmelések vagy megnehezítő rendelkezések állanak elő,
1914. évi február hó 1-től, hacsak e díjszabásban más érvényességi
kezdet megállapítva nincsen.



A.

Általános díjszabási határozmányok.

I.

A díjszámítás alapelvei.

- a) A díjszámítás aszerint különbözik, amint az árúk gyorsárúként vagy teherárúként adatnak fel.
- b) A fuvardíj kiszámítása súly szerint történik, amennyiben más díjszámítás megállapítva nincs. A súly oly módon kerekítettik fel, hogy
 1. gyorsárúknál minden megkezdett 5 kg. teljes 5 kg.-nak,
 2. teherárúknál minden megkezdett 10 kg. teljes 10 kg.-nak számíttatik.20 kg.-nál csekélyebb súlyu teherárúküldemények sulya 20 kg.-nak vétetik.
- c) A fuvardíjak koronaértékben vannak kifejezve ; kikerekítésük akképen történik, hogy 5 fillérnyi és azon felüli összegek 10 fillérnek számíttatnak, 5 filléren aluli összegek pedig elejtetnek.
- d) A magyar vasutak vonalain a fuvardíjakhoz a törvényesen megállapított szállítási adó hozzá-

számíttatik. Ez az adó gyorsárúknál 7%-a, teherárúknál 5%-a a fuvardíjnak, az az a díjtétel és a kezelési illeték összegének. Egység-tételek alapján történő díjszámításnál a kilométertávolság szerint eső díjtételhez a kezelési illeték, ha ez az egységtételben nem foglaltatik benn, hozzáadatik és az így nyert összeghez a szállítási adó olyképen számíttatik hozzá, hogy az adópótlékban előforduló fillértörtek, ha 0.05 fillérnél kisebbek, elejtetnek, 0.05 fillérnyi és ennél nagyobb törtek pedig 0.1 fillérnek vétetnek.

A királyi udvar küldeményei és az összes mellékilletékek — a kezelési illeték kivételével — a magyar szállítási adónak nincsenek alávetve.

- e) Ha valamely vasut szállítási vonala 8 km.-nél rövidebb, e vasut részére a 8 km.-re eső fuvardíj szedetik be.
- f) A legcsekélyebb fuvardíj, mely valamely küldeményért fizetendő, a következő határozmányok szerint szedetik be :

1. Ha a szállításban csak egy vasut részes, a következő legcsekélyebb fuvardíjak számíttatnak :

mérsékelt és különösen mér-			
sékelt gyorsárúért	60 f.		} küldemé- nyenkint
közönséges gyorsárúért	80 »		
gyorsárúért, gyorsvonattal			
való szállítás esetén	120 »		
teherárúért	60 »		

2. Ha a szállításban két vagy több vasut részes, akkor az első vasuton, — a mely-

nek vonalán a szállítás megkezdődik, — az 1. pontban megállapított legcsekélyebb fuvardíjak és minden további vasuton az alábbi legcsekélyebb fuvardíjak számíttatnak :

közönséges, mérsékelt és különösen mérsék. gyorsárúért	40 f.	} küldeményenkint
gyorsárúért, gyorsvonattal való szállítás esetén . . .	60 »	
teherárúért	30 »	

A legcsekélyebb fuvardíjak felszámításának ezen módjánál két vagy több vasutnak azon vonalai, a melyeken közvetlen díjtételek alkalmaztatnak, épen úgy kezelendők, mintha e vonalak egy vasuthoz tartoznának.

- g) A díjszabások függelékeiben, a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben, a »Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schiffahrt« és a »Sarajevski List« czimű lapokban gyorsárúkra, mindennemű árúkra vagy bizonyos díjszabási osztályokba sorozott árúkra nézve kihirdetett mérsékelt díjtételek a hullákra, járóművekre és a feltételesen szállítható tárgyakra csak akkor alkalmaztatnak, ha ez egyes esetekben kifejezetten meg van állapítva.

Az I. és II. osztályba tartozó árúkra kihirdetett fuvardíjmérséklések az A—II. fejezet

- a) 1. pontjának második bekezdésében és
a) 3. β) pontjában említett gyorsárúkra is csak abban az esetben érvényesek, ha ez esetről-
esetre külön kimondatott.

II.

Díjszámítás gyorsárúkért.

a) A gyorsárú három osztályba osztatnak:

1. Közöséges gyorsárú.

Ezek közé az alábbi 2. és 3. pont alatt fel nem sorolt gyorsárú tartoznak.

Fuvarlevelenkint 50 kg.-ig és 10 csomagig terjedő mennyiségben való feladás esetében a fuvardíj az I. osztály kétszeres díjtétele alapján számíttatik, ha az a közöséges gyorsárú díjtétele alapján nem olcsóbb. A súlyfelkerekítése az A—I. fejezet b) 1. pontja szerint történik.

2. Mérsékelt gyorsárú. Ide tartoznak:

- ⊙ Állatok, leöltek, é. p.: levágott állatok, leölt baromfi, leölt tengeri nyulak és leölt vad is. Ásványviz, mesterséges is, ládákban.
- ⊙ Bogyók, a B—6. tétel alá tartozók.
Bor, a B—7. tétel alá tartozó.
Burgonya.
Csipkebogyóiz, czukor hozzáadása nélkül készített.
- ▲ Csontok, frissek, hushoz nyomtatékul vagy levesanyag készítésére rendelve.
Czitrom (limóni).
Dinnye.
Diók, a D—3. tétel alá tartozók.
Ecet, é. p. ételhez való ecet.
Facsemeték (dugványok is): gyümölcs- és erdei facsemeték és más hasznos növények csemetéi, mint szőlővessző-, ribiszke- és

egresbokorcsemeték, vadgesztenyefacsemeték, kosárfüzcsemeték és effélék.

Főzelék, valamint zöld bab (paszuly) és zöld borsó, kifejtve is.

Főzelékkonzervek, ideértve a konzervált zöld babot és zöld borsót is.

Gabonaminta.

Gesztenye.

- Gyümölcs, friss és aszalt, a G—21 tétel alá tartozó.

Gyümölcsfák és erdei fák, utóbbiak, ha a közép-európai erdő- és mezőgazdaságban üzemszerűen taroltatnak, babér-, olaj-, narancs- és citromfák is.

Gyümölcslevek, é. p. :

alma- és körtelé, erjesztetlen ;

másféle gyümölcslevek, nyersen, szeszszel keverve vagy cukorral befőzve is.

Gyümölcscsontok (geléek), gyümölcspaszták és mar-meládok a közönséges gyorsárúk közé tartoznak.

Halak, élők (a vízben feladottak kivételével), frissek, szárítottak, füstöltek, besózottak vagy másképen elkészítettek is.

Halak, élők és halivadék, vízben, lásd a vasuti állandószabást, I. rész.

Halikra.

Halkonzervek.

Kaviár a közönséges gyorsárúk közé tartozik.

- ▲ Hus, frissen, füstölve, páczolva, besózva vagy másképp elkészítve.

Ide tartoznak emberi táplálkozásra szolgáló friss, tisztított zsigerek is, pl. gyomor (pacsal), tüdő, máj, lép.

Husárúk, mint : sódar, kolbász s effélék.

Huskonzervek.

- ▲ Inak (állati inak), frissek, táp-, erő és kötőanyagok előállítására.

Ivóviz.

Karácsonyfák.

Kávé, pörköelve.

Kávépótlók, őrölve és pörköelve.

Levesanyag.

Husból készült leveskivonatok a közönséges gyorsárúk közé tartoznak.

Malátabor.

Malátaliszt (sütéshez való maláta) és sütéshez való malátakivonat, mindennemű.

Méz.

Mézbor (méhsör).

Mézvaj.

Must (bor- és gyümölcsmust).

Narancs, mandarin is.

Rákok.

Sajt.

Seprő, akár folyékony, akár sűrű állapotban, egyenkint legföljebb 50 kilogrammnyi súlyú árudarabokban, préselt seprő és élesztő (sajtott élesztő) 50 kg.-nál nagyobb súlyú árudarabokban is.

Sör.

- ◎ Sütemény (kenyér és fehérsütemény, pászka-kenyér (husvéti kenyér, maczesz) is.

Kétszersült, teasütemény, gyümölcskenyér és más efféle sütemények a közönséges gyorsárúk közé tartoznak.

Szikviz, gyümölcslével keverve is, ládákban.

Szilvaiz (lekvár).

Tej, tejföl és savó is.

Sűrített tej a közönséges gyorsárúk közé tartozik.

Tepertő (pörccz).

Tojás.

Hangyatojás a közönséges gyorsárúk közé tartozik.

Turó (orda).

◎ Zsiradékok, é. p.:

állati faggyu, nyers,
disznózsir (háj),

ludzsir,

margarin,

margarinzsir,

mesterséges ételzsir,

növényi zsir,

oleomargarin,

olvasztott vaj (marhazsir),

szalonna, friss, füstölt vagy sózott,

vaj (tejből).

(Ha a fenti jegyzékben az áruosztályozás tételszáma meg van nevezve, az illető tétel alá tartozó valamennyi cikk oda értendő.

Oly árucikkeknek, melyek az e jegyzékben ◎ jellel megjelölt tételek alá esnek, a küldemény tartalmát a fuvarlevélben oly módon kell megjelölni, hogy az illető cikkeknek a mérsékelt gyorsárúk közé való tartozósága kitűnjék. Ha csupán gyűjtőmegnevezések, mint például »bogyók« vagy »zsiradékok« használatnak, akkor az 1. pont szerint a közönséges gyorsárúkra megszabott fuvardíj számíttatik.)

3. Különösen mérsékelt gyorsárúk.

a) Ezek közé a következő használt üres göngyöletek tartoznak:

Hordók 8,5 hektoliternél kisebb ürtartalommal, vedrek, csöbrök és kádak 4 hektoliternél kisebb ürtartalommal, fémből való hordók és vedrek, olajos és boros tömlők (állati bőrből készült tömlők olaj és bor szállítására), fémhengerek, pléhdobok, calciumcarbide szállítására, ládák, fémből való

vagy pléhbetétekkel birók is, összerakott ládák, megvasalva is, léczládák és harasse-ok szétszedve is, ha kötegekben vannak, drótkötelek vagy kábelek felgöngyölítésére szolgáló famotolák (fadobok), csomagoló keretek kötegekben, papír szállítására szolgáló csomagoló deszkák és papirhüvelyek, e két cikk akkor, ha papirgyárakhoz vannak czimezve, kalitkák, ketreczek, faputtyonyok, fadézsák, kosarak (uti kosarak kivételével), lécz- és baromfikosarak is, utiládák (kofferek) fából, dobozok (skatulyák), cartonnageok és magántulajdont képező kocsitakarók.

A különösen mérsékelt gyorsárúk közé tartoznak oly használt hordók 8·5 hektoliter-nél kisebb ürtartalommal, ládák vagy kosarak is, melyekbe az előbbi bekezdésben felsorolt, használt göngyöletek be vannak csomagolva vagy lazán be vannak állítva vagy melyek csomagoló szalmát, szénát vagy egyéb töltelékanyagot tartalmaznak, ha tartalmuk könnyen megvizsgálható, továbbá takarók, melyek lőanyagok és robbantószerke- és lőszerek szállításánál használtattak és fabetétekkel ellátott lövegszállító kosarak is.

A tartalom elveszéseért a vasut felelősséget nem vállal.

Az itt 3. pont alatt említett göngyöletek, abban az esetben, ha fedett kocsikba az oldalajtókon át nem rakhatók be, a közönséges gyorsárúk közé tartoznak.

β) *Mindenemű új vagy használt zsákokért, szalmazsákok kivételével és a tulajdonos jelzésével ellátott, használt tejes edényekért gyorsárú-*

ként való feladásnál a fuvardíj a II. osztály díjtétele alapján számíttatik, ha csak az a különösen mérsékelt gyorsárúk díjtétele alapján számítva nem olcsóbb. A súly felkerekítése az A—I. fejezet b) 1. pontja szerint történik.

Tartályokban elhelyezett tejes palaczkoknál elégséges, ha a tulajdonos jelzése a tartályokon van.

- b) Ha oly gyorsárúk, melyekre különféle osztályozás van megállapítva,
 (1) egy árúdarabbá egyesítve vagy
 (2) anélkül, hogy egy árúdarabbá egyesítenének,

egy fuvarlevéllel adatnak fel, a fuvardíj az egész küldeményért a legdrágábban osztályozott árúcikk díjtétele alapján számíttatik, ha csak a (2) alatt említett esetben a feladó által elkülönítve bevallott súlyok alapján az egyenkint való díjszámítás nem olcsóbb. Ebben az utóbbi esetben az egyenkint való díjszámítás az egy osztályba tartozó árúk súlyának 5—5 kg.-onkint külön-külön való fölkerékítésével történik.

Ha közönséges gyorsárúk 50 kg.-ig és 10 csomagig terjedő mennyiségben mérsékelt vagy különösen mérsékelt gyorsárúkkal együtt egy fuvarlevéllel elkülönített súlybevallással adatnak fel, akkor a fuvardíj a közönséges gyorsárúkért az a)—1 pont második bekezdése szerint, a mérsékelt gyorsárúkért az a)—2 pont szerint, a különösen mérsékelt gyorsárúkért az a)—3 pont szerint számíttatik.

- c) Ha a feladónak a fuvarlevélbe bejegyzett kívánságára valamely egy fuvarlevéllel feladott küldemény berakásához kizárólagos használatra külön kocsit bocsáttatnak rendelkezésére és annak térfogata nem használtatik ki elegendő mértékben, akkor a fuvardíj az illető árúra 5000 kg. feladásánál fennálló díjszabás alapján legalább 5000 kg.-ért szedetik be. Ha a küldemény különféleképpen osztályozott árucikkekkel áll, akkor a fuvardíj úgy számítatik, mintha az egész küldemény csak abból az árucikkből állana, a melyért ezen feltevés alapján és 5000 kg.-nyi súly alapul vételével a legdrágább fuvardíj jár.
- d) Ha valamely gyorsárú gyorsvonattal szállítatik (V. Ü. Sz. 67. §-ához tartozó II. végrehajtási határozmány), akkor a közönséges gyorsárú díjtétele 50%-nyi pótlékkal felemelve szedetik be. Az I. osztály kétszeres díjtétele alapján való díjszámítás nem alkalmaztatik.

III.

Díjszámítás teherárúkért.

- a) A teherárú a következő osztályokba soroztatnak:
- I. osztály (rendes osztály),
 - II. osztály,
 - A., B. és C. kocsiakományi osztály,
 - 1., 2. és 3. külön díjszabás,
 - terjedelmes árú.
- b) Az I. rendes osztály díjtételei oly árúkra alkalmaztatnak, melyek az árúosztályozás

szerint az I. osztályba tartoznak vagy az áruosztályozásban nincsenek megnevezve és valamely külön díjszámításnak alávetett árucikkek között nincsenek felsorolva.

Oly árúk, melyeknek a II, A, B, C osztályok és az 1., 2., 3. külön díjszabások szerint való osztályozása bizonyos, az áruosztályozásban (a 2. rovatban) meghatározott csomagolási módtól függ, másféle csomagolásban az I. osztályba tartoznak, ha csak az illető árucikkekre nézve más díjszámítás megállapítva nincsen.

- c) A II, A, B, C osztályba, az 1., 2. és 3. külön díjszabásba tartozó árúk és a terjedelmes árúk az áruosztályozásban vannak felsorolva.

Mindezen áruosztályok díjtételei akkor is alkalmazhatnák, ha a küldemény az illető osztályba vagy az illető külön díjszabásba vagy a terjedelmes árúk közé tartozó több cikkből áll.

- d) Hullákra és egyes meghatározott árúkra a B—G fejezetekben különleges határozmányok vannak megállapítva.
- e) Ha valamely árúra fuvarlevelenkint és kocsinkint 5000 vagy 10.000 kg.-nyi mennyiség feladásánál vagy a használt kocsi raksúlyáért való díjfizetésnél különféle osztályozás van megállapítva, akkor a fuvardíj csekélyebb mennyiségek feladásánál is 5000 vagy 10.000 kg.-ért vagy a raksúlyért az ezen mennyiségekre megállapított osztályozás alapján számítatik, ha csak az a tényleges súlyért az erre megállapított osztályozás alapján számítva nem olcsóbb.

Ha oly árúk részére, melyekre fuvarlevelenkint és kocsinkint csak legalább 10.000 kg.-ért való díjfizetésnél alkalmazandó díjtételek állanak érvényben, 10.000 kg.-nál kisebb raksúlyú kocsik bocsáttatnak rendelkezésre, a fuvardíj ezen díjtételek alapján a tényleges súlyért, de legalább a használt kocsi raksúlyáért számíttatik.

- f) Azoktól az esetektől eltekintve, a melyekben a használt kocsi raksúlyáért való díjszámítás az árudíjszabások II. rész, stb. határozmányai szerint foganatosítandó, a díjszámításnak ezen módja az alább felsorolt cikkekre nyer alkalmazást, ha ezekért a fuvardíj az áruosztályozás 5. rovata szerint számíttatik:

Aszfaltkő, nyers, aszfalthomok és nyers aszfaltföld.

Bauxit (Wocheinit).

Burgonya- vagy répasajtoltási maradékok, diffúzió-maradékok is.

Czukorrépa, friss.

Czukorrépahulladékok, frissek, a C—34a tétel 1. pontja alá tartozók.

Czukorrépaszelet (czukorrépavagdalék), kilúgozott (czukortalanitott), nedves.

Dolomit, a D—8. tétel alá tartozó.

Érczek, az E—8. tétel alá tartozók.

Földek, az F—33. tétel a) pontja és b) 1. és 2. pontjai alá tartozók, porcellánföld (china-clay, kaolin) kivételével.

Jég és hó.

Kövek, a K—62. tétel a) pontja alá tartozók, pala kivételével.

Magnesit, az M—2. tétel alá tartozó.

Salak, az S—5. tétel alá tartozó.

Szén, ásványi, az S—36. tétel alá tartozó barnaszénkocsz, kőszénkocsz, világító gázgyárakból való gázkocsz, kocszporladék, kocszból vagy a kohászatnál származó tüzelőrácshulladékokból készült tüzelőanyag (Kokszünder, Rostfallzünder) kivételével.

Takarmányrépa.

Téglák, a T—16. tétel alá tartozók, chamotte-téglák (chamottekövek) és tűzálló téglák (kövek), magnesit- és dinas-téglák (magnesit- és dinas-kövek) kivételével.

Vas (nyers), mindennemű, bocsokban (czipókban) vagy hasábokban, ferromangán (mangánvas), ferrosilícium (silíciumvas) és ferro mangánsilícium.

Vasuti tapfák tölgyfából.

(Ha e jegyzékben az árúosztályozás tételszáma meg van nevezve, az illető tétel alá tartozó valamennyi cikk oda értendő, hacsak magában e jegyzékben megszorítás nincsen.)

A fentnevezett árúk, valamint egyáltalában mindazon árúk tekintetében, melyekre nézve elsőrangú vasutakon meghatározott díjtételek alkalmazása a fuvardíjnak legalább a rendelkezésre bocsátott kocsi raksúlyáért való fizetésétől van függővé téve, a keskenyvágányú vasutakról és gyöngébb felépítményű vasutakról elsőrangú vasutakra irányuló forgalomban annyiban történik kivétel, hogy az illető díjtételek az elsőrangú vasutakon már a tényleges súlyért, de fuvarlevelenkint és használt rendes nyomtávu kocsinkint legalább 10.000, kg.-ért való díjfizetésnél alkalmaztatnak.

g) Ha oly teherárúk, melyekre különféle osztályozás van megállapítva,

- (1) egy árúdarabbá egyesítve vagy
- (2) anélkül, hogy egy árúdarabbá egyesítenének,

egy fuvarlevéllel adatnak fel, a fuvardíj oly módon számíttatik, mintha az egész küldemény csak abból az árúcikkból állana, amelyért ezen föltevés alapján a legmagasabb fuvardíj jár, hacsak a (2) alatt említett esetben a feladó által elkülönítve bevallott súlyok alapján az egyenkint való díjszámítás nem olcsóbb. Ebben az utóbbi esetben az egyenkint való díjszámítás az egy osztályba tartozó árúk súlyának 10—10 kg.-kint külön-külön való fölkeresítésével történik.

Ha azonban oly terjedelmes árúk, melyekre 5000 és 10.000 kilogramm feladásánál az *A*, *B* vagy *C* osztály mérsékelt kocsirakományi díjtételei díjszabásszerűleg állanak fenn, más árúkkal legalább 5000 kg.-os kocsirakománynya egyesíttetnek, akkor az egész küldeményre az I. osztály díjtétele alkalmaztatik, hacsak a 2. alatt említett esetben a feladó által elkülönítve bevallott súlyok alapján az egyenkint való díjszámítás nem olcsóbb. Az utóbbi esetben az egyenkint való díjszámítás az egy és ugyanazon osztálya tartozó árúk súlyának 10—10 kg.-onkint külön-külön való fölkeresítésével történik.

A fenti határozmányok az árúdíjszabásokban, II. rész, stb. és az e díjszabásokhoz tartozó függelékekben foglalt kivételes díjszabásokra és egyéb mérsékelt díjtételekre is érvé-

nyesek, hacsak más díjszámítás megállapítva nincsen.

- h) Ha a feladónak a fuvarlevélbe bejegyzett kívánságára valamely egy fuvarlevéllel átadott küldemény berakásához kizárólagos használatra külön kocsit bocsáttatik rendelkezésére és annak térfogata nem használtatik ki elegendő mértékben, akkor a fuvardíj az illető árúra 5000 kg. feladásánál fennálló díjszabás alapján legalább 5000 kg.-ért szedetik be. Ha a küldemény különféle képen osztályozott árucikkekből áll, akkor a fuvardíj úgy számítatik, mintha az egész küldemény csak abból az árucikkekből állana, amelyért ezen feltevés alapján és 5000 kg.-nyi súly alapul vételével a legdrágább fuvardíj jár.

- i) A küldemények tartalmának a fuvarlevélben való bevallására nézve a V. Ű. Sz. 56. §-ához tartozó V. végrehajtási határozmányban foglalt határozmányok érvényesek.

Ha az áruosztályozásban bizonyos árucikkek valamely gyűjtőmegnevezés alatt vannak felsorolva, akkor a tartalom bevallásához a gyűjtőmegnevezés magában nem elégséges. Hogy ne az I. osztály vagy a terjedelmes árúkra nézve ne a terjedelmes árúk díjtételei számíttassanak, a gyűjtőmegnevezés mellett vagy e helyett az árút külön megnevezéssel az áruosztályozás szerint, vagy ha ilyen az áruosztályozásban elő nem fordul, a kereskedelemben szokásos elnevezés mellett gyűjtőmegnevezéssel oly módon kell bevallani, hogy annak az illető tételhez való tartozósága kitűnjék.

Az áruosztályozásnak azok a tételei, melyek az előbbi határozmány alá esnek, \odot jellel vannak megjelölve.

Oly küldeményeknél azonban, melyek az áruosztályozás V—6 tételének *d)* pontja alá tartozó egy vagy több áruczikkból állanak, elégséges a küldemény tartalmát a fuvarlevélben következőképen megjelölni: »A V—6 tétel *d)* pontja alá tartozó vas-, illetőleg aczélárúk.«*)

Ha az áruosztályozásban valamely áruczikkre többféle osztályozás van megállapítva, az áruczikk nemét és minőségét a fuvarlevélben ki kell tüntetni, különben az illető áruczikkre megszabott mindenkori legmagasabb osztályozás alkalmaztatik.

Azok az áruczikkék, melyek az előbbi határozmány alá esnek, az áruosztályozásban \times jellel vannak megjelölve. A fenti határozmány megfelelően alkalmazandó oly tárgyakra is, amelyekért a díjszámítás az áruosztályozáson kívül van megállapítva.

IV.

Határozmányok a kiviteli díjszabások alkalmazására.

- a) A bizonyos áruczikkékre fennálló kiviteli díjszabások akkor alkalmaztatnak, ha a küldemények az osztrák-magyar monarchia két államának szerződéses vámterületén kívül fekvő állomásokra szóló közvetlen fuvarlevelekkel adatnak fel.

*) Ezek a vas- és aczélárúk e díjszabás német szövegében az áruosztályozás F—5 tételének *d)* pontja alatt vannak felsorolva.

b) E kiviteli díjszabások kivételesen visszatérítés útján oly kiviteli cikkekre is megadatnak, melyek az osztrák-magyar monarchia két állama szerződéses vámterületének határállomásaira küldetvén, ott vasuti raktárakba rakatnak és onnan új fuvarlevelekkel az osztrák-magyar monarchia két államának szerződéses vámterületén kívül fekvő állomásokra vagy kikötőhelyekre adatnak fel, föltéve, hogy ezek az árúk a raktározás ideje alatt a pályaudvarból el nem vitettek. A kiviteli díjszabások ily esetekben a határállomásig történt szállításra vonatkozó fuvarlevelek és a határállomásról az osztrák-magyar monarchia két államának szerződéses vámterületén kívül fekvő állomásokra vagy kikötőhelyekre való továbbszállításra vonatkozó fuvarlevélmásodpéldányok vagy hajóokmányok (connossement) bemutatása mellett alkalmaztatnak.

c) Oly küldeményekre, melyek a fuvarlevélben foglalt előírás szerint Magyarországba, Ausztriába, Boszniába vagy Hercegovinába való újbóli belépésre vannak rendelve, a kiviteli díjszabások nem nyernek alkalmazást.

Ha utólagos rendelkezés folytán a küldeménynek Magyarországbán, Ausztriában, Boszniában vagy Hercegovinában kell maradnia, a kiviteli díjszabás szerint történt díjszámítás megsemmisítettik és a fuvardíj az egyébként fennálló díjszabási határozmányok szerint számíttatik.

Ha valamely küldemény, melyért a fuvardíj a kiviteli díjszabás szerint számíttatott, az osztrák-magyar monarchia két államának szer-

zódéses vámterületén belül fekvő valamely helyre a vámmentes visszahozatal kedvezményével ismét visszaszállíttatik, akkor a fizetett és az egyébként fennálló díjszabási határozmányok szerint járó fuvardíj között való különbözet utólag szedetik be.

(Az osztrák-magyar monarchia két államának szerződéses vámterületéhez tartozik Bosznia és Hercegovina is, ellenben Triest-szabadterület és Fiume-szabadterület azon kívül fekszenek.)

V.

Berakás és kirakás.

- a) Oly árukat, amelyekre az áruosztályozás és az *A*—III. fejezet határozmányai szerint a *B* és *C* kocsirakományi osztály vagy a 2. külön díjszabás díjtételei alkalmazandók, a feladónak kell beraknia.
- b) A feladó és az átvevő tartozik be- és kirakni :
 1. oly árukat, melyekre az áruosztályozás és az *A*—III. fejezet határozmányai szerint a 3. külön díjszabás díjtételei alkalmazandók ;
 2. oly küldeményeket, amelyek 7 méternél hosszabb tárgyakat vagy oly tárgyakat tartalmaznak, melyek egyenkint 750 kg.-nál súlyosabbak, a kerek fenekű telt hordók kivételével ;
 3. a telt hordókat, nyergelés esetében.
Telt hordók nyergelve csak akkor szállíttatnak, ha a feladó a nyergelést kívánja.
 4. 5000 kg.-nál kisebb súlyú küldeményeket, melyek egy fuvarlevéllel adatnak fel és amelyeknek berakásához a feladónak a fuvarlevélbe bejegyzett kívánságára kizárólagos

használatra külön kocsit bocsátatnak rendelkezésre.

- c) Ha a feladó által berakandó vagy az átvevő által kirakandó árúk más tárgyakkal együtt egy fuvarlevéllel vétetnek fel, akkor az egész küldeményt a feladónak kell beraknia és az átvevőnek kiraknia.
- d) Ha a fentebbi vagy más díjszabási határozmányok, a V. Ü. Sz., az ehhez tartozó C melléklet határozmányai vagy külön megállapodások szerint a berakás vagy a kirakás nem a feladónak vagy az átvevőnek kötelessége, e teljesítményeket a vasut tartozik végezni és ennek jogában áll az egy kocsi való berakásra egy fuvarlevél alapján átveendő mennyiséget belátása szerint meghatározni. Ha a feladó a küldeménynek fenmaradó részét feladni kívánja, e részletre nézve külön fuvarlevelet kell kiállítania.

Oly esetekben, midőn a berakás és kirakás a vasut kötelessége, a feladó és az átvevő e teljesítményeket csak a vasut beleegyezésével végezhetik, ily alkalommal azonban ezek megtérítésre igényt nem tarthatnak.

Ha a feladó, illetőleg az átvevő által írásbeli megállapodás alapján elvállalt berakás vagy kirakás, a feladó által berakandó, illetőleg az átvevő által kirakandó árúkra mindenkor megállapított álláspénzmentes határidőn (be- vagy kirakási határidőn) belül nem fejeztetik be, akkor ezen határidő túllépéseért a J—XII. fejezetben megállapított kocsiálláspénz szedetik be.

e) Ha a vasut a feladó vagy az átvevő kívánságára az általuk végzendő berakást vagy kirakást elvállalja és teljesíti, a rendelkezésre bocsátott munkások nem a vasut, hanem a feladó vagy az átvevő megbízottjaiként tekintendők. A V. Ü. Sz. 5. §-ában megállapított felelősség ki van zárva.

E teljesítmények végzéseért a I. fejezetben megállapított illetékek szedetnek be.

f) A megerősítésre szolgáló eszközöket és a telt hordók nyergeléséhez szükséges tárgyakat, pl. ékeket, szegeket, kapcsokat, gerendákat minden esetben a feladónak kell szolgáltatnia. (V. Ü. Sz. 59. §-ához tartozó I. végrehajtási határozmány.)

VI.

Árúszállítás nyitott kocsikban és az árúk betakarása.

a) Azokon a tárgyakon kívül, melyek a V. Ü. Sz. határozmányai és az ehhez tartozó C melléklet szerint nyitott kocsikban szállítandók, a vasut még jogosítva van nyitott kocsikban szállítani:

1. oly árúkat, melyek rendkívüli terjedelműknél fogva közönséges fedett kocsikba az oldalajtókon át nem rakhatók be;

2. a következő árúkat:

Agyagárúk, az A—4 tétel a) és b) pontjai alá tartozók.

Anthracenmaradékok.

Antimonium crudum.

Asbest, az A—21 tétel a) pontja alá tartozó.

Asbestcementpala, az A—22a tétel alá tartozó.

Aszfalt, az A—23 tétel a) és b) pontjai, valamint c) 1. pontja alá tartozó.

Aszfaltból való abrakvályuk.

Aszfaltburkolatlemezek.

Aszfaltlemezek és aszfaltszigetelőlemezek.

Barakkok és házak.

Bauxit (Wocheinit).

Blancfixe, permanentfehér (mesterséges kén-savas baryt).

Bódék, a B—5a tétel alá tartozók.

Borókabogyók.

Bőrvagdálékok, a B—16 tétel alá tartozók.

Chamotte (égetett tűzállóagyag, égetett pala-agyag is), az őrölt chamotte kivételével.

Chlorcinkoldat (cinkchloridoldat).

Cserepek, a C—14 tétel alá tartozók.

Cserzőenyv.

Csontenyvkocsonya.

Csontok, nyersék, tisztítottak is.

Czementárúk, a C—26 tétel a) és b) pontjai alá tartozók.

Czementréz.

Czinkes pesttapedék (cinktapló, kohótapló is).

Czukorrépa, friss.

Czukorrépahulladékok, frissek, a C—34a tétel 1. pontja alá tartozók.

Czukorrépaszelet (czukorrépavagdálék), kilugozott (czukortalanított), nedves.

Dohánylé (használt dohánylug).

Dohányviz.

Dolomit, nyers.

- Edények, üresek, melyekbe nyitott kocsikon szállítandó árúk voltak becsomagolva.
- Enyvbőr az E—4 tétel *b)* pontja alá tartozó.
- Építési szerelvények, az E—6 tétel alá tartozók.
- Érczek, az E—8 tétel alá tartozók.
- Fa, az F—2 tétel *a)*—*d)* pontjai alá tartozó, a *c)* 3. pont alatt megnevezett szegélyfák (szegélydeszkácskák) kivételével.
- Fa, az F—3 tétel alá tartozó, az *f)* pontban megnevezett pálczák és deszkácskák kivételével.
- Fa, az F—4 tétel alá tartozó.
- Faggyusalak, lepény- és pogácsaalakban.
- Fahulladékok, fűzöttek, a cellulosegyártásnál.
- Faszén (boksafaszén és retortafaszén).
- Faszénporladék.
- Faszéntégla.
- Fák, élők, karácsonyfák is, csomagolatlanul.
- Fenyőtobozok.
- Fémtöredék, az F—28 tétel alá tartozó.
- Formaldehyd (formalin, formol), vizes oldatban.
- Födélpapirlemez, durva szemcséjű kavicscsal behintve.
- Földek, az F—33 tétel alá tartozók, kivéve a porcellánföldet (chinaclayt, kaolint), ázlagföldet, agyagot őrölve és kallóföldet, utóbbi, ha csomagolva van.
- Galalithhulladékok.
- Gáztisztítóanyag.
- Gázviz (ammoniakos viz, a világítógáz- és kokszyártásnál nyert hulladékviz).
- Gesztenye, vad.

Gépek, mezőgazdaságiak, a G—6 tétel alá tartozók.

Gipszhamu.

Glycerintartalmu lugaljak és glycerinvizek (szappanfőzőlug, fenéklug, hulladékvíza szappangyártásnál).

Göngyöletek, használtak, a papírhüvelyek és cartonage-ok kivételével.

Görpályakocsik, a G—10b tétel alá tartozók.

Gőzkazánok, szétszedve is.

Gummiárúk, ócskák, elhasználtak, a G—14 tétel alá tartozók.

Gyantaenyv.

Gyanták, a G—15 tétel alá tartozók.

Gyapjuzsir (gyapjumosósir).

Gyeptéglák (gyepdarabok).

Háncs (raffiaháncs [raffia] kivételével) és káka, valamint ezek hulladékai.

Hernyóenyv.

Hordók, üresek.

Hordó- és tonnaabroncsok, fából.

Hulladékkénsav, az ásványolajfinomításnál származó.

▲ Hulladékklug a szeszgyártásnál és a czukorgyártásnál származó.

Hulladékok a barnaszén és kőszénkátrány feldolgozásánál, a H—14 tétel alá tartozók.

Hulladékok a sörfőzésnél, é. p.: sörgyári hulladékvíz és a hűtőbárkában visszamaradó fenéküledék.

Hulladékok, vasoxydtartalmuak, az anilinolajgyártásnál, a H—32 tétel alá tartozók.

Inak és mócsingok, nyerek.

Jég és hó.

Kagylóhéjak, a K—1 tétel alá tartozók.

▲ Kallószőrök.

Kallózási maradékok, a K—6 tétel alá tartozók.

Kallózsir.

Karbolsav, a K—8 tétel alá tartozó.

Kavics, kátrányozva.

Kádak, üresek.

Kátrány, az F—30 és K—16 tétel alá tartozó.

Kátrányviz (kátrány- és gyantaepe).

Kén.

Kéreg (fakéreg), a K—35 tétel a) pontja alá tartozó.

Kézijároművek, a K—38 tétel alá tartozók.

Kocsikenőcs (kocsiszir).

Kovácspor, sziporka.

Kőfalemezek.

Körmök.

Kőszénkátrányhulladék.

Kőszénkátrányolajok, a K—59 tétel b) pontja alá tartozók.

Kövek, a K—62 tétel a)—e) pontjai alá tartozók.

Közúti jároművek, mindenneműek.

Kryolith (jégkő).

Kvarcz, égetve is, ha nincsen őrölve.

Kvarczhomok (üveghomok).

Magnesit, nyers.

Makk.

Malomkövek, az M—10 tétel a) pontja alá tartozók.

Manganlúg.

Márványlapok hulladékai.

Monacithomok.

Moslék, mindennemű (pálinkamoslék) nedves.
Mozgonyok.

Naftalin.

Nád, közönséges és sás.

Nemezvagdalékok (nemezárúkhöz való felhasználásra nem alkalmas nemezhulladékok).

Nikkelkő.

Nyersbőrhulladékok, a H—19 tétel alá tartozók.

Olajok, bűzősek.

Ólom, az O—7 tétel alá tartozó, az ólomdrót, ócska ólom, fémes ólomhulladékok, ólomvakarék és ólomiszap kivételével.

Ólomtajt, ólomgelét, nem poralakban.

Oltott mész hulladéka.

Ónhulladékok (ónhamu, ónvakarék).

Osmosévíz.

Parafahulladékok, a H—24 tétel alá tartozók.

Paták.

Pátok, a P—16 tétel alá tartozók, ha nincsenek őrölve.

Pórismész (bórmész).

Pyridin és pyridinaljak.

Retorták chamotteból, agyagból és öntött vasból.

Retortaszén, az R—2 tétel alá tartozó.

Répaszörp.

Rézkő (rézkénet).

Sajtolási maradékok, az M—13 tétel b) pontja alá tartozók.

Salak, az S—5 tétel alá tartozó.

Savak, az S—8 tétel b), c) és d) pontjai alá tartozók.

Seprő, folyékony állapotban.

Söpredék, az S—14 tétel alá tartozó.

Surla, az S—19 tétel a) és b) pontjai alá tartozó.

Szalmiakszesz (a tiszta ammoniak vizes oldata).

Szarvak, frissek és szarvhegyek.

Szaru-, pata- és körömhulladékok.

Szecska.

Széknádhulladékok.

Szén, ásványi, az S—36 tétel alá tartozó.

Széna és szalma, az S—37 tétel alá tartozó.

Sziksgyártási maradékok, az M—13 tétel c) pontja alá tartozók.

Szörplé (melassz).

Szuoksalak.

Tajtkő, természetes, nem őrölve.

Takarmányrépa.

Talk, a T—7 tétel alá tartozó, a földlen kivételével.

Terpentinolaj.

Téglák, a T—16 tétel alá tartozók, a dinastéglák (dinaskövek) és magnesit-téglák (magnesitkövek) kivételével.

Timsófold, természetes.

Timsókő, természetes.

Törköly, nedves.

Tőzeg, a T—30 tétel alá tartozó.

Tőzegalom, és tőzegporladék.

Tőzegszén.

Trasz.

- ▲ Trágyaszerek és a műtrágyakészítéshez szolgáló nyersanyagok, a következők:
apatit,
árványkőtrágya, tőzeggel keverve is,

a czukorgyártásnál nyert mésziszap (deri-
tési iszap, sajtolási iszap),
enyvmész (enyvsajt),
enyvtrágya,
folyó- és csatornaiszap,

halhulladékok,
házi szemét (házi hulladék), a fémfeldol-
gozó műhelyekből való söpredék és a
pamutfonó- és pamutszövő-intézetekből
és tisztító pamutgyárakból való söpredék
kivételével.

kompost,
maradékok, gipsztartalmuak, a borseprőből
való borkő- és borkősav-gyártásnál szár-
mazók és az ezekből készült trágya (bor-
seprőtrágya),
maradékok, mésztartalmuak, a marólug-
és szappangyártásnál,

szaruforgács,
szórtrágya (állatszőrök, mosatlanul és tisz-
títatlanul és azokkal összefüggő vagy
kevert bőrhulladékok),
törkölymaradékok,
trágya (ganaj), szárítva és őrölve is, ha
csomagolatlan,
trágyagipsz, őröletlen, csomagolatlanul,
útiszemét,
vérlugsó-gyártási maradékok,
vértrágya.

Tüzfecskendők.

Tüzkő (kova).

Üvegesragasz.

Vas és aczél, a V—5 tétel alá tartozó, kivéve az ezen tétel *a), b), h), i)* és *m)* pontjai alatt megnevezett árúkat, feltéve, hogy ezeknek fedett kocsikba való berakása alakjuknál fogva kizárva nincsen.

Vas (nyers), a V—7 tétel alá tartozó.

Vas és aczél, használt, a V—7 a) tétel alá tartozó.

Vas és aczél, ócska, elhasznált, a V—8 tétel alá tartozó.

Vér és vérsavó.

Vértetümegeg (kenőszappan-, karbololaj- és kozmaolajból álló keverék).

Viz, a V—22 tétel alá tartozó.

Vizi járóművek, mindenneműek.

Zöldmész (gázmész).

Zsindelyek.

(Ha e jegyzékben az áruosztályozás tételszáma meg van nevezve, az illető tétel alá tartozó valamennyi cikk oda értendő, hacsak magában e jegyzékben kivételek megállapítva nincsenek.)

3. Ha valamely küldemény részint oly árúkból áll, melyek a fenti 2. pont szerint nyitott kocsikban és részint oly árúkból, melyek fedett kocsikban szállíttatnak, akkor a vasút jogosítva van az egész küldeményt nyitott kocsiban szállítani, ha a fedetlenül szállítandó árúk súlya a küldemény összes súlyának 20%-át meghaladja.

Ha valamely küldemény csak részben is oly árúkból áll, melyek az üzletszabályzat hatá-

rozmányai és az ehhez tartozó C melléklet szerint nyitott kocsikban szállítandók, vagy a melyek közönséges fedett kocsikba az oldalajtókon át nem rakhatók be, akkor az egész küldemény nyitott kocsikban szállittatik.

- b) Ha oly árúknál, melyeket a vasút jogosítva van nyitott kocsikban szállítani, a feladó a fuvarlevélben előírja, hogy azok fedett kocsikban szállittassanak (V. Ü. Sz. 66. §.), akkor az esedékes fuvardíj az egész küldeményért 10%-os pótlékkal felemelve szedetik be. Az a) — 3. pont második bekezdésében említett küldeményeknél ily előírás nem vétetik figyelembe.

VII.

Magántulajdont képező kocsitakarók, rakodási eszközök, meleg és hideg ellen való védőszerek.

- a) A feladók által a szállítmányhoz adott kocsitakaróknak szállítására a következő határozmányok érvényesek:

1. A takaróponyváknak a tulajdonos nevének és lakhelyének (vasúti állomás) tartós és világos megjelölésével kell ellátva lenniök.

2. A rakomány megvédésére szolgáló takaróponyvák az árúknak az átvevőhöz való elküldésekor díjmentesen szállittatnak. Ha az átvevő e ponyvákat a tulajdonos czimére a feladási állomásra három hónapon belül teherárúként visszaküldi, minden egyes takaróponyváért a kezelési illetéket és a magyarországi szállítási adót már magában foglaló 40 fillérnyi szállítási illeték szedetik be azon

vasút javára, mely a takaróponyvát visszaszállítás végett felveszi.

3. A takaróponyvák száma a feladó által a fuvarlevélbe bejegyzendő. Azok a rendeltetési állomáson a szállítmánynyal együtt adatnak ki az átvevőnek.

4. A takaróponyvák visszaszállításánál az átvevőnek — az odaszállításra vonatkozó s az árúfelvételi hely által lebélyegzendő eredeti fuvarlevél bemutatása mellett — a tulajdonos címére szóló fuvarlevelet kell átadnia és abban az a) 2. pontban megállapított szállítási illeték szerint való szállítást elő kell írnia.

Ha ezen előírás hiányzik, vagy ha az odaszállításra vonatkozó fuvarlevél nem mindjárt a ponyváknak visszaszállítás végett történő feladásakor mutattatnék be, akkor a díjszabás-szerű fuvardíj szedetik be.

- b) A feladó által szolgáltatott rakodási eszközök, mint: polczok, állványok, válaszfalak, deszkák, hosszgerendák, alátétgerendák, mindezek ha 7 méternél nem hosszabbak, zsámolyok, lánczok, kötelek, zsinegek, szoritóékek, löcsők, támasztékfák, dúczok, kampók, husbakok s több effélék, továbbá az ásványvizzel telt, csomagolatlanul berakott palaczkok megvédésére azokhoz adott takarók, nemezlapok és szalmagyékények, végül a narancs- és citromküldeményeknek a hideg behatása ellen való megvédésére azokhoz adott takarók és matrácok az illető árúknak az átvevőhöz való szállításakor díjmentesen szállíttatnak. A visszaszállítás díjmentesen történik akkor, ha az átvevő a rakodási eszközöket és védőszere-

ket a tulajdonos címére a feladási állomásra három hónapon belül teherárúként feladja.

A rakodási eszközök és védőszerek a szállítmány átvevőjének a rendeltetési állomáson a szállítmánynyal együtt szolgáltatandók ki, minélfogva azokat a feladó az illető fuvarlevelekbe megfelelően bejegyezni tartozik.

A rakodási eszközök és az előbb említett védőszerek visszaküldésekor az átvevőnek — az odaszállításra vonatkozó s az árúfelvételi hely által lebélyegzendő eredeti fuvarlevél bemutatása mellett — a tulajdonos címére szóló fuvarlevelet kell átadnia s abban a díjmentes visszaszállítást elő kell írnia.

Ha ezen előírás hiányzik vagy ha az odaszállításra vonatkozó eredeti fuvarlevél nem mindjárt a rakodóeszközöknek és védőszereknek visszaszállítás végett történő feladásakor mutattatnék be, a díjszabásszerű fuvardíj szedetik be.

A rakodási eszközöknek és a fent megjelölt védőszereknek díjmentes visszaszállítása esetében a vasút elveszésért, hiányért, sérülésért vagy a fuvarozási határidő elmulasztásáért nem felelős.

- c) Ha oly szállítmányokhoz, melyeknek sulya vágányhidmérlegen állapítandó meg, a vasút rakodási eszközöket bocsát rendelkezésre, ezek önsúlyuknak kitételével a fuvarlevélbe szintén bejegyeztetnek, ez az önsúly azonban a díjszámításba nem vonatik be.
- d) A feladó által a sör- és mustküldeményekhez legalább 5000 kg.-ért való díjszámításnál a

vasút belátása szerint megfelelő mennyiségben hozzáadott jég és a szükséges jégtartók, továbbá a feladó által a hideg behatása ellen adott védőszerek, mint szalma, ponyvák, posztótakarók, forróvizzel megtöltött vas-hengerek és effélék ugyanazon elbánás alá esnek, mint a feladó által szolgáltatott egyéb rakodási eszközök és díjmentesen szállíttatnak.

Fuvarlevelenkint legalább 2500 kg.-nyi súlyú sörküldeményeknek külön berendezett kocsikban (sörszállító kocsikban) történő feladásánál a hozzáadott jég tekintetében ugyanezen határozmányok érvényesek.

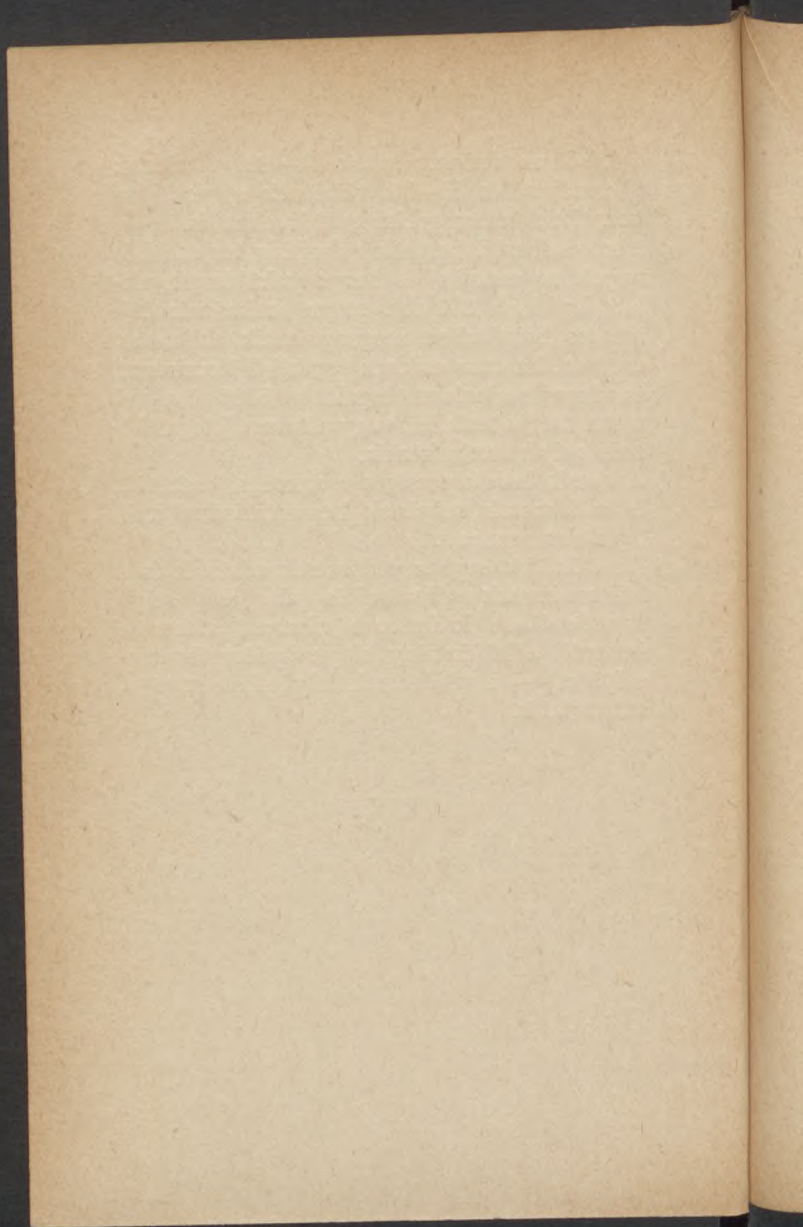
Ha friss hus, levágott állatok, friss halak és leölt baromfi fuvarlevelenkint legalább 2500 kg.-nyi mennyiségben adatnak fel, a küldeményekhez a vasút belátása szerint megfelelő mennyiségű jég hozzárakható, mely a netán hozzáadott jégtartókkal együtt díjmentesen szállíttatik.

A 2500 kg.-nál csekélyebb, de legalább 1500 kg.-nyi mennyiségben gyorsárúként feladott friss hushoz, levágott állatokhoz, friss halakhoz és leölt baromfihoz hozzáadott jégért a mérsékelt gyorsárúkra megállapított fuvardíj számíttatik.

Ha a feladónak a fuvarlevélbe bejegyzett kívánságára a friss hus, levágott állatok, friss halak és leölt baromfi berakásához kizárólagos használatra külön kocsi bocsáttatik rendelkezésére, akkor a jég csomagolatlanul is, egyébként pedig csak vizálló, zárt tartályokban vétetik át szállításra. (V. Ü. Sz. 62. §-ához tartozó II. végrehajtási határozmány.)

Lásd az árúosztályozás A—32. tételének b) pontjára és H—35. tételének a) pontjára vonatkozó csomagolási szabályokat is.

- e) A novembertől bezárólag áprilisig terjedő hónapokban a tojás- és burgonyaküldeményekhez legfőlebb 300 kg. súlyu szalmának díjmentes hozzáadása megengedett abban az esetben, ha ezen cikkek egyikéből kocsinkint és fuvarlevelenkint legalább 5000 kg.-nyi mennyiség adatik fel, vagy a fuvardíj legalább ezen súlyért számíttatik.
 - f) A kocsik hordképességét a rakodási eszközök és védőszerek súlyának beszámításával tulépni nem szabad.
 - g) Ha a küldeményhez védőszerek adatnak és a küldeménynek díjszámítás alá eső súly a fuvarlevélben kitüntetve nincsen, akkor a fuvardíj a küldemény elegysúlyáért (bruttosúlyáért) — a védőszerek súlyát beleértve — számíttatik.
-



Jóváhagyatott a Kereskedelemügyi m. kir. Ministerium 1914. évi április hó 4-én kiadott 19125. sz. illetve az 1903. évi december hó 24-én kiadott 73759. sz. rendeleteivel.

Nemzetközi vasúti kötelék. (Magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak a németországi, belga és németalföldi vasutakkal való forgalma.)

Osztrák-magyar-svájci vasúti kötelék (Magyar és osztrák vasutaknak a svájci vasutakkal való forgalma.)

Osztrák-magyar-francia vasúti kötelék. (Magyar és osztrák vasutaknak a francia északi és francia keleti vasutakkal való forgalma.)

Osztrák-magyar-délfrancia vasúti kötelék. (Magyar és osztrák vasutaknak a Paris—Lyon mediterraneó vasúttal való forgalma.)

Vasúti árúdíjszabás

egyrészt

a magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutak,

másrészt

a németországi, luxemburgi, belga, németalföldi, svájci és a francia vasutak között.

I. rész.

A) szakasz.

Szabályzati határozmányok.

Érvényes 1914. évi szeptember hó 1-től.

E
R
E

1
1
1
1
1
1
1
1
1
1

1
1
2

2
2
2
2
2
2

2
2
2
2
2
3

Tartalomjegyzék.

	Lap
Bevezető határozmányok	427
Rövidítések magyarázata	427
Előszók	429

Szabályzati határozmányok :

1. czikk. A nemzetközi egyezmény hatálya.	437
2. " A nemzetközi egyezmény határozmányai alkalmazhatóságának kizárása	439
3. " A szállításból kizárt, vagy csak feltételesen szállítható tárgyak	443
4. " A díjszabási határozmányok hatálya	447
5. " A vasutak kötelezettsége a szállítás elvállalása iránt	448
6. " A fuvarlevél tartalma	457
7. " Felelősség a fuvarlevél adataiért. Azok megállapítása a vasut részéről. Fuvardíj-pótlékok	474
8. " A fuvarozási szerződés megkötése	481
9. " Az árú csomagolása és megjelölése	483
10. " Vám-, adó- és rendőri szabályok.	487
11. " A fuvardíj kiszámítása	492
12. " A fuvardíj fizetése	495
13. " Utánvétek	501
14. " Szállítási határidő	504
15. " A feladó rendelkezési joga	509
16. " Az árú kiszolgáltatása a rendeltetési állomáson	516
17. " Az átvevőnek az árú elfogadásából származó kötelezettsége	518
18. " Szállítási akadályok.	518
19. " Az árú kiszolgáltatása körüli eljárás.	520
20. " A rendeltetési vasut jogai és kötelességei a kiszolgáltatásnál	526
21. " A vasut zálogjoga	527
22. " A zálogjog hatálya	527
23. " Fuvardíjleszámolás a vasutak között	527
24. " A beszállítás körüli akadályok	528
25. " Az árú teljes vagy részbeni elveszésének és megsérülésének megállapítása	531
26. " Felperesség. Felszólamlások	533
27. " Több vasút felelőssége a féllel szemben. Per	534
28. " Vizontkereset. Kifogas	535
29. " A vasút felelőssége alkalmazottaiért	535
30. " A vasút felelőssége a teljes vagy részbeni elveszésért és megsérülésért	535

	Lap
31. cikk. A felelősség korlátozása különös veszélyek eseteiben	537
32. „ A felelősség korlátozása súlyhiányok esetében	539
33. „ Vélelem az áru elveszésére nézve	541
34. „ A kártérítés mérve az áru elveszése esetében	541
35. „ A kártérítés mérvének korlátozása mérsékelt külön (kivételes) díjszabások alkalmazása esetében	542
36. „ Előkerült árúk	542
37. „ A kártérítés mérve az áru megsérülése esetén	543
38. „ Szállítási érdek bevallása	543
39. „ A vasút felelőssége a szállítási határidő elmulasztásáért	545
40. „ Kártérítés a szállítási határidő elmulasztása esetén	546
41. „ Kártérítés csaldárság vagy vétkes gondatlanság esetében	547
42. „ A kártérítési összegek kamatoztatása	547
43. „ A felelősség kizárása	548
44. „ A vasút ellen támasztható igények megszűnése	548
45. „ A vasút ellen támasztható igények elévülése	550
46. „ Megszűnt vagy elévült igények érvényesítésének kizárása	552
47. „ A vasutak visszkereseti joga egymás közt	552
48. „ Visszkereset a szállítási határidő elmulasztása esetében	553
49. „ Egyetemleges szavatolás kizárása a visszkereset tekintetében	554
50. „ A visszkereső vasút ellen kártérítési perben hozott ítélet hatálya	555
51. „ Visszkereseti perben az eljárás egyöntetűsége	555
52. „ A visszkereseti és kártérítési eljárás közötti kapcsolat kizárása	556
53. „ Illetékesség a visszkereseti perben	556
54. „ A vasutak joga a visszkereset tekintetében másnemű megállapodások létesítése iránt	556
55. „ A perbiróság törvényeinek kötelezősége	557
56. „ Az ítéletek végrehajthatósága és a perköltségek biztosítása	557
57. „ Központi hivatal felállítása	558
58. „ A részes vasutak jegyzékének vezetése	559
59. „ Ellenőrző értekezletek	559
60. „ A nemzetközi egyezmény kötelezősége és tartama	560
61. „ Pénzérték	560

A mű előző és ezt követő részének tartalomjegyzékét l. e mű elején a főtartalomjegyzékben.

Bevezető határozmányok.

1. Jelen díjszabás

a) nemzetközi vasuti kötelékben (a magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak a németországi, luxemburgi, belga és németalföldi vasutakkal való forgalmában),

b) az osztrák-magyar svájci vasuti kötelékben (a magyar és osztrák vasutaknak a svájci vasutakkal való forgalmában),

c) az osztrák-magyar-francia és az osztrák-magyar délfancia vasut kötelékében (a magyar és osztrák vasutaknak a francia északi, a francia keleti és a Paris-Lyon középtengeri vasutakkal való forgalmában) érvényes

szabályzati határozmányokat

foglalja magában.

2. Jelen díjszabásban külön érvényességi területtel meg nem jelölt határozmányok, mint pl. a nemzetközi egyezmény, az ehhez kiadott végrehajtási határozmányok, az egységes kiegészítő határozmányok úgy a nemzetközi vasuti kötelékben, mint az osztrák-magyar svájci, az osztrák-magyar francia és az osztrák-magyar délfancia kötelékben egyaránt érvényesek.

Az egységes és a köteléki kiegészítő határozmányok folytatólagosan vannak számozva.

Rövidítések magyarázata.

N. V. K. jelzésű határozmányok a nemzetközi vasúti kötelékben érvényes kiegészítő határozmányok;

O. M. S. jelzésű határozmányok az osztrák-magyar-svájci vasúti kötelékben érvényes kiegészítő határozmányok;

O. M. F. jelzésű határozmányok az osztrák-magyar-francia és az osztrák-magyar-délfancia vasúti kötelékben érvényes kiegészítő határozmányok.

2. Egyéb rövidítések:

M. A.	jelenti hogy az illető kiegészítő határozmány érvényes egyrészt a magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak, másrészt a	Magyarországon, Ausztriában és Bosznia-Hercegovinában
N. L.		Németországban és Luxemburgban
B.		Belgiumban
H.		Németalföldön
M. A. B.		belga vasutak között való forgalomban
M. A. H.		németalföldi vasutak között való forgalomban
M. A. N.		németországi és luxemburgi vasutak között való forgalomban
N. E.	Nemzetközi egyezmény.	
E. Sz. E.	Enyhébb szabályok egyezménye, mely egyfelől Magyarország és Ausztria, másfelől Németország vasutainak egymásközi kölcsönös forgalma számára, a vasuti árufuvarozás tárgyában 1890. évi október hó 14-én létrejött nemzetközi egyezmény szerint a szállításból kizárt, vagy feltételesen szállítható tárgyakat illetőleg kötöttet. (Érvényes 1912. évi június hó 1-től.)	
E. K. H.	Egységes kiegészítő határozmány.	

Előszó.

a nemzetközi vasuti kötelékben

(a magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak németországi, luxemburgi, belga és németalföldi vasutakkal való forgalmában)

érvényes szabályzati határozmányokhoz.

Alulírott vasutigazgatóságok elvállalják egyrészt a magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak, másrészt a németországi, luxemburgi, belga és németalföldi vasutaknak forgalmában az üzemükben lévő vonalakon az árúk szállítását (ideértve az élő állatokat és hullákat is), a jelen díjszabásban foglalt határozmányok, valamint az egyes forgalmakban fennálló különleges szabályok és előírások alapján, tekintet nélkül arra, hogy a közvetlen fuvarlevéllel feladott küldemények egy vagy több díjszabás alapján számoltattak-e el.

Jelen díjszabás I. rész, A) szakasz alulírott magyar, osztrák és bosznia-hercegovinai vasutaknak a németországi, luxemburgi, belga és németalföldi vasutakkal való forgalmára vonatkozó határozmányainak módosításai, kiegészítései, helyesbítései, valamint azok hatályon kívül helyezése a szükséghez képest az alább megnevezett nyilvános hírlapokban tétetnek közzé, és pedig:

Belgiumban: »Moniteur Belge« (Brüsszel);

Németországban: »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« (Berlin);

Németalföldön: »Nederlandsche Gids voor Spoorwegen, Stoomvaart enz« ('s Gravenhage);

Austriában: »Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt« (Wien);

Magyarországon: »Vasuti és Közlekedési Közlöny« (Budapest);

Bosznia és Hercegovinában: »Sarajevski List« (Sarajevo).

Belga kir. államvasutak vezérigazgatósága, Brüsszel.

Belga északi vasut főfelügyelősége, Liège.
Mecheln-Terneuzeni vasut igazgatósága, St. Nikolas.

Chymai vasutársaság igazgatósága, Chimay.

Badeni államvasutak nagyhercegi főigazgatósága, Karlsruhe.

A Rajna jobbpárti bajor kir. államvasutak díj-
szabási hivatala, München.

Braunschweigi országos vasutársaság igazgatósága, Braunschweig.

Herrmann Bachstein-féle másodrangú vasutak központi igazgatósága Berlin az Arnstadt—Ichtershauseni, Buttstädt—Rastenbergi, Esperstedt—Oldislebeni, Greussen—Ebeleben—Keulai, Hobenebra—Ebelebeni, Ilmenau—Grossbreitenbachi, Neubrandenburg—Friedländi, Neuhaldenslebi, Osterwieck—Wasserlebeni, Ruhlai, Südharzi, Weimar—Berka—Blankenhaini, Weimar—Rastenbergi és Wenigtaft-Öchseni vasut nevében.

Eisern—siegeni vasutársaság igazgatósága, Siegen.
Elsass-lotringeni vasutak császári vezérigazgatósága, Strassburg i/E.

Crefeldi vasutársaság igazgatósága, Crefeld.

Lübeck—bücheni vasutársaság igazgatósága, Lübeck.

Katonai vasut kir. igazgatósága, Berlin.
Oldenburgi nagyhercegi vasutigazgatóság, Oldenburg.

Kir. vasutigazgatóság, Ludwigshafen a. Rhein.

Porosz—hesseni államvasutak:

Kir. vasutigazgatóság, Altona.

» » Berlin.

» » Breslau.

» » Bromberg

Kir. vasutigazgatóság	Cassel.
»	»
»	Cöln.
»	Danzig.
»	Elberfeld.
»	Erfurt.
»	Essen (Ruhr.)
»	Frankfurt (Main.)
»	Halle (Saale).
»	Hannover.
»	Kattowitz.
»	Königsberg Pr.
»	Magdeburg.
»	Münster (Westf.)
»	Posen.
»	Saarbrücken.
»	Stettin.

Porosz királyi és hesseni nagyhercegi vasutigazgatóság, Mainz.

Szász kir. államvasutak vezérigazgatósága, Dresden.

Nagyhercegi vasutigazgatósága, Schwerin.

Westfáliai országos vasutársaság üzemeltetősége, Lippstadt.

Württembergi kir. államvasutak vezérigazgatósága, Stuttgart.

Luxemburgi Henrik herceg vasutársaság igazgatósága, Luxemburg.

A németalföldi államvasutak üzemeltetői társaság vezérigazgatósága, Utrecht.

Hollandi vasutársaság, igazgatósága, Amsterdam.

Németalföldi központi vasutársaság igazgatósága, Utrecht.

Az északbrabant-német vasut igazgatósága, Gennepe.

Aradi és csanádi egyesült vasutak, Arad.

Mohács-pécsi vasut, Budapest.

Magyar királyi államvasutak, Budapest.

Győr-sopron-ebenfurti vasut, Budapest.

Szamosvölgyi vasut, Deés.

Cs. kir. szabad kassa—oderbergi vasut, Budapest.
Cs. kir. szab. déli vaspálya-társaság, Wien,
Budapest.*)

Bosznia—hercegovinai országos vasutak, Sarajevo.
Cs. és kir. banjaluka—doberlini katonai vasut,
Banjaluka.

Cs. kir. szab. aussig—teplitzi vasut, Teplitz.

Kir. szab. buschtehradi vasut, Prága.

Cs. kir. szab. wien—aspangi vasut, Wien.

Friedländi kerületi vasutak, Friedland ind Böhmen.

Salzburgi vasut és tramway-társaság, Salzburg.

Salzkammerguti helyi érdekű vasut-társaság, Salzburg.

Cs. kir. osztrák államvasutak.

Előszó.

az osztrák-magyar-svájc kötelékben érvényes szabályzati határozmányokhoz.

Az alant felsorolt vasuti igazgatóságok elvállalják az egyrészt a magyar és osztrák vasutak, másrészt a svájci vasutak állomásai közötti nemzetközi forgalomban gyors- és teherárak szállítását, ideértve a hullákat, élő állatokat és járműveket is, a jelen díjszabásban foglalt határozmányok alapján, valamint a kötelékben azonkívül fennálló külön határozmányokhoz képest, tekintet nélkül arra, vajjon az elszámolás fennálló közvetlen díjszabások alapján vagy átrovatolás útján történik.

Jelen díjszabás I. rész A) szakasz alulirott magyar és osztrák vasutaknak a svájci vasutakkal való forgalmára vonatkozó határozmányainak módosítása,

*) Kivéve a Mori—Arco—Rivai, a Grobelno—rohitschi, Kühnsdorf—eisenkappeli, Bruneck—Sand i. T.-i, a Windisch-Feistritz—Windisch-Feistritz (stadt)-i helyi érdekű vasutakat, az Etschentulji vasutat (Bozen—Kaltern és Kaltern—Mendel), a Sulmtali vasutat (Leibnitz—Pöfing—Brunn), a Laibach—Oberlaibachi helyi érdekű vasutat és a stájer országos vasutak következő keskenyvágányú vonalait: Preding—Wieselsdorf—Stainz, Pölschach—Gonobitz és Kapfenberg—Au-Seewiesen.

kiegészítései, helyesbitései, valamint azok hatályon kívül helyezése a szükséghez képest a következő nyilvános hírlapokban fognak közzététetni és pedig :

1. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt« (Wien).

2. »Vasuti és Közlekedési Közlöny« (Budapest.)

3. »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« (Berlin).

4. »Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft« (Beilage zum schweizerischen Bundesblatte).

Az osztrák-magyar-svájci vasuti kötelékben részes vasutigazgatóságok.

A svájci szövetségi vasutak főigazgatósága, Bern,
A Rohrschach-heideni hegyi vasut üzletvezetője.
Heiden.

A Tössthalbahn igazgatósága, Winterthur.

A Langenthal-Huttwillbahn igazgatósága, Huttwill.

A Sihlthalbahn igazgatósága, Zürich.

A svájci délkeleti vasut igazgatóbizottsága, Wädenswil.

A Gotthard-vasut igazgatósága, Luzern.

A svájci Seethalbahn igazgatósága, Hochdorf.

Az Oensingen-Balsthal vasut igazgatósága, Balsthal.

Az Uerikon-Bauma vasut üzletvezetője, Hinwill.

Az Emmenthalbahn igazgatósága, Burgdorf.

A Freiburg-Murten-Ins vasut igazgatósága, Freiburg.

A Thuneriseebahn igazgatósága, Bern.

A Bern-Neuenburgi vasut (közvetlen vonal) igazgatósága, Bern.

A Neuenburgi Juravasut igazgatósága, Neuchatel.

A Rajna jobbparti bajor kir. államvasutak díjszábási hivatala, München.

A cs. kir. szab. aussig-teplitci vasuttársaság igazgatósága, Teplitz.

A kiz. szab. buschtehradi vasut főigazgatósága, Prag.

A cs. kir. szab. kassa-oderbergi vasut vezéigazgatósága, Budapest.

Előszó.

az osztrák-magyar-francia és osztrák-magyar-dél-francia vasuti kötelékben érvényes szabályzati határozmányokhoz.

Az alatt felsorolt vasuti igazgatóságok elvállalják az egyrészt a magyar és osztrák, másrészt a francia északi vasut, a francia keleti és a Paris—Lyon középtengeri vasutak állomásai közötti forgalomban gyors- és teherárúk szállítását, ideértve a hullákat, élő állatokat és járóműveket is a jelen díjszabásban foglalt határozmányok alapján, valamint a kötelékekben, azonkívül fennálló külön határozmányokhoz képest, tekintet nélkül arra, vajjon az elszámolás a fennálló közvetlen díjszabások alapján vagy átrovatolás útján történül.

Jelen díjszabás I. rész A) szakasz alolított magyar és osztrák vasutaknak a francia északi, a francia keleti és a Paris—Lyon középtengeri vasutakkal való forgalmára vonatkozó határozmányainak módosításai, kiegészítései, helyesbítései, valamint azok hatályon kívül helyezése a szükséghez képest a következő nyilvános hirdapokban fognak közzététetni és pedig:

1. »Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt« (Wien),
2. »Vasuti és Közlekedési Közlöny« (Budapest),
3. »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« (Berlin),
4. »Deutscher Reichsanzeiger und Königlich Preussischer Staatsanzeiger« (Berlin),
5. »Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft« (Beilage zum schweizerischen Bundesblatte),

6. »Moniteur Belge« (Bruxelles),
7. »Journal officiel« (Paris).

**Az osztrák-magyar-francia vasuti kötelékben részes
vasutigazgatóságok :**

- A francia északi vasut társasága Paris.
A francia keleti vasutak társasága Paris.
A svájci szövetségi vasutak fő-
igazgatósága Bern.
A belga államvasutak igazgatósága Bruxelles.
A belga északi vasutak főfel-
ügyelősége Liége.
Az elsass-lothringeni vasutak csá-
szári főigazgatósága Strassburg.
A királyi vasutigazgatóság Berlin.
» » » Breslau..
» » » Cassel
» » » Cöln.
» » » Elberfeld.
» » » Erfurt.
» » » Essen (Ruhr).
» » » Frankfurt (Main).
» » » Halle (Saale).
» » » Hannover.
» » » Kattowitz.
» » » Posen
» » » Saarbrücken.
A szász államvasutak kir. fő-
igazgatósága Dresden.
Porosz királyi és hesseni nagy-
hercegi vasutigazgatóság Mainz.
Kir. vasutigazgatóság Ludwigshafen a. Rh.
A badeni államvasutak nagyher-
cegi főigazgatósága Karlsruhe.
A württembergi kir. államvasutak
főigazgatósága Stuttgart.
A Rajna jobbparti bajor kir. ál-
lamvasutak díjszabási hivatala München.
Cs. kir. osztrák államvasutak (ideértve az egykori cs.
kir. szab. cseh északi vasúttársaságot, a cs. kir.
szab. északnyugati vasutat és a dél-északnémet

összekötő vasutat, valamint a szab. osztrák-magyar államvasutttársaságot).

A cs. kir. szab. déli vasutttársaság főigazgatósága, Wien.

A kiz. szab. buschtêhradi vasut főigazgatósága, Prag.

A cs. kir. szab. aussig-teplitzi vasutttársaság igazgatósága, Teplitz.

A cs. kir. szab. kassa-oderbergi vasut vezérigazgatósága, Budapest.

A győr-sopron-ebenfurti vasut igazgatósága, Budapest.

A magy. kir. államvasutak igazgatósága, Budapest.

Az osztrák-magyar-délfrancia vasuti kötelékben részes vasutigazgatóságok.

A Paris—Lyon középtengeri vasutttársaság, Paris.

A svájcz szövetségi vasutak főigazgatósága, Bern.

A Neuenburg-Jura-vasut igazgatósága, Neuenburg.

A Rajna jobbparti bajor kir. államvasutak díj-szabási hivatala, München.

A cs. kir. szab. aussig-teplitzi vasutttársaság igazgatósága, Teplitz.

A kiz. szab. buschtêhradi vasut főigazgatósága, Prag.

A cs. kir. szab. kassa-oderbergi vasut vezérigazgatósága, Budapest.

A cs. kir. szab. déli vasutttársaság főigazgatósága, Wien.

A cs. kir. osztrák államvasutak (ideértve az egykori cs. kir. szab. cseh északi vasutttársaságot, a cs. kir. szab. északnyugoti vasutat és a dél-észak-német összekötő vasutat, valamint a szab. osztrák-magyar államvasutttársaságot).

A m. kir. államvasutak igazgatósága, Budapest.

Szabályzati határozmányok.

Nemzetközi egyezmény a vasuti áru fuvarozás tárgyában a kiegészítő határozmányokkal.

1. czikk.

A nemzetközi egyezmény hatálya.

N. E. 1. cikke.

(1) A jelen nemzetközi egyezmény alkalmazandó mindazon áruszállítmányokra, melyek a szerződő államok egyikének területéről valamely másik szerződő állam területére közvetlen fuvarlevél alapján azon vasuti vonalakon szállíttatnak, melyek az 58. cikkben érintett módosítások fentartásával erre a célra a mellékelt jegyzékben kijelölteknek.

(2) A szerződő államok által a jelen egyezmény végrehajtása céljából megállapított határozmányok ugyanazon joghatállyal bírnak, mint maga az egyezmény.

Jegyzőkönyv a nemzetközi egyezményhez. I. pont.

Az 1-ső cikket illetőleg egyértelműség áll fenn arra nézve, hogy oly küldemények, melyeknek kiinduló és végállomása ugyanazon államterületen fekszik, nem tekintendők nemzetközi szállítmányoknak az esetben sem, ha azok valamely oly vonalon, melynek üzeme ezen állam igazgatósága alá tartozik, idegen állam területét csak átmenőleg érintik. Ha az átmeneti vonalak üzeme nem tartozik ezen állambeli valamelyik igazgatóság alá, az érdekelt kormányok külön egyezmény útján mégis megállapíthatják, hogy a szóban levő szállítmányok nemzetköziek gyanánt ily esetben sem tekintendők.

Egyetértés áll fenn továbbá arra nézve is, hogy jelen egyezménynek határozmányai nem alkalmazhatók, ha a küldemény az egyik államterület valamely állomásáról akár a szomszéd állam határállomására, ahol a vámkezelés történik, akár oly állomásra szállíttatik, mely ezen határállomás és a határ közt fekszik, kivéven, ha a feladó ily szállítmányra a jelen egyezmény alkalmazását kívánja.

Ezen határozmány érvényes az említett határállomásról, vagy az említett közbenső állomások valamelyikéről a másik állam állomásaira rendelt szállítmányokra nézve is.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

N. V. K., O. M. S., O. M. F.

A jelen díjszabás értelmében árúknak élő állatok és hullák is tekintendők.

2. cikk.

A nemzetközi egyezmény határozatai alkalmazhatóságának kizárása.*N. E. 2. cikke.*

A jelen egyezmény határozatai nem alkalmazhatók a következő tárgyak fuvarozásánál:

1. azon tárgyak fuvarozásánál, melyek a szállításban részes területeknek csak egyikén is postakényszernek alávetvék;

2. azon tárgyak fuvarozásánál, melyek terjedelmük, súlyuk vagy egyéb tulajdonságuk miatt a szállítás végrehajtásában résztvevő vasutak — habár csak egyikének — építési és üzemi berendezése szerint fuvarozásra nem alkalmasak;

3. azon tárgyaknál, melyeknek fuvarozása a szállításban részes területeknek — habár csak egyikén is — közrendészeti okoknál fogva meg van tiltva.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Ha oly tárgyak kerülnek feladásra, melyek a szállítás által érintett államok valamelyikében postakényszernek vannak alávetve, a határállomás vagy ezen ország minden egyéb állomása fel van jogosítva, ezen tárgyakat az odáig felmerült fuvardíjak és költségek beszedése mellett továbbszállítás céljából a postának átadni.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. Postakényszernek alávetvék:

A) A német birodalom területén:

1. Minden lepecsételt, összevarrt vagy másképen zárt levél.
2. Minden politikai tartalmu hirlap, mely hetenkint egyszernél többször jelenik meg, azon esetben, ha az a bel- vagy külföldnek postahivatallal ellátott egyik helyiségéből a bel-

vagy külföldnek postahivatallal ellátott más helyiségébe díj-fizetés mellett vitetik. Politikai hírlapok tekintetében a postakényszer a megjelenés helyének kétszeres területére nem terjed ki.

Ha levelek, vagy (az 1. és 2. pont alá tartozó) hírlapok külföldről érkeznek és postahivatallal ellátott belföldi helyekre, vagy pedig a német birodalom területén át való szállításra rendelve vannak, úgy azokat a legközelebbi postahivatalknak továbbszállítás céljából átadni kell.

Nem zárt levelek, melyek lepecsételt, bevarrott, vagy egyébként lezárt csomagokban szállíttatnak, zárt levelekkel egyenlőknek tekintendők. Mindamellet lepecsételt, bevarrott, vagy egyébként lezárt oly csomagokhoz, melyek nem a postával, hanem másképp szállíttatnak, szabad mellékelni a csomag tartalmára vonatkozó nyitott leveleket, számlákat, árjegyzékeket és efféle iratokat.

B) Ausztriában :

1. Levelek, melyek közé egyáltalában távollevő személyekhez intézett minden nyitott vagy zárt írásbeli közlemény vagy tudósítás tartozik ;

2. időszaki nyomtatványok é. p. hírlapok, folyóiratok, egyes lapokban vagy füzetekben, tartalmukra való tekintet nélkül, ha kiadásuk óta 6 hónap még nem mult el.

A postakényszer alól ki vannak véve egész göngyökből vagy ládákból feladott újságok, ha az illető szállítmánydarabok kizárólag egy átvévre vannak czimezve s azokban hasonló vagy egyéb, a postai szállításnak fenntartott tartalommal bíró mellékletek más czimzettekhez szóló világos rendeltetéssel nem foglaltatnak.

C) Magyarországon :

1. Levelek, melyek közé távollevő személyekhez intézett minden nyitott vagy zárt írásbeli közlemény vagy tudósítás tartozik ;

2. időszaki nyomtatványok és pedig hírlapok, folyóiratok, egyes lapokban vagy füzetekben, tartalmukra való tekintet nélkül, ha kiadásuk óta hat hónap még nem mult el.

A postakényszer alól ki vannak véve egész göngyökből vagy ládákból feladott újságok, ha az illető szállítmánydarabok kizárólag egy átvévre vannak cimezve, súlyuk két kilogrammnál nagyobb, s azokban hasonló vagy egyéb, a postai szállításnak fenntartott tartalommal bíró mellékletek más czimzettekhez szóló világos rendeltetéssel nem foglaltatnak.

Ily közleményeknek nem tekintetnek a számlák (fakturák), melyek tehát a vasuti küldeményekhez hozzacsatolhatók. A számlák azonban a czimen, a keleten és az aláíráson kívül csak a tárgy megjelölését és a mennyiségre és az arra vonatkozó adatokat tartalmazhatják. Minden egyéb írásbeli közlemények, még pedig nyugtázás, a megrendelés megújítására vonatkozó felszólítás, a fizetési módokatokra vonatkozó ajánlat stb., stb. a számla jellegét megváltoztatják és a számla a postakincstárt illető postai levélküldeménynek tekintetik.

D) *Boszniában és Hercegovinában postakényszer nincsen.*

E) *Luxemburgban :*

Levelek, levelezőlapok és politikai tartalmu hirlapok. Leveleknek tekintendők azon jegyzékek is, melyek zárt vagy nyit csomagokba helyezve levél jellegével bírhatnak.

Luxemburg nagyhercegségben a postakényszer alól ki vannak véve :

hirlapok, ha egy kilogrammnál súlyosabb csomaggá vannak egyesítve, vagy ha a könyvkereskedésből származó oly csomagokba vannak göngyölve, melyek sulya az említett sulyt meghaladja, azon kikötéssel azonban, hogy sem az egyik, sem a másik esetben az egyes példányokra oly közlemény vagy felirat nem tehető, melyek folytán azoknak a csomag címzettjén kívül más személyekhez való kézbesítése megkönnyítve volna ;

a szállítványokat kísérő fuvarlevelek és számlák (factura) melyek azonban csupán a küldeményekre vonatkozó legszükségesebb adatokat tartalmazhatják. Ezek azonban mindenkor nyitva szállítandók.

F) *Németalföldön :*

Minden levél egy fél kilogramm sulyig, a mennyiben azok portólleték felszámítása mellett szállíttatnak. (Levél alatt értendő papíron, pergamenten vagy hasonló anyagon tett minden írásbeli közlemény, nyitva vagy borítékban.)

G) *Belgiumban :*

Zárt vagy nyitott levelek, levelezőlapok és zárt levelezőlapok, hirdetmények, köriratok, ajánlatok (prospektusok), árjegyzékek és mindennemű közlemények, mihelyt azok címmel vannak ellátva, ide nem tartoznak a vasutak szolgálati levelei és egyéb iratai, a fuvarlevelek és nem zárt számadások, melyek csupán azon árúkra vonatkozó adatokat tartalmaznak, amelyeket kísérnek.

O. M. S.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. Postakényszernek alávetvék.

A) Magyarország, Ausztria, a német birodalom területén ugyanazon tárgyak mint fentebb N. V. K. alatt.

B) *Svájcban.*

Zárt levelek, lapok írásbeli közleményekkel (levelezőlapok), külföldi politikai hirlapok, melyek hetenkint legalább egyszer megjelennek, valamint 5 kg.-nál nem súlyosabb mindennemű csomagolt küldemények.

Jegyzet. Csomagoltaknak tekintendők mindazon tárgyak, melyek oly módon vannak lepecsételve, lekötözve, leszögezve, leragasztva, bevarrva, kulccsal lezárva vagy göngyöletök által egyébként megvédve, hogy azok tartalmát csakis feltörés, felmetszés, vagy kulcsok vagy egyéb szerszámok al-

kalmazása mellett lehet kivenni. Csupán egyszerű szalaggal vagy egy csomóval való lekötés nem tekintetik csomagolásnak.

Az előbb felsorolt tárgyakból (tehát az 5 kg.-nál nem nehezebb lezárt csomagokból is) különböző személyek részére rendelt egyes darabokat egy szállítmányba összetenni nem szabad.

Kivételt képeznek és a postaigazgatóság által még akkor is a kizárólagos vasuti szállításra átengedtetnek, illetve átutaltatnak, ha az egyes csomagok lezárvák és 5 kg.-nál kevesebbet nyomnak:

a) az 1. mellékletben (vasuti szállításra feltételeesen felvehető tárgyakra vonatkozó határozmányok) felsorolt minden áru;

b) nagy terjedelműknél vagy súlyuknál vagy általában minőségüknél fogva a postán való szállításra nem alkalmas tárgyak, mint gyermekkoscsik, kerékpárok stb. és egyáltalában minden olyan tárgy, mely akármely irányban 2 méternél nagyobb;

c) élő kutyák és egyáltalában nagyobb élő állatok;

d) mindennemű baromfi-szállítmányok, valamint egyéb élő állatok is, ha az egyes csomagok mérete akármely irányban 70 centimétert meghalad.

O. M. F.

Kötéléki kiegészítő határozmányok.

2. Postakényszernek alávetvék.

A) Magyarország, Ausztria, a német birodalom és Svájc területén ugyanazon tárgyak, mint feljebb **O. M. S.** alatt, az osztrák-magyar-svájci kötéléki forgalomban.

B) Franciaországban:

Levelek, sulyra való különbség nélkül, csomagok és irományok 1 kg. vagy ennél csekélyebb sulyban, ügyiratcsákók és a szállító vállalkozók szolgálatára vonatkozó irományok kivételével. Csomagok és irományok alatt sem írásbeli közlemények, sem aktacsomók vagy periratok, sem folyóiratok, sem nyomtatványok vagy minták nem értetnek, hanem kizárólag olyan iratok, melyek (mint a szerzők kéziratai, régibb kezelt levelek, számlák és mindenféle kereskedelmi és üzleti papírok) személyes levelezés jellegével nem bírnak.

C) Belgiumban:

Zárt vagy nyitott levelek, levelező-lapok, hirdetmények, köriratok, ajánlatok (prospektusok), árjegyzékek és mindennemű közlemények, mihelyt azok címzéssel vannak ellátva. Ide nem tartoznak a vasutak szolgálati levelei és egyéb iratai, a fuvarlevelek és nyitott számadások, melyek csupán azon árukra vonatkozó adatokat tartalmaznak, amelyeket kísérnek.

3. czikk.

A szállításból kizárt vagy csak feltételesen szállítható tárgyak.*N. E. 3. czikke.*

A végrehajtási határozmányok jelölik meg azon árúkat, melyek nagy értékük, különös minőségük, vagy azon veszélyek miatt, melyekkel szállításuk a vasuti üzem rendjére és biztonságára nézve jár, az ezen egyezmény rendelkezései alá eső nemzetközi forgalomból kizárva, vagy ily nemzetközi szállításra csak feltételesen bocsáttatnak.

Végrehajtási határozmányok 1. §-a.

(1) A szállításból ki vannak zárva, a mennyiben nem az 1. melléklet határozmányai nyernek alkalmazást:

1. mindennemű öngyuladó vagy robbanékony tárgyak, mint:

- a) nitroglycerin (robbanó olaj), dynamit,
- b) mindennemű másféle robbantó- és lőszerek,
- c) töltött lőfegyverek,
- d) durranó higany, durranó ezüst és durranó arany, valamint az azokkal előállított készítmények,
- e) tűzijátékszerek,
- f) pyropapiros,
- g) pikrinsavas sók;
- 2. undort gerjesztő vagy büzös termékek.

(2) Feltételesen bocsáttatnak szállításra:

1. Az 1. mellékletben felsorolt tárgyak, az ott megállapított feltételek alatt. Ezek más tárgyakat magukban nem foglaló külön fuvarlevelekkel adandók fel.

2. Arany- és ezüstrudak, platina, pénz, pénzértékű érmek és papirok, okmányok, drágakövek, igazgyöngyök, ékszerek és más drágaságok, továbbá művészeti tárgyak, mint festmények, szobrok, ércöntvényű tárgyak, régiségek. A drágaságokhoz

számítandók például a nagyértékű csipkék és a nagyértékű himzések is.

Ezek a tárgyak a nemzetközi forgalomban nemzetközi fuvarlevél alapján, még pedig vagy a részes államok kormányai közt létrejött megállapodások vagy pedig az arra felhatalmazott vasutintézetek által megállapított és az összes illetékes felügyeleti hatóságok által jóváhagyott díjszabási határozmányok mérvadása szerint bocsáttatnak szállításra.

3. Hullák nemzetközi szállításra nemzetközi fuvarlevéllel következő feltételek alatt bocsáttatnak:

a) gyorsárúként szállítandók:

b) a szállítási illetékeket a feladásnál kell kifizetni;

c) a hullát a szállítás alatt egy azzal megbízott személynek kell kísérnie;

d) a szállítás minden egyes állam területén az e részben fennálló rendészeti törvényeknek és rendelkezéseknek van alávetve, a mennyiben azt a részes államok közt külön megállapodások nem szabályozzák.

(3) Az egyes vagy az összes szerződő államok kölcsönös forgalmuk részére megállapodhatnak abban, hogy a jelen egyezmény szerint a nemzetközi forgalomból kizárt tárgyak bizonyos feltételek alatt, vagy hogy az 1. mellékletben felsorolt tárgyak enyhébb feltételek alatt bocsáttassanak szállításra. Az ilyen megállapodások — szükség esetén a nemzetközi vasuti árufuvarozás számára Bernben felállított központi hivatal közvetítése mellett — iratváltás útján, vagy az erre a célra összehívandó szakértekezleten létesíthetők. Ugy szintén a részes vasutak is díjszabási határozmányok útján a szállításból kizárt tárgyak szállítását megengedhetik, vagy a feltételeken szállítható tárgyakra nézve enyhébb feltételeket engedélyezhetnek, ha:

a) az illető tárgyak szállítása vagy az erre tervbe vett feltételek a belföldi szabályzatok szerint engedélyezve vannak, és

b) a díjszabási határozmányok az összes illetékes felügyeleti hatóságok részéről jóváhagyatnak.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Művészeti tárgyak, mint festmények, szobrok, ércöntvényű tárgyak, régiségek úgy gyors-, mint teherárúként szállíthatók. Ezek ilyenekül a fuvarlevélben határozottan és világosan megjelölendők.

2. A kártérítési összeg kiszámítása céljából ilyen árucikkeknek a közönséges kereskedelmi érték, illetve a közönséges érték 100 kg.-kint 150 franknál magasabbra nem vétetik. Szállítási érdekvallás nincs megengedve.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

Ugyanaz érvényes a nem nemes fémekből vert pénzek- és érmekre.

M. A. N. Arany- és ezüsttrudakat, platinát, nemes fémekből vert pénzt és érmeket, pénzértékű papirokat és okmányokat, drágaköveket, igazgyöngyöket, ékszereket és más drágaságokat, mint ilyeneket a fuvarlevélben kifejezetten meg kell jelölni. E tárgyak csak gyorsárúként vétetnek fel szállításra. E tárgyaknak jól elzárt s egyenkint 25 kg.-on felüli súlyú hordókba vagy ládába erősen becsomagolva kell lenni. A berakásról a feladó, a kirakásról a címzett tartozik gondoskodni. E tárgyak csak külön kocsikban szállíttatnak, melyekbe más árú be nem rakható és pedig a vasut által meghatározott vonatokkal, Magyarországon és Ausztriában csak személyvonatokkal. A különvonatokkal való szállítás a feladó és a vasut közötti külön megegyezéstől van függővé téve. Minden egyes kocsihoz egy kísérő adandó, akinek a díjszabás szerű menetdíjat megfizetni kell.

M. A. B.—M. A. H. Arany- és ezüsttrudak, platina, nemes fémekből vert pénz és érmek, pénzértékű papirok, okmányok, drágakövek, igazgyöngyök, ékszerek és más drágaságok a szállításból ki vannak zárva.

3. Az egyfelől Magyarország és Ausztria, másfelől Németország vasutainak egymásközi kölcsönös forgalma számára a végrehajtási határozmányok 3. §-a értelmében létrejött »Enyhébb szabályok egyezménye« (E. Sz. E.) a jelen díjszabás 89. oldalán van lenyomatva.

4. Hogy az 1. mellékletben felsorolt tárgyak között melyek vannak kizárva a gyorsárúszállításból egyáltalán s melyek mint darabárú, ez az említett mellékletből vehető ki.

5. Németország területén illetékes hatóság által kiállított hullalevelek az osztrák-magyar monarchia mindkét államában, viszont az osztrák-magyar monarchia két állama valamelyikének területén illetékes hatóság által kiállított hullalevelek Németországban hulláknak vasuton való szállíthatása tekintetében érvényesnek tekintetnek. (Hullalevelek kölcsönös elismerésére nézve egyrészt Magyarország és Ausztria,

másrészt Németország közötti forgalomban az 1890. év márczius hó 12-én kelt egyezmény.)

6. A hullaszállítmányokra megállapított határozmányok, emberi hmvak szállítására nem érvényesek. (L. a 9. és 12. cikkekkel is.),

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. Drágaságok a következő feltételek alatt vétetnek fel szállításra :

a) Arany- és ezüstrudak, platina, pénz, pénzértékű érme és pénzértékű papírok, okmányok, drágakövek és igazgyöngyök, ékszeres és egyéb drágaságok teherárú gyanánt nem, hanem csak mint gyorsárú szállíthatók.

b) Ezeknek erősen elzárt és egyenkint 22 kg.-nál nem könnyebb hordókba vagy ládába kell jól becsomagolva lenniök ; az illető csomagok lepecsételendők s a pecsétek mélyedésekben oly módon alkalmazandók, hogy azok megsértése nélkül sem a tartalmat ne lehessen eltávolítani, sem pedig a pecsétek a kezelésnél vagy a szállítás közben megsérthetők ne legyenek.

Ily küldemények fuvarleveleit ugyanazon pecsétjeggyel kell ellátni, melylyel maga a küldemény lepecsételtetett.

c) A svájci vasutakon kívül a többi érdekelt vasutak jogosultak kísérőt követelni. A kísérők személykocsikban tartoznak utazni s a díjszabásszerű menetdíjat fizetni.

A svájci vasutakon 1000 kg.-os és annál súlyosabb vagy 500.000 frank vagy annál magasabb értékű küldeményeket külön kocsikban szállítják. Ilyen küldeményeknél a küldő minden egyes kocsihoz egy kísérőt tartozik adni, a ki arra felügyeljen. A kísérő a svájci feladó állomástól az osztrák-svájci vagy német-svájci átmeneti állomásig, vagy fordított irányban díjmentesen utazik, mely célra a feladó vagy átmenőállomás neki megfelelő kimutatást ad át. A kísérőnek tetszésétől függ, hogy vagy az illető teherkocsiban utazik, mely esetben a kocsit nem zárják le, vagy III. osztályu kocsiban utazik, mely esetben a feladó a teherkocsit saját lakatjaival köteles elzárni, melyeknek kulcsait a kísérő tartozik magával vinni. Az esetleges további kísérő, ha a teherkocsiban utazik III. osztályu menetjegyet, más esetben a használt kocsiosztálynak megfelelő menetjegyet tartozik váltani.

d) A be- és kirakásra nézve a fel-, illetve a leadási vasut határozmányai mérvadók.

e) A különvonatokkal való szállítás a feladó és a vasut közötti külön megegyezéstől függ.

4. A kártérítési összeg kiszámítása céljából a 3. alatt megnevezett valamennyi cikknél a közönséges kereskedelmi érték, illetve a közönséges érték 100 kg.-kint 425 franknál magasabbra nem vétetik. Szállítási értékbevallás nincs megengedve.

5. Darabárúknak gyorsárúként való szállításból ki vannak zárva az 1. melléklet VI., IX., X., XII., XV—XXVI., XXVIII., XXXII—XXXIV., XLV., XLIV., XLVb., XLVIII. és L., LII. és LIII. sz. alatt felsorolt tárgyak.

Ettől eltérőleg a IX., XV., XVI., XIX—XXIII. és L.

számok alatt felsorolt vegyészeti cikkek gyorsárúként szállíthatók, ha a XXXV. szám alatt a kikötött mennyiségre, csomagolásra és más cikkekkel való összecsomagolásra vonatkozó határozmányok betartása mellett kerülnek feladásra.

6. Az 1. melléklet I., II., XIII., XIV., XXXIX., XLIIa. és XLIII. száma alatt felsorolt tárgyak — lőfegyverekhez való gyutacsok, nem robbanó gyújtószerek, valamint a gyújtókészülékkel és gyújtótűkörrel ellátott töltényhüvelyek kivételével — a gyorsárúként való szállításból egyáltalában ki vannak zárva.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. sz. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 5. sz. köteléki kiegészítő határozmény.

4. sz. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 6. sz. köteléki kiegészítő határozmény.

4. cikk.

A díjszabási határozmányok hatálya.

N. E. 4. cikke.

A nemzetközi szállítmányokra a vasutegyletek vagy kötélekek közös díjszabásainak, valamint az egyes vasutak külön díjszabásainak feltételei csak annyiban alkalmazhatók, a mennyiben ezen egyezményvel nem ellenkeznek ; különben semmiek.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmány.

Díjmelések vagy a szállítási feltételeket megnehezítő más rendelkezések Belgiumban 24 órával, Németországban, Luxemburgban, Németalföldön, Magyarországon és Ausztriában legkorábban két hónappal a kihirdetés után lépnek hatályba, kivéve, ha azok csak meghatározott időre kiadott díjszabás érvénytartamának lejártá folytán állanak elő.

5. cikk.

A vasutak kötelezettsége a szállítás elvállalása iránt.*N. E. 5. cikk.*

(1) Az 1. cikk értelmében kijelölt minden vasut köteles a jelen egyezmény határozmányai alapján s az ezen egyezményben foglalt feltételek alatt az árúk szállítását a nemzetközi forgalomban elvállalni, feltéve:

1. hogy a feladó magát ezen egyezmény rendelkezéseinek aláveti;

2. hogy a szállítás a rendes fuvarozási eszközökkel lehetséges;

3. hogy oly körülmények, melyek erőhatalom gyanánt tekintendők, a szállítást nem akadályozzák.

(2) A vasutak csak akkor kötelesek az árukat fuvarozás végett átvenni, ha azok szállítása azonnal eszközölhető. A feladási állomásra nézve érvényes külön szabályok határozzák meg, vajjon az állomás azon árukat, melyek szállítása azonnal nem eszközölhető, egyelőre megőrzés végett átvenni köteles-e vagy sem?

(3) Az árúk szállítása azon sorrendben történik, a melyben azok fuvarozás végett átvétettek, hacsak a vasut az ettől való eltérésre kényszerítő vasutüzleti indokokat vagy a közérdeket nem érvényesítheti.

(4) Ezen cikk határozataival ellenkező minden cselekmény az abból eredő kár megtérítésére irányuló igényre szolgál alapul.

(5) Az árúk átadását és berakását a feladási

vasutra nézve érvényes törvényes és szabályzati határozmányok szabályozzák.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Az olyan tárgyakat, melyeknek be-, vagy ki, rakásához különleges berendezések szükségesek a vasut csak oly állomásokon és állomásokra köteles elfogadni, a hol megfelelő berendezések vannak.

2. Oly tárgyak szállítása, melyek berakása és szállítása a felvevő vasut véleménye szerint különös nehézséget okoz, esetről esetre megállapítandó külön feltételektől tehető függővé.

3. Saját kerekein futó mozdonyok, szerkocsik, gőzkocsik és más vasuti járművek csak akkor vétetnek fel szállításra, ha futóképességük tekintetében valamely vasutigazgatóság által megvizsgáltattak s ennek megtörténte jeléül vizsgálati jeggyel látattak el, vagy a vizsgálat külön bizonyítvánnyal igazoltatott. Ezek kevesebb tengelyen, mint a mennyit szerkezetük megkövetel, nem futhatnak.

Saját kerekeiken futó mozdonyok, szerkocsik és gőzkocsik a feladónak egy szakértő megbízottja által kísérendők, ki azok kenéséről gondoskodni tartozik.

N. V. K. Kötélkei kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A 19 méternél hosszabb tárgyak, továbbá oly rakományok, melyek terjedelme a megengedett rakodási mértéket (rakodási szelvény) meghaladja, vagy a rendkívüli nagy súlyú tárgyak csak külön engedéllyel vétetnek fel szállításra.

19 méterről 27 méter hosszúságig terjedő szállaküldemények minden külön engedély nélkül felvétetnek szállításra, ha az azoknak berakására vonatkozó határozmányok teljesítetnek.

Felvilágosítást a feladóállomások nyújtanak.

3. sz. E. K. H.-hoz.

A saját kerekeiken futó egyéb vasuti járművekhez lehet egy kísérőt adni, kinek a kenéséről gondoskodni kell. Ha kísérő nem adatott, a vasut a kenést feladó költségére és veszélyére elvállalja.

A vasuti járművek kísérői díjmentesen szállíttatnak s tartoznak a kísérő járműveken vagy azokban helyet foglalni.

N. H. A. M. A vonatvezető kivételesen megengedheti, hogy a kísérők ideiglenesen a poggyászkocsikon vagy egy harmadosztályú kocsiban tartózkodhassanak.

4. M. A. N., M. A. H. Az árúk átadása és berakását illetőleg különösen a következő határozmányok mérvadók:

a) Az árúkat a vasut által megállapított és kifüggesztés útján közzétett szolgálati órák alatt kell feladni.

b) Vasár- és ünnepnapokon teherárú nem vétetik fel. Élő állat felvételét illetőleg vesd össze az 5b. kiegészítő határozmánnyal. Gyorsárúk vasárnapokon és ünnepnapokon is felvétetnek, de csak az egyszer és mindenkorra meghatározott s a felvételi hivatalokban kifüggesztés útján közzéteendő terjedelemben, feltéve hogy a gyorsárú vám- vagy adóhivatali kezelésének nincs akadálya.

c) Ha a feladó a vasut által berakandó küldemény felvételét az által késlelteti, hogy a fuvarlevélhez tartozó összes árúkat 24 óra alatt át nem adja, vagy a helytelensége vagy hiányossága miatt kifogásolt fuvarlevelet az átadás megkezdése után 24 órán belül helyesbítve be nem szolgáltatja vagy bérmentesítés esetében az előre fizetendő fuvardíjösszegeket és illetékeket ugyanezen határidőn belül ki nem egyenliti, a vasut a beraktározott árú után a díjszabás szerű fekbért szedheti.

d) A vasut a darabárúkat az állomás helyén vagy a szomszédos helységekből kifüggesztés útján közzéteendő illeték szedése mellett maga fuvaroztathatja a pályaudvarra vagy erre a célra fuvarost alkalmazhat. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek a jelen díjszabás 29. cikké értelmében. A fuvarozásnál alkalmazott egyének árjegyzéküket maguknál hordani s kívánatra előmutatni kötelesek. A feladóknak szabadságukban áll, hogy a vasut ezen berendezését igénybe vegyék, vagy hogy az árúkat maguk fuvarozzák vagy más vállalkozóval fuvaroztassák az állomásra.

e) A vasut a díjszabásban előírhatja, hogy az olyan árúk átrakását, melyek a feladási állomáson hajóról közvetlenül mennek át a vasutra, a díjszabásban an vagy kifüggesztés útján közzéteendő illeté-

kek fizetése ellenében ő maga végzi, vagy azt külön vállalkozóval végezteti. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közgei gyanánt tekintetnek a jelen díjszabás 29. czikke értelmében.

A közelebbi szabályok, valamint az illetékek a feladási vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásokból kivethetők.

f) A feladó által berakandó árúk részére a kocsik rendelkezésre állítását az árú, a megközelítő súly és a rendeltetési állomás megjelölése mellett meghatározott napra kell kérni. Ha a kocsik nem állíthatók rendelkezésre, a megrendelőt erről, a mennyiben lehetséges, költségmentesen értesíteni kell. Ha az írásbelileg megígért kocsik kellő időben rendelkezésre nem állíttatnak, tartozik a vasut a feladás eredménytelen megkísérlése által okozott költségeket, legalább azonban az egy napra eső kocsiállás-pénznek megfelelő összeget megtéríteni. Ha a megrendelő a kocsit a rendelkezésre állítás után, de még a berakási határidő letelte előtt (vesd össze a g) alatti-val) ismét lerendeli, a díjszabásban megállapítandó illetéket tartozik megfizetni, a mely illeték azonban az egy napra eső kocsiállás-pénzt meg nem haladhatja. Ha pedig a lerendelés csak a berakási határidő eltelte után történik, a díjszabásszerű kocsiállás-pénzt kell megfizetni. A kocsik megrendelésénél a vasut a megjelölt illeték erejéig biztosítékot követelhet.

Ez az illeték a feladó vasut helyi forgalmában érvényes díjszabásokban van megállapítva.

g) A feladó által végzendő berakásnak rendszerint a szolgálati órák alatt kell történni; a berakást a vasut részéről kifüggesztés útján közzéteendő határidő alatt be kell fejezni. Ha a feladó a határidőt túllépi vagy a helytelensége vagy hiányossága miatt kifogásolt fuvarlevelet a rakodási idő tartamán belül helyesbítve át nem adja, vagy ha bérmentesítés esetében az előre fizetendő fuvardíjösszegeket és illetékeket ugyanezen határidőn belül ki nem egyenliti, a díjszabásszerű kocsiállás-pénzt tartozik megfizetni. Ha a feladó a rakodási határidőt több mint 24 órával lépi túl, a vasut az árút a feladó költségére és veszélyére kirakhatja és beraktározhatja vagy valamely szállítmányozónak avagy közraktárnak adhatja át.

M. A. N. Vasárnapra és ünnepnapokra kocsiállás-pénzt csak akkor kell fizetni, ha a rakodási határidő már előző napon délután 2 órakor lejárt. Ha egymásután több ünnepnap vagy ünnep- és vasárnap következik, kocsiállás-pénz csak egy napra szedhető.

h) Ha az azonnali szállítás vasutüzleti kényszerítő okokból vagy közérdekből nem lehetséges, a küldemények felvétele általánosságban vagy bizonyos feladási területre vagy bizonyos árúnevekre beszüntethető.

i) Az azonnal el nem szállítható árukat, amennyiben azt a tároló helyiségek engedik, köteles a vasút az átvétel elismerése mellett ideiglenes őrizetbe venni. Emellett kikötheti a vasut, hogy a fuvarozásra való átvétel csak akkor fog megtörténni, ha az elszállítás lehetséges lesz. A feladó köteles beleegyezését a fuvarlevélben kinyilatkoztatni és a másodpéldányon ismételni. Ebben az esetben a vasut a fuvarozási szerződés megkötéséig (8. cikk (1) bek.) a díjazott letétre vonatkozó szabályok szerint felelős. A gyorsan romló áruk és végrehajtási határozmányok 1. §. (2) bekezdésében, valamint az ezen cikkhez kiadott 2. és 3. sz. egységes kiegészítő határozmányokban felsorolt tárgyak őrizetbe nem vétetnek.

k) Ha a vasut kocsirakományi árukat, melyek azonnali elszállítása nem lehetséges, fuvarozás végett mégis átvész, jogosítva van a felügyeleti hatóság engedélyével megegyezni a feladóval abban, hogy a fuvarozási határidő attól a naptól vegye kezdetét, a melyen az elszállítás megtörténik. A feladó köteles beleegyezését a fuvarlevélben kinyilatkoztatni, és a másodpéldányon ismételni. A vasut köteles az elszállítás időpontját a fuvarlevélen külön bélyegzéssel feltüntetni és ezt az időpontot késedelem nélkül közölni.

1) Gyorsdarabárúként csak oly áruk vétetnek át, melyek alakjuk, terjedelmük, súlyuk vagy egyéb minőségüknél fogva a vasut belátása szerint gyorsárúként való szállításra alkalmasak.

5. M. A. N., M. A. H. Élő állatok szállításra való felvétele tekintetében még a következő határozmányok érvényesek:

a) A vasut köteles köztudomásra hozni, hogy állatok mely vonatokkal szállíttatnak. Egyes darabok

szállítása megtagadható, ha a vonatnál elegendő hely nincs, kivéve, ha az állatokat legalább 24 órával előbb bejelentették.

b) Vasárnapon és ünnepnapon állatok nem vétetnek fel. A kivételeket a felvételi helyeken kifüggesztendő hirdetmény útján közzé kell tenni.

c) Beteg állatok szállítása megtagadható.

Csak különleg megsérült állatok, ha a sérülés a fuvarlevélben elismertetik, szállításra átvételnek.

d) Vadállatokat a vasut csak akkor köteles szállítani, ha a biztonság érdekében általa megszabandó feltételek megtartatnak.

Vadállatok csak abban az esetben vétetnek át szállításra, ha a feladási állomás véleménye szerint az emberekben, állatokban és árukban a csomagolás vagy berakás módjából eredő megsérülés veszélye ki van zárva. Ragadozó állatokból álló egyes küldeményeknél a csomagoláshoz használt ketrecekre vagy ládákra kívül szembeötölő írással »Ragadozó állatok« megjelölést kell alkalmazni.

Nagyobb vadállatok, úgymint : oroszlánok, farkasok, medvék, tevék, elefántok, vizilovak, krokodilok és effélék csak külön kocsikban szállíthatnak.

A németalföldi vasutak vonalain a vadállatok szállítása csak a vasutal történt előleges megállapodás mellett lehetséges.

e) Az állatoknak idejekorán, egyes daraboknak legalább egy órával a vonat indulása előtt, az állomáson kell lenniök.

f*) A feladó köteles az állatok berakásáról és azoknak biztos elhelyezéséről a kocsikban gondoskodni, ugyszintén a megkötözéshez szükséges eszközöket beszerezni.

Tartályokban feladott élő állatokból álló kisebb küldemények és egyes darabokból álló aprómarha- és baromfi-küldemények Magyarországon és Ausztriában az ártufelvételi hivatal belátása szerint a vasut által rakhatók be és ki.

Magyarországon és Ausztriában vágómarhát nem szabad együtt tenyész- vagy gazdasági marhával közösen szállítani, egy fuvarlevéllel feladni és ugyanazon vasuti kocsiba együvé rakni.

Több emelettel bíró kocsik csak akkor használhatók, ha oldalai lécekből vannak előállítva; az oldalaknak oly sűrű deszkázatból kell állani, vagy oly sűrűcsappantyukkal kell ellátva lenni, hogy az állatok légvonat ellen alulról védve legyenek és a trágya, valamint az alom kihullása megakadályoztassék. Ez a határozmány a kettőnél több emelettel bíró baromfiszállító kocsikra nem érvényes. Mindazonáltal ezen

*) Belgiummal való forgalomban is érvényes.

kocsik oldalfalainak is lécekből kell alkotva lenni és a trágya, valamint az alom kihullását megakadályozó védőléccekkel felszerelve lenni.

A kocsik fenékszekerényei csak utközben megbetegedett állatok szállítására használhatók.

g*) Az állatokat nem szabad felpeczkelve feladni. Az állatok szállítására szolgáló ketreczeknek, ládák-
nak, kosaraknak, zsákoknak és más tartályoknak a fennálló különleges határozmányoknak megfelelőek-
nek kell lenni. Küldeményektől, melyek ezen előírás-
oknak nem felelnek meg, a feladóállomás a szállí-
tásra való felvételt megtagadhatja.

Különösen érvényesek a következő határozmányok:

Az állatok szállítására szolgáló tartályoknak (ketreczeknek, ládák-
nak, kosaraknak, zsákoknak és másféléknek) eléggé tágasaknak és szellőseknek kell lenni.

A ketreczeknek és efféléknek tömör fenékkal kell birniok és az oldalaknak a fenéktől felfelé egy bizonyos magasságig oly tömöröknek kell lenni, hogy a kocsiknak trágya vagy álom által való bepiszkítása lehetőleg ki legyen zárva. Ez a szabály a kocsirakományokban feladott szárnyasokra nem érvényes. Az olyan ketreczeknek vagy efféléknek, melyek részben lécből állanak, akként kell készítenie lenniök, hogy az állatok egyes testrészei azokon át ne hatolhassanak és oly magasaknak kell lenniök, hogy bennük az állatok nehézség nélkül állhassanak. Használt tartályok csak előzetes alapos tisztítás után használhatók. Továbbá mindazon ketreczeknek és efféléknek, melyekben a szállítás előreláthatólag 36 óránál tovább tart, az itatáshoz, a kisebb állatoknak pedig az állatok etetéséhez is alkalmas felszerelésekkel kell ellátva lenni. A berakásnál arra kell ügyelni, hogy a tartályokat elegendő friss levegő érje; különösen más árúkat nem szabad a tartályokra rárakni.

Nagy állatok (szarvasmarha, a legfeljebb egyéves borjúk kivételével, lovak ideértve a pónikat és csikókat is, öszvérek, szamarak s effélék) és aprómarha, valamint különböző fajta állatok egy kocsiba csak akkor rakhatók össze, ha minden egyes fajta korlátokkal, deszkákkal, vagy léczfállal van egymástól elválasztva. Anyaállatokkal összerakott szopós-állatokra és szárnyasokra ez a határozmány nem nyer alkalmazást.

Az egy kocsiba berakandó állatok számának megállapításánál arra kell figyelemmel lenni, hogy a nagyobb állatoknak nem szabad egymáshoz és a koci oldalához nyomulva állniok. Keresztbe való rakodás esetén ezenkívül az állatok és a koci oldalai közt annyi szabad térnek kell maradnia, hogy az állatok dörzsölődés vagy effélék által meg ne sérülhessenek. A kisebb állatoknak (ketrecben is) a fekvést lehetővé kell tenni. A felügyelőhivatalnok hatáskörébe tartozik megállapítani azt, hogy a berakásnál a fenti szabályok betartottak-e.

*) Belgiummal való forgalomban is érvényes.

Az állatokkal megrakott nyitott vagy léczfalakkal ellátott kocsiknak, ugyszintén oly kocsiknak padlóját, melyeknek léczoldalai vannak, gyúlékony anyaggal behinteni tilos. Éjjel való szállítás esetében az állatkísérőknek jól égő lámpákkal kell felszerelve lenni. Könnyen gyuló anyagoknak — minők petróleum stb. — használata tilos.

***)** A vasut az állatküldemények mellé kíséretet követelhet. Élő állatküldemények kíséret nélkül a feladó vasut részéről csak az esetben veendő át, ha a szállításban részes vasutak egyikének szabályai sem írják elő a kíséretet.

Nagyobb állatoknál minden három kocsihoz legalább egy kíséretet kell adni. Az olyan kisebb állatoknál, melyek jól elzárt hordozható tartályokban adnak fel, kíséret nem követelhető.

Élő állatok személyszállító vonatokhoz — a jól elzárt hordozható tartályokban feladott kisebb állatok kivételével —, halküldemények betétponyvákban és nagyobb vadállatok csak kísérettel vétetnek át szállításra.

A németalföldi vasutakon minden vadállatküldeményhez kíséretet kell adni.

i) A kísérők kötelesek a szállítás alatt az állatokat gondozni. A szolgálattelvőalkalmazott köteles a kísérőknek kívánságukra a poggyászkocsiban vagy személykocsiban helyet kijelölni. A kísérők kötelesek a szolgálattelvő-alkalmazott vagy a vonatvezető felszólítására az állatszállító-kocsiban tartózkodni, ha ott jelenlétükre üzemi veszélyek elhárítása céljából szükség van.

6. A feladó, illetve az átvevő felelős az állatok által, azoknak be-, át- vagy kirakása alkalmával vagy a szállítás tartama alatt, a vasúti járóművekben vagy a pályaudvari berendezésekben okozott minden rendkívüli, azaz oly sérülésért, melyek természetüel elhasználódásnak nem tekinthetők és minden az állatok által okozott egyéb kárért, ha a vasut részéről vétkesség nem fog fenn.

7. A szállítás alatt szükséges fogyasztásnak a felvevő-állomás belátása szerint megfelelő eselés, az állatok gondozására szükséges szerszámok az állatok által berakásuk előtt használt edény s az állatkísérőknek szokásos kézipodgyász az állatokkal együtt ugyanazon kocsiban díjmentesen szállítatnak. Ezekért a tárgyakért a vasut felelősséget nem vállal.

Az állatkísérők menettje s a vasúti kocsi fertőtlenítése tekintetében a kötelező előírások határozmányai, ilyenek hiányában ama vasúti előírások határozmányai mérvadók,

*) Belgiummal való forgóomban is érvényes.

melyek a szállításban részes vasutak helyi forgalmára érvényesek.

8. Az árúk felvétele céljából a vasut mellékárúkezelési helyeket rendezhet be.

9. A feladó vagy ennek munkásai által végzett helytelen rakodás vagy kocsitulerhelés folytán, avagy a feladó által megrakott kocsi rakományának eltolódása következtében szállítás közben előálló minden kárért (költségért), továbbá oly károkért, melyek a feladó, illetve átvevő vagy azoknak munkásai által teljesített be- vagy kirakásból folyólag vagy ebből az alkalomból a járműveken, rakodási szereken vagy bármi más tekintetben okoztatnak a vasutnak, a feladó, illetve az átvevő felelős.

A szállításnak a rakomány átrakása vagy helyreigazítása által okozott megszakításáért a kocsi feltartóztatásának időpontjától kezdve a továbbszállításig kocsiálláspérz szedetik be ama díjszabás szerint, mely a kocsiálláspérzt fel számító vasut helyi forgalmára érvényes.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

4. A saját kerekein futó egyéb vasuti járművekhez lehet kísértőt adni, kinek a kocsik kenéséről gondoskodnia kell. Ha kísértő nincsen, a vasut a kocsik kenését a feladó költségére elvállalja, anélkül azonban, hogy a tengelyágak áthevüléséért és az ebből származó következményekért felelősséget vállalna.

5. Gyorsárúként való szállításra csak oly árúk vétetnek fel, melyek alakjuknál, terjedelmükénél, súlyuknál és egyéb tulajdonságaiknál fogva a vasutak belátása szerint, a gyorsárúként való szállításra alkalmasak. Az árúknak gyorsárúként való szállíthatása tekintetében, köteleességszerű belátása szerint, kizárólag a feladási állomás szállítóhivatala határoz.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

4. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 1. sz. kiegészítő határozményára.

5. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 5. sz. kiegészítő határozményára.

6. A feladó vagy ennek munkásai által eszközölt helytelen rakodás vagy kocsitulerhelés folytán avagy a feladó által megrakott kocsi rakományának eltolódása következtében szállítás közben előálló minden kárért (költségért), továbbá mindazon károkért, melyek a feladó, illetve átvevő vagy azoknak munkásai által eszközölt be- vagy kirakásból folyólag vagy ez alkalomból a járműveken, rakodási szereken vagy bármi más tekintetben okoztatnak a vasutnak, a feladó, illetve az átvevő felelős.

6. cikk.

A fuvarlevél tartalma.*N. E. 6. cikke.*

(1) Minden nemzetközi szállitmányt (1. cikk) fuvarlevélnek kell kísérnie, mely a következő adatokat tartalmazza :

- a) a kiállítás helyét és napját ;
- b) a feladási állomás és a feladási vasut megnevezését ;
- c) a rendeltetési állomás megnevezését, az átvevő nevét és lakhelyét, valamint esetleg azt a rendelkezést, hogy az árú a pályaudvaron maradjon ;
- d) a küldemény megjelölését tartalom szerint, a súly kitételét vagy e helyett a feladó vasut külön szabályainak megfelelő adatokat, továbbá darab-árúknál az árúdarabok mennyiségét, csomagolási módját, jelét és számát ;
- e) a feladó azon esetleges kívánságát, hogy a 14. és 35. cikkekből megengedetteknek nyilvánított feltételek alatt külön díjszabások alkalmaztassanak ;
- f) a szállítási érdek czimén netán bevallott összeget (38. és 40. cikk) ;
- g) annak megjelölését, vajjon az árú gyors-árúként, avagy közönséges teherárúként szállítandó-e?
- h) a vám- vagy adóhivatali kezelés vagy rendőri vizsgálat céljából szükséges kísérő iratok pontos jegyzékét és a 10. cikk (4) bekezdéséből folyó esetleges nyilatkozatot ;
- i) a bérmentesítés feljegyzését a fuvardíj előre

fizetése vagy bérmentesítési előleg letéteményezése esetében (12. cikk 3. bekezdés) ;

k) az árút terhelő utánvételeket, és pedig úgy a behajtás után fizetendőket, mint a vasut által kiszolgáltatott készpénz-előlegeket (13. cikk) ;

l) a követendő szállítási utirány megjelölését azon állomások megnevezése mellett, melyeken a vámkezelés, valamint az esetleg szükséges rendőri vizsgálat eszközendő.

Ily megjelölés hiányában a vasut azon utirányt köteles választani, amelyet a feladó javára legcélszerűbbnek vél. Ezen választás következményeiért a vasut csak akkor felelős, ha ebben vétkes gondatlanság terheli.

Ha a feladó a szállítási utirányt megjelölte, az esetben a vasutnak csak az alábbi feltételek alatt van joga más utirányt használni a küldemény továbbítására :

1. hogy a vám- vagy adóhivatali kezelés, valamint az esetleg szükséges rendőri vizsgálat mindenkor a feladó által megjelölt állomásokon történjék ;

2. hogy magasabb fuvardíj ne követeltessék annál, mely fizetendő lett volna, ha a vasut a fuvarlevélben megjelölt utirányt használta volna ;

3. hogy az áruszállítás határideje ne legyen hosszabb, mint lett volna, ha a küldemény a fuvarlevélben megjelölt utirányon szállított volna.

Ha a feladási állomás más utirányt választott, erről a feladót értesíteni tartozik ;

m) a feladó név- vagy cégelírását, valamint lakásának megjelölését. Az aláírás a feladó nyomtatott vagy bélyegzett jegyzésével helyet-

tesíthető, ha a feladási hely törvényei vagy szabályzatai ezt megengedik.

(2) A fuvarlevél kiállítására és tartalmára vonatkozó közelebbi határozatokat, különösen az alkalmazandó fuvarlevél-mintát is, a végrehajtási határozmányok állapítják meg.

(3) A fuvarlevélbe más nyilatkozatokat felvenni, a fuvarlevél helyett más okmányokat kiállítani s a fuvarlevélhez más irományokat mellékelni nem szabad, mint melyeket a jelen egyezmény megengedettnek nyilvánít.

(4) Ha azonban a feladási hely törvényei vagy szabályzatai rendelik, a vasut a feladótól a fuvarlevélén kívül oly okmány kiállítását is követelheti, melynek rendeltetése az, hogy az igazgatóság kezében maradván, a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgáljon.

(5) Minden vasutigazgatóság jogosítva van a belső szolgálat számára törzsfüzetet berendezni, mely a feladóállomáson marad és ugyanazon számmal láttatik el, mint a fuvarlevél és annak másodpéldánya.

Végrehajtási határozmányok 2. §-a.

(1) Nemzetközi fuvarlevelek kiállítására a 2. számú mellékletnek megfelelő minták használendók. Ezeknek közönséges teherárúk számára fehér, gyorsárúk számára szintén fehér, azonban úgy az elő-, mint a hátsóoldal felső és alsó szélén vörös szalagnyomással ellátott papírra kell nyomtatva lenniök. A fuvarleveleknek az e részbeni szabályokkal meg egyező voltak bizonyosságául azon ország valamelyik vasutjának vagy vasutcsoportjának ellenőrzési bélyegeivel kell elláttatniok, a melyben az áru feladatik. A gyorsárú-fuvarleveleken a vörös szalagnyomásoknak legalább 1 centiméter széleseknek kell lenniök.

Ez a rendelkezés azonban csak az egyezmény módosításainak életbeléptetése után legkésőbb egy év múlva válik kötelezővé.

(2) A fuvarlevél — és pedig úgy nyomtatott szövegében, mint kéziratilag kitöltött részében — német vagy francia nyelven állítandó ki.

(3) Az esetben, ha azon országban, melyhez a feladási állomás tartozik, más a hivatalos nyelv, akkor a fuvarlevél ezen hivatalos nyelven állítható ki, a fuvarlevélnek azonban ez esetben német vagy francia nyelvű pontos fordítást kell tartalmaznia.

(4) A fuvarlevél-minta vastagon bekerített részei a vasut által, többi részei a feladó által töltendő ki. Oly árúk feladásánál, melyeket a feladó tartozik berakni, köteles a feladó a kocsi számát és a kocsi tulajdonos pályajelét is az e czélra kijelölt rovatba bejegyezni.

(5) Ha a rendeltetés helyén különböző vasuti igazgatóságoknak vannak pályaudvaraik, vagy a rendeltetési állomás elnevezése más állomás elnevezésével egyezik, vagy ahhoz hasonló, köteles a feladó a fuvarlevélben a »Rendeltetési vasut« rovatot is kitölteni.

(6) Több tárgyat csak akkor szabad ugyanazon fuvarlevélbe felvenni, ha azok összerakása természetes minőségük szerint hátrány nélkül történhetik és vám- adó- vagy rendőri szabályokba nem ütközik.

(7) Azon árúkról, melyek az érvényben álló szabályzatok határozmányai szerint a feladó, illetőleg az átvevő által rakandók be vagy ki, más tárgyakat magukban nem foglaló külön fuvarlevelek állítandók ki.

(8) A feladási állomás azt is követelheti, hogy minden teljes kocsirakományról külön fuvarlevél állíttassék ki.

(9) A fuvarlevélre rávezethető — azonban minden kötelezettség és felelősség nélkül a vasutra nézve — a következő értesítésszerű megjegyzések:

»N. N. küldeményéből«,

»N. N. megbízásából«,

»N. N. rendelkezésére«,

»N. N.-nek leendő továbbküldés végett«,

»N. N.-nél biztosítva«.

(10) Ezen megjegyzések csak az egész küldeményre vonatkozhatnak és a fuvarlevél hátlapjának alsó részére vezetendők rá.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A feladási állomás megjelölése ennek részéről a felvételi hely napi bélyegzőjének a fuvarlevélre való rányomása által történik.

2. Rendeltetési állomás gyanánt csak azon állomást szabad megnevezni, a melyen a vasuton való szállítás befejezést nyer.

3. Azon esetleges megjelölés, hogy az árú a pályaudvaron maradjon, oly módon eszközendő, hogy a fuvarlevélnek a cím részére rendelt helyén ezen szavak »pályaudvaron marad« feltűnő írással bejegyzendők.

4. Feladó, illetve átvevő gyanánt a fuvarlevélben csak egy személy vagy cég nevezhető meg.

5. Oly fuvarlevelek, melyek az áruszállítási hivatalhoz (árufeladási hivatalhoz, állomási főnökhöz és ehhez hasonló módon) vannak címezve, visszatartasíthatók, amennyiben a díjszabásban kifejezetten más intézkedés megállapítva nincsen. Ugyanevezett nyílt címzések, mint. pl. »rendeletre« vagy »a fuvarlevél-másodpéldány előmutatójának« nincsenek megengedve.

6. A küldemények tartalma a fuvarlevélben a következőkben előadott módon jelölendő meg:

a) Az 1. mellékletben felsorolt tárgyak az ott használt elnevezéssel veendőek fel a fuvarlevélben.

b) Az áruszállításban és díjszabásokban felsorolt árucikkek az ott használt elnevezésekkel jelölendőek meg.

c) A fent a) és b) alatt meg nem nevezett áruk lehetőleg a kereskedelemben szokásos elnevezésükkel jelölendőek meg.

7. Ha a fuvarlevél-mintán az áruk felsorolására rendelt tér elégtelennek bizonyul, úgy a fuvarlevélhez, a felsorolást tartalmazó és a feladó által aláírandó, a fuvarlevél alakjának megfelelő külön lapok erősítendőek, melyek a fuvarlevélben külön felemlí-

tendők. Említett esetekben a fuvarlevél előnyomatott rovataiban a küldemény összsúlya, valamint esetleg a díjszámítás alapjául szolgáló súly is és a szállítandó tárgyak díjszabásai osztályozására mérvado megjelölés bejegyzendő. A mellékelt lapokra a felvevő állomás felvételi bélyege rányomandó.

8. Ha a szállítási érdekbevallás, a készpénzelőleg vagy a beszedés után kifizetendő utánvét csupán számokkal vagy a fuvarlevélnek más helyére jegyeztetik be, mint amely e célra ki van jelölve, akkor a vasut egy ilyen bejegyzésnek figyelmen kívül hagyásáért nem felelős.

9. Annak megjelölése, hogy az áru gyors- vagy teherárúszállítmányként továbbíttassék-e, kizárólag a szándékolt szállítási módnak megfelelő fuvarlevél-minta használatával történik, mihez képest ez iránt a fuvarlevélben semmi különös megjegyzés nem irandó.

10. Annak előírása, hogy valamely küldemény részint mint gyorsáru, részint mint teheráru továbbíttassék, nem engedtetik meg.

11. Azon állomás megjelölése, melyen a vámkezelés történjék, olyképen eszközözendő, hogy a következő szavak: »Vámkezelés . . . n«. (A vonatkozó állomás neve.) »Az esetleges vám- és adóhivatali vagy rendőri kezelésre vonatkozó nyilatkozat« felirattal ellátott rovatba bejegyzendő.

Csupán a vámokmányokba bevezetett megjelölése valamely vámkezelési helynek a vasutra kötelező hatállyal nem bír. (Vesd össze a 10-ik cikkhez tartozó 10. kieg. határozmánnyal.)

11. Abban az esetben, ha a feladó a fuvarlevél azon rovatait, melyeket neki kell kitöltenie, kitöltetlenül hagyja, tartozik ezen rovatokat úgy az eredeti fuvarlevélben, mint a fuvarlevél-másodpéldányban keresztülhuzni.

13. A berakásnál vagy szállításnál bizonyos elővigyázat szem előtt tartása végett a fuvarlevélben esetleg bejegyzett felszólítások, mint pl. »a tonnát felállítani« vagy »az áru a naptól megóvándó«, továbbá oly előírások a fuvarlevélben, melyek az árunak a fuvarlevélben megjelölt rendeltetési állomás

előtt fekvő valamely állomáson való kirakását vagy a kocsiknak ott leendő lekapcsolását, az árúnak az értesítés előtt leendő kirakását, vagy pedig a kirakás mellőzését célozzák, valamint minden egyéb nyilatkozat, mely a szabályzatok és díjszabások által kifejezetten megengedve nincsen, a vasutra nézve kötelező erővel nem bírnak.

14. A feladó részéről a fuvarlevélben bejegyzendő adatok és nyilatkozatok tintával írva vagy a fuvarlevél betűnemeitől eltérő betűkkel nyomtatva jegyezhetők be a fuvarlevélbe. A felek részéről a fuvarlevélbe bejegyzendő adatok és nyilatkozatok beírására latin írásjegyek használata követelhető.

15. Oly fuvarlevelek, melyek át vannak ragasztva, vagy a melyeken vakarás látszik, nem fogadtatnak el. A fuvarlevél adatainak másnemű megváltoztatását a feladó és pedig ha a súlyra vonatkozó számokról és a darabszámról van szó, az új számoknak betűkkel való bejegyzése mellett aláírásával elismerni tartozik.

16. A fuvarlevél csak egy kocsirakományról szólhat, hacsak az nem valamely oszthatlan szállítmánnyra, mint pl. szálfára vonatkozik, a mely hosszánál fogva egy kocsinál többet vesz igénybe, vagy ha a díjszabásokban e tekintetben külön határozmányok vannak érvényben.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. sz. E. K. H.-hoz.

A rendeltetési vasut megjelölése, ha az a fuvarlevélnek más, mint az e célra vagy a rendeltetési állomás bevezetésére szolgáló rovatában foglaltatik, figyelmen kívül hagyatik. Ugyanez áll az esetben is, ha a fuvarlevél utóbbi rovatában a rendeltetési vasutra vonatkozó bejegyzésnek ellenmondó megjelölés foglaltatik.

Oly helyekre rendelt küldemények feladása esetében, mely helyeken egy vagy különböző vasutaknak több pályaudvara van, tartozik a feladó a rendeltetési állomást vagy pályaudvart, a melyen az árú átvételének megtörténni kell, a fuvarlevélnek »Rendeltetési állomás« című tovatában a díjszabásnak megfelelően megjelölni.

Ha e megjelölés hiányzik, a vasut a leadási pályaudvart szabadon megválaszthatja.

Ha valamely két vagy több pályaudvarral bíró helyre rendelt küldemény fuvarlevélén oly rendeltetési állomás iratik elő, melyre a feladási állomásról közvetlen díjtételek nem állanak fenn, ez esetben a küldemény egy közbenes állomáson átrovatoltatik.

3. sz. E. K. H.-hoz.

Az olyan rendeltetési helyre szóló árúk feladásánál, a hol nincs áruforgalomra berendezett vasuti állomás vagy mellékárúkezelési hely, a feladó a fuvarlevélben az árúnak a rendeltetési állomástól a rendeltetési helyig való továbbszállítására nézve rendelkezhetik. A feladó a »pályaudvaron marad« jelzéssel feladott árúknál a fuvarlevélben előírhatja, hogy a czimzett az árú megérkezéséről értesítették.

Az 1. mellékletben felsorolt tárgyaknál olyan kivánság, hogy az árú a pályaudvaron maradjon, nincs megengedve.

Ha a feladó pályaudvaron maradó küldeményeknél kívánja a czimzett értesítését, úgy ezt a fuvarlevélben a czim fölött előírni tartozik.

Belgiumban a czimzett a »pályaudvaron marad« jelzésű küldemények érkezéséről értesítettik, ha ezt a feladó a fuvarlevélben nem is írta elő.

6. sz. E. K. H.-hoz.

d) Magyarországon és Ausztriában élő állatok feladásánál a feladó a fuvarlevélnek a tartalombevallásra szolgáló rovatában az állatok fajtaján kívül még azt is bejegyezni tartozik, hogy a szállított állatok, vágómarhák, tenyészállatok, vagy gazdasági állatok.

M. A. H. Németalföldre rendelt minden darabárú és kocsirakományi szállítmánynál — utóbbinál azonban csak amennyiben az megszámlálható darabokból áll — a fuvarlevélben a küldeményhez tartozó darabok darabszám, csomagolási mód, tartalom és súly szerint pontosan felsorolandók. Amennyiben egyes árudarab különféle cikkeket tartalmaz, ez utóbbiak mindegyikének sulya külön felsorolandó. Oly megjelölés, mint : »egy csomó, egy rakás«, az esetben sincs megengedve, ha csomagolatlan tárgyakról, mint : rudak, tuskók, kötegek, nyalábok stb. van szó. Épp így nincs megengedve az oly megjelölés sem, mint : »egy kocsi fa«, »egy kocsi kő« stb. Sőt a fuvarlevélben mindig megjelölendő a kocsin levő deszkák vagy egyéb fafélék, illetőleg a berakott kövek száma. Csak oly árúknál, melyeknél a darabszám és árúnem fel nem sorolható, mint : kőszén, pirszén, ércz, járda- és terméskövek, kötörmeléknél stb. elégséges az oly megjelölés : »egy kocsi«.

Ha a szállítmány gyűjtőárúkból áll, vagy ha darabárú-küldeményekről van szó, úgy a darabszámnak fent előadott

megjelölése csupán az árúdarabokra szorítkozik, nem terjed ki azonban az egyes árúdarabokban foglalt tárgyakra.

9. sz. **E. K. H.**-hoz.

Ha a feladó valamely küldeményt gyorsvonattal kíván szállíttatni, a mihez a vasut beleegyezése szükséges, akkor ezt a kívánságát gyorsárúfuvarlevélben a cím fölé be kell jegyeznie. (*Gyorsított gyorsárú*, *gyorsvonati gyorsárú*.)

14. sz. **E. K. H.**-hoz.

M. A. B., M. A. H. A fuvarlevélbe bejegyzendő adatoknál más, mint latin írásjegyek használata megengedve nincsen.

M. A. N. Ez adatokhoz csak német vagy latin írásjegyek használhatók.

A feladó által a fuvarlevélbe bevezetendő adatokat és nyilatkozatokat, ha e célra nem a német vagy francia nyelv használtatik, a feladó ezen nyelvek egyikére lefordítani tartozik. A fuvarlevélen az aláírás nyomtatott vagy bélyegzett jegyzéssel helyettesíthető. Távirati cím és távbeszélő szám hozzátevétele meg van engedve.

Dombornyomású bélyegek ki vannak zárva.

16. sz. **E. K. H.**-hoz.

Az egy fuvarlevéllel feladható rakományokra vonatkozó esetleges külön szabályok a díjszabás II. részekben foglaltatnak.

M. A. H. Előállatküldeményekhez, ha azok több kocsi-rakományból is állanak, csak egy fuvarlevél szükséges.

Magyarországban és Ausztriában vámhivatali ellenőrzés alatt álló árúkat, továbbá oly járóműveket, a melyeknek felrakásához külön kocsi szükséges, más árúkkal együttesen egy fuvarlevélbe felvenni nem szabad.

17. Valamennyi árúfelvételi hely köteles a díjszabásban megállapítandó áron fuvarleveleket árusítani.

A fuvarlevelek ára az egyes vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van megállapítva. Belgiumban a fuvarlevelek ingyen bocsátatnak rendelkezésre.

18. Oly fuvarleveleket, melyek nem a vasut számlájára nyomtatnak, a vasut a díjszabásban megállapítandó illetékért bélyegezz le; a lebélyegzés megtagadható, ha egyszerre legalább 100 fuvarlevél nem mutatattik be.

Az illeték az egyes vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásban van megállapítva.

19. Ha a feladó a jelen díjszabás 6. cikkének (1) e) bekezdésében említett külön (kivételes) díjszabás alkalmazását kívánja igénybe venni, tartozik a fuvarlevélbe a következő

jegyzetet beírni: »A... kivételes díjszabás stb. alkalmazása kéri».

20. Ha a feladó a betartandó szállítási utirányt a fuvarlevélben előírja, akkor valamely fennálló közvetlen díjszabás alapján való elszámolás csak azon esetben igényelhető, ha az előírt utat az irányítási szabályok szerint a szállításra valamely időben jogosult, tekintet nélkül tehát arra, vajjon ez utóbbi az elszámolás idejében áll-e vagy sem. A szállításra jogosult utirányokról a fel- és leadóállomások adnak felvilágosítást.

A vasutaknak megadott azon jog, mely szerint a küldeményeket más utirányon át szállíthatják, mint melyet a feladó a fuvarlevélben előírt, ezáltal nincs korlátozva.

Vámhivatali előírások a közvetlen díjszabások alkalmazása tekintetében épen ugy figyelembe veendőek, mint az utirány-előírások. Ha a vámkezelés oly határállomáson iratik elő, mely egy más vám-határállomáson át való szállítás mellett is elérhető, akkor az olybá vették, hogy a feladó az áru kiépését az egyik vámterületről a másikba a fuvarlevélben előírt vám-határállomáson kívánja és az áru az ezen feltevésnek megfelelő utirányon szállíttatik.

21. A nemzetközi filloxera-egyezmény határozmányainak megfelelő nyilatkozat és hatósági igazolás a fuvarlevél hátlapjának alsó részére vezethető.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

17. Hogy a fuvarlevelek, a fuvarlevél-másodlatok és a fuvarlevél betétlapjai (lásd a 7. kiegészítő határozmányt), mennyiben látandók el bélyegértékjegyekkel, az illető állam törvényei és rendelkezései határozzák meg.

18. Ha az áruk oly helyekre küldetnek, melyek nem a vasut mentén fekszenek, vagy oly vasuti állomásokra, melyek áruforgalomra berendezve nincsenek, a feladó köteles azon vasuti állomást megnevezni, ameddig az áru szállítandó: a továbbszállításról az átvevő tartozik gondoskodni, amennyiben azt a vasut sem saját berendezéseivel látja el. (Lásd a 16. cikkhez tartozó kiegészítő határozmányt.)

19. Magyarországra vagy Ausztriába irányuló forgalomban az 1. melléklet szerint csak feltételesen szállítható tárgyak, a végrehajtási határozmányok 1. §-ában az 1. bek. 1., 2. és 3. pontja alatt felsorolt áruk, valamint az 5. cikkhez tartozó 2. és 3. kiegészítő határozmányban említett tárgyak »pályaudvaron marad» fuvarlevél-előírással nem vehetők fel.

20. Ha a feladó a nemzetközi egyezmény 14. és 15. cikke értelmében meghosszabbított szállítási határidővel és korlátozott felelősséggel bíró külön vagy kivételes díjszabás alkalmazását kívánja, tartozik a fuvarlevélbe az erre rendelt helyen a vonatkozó külön (kivételes) díjszabás alkalmazását előírni.

A díjszabásokból kitűnik, hogy ilyen előírás mennyiben szükséges.

Ezen határozmány értelmében előírás érvényével bir a következő szavaknak a fuvarlevél megjelölt helyén történt bejegyzése is: »Külön díjszabás» vagy »Kivételes díjszabás» vagy »Legalcsonyabb díjszabás» vagy »Legelőcsőbb díjszabás».

21. A betartandó szállítási utirány megjelölése czéljából a fuvarlevélnek az alkalmazandó díjszabások és kívánt utirány bejegyzésére szolgáló rovatába az utiránynál tekintetbe jövő állomások azon sorrendben, a melyben azok a feladási állomástól a rendeltetési állomásig érintendők, fel sorolandók.

22. Ha a feladó a betartandó szállítási utirányt a fuvarlevélben előírja, akkor valamely fennálló közvetlen díjszabás alapján való elszámolás csak azon esetben igényelhető, ha az előírt ut az irányítási szabályok szerint a szállításra valamely időben jogosult, tekintet nélkül tehát arra, vajjon ez utóbbi az elszámolás idejében áll-e vagy sem.

A nemzetközi egyezmény 6. cikkének 1. 2) pontjában a vasutaknak megadott azon jog, mely szerint a küldeményeket más utirányon át szállíthatják, mint melyet a feladó a fuvarlevélben előírt, ezáltal nincs korlátozva.

Vámhivatali előírások, közvetlen díjszabások alkalmazása tekintetében épp úgy figyelembe veendő, mint utirány-előírások.

23. A fuvarlevélben az aláírás nyomtatott vagy bélyegzett jegyzéssel helyettesíthető.

24. Vámellenőrzés alatt álló árúkat más árúkkal együttesen egy fuvarlevélbe felvenni nem szabad.

25. Oly fuvarlevelek, melyek nem előírás szerint vannak kiállítva, visszautasítatnak.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

17. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 17. sz. kiegészítő határozménye.

18. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 18. sz. kiegészítő határozménye.

19. Magyarországra és Ausztriába irányuló forgalomban »Pályaudvaron marad» rendelkezéssel nem vehetők fel:

a) az 1. melléklet szerint csak feltételesen szállítható tárgyak,

b) a végrehajtási határozmányok 1. §-ában az (1) bekezdés 1., 2. és 3. pontja alatt felsorolt árúk, valamint

c) az 5. cikkhez tartozó 2. és 3. kiegészítő határozmányban említett tárgyak.

20. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 20. sz. kiegészítő határozménye.

21. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 22. sz. kiegészítő határozménye.

22. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 23. sz. kiegészítő határozménye.

23. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 24. sz. kiegészítő határozménye.

24. Az osztrák-magyar-svájci kötelék 25. sz. kiegészítő határozménye.

Bírói határozatok.

A B. E. 6. czikke 1) pontja szerint a követendő szállítási utirány megjelölése hiányában a vasut azon utirányt köteles választani, amelyet a feladó javára legcélszerűbbnek vél. Ezen választás következményeiért azonban a vasut csak akkor felelős, ha ebben vétkes gondatlanság terheli. E rendelkezés értelmében a B. E. hatálya alá eső viszonylatban az utólagos olcsóbb elszámolás a vasuttal szemben csak akkor érvényesíthető, ha a vasutat az utirány megválasztásában vétkes gondatlanság terheli. Amennyiben az üzl. szab. 61. §-ához tartozó VI-ik póthatározmány az abban foglalt korlátok közt vétkes gondatlanság fennforgása nélkül is megengedi az utólagos olcsóbb elszámolás alkalmazását, nem férhet kétség ahhoz, hogy az üzl. szab. határozmény a fuvaroztató félre nézve kedvezőbb, mert több jogot biztosít részére. Vétkes gondatlanságot a felperes nem mutatott ki. Igaz ugyan, hogy a vasut rendszerint a legolcsóbb díjszabást tartozik alkalmazni, de egymagában az, hogy a legolcsóbb díjszabás alkalmazását elmulasztotta, nem oly foku és mérvű mulasztás, mely okul szolgálhatna arra, hogy a vasut tisztán, ez alapon vétkes gondatlansággal lenne terhelhető. (Keresk. és váltótvszék 1906. D. 964.)

Tévesen vitatja felülvizsgálati kérelmében az alperes, hogy az alkalmazandó díjszabás előírása a fuvarlevél lényeges kelléke, mert a **berni egyezmény 6. §-ának az alperes által hivatkozott 1) pontja** a követendő szállítási utirány előírásáról szól, **a díjszabás előírását azonban a fuvarlevél kellékei közé nem sorolja.**

Ezt előre bocsátva, a kir. törvényszék a jelen perben vitás azt a kérdést, vajjon a vasut által választott **tört díjszámítás**al szemben a félnek az a kívánsága, hogy az elszámolás a feladó és leadó állomás között fennálló közvetlen díjtétel alapján történjék, utólagos kombinációnak tekinthető-e, a felperes javára döntötte el.

Mert a **közvetlen díjtétel** abban a viszonylatban, melyre vonatkozik, kivétel nélkül mindig irányadó, a vasutnak ettől egyoldaluan eltérni és a terhebb díjszámítást alkalmazni joga nincs, a miből következik, hogy a vasut közvetlen díjtétel alkalmazását csak az esetben mellőzheti, ha a tört díjszámítás a félre nézve kedvezőbb. (Keresk. és váltótvszék 1904. E. 397.)

Felek egyező előadásából és a csatolt fuvarlevélből is a kir. törvényszék megállapította, hogy Losnovicztől—Oderberg **szállítási utirány** a fuvarleveleken megjelölve nincs.

Ily megjelölés hiányában a N. E. 6. czikke 1) pontja 2-ik bek. értelmében a vasut választhatja az utirányt és a választásának következményeiért csak akkor felelős, ha őt a választás körül vétkesség terheli.

Azonban vétkesség esete fenn nem forog, sőt a vasut a Kattowitzon át való irányítást jogosan vélhette a feladóra célszerűbbnek, mert Losnovicztől Kattowitzon át Oderbergig kisebb a fuvardíj, mint Dziedzen át; és a határidő sem nagyobb; sőt Kattowitzon át Oderbergig Oderberg transitó közvetlen és kedvezményes díjtétel is lévén, a szállítás Oderbergig ezen irányítás mellett még olcsóbb is, mint Dziedzen át.

peres 81.70 Mk és ennek 1910 május 1-től számítandó 4 % kamatnak előlegesen végrehajthatólag megfizetésére ítéltesék. A beperelt fél indítványozta, hogy a panasz elutasíttassék.

Kifogásai a következők: A fuvarlevelekben foglalt bejegyzésekből nem volt kivethető, hogy a feladó melyik szállítási utirányt kívánta, miért is a feladó javára legalkalmasabbnak mutatkozott itzkány—leipzig közvetlen ut választatott, mely uton a szállítás átrakás nélkül történhetett. A Tetschenen át, — mindenesetre valamivel olcsóbb — szállítás esetében a szállítás, a többször szükséges átrovatolások és a pályáról pályára való átadások következtében, lényegesen késleltetett volna. A legolcsóbb számítás előírása nem azonos az utirányelőírással, minek következtében az a vasutra nem kötelező.

A szóban lévő szállítmány továbbítása különböző államok vasutai részéről közvetlen fuvarlevelek alapján történt. Az ehhez fűződő jogi kérdések elbírálása ennél fogva az 1890. évi október 14-diki nemzetközi vasuti egyezmény alapján bírálendő el. Ennek hatodik cikkében ki van mondva, hogy a szállítmányt kísérő fuvarlevélnek tartalmaznia kell: a tartandó szállítási utvonalnak megjelölése, azon állomásoknak felemlítésével, amelyeken a vámkezelésnek kell történnie, továbbá: »ily adatok hiányában a vasut azon utirányt választja, mely a feladó részére legalkalmasabbnak mutatkozik. Ezen utmegválasztásból eredő következményekért a vasut csak akkor szavatol, ha ezért a terhére vétkes mulasztás mutatkozik.« A 341. sz. fuvarlevélben foglalt bejegyzés: **»Elvámolás és rovatolás Itzkányig«** nem jelent utelőírást az Itzkánytól Leipzigig való szállításnál. Még a 367. sz. fuvarlevélben foglalt bejegyzés: »Itzkánytól a legolcsóbb díjszámítás« sem tekinthető »a betartandó szállítási utvonalnak megjelölése« kitételnek. Ennek folytán mindkét szállítmány azért, mert Itzkánytól Leipzigig több utvonal van, a vasut részéről a fentebb említett póthatározmánynak megfelelően volt kezelendő. A felperesnek a vasut részéről választott utirány alkalmazásából eredő kára (a fuvardíj megdrágítása) megterítésére irányuló követelése csak akkor volna indokolt, ha a felperes az egyebekben nem vitás szállítási költség megdrágítása mellett igazolná: 1. hogy oly körülmények forogtak fenn, amelyek a vasut részéről választott utirányt egy másik lehető volt utiránnyal szemben, a feladó részére kevésbé alkalmasnak mutatnák, 2. hogy a vasut ezen körülményeket az utvonal megválasztásánál szándékosan vagy vétkes gondatlanságból figyelmen kívül hagyta. A felperes egyetlen körülmény gyanánt azt hozta fel, hogy a tojásküldeményeknek Tetschenen vagy Bodenbachon át, ezen helyen megszakítással való továbbítása mellett, a 341. sz. küldemény-nél csak 360.60 Mk, és a 367. számúnál csak 590.70 Mk lett volna fizetendő fuvardíj czímén, a 341. sz. küldemény után tényleg fizetett 390.30 Mk és a 367. sz. szállítmányért fizetett 642.70 Mk ellenében. A vasut választotta volna tehát ezen olcsóbb utirányokat. Ha a díjszámítás alapján a felperes számítása vétetik, úgy ezen szállítási irányok körülbelül 8 % -kal olcsóbbak azoknál, amelyeket a vasut választott. Valamely szállítmánynak feltétlen célirányos utja gyanánt

azon utirány tekintendő, amely a szállítási cél elérésének (a szállított árunak a rendeltető-állomáson való kiadása sértetlen állapotban) a legjobban megfelel. Szabályszerűleg ez a legrövidebb, tehát a közvetlen utirány, mert egyrészt a cél eléréséhez a legkevesebb időt veszi igénybe, másrészt a minden egyes küldeményt fenyegető veszélyt lehetőleg apasztja. Az, hogy valamely utirány drága vagy olcsó, a czélszerűség kérdésénél egyáltalában nem játszik szerepet. Ama kérdés elbírálásánál, hogy a feltétlen czélszerű utirány egyuttal a feladó részére is a legczélszerűbb utirány, a költségkérdés is figyelembe jöhet, de ez csak akkor bírhat döntő súllyal, ha a feltétlen czélszerű utirány költségei egy másik utirány költségeivel szemben oly magasak, hogy a költségek többlete az előnyeit megszünteti. Ez egy 8 %-os költség-többletnél nem áll fenn. Azon tény, hogy 8 %-kal olcsóbb utirányok léteznek, nem jelenti azt, hogy a vasut részéről választott utirány tekintessék a kevésbé czélirányos utnak. Ezzel a 341. sz. szállítmány után emelt igény megdőlt. Ellenben a 367. sz. szállítmánynál figyelembe veendő volt a feladónak ama bejegyzése, hogy „Itzkánytól a legolcsóbb díjszámítás alkalmazandó.” Ezzel a feladó kifejezésre akarta juttatni azt, hogy a közvetlen ut előnyeiről lemond, ha rövidebb, habár körülményesebb ut létezik. Ehhez képest a fentebb említett feltevések közül az első teljesítettnek lehetne tekinteni és feltehető, hogy adott esetben a választott utirány az ismert másik utiránnyal szemben mint kevésbé czélirányosnak tekinthető. Csakhogy ekkor elmarad a feltétel másodikika, ugyanis az, hogy Itzkány állomás az olcsóbb továbbítási módokat lehetőségeit vétkes gondatlanságból figyelmen kívül hagyta. Ezen állomásról a szállítmányok — mint a jelen esetben is — Leipzigba közvetlenül rovatoltatnak és a fuvardíjak a közvetlen díjtételek alapján lesznek megállapítva. Ha a szállítás Tetschenen vagy Bodenbachon át kéretik, akkor a rovatolás ezen állomásig a tört forgalomban történik és a fuvardíj a rovatolási állomásig érvényes osztrák helyi díjszabás szerint számíttatik; Tetschenben vagy Bodenbachban a küldemények Leipzigba rovatoltatnak (átrovatolás) és a fuvardíj a porosz díjszabás szerint számíttatik fel. **Hogy az itzkányi hivatalnok,** ki rendszerint csak a közvetlen forgalomban érvényes külföldi díjszabásokat, vagy a határállomásig érvényes helyi díjszabást alkalmazza, még a külföldi díjszabásokat — jelen esetben a poroszt — is ismerje, vagy egyes esetekben azokról tudomást szerezni kénytelen, tőle nem követelhető. Ha Itzkány állomás a porosz díjszabást nem ismerheti, akkor a fentebbi feltevések másodikika önmagától elesik.

De elesik ez még akkor is, ha Itzkány állomás előtt a porosz díjszabás ismeretes volna, m. p. annál fogva, mert a rovatolás rendszerint közvetlenül történik: de még ha a feladó tudomással is bír arról, hogy a fuvardíj olcsóbbá téte e lehetővé válik azáltal, hogy a szállítás félbeszakíttatik, és ennek létezését „Itzkánytól a legolcsóbb díjszámítás” bejegyzés által jelzi, még akkor sem lehet a vasuttól feltételezni, hogy az a rovatolások valamennyi lehetőségeit a szabályellenes tört forgalomban felderítse, az ezek alapján eredményező fuvardíjakat megállapítsa és így végül kiszámítsa, miképen volna

a küldemény a legolcsóbbban továbbítható. Azon vasut, mely ily számításokat nem eszközöl, hanem szó nélkül közvetlenül rovatol, vétkes mulasztást nem követ el. Ha a feladó tudja, hogy a közvetlen rovatolás mellőzésével miképen érhető el olcsóbb fuvardíjszámítás tört rovatolással, akkor a neki kívánatos rovatolást a vasutnak pontosan írja elő.

A panasz tehát indokolatlan. (Hallei törvényszék 1910 évi 3. C. 1587/16. sz. ítélete.)

(A hallei Landgericht II. foku ítélete az előbbi ügyben:)
A szóbanforgó 2 fuvarlevélen Itzkánytól kezdve utirány-előírás nincs. A 367. számú fuvarlevélen levő következő előírás: „Itzkánytól legolcsóbb díjszámítás” önként érthetőleg utirány előírásnak nem minősíthető. A vasut ennél fogva, miután utirány-előírás nem volt, a feladó érdekében látszó legelőnyösebb utat választani jogosítva volt. Ez esetben, miután romlandó áruval volt szó (tojás), elsősorban azon utirány kerülhetett szóba, melyen át a leggyorsabb szállítás volt elérhető. A leggyorsabb szállítás a közvetlen elszámolás alapján érhető el, miután a szükséges átrovatolások folytán felmerülő, időt rabló veszteségek elkerültek. Ez esetben is, ha a küldemény Itzkánytól tört forgalomban számoltatott volna el, a tetschen-i átrovatolás vált volna szükségessé. Ily körülmények között teljesen mellékes, hogy a vasut szolgáltatási szabályzatok útján elrendelte, hogy mindazon esetben, ha utirány-előírás nincs, a küldemény, amennyiben lehetséges, közvetlenül számoltassék el. Könnyen romlandó áruknál az ily rendelet nem mellőzhető. Kétséges lehet azonban az, hogy ily áruknál a közvetlen elszámolás a félre nézve a legelőnyösebb, ha a közvetlen elszámolás aránytalanul drágább, mint a tört forgalomban való elszámolás. A jelen esetben lényegesebb szállítási díjkülönbözet nem állott be. Kérdés merül fel, hogy ezen álláspont elfoglalásánál a 367. számú fuvarlevélen ezen előírás „Itzkánytól legolcsóbb díjszámítás”, nem bir-e jelentőséggel. Ha ezen előírás, mint már fent említve volt, utirány-előírásnak nem is minősíthető, mégis az előírásból kivethető, hogy a feladó a fősúlyt a szállítás olcsóbbá tételére fektette.

Kérdés merül föl, hogy ez esetben a vasut nem volt-e köteles megállapítani, melyik utirányon át érhető el a legolcsóbb szállítási illeték. Ilyfajta köteleesség nem ismerhető el. Vétkes gondatlanságnak a vasut részéről az esetben volna minősíthető, ha a közvetlen díjszabások állandóan drágábbak volnának a tört forgalomban alkalmazandó helyi díjszabásnál, mert ily körülménynek az Itzkányban elszámolást végző hivatalnok előtt ismeretesnek kellett volna lennie és ily esetben a közvetlen elszámolást alkalmaznia nem szabadott volna. A közvetlen díjszabás azonban nem mindenkor drágább a helyi díjszabásoknál és különösen ez esetben a közvetlen díjszabásban való elszámolás csakis azért drágább, mert a tört forgalomban az Itzkány—Tetschen-i vonalrészre egy osztrák kiviteli díjszabás alkalmazása kéri. Egy ily kis állomástól nem követelhető, hogy az összes helyi és kötelei díjszabások ismeretesek legyenek előtte, továbbá gyakorlatilag kivihetetlen, hogy az összes állomások a nemzetközi egyezményben részes összes vasutak helyi és kötelei díjszabásaival láttassanak el. A nemzetközi egyezmény 6. §.

1) pontja határozottan megállapítja, hogy a nemzetközi szállítmányok fuvarlevelein a feladó köteles a külön díjszabások alkalmazását előírni. Ezen külön díjszabások alatt a díjszabásokban megjelölt kivételes díjszabások értendők. A feladónak joga van a kivételes díjszabások alkalmazását biztosítani; ha ezen jogával nem él, el kell tűrnie a vasút azon intézkedését, hogy a díjszámítás a rendes (normális) díjszabások alapján történik. A vasutnak nem kötelessége megállapítani az esetleg alkalmazandó kivételes díjszabások használatát.

A »legelőszóbb díjszámítás« megnevezése nem elegendő a 6. §-ban foglalt előírás szempontjából. Miután ezen előírásból az osztrák kiviteli díjszabás alkalmazása nem tűnik ki, elégtelensége miatt a vasutra nem kötelező. A feladó a kivételes díjszabások alkalmazását, csakis a nemzetközi egyezményben megállapított alakban nyilváníthatja volna. Mind ezeknél fogva vétkes gondatlanság, amelyért a vasut felelős, szóba nem jöhet. A felperes a nemzetközi egyezmény egy póthatározmányára hivatkozik, melynek nem létezése azonban az alperes által hitelesen bizonyítottatik. A felperes a vasutak között megállapított **visszatérítési egyezményt** tartja szem előtt. Ezen egyezményben azonban csakis azon elvek vannak letéve, amelyeket a visszatérítési keresetek elintézésére nézve a vasutak egymás között állapítottak meg. A vasutaknak ezen tisztán szolgálati intézkedései egy harmadiktól jogosultsággal nem bírnak és ha abban határozmányok is foglaltatnak, hogy utirány és rovatolási előírás nélkül ősőbb díjszámítási eshetőségek bizonyos körülmények között figyelembe vétetnek, még sincs arra törvényes jogalapja. Ép oly jogtalanul hivatkozik a felperes az osztrák államvasutak üzletszabályzatára, valamint a német vasutak üzletrendjére. Jelen esetben első sorban az a kérdés merül fel, hogy a küldemények a közvetlen forgalomban, avagy a tört forgalomban voltak elszámolandók. Ezen kérdés, miután **nemzetközi átmeneti küldeményekről** van szó, csakis a nemzetközi egyezmény alapján bírálható el és csakis azon esetben, ha megállapíthatnók, hogy a küldemények tört forgalomban voltak elszámolandók, úgy az egyes részes vasutak helyi díjszabásai, illetve azok üzletszabályzatai jöhetnek számításba, Amennyiben a felperes a Németország és Ausztria-Magyarország között kötött **kereskedelmi szerződésekre** hivatkozik, szintén nem helyt álló, mert ezen szerződés csakis a szerződő államok jogait állapítja meg és nem jogosítja fel az egyes állampolgárokat egy önálló igényre. Végül a díjszabás helytelen alkalmazásának megfelelően, helyesen osztályoztattak és a fuvardíj a közvetlen díjszabás alapján helyesen állapított meg. Mindezek után most csak az vizsgálendő meg, miszerint az a körülmény, hogy a 341. számú fuvarlevéllel szállított küldemény nem a Myslovitz-i utat tartotta be, hanem Olmütz—Kolin—Lissa—Tetschen-en át továbbított, a döntésre befolyással bír-e.

A **szállítási utirány**, amelyet a küldemény tényleg megtett, látszólag azonos azon uttal, amelyet a küldemény tört forgalomban valóállítás esetén befutott volna, mindazonáltal a tört forgalomban érvényes díjszabások tekintetbe nem jö-



hetnek. A küldemény közvetlen forgalomban lett elszámolva és ennél fogva a szállításra jogosult Myslovitz-i uton kellett volna továbbítani és csak ismeretlen okból lett Tetschen-en át elhurczolva. A szállítási illetékek a Myslovitz-i utirány javára számoltattak le; daczára az elhurczolásnak, a küldemény nem tört forgalomban szállítotott, mert ily esetben a Tetschen-ben történő átrovatolás vált volna szükségessé, ami azonban jelen esetben nem történt meg. A küldemény ennél fogva a közvetlen forgalom előnyeit élvezte, miután a Tetschen-i átrovatolás folytán önként érthetőleg idővesztéssel szenvedett volna. A Tetschen-en át történt elhurczolás folytán határidő mulasztás nem áll fenn, illetve nem érvényesített. Ezen okoknál fogva a keresetet elutasító ítélet jogos.

7. cikk.

Felelősség a fuvarlevél adataiért. Azok megállapítása a vasut részéről. Fuvardíjpótlékok.

N. E. 7. cikke.

(1) A feladó a fuvarlevélbe foglalt adatok és nyilatkozatok helyességeért felelős és viseli mindazon következményeket, melyek a helytelen, határozatlan vagy elégtelen nyilatkozatokból származnak.

(2) A vasutnak mindenkor jogában áll a küldemény tartalmának megegyező voltát a fuvarlevél adataival megvizsgálni. Az eredmény megállapítása az eljárás helyén fennálló törvények vagy szabályzatok rendelkezései szerint történik. A jogosult fél szabályszerűen meghívandó, hogy a vizsgálatnál jelen legyen, kivéve azon esetet, midőn a vizsgálat oly rendőri intézkedések alapján történik, melyeket az állam a közbiztonság- vagy a közrend érdekében foganatosít.

(3) A küldemény súlyának vagy darabszámának megállapítása és ellenőrzése körül a vasutakat megillető jog és kötelesség tekintetében az illető állam törvényei és szabályzatai mérvadók.

(4) A küldemény tartalmának helytelen bevallása, vagy a valóságnál alacsonyabb súly bevallása, valamint a feladó által megrakott kocsi tulterhelése esetében — az esetleges fuvardíjkülönbözet utánfizetésétől és a felmerült kár megtérítésétől, valamint a büntetőjogi és rendőri szabályokban megállapított büntetésektől eltekintve — a szállításban részes vasutak javára a végrehajtási határozmányokban megszabott fuvardíjpótlék fizetendő.

(5) Fuvardíjpótlék nem fizetendő:

a) oly áruk súlyának helytelen bevallása esetében, melyeket a feladási állomásra nézve mérvadó szabályok szerint a vasut megmérlegelni köteles;

b) a súlynak helytelen bevallása vagy a kocsi tulterhelése esetében, ha a feladó a fuvarlevélben kívánta, hogy a mérlegelés a vasut által eszközöltessék;

c) a szállítás tartama alatt az időjárás befolyásából keletkező tulterhelés esetében, ha a feladó bebizonyítja, hogy a kocsi megrakása tekintetében a feladási állomáson a mérvadó szabályokat betartotta;

d) a szállítás tartama alatt keletkezett oly súlynövekedés esetében, amely tulterhelést nem okozott, amennyiben a feladó bebizonyítja, hogy a súlynövekedés az időjárás befolyására vezethető vissza.

(6) A fuvardíjpótlékok fizetése vagy visszafizetése iránti igény (a végrehajtási határozmányok 3. §-ának (1)-től (5)-ig terjedő bekezdései és a 9. §-ának (2) bekezdése) egy év alatt elévül, amennyiben az a felek között elismerés, egyez-

ség vagy birói ítélet által meg nem állapított. Az elévülés a fuvardíjpótlékok fizetése iránti igényeknél a fuvardíj kifizetésével, vagy ha a fuvardíj nem volt fizetendő, az árúk átadásával veszi kezdetét; a fuvardíjpótlékok visszafizetése iránti igényeknél pedig az elévülés a pótlékok kifizetésével kezdődik. A 45. cikk (3) és (4) bekezdésében foglalt rendelkezések a szóban levő elévülésre is mérvadók. A 44. cikk (1) bekezdésének rendelkezése a jelen esetre ki nem terjed.

Végrehajtási határozmányok 3. §-a.

(1) Ha az 1. §. (1) bekezdésében és az 1. mellékletben felsorolt tárgyak helytelen vagy hiányos bevallással adatnak fel fuvarozás végett, vagy ha az 1. mellékletben megállapított biztonsági szabályok a feladásnál figyelmen kívül hagyatnak, a fuvardíjpótlék 15 frankot tesz az egész küldeménydarab brutto-kilogrammja után.

(2) Minden egyéb esetben az egyezmény 7. cikkében érintett fuvardíjpótlék a tartalom helytelen bevallásáért, a mennyiben ez a bevallás nem olyan természetű, hogy fuvardíjmegróvidítést vonhatna maga után, fuvarlevelenként 1 frankot tesz, különben pedig kétszeresét teszi a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a bevallott és a megállapított tartalom után esedékes fuvardíj-különbözetnek, mindenesetre azonban legalább 1 frankot.

(3) A valóságosnál csekélyebb súly bevallása esetén a fuvardíjpótlék kétszeresét teszi a bevallott és a megállapított súly után a feladási állomástól a rendeltetési állomásig esedékes fuvardíj-különbözetnek.

(4) A feladó által megrakott kocsi tulterhelése esetében a fuvardíjpótlék hatszorosát teszi a feladási állomástól a rendeltetési állomásig azon súly után esedékes fuvardíjnak, a mely súly a megterhelésnek az (5) bekezdésben megállapított két legszélsőbb határának valamelyikét meghaladja. Ha csekélyebb súly bevallásának és tulterhelésének esete egyide-

jüleg forog fenn, a fuvardíjpótlék úgy a helytelen súlybevallásért, mint a tulterhelésért beszedetik.

(5) A fuvardíjpótlék a tulterhelésért (4. bekezdés) beszedetik:

a) oly kocsi használatánál, melyeken a megengedett terhelés jelzésére csak egy felirat van: ha a feljegyzett »raksúly« vagy a feljegyzett »hordképesség« a megrakásnál több, mint 5 százalékkal túllépve lett;

b) oly kocsik használatánál, melyeken két felirat van, még pedig »raksúly« (szabványos terhelés) és »hordképesség« (legnagyobb megterhelés): ha a megterhelés ezen hordképességet egyáltalán meghaladja.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Nem világos vagy hiányos czimzések, például a rendeltetési állomásnak vagy a kiadó pályaudvarnak nem pontos megjelöléséből és a lakásczim kitételének hiányából származó hátrányokért a vasutak nem felelősek.

2. Ha a fuvarlevelet a feladó kívánságra vasuti közeg állítja ki, vagy ez teljesíti a német vagy francia nyelvre való fordításokat, ez a feladó megbízottjának tekintetik. Hogy az ilyen megbízásoknak a vasut mennyiben felel meg, az a feladási vasutnál fennálló szabályzatokból vehető ki.

3. Ha a kocsirakományú árúk vágányhidmérlegen méretnek meg, a súlymegállapítás alapjául a vasuti kocsira jegyzett önsúly vétetik, a mennyiben a kocsinak a vasut beleegyezésével eszközölt megmérés által a feljegyzettől eltérő súly nem állapittatik meg.

4. A végrehajtási határozmányok 3. §-ának 1. pontjában említett fuvardíjpótlék adott esetben azon tárgyakért is fizetendő, melyekre nézve a végrehajtási határozmányok 1. §-ának (3) pontja értelmében két vagy több szerződő állam forgalmában enyhébb feltételek vannak megállapítva.

5. A küldemény tartalmának helytelen bevallása, a valóságosnál alacsonyabb súlybevallás, valamint a feladó által megrakott kocsi tulterhelése ese-

tében a fuvardíjpótlékok a végrehajtási határozmányok 3. §-a értelmében szedetnek be, tekintet nélkül arra, hogy a megállapítás a feladási, valamely közbeeső vagy a rendeltetési állomáson történt-e.

6. Valamely kocsi tulterhelhetése esetén a fuvardíjpótlék, a végrehajtási határozmányok 3. §-a (4) és (5) pontjai értelmében való beszédésének ép-ségben hagyása mellett a következőképen kell eljárni:

a) ha valamely kocsi tulterhelhetése (a végrehajtási határozmányok 3. §-ának (5) pontja) a feladási vagy valamely közbeeső állomáson fedeztetik fel, akkor, ha fuvardíjpótlék nem is lesz beszédve (a 7. cikk (5) pontjának *b)* és *c)* bekezdései), a tulsuly lerakatik. A feladó erről és pedig ha a tulsulyt valamely közbeeső állomás rakatta le, a feladási állomás közvetítése útján haladéktalanul értesítendő.

A közbeeső állomáson lerakott tulsuly után a díj-számítás ezen állomásig az egész rakományra alkalmazott díjtétel alapján a lerakó állomásig használt szállítási ut hosszának arányában történik.

b) A tulsuly kirakásáért a lerakást eszközölő vasut mellékkilleték-díjszabásában megállapított kirakási illetékek számíttatnak fel.

c) ha valamely közbeeső állomáson raktározó tulsuly a feladó rendelkezéséhez képest további vagy visszaszállíttatik, ez külön szállítmány gyanánt kezelendő.

7. A fuvardíjpótlékok a küldeményt terhelik.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. sz. E. K. H.-hoz.

A vasutnak jogában áll bármikor megvizsgálni, hogy a küldemény darabszám, suly és tartalom szerint megegyezik-e a fuvarlevéllel. Ezért illetékek nem szedhetők. Ha a tartalom megvizsgáláshoz a 7. cikk (2) bekezdése értelmében meghívott rendelkezésre jogosult nem jelenik meg, két tanut kell a vizsgálatához meghívni. Ha a fuvarlevél adatai helyteleneknek bizonyulnak, a vasutnak esetleg felmerült kiadásai megtérítendőek.

B. Belgiumban e vizsgálatot illetőleg külön törvényes határozmányok érvényesek.

Az olyan darabárúknál, melyeket a vasut rakat be, köteles a vasut a darabszámot és a súlyt a felvételnél megállapítani. Hogy a mérlegelésért illeték beszedetik-e, ezt a díjszabás határozza meg. Szabadságában áll a feladónak vagy meghatalmazottjának, hogy a megállapításnál jelen lehessen. A vasut a mérlegeléstől eltekintve vagy — egynemű daraboknál — próbamérlegeléseket fogatosíthat, ha a feladó a súlyt a fuvarlevélben kitüntette és az utánmérlegelést a fuvarlevélben nem kívánta.

A mérlegelésért illeték nem szedetik be.

Valamennyi más küldeménynél köteles a vasut a feladónak a fuvarlevélben kifejezett kívánságára a súlyt és a darabszámot megállapítani, kivéve azt az esetet, ha a rendelkezésre álló mérlegelési eszközök nem elégségesek vagy ha az áru minőségénél vagy az üzemi viszonyoknál fogva a darabszám megállapítása nem lehetséges. A vasut tartozik a súlyt erre vonatkozó kívánság nélkül is megállapítani, ha a súly a fuvarlevélben nincs kitüntetve. Ezen megállapításokért a díjszabásszerű illetéket kell megfizetni. Ha a súly megállapítása a feladási állomáson nem lehetséges, az más állomáson történik.

A használandó mérlegelési készülék megválasztása a vasutnak joga.

Belgiumban a kocsirakományok feladói mindig kötelesek a küldemény súlyát a fuvarlevélen feltüntetni.

A súly és a darabszám megállapításáért járó illeték a vasutnak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban vannak meghatározva.

A feladó a feladás alkalmával kívánhatja, hogy a darabszám és a súly megállapításánál jelen lehessen, ha a megállapítás a feladási állomáson történik. Ha a feladó ezt a kívánságát nem nyilvánította vagy a neki nyújtott alkalmat elmulasztotta, tartozik a díjszabásszerű illetéket újból megfizetni, ha a megállapítás kívánságára megismételtetik.

A súly és darabszám megállapítását a vasut a fuvarlevélen elismerni tartozik. Ha a megállapítás a feladási állomáson történik, az elismerést a fuvarlevélmásodpéldányon is ki kell tüntetni.

Ha a kocsirakományi árúk vágányhidmérlegen mérlegeltetnek, a rendelkezésre jogosult azon kíván-

ságának, hogy az üres koci megmérlegeltessek, meg kell felelni, ha azt az üzemi viszonyok megengedik. Szedetik-e ezért és minő illeték, a díjszabásban kell meghatározni.

A koci önsúlyának a feladó által kívánt megállapításáért járó illeték a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabások határozmányai szerint szedetik be.

Ha az árúnak vágányhidmérlegen történt hivatalos utánmérlegelése anélkül, hogy a koci önsúlya külön megállapított volna, a fuvarlevéllel bevallott súllyal szemben a kocsira jegyzett önsúly 2 %-ánál nagyobb eltérést nem tüntet fel, úgy a bevallott súly a díjszámítás céljára helyesnek vétetik.

Ha a koci önsúlyának a rendelkezésre jogosult kívánságára történt megállapítása alkalmával a kocsira jegyzett önsúllyal szemben nagyobb eltérés nem mutatkozik, ez esetben a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban megállapított mérlegelési illeték szedetik be. Belgiumban ezért illeték nem szedetik.

4. sz. E. K. H.-hoz.

A feladó által berakott küldemény darabszámának vagy súlyának helytelen bevallása esetében, ha ez fuvardíjmegrövidítést vonhat maga után, a 7. cikk (4) bekezdése szerint beszédendő fuvardíjpótlék szedetik és ez esetben a feladási állomástól a rendeltetési állomásig a helytelen bevallás szerint járó és a helyesen kiszámított fuvardíj közti különbözet kétszeresét teszi ki.

6. sz. E. K. H.-hoz.

A vámvonal átlépése előtt tulterhelés folytán lerakott rakományrészlet egy más, de ugyanazon feladóállomásról származó s a lerakó állomáson ugysis áthaladó azonos tartalmu küldeményhez hozzárakható.

1. ha az eredeti küldeménynek megmérlegelésénél a feladó kifejezetten kívánta, e kívánságnak azonban a vasut vágányhidmérleg hiányában eleget nem tehetett, és

2. ha a feladó a következő kocsit előzetesen annnyival kisebb súllyal rakja meg, amennyit az illető közbeneső állomáson hozzárakni kíván s a fuvarlevélbe a küldemény feltartóztatása iránt minden kételyt kizáró módon megfelelő jegyzetet irt be.

A második küldeménynek fuvardíja a küldeménynek özsúlya alapján a közbeneső állomástól számítatik. Ez esetben az a) pont 2. bekezdése szerint beszédett fuvardíj visszatérítettik és a c) alatti határozmány nem nyer alkalmazást.

A szállításnak a tulsúly kirakása és hozzárakása által okozott megszakításáért a koci feltartóztatásának időpontjától kezdve a továbbbszállításig kocsiálláspénz szedetik be, ha a feladó a súlynak a vasut által leendő megállapítását nem kérte.

A feladó vagy ennek munkásai által végzett kocsitulterhelés folytán keletkezett minden kárért a feladó felelős.

7. sz. E. K. H.-hoz.

A 7. cikk (4) bekezdése értelmében fizetendő fuvardíjpótlékok, a végrehajtási határozmányok 3. §-a szerint beszedetnek, tekintet nélkül arra, hogy forog-e fenn vétkesség a feladó részéről vagy nem.

A végrehajtási határozmányok 3. §-a és a fentebb 4. alatt megállapított fuvardíjpótlékok együttesen szedetnek be, ha ezen szabályok közül egyidejűleg több lett megszerve. Ha az olyan helytelen tartalombevallás, mely fuvardíjmeg rövidítést vonhat maga után, a küldemény darabszámának vagy súlyának helytelen bevallásával együtt fordul elő s nem a végr. hat. 1. § (1) bekezdésében és az 1. mellékletben megnevezett minőségű tárgyakról van szó, a fuvardíjpótlék a kétszerese annak a fuvardíjkülönbözetnek, mely egyrészről a bevallott darabszám vagy a bevallott tartalom után számított fuvardíj, másrészről a megállapított darabszám vagy megállapított súly és a megállapított tartalom után számított fuvardíj között mutatkozik.

A végrehajtási határozmányok 3. §. (1.) bekezdésében említett 15 frank fuvardíjpótléknak, 12 korona, illetve 12 márka, illetve 7 németalföldi értékű forint, — a végrehajtási határozmányok 3. §. (2.) bekezdésében említett 1 frank fuvardíjpótléknak 1 korona, illetve 0.80 márka, illetve 0.50 németalföldi értékű forint felel meg.

O. M. S., O. M. F.

Köteléki kiegészítő határozmány.

8. A súly megállapítását a felvevő állomás a mérlegbélyegnek a fuvarlevélre való rányomásával igazolja.

8. cikk.

A fuvarozási szerződés megkötése.

N. E. 8. cikkke.

(1) A fuvarozási szerződés meg van kötve, mihelyt az árút a feladóállomás a fuvarlevéllel

fuvarozás végett átvette. Az átvétel jeléül a fuvarlevélre a feladási állomás keletbélyege ráüttetik.

(2) A bélyegzésnek az ugyanazon fuvarlevélben megjelölt árú teljes beszállítása után késedelem nélkül s a feladó kívánságára annak jelenlétében kell történnie.

(3) A bélyeggel ellátott fuvarlevél a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgál.

(4) Azon árúknál azonban, amelyek berakásáról a díjszabások avagy külön megállapodás szerint — feltéve, hogy ily megállapodás azon állam területén, hol a berakás történik, meg van engedve, — a feladó gondoskodik, a fuvarlevélnek a súlyra és a darabszámra vonatkozó adatai a vasut ellen nem bizonyítanak, hacsak a vasut utánmérést, illetőleg utánszámlálást nem eszközölt, mely körülménynek a fuvarlevélen kitüntetve kell lennie.

(5) A vasut köteles az árúküldemény átvételét, a fuvarozásra való átvétel keltének megjelölése mellett, a fuvarlevéllel együtt beszolgáltatandó fuvarlevél-másodpéldányon elismerni.

(6) Ezen másodpéldány sem az eredeti fuvarlevél, sem pedig a rakjegy (connaissance) jelentőségével nem bir.

O. M. S., O. M. F.

Köteléki kiegészítő határozmány.

A feladó által benyújtott fuvarlevél-másodpéldánynak az eredeti fuvarlevéllel teljesen egybehangzónak kell lennie és minden jegyzetet és nyilatkozatot is tartalmaznia kell.

Birói határozatok.

A berni egyezmény 8. cikkének 1. pontja szerint a fuvarozási szerződés meg van kötve, míhelyt az árút a feladó állomás a fuvarlevéllel fuvarozás végett átvette, a felek egyező előadásából pedig kétségtelen, hogy a fuvarozási ügylet perfectiójának ez az egyedül kelléke már február 8-án fennforgott.

A felperes utalt ugyan arra, hogy a vasut nemcsak fuvarozás, hanem őrzés végett is átveheti az árút. A berni egyezmény 5. cikke ezt megengedi és e részben a feladási állomásra nézve érvényes szabályokat mondja ki irányadónak. A magyar üzletszabályzat 55. §-a szerint pedig a megőrzés céljából való átvételnek csak akkor van helye, ha a szállítás azonnal nem eszközölhető s a feladó tartozik az 55. §-ban szabályozott eljáráshoz való hozzájárulását a fuvarlevélen kijelenteni. Ugyde a C) alatti fuvarlevél ilyen kijelentést nem tartalmaz s felperes nem is állítja, hogy a vasut a szállításnak azonnali eszközlésében akadályozva volt, sőt a felek egyezően előadták, hogy az árú átadása és átvétele február 8-án a C) alatti fuvarlevéllel az árú azonnali továbbítása s nem megőrzés céljából történt. A fuvarozási szerződés tehát megkötöttnek tekintendő.

A **bélyeg hiánya** ebből a szempontból közömbös, mert annak alkalmazása a **berni egyezmény 8. cikke szerint** csak az átvétel jeléül s a bélyeggel ellátott fuvarlevél csak a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgál, a bélyeg alkalmazása tehát sem érvényességi kelléket, sem az ügylet perfectiójának feltételét nem képezi, már azért sem, mert jöllehet a fuvarozási szerződés rendszerint s a jelen perben is, jelenlevők közt köttetik meg, a bélyeg a feladó eltávozása után is alkalmazható. Az előbb idézett cikk ugyanis világosan kijelenti, hogy a bélyegzésnek csak akkor kell a feladó jelenlétében történnie, ha az utóbbi azt kifejezetten kívánja. (Keresk. és váltótvszék 1896. D. 716.)

9. cikk.

Az árú csomagolása és megjelölése.

N. E. 9. cikke.

(1) Amennyiben az áruküldemény természete a szállításközbeni elveszés vagy megsérülés megátlása érdekében begöngyölést tesz szükségessé, erről kellően gondoskodni a feladó köteles.

(2) Ha a feladó ezen köteletségének nem tett eleget, akkor a vasut, ha ugyan az árú átvételét meg nem tagadja, jogosítva van követelni, hogy a feladó a fuvarlevélre vezetett megjegyzésben a begöngyölés teljes hiányát vagy annak hiányosságát elismerje és hogy ezen kívül a feladási állomás számára külön nyilatkozatot is állítson ki,

melynek mintája a végrehajtási határozmányokban van megállapítva.

(3) A csomagolásnak ekképen elismert, valamint annak külsőleg fel nem ismerhető hiányaiért a feladó felelős s az ezekből származó minden kárt viselni, illetőleg a vasutigazgatóságnak megteríteni tartozik. Ha az említett nyilatkozat ki nem állíttatott, akkor a feladó a begöngyölésnek külsőleg felismerhető hiányaiért csak az esetben felelős, ha őt család eljárás terheli.

A végrehajtási határozmányok 4. §-a.

1. Az egyezmény 9 cikkében érintett nyilatkozat céljaira a 3. melléklet szerinti minta használandó.

2. Azon feladó, aki csomagolást igénylő hasonló árúkat csomagolatlanul, vagy a csomagolásnak ugyanazon hiányaival rendszeresen ad fel ugyanazon az állomáson, minden egyes küldeményre vonatkozó külön nyilatkozat helyett egyszerismindenkorra általános nyilatkozatot állíthat ki a 3. a) *mellékleten* megállapított minta szerint. Ez esetben a fuvarlevélben, a 9. cikk 2. bekezdésében érintett elismerést tartalmazó megjegyzésen kívül, a feladási állomáson adott általános nyilatkozatra is hivatkozni kell.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A darabárúk a feladó által tartós, olvasható, az elcserélést kizáró, a fuvarlevél adataival pontosan megegyező külső megjelöléssel látandók el, amennyiben a díjszabásokban kivételek megengedve nincsenek.

2. Törékeny tárgyak, mint üveg, porcellán, fazekasárú, továbbá szétszóródó tárgyak, mint dió, gyümölcs, zöltség, kövek, valamint oly árúk, melyek más tárgyakat bemocskolhatnának, mint szén, mész, hamu, föld, földfestékek, ha csomagolás vagy összekötözés által az eltörés, szétszóródás vagy

más tárgyak bepiszkolásának lehetősége ellen megvédve nincsenek — ha csak a díjszabásokban más megállapítva nincsen —, a darabárúként való szállításból ki vannak zárva.

N. V. K. Kötélégi kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A régebbi megjelöléseknek (vasuti szállítási jeleknek, postaszállítási jeleknek, vagy más olyan jeleknek, melyek a vasuti szállítás jelcivel összetéveszthetők) el kell távolítva lenniök.

A vasut követelheti, hogy a feladó a darabárúkat a rendeltetési állomás nevével tartós módon jelölje meg, feltéve, hogy ez az árúk minőségére való tekintettel különös nehézség nélkül lehetséges.

Oly darabárúk, melyeknek megjelölése ezeknek az előírásoknak nem, vagy nem teljesen felel meg, visszautasíthatók.

Ha a feladó a darabárúkat a rendeltetési állomás nevével nem vagy csak elégtelenül látta el, ámbár azok alkotása ezt minden különösebb nehézség nélkül megengedte volna, ez esetben a megjelölést a vasut látja el az egyes vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban meghatározott illeték ellenében. A belga vasutak állomásain s amennyiben kivételes díjszabások nem állanak fenn, a németalföldi vasutakon sem látja el a vasut a darabárúk megjelölését.

Az árúknak ezen megjelölése nem követeltetik darabárúkért, melyek tengeri kikötőkben adatnak fel, ha azok a feladó közbenjötté nélkül a tengeri hajókból a vasuti kocsikba közvetlenül rakatnak át.

2. sz. E. K. H.-hoz.

Kivételek a vasuti árúdíjszabás I. rész B) szakaszában, a vasuti árúdíjszabás II. részekben vannak megállapítva.

3. A hullámvakokat tartalmazó edények erős ládákba jól becsomagolandók.

Nyersbőrkiüldemények összekötözött állapotban, csukor süvegekben a 9. cikk (2.) bekezdése vagy a végr. hat. 4. §. (2.) bekezdése értelmében említett feladói nyilatkozatok nélkül szállításra fel nem vétetnek.

Oly telt hordók, melyeknek állapota a feladásnál bármily okból, nevezetesen szenny miatt, fel nem ismerhető, szállításra csak az esetben vétetnek fel, ha a feladó a hordó felismerhetetlen állapotát a fuvarlevélben elismeri.

További kivételek és az árúk csomagolására és állapotára vonatkozó korlátozások az egyes vasutak helyi forgalmára érvényess díjszabásokban foglaltatnak.

4. A csomagolásnak olyannak kell lenni, hogy az árú rendes vasuti kezelés mellett semmiféle kárt ne okozhasson. Ellenkező esetben a 9. cikk (2) bekezdésében és a végrehajtási határozmányok 4. §-a (2) bekezdésében foglalt határozmányok alkalmaztatnak.

5. A vasut követelheti, hogy az olyan apró darab-árúk (apró vasárúk vagy effélék), melyeknek felvétele és berakása jelentékeny idővesztéssel jár, összekötőzéssel vagy csomagolással nagyobb csomókba foglaltassanak össze.

6. Folyadékoknak kazán- vagy más edénykocsikban, gabonának ömlesztett állapotban (alla rinfusa) való szállítására, felvételére, biztonsági kocsik szolgáltatására, árúknak nyitott, fedett, vagy ponyvával letakart nyitott kocsikban való szállítására vonatkozó szabályokat és azokat a feltételeket, melyek mellett nyitott kocsik részére ponyvák bocsátatnak rendelkezésre, lásd a vasuti díjszabás I. rész B) szakaszában.

7. A biztonsági kocsiért járó illeték, nemkülönben a takaróbér a vasuti árúdíjszabás II. részében található kilométermutatókban az egyes viszonylatok részére megállapított leg-rövidebb távolságok alapján számíttatnak.

8. A végrehajtási határozmányok 4. §-ában megjelölt nyilatkozatok részére szolgáló nyomtatványokból az árúfelvételi helyeken készletek tartandók.

Az egyes vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabások határozzák meg, hogy ezen nyomtatványokért illeték szedetik-e vagy sem.

O. M. S., O. M. F.

Kötélégi kiegészítő határozmányok.

3. A vasut jogosítva van követelni, hogy darabárúk a feladó által a rendeltetési állomás megjelölésével tartós módon látassanak el, amennyiben ez minémiségüknél fogva különös nehézség nélkül lehetséges.

4. A feladónak a 9. cikk 2. bekezdésében vagy a végrehajtási határozmányok 4. §-ának (2) pontjában említett nyilatkozata nélkül például bőrküldemények csupán átkötve, valamint süvegczukor-küldemények göngyöletlenül a szállításra nem fogadtatnak el.

5. Oly telt hordók, melyeknek állapota a feladásnál bármely okból, nevezetesen szenny stb. effélék miatt föl nem ismerhető, különösen olaj- és szörpészállításra használt piszkos hordók, csak akkor vétetnek fel szállításra, ha a feladó a hordó felismerhetetlen állapotát a fuvarlevélben elismeri.

6. Az alább megjelölt nemü oly árúk, melyek a felsorolt feltételeknek nem felelnek meg, szállításra egyáltalán nem,

míg a 9. cikk (2), vagy a vénrehajtási határozmányok 4. §-ának (2) pontjában említett nyilatkozat adása esetén sem fogadtatnak el.

a) Szivarok és husárúk, utóbbiak azonban csak akkor, ha nem tartós ládákban, hordókban s effélékben kerülnek feladásra, lepecsételt, vagy ólmozott kötegekbe csomagolandók, melyeknek alkata, külső tulajdonsága vagy megfelelő zsinegelése elég biztonságot nyújt arra nézve, hogy a pecsétek vagy ólmzatok megsérülése nélkül, azokból lopni nem lehet. A pecsét a fuvarlevélre is rányomandó.

b) Folyadékokkal telt hordóknak nem szabad szivárogni, sem a dongaéleknél betöredezve lenni és azokat erősen be kell dugaszolni. Oly hordókat azonban, melyekben must, ki nem forrt új bor vagy erjedő gyümölcsle szállítatik, nem szabad légmentesen lezárni, hanem megfelelő bádagszelentyűvel (mustszelentyű) kell ellátni, mely a levegőnek a hordóból való kiömlését lehetővé teszi.

c) Oly üres hordóknak s efféléknek, melyek páczóló, maró, erős és büzös folyadékkal voltak töltve, külsőleg száraznaknak és jól bedugaszolva kell lenni.

d) Friss hal és friss hus stb. vízben vagy jéggel csak oly göngyöletben vétetik fel szállításra, mely a felvételi hivatal belátása szerint elég alkalmas az ugyanazon kocsi rakott többi árut a megnedvedésből származó kár ellen megvédeni.

A feladó köteles a jég hozzáadásával eszközölt göngyölést a fuvarlevélben a tartalom megnevezésénél ezen szavakkal: „jég közé göngyölve” felemlíteni.

e) Megtöltött zsákokat zsineggel — nem pedig szalmatekerccsel — erősen és akképp kell bekötni, hogy a megfogásra alkalmas csücsök közpödjék.

f) Üres zsákok csak úgy fogadtatnak el szállításra, ha az egyes szállítmánydarabok a külső zsák szájánál erős zsineggel oly módon vannak bekötve, hogy a zsákok kiesése vagy szét-hullása meg van akadályozva.

g) Glaubersüledék, amennyiben az hordóban szállítatik, csak erős fából készült és oly abroncsolással ellátott tömör hordóban adható fel, amely megakadályozza azt, hogy a tartalom, a szállítás közben előforduló rázkódás folytán a hasadékokon kiszóródhassék.

h) Csomagolatlan fém- s efféle tárgyaknak sem kátrányozva lenniök, sem ragadniok nem szabad.

i) Kaptárakban és kasokban levő méhek csak akkor vétetnek fel szállításra, ha a kaptár és kasok nyitott oldalai, ajtai és nyílásai a méhek kirepülése ellen biztonságot nyújtó berendezésekkel vannak felszerelve.

10. cikk.

Vám-, adó- és rendőri szabályok.

N. E. 10. cikkke.

(1) A feladó köteles a fuvarlevélhez azon kísérő iratokat mellékelni, melyek a netán fennálló vám-

kezelési, adóhivatali, vagy rendőri szabályok teljesítése céljából az átvevő részére leendő kiszolgáltatás előtt szükségesek. Amennyiben a fuvarozót magát vétkesség nem terheli, a feladó felelős a vasutnak mindazon következményekért, amelyek ezen iratok hiányából, elégtelenségéből vagy helytelenségéből származnak.

(2) A vasut ez iratok helyességét és teljességét vizsgálni nem köteles.

(3) A vámkezelési, adóhivatali és rendőri szabályokat mindaddig, míg az árú uton van, a vasut teljesíti. Ebbeli feladatát saját felelőssége alatt bizományosra ruházhatja át, vagy azt maga végzi. Mindkét esetben bizományosi kötelezettségek terhelik.

(4) A rendelkezésre jogosult azonban a vámkezelésnél vagy maga, vagy a fuvarlevélben megnevezett meghatalmazottja által közreműködhetik, hogy az árú vámtételeinek megállapítása iránt a szükséges felvilágosításokat megadhassa és észrevételeit megtehesse. A rendelkezésre jogosultat megillető ezen jogositvány nem ad jogot arra, hogy az árút birtokba vehesse, vagy hogy a vámkezelést maga elláthassa.

(5) Az árúnak a rendeltetési helyre érkezével az átvevőnek áll jogában a vám- és adóhivatali kezelésről gondoskodni, amennyiben a fuvarlevélben más rendelkezés nem tétetett. Ha ezt a kezelést sem az átvevő, sem a fuvarlevélben levő másféle rendelkezés szerint harmadik személy nem teljesíti, a vasut köteles arról gondoskodni.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A feladó által csatolandó vám-, adó- és rendőri okmányok csakis egy fuvarlevéllel feladott kül-

deményre vonatkozhatnak, hacsak hatósági rendeletek vagy a díjszabások által kivételek megengedve nincsenek.

2. Oly árúk, a melyek vámhivatali zárja megsérült vagy hiányos, szállításra nem fogadtatnak el.

3. Ha nyílt kocsikba rakott árúk vámhivatali tércsár alatt szállítandók, a feladó a kocsiknak a vámkezelési szabályoknak megfelelő módon való letakarásáról gondoskodni tartozik. Ha a feladó ezt elmulasztotta, akkora letakarást a feladó költségére a vasut teljesítheti.

4. Ha a feladó a vám- vagy adóhivatali elszámolást illetőleg oly módozatot jelölt meg, mely az adott esetben nincs megengedve, úgy a vasut a feladó megfelelő értesítése mellett azon elszámolási módot tartozik alkalmazni, a melyet a feladó érdeke szempontjából legelőnyösebbnek vél.

5. Ha a feladó a vámhivatali kezelés végzésére oly közbeeső állomást jelöl meg, hol a vámhivatal nem a pályaudvar területén van, hanem attól távol fekszik, a vasutnak jogában áll határozni a felett, hogy az áru a vámhivatalhoz átszállíttassék, avagy hogy a vámkezelés a pályaudvaron történjék. A költségek a küldemény terhére utánvételeztetnek.

6. Amennyiben a feladó a szállítás közben meg-ejtendő vámkezelésnél személyesen vagy meghatalmazottja által résztvenni kíván, tartozik ezt a fuvarlevélben »Az esetleges vám- és adóhivatali vagy rendőri kezelés stb.-re vonatkozó nyilatkozatok« rovatába azon állomás megjelölésével, amelyen a vámkezelés eszközöltessék, bejegyezni.

7. Ugyanezen helyen bejegyzendő az is, hogy az áru vám- vagy adóhivatali kezelése a rendeltetési állomáson nem a címzett, hanem egy harmadik személy által eszközözendő.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A díjszabásokban ezidőszent kivételek megállapítva nincsenek.

4. sz. E. K. H.-hoz.

Ez a határozmány abban az esetben is alkalma-

zandó, ha a feladó kiviheetlen vám- vagy adóhavat-
tali kezelést ír elő.

7. sz. E. K. H.-hoz.

A feladó nyilatkozatát, mely szerint a szállítás
közben megejtendő vámkezelésnél személyes vagy
meghatalmazottja által résztvenni kíván, a követ-
kező alakban kell bejegyezni:

»Az állomáson megejtendő
vámkezelésnél személyesen fogok (vagy N. N.
..... lakos [pontos lakcím] fog) jelen
lenni.
Feladó.«

Ebben az esetben a vámkezelésnél jelenlevő fel-
adó a vámilletéket maga vagy meghatalmazottja
által fizetheti le és veheti át a vámnyugtát (be-
vallójegyet). Ez utóbbinak átvételét a fuvarlevélben
teendő következő megjegyzéssel kell elismerni:

»A vámnyugtát (bevallójegyet) átvettem.
N. N.«

Az árúnak azon állomásra való megérkezéséről, melyen ez
a kezelés történik, a feladót vagy meghatalmazottját kíván-
ságra és a költségek megtérítése ellenében értesíteni kell.

8. A vám-, adó- és rendőri szabályokat mindaddig,
mig az árú uton van, a díjszabásszerű illetékért a
vasut köteles teljesíteni.

Ez az illeték a vasutak helyi forgalmára érvényes díj-
szabásokban van megállapítva.

A mennyiben a vasut a 10. cikk 5. bekezdése ér-
telmében az árú vám- és adóhavatati kezelését tel-
jesíteni köteles, ezt a feladatát saját felelőssége
mellett a rendelkezésre jogosult költségére szállít-
mányozóra bízhatja.

Minden árút, mely Németországba bevitetik vagy Német-
országon átvitetik, világosan megírott, a fuvarlevélhez
nyitva csatolt s az előírt minta szerint német vagy francia
nyelven két példányban szerkesztett árúbevallásnak kell
kísérni.

A Belgiumba rendelt küldeményekhez ezenkívül két
példányban kiállított, az átmenetileg Belgiumon keresztül
Németalföldre rendelt küldeményekhez pedig egy példány-
ban kiállított vámnyilatkozatot (árúbevallást (Décla-
ration pour la douane) kell mellékelni.

Az árúbevallás csatolását a feladó a fuvarlevélbe beje-
gyezni tartozik.

Belgiummal való forgalomban a fuvarlevélben és vámnyilatkozatokban (árúbevallásban) világosan meg kell jelölni, hogy az árú belföldi fogyasztásra (consommation) szolgál-e vagy átmenetileg (en transit), vagy valamely vámraktárba (entrepot) van-e rendelve. Ily adat hiányában az árút belföldi fogyasztásra (consommation) rendeltnek tekintik és ennek megfelelő elbánásnak, illetve szükség esetén elvámolásnak vetik alá.

10. Azt, hogy minő feltételek mellett történik oly árúnak kiszolgáltatása, mely a rendeltetés helyére vám- vagy adóhivatali ellenőrzés alatt történik, a leadó vasut külön szabályai írják elő.

11. Azt, hogy mennyiben kell a küldeményhez statisztikai iratokat mellékelni, az egyes államok törvényei és rendeletei határozzák meg.

12. A vám- és adóhivatali kezelés közvetítéseért, az ennél való segédkezelésért, a statisztikai kísérőiratok kiállításáért, a vámköltségek előlegezéseért járó jutalék a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban vannak megállapítva. A jutalék nem szedetik be, ha a feladó az előrelátható összeget a feladóállomáson letétbe helyezte.

13. Az árúknak és élő állatoknak a vám-adóhivatali vagy rendőri kezeléséhez szükséges kísérő iratok hiánya, elégtelensége vagy helytelensége miatt történő feltartóztatása idejére fekbér, kocsiálláspénz vagy álláspénz szedetik be az ezeket felszámító vasut helyi forgalmára érvényes díjszabások szerint.

14. Élő és leölt állatoknak, állati nyersterményeknek és hulladékoknak felvétele, szállítása és kiszolgáltatására vonatkozó törvények, rendeletek és hatósági intézkedések feltételeit az egyes államokban, amennyiben a feladót vagy átvétőt terhelik, ezeknek kell teljesíteni.

O. M. S. Kötéléki kiegészítő határozmányok.

8. A fuvarlevélben fel nem sorolt kísérőokmányokért a vasut semmiféle felelősséget nem vállal.

9. Mennyiben szükséges a küldeményhez statisztikai kísérő iratokat adni, az idevágó törvények és rendeletek határozzák meg.

10. Az utközben felmerülő vám- és adóköltségek a vasut által előlegképen fedeztetnek és az árú terhére utóvételzetnek.

11. Az árú vám- és adóhivatali kezelésének a vasut általi közvetítéseért, az ennél való segédkezelésért vagy a statisztikai kísérő okmányok kitöltéséért járó illetékek a mellékilletékek díjszabásában *) vannak megállapítva.

O. M. F. Kötéléki kiegészítő határozmányok.

8. Minden küldeményt az árúra vonatkozó szabályszerű vámnyilatkozatnak kell kísérnie.

*) Helyi díjszabásokban.

9. A fuvarlevélben fel nem sorolt kísérőokmányokért a vasut semmi felelősséget nem vállal.

10. Mennyiben szükséges a küldeményhez statisztikai kísérőiratokat adni, az idevágó törvények és rendeletek határozzák meg.

11. Az utközben felmerülő vám- és adóköltések a vasut által előlegképen fedeztetnek és az árú terhére utánvételeztetnek.

12. Az árú vám- és adóhivatali kezelésének a vasut általi közvetítéseért, az ennél való segédkezésért, vagy a statisztikai kísérőokmányok kitöltéseért járó illetékek a mellékilletékek díjszabásában*) vannak megállapítva.

11. cikk.

A fuvardíj kiszámítása.

N. E. 11. cikke.

(1) A fuvardíj kiszámítása a jogérvényesen fennálló és kellően kihirdetett díjszabások alapján történik. Minden oly magánegyezség, melyben egy vagy több feladónak a díjszabásokkal szemben díjmérséklés biztosíthatnák, tiltva van és semmis. Ellenben meg vannak engedve oly díjmérséklések, melyek kellően kihirdettetnek és egyenlő feltételek teljesítése esetén mindenkinek egyaránt rendelkezésére állanak.

(2) A díjszabásban közzétett díjtételeken és a díjszabásban felsorolt külön teljesítményekért járó térítvényeken kívül a vasutak javára csak készkiadások szedhetők be, különösen ki-, be- és átvételi illetékek, a díjszabásba fel nem vett átszállítási költségek és az árúk kijavítására fordított oly kiadások, melyek azok külső vagy belső minőségénél fogva fentartásuk érdekében szükségessé váltak. Ezen kiadások kellően megállapítandók és az igazoló iratok csatolása mellett a fuvarlevélben kitüntetendők.

*) Helyi díjszabásokban.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A feladó által fizetendő kiadásokat igazoló iratok nem az átvevőnek a fuvarlevéllel, hanem a feladónak a bérmentesítési jeggyel lesznek kiszolgáltatva (12. czikk, 1. kieg. határozmány).

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. Átrotatolásoknál az új rotatolás napján érvényes díj-szabások mérvadóak.

O. M. S. és O. M. F.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. A be- és kifuvározásért esedékes illetékek a díjszabás-szerű díjtételekben nem foglaltatnak.

3. Ha a vasut az árukat a feladó lakásáról elhozatja, a hajóból kihordatja, vagy az átvevő lakására vagy valamely más helyre, p. o. rakhelyekre, közraktárakba, vám- és egyéb vizsgálati helyiségekbe, hajókra stb. viteti, mind ezekért a díjszabásokban, vagy a felvételi hivatalokban kifüggesztés útján köztudomásra hozandó illetékek fizetendők.

Birói határozatok.

Az a jogelv, melyre a törvényszék utal, a nemzetközi fuvarozást szabályozó és az 1892. évi XXV. törvénycikkbe felvett berni egyezmény 11. szakaszában a következő szavakkal nyer teteles kifejezést: „Minden oly magánegyezség, melyben egy vagy több feladónak a díjszabásokkal szemben **díjmérséklés** biztosittatnék, tiltva van és semmis.” Az ekkép szövegezett szabály a belföldi forgalomban is irányadó. (A berni egyezményhez tartozó 1891. évi október 14-én felvett, az egyezmény kiegészítő részét képező jegyzőkönyv.) Az idézett törvényhely tehát nyilván csak azt jelenti, hogy a fuvarozási ügyletek lebonyolítása előtt a szerződés kötéskor vagy azt megelőzőleg egyes feleknek külön előnyt biztosítani nem szabad, de nem zárja ki azt, hogy oly esetben, midőn valamely kellően kihirdetett és bárki által igénybe vehető kedvezmény feltételei tényleg fennforognak, a vasut a feltételt igazolására megkívánt valamely **alakszerűségtől utólag el ne tekinthessen**, illetve az elkésztett szolgáltatott bizonyítékot utólag ne fogadhassa el, úgy, mintha az kellő időben és módon terjesztetett volna elő. (Bpesti kir. ítélőtábla 1906. II. G. 176.)

Bpesti T.: A felelbezési bíróság tényállása szerint nem vitás, hogy a keresetben említett rozsszállitmányok a katonai kincstár tulajdonába mentek át, hogy ezt a körülményt a katonai közegek mindegyik fuvarlevélben a C/. alattival azonos szövegű tanusítvány reávezetésével igazolták és hogy

az e tanusítványokkal ellátott fuvarleveleket a felp. a katonai díjszabáshoz tartozó függelék 4. fejezetének első bekezdésében megszabott három havi határidőn belül a vasutnak bemutatta. Azt a további tanusítványt azonban, mely szerint a szállítmányok attól a naptól fogva, amelyen Debreczenbe érkeztek, a debreczeni termény- és áruraktár részvénytársaság tárházában őriztettek és a nevezett r.-t. által adattak fel a katonai élelmezési raktár czimére, a felp. csak utólag vezetette a neki visszaadott fuvarlevelekre és azoknak visszamutatása a három hónap eltelte után történt. A felp. tehát a polgári díjszabás magasabb és a katonai díjszabás alacsonyabb tételei közötti különbözetnek visszatérítésére vonatkozó feltételeknek annyiban nem tett eleget, amennyiben a tárház bizonyítványát elkésletten mutatta be. A B), F) alatti levélnek azonban más értelmet tulajdonítani nem lehet, mint azt, hogy a vasut igazgatósága a fennforgó esetben sem e késedelemnek, sem annak a körülménynek, hogy a fuvarleveleken nem a tárház szerepelt feladóként, jelentőséget tulajdonítani nem kívánt, hanem igazoltak vette azt, hogy a szállítmányokat a tárház adta fel és a vonatkozó bizonyítvány elkésletten bemutatása miatt a felp. igényét elutasíthatónak nem találta.

A felelbezési bíróság az igazgatóságnak ezt a kijelentését a fuvarozókkal való **egyenlő elbánás elvébe** ütközőnek s ez okból hatálytalannak tekintette. E jogi felfogás téves. Az a jogelv ugyanis, melyre a tsz. utal, a nemzetközi fuvarozást szabályozó és az 1892. évi XXV. t.-cz.-be felvett berni egyezmény **11. szakaszában** a következő szavakkal nyert tételek kifejezést: »Minden oly magánegyezség, melyben egy vagy több feladónak a díjszabásokkal szemben díjmérséklés biztosítatnék, tiltva van és semmis.« Az ekkép szövegezett szabály a belföldi forgalomban is irányadó. (A berni egyezményhez tartozó 1891. évi október 14-én felvett, az egyezmény kiegészítő részét képező jegyzőkönyv.) Az idézett törvényhely tehát nyilván csak azt jelenti, hogy a **fuvarozási ügyletek lebonyolítása előtt a szerződés kötésekör vagy azt megelőzőleg egyes feleknek külön előnyt biztosítani nem szabad, de nem zárja ki azt, hogy oly esetben, midőn valamely kellően kihirdetett és bárki által igénybe vehető kedvezmény feltételei tényleg fennforognak, a vasut a feltétel igazolására megkívánt valamely alakszerűségtől utólag el ne tekinthessen, illetve az elkésletten szolgáltatott bizonyítékot utólag ne fogadhatta el, úgy mintha az kellő időben és módon terjesztetett volna elő.**

A felp. tehát keresetével nem utasítható el sem azon az alapon, hogy a fuvarleveleken, melyekkel az árúk a Podgorze-Plaszowi élelmezési raktárba szállítottak, — a debreczeni tárház tulajdonosától különböző személy volt feladóként megnevezve, sem azon okból, mert a felp. csak a három havi határidő eltelte után mutatta ki azt, hogy a többrendbeli állomásokról Debreczenbe s onnan a katonai élelmezési raktárba szállított árúk időközben a tárházban őriztettek.

De nincs súlya alp. ama kifogásának sem, hogy a fuvarlevelekre vezetett hivatalos bizonyítvány a katonai díjszabáshoz tartozó függelék 4. fejezetének a) és b) pontjaiban megszabott alakú kellékeknek nem felel meg; amennyiben a köt-

levél keltét és számát és a szállítónak (eladónak) vezeték és keresztnévét fel nem tünteti. Szembetűnő dolog, hogy ez a kifogás — ha alapos — a szállítás egész vonalára kiterjedne és odavezetné, hogy a keresetben említett szállítmányokra a katonai díjszabás egyáltalán nem volna alkalmazható, holott a C), F) alatti iratból kitünőleg a Debreczen-Podgorze-Plaszowi viszonylatban a vasut a katonai díjszabásnak megfelelő olcsóbb tételeket számította fel, illetve a katonai és polgári díjszabások közötti különbözetet visszatérítette.

De ettől eltekintve, a katonai díjszabáshoz tartozó függelék 4. fejezetének első bekezdése szerint azt kell bizonyítani, hogy az árú valamely katonai hatóság részéről egészben a katonai igazgatás tulajdonába vétetett át. A második bekezdés értelmében ez a tény a katonai hatóságnak a fuvarlevélre vezetett nyilatkozatával bizonyítható. A következő pontok pedig e nyilatkozat alaki kellékeit határozzák meg, de nem mondják ki azt, hogy valamely alaki kellék hiánya esetén a szállító fél a visszatérítési igénytől elesik. E rendelkezések egybevetéséből arra az eredményre kellett jutni, hogy **oly esetben, amidőn kétséges az, vajjon a küldemény a katonai kincstár tulajdonába átment-e, a vasut az alakilag fogyatékos hatósági nyilatkozatot teljes bizonyítékul elfogadni nem köteles, hanem az érdekelt féltől egyéb bizonyítást kívánhat. Hogyha azonban, — mint ezuttal, — az igazolandó tény nem vitás, akkor a hatósági bizonyítvány alaki hiánya a szállító félre jogvesztéssel nem járhat.**

Alapos tehát az a felülvizsgálati panasz is, hogy a fellebbezési bíróság a katonai díjszabás idézett rendelkezéseit tévesen értelmezte s ekként anyagi jogszabályt sértett. (1907. febr. 14. II. G. 175/1906.)

12. czikk.

A fuvardíj fizetése.

N. E. 12. czikke.

(1) Ha a fuvardíjak az árúnak fuvarozás végett történt feladása alkalmával ki nem egyenlítettnek, akkor azok az átvevőre átutaltak gyanánt tekintetnek. Bérmentesítésként a fuvardíjak tetszés szerinti részét is lehet előre kifizetni.

(2) Oly árúknál, melyek a fellevevő vasut véleménye szerint gyors romlásnak vannak kitéve, vagy csekély értéküknél fogva a fuvardíjat biz-

tosan nem fedezik, a fuvardíjak előre lefizetése követelhető.

(3) Ha bérmentesítés esetén az összfuvardíj a feladás alkalmával pontosan meg nem állapítható, a felvevő vasut megközelítő díjösszeg letétteményezését követelheti.

(4) Ha a díjszabás helytelenül alkalmaztatott, vagy ha a fuvardíjak és illetékek megállapításánál számítási hibák fordulnak elő, a hiány utánfizetendő, a többlet visszatérítendő s evégből a jogosult lehetőleg mielőbb értesítendő. Az utánfizetésre vagy a visszafizetésre való ezen igény a fizetés napjától számított egy év alatt elévül, amennyiben ezen igény a felek között elismerés, egyezség vagy bírói ítélet által meg nem lett állapítva. A 45. cikk 3. és 4. bekezdésében foglalt rendelkezések a szóban levő elévülésre is mérvadók. A 44. cikk 1. bekezdésének rendelkezése a jelen esetre ki nem terjed.

Végrehajtási határozmányok 5. §-a.

(1) A feladási állomás köteles a bérmentesített illetékeket, melyek által a fuvarlevélbe bevezettettek, a fuvarlevél-másodpéldányban részletezve kiűntetni.

(2) Az egyezmény 12. cikkének 4. bekezdése alapján a vasut ellen támasztható igények érvényesítésére oly esetben, midőn a fuvardíjak az árúnak fuvarozása végett történt feladása alkalmával kifizettettek, a fuvarlevél-másodpéldány bemutatása elegendő.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. (1) A bérmentesítés a fuvarlevélben »a feladónak a bérmentesítésre vonatkozó megjegyzése« című rovat alatt jelölendő meg és annak a következőkép kell szólnia :

a) azon esetben, ha a feladó a fuvardíjat a szállítási érdek biztosításáért járó mindenkori díjpótlék bemutatásával, valamint minden mellékköltséget, mely a szabályzat és a díjszabás mérvadása szerint a feladási állomáson felszámítandó, ideértve az esetleg beszedendő utánvételi illetéket (utánvétí juteléket) is bérmentesíteni akarja : »bérmentve« (franko) (francziául : franco de port seulement.)

b) Azon esetben, ha a feladó az általános bérmentesítési előírás alá (lásd a) alatt) eső illetékeken kívül más illetékeket is bérmentesíteni akarja:

»bérmentve (franko) beleértve.....«
(franko ausgenommen), a bérmentesítendő illeték vagy illetékek pontos megjelölésével ; vagy ha az összes bármily czimen felmerülő illetékeket bérmentesíteni akarja :

»bérmentve az összes illetékeket beleértve« (franko einschliesslich aller Gebühren).

c) Azon esetben, ha a feladó az általános bérmentesítési előírás (lásd a) alatt) alá eső illetékek közül egyet vagy többet bérmentesíteni akar :

»bérmentve kivéve (franko ausgenommen
..... »a nem bérmentesítendő illeték vagy illetékek pontos megjelölésével.

d) Azon esetben, ha a feladó csak egy vagy több mellékilletéket bérmentesíteni akar :

»bérmentve (franko)« a bérmentesítendő illeték vagy illetékek pontos megjelölésével.

A »bérmentve a vám alól« (franko Zoll) előírás magában foglalja a vámhivatalok és vámkezelésért a vasut által beszedendő illetékeket és költségeket.

e) Azon esetben, ha a feladó a fuvardíjnak csak bizonyos meghatározott részét bérmentesíteni akarja:

»bérmentve (franko)« az összegnek betűkkel való megjelölésével.

(2) Különböző és egymást kiegészítő bérmentesítési előírások (franko ausgenommen Nachnahme-provision und franko Zoll) vagy bérmentve 20 márkát és bérmentve a vám alól« (franko Mk. 20 und franko Zoll).

(3) A fuvardíjnak azt a részét, mely bérmentesi-

tendő, a fuvarlevélbe meghatározott összegben kell bejegyezni.

2. Bérmentesített küldeményeknél, ha a felvételi és rendeltetési állomás egymás közötti forgalmában közvetlen díjszabás nem áll fenn, vagy a közvetlen rovatolás egyéb okból nem eszközölhető, úgy nemkülönben vámbérmentesítésnél tartozik a feladó kívánatra, a hozzávetőleg megállapított bérmentesítési díjat készpénzben lefizetni, miről elismervényt kap. A leszámolás csak a bérmentesítési díj megállapítása után ejtetik meg a feladóval szemben, kinek a kiegyenlítés után az előbb említett elismervény bevonása ellenében bérmentesítési jegy kézbesítettetik.

3. Díjvisszatérítés iránti igények mindig írásban nyújtandók be.

Díjvisszatérítés iránti igények beterjesztésére a feladó, vagy az átvevő van jogosítva, a szerint, a mint a vasutal szemben a tulfizetést az egyik vagy a másik teljesítette. A díjvisszatérítési kereseteket mindig azon vasúthoz kell benyújtani, a melynél a fizetés történt. Más személyek által benyújtott díjvisszatérítés iránti igényekhez bizonylatot is kell csatolni, melyben az igényjogosult beleegyezését adja ahhoz, hogy a fuvardíjtöbblet a felszólamlás beterjesztőjének fizetessék ki. Ezen bizonylat, melynek aláírása a vasut kívánságára hitelesítendő, a vasut által visszatartatik. A díjvisszatérítési igényeket indokolni és a fuvarlevelekkel bérmentesített küldeményeknél a fuvarlevél-másodpéldányokkal az egyéb szükséges bizonyító-iratokkal felszerelni kell.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A 12. §. (2) bekezdése értelmében például jég, élesztő, tengeri héjas állatok, mindennemű friss halak, friss főzelék, friss hus, vad, leölt baromfi, élő növények, üres használt ládák, kosarak, kosarakba rakott gömbök és friss gyümölcs szállításánál a fuvardíj mindig a feladásnál, még pedig az egész szállítási

vonatra terjedőleg fizetendő vagy megfelelő biztosíték teendő le. Az állatok és az 1. melléklet XXXII. 6., LII. 5., LIII. 4. tétele alatti tárgyak fuvardíjának előzetesen való fizetése követelhető. Vadállatok fuvardíja mindenkor a feladásnál fizetendő. Hullákat illetőleg lásd a 3. cikkhez tartozó végrehajtási határozmányok 1. § (2) 3b) pontját.

Hullahamvakért a fuvardíj mindig a feladásnál fizetendő.

2. sz. **E. K. H.**-hoz.

A hiányt, ha a fuvarlevél nem váltatik ki, a feladó utánfizetni tartozik.

3. sz. **E. K. H.**-hoz.

Díjvisszatérítési igények beterjesztésénél különösen meg kell jelölni azt, hogy a felszólamló, mely határozmányokra és díjszabásokra alapítja igényeit, mely illetékek vannak helytelenül számítva és mennyit tesz ki minden egyes fuvarlevélnél a visszatérítendő különbözet. Ha oly illeték visszatérítése igényeltetik, mely bérmentesítési jegyen van elszámolva, akkor még ez is beterjesztendő.

4. Az igényjogosult javára eső többlet Magyarországon és Ausztriában azonban csak akkor tekintetik megállapított-nak, ha az igényjogosult által felsorolt fizetési bizonyítékokból kiderül, hogy a többlet tényleg fennáll.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

4. A küldemények vagy a szállítási ut egy meghatározott részére való bérmentesítés nincs megengedve.

5. Másféle mint az 1. egységes kiegészítő határozmányban felsorolt bérmentesítések minden kétséget kizáró módon irandók elő.

6. A 12. cikk (2) bekezdése értelmében pl.: jég, élesztő tengeri héjasállatok, mindennemű friss halak, friss főzélék, friss hus, vad, leölt baromfi, élő növények, használt üres ládák, kosarakba rakott gömbök, továbbá friss gyümölcsért a fuvardíj mindig a feladásnál, még pedig az egész szállítási vonalra terjedőleg fizetendő vagy megfelelő biztosíték teendő le. Magyarországból és Ausztriából Svájcba irányuló forgalomban lovakért, csikókért, öszvérekért, kutyákért és vadállatokért a fuvardíj előre fizetendő, ellenben egyéb állatokért a fuvardíj a címzettre is átutalható. Svájcból Magyarországra és Ausztriába irányuló forgalomban ló-, szarvasmarha-, juh-, sertés- és kecskefélékhez tartozó állatokért, házinyulakért, élő baromfiért, csomagolt kutyákért a fuvardíj úgy a földadásnál fizetendő, mint a címzettre is átruházható; minden egyéb állatokért, nevezetesen vadállatokért, egész állatseregleteket is ideértve, a fuvardíj mindig a feladásnál fizetendő.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. A küldemények vagy a szállítási ut egy meghatározott részére való bérmentesítés nincs megengedve.

4. Másféle mint az 1. egységes kiegészítő határozmányban felsorolt bérmentesítések minden kétséget kizáró módon irandók elő.

Bírói határozatok.

Abból, hogy a nemzetközi díjszabási határozmányok az utólagos olcsóbb elszámolás alkalmazását azokhoz a korlátozásokhoz nem kötik, melyek a magyar és osztrák vonalakra érvényes Üzl. Szab. 61. §. VI. póthatározmányában foglaltatnak, épen nem következik, hogy ezen utóbbi díjszabási határozmányok alkalmazást nem is nyerhetnének; ellenben abból, hogy a nemzetközi díjszabás előszavában, valamint a fuvarlevél szövegében egyenesen utalás történik a részes vasutak szabályzataira, nyilvánvaló, hogy oly díjszabási kérdésben, mint a perbeli, amikor felperes épen a magyar és osztrák vasuti vonal olcsóbb díjtételét kívánja, alkalmazni, ennek határozmányai fenn vannak tartva. Egyébként az állandó bírói gyakorlat szerint is a díjtételek mindenkor csak a vonatkozó díjszabási határozmányokkal együtt az azokban meghatározott feltételek fennforgása esetében alkalmazhatók.

Mint hogy pedig a nem vitás tényállás szerint a szállítmány romlandó áruból állott és szállítási érdek bevállással adatott fel, ily esetben pedig az Üzl. Szab. felhívott póthatározményai szerint **utólagos olcsóbb elszámolásnak** a közvetlen díjtétellel szemben helye nincs, a keresetnek erre vonatkozó része alaptalan.

A peres szállításokra alkalmazandó berni n. e. 12. cikkének 4. bekezdésében foglalt s a díj-különbözeti igények érvényesítését szabályozó rendelkezéseknek nyilván az a céljuk, hogy a díjszabás téves alkalmazása, vagy a fuvardíj és illetékek megállapításánál előfordult számítási hiba folytán érdekeiben sértett félnek módjában álljon igényét a fuvarozás befejezése után is érvényesíteni, de az ily igények hosszú ideig függőben s a szerződő felek a fuvarozási szerződésből eredhető kötelezettségeik iránt sokáig bizonytalanságban ne maradjanak.

Nincs tehát elfogadható indok arra, hogy a **n. e. 12. cikkében foglalt elévülési szabály alól** kivéssék az az eset, ha a vasut a fél felszólamlása folytán tévedésből nagyobb összeget térít vissza, mint amely a helyes díjszámítás szerint visszatérítendő volt volna. (Tábl. it. 1907. Sp. III. 546. sz. ügy. VI., ker. j.b.)

A kereseti fuvarleveleken alapuló viszonylatban alkalmazandó kötéléki díjszabás V. h. 5. §-ához tartozó kiegészítő határozmányok 2. pontja értelmében a **díj visszatérítés iránt igények mindig írásban nyújtandók be, indokolandók és a megfelelő fuvarokmányokkal felszerelendők.** Ennek a kiegészítő határozmánynak a N. E. 12. (4) pontjával való egybevetése alapján, melyre a szövegében is kifejezetten támaszkodik, nem lehet kétség az iránt, hogy a fuvarozási ügyletből folyólag csak **ama díjvisszatérítési igény tekintetében állott be az elévülés szünetelése, mely a felszólamlás útján írásban érvényesítettett s mely megindokoltatott, vagyis konkrétan és tüzetesen, mint**

érvényesített megjelölve lett. Nyilvánvaló ebből, hogy azok a konkrét ténybeli adatok, amelyek felszólamlásában az igénylő igényének alapja gyanánt megjelölt, annak kiegészítő részei és a mennyiben a vasut részéről való elutasítás esetén újabb egy éven belül nem érvényesítették, el is évülnek. Nincs ugyan kizárva az, hogy a vasut által eszközölt díjszámítás alapján felszólamlás útján nem egy, hanem több igény is érvényesíthető **különböző kombinációk és kalkulációk** alapján, melyek közül csupán arra növe szünetel az elévülés, mely indokolt, míg a többiek tekintetében, melyek esetleg szintén érvényesíthetők lennének, az elévülés folyása háborítatlan maradt.

Ezzel a felfogással nem áll ellentétben a királyi törvényszék által is osztott az a felperesi érvelés, hogy a díjszabások, mint a fuvarozási ügyletre alkalmazandó jogszabályok alkotórészei hatályosságuk ideje alatt elévülés alá nem esnek, mert az elévülés tárgyát a N. E. 12., illetve 45. §-a szempontjából nem is díjszabásbeli határozzák, hanem a tárgyi téi yalpra fektett az az igény képezi, melyet a felszólaló azon az alapon érvényesít, hogy a kérdéses határozmány nem alkalmaztatott helyesen.

Mivel pedig a felek között az nem volt vitás, hogy **felperes felszólamlásában más igényt érvényesített, mint keresetében**, az alperes érdemi védekezésének vizsgálatába bocsátkozni nem kellett. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 21.)

A berni nemzetközi egyezmény 12. cikkében foglalt **elévülési szabály** alól nem szenved kivételt az az eset, ha a vasut a fél felszólamlása folytán tévedésből nagyobb összeget térít vissza, mint amely a helyes díjszámítás szerint visszatérítendő volt volna. (Bp. T. 499.; 911. G. sz.)

13. czikk.

Utánvét.

N. E. 13. czikke.

(1) A feladónak szabadságában áll az árút annak értéke erejéig beszedés után kifizetendő utánvétellel megterhelni.

(2) Utánvétellel terhelt küldeményeknél a díjszabásszerű jutalék számíttatik.

(3) A vasut nem köteles az utánvételt a feladónak előbb kifizetni, mielőtt annak összege az átvevő által be nem fizettetett. Ugyanez áll azon kiadásokra is, melyek a feladást megelőzőleg a szállítmányra fordítottak.

(4) Ha az árú az utánvét behajtása nélkül kiadatott, akkor a vasut az esetleges kárért az utánvételezett összeg erejéig szavatol és köteles azt a feladónak azonnal megtéríteni, visszereseti joga az átvevő ellenében fennmaradván.

(5) Készpénz-előlegek csak a feladási vasutra nézve érvényes határozmányok értelmében adatnak.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A díjszabások határozzák meg, hogy utánvételek mely értékben engedtetnek meg.

2. A díjszabásszerű jutalék akkor is felszámittatik, ha az utánvétel utólagos rendelkezés folytán egészben vagy részben visszavonatot.

3. Befolyt utánvételtől a feladó a feladási állomás által haladéktalanul értesittetik és a kijáró összeg neki kifizettetik.

Lásd a 15. cikkhez tartozó kiegészítő határozmányokat is.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. **E. K. H.** hoz.

Utánvételek mindkét forgalmi irányban.

M. A. N., M. H. A. márka vagy koronaértékben, **M. A. B.** frank vagy koronaértékben vannak megengedve.

A feladó vasut jogosítva van az országos pénzürtéktől eltérő pénzürtékben kifejezett utánvétet, amennyiben törvényes akadályok nem állanak fenn, az országos pénzürtékben kifizetni.

2. **E. K. H.** hoz.

Az utánvételi jutalék a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van meghatározva s a díjszabás pénzürtékében számittatik fel. Az átszámításnál.

M. A. N., M. A. H. egy korona = 0.85 márkának,

M. A. B. egy korona = 1.05 frankba vétetik.

A díjszabásszerű jutalék a vasut készpénzbeli kiadásaiért is felszámittatik. Ellenben jutalékmentesek a vasutak által átutalt fuvardíjak, a díjszabásszerű mellékilletékek, mint: fuvarlevél-, mérleg-, jelzési-, rakodási-, emelődarú- és vámkezelési stb., továbbá az árúforgalmi statisztikai illeték, valamint a posta-

díjak és a vasutigazgatóság által alkalmazott fuvarosok fuvardíja. Átrovatolás eseteiben vagy a feladó utólagos rendelkezés folytán a rendeltetési állomás megváltoztatása esetén, a szállitmányt már terhelő utánvétel is jutalékmentes marad.

A készkiadásokért járó jutalék és az utánvétli jutalék külön számíttatnak. Ha egy küldemény több állomáson merül fel készkiadás, a jutalék minden egyes állomás által felszámíttatik.

3. sz. E. K. H. hoz.

Az utánvétértékesítésért járó illeték a feladó vasuti helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van megállapítva.

Ha a kifizetés a díjszabásban meghatározott idő elteltétől van függővé téve, a különös értesítés nem szükséges.

Ilyen határidők ezidőszerint megállapítva nincsenek.

Az utánvétellel való megterhelés bizonyítékául a lebélyegzett fuvarlevél, a másodpéldány vagy egyéb az árú feladásának tanusítására megengedett elismervény szolgál. Ezen kívül kívánatra külön utánvételi elismervényt kell díjmentesen kiszolgáltatni.

Magyarországban és Ausztriában utánvétellel való megterhelésről külön utánvételi elismervények (igazolványok) állíttatnak ki.

Az utánvétellel való megterhelésről szóló igazolványok, amennyiben a díjszabások másként nem rendelkeznek, a feladó vasutra nézve érvényes törvényes és szabályzati határozmányok szerint szolgáltatnak ki.

A díjszabásokban ezidőszerint külön rendelkezések nincsenek.

4. Az előlegekkel való megterhelésről külön igazolvány nem állíttatik ki.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

4. Kézpénzelőlegek és beszedés utáni utánvételek csakis frankértékben engedtetnek meg.

5. A beszedés utáni utánvételezés bizonyítékául külön utánvételi igazolványok díjtalanul lesznek kiszolgáltatva.

6. Kézpénzelőlegek 300 frank erejéig adhatók, ha azok a felvevő hivatalnok véleménye szerint az árú értéke által biztosan fedeztetnek.

7. A díjszabásszerű jutalék a vasut kézpénzbeli kiadásaiért is felszámíttatik. Ellenben jutalékmentesek a vasutak által átvitt szállítási díjak, a díjszabásszerű mellékilletékek, mint: fuvarlevél-, mérleg-, jelzési-, rakodási-, emelődaru- és vám-

kezelési illetékek stb. után, továbbá az áruforgalmi statisztikai illeték, a postadíjak, valamint Magyarországon és Ausztriában a vasutigazgatóság által alkalmazott fuvarosok fuvardíja. Átrovatolás eseteiben vagy a feladó utólagos rendelkezése folytán a rendeltetési állomás megváltoztatása esetén, a szállítmányt már terhelő utánvétel is jutalékmentes marad.

Az utánvételi és készpénzelőlegekért felszámítandó jutalék magassága a mellékkilletékek díjszabásában*) van megállapítva.

8. A vasut nem köteles megvizsgálni, hogy a feladónak az utánvételi igazolványon levő aláírása valódi-e, valamint azt sem, hogy az utánvételi igazolvány átadója az utánvételi összeg felvételére jogosult-e.

Az utánvétekbefolytárról szóló értesítés költségei a feladótól annak kifizetése alkalmával szedetnek be.

*) Helyi díjszabások.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

4. Az osztrák-magyar svájci kötelék 4. sz. kiegészítő határozmény.

5. Az osztrák-magyar svájci kötelék 5. sz. kiegészítő határozmény.

6. Az osztrák-magyar svájci kötelék 6. sz. kiegészítő határozmény.

7. Az osztrák-magyar svájci kötelék 7. sz. kiegészítő határozmény.

8. Az utánvételekért (remboursements) a francia északi vasut és a francia keleti vasutak általános gyorsárú-díjszabásában (értékszerinti díjszabás) megállapított díjak járnak, melyek úgy a Magyarországból és Ausztriából, mint az odaszállítandó küldeményekért a francia állomások által számíttatnak fel és szedetnek be.

9. A vasut nem köteles megvizsgálni, hogy a feladónak az utánvételi igazolványon levő aláírása valódi-e, valamint azt sem, hogy az utánvételi igazolvány átadója az utánvételi összeg felvételére egyébként jogosult-e.

Az utánvétekbefolytárról szóló értesítés költségei a feladótól annak kifizetése alkalmával szedetnek be.

14. cikk.

Szállítási határidő.

N. E. 14. cikke.

(1) A végrehajtási határozmányok állapítják meg a leghosszabb szállítási határidőkre, a szállítási határidők számítására, kezdetére, megszakítására és lejárataira vonatkozó általános szabályokat,

(2) Ha a szerződő államok valamelyikének törvényei és szabályzatai mérsékelt díjakkal és meghosszabbított szállítási határidőkkel külön díjszabások felállítását megengedik, akkor ezen állam vasutai ezen díjszabásokat a meghosszabbított határidőkkel a nemzetközi forgalomban is alkalmazhatják.

(3) Egyebekben a szállítási határidőkre nézve az adott esetben alkalmazásra kerülő díjszabások határozmányai irányadók.

Végrehajtási határozmányok 6. §-a.

(1) A szállítási határidőknek a következő legnagyobb határidőket nem szabad meghaladniok:

a) gyorsárúknál:

1. kezelési határidő 1 nap;
2. szállítási határidő minden, habár csak megkezdett 250 kilométerre .. 1 nap;

b) teherárúknál:

1. kezelési határidő 2 nap;
2. szállítási határidő minden, habár csak megkezdett 250 kilométerre .. 2 nap;

(2) Ha a szállítmány egyik vasutigazgatás pályaterületéről valamely másik csatlakozó vasut területére megy át, akkor a szállítási határidők a feladási és a rendeltetési állomások közötti össztávolság alapján számíttatnak, míg a kezelési határidők, tekintet nélkül a szállítmány által érintett igazgatási területek számára, csak egyszer jönnek számításba.

(3) A szerződő államok törvényei és szabályai határozzák meg, mennyiben engedtetik meg a felügyeletük alatt álló vasutaknak póthatár időket megállapítani a következő esetekben:

1. Vásárok alkalmával.
2. Rendkívüli forgalmi viszonyok esetére.
3. Ha az áru át nem hidalt folyón keresztül, vagy oly összekötő vasuton át szállíttatik, mely a szállításban részes két vasutat köt össze.
4. Másodrendű és helyi érdekű vasutak szá-

mára, valamint keskenyvágányu vasutakra való átmenetnél.

(4) Ha valamely vasutra nézve beáll annak szükségé, hogy a jelen szakasz (3) bekezdésének 1–4. számok alatti eseteiben az egyes államok engedélyezésére fentartott póthatáridőket igénybe kell vennie, akkor köteles ezen vasut azon napot, melyen az árut az utána következő vasutnak átadta, bélyegzés által a fuvarlevélen kitüntetni és a szállítási határidő túllépésének okát és tartamát ugyanott megjelölni.

(5) A szállítási határidő az árúnak a fuvarlevéllel történt átvételére következő éjfélkor kezdődik és meg van tartva, ha ezen határidőn belül az árú az átvetőnek, vagy azon személynek, kinek kezeihez a kiszolgáltatás érvényesen történhetik, a kiszolgáltató vasutra nézve érvényes határozmányok szerint kézbesítettett, illetve bejelentetett.

(6) Ugyanezen határozmányok irányadók azon módoszatokra nézve is, a melyek szerint az értesítőlevél kézbesítése megállapítandó. Az olyan árúkra nézve, melyek nem értesítendőek és a vasut részéről házhoz nem szállítatnak, a szállítási határidő meg van tartva, ha az árú, ezen határidő lejártá előtt a rendeltetési állomáson átvételre készen áll.

(7) A szállítási határidő szünetel a vám-, adóhivatali vagy rendőri kezelés tartama, valamint a vasut vétkeisége nélkül beállott oly forgalmi zavar tartama alatt, mely által a fuvarozás megkezdése vagy folytatása időlegesen akadályozva van.

(8) Ha az árúnak fuvarozás végett történt feladását követő nap vasárnap, akkor a szállítási határidő 24 órával később kezdődik.

(9) Hasonlóképen, ha a szállítási határidő utolsó napja vasárnap, akkor a szállítási határidő csak a rákövetkező napon jár le.

(10) Ezen két kivétel gyorsárúkra nem alkalmazható.

(11) Ha valamely állam törvényei vagy jóváhagyott vasuti szabályzatai vasárnapokon vagy bizonyos ünnepnapokon az árúforgalom félbeszakítását rendelik, akkor a szállítási határidők aránylagosan meghosszabbíthatnak,

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Szállítási határidők gyanánt, a mennyiben a díjszabások által rövidebb határidők kihirdetve nincsenek, fentebbiek szerinti legnagyobb határidők veendőek, melyekhez az egyes vasutak által kihirdetett póthatáridőket még hozzá kell számítani.

2. A szállítási határidő szünetel állatszallítmányoknál, az állatoknak rendőri szabályok folytán az itató-állomásokon való tartózkodása, valamint az állatorvosi szemle tartama alatt is.

N. V. K. Kötéléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A díjszabásokban ezidőszerint rövidebb szállítási határidők nincsenek megállapítva.

A szállítási határidő, amennyiben a díjszabások mást nem irnak elő, díjszabási kilométerek szerint számíttatnak.

A szállítási határidő kiszámítására a díjszabás II. részében levő kilométertávolságok szolgálnak. A kezelési és szállítási határidőhöz a végrehajtási határozmányok 6. §-a (3) bekezdésének 3. és 4. pontja szerint a díjszabás II. részekben kitüntetett, valamint a végrehajtási határozmányok 6. §-a (3) bekezdésének 1. és 2. pontja szerint megállapított póthatáridők hozzászámítandók.

Ez a számítás, ha a kilométermutató csomóponti formában készült, minden egyes csomóponton keresztül eszközrendő, mely az illető viszonylat részére a kilométermutatóban kitüntetve van. Az ekképen megállapított legrövidebb fuvarozási határidő mérvadónak veendő.

Ha a feladó az alkalmazandó díjszabást előírta, akkor a fuvarozási határidő a fuvarlevélben foglalt előírásnak megfelelő utirányon számíttatik.

Az azonnal el nem szállítható, de szállításra átvett kocsirakományi árúkat illetőleg lásd az 5. cikkhez kiadott 4. k) kiegészítő határozmányt.

2. sz. E. K. H.-hoz.

A szállítási határidő szünetel a feladó utólagos rendelkezése folytán előállott késedelem tartama alatt is.

3. Beligumban és Németországban törvényes határozmányok állanak fenn az árúszállításnak vásár- és ünnepnapokon való megszakítására vonatkozólag.

Törvényes ünnepnapok a következők:

a) Belgiumban: újév, husvét hétfője, áldozócsüittörtök, pünkösd hétfője, július 21-ike, augusztus 15-ike (Nagyboldogasszony), november 1-je (Mindenszentek napja) és december 25-ike (Karácsony);

b) Németalföldön: újév, husvét hétfője, áldozócsüittörtök, pünkösd hétfője és karácsony december 25. és 26-ika.

4. A szállítási határidő élő állatoknál be van tartva, ha azon belül az állatok a rendeltetési állomáson átvételre készen állanak.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. A póthatáridők kellően kihirdetendők, mi mellett a magyar, osztrák és német vasutak területén a következő szabályok érvényesek: a hirdetményből ki kell tűnni, vajjon és mely hatóság által adatott meg az engedély, vagy hogy a póthatáridő utólagos jóváhagyás fentartásával állapított-e meg? Ez utóbbi esetben az utólagos jóváhagyást 8 nap alatt külön hirdetménnyel kell közhírré tenni. A póthatáridők megállapítása hatályát veszíti, ha a felügyeleti hatóság az utólagos jóváhagyást megtagadja, vagy a megadott tengedély a kellő időben ki nem hirdettetik.

4. Svájc területén a teherárúszolgálat vasárnapokon, újév napján, nagypénteken, áldozócsüittörtökön és karácsony ünnepén szünetel. Azon teherárúkra nézve tehát, amelyek ezen napokon svájci vasuti vonalakon vannak, a szállítási határidő egy nappal meghosszabbíttatik. Árú fel- és kiadása, valamint az árúszállítási szolgálat ellátása tekintetében a svájci állomásokon a vasárnapokkal azonos elbírálás alá esnek még bizonyos kantonális ünnepnapok, melyek a svájci vasut és gőzhajózási vállalatok üzletszabályzatának XI. mellékletében ismertetve vannak.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. A póthatáridők kellően kihirdetendők, mi mellett a magyar, német és osztrák vasutak területén a következő szabályok érvényesek: A hirdetményből ki kell tűnni, vajjon és mely hatóság által adatott meg az engedély, vagy hogy a póthatáridő utólagos jóváhagyás fentartásával állapított-e meg? Ez utóbbi esetben az utólagos jóváhagyást 8 nap alatt külön hirdetménnyel kell közhírré tenni. A póthatáridők megállapítása hatályát veszíti, ha a felügyeleti hatóság az jóváhagyást megtagadja, vagy a megadott engedély a kellő időben ki nem hirdettetik.

4. Svájc területén a teherárúszolgálat vasárnapokon, újév napján, nagypénteken, áldozócsüittörtökön és karácsony ünnepén szünetel. Azon teherárúkra nézve tehát, amelyek ezen napokon svájci vasuti vonalakon vannak, a szállítási határidő egy nappal meghosszabbíttatik.

Birói határozatok.

Ámbár igaz az, hogy az 1892: XXV. t.-cz.-be iktatott berni egyezmény 14. §-ban kimondja, hogy a végrehajtási határozmányok állapítják meg a szállítási határidők számítására és lejáratára vonatkozó általános határozmányokat és viszont a végrehajtási határozmány 6. §. 4. bekezdése előírja, hogy ha valamely vasutra nézve beáll annak a szükségessége, hogy az egyes államok engedélyezésére fenntartott póthatáridőket igénybe kell venni, akkor köteles ez a vasut **azt a napot, melyen az árut az utána következő vasutnak átadta, bélyegzés által a fuvarlevélen kitétni** és a szállítási határidő túllépésének okát és tartalmát ugyanott megjelölni; ez a rendelkezés azonban figyelemmel éppen a fentebb felhívott 14. §. 3. bekezdésében foglalt arra a kijelentésre, hogy egyebekben a szállítási határidőkre nézve az adott esetben alkalmazásra kerülő díj-szabás határozmányai irányadók, nem értelmezhető olyképp, hogy ezzel a berni egyezményben részes egyes államok kizárni kívánták volna azt, hogy a nemzetközi fuvarozásban a saját területükön engedélyezett póthatáridők közzététele s azoknak ettől függő joghatálya tekintetében nem saját törvényesen létrejött üzletszabályzataik, illetve díjszabásaik rendelkezései legyenek irányadók, főképp ha azokban szigorubb rendelkezések foglaltatnak, mint a nemzetközi egyezmény felhívott cikkében. (Keresk. és váltótvszék 1909. D. 4152)

15. cikk.

A feladó rendelkezési joga.

N. E. 15. cikke.

(1) Kizárólag a feladónak van joga rendelkezni aziránt, hogy az árú:

feladási állomáson visszaadassék;

útközben megállíttassék;

másnak, mint a fuvarlevélben megjelölt átvévőnek a rendeltetés helyén vagy valamely közbeneső állomáson vagy a rendeltetési állomáson tul vagy elágazó vonalon fekvő állomáson kiadassék;

a feladási állomásra visszaküldessék.

A feladónak oly rendelkezéseit, melyek által az árú utólagos utánvéttel terheltetik, az utánvét utólagosan felemeltetik, leszállíttatik vagy vissza-

vonatik, vagy a szállitmány utólagosan bérmentesítettik, a vasut belátása szerint elfogadhatja. A megjelölteken kívül minden más tartalmu utólagos rendelkezés vagy utasítás ki van zárva.

(2) A feladót ezen jog azonban csak akkor illeti meg, ha a fuvarlevél másodpéldányát előmutatja. Ha a vasut a feladó utasításait anélkül követi, hogy a fuvarlevél-másodpéldány előmutatását kívánta volna, akkor az ebből származott kárért az átvevőnek, kinek a feladó ezen másodpéldányt átadta, felelős.

(3) A feladónak ilyenmü rendelkezéseit a vasut csak akkor köteles figyelembe venni, ha azok a feladási állomás közvetítésével adattak.

(4) A feladó rendelkezési joga megszűnik, ha a fuvarlevél-másodpéldány birtokában van is, — mihelyt az árúnak a rendeltetési helyre érkezte után a fuvarlevél az átvevőnek átadatott vagy az utóbbi által a 16. cikk rendelkezései alapján támasztott kereset a vasutnak kézbesített. Ha ez megtörtént, akkor a vasut csak a kijelölt áehevő utasításait követheti, ellenkező esetben ennek az árúért felelős.

(5) A vasut az (1) bekezdés első mondatában tmlített rendelkezések végrehajtását csak akkor tagadhatja meg vagy késleltetheti vagy az ily rendelkezéseket eltérő módon csak akkor hajthatja végre, ha azok foganatosítása által az árúforgalom rendes menete megzavartatnék.

(6) Az ezen cikk első bekezdésében említett rendelkezéseknek írásban és a végrehajtási határozmányokban megállapított minta szerint a feladó által aláírt nyilatkozattal kell történniök. A nyilatkozat a vasutnak egyidejüleg előmuta-

tandó fuvarlevél-másodpéldányon ismétlendő, a minek megtörténtével a másodpéldány a feladónak visszaadatik.

(7) A feladónak más alakban tett minden rendelkezése semmis.

(8) A vasut azon költségek megtérítését követelheti, melyek az (1) bekezdésben említett rendelkezések végrehajtásából keletkeztek, — amennyiben ezen rendelkezésekre nem a vasut hibája szolgált okul.

Végrehajtási határozmányok 7. §-a.

(1) Az egyezmény 15. cikkének 6. bekezdésében érintett nyilatkozat céljaira a 4. melléklet szerinti minta használandó.

(2) A rendelkezéseket a 2. §. (2) és (3) bekezdéseiben a fuvarlevelek kiállítására vonatkozólag megállapított szabályok szerint kell kiállítani.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A feladónak az árú utánvétellel való utólagos megterhelése, az utánvétel felemelése, leszállítása vagy visszavonása iránti utólagos rendelkezése vagy a szállitmány utólagos bérmentesítése meg van engedve és pedig a végrehajtásért való felelősség nélkül.

2. A feladó tartozik valamely beszedés után fizetendő utánvétel leszállítása vagy teljes visszavonásánál az utánvételi igazolványt is betérjeszteni, mely irat az utánvétel leszállítása esetén az illető állomás által megfelelően helyesbitendő és a feladónak ismét kiszolgáltatandó, az utánvétel teljes visszavonása esetén pedig levonandó.

3. A feladó minden rendelkezésének az egész küldeményre kell kiterjednie.

4. A fuvarlevél-másodpéldány bemutatása nélkül tett rendelkezések, valamint olyanok, melyek nem a feladási állomás közvetítése útján tétettek, figyelmen kívül hagyatnak.

5. A feladó kívánságára és költségén a rendeltetési,

illetve feltartóztatási állomás, a feladási állomás által tett írásbeli rendelkezésről ez utóbbi által összeolvasott távirat útján is értesíttetik.

Ily esetben a rendeltetési, illetve feltartóztatási állomáson az írásbeli rendelkezés beérkezéig a fuvarlevél a címzettnek nem kézbesíttetik és az árú ki nem szolgáltatik, illetve az árú tovább nem küldetik.

Lásd a 13. cikkhez tartozó kiegészítő határozmányokat is.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

Az árúnak utólagosan utánvétellel való megterhelésénél vagy az utánvét utólagos felemelésénél a feladónak az utánvételi elismervény csak akkor adatik ki, ha a vasut megállapította, hogy a rendelkezés még végrehajtható.

3. sz. E. K. H.-hoz.

M. A. B., M. A. H. Az utólagos rendelkezéseknél más mint latin írásjegyek használata nincsen megengedve.

M. A. N. Az utólagos rendelkezéseknél latin vagy német írásjegyek használhatók.

5. sz. E. K. H.-hoz.

A rendeltetési vagy feltartóztató állomás fel van jogosítva, hogy távirati tudakozódás útján meggyőződést szerezzen arról, hogy a táviratilag továbbított rendelkezés a feladási állomástól származik-e. A költségek a küldemény terhére utánvételeztetnek.

6. Ha a feladó akként rendelkezik, hogy a küldemény utközben megállíttassék, vagy a rendeltetési állomáson visszatartassék, jogosítva van a vasut a díjszabásszerű álláspénzt vagy fekbért beszédni. Ha a késleltetés 24 óránál több, a vasut az árút a feladó veszélyére és költségére kirakathatja és beraktározhatja vagy szállítmányozónak, avagy közraktárnak adhatja át.

Az árú feltartóztatásától a beérkezett írásbeli rendelkezés keresztülviteléig a kocsiálláspénz vagy fekbér az ezeket felszámító vasuti helyi fergalmára érvényes díjszabás határozmányai szerint szedetik be, mi mellett a fekbér kiszámítása tekintetében a feltartóztatás napja első napnak számítatik.

7. Oly rendelkezés, hogy valamely árú, mely a feladó rendelkezéséig gyorsárúként szállított, az

teherárúként továbbíttassék, vagy megfordítva, megengedve nincsen.

8. Oly utólagos rendelkezés, mely által a rendeltetési állomás megváltozik, lő- és robbanó anyagoknál vagy lőszereknél, amennyiben szállításuk egyáltalában megengedve van, egyáltalán nem, más küldeményeknél pedig csak akkor fogadtaték el, ha az vám-, adó-, rendőri vagy kocsishasználati szabályokkal nem ellenkezik.

Az árúnak valamely közbeeső állomáson való megállítása vagy kiszolgáltatása iránt adott rendelkezés nem hajtatik végre, ha az árú ezen az állomáson már tul van.

9. A vasut, ha az utólagos rendelkezésre nem az ő hibája szolgáltatott okot, annak végrehajtásáért a felmerülő fuvardíjak, illetékek és kiadásokon kívül a díjszabásban megállapítandó illetéket követelheti. Gyorsan romló árúknál, valamint az olyan küldeményeknél, melyeknek értéke a felmerülő fuvardíjat, illetékeket és kiadásokat nem fedezi, előre-fizetés követelhető.

Az utólagos rendelkezések végrehajtásáért járó illeték a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van meghatározva.

A feladó utólagos rendelkezése esetén a következő fuvardíjak szedetnek be:

a) ha az árú valamely közbeeső állomáson megállíttatik és kiadatik, a szállítási utirányon e közbeeső állomásig járó fuvardíj;

b) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról a feladási állomásra visszashállíttatik, az első esetben a rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítási utirányán a közbeeső állomásig járó fuvardíj, azonkívül mindkét esetben a feladási állomásig való visszashállításért járó fuvardíj;

c) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról nem az eredeti, hanem más rendeltetési állomásra szállíttatik, az első esetben az eredeti rendeltetési állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj.

10. A 4. sz. melléklet szerinti nyomtatvány a vasutak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban megállapított áron kapható.

O. M. S. Kötéléki kiegészítő határozmányok.

6. Az utólagos rendelkezés végrehajtásának költségei azon vasut díjszabása szerint állapíttatik meg, amelynek területén az utólagos rendelkezés végrehajtatik.

7. A feladónak utólagos rendelkezése esetén az ezen szakasz (8) bekezdésében megállapított költségeken kívül a következő fuvardíjösszegek szedetnek be:

a) ha az árú valamely közbeeső állomáson megállíttatik és kiadatik, az ezen közbeeső állomásig a szállítás utirányán át esedékes fuvardíj;

b) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról a feladási állomásra visszaszállíttatik, az első esetben a rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítás utirányán át a közbeeső állomásig járó fuvardíj, azonkívül mindkét esetben a feladási állomásig való visszaszállításért járó fuvardíj;

c) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról más, mint az eredeti rendeltetési állomásra szállíttatik, az első esetben az eredeti rendeltetési állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítás utirányán át a közbeeső állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj.

O. M. F. Köteléki kiegészítő határozmányok.

6. Oly utólagos utasítások, melyek szerint a rendeltetési állomás megváltozik, robbanékony tárgyánál egyáltalában nem, egyébként pedig csak akkor fogadtatnak el, ha azok vám-, adó-, rendőri- vagy kocsihaználási szabályokkal nem ellenkeznek.

Az árúnak valamely közbeeső állomáson való feltartóztatása vagy kiszolgáltatása iránt adott utasítások nem hajttnak végre, ha az árú ezen állomást már túlhaladta.

7. Az utólagos rendelkezés végrehajtásának költségei azon vasut díjszabása szerint állapíttatnak meg, amelynek területén az utólagos rendelkezés végrehajtatik.

8. A feladónak utólagos rendelkezése esetén az ezen szakasz (8) bekezdésében megállapított költségeken kívül a következő fuvardíjösszegek szedetnek be:

a) ha az árú valamely közbeeső állomáson megállíttatik és kiadatik, az ezen közbeeső állomásig a szállítás utirányán át esedékes fuvardíj;

b) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról a feladási állomásra visszaszállíttatik, az első esetben a rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítási utirányán át a közbeeső állomásig járó fuvardíj, azonkívül mindkét esetben a feladási állomásig való visszaszállításért járó fuvardíj;

c) ha az árú a rendeltetési állomásról vagy valamely közbeeső állomásról más, mint az eredeti rendeltetési állomásra szállíttatik, az első esetben az eredeti rendeltetési állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj, a második esetben a szállítás utirányán át a közbeeső állomásig járó fuvardíj és az onnan az új rendeltetési állomásig járó fuvardíj.

Birói határozatok.

Ha a rendeltetési vasutállomás a küldeményt a Nemzetközi Egyezmény 15. cikkében előírt feladói rendelkezés nélkül csupán a fuvarlevél-másodpéldány alapján, egy harmadik sze-

mélyenke szolgáltatta ki, az ebből kifolyólag keletkező károsodásért felelősséggel tartozik.

München—Gladbach állomáson egy kocszi gazdasági gépet adtak fel teherárúként I. részére, Lyon—Guillotiére állomásra. A címzett, miután a küldemény megérkezetről értesítést kapott, arra kérte a rendeltetési állomást, hogy a küldeményt 1829 frank utánvétel beszedése mellett N. lyoni lakosnak szolgáltatassák ki. Az állomás e kérésnek nem tett eleget, mert ehhez, nevezetesen az utánvétel beszedéséhez a Nemzetközi Egyezmény 15. cikke értelmében a feladó utólagos rendelkezése szükséges. Erre a címzett, a kocsialláspént elkerülése céljából, megkérte a vasutat, hogy a küldeményt az ő nevében lyoni irodai alkalmazottjának szolgáltatassák ki, egyszersmind pedig értesítette a vasutat, hogy a feladót felkérte, hogy a fuvarlevél másodpéldányt neki megküldje, melyet ő kézhezvétel után a legközelebbi napon el fog juttatni a vasúthoz.

Ennek dacára a vasutállomás a küldeményt a fuvarlevél másodpéldány felmutatása ellenében, a fentnevezett N.-nek szolgáltatta ki, a nélkül azonban, hogy tőle az utánvételt beszedte és a feladó utólagos rendelkezésének birtokában lett volna.

I., aki az árú értékét feladónak megtérítette, a kifizetett összeg erejéig pert indított a vasut ellen, miután azt sem N.-től, sem a feladótól, aki időközben csődbe került, meg nem kaphatta.

A szajnai kereskedelmi törvényszék a vasutat a követelt kárösszeg megfizetésére kötelezte.

A vasutnak ez ítélet ellen beadott felelbevezését a párisi felelbevezési törvényszék elutasította a következő okokból.

Az elsőfokú bíróság a Nemzetközi Egyezmény 15., 16. és 26. cikkeiben foglalt határozmányokat helyesen értelmezte. Ezekből következik, hogy a feladó, ha a küldemény eredeti szállítási feltételeit megváltoztatni akarja, ezt csak a feladóállomás közvetítésével és az általa aláírt írásbeli nyilatkozat révén teheti. Ha e jogával nem él, akkor a küldemény címzettje a fuvarlevél átadását és a küldemény kiszolgáltatását követelheti a vasuttól. Annak a körülménynek, hogy a fuvarlevél másodpéldányt egy harmadik személy visszaszolgáltatta a vasutnak, nincs meg az a jelentősége, mint a feladóállomás utján elküldött feladói rendelkezésnek. Ennélfogva a vasut helytelenül járt el akkor, a midőn az I. részére feladott árúküldeményt a fentemlített feltételek mellett N. részére kiszolgáltatta. Ebből egyrészt az következik, hogy a küldemény felett I.-nek volt rendelkezési joga, tehát perlési keresete megalakult, másrészt pedig, hogy a vasut azáltal, hogy a küldeményt rendelkezés nélkül egy harmadik személynek szolgáltatta ki, az előbb nevezettnek kárt okozott, melyet megtéríteni tartozik. Ígyképen a vasut által elkövetett tévedés és az I. által szenvedett kár közt az ok és az okozat viszonya áll fenn. Mert ha a vasut neki tényleg kiadta volna az árút, a mi kötelessége volt, akkor ő azt N.-nek bizonyára csak a felmerült költségeinek utánvételezése mellett adta volna át. Ez esetben természetesen a feladó vételsé képtelensége reá nézve következmények nélkül maradt volna.

Mindez okból nyilvánvaló, hogy a Nemzetközi egyezmény 15., 16. és 26. cikkei értelmében, a feladó szabályszerű rendel-

kezése hiányában, csakis a címzettnek volt rendelkezési joga az árú felett. Miután pedig a feladó részéről szabályszerű rendelkezés nem állott fenn, ennél fogva I. teljes joggal indította meg a fuvarozási szerződésből eredő keresetét.

Mindezeknél fogva a felebbezési törvényszék az elsőfokú bíróság ítéletét jóváhagyta. (Párisi felebbezési törvényszék ítélete.)

16. cikk.

Az árú kiszolgáltatása a rendeltetési állomáson.

N. E. 16. cikke.

(1) A vasut köteles a fuvarlevelet és az árút a fuvarlevélben kitüntetett összegek kifizetése és az átvétel nyugtázása ellenében a kijelölt átvevőnek a rendeltetési helyen kiszolgáltatni.

(2) Az átvevő jogosítva van az árúnak a rendeltetési helyre érkezte után a fuvarozási szerződésen alapuló jogait, abból származó kötelezettségeinek teljesítése mellett, saját nevében a vasut ellen érvényesíteni, akár a saját, akár másnak az érdekében járjon el e részben. Jogosítva van különösen a vasuttól a fuvarlevél átadását és az árú kiszolgáltatását követelni. Ezen jog elenyészik, ha a fuvarlevél-másodpéldány birtokában levő feladó a vasutnak a 15. cikk rendelkezései alapján ellenkező utasítást adott.

(3) A kiszolgáltatás helye a feladó által megjelölt rendeltetési állomás.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. A vasut jogosítva van arra, hogy az árút az átvételi elismervénnyel ellátott értesítőlevél bemutatójának kiszolgáltassa, a nélkül, hogy az aláírás valóságát megvizsgálni tartoznék.

2. »A pályaudvaron marad* rendeltetéssel feladott oly árúk, melyekről nem kell értesítőlevelet küldeni, az átvevőnek csak megfelelő igazolás ellenében adatnak ki. Igazolásul kiváltkép a fuvarlevél másodpéldány szolgál.

O. M. S., O. M. F. Kötéléki kiegészítő határozmány.

Ha oly árúk részére, melyeknek rendeltetési helye nem a vasut mentén fekszik, vagy amelyek áruforgalomra be nem rendezett állomásra rendelvek, a vasut részéről a továbbszállításra berendezések létesítve nincsenek, ez esetben, ha az azonnali továbbszállítás iránt a feladó vagy az átvévő nem intézkedett, köteles a vasut vagy a rendeltetési vasutra nézve érvényes határozmányok mérvadása szerint az átvévőt értesíteni vagy pedig az árukat szállítványozó által vagy más alkalmatosság útján a feladó veszélyére és költségére a rendeltetési helyre tovább szállíttatni.

Birói határozatok.

A küldemény elvitele a Nemzetközi Egyezmény 27. cikkének 1. pontja értelmében **akkor tekinthető megtörténtnek**, ha az átvévő a fuvarlevelet kiváltotta és az árut a saját helyiségeibe átszállította, — még abban az esetben is, ha a rendeltetési vasut az árut később állítólagos hiányosság miatt visszavette és eladta.

Znaim állomáson egy kocsirakomány (200 zsák) malátát adtak fel a 37.756. sz. kocsiiban Solothurn állomásra. A küldeményt utközben Salzburgban, a kocsi hibás állapota folytán, a 26.501. sz. kocsiiba rakták át. Az átvévő a fuvarlevél kiváltása után a küldeményt szabályszerűen átvette és a sörgyárba szállította. A következő napon a sörgyár igazgatója közölte a vasutal, hogy a malátának erős terpentinszaga van, minél fogva tényálladéki jegyzőkönyv felvételét kérte. Ez alkalommal megállapítást nyert, hogy egyes zsákokon száraz foltok voltak és terpentinszagtól voltak áthatva. E zsákoknak, valamint több más zsáknak a tartalma szintén átvette a terpentinszagot. Erre a sörgyár táviratilag közölte a feladóval a megállapított hiányosságot és kijelentette, hogy az átvételt megtagadja.

A rendeltetési állomás azonban a sörgyárnak azt a kívánságát, hogy a malátát venné vissza, nem teljesítette, miután a fuvarlevelet kiváltották és az árut elvitték. A 26.501. sz. kocsi megvizsgálása alkalmával kiderült, hogy az erős terpentinszagtól van áthatva, ezzel szemben pedig megállapították, hogy az áru Znaimban kifogástalan állapotban került feladásra.

A malátát közraktárban helyezték el, ahol azt a vasut, miután a szakértők kijelentették, hogy sörgyártási célokra nem alkalmas, elárvereztette. Az eladásból 3226.50 K folyt be a számla szerinti 3770 K értékkel szemben. A költségek levonása után fenmaradt összeget a vasut a feladónak rendelkezésére bocsátotta. Utóbbi, miután az átvévő a fuvarozási szerződésből eredő jogait reá ruházta, felmerült kára erejéig pert indított a vasut ellen.

A vasuti kincstár a kereset elutasítását kérte, miután a feltevő vasut a fuvarozási szerződésből kifolyólag csak a kiszolgáltatásig tartozik felelősséggel, ellene tehát pert indítani nem lehet.

A bécsi kereskedelmi törvényszék felperest keresetével elutasította. Az ítélet megokolásában a következők foglaltaknak:

A Nemzetközi Egyezmény 27. cikkének (1) pontja értelmében a felvevő vasut a szállítás végrehajtásáért egészen a kiszolgáltatásig felelős. A jelen esetben pedig az átvevő részére való kiszolgáltatás tényleg megtörtént. Az átvevőnek módjában állott már az átvétel alkalmából meggyőződést szerezni arról, hogy a küldeménynek rossz szaga volt, minél fogva a vasutállomás jogosan járt el akkor, amidőn a megtörtént elszállítás után a visszavételt megtagadta.

A bécsi legfelső törvényszék az elsőfoku bíróság ítéletét jóváhagyta, a következő okokból:

Kétségtelen megállapítást nyert az a körülmény, hogy az átvevő a fuvarlevelet kiváltotta, az árút a pályaudvarról elszállította és így azt átvette. Ezáltal az árúnak a felvételtől a kiszolgáltatásig, a megsérülésért emelhető minden igénye a Nemzetközi Egyezmény 44. cikke értelmében megszűnt, annál is inkább, mert a vasut a fuvarozási szerződést a N. E. 27. cikkének (1) pontja értelmében szabályszerűen lebonyolította. Felperes azt állítja, hogy az árú hiányossága külsőleg észlelhető nem volt. Ezzel szemben beigazolást nyert, hogy a küldemény átható rossz szaga még a nem szakértői által is könnyen megállapítható volt. Hogy ezt az átvételre megjelent személyek nem észlelték, a dolgon semmit sem változtat. Ez csak azt bizonyítja, hogy az átvevőnek emberei nem jártak el kellő gondossággal. Felperesnek az a további állítása, hogy a vasut a küldeménynek, az ő tudta és beleegyezése nélkül történt eladása által csalárdságot, vagy vétkes gondatlanságot követett el, szintén nem helytálló, mert az eladás szabályszerű kiszolgáltatás után és jogszerűen történt.

Mindezeknél fogva a legfelső törvényszék az elsőfoku bíróság ítéletét jóváhagyta. (Bécsi legfelső törvényszék.)

17. cikk.

Az átvevőnek az árú elfogadásából származó kötelezettsége.

N. E. 17. cikke.

Az árú és fuvarlevél elfogadása által az átvevő a fuvarlevélben kitüntetett összegeket a vasutnak megfizetni köteleztetik.

18. cikk.

Szállítási akadályok.

N. E. 18. cikke.

(1) Ha a vasuti fuvarozás megkezdése vagy folytatása erőhatalom vagy véletlen által akadályoztatott, akkor a fuvarlevélben kitüntetett összegeket a vasutnak megfizetni köteleztetik.

lyozva van és a fuvarozás más utirányon nem történhetik, akkor köteles a vasut az áru fölötti másnemű rendelkezés céljából a feladóhoz fordulni.

(2) A feladó a szerződéstől visszaléphet, azonban a vasutat, amennyiben ezt vétkesség nem terheli, a fuvarozás előkészítésénél és az ismételt kirakásnál felmerült költségeire, valamint a netán már megtett ut tekintetéből fennforgó igényeire nézve kártalanítania kell.

(3) Ha forgalmi zavarok esetén a fuvarozás más utirányon megtörténhetik, a vasutra van bízva határozni az iránt, vajjon a feladó érdekéhez képest megfelelőbb-e a szállítmányt más utirányon juttatni rendeltetési helyére vagy a szállítmányt megállítani és másnemű rendelkezést a feladóhoz fordulni. Ha az áru más utirányon szállítatik rendeltetési helyére, a vasut az illetéktöbblet megfizetését követelheti.

(4) Ha a feladó nincs a fuvarlevél-másodpéldány birtokában, akkor a jelen cikkben körülírt utasításokkal sem az átvevő személy, sem a rendeltetési hely meg nem változtatható.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A feladási állomás közvetítésének mellőzésével tett rendelkezések figyelembe nem vétetnek.

2. A díjszabásokban vannak azon illetékek megállapítva, amelyeket a feladó, azon esetben, ha a fuvarozási szerződéstől visszalép, a vasutnak a szállítás előkészítése és a kirakás költségei fejében, valamint a netán már megtett szállítási utért kártalanításként fizetni tartozik.

3. A visszaküldés iránti kívánságnak a vasut csak azon esetben felel meg, ha az áru értéke a visszaszállítás költségeit előreláthatólag fedezi, vagy a

viasszaszállításért járó fuvardíj azonnal lefizettetik vagy letétbe helyeztetik.

4. Ha a szállítási akadály a feladó rendelkezésének beérkezése előtt elhárított, úgy az árú a rendelkezés bevéárása nélkül rendeltetési helyére tovább szállittatik, amiről a feladót mielőbb értesíteni kell.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

2. sz. E. K. H.-hoz.

A fuvarozási szerződéstől való visszalépés esetében a feladó a vasutnak kártalanításképen fizetni tartozik:

a) ha az árú még a feladási állomáson van, a szóban levő vasutnak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban megállapított mellékkilétéket s az esetleges készkiadásokat;

b) ha az árú már egy közbelső állomáson van, a szóban levő vasutnak helyi forgalmára érvényes díjszabásokban megállapított mellékkilétéken és készkiadásokon kívül még a díjszabásszerű fuvardíját az illető közbelső állomásig.

5. Az utközben feltartóztatott árúknál felszámítandó fekbér vagy kocsiálláspénz tekintetében azon vasut határozmányai mérvadók, amelynek területén az árú fel lett tartóztatva,

6. A vasut jogosult, a mennyiben a feladó az árú felett más képen nem rendelkezik, az árúval a 24. cikkben kézbesíthetlen árúkra nézve előírt módon elbánni.

O. M. S., O. M. F.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

5. A vasut jogosult, amennyiben a feladó az árú felett más képen nem rendelkezik, az árúval a 24. cikkben kézbesíthetlen árúkra nézve előírt módon elbánni.

6. Az utközben feltartóztatott árúknál felszámítandó fekbér vagy kocsiálláspénz tekintetében azon vasut határozmányai mérvadók, amelynek területén az árú fel lett tartóztatva.

19. cikk.

Az árú kiszolgáltatása körüli eljárás.

N. E. 19. cikke.

Az árúk kiszolgáltatása körüli eljárás, valamint a vasutnak azon esetleges kötelezettsége, hogy

az árút nem a rendeltetési állomáson lakó átvevőhöz juttassa, a kiszolgáltató vasutra nézve mérvadó törvényes és szabályzati határozmányok szerint ítélendő meg.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. Az, hogy az árúkat a vasut, vagy az átvevő tartozik-e kirakni, amennyiben a jelen díjszabás erre vonatkozó határozmányokat nem tartalmaz, a vasuti árúdíjszabás I. rész B) szakaszában vagy pedig a vasuti árúdíjszabás II. részekben van előírva.

N., M. A. H.

A vasut a díjszabásban előírhatja, hogy az olyan árúk átrakását, melyek a rendeltetési állomáson vasutról közvetlenül hajóra mennek át, a díjszabásban vagy kifüggesztés útján közzéteendő illetékek fizetése ellenében ő maga végzi vagy azt külön vállalkozóval végezteti. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek a díjszabás 29. cikke értelmében.

A közelebbi szabályok és illetékek a kiszolgáltató vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásokról kivehetők.

2. N., M. A. H.

A vasutnak szabadságában áll, hogy az általa kirakandó darabárúkat az átvevőnek, ennek költségén, házhoz szállítsa vagy őt az érkezésről értesítse. Azokon az állomásokon, melyeken a darabárúk az átvevőnek házhoz szállíttatnak, ezt a kezelési helyeken kifüggesztendő hirdetmény útján közzé kell tenni. Más árúk megérkezéséről az átvevőt értesíteni kell (lásd azonban a 3. sz. kieg. hat. 5. bekezdését).

A vasut a darabárúknak az állomás helyén vagy a szomszédos helyiségekbe való házhoz szállításáról kifüggesztés útján közzéteendő illetékek szedése mellett maga gondoskodhatik, vagy erre a célra fuvarosokat alkalmazhat. Az e célból alkalmazott személyek a vasut közegei gyanánt tekintetnek a díjszabás 29. cikke értelmében.

A fuvarozásnál alkalmazott közegek kötelesek az árjegyzéket maguknál hordani és kívánatra előmutatni.

Olyan állomásokon is, melyeken a vasut a házhoz szállítást ellátja, jogosítva van a átvevő arra, hogy árút maga vigye el, vagy azokat más s nem a vasut által alkalmazott fuvarossal vitesse el. Ha az átvevő ezen jogával élni akar, köteles ezt az árukiadóhivatalnak az árú megérkezése előtt írásban bejelenteni. A vasut azonban ezt a jogot a közforgalom érdekében a felügyeleti hatóság jóváhagyásával ideiglenesen, vagy ha a különleges viszonyok ezt szükségessé teszik, állandóan is korlátozhatja vagy megszüntetheti.

Ha az árúkat a vám- vagy adóhivatalnak a pályaudvarokon kívül fekvő helyiségekbe kell átvinni, erről a költségek megtérítése ellenében a vasut vagy maga, vagy saját felelősségére a rendelkezésre jogosult költségén szállítmányozó által gondoskodhatik, még ha az átvevő az elvitelt magának fenn is tartotta volna.

Azokat a határidőket, amelyeken belül a vasut az árúkat az átvevőnek házhoz szállítja, a kiadási helyeken kifüggesztés útján közhirrre kell tenni.

3. N., M. A. H. Az árú megérkezéséről szóló értesítés a vasut választása szerint posta útján, távbeszélő útján vagy írásbelileg külön küldönczczel azon határidő megjelölése mellett történik, amelyen belül az árút el kell vinni. Az átvevő írásbeli kívánására az elszámolóhely az átvevővel az értesítés más módja iránt is megegyezhet.

Az értesítésnek teherárúknál a megérkezés után, legkésőbb azonban a kiszolgáltatásra való előkészítés (készentartás) után azonnal, gyorsárúknál pedig a megérkezés után két órán belül kell megtörténni. Az olyan gyorsárúnál, mely hétköznapon este 6 óra után, vasárnap és ünnepnapokon déli 12 óra után érkezik meg, az értesítést csak másnap reggel lehet követelni.

Az értesítés megtörténtnek tekintetik :

a) posta útján való elküldés esetében 4 órával,

távirati úton való elküldés esetében pedig egy órával az értesítés feladása után ;

b) távbeszélő útján való közlés esetében az értesítés leadásával ;

c) másféle elküldés esetében a kézbesítéssel.

Az értesítés díjtalanul állítatik ki. Annak elküldéséért a vasut kiadásainak megtérítését kívánhatja.

Az értesítés elmarad, ha az átvevő annak mellőzését írásbelileg kérte és a »pályaudvaron marad« rendeltetéssel feladott árúknál, ha a feladó az értesítést a fuvarlevélben határozottan elő nem írta.

Ha a kocsirakomány a kocsi futóképessége miatt utközben átrakatott, azt átvevővel az értesítés alkalmával közölni kell.

M. A. H. Ha az átvevő részére érkező árúknak és az értesítéseknek átvételével vagy az átvételi elismervény kiállításával valamely harmadik személyt kíván megbízni, akkor a rendeltetési állomáson megfelelő nyilatkozatot kell adnia. A megbízottnak meghatalmazással kell ellátva lennie. A nyilatkozat és meghatalmazás ürlapja az állomásokon kaphatók.

4. N., M. A. H. A vasut által kirakandó árúkat a díjszabásban megállapítandó határidőn belül a szolgálati órák alatt kell elvinni. A határidő az árú megérkezéséről szóló értesítéssel veszi kezdetét s 24 óránál kevesebb nem lehet.

Azt a határidőt, amelyen belül az átvevő által kirakandó árúkat el kell vinni, a kezelési helyen való kifüggesztés után, vagy a díjszabás útján közhírré kell tenni. A határidő az árú megérkezéséről szóló értesítéssel veszi kezdetét. Ha a kirakandó kocsik kellő időben készen nem tartatnak, a kirakási idő csak a készentartás időpontjával kezdődik. A vasut követelheti, hogy a kirakás és az elfuvarozás a szolgálati órák alatt történjék.

Ha az árú »pályaudvaron marad« rendeltetéssel adatnak fel s a feladó az átvevő értesítését a fuvarlevélben határozottan nem írta elő, vagy ha az átvevő az értesítésről írásbelileg lemondott, vagy ha az értesítés nem lehetséges, az elviteli határidő az árú készentartásával veszi kezdetét.

Ha az értesített átvevő az árú elvitele végett

jelentkezik s az részére egy órán belül ki nem szolgáltatható, köteles a vasut az elvitel eredménytelen megkísérlése által okozott költségeket megtéríteni. Az átvevő kívánságára tartozik a vasut az elvitel eredménytelen megkísérlését a fuvarlevélben elismerni.

Az állatküldeményeket a rendeltetési állomásra való megérkezés után a kiszolgáltatásra lehető gyorsan kell előkészíteni. Ha a kíséret nélküli állatküldeménynek a rendeltetési állomásra való megérkezése után az átvételre jogosult azonnal nem jelentkezik, az átvevőt késedelem nélkül, mindenestre azonban a gyorsárúkra nézve megállapított határidőn belül értesíteni kell. Az átvevő köteles az állatokat legkésőbb két órával a kiszolgáltatásra való előkészítés után kirakni és elhajtani. Ez a határidő, ha az átvevőt értesíteni kell, legkorábban két órával az értesítés után kezdődik. A határidő eltelté után a vasut az állatokat a rendelkezésre jogosult veszélyére és költségére ellátásba adhatja, vagy, ha az állatoknak a kocsiban vagy a pályaudvaron való további tartását megengedi, azokért álláspénzt szedni. A határidő szünetel vám-adóhivatali vagy rendőri kezelés alatt, ha ezt a feladó, címzett vagy az állatkísérő nem késlelteti.

Magyarországban és Ausztriában tartályokban szállított kisebb élőállatküldeményeket és egyes aprómarhákból vagy szárnyasokból álló küldeményeket a vasut rakhatja ki a rendeltetési állomás belátása szerint.

Az elviteli határidő vasárnap és ünnepnapok alatt, továbbá a vám- vagy adóhivatali vagy rendőri kezelés alatt szünetel, amennyiben a kezelést nem a feladó vagy az átvevő késlelteti.

Ha az állat a megállapított határidőn belül el nem vitetik, a díjszabásszerű fekbért vagy kocsiállás-pénzt kell fizetni. Ezenfelül az átvevő által kellő időben ki nem rakott árúkat a vasut az átvevő veszélyére és költségére ki is rakhatja.

M. A. N. Vasárnap és ünnepnapokon kocsiállás-pénzt csak akkor kell fizetni, ha a kirakási határidő már az előző nap délután 2 órakor lejárt. Ha egymásután több ünnepnap vagy ünnep- és vasárnap következik, csak egy napra kell kocsiállás-pénzt szedni.

Ha a forgalom rendes lebonyolítását árutorlódás veszélyezteti, jogosítva van a vasut a szükség mértékéhez képest a rakodási határidőket és a fekbérmentes időt leszállítani, valamint a kocsiálláspénzt felemelni. Erre nézve a rendkívüli forgalmi viszonyok esetére szóló póthatáridők megállapítására vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni.

Ugyanezen okból a fekbér is felemelhető.

Az elviteli határidők, a fekbér, a helypénz, kocsiálláspénz, valamint a saját kerekein futó vasuti járművekért járó álláspénz a kiszolgáltató vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van megállapítva.

5. Vasárnapon és ünnepnapokon csak gyorsárút (Belgiumban csak gyorsvonati gyorsárút) kell a kiadási helyeken kifüggesztés után közvétett és egy-szersmindenkorra megállapított terjedelemben kiszolgáltatni, feltéve, hogy annak vám- vagy adóhivatali kezelése akadályban nem ütközik.

6. N., M. A. H. Az árú kiszolgáltatásánál az átvételi elismervényen kívül további nyilatkozatok, nevezetesen a kifogástalan és idejében történt kiszolgáltatásról, nem követelhetők. A czimzett által elviendő áruk, ha azokat a vasut tartozik kirakni, a raktárakban, egyébként a rakodóhelyeken bocsátandók a czimzett rendelkezésére. A czimzett a kiváltott fuvarlevelet előmutatni tartozik.

Az árúnak az átvető részéről történt átadásával egyenlő az árúnak szállitmányozónál vagy közraktárban történt letétbe helyezés is.

Mennyiben áll ez az árúnak a vám- vagy adóhivatalnak való átadására nézve, ezt a leadó vasut szabályai határozzák meg.

7. N., M. A. H. Az átvető a kiszolgáltatásnál kívánhatja, hogy az árúk a pályaudvaron az ő jelenlétében utánszámláltassanak és utánmérlegeltesse-nek. Ezért a díjszabásszerű illetéket tartozik fizetni.

A megérkezett árúk súlyának vagy darabszámának megállapításáért járó díj a kiszolgáltató vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásban van meghatározva.

A vasut köteles az utánmérlegelést és utánszámlálást kívánságra foganatosítani, kivéve, ha kocsirakományoknál a rendelkezésre álló mérlegelési eszközök erre elégtelenek, vagy ha az árú minősége avagy

az üzemi viszonyok a darabszám megállapítását meg nem engedik. Ha a vasut az utánmérlegelést megtagadja, az átvevő az árut a vasut meghatalmazottjának jelenlétében a legközelebbi alkalmas mérlegben mérlegelheti meg. Az átvevő tartozik az ezáltal felmerülő költségeket, beleértve a meghatalmazott részére járó kárpótlást is megfizetni.

A kocsirakományu árúk mérlegelésére nézve a 7. cikk 3. kieg. határozményá érvényes.

Ez a határozmány az összes megérkező árúk súlyának és darabszámának megállapítására azonos értelemben érvényes.

Ha az utánszámlálásnál vagy utánmérlegelésnél oly darabszám vagy súlyhiány állapított meg, melyért a vasut felelős, de a melyet még el nem ismert, a vasut a megállapításért illetéket nem szedhet, az átvevőnek okozott költségeket pedig megteríteni tartozik.

8. N., M. A. H. Ha a rendeltetés helyén árúkiadóhivatal, vagy mellékárúkezelési hely nincsen s a vasut az árúknak oda való továbbbszállítására általában berendezéseket nem létesített s sem a feladó, sem pedig a címzett a közvetlen továbbbszállítás iránt nem gondoskodott, ez esetben a vasut továbbbszállítási kötelezettségeit illetőleg mérvadók a leadó vasut szabályai.

A vasutat a továbbbszállítás tekintetében a szállítmányozó kötelezettségei terhelik.

20. cikk.

A rendeltetési vasut jogai és kötelességei a kiszolgáltatásnál.

N. E. 20. cikke.

Az átdó vasut köteles a kiszolgáltatás alkalmával a fuvarozási szerződésen alapuló összes követeléseket, különösen a fuvardíjat és mellékilletékeket, a vámdíjakat és egyéb, a fuvarozás végrehajtása céljából tett kiadásokat, valamint az árut terhelő utánvételeket és egyéb összegeket

és pedig úgy a saját, mint a megelőző vasutak és más jogosultak számára beszédni.

21. cikk.

A vasut zálogjoga.

N. E. 21. cikke.

A vasutat a 20. cikkben megjelölt összes követelések erejéig az árúra zálogbirtokosi jogok illetik meg. Ezen zálogjog addig áll fenn, míg az árú a vasutnak vagy oly harmadiknak őrizetében van, ki azt a vasut számára tartja magánál.

22. cikk.

A zálogjog hatálya.

N. E. 22. cikke.

A zálogjog hatálya azon ország joga szerint állapítandó meg, ahol a kiszolgálás történik.

23. cikk.

Fuvardíjleszámolás a vasutak között.

N. E. 23. cikke.

(1) Minden vasut köteles, amint az árú feladása vagy kiszolgáltatása alkalmával a fuvardíjat és egyéb a fuvarozási szerződésből származó követeléseket beszédte, a részes vasutaknak a fuvardíjból és az említett követelésekből őket megillető részt kifizetni.

(2) A kiszolgáltató vasut a fenti összegek befizetése tekintetében felelős, ha az árút az azt terhelő követelések beszédése nélkül szolgáltatja

ki. Fenmarad azonban igénye az árú átvevője ellenében.

(3) Ha az egyik vasut az árút a közvetlenül következő vasutnak átadta, akkor jogot nyer arra, hogy az utóbbit a fuvardíj és egyéb követelések összegével, amennyiben azok az árú átadása idején a fuvarlevélből kivihetők, a jelen cikk első bekezdése szerinti végleges leszámolás fenntartása mellett folyó számlán azonnal megterhelje.

(4) A vasutaknak a nemzetközi fuvarozásból eredőleg egymás ellenében fennálló követelése, ha az adós vasut más államhoz tartozik, mint a követelésre jogosult vasut, zár alá nem vehetők, vagy le nem foglalhatók, kivéve azon esetet, ha a zár vagy foglalás azon állam bíróságának határozata alapján történik, amelyhez a követelésre jogosult vasut tartozik.

(5) Hasonlóképen a vasutak járműeszközei, ideértve az illető vasut tulajdonát képező azon összes ingó dolgokat, melyek e járművekben találtnak, egy más állam területén, mint melyhez az illető vasut tartozik, sem zár alá nem vehetők, sem le nem foglalhatók, kivéve azon esetet, ha a zár vagy foglalás azon állam bíróságának határozata alapján történik, melyhez az illető vasut tartozik.

24. cikk.

A kiszolgáltatás körüli akadályok.

N. E. 24. cikke.

(1) Ha az árú kiszolgáltatása körül akadály merül fel, köteles a kiszolgáltató állomás a fel-

adási állomás közvetítésével az akadály okáról a feladót azonnal értesíteni és tőle utasítást kérni. Ha a feladó azt a fuvarlevélben kívánta, őt azonnal táviratilag közvetlenül értesíteni. Az értesítés költségei az árút terhelik. Ha az átvevő az árú átvételét megtagadja, a feladót a teljes rendelkezési jog akkor is megilleti, ha a fuvarlevél-másodpéldányt nem tudja előmutatni. Semmi esetre sem szabad árút a feladó kifejezett beleegyezése nélkül visszaküldeni.

(2) A következő cikk határozmányaitól eltekintve, a kiszolgáltatási akadályok körüli eljárás a kiszolgáltató vasutra nézve mérvadó törvényes és szabályzati határozmányok szerint történik.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Míg a rendeltetési állomásra a feladó részéről ellenkező rendelkezés nem érkezett, az árú, ha annak átvétele megtagadtatott, vagy még nem vitetett el, az annak átvételére utólag jelentkező átvevőnek kiadatik. Az ily utólagos kiszolgáltatást a feladó értesítése céljából a küldő állomásnak haladéktalanul be kell jelenteni.

2. A feladó értesítése vagy a feladó állomás hivatalos üzleti nyelvén vagy francia vagy német nyelven történik.

Ha az alkalmazott nyelv nem amaz ország nyelve, melyben a leadó állomás fekszik, az értesítésnek francia vagy német nyelvű lefordításáról a feladó tartozik gondoskodni.

Ha a feladó kívánságára ezt a fordítást a vasut közegei eszközlik, akkor a vasut közegei mint a feladó megbízottjai szerepelnek. A feladó vasut szabályai határozzák meg azt, hogy ilyen kívánságoknak mennyiben kell megfelelni.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

Kiszolgáltatási akadályok forognak fenn különösen akkor, ha az árú átvevőjét nem lehet felta-

lálni, ha az átvévő az átvételt megtagadja, vagy a fuvarlevelet a vasut által megállapítandó határidőn belül ki nem váltja.

A határidő a kiszolgáltató vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van megállapítva.

3. N., M. A. H. Ha az átvévő az árú átvételét megtagadta s a feladó a kiszolgáltatási akadályról értesítetett, az árút utólag csak a feladó beleegyezésével szabad kiszolgáltatni. Minden más esetben az árú az átvételre utólag jelentkező átvévőnek kiadatik, feltéve, hogy a feladótól időközben más rendelkezés nem érkezett a rendeltetési állomásra.

Feladónak az árú kiszolgáltatása körül felmerült akadály folytán tett rendelkezései is csak akkor vétetnek figyelembe, ha azok a felvételi állomás útján — kivéve, ha a címzett az árú átvételét megtagadja — a fuvarlevél-másodpéldány előmutatása mellett vétetnek meg.

4. N. M. A. H. Az árú díjmentes kiszolgáltatására, továbbá a gy rs romlásnak kitett vagy oly árúk vissza- vagy továbbküldésére vonatkozó utasítások, melyeknek értéke a felmerülő költségeket biztosan nem fedezi, csak akkor vétetnek figyelembe, ha az esedékes összeg a rendeltetési állomáson megfizetetik, vagy ha a feladási állomáson teljesített fizetés igazoltatik.

5. N., M. A. H.

Ha a feladót nem lehet értesíteni, vagy ha a feladó utasításával késik, vagy ha az utasítást nem lehet végrehajtani, köteles a vasut az árút a feladó veszélyére és költségére beraktároztatni; a vasut ebben az esetben a rendes kereskedő gondosságával felelős. A vasut azonban jogosítva van arra is, hogy a kézbesíthetetlen árúkat az azokat terhelő költségek és kiadások utánvételezése mellett szállítmányozónál vagy közraktárnál a rendelkezésre jogosult számlájára és veszélyére letétbe helyezhesse.

6. Jogában áll továbbá a vasutnak:

a) a ki nem szolgáltatható árúkat, ha azok gyors romlásnak vannak kitéve, vagy ha a helyi viszonyokhoz képest sem szállítmányozónak át nem adhatók, sem be nem raktározhatók, azonnal,

b) a ki nem szolgáltatható s a feladó által vissza nem vett árúkat, 4 héttel a fekbérmentes idő lejárta után, ha pedig azok értéke a hosszabb raktározás folytán aránytalanul csökkenne, vagy ha a raktáro-

zási költségek nem állanak arányban az árú értékével, már előbb is minden alakszerűség nélkül a lehető legjobb áron eladni. Az eladási szándékról, ha csak lehetséges, a feladót és az átvevőt értesíteni kell. A vasut, ha az árút maga adja el, a készpénzkiadásokon kívül a díjszabásban megállapítandó illetéket szedheti.

Az illeték a kiszolgáltató vasut helyi forgalmára érvényes díjszabásokban van megállapítva.

Az árú letéteményezéséről és az árú eladásának megtörténtéről a vasut a feladót és az átvevőt, ha csak lehetséges, késedelem nélkül értesíteni tartozik; ha a vasut ezt elmulasztja, kártérítésre van kötelezve. Az eladásnál befolyt összeget a kiadások és illetékek levonása után a feladó rendelkezésére kell bocsátani.

A címzett értesítésére vonatkozó kötelezettség tekintetében a kiszolgáltató vasut szabályai mérvadók.

7. Ha az átvevő a fuvarlevelet kiváltotta, de az árút nem vitte el, az elvitelre megállapított határidőn belül az átvevőt az elvitelre újból fel kell szólítani és értesíteni kell őt arról, hogy az árú az ő veszélyére és költségére van raktáron. Az ilyen árúk raktározására, azoknak a szállítmányozókhoz vagy közraktárba való átutalására, valamint azok eladására nézve a 5. és 6. kieg. határozmányokat kell megfelelően alkalmazni. Eladása esetében a befolyt összeget a költségek levonása után az átvevő rendelkezésére kell bocsátani.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmány.

3. a feladónak oly irányú kívánsága, hogy a kiszolgáltatás körüli akadályról értesíttessék, a fuvarlevélnek: »Nyilatkozat az esetleges vám- és adóhivatali vagy rendőri kezelés iránt stb.« című rovatába jegyzendő be.

25. cikk.

Az árú teljes vagy részbeni elveszésének és megsérülésének megállapítása.

N. E. 25. cikk.

(1) Az árú teljes vagy részbeni elveszésének vagy megsérülésének esetén kötelesek a vasutak

azonnal beható nyomozást indítani, ennek eredményét írásbelileg megállapítani és azt kívánatra az érdekeltekkel, mindenesetre azonban a feladó állomással közölni.

(2) Különösen ha a vasut az árúban hiányt vagy sérülést fedez fel vagy gyanít, avagy ha ily hiány vagy sérülés fenforgását a rendelkezésre jogosult állítja, akkor a vasut az árú állapotát, a kár összegét és amennyire ez lehetséges, a hiány vagy sérülés beálltának okát és időpontját haladéktalanul jegyzőkönyvileg megállapítani köteles. Jegyzőkönyvi megállapításnak van helye az árú teljes elveszése esetében is.

(3) A tényállás megállapítására nézve azon ország törvényei és szabályzatai irányadók, ahol az fogatosítottatik.

(4) Ezen felül az érdekeltek mindegyikének joga van az árú állapotának birói megállapítását követelni.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. N., M. A. H.

A tényállás megállapításához hiány vagy sérülés esetében nem érdekelt tanúk, vagy szakértők s ha lehetséges, a rendelkezésre jogosult is meghívandó.

A rendelkezésre jogosultnak szabadságában^v áll a vasut részéről meghívott szakértőkön kívül saját költségére még más szakértőket is meghívni.

Ha a rendelkezésre jogosult a kitűzött határidőn belül nem jelentkezik, a megállapítás nélküle történik.

2. Ha a rendelkezésre jogosult kívánságára fogatosított vizsgálat eredménye szerint semmi vagy csak a vasut által már elismert hiány vagy sérülés mutatkozik, tartozik a rendelkezésre jogosult a felmerült költségeket megtéríteni.

Unyanez áll akkor is, hogyha sérülésért vagy hiányért a szabályzati határozmányok értelmében a vasut kártérítéssel nem tartozik.

26. cikk.

Felperesség. Felszólamlások.*N. E. 26. cikke.*

(1) Nemzetközi fuvarozási szerződésből a vasut ellenében keletkező igények birói érvényesítésére csak az van jogosítva, akit a küldemény felett a rendelkezési jog megillet.

(2) Ha a feladó a fuvarlevél-másodpéldányt felmutatni nem képes, igényét csak az átvevő beleegyezésével érvényesítheti, kivéve, ha bebizonyítja, hogy az átvevő az árú átvételét megtagadta.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Az igényeknek az árú teljes vagy egy részének elveszése, megsérülése vagy a szállítási határidő túllépése miatt bíróságon kívül való érvényesítése esetében, ha az átvevőnek a fuvarlevél átadatott, a fuvarlevél is melléklendő. Azonkívül az árú teljes vagy egy részének elveszése vagy megsérülése miatt támasztott igénykeresetekhez az árú értékét igazoló melléklet (factura) is csatolandó. (Díjvisszatérítési igényeket illetőleg lásd a 12. cikket.)

2. Peren kívüli igények (felszólamlások) betérjesztésére mindaddig, míg a fuvarlevél az átvevőnek ki nem adatott, a feladó — ki ez esetben a felszólamláshoz a fuvarlevél-másodpéldányt is csatolni tartozik — ellenben, ha a fuvarlevél az átvevőnek már kiadatott, az utóbbi van jogosítva.

3. Kártérítési iránti igényekhez, melyeket más személtvek nyújtanak be, azonkívül egy igazolványt kell csatolni, mely szerint a jogosult személy beleegyezését adja ahhoz, hogy a kártérítési összeg a felszólamló részére fizettessék ki. Ezen igazolvány, melynek aláírása a vasut kívánságára hitelesítendő, a vasut által visszatartatik.

4. A gyorsabb tárgyalás érdekében a felszólamlások, ha a rendeltetési állomásra még meg nem ér-

kezett küldeményekre vonatkoznak, a felvevő vasúthoz, minden más esetben pedig a rendeltetési vasúthoz terjesztendő be.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

5. A vasutak kötelesek a hozzájuk benyújtott kártérítési igényeket a lehető legnagyobb gyorsasággal megvizsgálni és a határozatról a felszólamlót írásban értesíteni.

27. cikk.

Több vasut felelőssége a féllal szemben. Per.

N. E. 27. cikke.

(1) Azon vasut, mely az árút a fuvarlevéllel fuvarozás végett átvette, felelős a szállítás végrehajtásáért a következő vasutak szállítási vonalain is egész a kiszolgáltatásig.

(2) Minden következő vasut az által, hogy az árút az eredeti fuvarlevéllel átveszi, ez utóbbi értelmében a fuvarozási szerződésbe belép és önálló kötelezettséget vállal a fuvarozásnak a szerződés értelmében való végrehajtására.

(3) A nemzetközi fuvarozási szerződésből eredő igények a vasutakat egymás ellenében megillető visszkereseti jog érintése nélkül per útján csak az első, avagy azon vasut ellen érvényesíthetők, mely az árút a fuvarlevéllel legutoljára átvette, vagy pedig azon vasut ellen, melynek vonalán a kár keletkezett. Az említett vasutak között felperes választhat.

(4) A kereset csak azon állam bíróságánál indítható meg, amelyben a megperelt vasutnak

székhelye van s mely ezen állam törvényei szerint illetékes.

(5) A választási jog a harmadik bekezdésben említett vasutak között a kereset megindításával elenyészik.

28. cikk.

Viszontkereset. Kifogás.

N. E. 28. cikke.

Viszontkereset vagy kifogás útján a nemzetközi fuvarozási szerződésből származó igények a 27. cikk 3-ik bekezdésében nem említett más vasutak ellen is érvényesíthetők, ha a kereset ugyanazon fuvarozási szerződésen alapszik

29. cikk.

A vasut felelőssége alkalmazottaiért.

N. E. 29. cikke.

A vasut közegeiért és más személyekért, kiket az elvállalt fuvarozás végrehajtásánál alkalmaz, felelős.

30. cikk.

Felelősség a teljes vagy részbeni elveszésért és megsérülésért.

N. E. 30. cikke.

(1) A vasut a következő cikkeken foglalt közelebbi határozmányok értelmében azon kárért,

mely az árúban a fuvarozásra való átvételtől a kiszolgáltatásig elveszés, hiány vagy megsérülés által keletkezett, felelős, amennyiben igazolni nem képes, hogy a kárt a rendelkezésre jogosult vétkessége vagy ez utóbbinak a vasut vétkességére vissza nem vezethető rendelkezése, az árú természetes minősége (nevezetesen megromlás, beszáradás, rendes csurgás) vagy erőhatalom okozta.

(2) Ha a fuvarlevélben a kiszolgáltatás helyéül oly hely van megjelölve, mely nem a vasut mentén fekszik, akkor a vasut felelőssége a jelen egyezmény alapján a fuvarozásért csak a rendeltetési állomásig áll fenn. Az onnan való továbbszállításra a 19. cikk határozmányai alkalmazandók.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. Ha a fuvarlevélben oly rendeltetési hely jelöltetett meg, ahol nincs az árúk kezelésére berendezett állomási vagy mellékárukezelési hely, a vasut mint fuvarozó csakis az utolsó, arra berendezett vasuti állomásig vagy mellékárukezelési helyig felelős. A továbbszállítás tekintetében a kiszolgáltató vasut szabályai mérvadók.

A továbbszállítást, illetőleg a vasutat a szállítmányozó kötelezettségei terhelik.

2. Ha a vasut az árúknak ilyen helyekre való továbbszállítására be van rendezkedve, a rendeltetési helyig mint fuvarozó felelős.

O. M. S. Köteléki kiegészítő határozmány.

1. Az átvevő kezeihez történt kiszolgáltatással azonosnak tekintetik az árú kiszolgáltatása a vám- és ellenőrzési helyiségekbe a rendeltetési állomásra való megérkezés után,

ugyszintén azon kiszolgáltatás is, mely a jelen szabályzat határozmányai értelmében közraktárba vagy szállítmányozó kezeihez történik.

Az átvető értesítésére vonatkozó szabályok ezen esetekben is alkalmaztatnak.

2. A svájci vasutak olyan árúknál, melyeknek az állomásról vagy állomásra való be- és kifuvarozásáról is gondoskodnak, a be- és kifuvarozás alatt beálló elveszések-, sérülések- és késésekért ép úgy szavatolnak, mint a vasuti szállítás tartama alatt.

3. A vasuti állomástól félreeső oly helyekre rendelt szállítmányoknál, mely helyekre a továbbszállítást a vasut saját berendezéseivel látja el, a vasutnak, mint szállítmányozónak felelőssége mindamellett kiterjed az egész szállításra.

O. M. F.

1. Az osztrák-magyar svájci kötelék 1. sz. kiegészítő határozmánya.

2. Az osztrák-magyar svájci vasuti kötelék 3. sz. kiegészítő határozmánya.

31. cikk.

A felelősség korlátozása különös veszélyek eseteiben.

N. E. 31. cikk.

(1) A vasut nem felelős:

1. Oly árúknál, melyek a díjszabás határozmánya, vagy a feladóval történt és a fuvarlevélbe fölvelt megállapodás szerint nyitott kocsikon szállítottak:

azon kárért, mely a fuvarozás ezen módjával járó veszélyből keletkezett;

2. oly árúknál, melyek — habár természetes minőségüknél fogva fuvarozás közbeni teljes vagy részbeni elveszés vagy megsérülés meggátlása végett begöngyölést igényelnek — a feladónak a fuvarlevélben tett nyilatkozata szerint (9. cikk)

begöngyöletlenül vagy csak hiányosan begöngyölve adattak fel:

azon kárért, mely a begöngyölés hiányából vagy annak hiányos minőségével járó veszélyből keletkezett;

3. oly árúknál, melyek be- és kirakásáról a díjszabás határozményai, vagy a feladóval történt s a fuvarlevélbe fölvevett megállapodás szerint, amennyiben ily megállapodás azon állam területén, ahol a be-, illetve kirakás történik, megvan engedve, a feladó, illetőleg az átvevő gondoskodik:

azon kárért, mely a be- és kirakással, vagy a hiányos rakodással járó veszélyből keletkezett;

4. oly árúknál, melyek sajátos természeti minőségüknél fogva az elveszés, apadás vagy megsérülés, nevezetesen a törés, rozsdásodás, belső megromlás, rendkívüli csurgás, beszáradás és elszóródás különös veszélyének vannak kitéve:

azon kárért, mely ezen veszélyből keletkezett;

5. élő állatoknál:

azon kárért, mely ezen állatok fuvarozásával járó különös veszélyből keletkezett;

6. oly árúknál, élő állatokat is ideértve, melyek a díjszabás határozményai, vagy a feladóval történt és a fuvarlevélbe fölvevett megállapodás szerint kísérettel látandók el:

azon kárért, mely a kíséret által elhárítani célzott veszélyből keletkezett.

(2) Ha a bekövetkezett kár az eset körülményeihez képest a jelen cikkben megjelölt veszélyekből eredhetett, akkor az ellenkező bebizonyításáig az vélelmeztetik, hogy a kár tényleg az illető veszélyből keletkezett.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. Ha a vasut a feladónak határozott kívánságára takaróponyvát szolgáltat, ezáltal oly a díjszabási határozmányok értelmében nyitott kocsi-ban nem szállítható árúkra nézve sem vesz magára annál messzebbmenő felelősséget, mint amennyivel a díjszabási határozmányok szerint a nyitott kocsi-ban takaróponyva nélkül történő szállításoknál tartozik.

N. V. K. Kötelési kiegészítő határozmányok.

2. Árúknak a csomagoláson keresztül való kipor-lódása rendkívüli csurgással egyenlőnek tekintetik.

3. **B., M. A. H.** Az olyan szabadon levő tárgyak elveszé-seért, hiányáért vagy sérüléseért, melyek a csomagolatlan vagy hiányosan csomagolt járóművekben (kerékpárok-ban is) hagyatnak a vasut csak akkor felelős, ha vétkesség terheli.

4. Ha oly öntöttvasárú, vagy más árú öntöttvasból készült alkatrészei, melyek a feladónak a fuvarlevélben foglalt nyilatkozata szerint csomagolatlanul, vagy hiányos csomagolással adattak fel, a vasuti szállítás alkalmával meg-sérültek, akkor a megsérült darabok, a feladó vagy az átvévo kívánságára, a rendeltetési állomásról a feladási állomásra teherárúként díjmentesen szállíttatnak. A díjmentes szállí-tásra vonatkozó kívánság a fuvarlevélbe bejegyzendő. A díj-mentes szállításnak nincs helye, ha szállítási érdekbavallás történt.

32. cikk.

A felelősség korlátozása súlyhiányok esetében.

N. E. 32. cikke.

(1) Azon árúknál, melyek természeti minősé-güknél fogva fuvarozás közben rendszerint súly-veszteséget szenvednek, a vasutnak a súlyveszte-ségért való felelőssége a végrehajtási határoz-mányokban megállapított szabványtétel mérvéig korlátozva van.

(2) Ezen tétel azon esetben, ha egy és ugyanazon fuvarlevéllel több darab szállítottott, minden darab után külön számíttatik, amennyiben az egyes darabok sulya a fuvarlevélben ki van tüntetve vagy más módon kimutatható.

(3) A felelősség ezen korlátozásának nincs helye, ha bebizonyíttatik, hogy a sulyveszteség az eset körülményeihez képest nem az árú természetes minőségéből keletkezett, vagy hogy az alapul vett százalékos tétel ezen minőségnek vagy az adott esetben fenforgó egyéb körülményeknek meg nem felel.

(4) Az árú teljes elveszése esetén sulyveszteség címén levonásnak nincs helye.

Végrehajtási határozmányok 8. §-a.

(1) A rendszerinti sulyveszteség szabványtéléle két százalékot tesz a folyékony és nyirkos, valamint a következő nem nyirkos árúknál:

ráspolyozott és örölt festőfák,

fakéreg,

gyökerek,

édes gyökér,

vágott dohány,

zsiradék,

szappan és kemény olajok,

friss gyümölcs,

friss dohánylevelek,

gyapju,

bőrök,

irhák,

kikészített bőrök,

aszalt és sült gyümölcs,

állati inak,

szarvak és körmök,

csontok (egészben vagy örölve),

száritott halak,

komló,

friss ragaszok,

disznóserte.

lőszőr,

só.

(2) Minden egyéb, a 32. cikkben megjelölt fajtájú, nem nyirkos árukna a szabványtétel egy százalékot tesz.

Egységes kiegészítő határozmányok.

A súlyhiányokért való felelősségnek a 31. cikk alapján esetleges további mentessége ez által nem korlátoztatik.

33. cikk.

Vélelem az árú elveszésére nézve.

N. E. 33. cikke.

A keresetre jogosult az árút minden további bizonyítás nélkül elveszettnek tekintheti, ha annak kiszolgáltatása 30 nappal tovább késik a szállítási határidő (14. cikk) lejáratá után.

34. cikk.

A kártérítés mérve az árú elveszése esetében.

N. E. 34. cikke.

Ha a vasut az előző cikkek alapján teljes vagy részbeni elveszésért kártérítést nyújtani tartozik, akkor azon rendes kereskedelmi érték, ilyennek nem léteben pedig azon közönséges érték tértendő meg, mellyel ugyanazon fajú és minőségű árú a feladás helyén birt azon időben, midőn az árú fuvarozás végett átvétetett. Ezenfelül visszatérítendő az azon összegek, melyek vám- és egyéb

költségek, valamint fuvardíj fejében netán már kifizettettek.

35. cikk.

A kártérítés mérvének korlátozása mérsékelt külön (kivételes) díjszabások alkalmazása esetében.

N. E. 35. cikke.

A vasutaknak szabadságukban áll — az elveszés, hiány, vagy megsérülés esetében megtérítendő legnagyobb összeg kikötése mellett — külön feltételeket (külön díjszabásokat) kihirdetni, feltéve, hogy ezen külön díjszabások mindenik vasut rendes díjszabásával szemben az egész szállítási vonalra díjmérséklést nyújtanak és hogy a legnagyobb kártérítési összeg az egész szállítási vonalon egyenlően alkalmaztatik.

36. cikk.

Előkerült áruk.

N. E. 36. cikke.

(1) A kártérítésre jogosult, midőn az elveszett árúért megtérített összeget átveszi, a nyugtátványban azon fenntartással élhet, hogy az esetre, ha az árú a szállítási határidő lejártától számított négy hónapon belül megkerül, erről őt a vasutigazgatóság rögtön értesitse. A fenntartásról elismervény állittatik ki.

(2) Ezen esetben a kártérítésre jogosult az értesítés vételétől számított 30 napon belül követelheti, hogy neki az árú a részére kifizetett kártéri-

tés visszaszolgáltatása ellenében, választásához képest : a feladási vagy a fuvarlevélben megjelölt rendeltetési állomáson díjmentesen adassék ki.

(3) Ha a kártérítésre jogosult az első bekezdésben említett fenntartással nem élt, vagy ha a második bekezdésben megállapított harmincz napi határidő alatt az ugyanazon említett igényt nem emelte, vagy végül, ha az árú a szállítási határidő lejártától számítva csak négy hónap letelte után kerül meg, akkor a vasut a megtalált árú felett országának törvényei szerint rendelkezhetik.

37. cikk.

A kártérítés mérve az árú megsérülése esetén.

N. E. 37. cikke.

Megsérülés esetén a vasut az árúban beállott értékcsökkenés egész összegét tartozik megtéríteni. Az esetben, ha a szállítás a 35. cikk értelmében külön díjszabás alapján történt, akkor a fizetendő kártérítés összege aránylagosan leszállítatik.

38. cikk.

Szállítási érdek bevallása.

N. E. 38. cikke.

(1) Ha szállítási érdekbevallás történt, akkor a jogosultnak az elveszés, hiány vagy megsérülés esetén a 34., illetőleg a 37. cikk által meghatározott kártérítésen felül, a bevallott összeg erejéig terjedő további kárpótlás ítélhető meg. Ezen

további kár fennforgását és magasságát a jogosult tartozik bizonyítani.

(2) A végrehajtási határozmányok állapítják meg a fuvardíjpótlék azon legmagasabb összegét, mely szállítási érdekbevallás esetén fizetendő.

Végrehajtási határozmányok 9. §-a.

(1) A szállítási érdek czimén bevallott összeg a fuvarlevél e célra kijelölt helyén betűkkel irandó be.

(2.) Ebben az esetben a fuvardíjpótlék minden 10 frank és 10 kilométer oszthatlan egység után 0.25 cts-mel számítatik.

Az esedékes összeg teljes 5 cts-re felkerekíthető.
(3) A beszedésre kerülő legcsekélyebb díjpótlék az egész szállítási vonalra 50 centimes.

Egységes kiegészítő határozmányok.

1. A díjszabások határozzák meg, hogy a szállítási érdek bevallása mily pénzértékben van megengedve.

2. A díjpótlék mindig 5 centimre kerekítették fel és úgy kezeltetik, mint a többi illetékek, vagyis bérmentesített küldeményeknél a feladótól, bérmentetlen küldeményeknél az átvevőtől szedik be.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmányok.

1. sz. E. K. H.-hoz.

A szállítási érdek bevallása.

M. A. N., M. A. H. márka vagy koronaértékben.

M. A. B. frank vagy koronaértékben van megengedve.

3. A szállítási érdekbevallásért járó díjpótlék az egyes viszonylatokra a vasuti árúdíjszabás II. részében levő kilométermutatókban kitüntetett legrövidebb távolság alapján a díjszabás értékében számítatik.

Az átszámításnál:

M. A. N., M. A. H. egy korona = 0.85 márkának,

M. A. B. egy korona = 1.05 franknak vétetik.

Az ekképen megállapított díjpótlék, részvonalakon való számítás esetében is 5 centimes, vagy 5 pfennig, vagy 5 fillérre felkerekítendő. Legcsekélyebb illeték gyanánt 50 centimes, 40 pfennig, vagy 40 fillér szedetik be.

Részvonalak szerint való számítások esetében a legcsekélyebb illeték felszámításának helye nincsen.

4. Azon külön díjszabásokba tartozó áruknál, melyekre nézve a vasutak a 35. cikk értelmében az elveszés, hiány vagy megsérülés esetén megtérítendő legnagyobb összeget kikötötték, szállítási érdekevállásnak ezen legnagyobb összegben tul nincs helye.

5. A szállítási érdekevállásért járó díjpótlék kiszámítására a 125. oldalon található táblázat szolgál.

O. M. S., O. M. F.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

3. Azon külön (kivételes) díjszabásokba tartozó áruknál, melyekre nézve a vasutak a 35. cikk értelmében az elveszés, hiány, vagy megsérülés esetén megtérítendő legnagyobb összeget kikötötték, szállítási érdekevállásnak nincs helye.

4. A szállítási érdekevállása csak frankértékben van megengedve.

5. A díjpótlék kiszámítására nézve a díjszámításnak a egyes vonalakon alapul szolgáló, a fuvarlevélben kitüntendő távolságok (díjszabási kilométerek) mérvadóak. A pótlék kiszámítására szolgáló táblázat a 125. oldalon található.

39. cikk.

A vasut felelőssége a szállítási határidő elmulasztásáért.

N. E. 39. cikkke.

A vasut felelős azon kárért, mely a szállítási határidő (14. cikk) elmulasztásából keletkezett, amennyiben nem igazolja, hogy a késedelem oly eseményből származott, melyet a vasut sem elő nem idézett, sem el nem háríthatott.

Egységes kiegészítő határozmány:

A szállítási határidőnél mindenkor az egész szállítási vonal forog szóban; ezért, ha az összhatáridő nem lett túllépve, oly felszámolásnak nincs helye, mely a szállítási ut csak bizonyos vonalrészének határidejére vonatkozik.

Kártérítés a szállítási határidő elmulasztása esetén.*N. E. 40. cikke.*

(1) A szállítási határidő elmulasztása esetén a kár bizonyítása nélkül a következő tértítmények igényelhetők :

A szállítási határidő $\frac{1}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{1}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{2}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{2}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{3}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{3}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{4}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{4}{10}$ -e.

Hosszabb tartamu késedelem esetén a fuvardíj $\frac{5}{10}$ része.

(2) Ha beigazoltatik a kár, akkor az egész fuvardíj erejéig terjedő összeg igényelhető.

(3) Ha szállítási érdekbevallás történt, akkor a kár bizonyítása nélkül következő tértítmények igényelhetők :

A szállítási határidő $\frac{1}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{2}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{2}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{4}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{2}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{6}{10}$ -e.

A szállítási határidő $\frac{4}{10}$ -éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj $\frac{8}{10}$ -e.

Hosszabb tartamu késedelem esetén : az egész fuvardíj.

(4) Ha beigazoltatik a kár, akkor a kár összege igényelhető. A kártérítés az említett két eset

egyikében sem haladja túl a bevallott érdek összegét. Ha azonban a bevallott összeg kisebb, mint a (2) bekezdés szerint érdekevallás nélkül nyújtandó fuvardíjmegtérítés összege, úgy ez utóbbit igényelhető.

Birói határozatok.

A kereseti küldeményre alkalmazandó berni N. E. 40. cikke a szállítási határidő elmulasztása alapján a kár igazolása nélkül követelhető kártérítés mérvét a késedelem tartamához képest állapítja meg.

A késedelem tartamát illetőleg pedig közömbös, hogy egyes vonalrészekben a szállítás meddig tartott, mert a szállítási határidő az egész szállítási útvonalra nézve egységes és oszthatatlan, tehát a késedelem szempontjából csak az a lényeges, hogy a vasut a szállítási határidőt végeredményben betartotta-e vagy mennyiben lépte túl? (Bpesti ítélőtábla 1912. G. 852.)

41. cikk.

Kártérítés csalárdság vagy vétkes gondatlanság esetén.

N. E. 41. cikke.

Teljes kártérítés követelhető mindazon esetekben, midőn a kár a vasut csalárdságából vagy vétkes gondatlanságából származott.

42. cikk.

A kártérítési összegek kamatoztatása.

N. E. 42. cikke.

Az igényjogosult a kártérítésül megállapított összeg után hat százalékos kamatot követelhet. Ezen kamatok azon naptól járnak, amelyen a kártérítés iránti igény emeltetett.

43. cikk.

A felelősség kizárása.*N. E. 43. cikke.*

Ha a fuvarozásból kizárt, vagy fuvarozásra csak feltételesen bocsátható tárgyak helytelen, vagy hiányos bevallással adattak fel fuvarozás végett, vagy ha a feladó az ezekre nézve megállapított biztonsági szabályokat figyelmen kívül hagyta, akkor a vasutnak a fuvarozási szerződésen alapuló felelőssége teljesen ki van zárva.

44. cikk.

A vasut ellen támasztható igények megszűnése.*N. E. 44. cikke.*

(1) A fuvardíjnak és az árút terhelő egyéb követeléseknek kifizetésével és az árú átvételével a vasut ellen a fuvarozási szerződésből eredhető minden igény megszűnik.

(2) Ez alól azonban kivételnek:

1. Azon kártérítési igények, melyek tekintetében a jogosult igazolni képes, hogy a kárt a vasut csalárdságból vagy vétkes gondatlanságból okozta

2. a késedelem miatt emelt kártérítési igények, ha a felszólamlás legkésőbb az átvételtől számított tizennegyedik napon, magát az átvétel napját nem számítva, a 27. cikk 3. bekezdése értelmében igénybe vehető vasutak valamelyikénél megtörtént;

3. kártérítési igények oly hiányokért, melyek a 25. cikk értelmében az árúnak az átvévő részeről történt átvétele előtt lettek megállapítva,

vagy amelyeknek a 25. cikk szerint megkívánt megállapítása a vasut hibája miatt maradt el ;

4. kártérítési igények külsőleg fel nem ismerhető hiányokért, melyek megállapítása az átvétel után történt, azonban csak a következő feltételek teljesítése esetén :

a) közvetlenül a kár felfedezése és legkésőbb hét nappal az árú átvétele után, folyamatba teendő a tényállásnak a 25. cikk értelmében leendő felvétele a vasutnál vagy az illetékes törvényszéknél ;

b) a jogosultnak be kell igazolnia, hogy a hiány az átvételtől a kiszolgáltatásig terjedő időben keletkezett.

Ha azonban az átvevőre nézve lehetséges volt az árú állapotát a rendeltetési állomáson megállapítani és a vasut késznek nyilatkozott azt ott foganatosítani, úgy a 4. sz. alatti határozmány nem nyer alkalmazást.

(3) Az átvevőnek szabadságában áll az árú átvételét a fuvarlevél átvétele és a fuvardíj megfizetése után is mindaddig megtagadni, míg az általa állított hiány megállapítása iránti kérelemnek elég nem tétetett. Az árú átvétele alkalmával tett fenntartások hatálytalanok, hacsak azok a vasut hozzájárulásával nem történtek.

(4) Ha a fuvarlevélben felsorolt tárgyak közül egyes darabok a kiszolgáltatásnál hiányoznak, akkor jogában áll az átvevőnek a ki nem szolgáltatott tárgyakat, azok közelebbi megjelölése mellett, az átvételi elismervényben (16. cikk) kizárni.

(5) Valamennyi, ezen cikkben említett kártérítési igények írásbelileg érvényesítendők.

Köteléki kiegészítő határozmányok.

N. V. K., O. M. S., O. M. F.

1. Az árú átvétele alkalmával a fél által tett fenn-tartáshoz, a vasutnak a (3) bekezdésben említett hozzájárulását írásban kell adni.

2. Valamely hiányosan megérkezett küldemény átvételénél, a szabályszerű kártérítési gény fenn-tartása mellett, mindenkor a fuvarlevélben feltüntetett teljes illetékek fizetendők le.

45. cikk.

A vasut ellen támasztható igények elévülése.

N. E. 45. cikke.

(1) Az elveszés-, hiány-, megsérülés- vagy kése-delemből származó kártérítési igények, amennyi-ben a vasut által el nem ismertettek, vagy egyez-ség vagy bírói ítélet által meg nem állapítottak : egy év alatt, a 44. cikk (2) bekezdés 1. sz. alatti esetben pedig három év alatt elévülnek.

(2) Az elévülés, megsérülés vagy hiány esetén a kiszolgáltatás, az árú teljes elveszése vagy kése-delem esetén pedig a szállítási határidő lejártának napjával kezdődik.

(3) Az elévülés megszakítására nézve azon or-szág törvényei irányadók, ahol a kereset meg-indíttatott.

(4) Ha a jogosult írásbeli felszólamlással fordul a vasuthoz, az elévülés folyama mindaddig szü-netel, míg a felszólamlás el nem intéztetik. A felszólamlás elutasító elintézése esetén az elévülési idő ismét folyik azon naptól kezdve, amelyen a vasut határozatát a felszólamlónak írásbelileg

tudomására adta és a felszólamláshoz netán mellékelt bizonyítékokat visszaszolgáltatta. A felszólamlás benyújtásának vagy elintézésének valamint a bizonyítékok visszaadásának bizonyítása azt illeti, aki ezen tényekre hivatkozik. További felszólamlások, melyek a vasúthoz vagy a felsőbb hatóságokhoz intézettek, az elévülésre felfüggesztő hatályt nem gyakorolnak.

Birói határozatok.

Helyes az elsőbírósnak az az álláspontja, hogy a peres esetben a nemzetközi egyezmény határozmányai irányadók, azonban abból, hogy a **nemzetközi egyezmény 44.**, illetve 26. cikke nem tartalmaz rendelkezést arra nézve, hogy a harmadik személy által tett felszólamláshoz az igazoló okirat mikor csatolandó, azt következtetni, hogy e kérdés ennél fogva szabályozva sincs, nem lehet.

Ugyanis az, hogy a nemzetközi egyezmény felhívott rendelkezései az igény érvényesítését a fuvarlevél és igazoló okirat bemutatásához kötik, ennek utólagos pótlásáról ellenben nem intézkednek, vagy akként magyarázandó, hogy az igazoló okirat bármikor pótolható, vagy akként, hogy a **felszólamlás csak a jogosultság egyidejű igazolásával történhetik**. Az előbbi értelmezés nyilván helytelen, mert eltekintve attól, hogy ellenkezik a felszólamlásnak záros határidőhöz kötöttségével és a 26. cikk kiegészítő határozmányai 4., 5. pontjaiban külön is kiemelt gyors elintézés elvével, az utólagos igazolás kétségtelenül külön jogként tekinthető, mely külön megállapítás nélkül nem létezik, ennél fogva a nemzetközi egyezmény rendelkezéseit helyesen akként kell értelmezni, hogy a **felszólamlási határidő alatt kell az igazoló okirat bemutatásának is megtörténnie, enélkül a felszólamlás jogi hatályossággal nem bír.** (Keresk. és váltótvszék 1910. D. 333.)

Ha a N. E. 44. cikkének (2) bekezdés 2. pontja alapján, mely az Ü. Sz. 97. §. (2) bekezdés 2. pontjával megegyezik, általában áll is az, hogy a fuvarozási határidő túllépése címen támasztható kártérítési igények az átvételről számított 14-ik napon megszűnnek,

mégis a vasut a fél javára nyitva álló ezt a felszólamlási határidőt azzal, hogy **részére a fuvarokmányokat csak az árú kiadása után szolgáltatja ki** s ezáltal reá nézve az Ü. Sz. 99. §. (3) bekezdéséhez tartozó II. végrehajtási határozmányra tekintettel felszólamlási jogának csak később való gyakorolhatását teszi lehetővé, egyoldalul meg nem rövidítheti.

Már pedig az a perben nem volt vitás, hogy a fuvarlevél az árú kiadása alkalmával rendelkezésre nem állott s hogy így a vasutnak járó illetékek kifizetése ekkor meg nem történhetett,

s így a N. E. idézett cikkének (1) bekezdésében és az Ü. Sz. 97. §. (1) bekezdésében foglalt az az általános rendelkezés, hogy a vasut ellen támasztható összes igények a fuvardíjnak s az árut terhelő egyéb követeléseknek kifizetésével és az áru átvételével megszűnnek, a per tárgyát képező esetben teljesezésbe nem ment. (Keresk. és váltótvszék 1913. D. 962.)

46. cikk.

Megszűnt vagy elévült igények érvényesítésének kizárása.

N. E. 46. cikke.

Oly igények, melyek a 44. és 45. cikkek határozmányai értelmében megszűntek vagy elévültek, viszonkereset vagy kifogás útján sem érvényesíthetők.

47. cikk.

A vasutak visszkereseti joga egymás közt.

N. E. 47. cikke.

(1) Azon vasutat, mely ezen egyezmény határozmányai alapján kártérítést nyújtott, visszkereseti jog illeti meg a fuvarozásban részes vasutak ellen a következő határozmányok mérvadása szerint :

(1) Azon vasut, mely a kárt egymaga okozta, ezért kizárólagosan felelős.

2. Ha a kárt több vasut okozta akkor mind-egyik vasut az általa okozott kárért felelős. Ha ily megkülönböztetés az eset körülményei szerint nem lehetséges, akkor a terhelt vasutaknak a

kártérítésben való részesedése a következő 3. szám alatti elvek szerint állapítatik meg.

3. Ha a kár egy vagy több vasut vétkességére, mint okra, bebizonyíthatólag vissza nem vezethető, akkor a fuvarozásban részes összes vasutak azok kivételével, melyek bebizonyítják, hogy a kár nem az ő vonalukon keletkezett, azon tiszta fuvardíj arányában felelősek, mely a fuvarozás szabályszerű lebonyolítása esetén a díjszabás szerint reájuk esett volna.

(2) Az ezen cikkben megjelölt vasutak egyikének fizetéseképtelensége esetén a kár, mely ebből azon vasutra háramlík, mely a kártérítést teljesítette, a fuvarozásban részt vett összes vasutak közt a tiszta fuvardíj arányában osztatik el.

48. cikk.

Visszkereset a szállítási határidő elmulasztása esetén.

N. E. 48. cikke.

(1) A 47. cikk szabályai a szállítási határidő elmulasztása esetén is alkalmazandók. Ha a szállítási határidő elmulasztásában több vasut van terhelve, mindenik vasut a vonalán beállott késedelem időtartama arányában felelős.

(2) A szállítási határidő elosztása a fuvarozásban részes egyes vasutak között — más megállapodás hiányában — a végrehajtási határozmányokban megállapított szabályok szerint történik.

Végrehajtási határozmányok 10. §-a.

(1) Az egyezmény 14. cikke és ezen végrehajtási határozmányok 6. §-a értelmében eredményező szállítási határidő egyéb megállapítások hiányában a szállításban részes vasutak közt a következő módon oszlik meg:

1. Két vasut szomszédos forgalmában:

a) a kezelési határidő egyenlő részekben;

b) a szállítási határidő azon vonalak hossza (díj-szabási hossza) arányában, mellyel mindegyik vasut a fuvarozásban részes.

2. Három vagy több vasut egymásközi forgalmában:

a) az első és utolsó vasut előzetes levonáskép kap a kezelési határidőből teherárúknál 12, gyorsárúknál 6 órát;

b) a kezelési határidő maradéka és a szállítási határidő egyharmada a fuvarozásban részes összes vasutak közt egyenlően osztatik meg;

c) a szállítási határidő fennmaradó kétharmada azon vonalak hossza (díjszabás hossza) arányában osztatik meg, mellyel mindegyik vasut a szállításban részes.

(2) Esetleges póthatáridők azon vasutnak válnak javára, amelyen azok a helyi díjszabás határozmányai szerint engedélyezve vannak.

(3) Az árú feladásától a szállítási határidő folyásának kezdetéig terjedő idő egészen a feladási vasut javára szolgál.

(4) Ha a szállítási határidő egészben véve betartott, ez esetben a fenti elosztási mód nem jó tekintetbe.

49. cikk.

Egyetemleges szavatolás kizárása a visszkereset tekintetében.

N. E. 49. cikke.

A visszkereset tekintetében a fuvarozásban részes vasutak közt egyetemleges szavatolás nem áll fenn.

50. cikk.

A visszkerosó vasut ellen kártérítési perben hozott ítélet hatálya.*N. E. 50. cikkke.*

A vasutaknak visszkeroset után érvényesítendő egymás elleni igényeire nézve a kártérítési perben a visszkerosó vasut ellen hozott végérvényes ítélet irányadó a kártérítési kötelezettség és a kártérítés magassága tekintetében, amennyiben a visszkerosettel megtámadandó vasutak szabályszerűen perbe hivattak és azon helyzetben voltak, hogy a perbe avatkozhattak. Ezen avatkozási határidőt az alapper bírása az eset körülményei szerint és lehetőleg rövidre állapítja meg.

51. cikk.

Visszkeroseti perben az eljárás egyöntetősége.*N. E. 51. cikkke.*

(1) Amennyiben békés egyezség nem jött létre, valamennyi érdekelt vasut ellen egy kereset indítandó, ellenkező esetben a visszkeroseti jog a meg nem támadott vasut ellenében megszűnik.

(2) A bíróság egy és ugyanazon eljárásban határoz. Az alpereseknek további visszkeroseti joguk nincs.

52. cikk.

A visszkereseti és kártérítési eljárás közötti kapcsolat kizárása.*N. E. 52. cikke.*

A visszkereseti eljárás a kártérítési eljárással össze nem köthető.

53. cikk.

Illetékesség a visszkereseti perben.*N. E. 53. cikke.*

(1) Minden visszkereseti igényre nézve kizárólag a visszkeresettel megtámadott vasut székhelyének bírósága illetékes.

(2) Ha a kereset több vasut ellen indítandó, az esetre a felperes vasut az ezen cikk első bekezdése értelmében illetékes bíróságok közt szabadon választhat.

54. cikk.

A vasutak joga a visszkereset tekintetében más-nemű megállapodások létesítése iránt.*N. E. 54. cikke.*

A vasutaknak azon joga, hogy a visszkereset tekintetében előzetesen vagy esetről-esetre más-nemű megállapodásokat létesítsenek, az előző határozmányok által nem érintetik.

55. cikk.

A perbiróság törvényeinek kötelezősége.*N. E. 55. cikke.*

Amennyiben a jelen egyezmény más rendelkezést nem tartalmaz, az eljárásra nézve a perbiróság törvényei irányadók.

56. cikk.

Az ítéletek végrehajthatósága és a perköltségek biztosítása.*N. E. 56. cikke.*

(1) Azon ítéletek, melyek ezen egyezmény határmányai alapján a tárgyalás megtartása után, vagy meg nem jelenés folytán hozattak és az eljáró bíróságra irányadó törvények szerint végrehajthatókká váltak, az összes szerződő államok területén az illető ország törvényei által megszabott feltételek és alakszerűségek teljesítése mellett végrehajthatók, anélkül azonban, hogy az ítélet tartalma anyagilag megvizsgálható volna. A csak előlegesen végrehajtható ítéletekre ezen szabály nem alkalmazható, valamint az ítélet azon rendelkezéseire sem, melyek által felperes, mivel pervesztes lett, a perköltségeken felül további kártérítésben marasztaltatik.

(2) A nemzetközi fuvarozási szerződés alapján indított keresetknél a perköltségekre nézve biztosíték (*cautio judicatum solvi*) nem követelhető.

Központi hivatal felállítása.*N. E. 57. cikke.*

(1) A jelen egyezmény végrehajtásának megkönnyítése és biztosítása végett a nemzetközi forgalom számára központi hivatal állittatik fel, melynek feladata:

1. Minden egyes szerződő állam és minden egyes részes vasuti igazgatás közleményeit elfogadni és a többi államoknak és igazgatóságoknak tudomására juttatni.

2. Minden oly tudósítást, mely a nemzetközi fuvarozási ügyre nézve fontossággal bír, gyűjteni, összeállítani és közzétenni.

3. A felek kérelmére dönteni a vasutak közt felmerülő vitás ügyekben.

4. A jelen egyezmény módosítására irányuló javaslatok hivatalos tárgyalását folyamatba tenni, valamint mindazon esetekben, midőn annak helye van, a szerződő államoknak új értekezlet összehívását javaslatba hozni.

5. A részes vasutigazgatóságoknak a nemzetközi fuvarozási szolgálattal kapcsolatos pénzügyi összeköttetéseit, valamint a hátralékos követelések behajtását megkönnyíteni és e tekintetben a vasutak egymásközi viszonyának biztonságát előmozdítani.

(2) Ezen hivatal székhelyét, összeállítását és szervezetét, valamint a végrehajtásra szükséges eszközöket külön szabályzat állapítja meg.

A részes vasutak jegyzékének vezetése.*N. E. 58. cikke.*

(1) Az 57. cikkben említett központi hivatal feladata elfogadni a szerződő államok közléseit, melyek alapján a vasutak beiktatása vagy törlése az 1. cikk értelmében szerkesztett jegyzékben eszközözlendő.

(2) Új vasut tényleges belépése a nemzetközi fuvarozási szolgálatba a központi hivatal által a többi államokhoz intézett értesítő irat keltétől számított egy hónap múlva következik be.

(3) A központi hivatal az illető vasutat a jegyzékből kitörli, mihelyt a szerződő államok valamelyike által értesítettett, hogy ez megállapította, miszerint az alája tartozó és az általa összeállított jegyzékben befoglalt vasut pénzügyi okokból vagy tényleges akadályoztatás következtében nincs többé azon helyzetben, hogy megfelelhessen azon kötelezettségeknek, melyeket a jelen egyezmény ró a vasutra.

(4) Minden vasutigazgatóság, mihelyt a központi hivatal által valamely vasut törlésének tényéről értesítettett, jogosítva van az illető vasutal a nemzetközi fuvarozással kapcsolatos mindennemű összeköttetést megszakítani. A már megkezdett szállítások azonban ez esetben is teljesen végrehajtandók.

59. cikk.**Ellenőrző értekezletek.***N. E. 59. cikke.*

(1) Legalább minden öt évben az utolsó felülvizsgálati értekezleten elhatározott változtatá-

sok életbeléptetése után a szerződő államok kiküldöttei új értekezletre fognak összejönni avégből, hogy az egyezményben szükségeseknek talált módosításokat és javításokat javaslatba hozzák.

(2) A szerződő államok legalább negyedrészenek kívánságára azonban az értekezlet összejövétele előbb is megtörténhetik.

60. cikk.

A nemzetközi egyezmény kötelezősége és tartama.

N. E. 60. cikke.

A jelen egyezmény a részes államok mindegyikére hatálybalépése napjától három évre kötelező. Minden állam, mely az egyezménytől ezen idő leteltével visszalépni szándékozik, köteles erről a többi államokat egy évvel előbb értesíteni. Ha ezen jog igénybe nem vétetik, akkor a jelen egyezmény további három évre meghosszabbítotttnak tekintendő.

61. cikk.

Pénzérték.

Végrehajtási határozmányok 11. §-a.

A fenti végrehajtási határozmányokban frank-értékben kifejezett összegek azon szerződő államokban, melyekben a frank-rendszer fenn nem áll, az illető ország pénzértékében kifejezett összegekkel helyettesítendők.

N. V. K. Köteléki kiegészítő határozmány.

Fenti szabály a kiegészítő határozmányokban frank-értékben kifejezett összegek tekintetében is érvényes.

Törvények.

Az 1892. évi XXV. törvényezikk a vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött nemzetközi egyezmény beczik-lyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről.

1. §.

A vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött nemzetközi egyezmény, a hozzá tartozó végrehajtási határoz-mányokkal, szabályzatokkal, mellékletekkel és zárjegyzőkönyvvvel együtt ezennel az ország törvényei közé iktattatik.

2. §.

Együttal felhatalmaztatik a ministerium, hogy az 1. §-ban említett **nemzetközi egyezmény hatá-rozmányait**, — amennyire azt a vasuti forgalom érdekében szükségesnek találja, — a vasuti üzlet-szabályzat módosítása útján, — az ezen egyez-mény hatálya alá nem eső fuvarozási ügyletekre is rendelettel kiterjeszthesse, még azon részeiben is, melyek a kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. t.-c.) rendelkezéseitől eltérnek.

3. §.

Az 1. §-ban említett egyezmény megszüntével jelen törvény hatályát veszti.

4. §.

Jelen törvény végrehajtásával a kereskedelemügyi minister, a törvénykezés tekintetében pedig az igazságügyi minister, illetőleg Horvát-Szlavonországokban a horvát-szlavon-dalmátországi bán bizatik meg.

Az 1894. évi XVII. törvénycikk vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött s az 1892. évi XXV. törvénycikkkel beiktatott nemzetközi egyezmény kiegészítése iránt.

1. §.

A vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött és az 1892. évi XXV. törvénycikkkel beiktatott nemzetközi egyezményben részt nem vett államoknak az egyezményhez leendő utólagos csatlakozása céljából, a szerződésben részes államok meghatalmazottjai által Bernben, 1893. évi szeptember hó 20-án megállapított kiegészítő nyilatkozat ezennel az ország törvényei közé iktattatik.

Ezen kiegészítő nyilatkozat szövege a következő:

Kiegészítő nyilatkozat a vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött nemzetközi egyezményhez.

Ausztria és Magyarország, Németország, Bel-

gium, Franciaország, Olaszország, Luxemburg, Németalföld, Oroszország és Svájc kormányai kíváncsnak találván, hogy az 1890. évi október hó 14-én Bernben aláírt egyezményhez való csatlakozás módja tüzetesen meghatározassék: alulirottak, kiket kormányaik e végből kellő meghatalmazással elláttak, következőkben állapodtak meg:

Azon államok, melyek a vasuti árúfuvarozás tárgyában 1890. évi október hó 14-én létrejött egyezményben nem vettek részt, ezen egyezményhez utólagosan csatlakozhatnak.

E végből a svájci kormányhoz kell fordulniok.

A nevezett kormány az erre vonatkozó kérelmet a Központi Hivatalhoz teszi át megvizsgálás végett s annak megtörténte után közli javaslatait az egyezményben részes államokkal.

Ha megegyezés jött létre, a svájci kormány az érdekelt államot értesíti, hogy hozzájárulása elfogadtatott s ezt egyuttal a szerződésben részes államok kormányával tudatja.

A hozzájárulás a svájci kormány által tett értesítés keltétől számítandó egy hónap lefolyásával lép hatályba, és az egyezmény összes határozmányainak jogérvényes elfogadását magában foglalja.

Jelen kiegészítő nyilatkozat ratificálandó és a jóváhagyási okmányok az egyezményben elfogadott módon Bernben, lehetőleg mielőbb kicserélendők.

Ezen kiegészítő nyilatkozat a jóváhagyási okmányok kicserélése napján lép hatályba és érvényessége addig tart, ameddig magáé az egyezményé.

Minek hitelül az aluirottak a jelen okmányt kiállították és pecsétjeikkel ellátták.

Kelt Bernben, kilencz példányban, 1893. évi szeptember hó 20-án.

(Aláírások.)

2. §.

A kereskedelemügyi minster felhatalmaztatik, hogy a többször idézett nemzetközi egyezmény kiegészítő részét képező végrehajtási határozmányoknak, továbbá a vasuti szállításra feltételeken felvehető tárgyakra vonatkozó határozmányoknak, az egyezményben részes államok kormányai által elhatározandó módosításaihoz és kiegészítéseihez a magyar korona országai nevében hozzájáruljon s az ekként létrehozandó megállapodásokat rendeleti uton életbe léptesse.

3. §.

Jelen törvény kihirdetése napján lép hatályba és végrehajtásával a kereskedelemügyi minster bizatik meg.

Az 1901. évi XXV. törvényezikk a vasuti árúfuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én kötött s az 1892. évi XXV. törvényezikkel beiktatott nemzetközi egyezményhez Párisban, 1898. évi január hó 16-án létrejött pótegyezmény beczikkelyezéséről.

1. §.

A vasuti árúfuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én kötött s az 1892.

évi XXV. törvénycikkkel beiktatott nemzetközi egyezményhez Párisban, 1898. évi június hó 16-án létrejött pótegyezménye ezennel az ország törvényei közé iktattatik.

2. §.

Az 1892. évi XXV. törvénycikk 2. §-ában foglalt felhatalmazás, melynek értelmében a ministerium az 1890. évi október hó 14 én létrejött nemzetközi egyezmény határozmányait — amennyire azt a vasuti forgalom érdekében szükségesnek találja, — a vasuti üzletszabályzat módosítása után, az ezen egyezmény hatálya alá nem eső fuvarozási ügyletekre is rendelettel kiterjesztheti, **még azon részeiben is, melyek a kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. t.-c.) rendelkezéseitől eltérnek**, az 1. §-ban említett pótegyezmény határozmányait illetőleg szintén megadatik.

3. §.

Az 1894. évi XVII. törvénycikk 2. §-ában foglalt felhatalmazás, melynek értelmében az 1892. évi XXV. törvénycikkkel beiktatott nemzetközi egyezmény kiegészítő részét képező végrehajtási határozmányoknak, továbbá a vasuti szállításra feltételesen felvehető tárgyakra vonatkozó határozmányoknak az egyezményben részes államok kormányai által elhatározandó módosításaihoz és kiegészítéseihez a kereskedelemügyi minister a magyar korona országai nevében hozzájárulhat, s az ekként létrehozandó megállapodásokat rendeleti uton életbe léptetheti, érvényében továbbra is fentartatik.

4. §.

Az 1. §-ban említett egyezmény és pótegyezmény megszüntével a jelen törvény hatályát veszti.

5. §.

Jelen törvény végrehajtásával a kereskedelemügyi minister, a törvénykezés tekintetében pedig az igazságügyi minister, illetőleg Horvát-Szlavonországokban a horvát-szlavon-dalmátországi bán bizatik meg.

Az 1908. év. XLIV. törvénycikk a vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött s az 1892. évi XXV. törvénycikkkel beiktatott nemzetközi egyezményhez Bernben, 1906. évi szeptember hó 19-én kötött második pótegyezmény beczikkelyezéséről.

1. §.

A vasuti áru-fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött, az 1892. évi XXV. törvénycikkkel beiktatott és az 1901. évi XXV. törvénycikkbe foglalt első pótegyezmény-nel kiegészített nemzetközi egyezményhez Bernben, 1906. évi szeptember hó 19-én kötött második pótegyezmény ezennel az ország törvényei közé iktattatik.

2. §.

Az 1892. évi XXV. törvénycikk 2. §-ában foglalt és az 1901. évi XXV. törvénycikk 2. §-ában is megadott az a felhatalmazás, melynek értelmében a ministerium az 1890. évi október hó

14-én létrejött nemzetközi egyezmény határozmányait, amennyire azt a vasuti forgalom érdekében szükségesnek találja, a vasuti üzletszabályzat módosítása útján, az ezen egyezmény hatálya alá nem eső fuvarozási ügyletekre is rendelettel kiterjesztheti, még azon részeiben is, melyek a kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. t.-cz.) rendelkezéseitől eltérnek, az 1. §-ban említett második pótegyezmény határozmányait illetőleg szintén megadatik.

3. §.

Az 1. §-ban említett egyezmény és pótegyezmények megszüntetésével a jelen törvény hatályát veszti.

4. §.

Jelen törvény végrehajtásával a kereskedelemügyi minister, a törvénykezés tekintetében pedig az igazságügyi minister, illetőleg Horvát-Szlavonországokban a horvát-szlavon-dalmátországi bán bizatik meg.

1908. évi

XII. Törvényezikk

a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyoknak az Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országokkal való szabályozása tárgyában Budapesten 1907. évi október hó 8-án kötött szerződés becikkelyezéséről. (Kivonat.)

IX. Cikk.

Amennyiben katonai vagy általános forgalmi érdekek kívánják, a fővasutakat mind a két állam területén egyenlő elvek szerint kell építeni, üzemben tartani és igazgatni.

Különösen a fővasutakra vonatkozó forgalmi szabályzatok alapelvei, a vasuti jelzésekre, a személy- és áruforgalmi díjszabások és díjszabási kedvezmények kihirdetésére és a robbanó tárgyak szállítására vonatkozó szabályzatok, továbbá a vasuti üzletszabályzat mindkét állam területén, valamint azok kölcsönös forgalmában mindaddig változatlanul megtartandók, míg közös egyetértéssel meg nem változtattnak.

Ily változtatás a vasuti üzletszabályzatot illetőleg, különösen oly törvényhozási intézkedések esetére, amelyek a fuvarozási jog elveit érintik, a két állam mindegyike részére fentartatik.

Törekedni kell arra is, hogy a díjszabási határozmányoknak és az áruosztályozásnak fennálló, különösen az áruforgalomra vonatkozó közös díjszabási I. rész által kifejezésre jutott egyöntetűségét a vasuti igazgatóságok lehetőleg fentartsák és tovább fejlesszék.

Az alsóbbrendű vasutak (helyi érdekű vasutak, kisvasutak stb.) építésének és üzemének szabályozása, amennyiben az ily vasutak az egyik állam területének határain túl nem terjednek, a két állam mindegyikének önállóan fentartatik.

A vasutakra nézve a két kormány közt Budán, 1868. évi augusztus hó 21-én, Wienben, 1868. évi július hó 29-én létrejött ideiglenes egyezmény az azóta megváltozott viszonyoknak megfelelően egyetértő revízió alá fog vétetni.

X. Cikk.

A vasuti díjszabások tekintetében a Németbirodalommal kötött vám- és kereskedelmi szerződés 15. cikkének első bekezdésében és 16. cikkének második bekezdésében, illetőleg az ezen szerződéshez tartozó zárjegyzőkönyv ezekre vonatkozó bekezdéseiben foglalt határozmányok a két állam területeinek vasuti forgalmában is teljes mértékben alkalmaztatnak.

Az iránt, hogy a két államvasuti igazgatóságra nézve mily további különleges határozmányok birjanak még érvénnyel, a két államvasut igazgatósága közt köendő és a szakminiszterek jóváhagyását igénylő egyezmény fog rendelkezni.

Titkos díjtételek a jövőben is ki vannak zárva.

1892. évi

III. Törvénycikk

a német birodalommal 1891. évi december hó 6-án kötött kereskedelmi és vámszerződés becikkelyezéséről.

15. cikk.

Vasutakon a két szerződő fél területeinek lakói közt sem a viteldíjakra, sem a kezelés idejére és módjára nézve különbség nem fog tétetni. Jelesül az egyik fél területéről a másik fél területére menő vagy az utóbbin keresztülmenő szállítványok sem a kezelésre, sem a viteldíjakra nézve kedvezőtlenebb bánásmód alá nem fognak esni, mint az illető fél területéből elmenő, vagy az abban maradó szállítványok.

Az egyik szerződő fél területén fekvő vasuti állomások közt közvetlen vasuti összeköttetés által fentartott személy- és áruforgalom számára a tarifák ezen terület törvényes pénzürtékében állapítandók meg, még az esetben is, ha az ezen forgalomban használt vasuti összeköttetés egészen vagy részben oly vasuti intézet kezelése alatt áll is, melynek székhelye a másik fél területén fekszik.

Csatlakozási vonalakon és amennyiben egyedül a határoz legközelebb fekvő mindkét részbeli állomások közti forgalomról van szó: a személy- és áruforgalomban fizetendő illetékek beszedésénél még az esetben is, ha a tarifa nem a

beszedőhelyen érvényes pénzürtékben szól, a beszedőhelyen érvényes törvények szerint megengedett fizetési eszközöknek elfogadása — az időszerinti árfolyam számbavételével — meg nem tagadható.

A fizetési eszközöknek így szabályozott elfogadása a le-számolás tekintetében érdekelt vasuti igazgatóságok közti megállapodást semmi tekintetben nem gátolja.

16. cikk.

A szerződőfelek azon lesznek, hogy területeikben a vasuti áruszállítás az egy helyen összetalálkozó pályák közti közvetlen sinősszeköttetések előállítása és a szállító eszközöknek egyik pályáról a másikra átvitele által lehetőleg megkönnyíthessék.

A két szerződőfél oda fog hatni, hogy a két részbeli vasuti igazgatóságok a személy- és áruforgalomban közvetlen expedíciókat vagy direct tarifákat léptessenek életbe, mihelyt és amennyiben ezt a két fél kívánatosnak jelölendi meg.

A direct forgalomra nézve egységes szállítási határozmányoknak megállapítása, különösen a szállítási határidő tekintetében, a mindkét részbeli legfelsőbb felügyelő hatóságok közvetlen megegyezésének fentartatik.

17. cikk.

A szerződő felek arra kötelezik magukat, hogy mindkét részbeli területeiken a vasutforgalmat akadályoztatások ellen biztossítsák.

ZÁRJEGYZŐKÖNYV

a szerződés 15. cikkéhez.

A szerződőfelek a vasuti viteldíjak és különösen a közvetlen vasuti árudíjszabások létesítése tekintetében egymást lehetőleg támogatni fogják.

Megegyezés történt abban, hogy az áruszállítási díjak és minden díjmérséklés vagy egyéb kedvezmény, mely a saját államterület terményeire akár díjszabások, akár külön rendelkezés vagy megállapodás útján engedélyeztetni fog, amennyiben nem jótékony vagy közérdekű czélokra rendelt szállítmányokról van szó, az egyik fél területéről a másik fél területére menő, vagy ez utóbbin átmenő ugyanolyanmü szállítmányokra ugyanazon pályarészen és ugyanazon forgalmi irányban egyenlő mérvben megadandó lesz.

Ehhez képest különösen a szállítónálrész tört forgalmában a helyi, illetve a köteléki díjszabásokon alapuló díjtételek a másik fél kívánságára a közvetlen díjtételekbe is beszámítandók lesznek.

**A magyar kereskedelmi törvénynek (1875. XXXVII. t.-cz.)
a fuvarozási ügyletre vonatkozó része.**

393. §. Fuvarozási ügyletnek az tekintendő, mely áruknak szárazon vagy folyókon és belvizeken való fuvarozása iránt köttetik. Ki ily ügyletekkel iparszerűleg foglalkozik, fuvarozónak tekintetik.

394. §. A fuvarlevél a feladó és fuvarozó közt keletkezett szerződés bizonyítékául szolgál.

A fuvarozó a fuvarlevél kiállítását követelheti.

395. §. A fuvarlevél magában foglalja :

1. az áru megjelölését minőség, mennyiség és az ismertető jelek szerint ;
2. a fuvarozó nevét és lakhelyét ;
3. a feladó nevét ;
4. annak nevét, kinek az áru kiszolgáltatandó ;
5. az áru rendeltetési helyét ;
6. a fuvardíjra vonatkozó határozatokat ;
7. azon különös megállapodásokat, melyek a felek közt egyéb pontok, különösen az ut irányára, az áru megérkezési idejére vagy az e részbeni késedelemre nézve keletkeztek ;
8. a kiállítás helyét és idejét.

396. §. A feladó köteles oly áruknál, melyek az átvevő részére leendő kiszolgáltatás előtt vám- vagy adókezelés alá esnek, a fuvarozót a szükséges kísérőiratokkal ellátni. Amennyiben a fuvarozót

magát vétkesség nem terheli, a feladó felelős a fuvarozónak azon büntetések- és károkért, melyek ez utóbbira a kísérő iratok helytelenségéből vagy elégtelenségéből származnak.

397. §. A fuvarozást, határozott megállapodás vagy helyi szokás hiányában, a körülményekhez mért határidő alatt kell megkezdeni.

Ha a fuvarozás megkezdése, vagy az ut folytatása természeti esemény vagy más véletlenség miatt ideiglenesen meggátoltatik, a feladó nem köteles az akadály megszüntét bevéárni, hanem a szerződéstől elállhat; köteles azonban ily esetben a fuvarozónak, amennyiben ezt vétkesség nem terheli, az előkészületi, a ki- vagy lerakodási költségeket s a fuvardíjból a megtett utra eső részt megtéríteni. A megtérítendő összeget, ha az iránt a felek meg nem egyezhetnek, helyi szokás hiányában a bíróság határozza meg.

398. §. **A fuvarozó minden kárért**, mely az áruban az átvételtől a kiszolgáltatásig elveszés vagy megsérülés által történik, felelős, amennyiben igazolni nem képes, hogy a kárt erőhatalom, vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás vagy a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták.

Drágaságok, pénzek vagy értékpapírokért a fuvarozó csak akkor felelős, ha a tárgyak ezen minősége vagy értéke neki kijelentve lett.

399. §. Az áru elveszése vagy megsérülése miatti kártérítés esetében a kár kiszámításánál, az árúnak szükséghez képest szakértők által megállapított rendes kereskedelmi, ilyennek nem létében pedig közönséges értéke vétetik alapul.

Ehhez képest a fuvarozó az áru elveszése esetében azon rendes kereskedelmi értéket tartozik megtéríteni, melylyel a hasonfaju és minőségű áru a rendeltetés helyén birt akkor, midőn a kiszolgáltatásnak történni kellett volna; ellenben az áru megsérülése esetében azon különbözet térítendő meg, mely a megsérült áru eladási áras azon rendes kereskedelmi érték közt létezik, melylyel az a sérelem nélkül, a kiszolgáltatás helyén és idejekor birt volna.

A kártérítési összegből mindegyik esetben levonandó az, mi az elveszés, illetőleg a megromlás folytán vám- és egyéb költségekben megtakarítva lett.

Ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyíthatólag vétkes gondatlansággal vagy gonosz szándékkal jártak el, a fuvarozó teljes kártérítéssel (272. §.) tartozik.

400. §. A fuvarozó felelős a kikötött vagy szokásos fuvaridő elmulasztásából eredő kárért, amennyiben igazolni nem képes, hogy a késedelmet rendes fuvarozó gondosságával elkerülnie nem lehetett.

401. §. Ha a fuvaridő elmulasztása esetére a fuvardíj bizonyos részének levonása vagy teljes elvesztése, vagy más kötbér állapított meg, kétség esetében a késedelemből eredő s az érintett kikötmények összegét meghaladó kár megtérítése is követelhető.

Amennyiben a fuvarozó igazolhatja, hogy a késedelem rendes fuvarozó gondosságával elhárítható nem volt, az érintett kikötmények csak ugy vehetők igénybe, ha ez szerződésileg megállapított.

402. §. A fuvarozó felelős azokért, kiket az elvállalt fuvarozás teljesítésénél alkalmaz.

403. §. Ha a fuvarozó az árút, az elvállalt fuvarozásnak egészben vagy részben eszközzése végett más fuvarozónak adja át, az árú kiszolgáltatásáig nemcsak közvetlen követőjeért, hanem minden későbbi fuvarozóért is felelős.

Minden fuvarozó, ki mint követője jelentkezik egy másiknak, az által, hogy az árút az eredeti fuvarlevéllel veszi át, ennek értelmében a fuvarozási szerződésbe lép; felelőssé lesz előzőinek a már teljesített fuvarozásból eredő kötelezettségeiért s egyszersmind önálló kötelezettséget vállal arra nézve, hogy a fuvarozást az eredeti szerződés értelmében, különösen a fuvarlevélben kijelölt vonalakon fogja eszközölni.

404. §. A fuvarozó a feladó későbbi utasításait az árú visszaadása, vagy annak más, mint a fuvarlevélben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében mindaddig teljesíteni tartozik, míg a fuvarlevelet az árú megérkezése után a rendeltetés helyén a kijelölt átvevőnek ki nem szolgáltatja.

Ha ez már megtörtént, a fuvarozó csak a kijelölt átvevő utasításait veheti figyelembe; ellenkezőleg ennek az árúért felelős.

Az esetre, ha feladási vevény lett kiállítva, ezen rendelkezési jog csak a feladási vevény birtokosát illeti.

405. §. A fuvarozó köteles az árút rendeltetése helyén, a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek kiszolgáltatni.

406. §. A fuvarlevélben kijelölt átvevőnek jogában áll, még mielőtt az árú rendeltetése helyére

érne, annak biztonsága végett a szükséges intézkedéseket megtenni s evégből fuvarozót kellő utasításokkal ellátni. Az árú kiszolgáltatását, mielőtt az rendeltetése helyére érkeznek, csak az esetben követelheti, ha erre a fuvarozó a 404. § értelmében felhatalmaztatott.

407. §. Mihelyt az árú rendeltetési helyére érkezik, a fuvarlevélben kijelölt **átvevőnek** szabadságában áll a fuvarozási szerződésen alapuló jogokat, a fuvarlevélből kivehető kötelezettségek teljesítése mellett, a fuvarozó ellen saját nevében érvényesíteni, különösen **ez utóbbit a fuvarlevél átadására s az árú kiszolgáltatására szorítani**; feltéve, hogy a kereset megindítása előtt a 404. § értelmében ellenkező utasítás nem adatott.

Az, hogy a kijelölt átvevő saját vagy más érdekében jár-e el, különbséget nem tesz.

408. §. **Az árú és a fuvarlevél elfogadása által az átvevő a fuvarlevél értelmében a fuvarozó kielégítésére köteleztetik.**

409. §. Ha az, ki az árú átvevőjeként kijelöltetett, nem található; vagy ha ez az átvételt megtagadja; vagy ha az átvétel vagy az árú mibenléte iránt vita keletkezik, az érdekelt félnek jogában áll az árú **mibenlétét bírói szemle útján megállapíttatni.**

Emellett az átadási hely bírósága az érdekelt fél kérelmére elrendelheti, hogy az árú egyelőre közraktárba, vagy egy harmadik személy gondviselése alá helyezzessék, és hogy a fuvardíjnak s a fuvarozó egyéb követelésének kielégítése végett az árú vagy annak egy része nyilvános árverés útján eladassék.

Ezen kérelem iránt az ellenfél, amennyiben

helyben tartózkodik, a bíróság által előlegesen meghallgatandó.

410. §. Az árú átvételével és a fuvardíj kifizetésével a fuvarozó ellen minden igény megszűnik.

Oly hiány vagy sérülés miatt azonban, mely a kiszolgáltatáskor külsőleg felismerhető nem volt, a fuvardíj kifizetése után is felelősségre vonható, ha a hiány vagy sérülés, a 409. § értelmében, a felfedezés után azonnal megállapíttatik s egyuttal igazoltatik, hogy a hiány vagy sérülés a feladás és kiszolgáltatás ideje közt történt.

A 390. §-nak a kereset és kifogások elévülésére vonatkozó határozatai a fuvarozók tekintetében is alkalmazandók.

411. §. A fuvarozót a fuvarozási szerződésből eredő követelések, különösen a fuvardíj, fekbér, valamint a vámok és egyéb kiadások erejéig a fuvarozott árúkra zálogjog illeti. E jog addig áll fenn, míg a fuvarozott árúk az átvevőnek kiszolgáltatva nem lettek.

A zálogjog alapján, mely a tulajdonos ellen elrendelt esőd esetében is hatályos, a fuvarozó követelésének kielégítése végett a 409. § értelmében a fuvarozott árúk részbeni vagy teljes eladását követelheti.

412. §. Ha az árú egymásután több fuvarozó kezén megy keresztül, amennyiben a fuvarlevél mást nem rendel, az utolsó fuvarozó a kiszolgáltatás alkalmával, előzőinek a fuvarlevélből kitűnő követeléseit érvényesíteni s ezek jogait, különösen a zálogjogot is gyakorolni tartozik.

Azon fuvarozó, ki előzője követelését kiegyenlíti, a törvény erejénél fogva ennek összes jogalba lép. Ugyanez áll a szállítmányozó követelésére nézve

is, melyet a fuvarozó kiegyenlít. (388. §.) — Az előzők zálogjoga addig áll fenn, míg az utolsó fuvarozó e joga meg nem szűnik.

413. §. Amennyiben ugyanazon árra nézve a 379., 388. és 411. §. értelmében több zálogjog szereztetett, azon zálogjogok közt, melyek a szállítmányozásból, illetőleg fuvarozásból erednek, a **később keletkezett megelőzi a korábbi**, a most érintett zálogjogok elsőbbséggel bírnak azon zálogjog előtt, mely a bizományost és az **előlegek tekintetében a szállítmányozót illeti**; az utóbbiak közt pedig a **korábban keletkezett megelőzi a későbbit**.

414. §. Ha fuvarozó az árút a fuvardij kifizetése nélkül szolgáltatja ki, úgy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállítmányozók is saját előzőik elleni visszkereseti jogaikat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.

415. §. A feladó és fuvarozó abban állapodhatnak meg, hogy a fuvarozó a neki átadott áruk-ról rakjegyet állítson ki.

A rakjegy által a fuvarozó az árú kiadására kötelezi magát, az okmány minden jogszerű birtokosa irányában.

416. §. A rakjegynek, mely a szövegben világosan, mint ilyen, megjelölendő és a fuvarozó által aláírandó, magában kell foglalni:

1. a fuvarozandó áruk megjelölését és azok mennyiségét;
2. a fuvarozó nevét;
3. a feladó nevét;
4. annak nevét, ki részére vagy kinek rendeltére az árú kiszolgáltatandó lesz. Ilyennek a feladó tekintendő, ha a rakjegy pusztán rendeletre lett kiállítva;

5. a kiszolgáltatás helyét ;

6. a kiállítás helyét és idejét.

Ha a fuvarozó ezt kívánja, a feladó köteles neki a rakjegynek egy általa aláírt másolatát kézbesíteni.

417. §. A rakjegy a fuvarozó és átvevő közti jogviszonyokat szabályozza. A fuvarozási szerződésnek a rakjegybe fel nem vett határozatai az átvevő irányában joghatállyal nem bírnak.

A fuvarozó és feladó közti jogviszonyokra nézve a fuvarozási szerződés szolgál irányadónál.

418. §. Ha rakjegy lett kiállítva, a fuvarozó a feladó későbbi utasításait az árúk visszaadása vagy más, mint a rakjegyben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében csak az esetben teljesítheti, ha neki a rakjegy visszaadatik. Ha e határozat ellen cselekszik, a rakjegy jogszerű birtokosának az árúért felelős.

419. §. Az árú átvételére az tekintetik feljogosítottnak, ki a rakjegyben átvevőként van kijelölve, vagy ki rendeletre szóló rakjegynél birtokosi minőségét a hátiratok összefüggő és egész ő hozzálenyúló lánczolata által igazolja.

A fuvarozó az árút csak a nyugtatványozott rakjegy visszaadása mellett köteles kiszolgáltatni.

A fuvarozó jogaira és kötelességeire vonatkozó határozatok az esetben is alkalmazást nyernek, ha rakjegy lett kiállítva.

420. §. A jelen fejezet határozatai akkor is alkalmazást nyernek, ha a kereskedő, anélkül, hogy ez rendes üzleti köréhez tartoznék, egyes esetben árúknak szárazon, folyókon vagy belvizeken leendő fuvarozását elvállalja.

421. §. A postaintézetekre a jelen fejezet hatá-

rozatai csak annyiban nyernek alkalmazást, a mennyiben ezek az e részen fennálló külön rendelkezésekkel nem ellenkeznek.

Második fejezet.

Eltérő intézkedések, a vaspályák fuvarozási ügyleteit illetőleg.

422. §. Jelen törvénynek a fuvarozásra vonatkozó határozatai, a következő §§-ban foglalt eltérésekkel, a vaspályák fuvarozási ügyleteire is alkalmazást nyernek.

423. §. A közforgalomnak átadott és árufuvarozásra rendelt vaspályák, a fuvarozást a feladó által kijelölt vonalakon saját pályáikon **meg nem tagadhatják, feltéve :**

1. hogy az áruk minőségük vagy begöngyölésüknél fogva az üzleti szabályok vagy a pálya szerkezete és használati módja szerint **fuvarozásra alkalmasak ;**

2. hogy a feladó **az igazgatóságnak** a fuvardíjra, a rakodásra s a fuvarozásnak egyéb megengedett feltételeire vonatkozó **intézkedéseit magára nézve kötelezőknek** elismeri ;

3. hogy a vaspálya **rendes fuvarozási eszközei a fuvarozás teljesítésére elegendők.**

A vaspályák az árukat, mielőtt azok elküldése megtörténhetik, fuvarozás végett átvenni **nem tartoznak.** Kötelesek azonban, ha ezt a pálya helyiségei megengedik, a feladó kívánságára az árukat megőrzés végett átvenni s a fuvarozást a jelen §. határozatai szerint foganatosítani.

Ha ezt a pálya berendezése, a fuvarozási viszonyok, vagy a közérdek nem követelik — az

elküldés idejére nézve egyik feladót sem szabad előnyben részesíteni.

Az e §. határozataival ellenkező cselekvények az azokból eredő károk megtérítésére kötelezik a vállalatot.

424. §. Az előbbeni §-ban érintett vaspályák, a következő §-ban felsorolt esetek kivételével, a jelen törvény 398., 399., 400., 402., 403., 410. és 423. §§-nak a fuvarozók kártérítési kötelességeire vonatkozó határozatait, sem a kötelezettség keletkezése, terjedelme és tartalma, sem a bizonyítási teher tekintetében saját előnyükre szerződések — szabályok vagy külön megállapodások — által nem módosíthatják.

Az e határozattal ellenkező szerződések és megállapodások joghatállyal nem bírnak.

425. §. **A vaspálya kikötheti :**

1. oly árúknál, melyek a feladóval történt megállapodás szerint **nyitott kocsikon** fuvarozandók : hogy azon károkért, melyek a fuvarozás ezen módjával járó veszélyekből eredhetnek, felelősséget nem vállal. A fuvarozás módjával összekötött veszélyek alatt azonban a feltűnő súlyapadás és az árú teljes, vagy részben elveszése nem érthető ;

2. oly árúknál, melyek — habár minőségüknél fogva a fuvarozás közben az elveszés vagy megsérülés meggátlása végett **begöngyölést igényelnek** — épen nem, vagy csak hiányosan begöngyölve adatnak fel : hogy azon károkért, melyek a begöngyölés hiányában vagy ennek hiányos minőségével járó veszélyekből erednek, felelősséget nem vállal ;

3. oly árúknál, melyeknek **fel- vagy lerakodását** a történt megállapodás szerint a **feladó, illető-**

leg az átvevő eszközli: hogy nem vállal felelősséget azon károkért, melyek a fel- vagy lerakodásból vagy a hiányos rakodással egybekötött veszélyekből erednek ;

4. oly áruknál, melyek **sajátszerű minőségüknél** fogva a teljes vagy részbeni elpusztulás vagy károsulás, nevezetesen a törés, megrozsdásodás, belső megromlás, rendkívüli csurgás vagy öngyulladás veszélyeinek vannak kitéve : hogy azon károkért, melyek ezen veszélyekből eredhetnek, felelősséget nem vállal ;

5. **élő állatoknál :** hogy ezekért felelősséget nem vállal azon kárra nézve, mely az állatokban, a fuvarozásukkal járó különös veszélyből támad ;

6. **kisérettel ellátott áruknál :** hogy felelősséget nem vállal azon károkért, melyeknek elhárítása a kíséret teendője lett volna.

Ha a jelen §. szerint megengedett határozatok valamelyike kikötöttet, az ellenkező igazolásáig azon vélelem is kikötöttnek tekintendő, hogy a bekövetkezett kár, ha ez az el nem vállalt veszélyből eredhetett, valójában ezen veszély által okoztatott.

A pályát a jelen §. szerint kikötött mentesség daczára felelősség terheli, ha igazoltatik, hogy a kár a vállalatnak vagy embereinek vétkessége által okoztatott.

426. §. **A vaspálya kikötheti :** hogy a fuvarozás végett feladott poggyászáért **csak az esetben vállal felelősséget,** ha az a kiszolgáltatási idő elteltétől számítandó **bizonyos határidő alatt** követeltetik vissza. E határidő három napnál rövidebb nem lehet.

A most érintett határidő eltelte nem zárja ki

azt, hogy a tulajdonos a meglevő podgyász kiadását követelhesse.

427. §. Ha a fuvarozás végett feladott árú vagy podgyász fuvarozásközben elveszett, az érdekelt fél a kártérítési összeg kifizetése alkalomával kikötheti, hogy az elveszett tárgy, ha az megkerül, a kártérítési összeg visszaadása mellett, a pálya által költség- és díjmentesen és pedig az érdekelt fél választása szerint a feladási vagy a rendeltetési helyen kiadassék.

428. §. Oly árúkra nézve, melyek természetes minőségüknél fogva a fuvarozás alatt sulyban vagy mértékben rendszerint veszteséget szenvednek, a vaspálya kikötheti: hogy **a suly vagy mérték bizonyos százalékáig** a veszteségért felelősséget nem vállal. E százaléktétel azonban, ha egy fuvarlevél mellett több darab adatik fel, minden egyes darabra nézve külön számíttatik, amennyiben az egyes darabok sulya vagy mértéke akár a fuvarlevél által, akár egyébként igazolható.

A vaspálya az érintett kedvezményt nem veheti igénybe, ha igazoltatik, hogy a veszteség az eset körülményeihez képest nem az árú minőségéből származott, vagy hogy a felvett százalék-tétel e minőségnek, vagy az eset körülményeinek meg nem felel.

429. §. **A vaspálya kikötheti:**

1. hogy a 399. §. szerinti **kártérítés kiszámításánál** alapul veendő érték, **a fuvarlevélben, rak-** vagy podgyászjegyen kitett összeget, ily adatok hiányában pedig **az eleve megállapított szabályzati tételt meg nem haladhatja;**

2. hogy a fuvaridő elmulasztásáért a 400. §. értelmében fizetendő **kártérítés azon összeget,**

mely a fuvarlevélben, rak- vagy podgyászjegyen a kellő időben megérkezés biztosításául kikötetett, ily kikötés hiányában pedig az eleve megállapított **szabályzati tételt**, mely a fuvardijnak teljes vagy részbeni elvesztésében is állhat, **meg nem haladhatja.**

A vállalatnak vagy embereinek vétkes vagy gonosz szándéku eljárása esetében a felelősségnek ezen korlátozásai alkalmazást nem nyerhetnek.

430. §. **A vaspálya kikötheti, hogy az árú átvételével s a fuvardij lefizetésével az igény oly hiány vagy megsérülés miatt is, mely az átvételkor azonnal felismerhető nem volt, elenyészik, ha az a kiszolgáltatástól számítandó bizonyos határidő alatt be nem jelentetik. E határidő négy hétnél rövidebb nem lehet.**

431. §. **A vaspálya, ha az árút oly fuvarlevéllel veszi át, mely szerint a fuvarozásnak több egymáshoz csatlakozó pályán kell történni, kikötheti, hogy fuvarozóként az egész fuvarozásért, a 403. § értelmében, csak az első és azon pálya tartozik felelősséggel, mely az árút a fuvarlevél mellett legutóbb vette át; ellenben a közbeeső pályák valamelyike csak az esetre tartozzék felelősséggel, ha bebizonyíttatik, hogy a kár az ő vonalán történt.**

A vaspályák egymásközi visszkeresete ez által nem érintetik.

432. §. **A vaspálya, ha az árút oly fuvarlevél mellett veszi át, melyen a kiszolgáltatás helyéül az átvévő vagy a csatlakozó pályák valamelyikén kivül fekvő hely van kijelölve, kikötheti, hogy fuvarozói felelőssége csak odáig terjed, hol a vasuti fuvarozásnak véget kell érni. A pálya ily esetben**

a további fuvarozásra nézve szállitmányozónak tekintetik.

433. §. Amennyiben a feladó a fuvarlevélben akkép intézkedett, hogy az árú a pálya mellett fekvő valamely helyen maradjon vagy szolgáltatassék ki, — a fuvarozás, habár a fuvarlevélben más rendeltetési hely van kijelölve, csak az előbb érintett helyig tekintetik elvállalttnak s a vas-pálya a további fuvarozásért nem felelős.

Rendeletek.

A kereskedelemügyi m. kir. minister 1895. évi 79.749. számú rendelete valamennyi nyilvános forgalomra kötelezett vasutigazgató-ságához. a vasuti árúforgalomban alkalmazandó díjkedvezmények engedélyezése és kihirdetése körül követendő eljárás tárgyában.

A vasuti árúforgalomban alkalmazandó díjkedvezmények engedélyezése és kihirdetése körül követendő eljárás tárgyában évek során át kibocsátott rendeletek nagy száma folytán az azokban foglalt szabályok áttekinthetősége megnehezítetvén, s miután — különösen azon körülményből kifolyólag, hogy egyes idevágó rendeletek egyfelől a vasuti személy- és árúdíjszabások közhírre tétele tárgyában 1890. évi november hó 1-én 61.935. szám alatt kibocsátott szabályrendelet, másfelől a vasuti díjszabások fölterjesztése tárgyában 1894. évi december hó 18-án 81.487. szám alatt kibocsátott szabályrendelet által részlegesen hatályon kívül helyezettvén — az érvényben fentartott rendelkezések terjedelme iránt is kételyek merülhetnek föl, szükségesnek találtam, hogy a vasutaknak ez irányban fennálló törvényes kötelezettségei — az eddigi gyakorlat figyelembevételével és a szerzett tapasztalatok felhasználásával — rendszeres alapon összefüggőleg és kimerítően szabályoztassanak.

E célból a .: alatt idemellékelte szabályrendeletet bocsátottam ki, mely — a közforgalomra szolgáló összes hazai vasutakat kötelezőleg — az 1896. évi január hó 1-én lép hatályba s melynek végrehajtása iránt egyes határozmányokra vonatkozó közelebbi utasításul a vasutakat a következőkre figyelmeztetem.

Ambar a díjkedvezmények engedélyezése és kihirdetése körül a kereskedelmi ministert megillető felügyeleti és ellenőrzési jog gyakorlásának alapjául — a mellékelte szabályrendelet 3. §-a értelmében — első sorban a díjkedvezményi könyv szolgál, az ellenőrzés hatályossága és folytonossága szempontjából a közzétett kedvezményi hirdetményekről a vasutak által havonként hozzám fölterjesztett kimutatás jövőre sem mellőzhető. Ennélfogva a mellékelte szabályrendelet 5., 11. és 16. §-aiban körülírt hirdetmények havonként — áttekinthető összeállításba egybefoglalva — legkésőbb a következők 10-ig jövőre is fölterjesztendőek. E kimutatásba ezenfelül külön csoportban azon kedvezmények is fölvendőek, melyek-

nek kihirdetése a mellékelt szabályrendelet 4. §-ának (2.) és 6. §-ának (3.) bekezdése alapján mellőzhető.

Oly kedvezményeknél, melyekre nézve — a szóban levő szabályrendelet 2. §-a (2.), 4. §-a (2.), 9. §-a (3.), 11. §. (4.) bekezdésében foglalt rendelkezésekhez képest, s illetve az egyes vasutakra nézve e részben fennálló különleges szabályok értelmében — jóváhagyásom kikérendő, a kimutatás jegyzet-rovatában a jóváhagyó ministeri rendelet kelte és száma is kitüntetendő. Ha az illető hónapban díjkedvezményi hirdetemények nem lettek közzétéve, úrkimutatás terjesztendő fel.

Az idezárt szabályrendelet 6. §-ának (1.) bekezdésében foglalt rendelkezés végrehajtásában a vasutak úgy járnak el megfelelően, ha állomásait továbbra is úgy, mint eddig, ellátják a »Vasuti és közlekedési közlöny« egy-egy példányával.

A szabályrendelet ugyancsak 6. §-ának (3.) bekezdésében a fekbér kedvezmények tekintetében nyújtott könnyítés indoka az lévén, hogy egyes állomásokon engedélyezett, szigoruan helyi jellegű, s csak egyes feleket érdeklő fekbér-kedvezményeknél az illető állomásokon kifüggesztés után eszközölt hirdetés elégségesnek mutatkozik, a vasutak kötelesek lesznek az általános érvényű, a szélesebb köröket érdeklő, és maradandóbb jellegű fekbér-kedvezményeket — az eddigi gyakorlathoz képest — a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben ezentul is közzétenni.

Midőn ezek után felhivnám az igazgatóságot, hogy a mellékelt szabályrendelet pontos végrehajtása iránt — a törvényes következmények terhe alatt — haladéktalanul és minde irányban intézkedjék és összes határozmányainak betartásáról állandóan gondoskodjék, egyuttal — utalással a szabályrendelet 19. §-ának (2.) bekezdésére s annak kiegészítése-képen megjegyzem, miszerint a jelen szabályrendelettel a díjkedvezmények engedélyezése és kihirdetése körül köve-tendő eljárásra vonatkozó korábbi eltérő intézkedések, neve-zetesen pedig a következő rendeletek idevonatkozó határoz-mányai hatályon kívül helyeztetnek, ugymint:

az 1879. évi márczius hó 16-án 19.886/78. szám,

az 1879. évi július hó 26-án 12.445. szám,

az 1880. évi január hó 1-én 21.584/79. szám,

az 1881. évi április hó 27-én 13.142. szám,

az 1882. évi márczius hó 8-án 6.456. szám,

az 1882. évi márczius hó 14-én 8.355. szám,

az 1886. évi május hó 15-én 19.170. szám,

az 1886. évi december hó 4-én ad 46.873. szám

és az 1887. évi december hó 25-én 53.563. szám alatt kelt

rendeletek.

Miután még a díjkedvezményi hirdetemények rendes keze-lése és késedelem nélküli közzététele tárgyában egyidejűleg a »Vasuti és közlekedési közlöny« szerkesztőségéhez intézett rendeleten másolatát tudomásul :: alatt mellékelten meg-küldeném, megjegyzem végül, hogy a szabályrendeletből ne-tán szükséges további készlet a »Magyarországi Rendeletek Tára« szerkesztőségénél beszerezhető, a szükséglet azonban legkésőbb folyó évi december hó 5-ig a nevezett szerkesztő-ségnél megrendelhető.

Budapesten, 1895. évi november hó 20-án.

Dániel, s. k.

A kereskedelemügyi magy. kir. minister által 1895. évi november hó 20-án 59 749. szám alatt kibocsátott szabályrendelet, a vasuti áruforgalomban alkalmazandó díjkezdvezmények engedélyezése és kihirdetése körül követendő eljárás tárgyában.

Az 1878. évi XX. törvénycikkkel beiktatott vám- és kereskedelmi szövetségnek — az 1887. évi XXIV. törvénycikk 1. §-a értelmében hatályában fentartott — VIII. czikk által jogerőre emelt 1851. évi november 16-iki vaspálvaüzleti rendtartás 4., 7., 8., 66. és 77. §§-ai, valamint az 1868. évi április hó 20-án 4.973. szám alatt kelt közmunka- és közlekedésügyi ministeri rendelettel kibocsátott vasutengedélyezési szabály 10. §-ának e) pontja, továbbá az 1892. évi december hó 10-én 83.249. szám alatt kelt rendelettel életbeléptetett vasuti üzlet-szabályzat (Magyarországi Rendeleték Tára 1892. évi folyam 224. folyószám) 7. §-a alapján és végrehajtásában s végül a vasuti személy- és árudíjszabások és az azokban bekövetkező mindenemű módosítások közhírtétele tárgyában 1890. évi november hó 1-én 61.935. szám alatt kibocsátott szabályrendelet (Magyarországi Rendeleték Tára 1890. évi folyam 183. folyószám) 8. §-a kapcsán, a vasuti áruforgalomban alkalmazandó díjkezdvezmények engedélyezése és kihirdetése körül követendő eljárás tárgyában a következőket rendelem.

1. §. **Általános határozmányok.** (1.) A jelen szabályrendelet tárgyát képezik mindazon pénzértékkel bíró engedmények, melyek a mindenkor fenálló helvi és köteléki díjszabásokban, azok pótlékaiban és függelékeiben közhírré tett díjtételekből és díjszabásszerű mellékilletékekből engedélyeztetnek s melyek alapján a feladott küldemények szállítási költségei — a mellékilletékeket is beleértve — a rendes díjszabási illetékekkel szemben akár a fizetendő fuvardíjak vagy mellékilletékek leszállítása, akár a díjszabási határozmányok szerint a felek által végzendő teljesítmények elengedése, illetőleg a vasutintézet terhére való elvállalása útján mérsékeltetnek.

(2.) A díjkezdvezmények vagy különösen megjelölt árucikkekre és áruosztályokra, vagy külön megjelölés nélkül mindennemű árúk után (gyűjtő-árúk) engedélyezhetők és pedig akár valamennyi az illető viszonylatokban és állomásokon előforduló ugyanazonnemű szállítmányokra nézve, akár pedig az illető vasutigazgatóságok vonalainak közvetlen forgalmi területén belül vagy kívül eső meghatározott forgalmakra való korlátozással.

2. §. A díjkezdvezmények akár rovatolás, akár visszatérítés útján alkalmazhatók az alábbi elvek szem előtt tartásával

1. Minden díjkezdvezmény azon szállítási viszonylatban, illetőleg utirányon és azon árucikk után, melyre engedélyeztetett — a 12. §-ban tárgyalt eset kivételével — előzetes bejelentés nélkül bárki által igénybe vehető, aki a díjkezdvezmény alkalmazásához kötött és díjkezdvezményi hirdetményben (5. §.) körülírt föltételeket teljesíti.

2. (1.) A m. kir. kereskedelemügyi minister ellenőrzése (17. §.) alatt áll, hogy a díjkezdvezmények oly föltételekhez ne köthessenek, melyek érvényesítése személyes kedvezmény jellegével bírna.

(2.) Evégből mindazon díjkezdvezményekre nézve, melyek igénybevétele különleges, magában véve nem bárki által tel.

jesíthető föltételekhez, vagy minimális mennyiség elszállításhoz köttetik — életbeléptetésük előtt — tüzetes indokolás mellett a m. kir. kereskedelemügyi minister engedéllyel kikérendő.

3. §. **Nyilvántartás és felügyelet.** (1.) A vasutigazgatóságok kötelesek úgy a saját hatáskörüikben, mint a m. kir. kereskedelemügyi minister jóváhagyásával engedélyezett díjkezdvezményekről *díjkezdvezményi könyvet* (nyilvántartási jegyzéket) vezetni.

(2.) A díjkezdvezményi könyv akképen szerkesztendő, hogy abban a tulajdonképeni díjkezdvezmények a mellékkételekkel és a díjszábsási határozmányokkal szemben engedélyezett kedvezményektől (1. §.) elkülönítve legyenek. E czélból a kedvezményi könyv két főrészsre osztandó, melyek elseje *„Viteldíj kedvezmények”*, második pedig *„egyéb kedvezmények”* megjel léssel látandó el.

(3.) A díjkezdvezményi könyv — az A] alatti minta alapul vétele mellett — a következő, pontosan kitöltendő rovatokat foglalja magában:

a) azon egyén, czég vagy hivatal neve, lakhelye vagy székhelye, melynek kérelmére, illetőleg javaslatára a kedvezmény engedélyeztetett;

b) azon árucikk, illetőleg árucsoport megjelölése, melyre a kedvezmény kiterjed;

c) a szállítási viszonylat és a netán előirt utirány megjelölése, melyre a kedvezmény engedélyeztetett (2. §. 1. pont);

d) a kedvezmény neme, módja és körülírása (méréselt sgységtétel, százalékos engedmény a hivatalos díjtételből, a díjszábsászerü díjtételnek meghatározott összeggel való leszállítása, alacsonyabb díjosztály engedélyezése, a kezelési illetékek rövidítése, a díjszábsászerü mellékkételek leszállítása, könnyítések a díjszábsási határozmányokkal szemben stb.);

e) minden kedvezmények tüzetesen körülírandók, illetőleg a díjszámitás alapját képező mérték-egységekre (kilométer és 100 kilogrammonkint; darabonkint, kocsinkint 100 kilogrammonkint stb.) visszavezetve számszerüleg kitüntetendők;

f) a kedvezményes és a rendes díjtételek vagy illetékek közötti különbözet számszerü kitüntetése (az engedmény összege egyáltalán, vagy a hivatalos díjtétel százalékában kifejezve);

g) a díjszábs (helyi vagy köteléki díjszábs) és a hivatalos díjtétel, valamint az illető díjszábsási határozmány megjelölése, amelyre a kedvezmény vonatkozik;

h) a kedvezményhez kötött föltételek (minimális mennyiség stb.);

i) a kedvezmény tartama;

1. A kedvezmény kihirdetésének és hatályba léptének napja (7. §.) a „Vasuti és közlekedési közlöny” illető számának és a hirdetmény folyószámának megjelölésével;

2. a kedvezmény végső határideje (8. §.);

3. a kedvezmény hatályon kívül helyezése (14. §.) vagy helyesbítése esetében (16. §.) azon körülmény közzétételének megtörténte, melylyel a hatályon kívül helyezés vagy helyesbítés végrehajtatott — a „Vasuti és közlekedési közlöny” számának és a hirdetmény folyószámának megjelölése

mellett — följegyzendő. — A »hatályon kívül helyezés vagy módosítás napja« feliratu rovatban bejegyzendő különösen az is, ha a díjkezdvezmény valamely díjszabás függelékébe (5. §. b) fölvétetett, vagy díjszabási uton (13. §. c) érvényesítettett;

i) kitüntetése annak, hogy a kedvezmény rovatolás vagy visszatérítés utján alkalmaztatik-e;

k) azon okmányok megjelölése, melyek alapján a visszatérítési uton engedélyezett kedvezmény folyósítása eszközöltetik és azon időhatár meghatározása, melyen belül ezen okmányok bemutatandók, utalással azon hivatalra, melyhez kérdéses okmányok előterjesztendők;

l) a kedvezmény engedélyezésének indoka (verseny, conjuncturák, átvett díjtétel stb.);

m) azon ügyirat száma, melylyel a kedvezmény engedélyezettett helyesbítettett vagy visszavonattott;

n) a jóváhagyó rendelet kelte és száma oly esetekben, midőn a kedvezmény engedélyezéséhez a m. kir. kereskedelemügyi miniszter jóváhagyása volt kikérendő;

o) azon vasutak megjelölése, melyekkel egyetértőleg a kedvezmény engedélyezettett, mi mellett kiemlendő, ha az engedmény a kérdéses viszonylatban csak valamely részvonalon terhére esik;

p) különös megjegyzések.

Ezen rovatban megjelölendő nevezetesen azon esetleges korábbi kedvezmény, mely az engedélyezett új kedvezmény életbeléptetése következtében tárgyalanná vált, utalással a díjkezdvezményi könyv azon lap- és tételszáma, ahol a korábbi kedvezmény följegyezve van.

(4.) A kedvezményi könyv alapján a kedvezményezett árucikkekről betűrendes tartalom-mutató szerkesztendő, amelyben a kedvezményi könyv azon lap- és tételszámai, ahol az egyes kedvezmények feltalálhatók, kiüntetendők.

(5.) Az engedélyezett kedvezményekre vonatkozó adatok a díjkezdvezményi könyvbe szigorú pontossággal és késedelem nélkül vezetendők be.

(6.) A díjkezdvezményi könyv a m. kir. kereskedelemügyi minister ellenőrzése alatt áll s evégből az — a hozzátartozó mellékletekkel, ügyiratokkal, okmányokkal stb. egyetemben — ezen ministerium e célból kiküldött közegeinek — tekintet végett — kívánatra mindenkor előmutatandó.

4. §. **A díjkezdvezmények kihirdetése.** (1.) Minden ujjonnan életbeléptetendő díjkezdvezmény, valamint a lejárat után megújítandó minden díjkezdvezmény mindazon esetekben, midőn a fel- vagy leadás valamely, a magyar korona területén fekvő állomáson történik, vagy valamely, a magyar korona területén fekvő vonalrész átmenetileg érintetik, a következő 5. §. irányadása szerint és pedig akkor is kihirdetendő, ha a szállításban részes magyar vonalrészen merséklés nem is engedélyezettetik.

(2.) Kivételt képeznek ezen szabály alól, s ehhez képest a m. kir. kereskedelemügyi minister jóváhagyása alapján a kihirdetés mellőzésével léptethetők életbe a köz- és jótékony-sági célokra engedélyezett kedvezmények, továbbá az oly szállítmányokra engedélyezett kedvezmények, melyek köz-hírré tétele — a m. kir. kereskedelemügyi minister megíté-

lése szerint — katonai vagy államrendészeti tekintetekbe iktóznak, végül az oly kedvezmények, melyek közhírré tett s következésképen eléggé ismert törvényes határozmányok alapján engedélyeztetnek.

(3.) A 3. §. értelmében vezetendő díjkedvezményi könyvbbe — a kihirdetés mellőzésével engedélyezett — fentemlített díjkedvezmények, valamint a csupán az állomásokon való kifüggesztés után közhírré tett fekbérkedvezmények is (v. ö. 6. §. (3.)) bevezetendők.

5. §. **A hirdetés módja.** A díjkedvezmények kihirdetése eszközendő:

a] (1.) Rendszerint a „Vasuti és közlekedési közöny»-ben

(2.) Az illető hirdetmények a B) melléklet mintájára szerkesztendők s azoknak fölvételére az említett közönynek „A vasuti áruforgalomban engedélyezett díjkedvezmények» feliratu külön rovata szolgál.

(3.) Ezen hirdetményeknek tartalmazniok kell:

1. A hirdetményi tétel folyó számát.

2. Azon vasutigazgatóság megnevezését, amelyeknek nevében a hirdetés eszközöltetik.

3. Azon árucikkek megjelölését (1. §.), melyekre a kedvezmény engedélyeztetik.

4. Azon szállítási viszonylat megjelölését, melyben a kedvezményezett árucikkek szállítandók, esetleg az utirány megjelölését (2. §. 1. pont).

5. Azon föltételeket, melyek — a jelen szabályrendelet korlátai között — a kedvezmény igénybevételére nézve megállapíthatnak.

A netalán kikötött minimális mennyiség első helyen külön sorban szedendő és vastagabb nyomás által szembetűnővé teendő.

6. A kedvezmény tartamát.

7. Azon díjszabások, illetőleg díjszabási határozmányok megjelölését, amelyekre a kedvezmény vonatkozik, lehetőség szerint az illető díjtételek és egyéb díjszabásszerű illetékek számszerű kitiűntetése mellett.

8. Az engedélyezett kedvezmény minőségét (ugy a kedvezményes díjtétel vagy díjszabásszerű illeték, mint az engedmény számösszegét, vagy amennyiben a kedvezmény más módon engedélyeztetik — ezen módozat megjelölését.)

9. A kedvezmény alkalmazásának módját (rovatolás után, visszatérítés után).

10. Azon okmányok megjelölését, melyek alapján a visszatérítési uton engedélyezett engedmény folyósítása eszközöltetik és azon időhatár meghatározását, melyen belül ezen okmányok bemutatandók, utalással azon hivatalra, melyhez ezek az okmányok előterjesztendők.

11. Az esetleges külön föltételeket és megjegyzéseket.

(E rovatban világosan kitiűntetendő, ha a kedvezmény a tekintetbe jövő viszonylatnak csak valamely részvonalát illetőleg adatik.)

(4.) A B) mellékletű valamennyi rovata, különösen pedig a 8., 9. és 11. rovat a hirdetményben pontos (számszerű) adatokkal töltendő ki, kivéve azt az esetet, ha ez a kedvezmény sajtószerű jellegénél fogva nem lehetséges.

(5.) A m. kir. kereskedelemügyi miniszternek jogában áll

elrendelni, hogy a nem szabályszerűen hirdetett díjkedvezmény — az első hirdetésnek megfelelő érvényességi időpontig visszanyúló hatályal — újból hirdetessék.

b) Rovatolás után engedélyezett oly kedvezmények, melyek évről-évre ismételtén megújíttatván, vagy más okból alkalmasak arra, hogy a hivatalos díjszabásokba — ugymint a külön vagy kivételes díjszabások — fölvéssenek: az illető díjszabás kiegészítő alkatrészét képező *«függelék»*-be foglalhatók össze, mely függelék, különösen a mi a hirdetést illeti, a díjszabásokra nézve általában fennálló határozmányok szempontja alá esik.

c) A fuvardíjak hitelezésére, valamint a bérmentesítési kényszer alóli mentességre nézve az egyes vasutigazgatóságok által megállapított feltételek a *«Vasuti és közlekedési közlöny»*-ben közzírt teendők és hosszabb időközökben újból hirdetendők.

6. §. (1.) Alkalmas módon gondoskodni kell arról, hogy a közönség minden állomáson az arra vonatkozó díjkedvezményekről tudomást szerezhessen.

(2.) Evégből mindazon kedvezmények, melyek — a díjszabálszerű mellékkülfélékkel és határozmányokkal szemben — egyes állomásokat illetőleg engedélyeztetnek, ezen állomás árufölvételi hivatalának a felek számára rendelt helyiségeiben kifüggesztendő hirdetmény útján is közzéteendők.

(3.) Amennyiben fekbérkedvezményekről van szó, a köz-hírtétel — a *«Vasuti és közlekedési közlöny»*-ben való hirdetés mellőzésével — az éppen említett hirdetmény kifüggesztésére szorítkozhatik. Az illető hirdetménynek időtartama, a fekbérmentesség lejártá után beszedésre kerülő adatok; ezenfelül megjelölendő azon időszak is, melynek tartamára a raktározási könnyítések engedélyeztettek, esetleg azon szokásos fenntartás hozzáadásával, hogy *«ameddig a forgalmi viszonyok és rendelkezésre álló raktári helyiségek megengedik»*.

A kifüggesztés után való hirdetés elmaradhat: 1. ha rakhelyek bérbeadásáról van szó, továbbá 2., ha egyes küldemények után, melyek előre nem látott események miatt a vasuti raktárakban hosszabb időn át tároltattak, a fölmerült fekbér utólagosan elengedtetik vagy visszatérítettik.

7. §. **A díjkedvezmények érvényessége és időtartama.** A díjkedvezmény érvényessége a szabályszerű kihirdetés (4. §.) napján, hatályossága és alkalmazhatósága azonban csak a kihirdetéséről számított harmadik napon kezdődik, föltéve, hogy a hirdetmény későbbi kezdő-időt nem állapít meg.

8. §. (1.) A díjkedvezmény — időtartama hatályba lépte napjától kezdve — legkésőbb azon naptári év utolsó napjáig terjed, amelyben az érvénybe lépett.

(2.) Tekintettel azonban némely kereskedelmi és iparágak különleges viszonyaira, valamint hajózási verseny fenforgása esetében — a díjkedvezmény érvényességének leghosszabb időtartama kivételesen a naptári évtől függetlenül, a tényleges szükség mérvadása szerint állapítható meg.

(3.) Minimális mennyiségek szállításának kikötése nélkül engedélyezett s az év október hó 1-je és december hó 31-ike közötti időszakban életbelépő díjkedvezmények a következő naptári év végéig terjedő hatályal hirdethetők.

(4.) A díjkezdvezmények visszaható alkalmazása — a 9. §-ban érintett eset kivételével — egyáltalán nincs megengedve.
 9. §. (1.) Minimális mennyiségek szállításának föltételéhez kötött díjkezdvezmények — a fenti 7. és 8. §-ok mérvadása szerint — mindenkor előre meghatározott érvényességi időtartamra, tehát soha sem »visszavonásig«, vagy »további intézkedésig« hirdetendők.

(2.) Az ilyképen kihirdetett érvényességi időtartam sem meg nem rövidíthető, sem meg nem hosszabbítható.

(3.) Az érvényességi időtartam visszaható meghosszabbításának különösen indokolt esetekben — a m. kir. kereskedelemügyi minister engedélye alapján — csakis a díjkezdvezmények alkalmazásával és azon föltétel alatt van kivételesen helye, hogy a díjkezdvezmény visszaható érvényességének időpontja a hirdetményben kifejezésre jusson.

10. §. Minimális mennyiségek szállításának kikötése nélkül akár rovatolás, akár visszatérítés útján engedélyezett díjkezdvezmények mindenkor »visszavonásig« és egyuttal a 7. és 8. §-okban foglalt határozmányok mérvadása szerint megállapítandó leghosszabb érvényességi időtartamnak megjelölésével hirdetendők ki.

11. §. **A díjkezdvezmények módosítása.** (1.) A díjkezdvezmény alkalmazásához kötött és az arra vonatkozó hirdetményben megállapított föltételek utólagos módosítása, kiegészítése, kibővítése, korlátozása vagy újabb föltételek kikötése egyáltalán tilos.

(2.) Különösen nincs megengedve a minimális mennyiségnek utólagos leszállítása, avagy a kikötött teljesítmény mérvének csökkentése új árúemeknek vagy forgalmi viszonylatoknak az eredeti kedvezmény keretébe való bevonása után.

(3.) A fenti határozmányokba ütköző mindennemű intézkedés és díjszabási hirdetmény semmis és érvénytelen. Érvénytelen továbbá minden rendelkezés, mely által két elkülönítve hirdetett kedvezmény föltételei, különösen az azokhoz kötött minimális mennyiségek tekintetében, egymással összefüggésbe hozatnának.

(4.) Mennyiben van a jelen §-nak, valamint a 9. §. (2.) bekezdésének határozmányaival szemben — kivételes viszonyokra, vagy a közforgalom érdekeire való tekintetből — fölmentésnek helye, az iránt — az illető vasutigazgatóság indokolt előterjesztésére — minden egyes esetben a m. kir. kereskedelemügyi minister határoz.

(5.) Ily módosításoknak csak a közönség előnyére és azon föltétel alatt van helye, hogy azok által szerzett jogok ne érintessenek.

(1.) Az ily módosítások a C] alatti mintának megfelelő hirdetmény útján teendők közzé.

(7.) A módosítás hatálya a kihirdetés napjától számított harmadik nappal kezdődik.

12. §. (1.) Minimális mennyiségek elszállításához kötött visszatérítési díjkezdvezményeknek rovatolás után leendő alkalmazása — megfelelő óvadék letétele ellenében — megengedett.

(2.) A vasutigazgatóság azonban ez iránti készségét — az óvadékösszeg mérvének, valamint a letétel módozatainak megjelölése mellett — a hirdetmény utolsó rovatában (kü-

lönös megjegyzések v. ö. az 5. §. a (3.) bekezdésének 11. pontját) kijelenteni tartozik.

13. §. **A díjkezdvezmények megszűnése.** A díjkezdvezmény megszűnik:

a) érvényességi időtartamának lejártával (7. és 9. §§);
b) hatályon kívül helyezése, illetőleg visszavonás után (10. és 14. §§)

c) ha időközben díjszabási vagy díjkezdvezményi uton egyenlő vagy alacsonyabb díjtételek lépnek életbe, vagy a díjszabási határozmányokban oly változás következik be, hogy ezáltal a díjkezdvezmény tárgyatlanává válik.

14. §. (1.) A közhirre tett érvényességi időtartam lejártá előtt csak oly díjkezdvezmény helyezhető hatályon kívül, amely visszavonásig hirdettetett (10. §.).

(2.) Az ily hatályon kívül helyezés legalább 14 nappal előbb szabályszerűen kihirdetendő.

(3.) E czélra a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben »Hatályon kívül helyezett díjkezdvezmények« felirattal ellátott külön rovat szolgál, melyben — a D) melléklet alatti minta szerint — a következő adatok teendők közzé:

1. a »Vasuti és közlekedési közlöny« száma és megjelenésének ideje (év, hó és nap), melyben a hatályon kívül helyezendő díjkezdvezmény a 4. §. értelmében kihirdettetett;

2. a hirdetmény folyó száma, mely alatt a díjkezdvezmény a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben közzététetett;

3. azon vasutigazgatóság megnevezése, mely a díjkezdvezményt hirdette, valamint a kedvezményben részes vasutak felsorolása;

4. a kedvezményezett árucikk megjelölése az 5. §. (3.) 3 pontja értelmében;

5. a forgalmi viszonylat megjelölése;

6. azon időpont megjelölése, amelylyel a kedvezmény hatályát veszti;

7. különös megjegyzések.

15. §. (1.) Minimális mennyiséghez nem között díjkezdvezmények a 13. §. c) pontjában érintett díjszabási változások beálltával önmaguktól megszűnnek.

(2.) Ha azonban a 13. §. c) pontjában jelzett esetek által minimális mennyiségekhez kötött díjkezdvezmények érintetnek, kötelesek a vasutigazgatóságok a már elszállított küldeményekre nézve az érdekeltekkel a hatályon kívül helyezett díjkezdvezmény alapján leszámolni. A folyósításnak az idő aránylagosan elszállított minimális mennyiség figyelembevételével kell történnie.

(3.) Minimális mennyiségek elszállításának föltételéhez kötött díjkezdvezményeknek a 13. §. c) pontjában érintett körülmények folytán bekövetkező megszűnése — a megelőző 14. §. mérvadása szerint eszközendő — hirdetmény útján, az új díjszabás, illetőleg díjszabási határozmányok hatályba lépte előtt legalább 14 nappal közhirre teendő.

(4.) A hirdetmény 8-ik rovatában (különös megjegyzések) meghatározandók a már elszállított küldeményekre vonatkozó leszámolás módoszatai azon hivatal megnevezése mellett, amelyhez a leszámolás alapjául szolgáló okmányok benyújtandók.

16. §. **A hirdmények helyesbitése.** (1.) Sajtóhiba gyanánt csak oly tévedések igazíthatók helyre, melyek a hirdetmény nyomtatása közben annak szövegébe becsuszta.

(2.) Előfordult és helyreigazított sajtóhibák alapján sem a közönség, sem a vasutigazgatóságok részéről semminemű igények nem támaszthatók, feltéve, hogy a sajtóhiba a közzététel napjától számított nyolcz napon belül helyreigazított.

(3.) A helyesbités céljából a »Vasuti és közlekedési közlöny«-ben, »Díjkezdvményi hirdmények helyesbitése« felirattal, a helyesbitendő díjkezdvményre való utalással (a »Vasuti és közlekedési közlöny« folyószáma, megjelenésének napja, az árúczikk megnevezése) a fenti határidőben hirdetmény teendő közzé. E célra az) alatti minta szolgál.

(4.) Oly sajtóhibák helyreigazítása, melyek a hirdetmény tartalmának helyes értelmezését nem gátolják, mellőzhető.

17. §. **Felelősség és panaszjog.** (1.) Jelen szabályrendelet határozmányainak be nem tartásáért a vasutigazgatóságok — a magánjogi kereseti jog érintetlenül hagyása mellett — közigazgatási uton is felelősségre vonhatók.

(2.) A felügyeletet és ellenőrzést e részben a m. kir. kereskedelemügyi miniszter gyakorolja.

(3.) A kereskedelemügyi miniszter továbbá saját hatáskörében határoz azon közigazgatási panaszok felett, melyeket az érdekeltek a vasutaknak a jelen szabályrendelet határozmányaihoz ütköző cselekményeiből kifolyólag eléje terjesztenek. A közigazgatási eljárás a hivatalból észlelt vagy felterjesztett szabályellenes intézkedésnek közigazgatási uton leendő megszüntetésére, helyreigazítására és megbüntetésére irányul, de nem terjed ki a sértett magánjogi igények anyagi tartalmának megállapítására és érvényesítésére.

(4.) Azon vasutigazgatóság vagy igazgatósági közeg ellenében, mely a jelen szabályrendelet határozmányait meg nem tartja, vagy ezen határozmányokkal ellenkező intézkedést tesz, vagy a kereskedelemügyi minister által szabályellenesnek talált intézkedéseket meg nem szünteti és helyre nem igazítja: az 1878. évi XX. törvénycikkkel beiktatott vám- és kereskedelmi szövetségnek — az 1887. évi XXIV. törvénycikk 1. §-a értelmében hatályában fentartott — VIII. czikke által jogerőre emelt 1851. évi november hó 16-iki vaspályaüzleti rendtartás 85. §-ában megállapított eljárás fog alkalmaztatni.

18. §. **Folyósítás.** A visszatérítés útján engedélyezett díjkezdvmények folyósítása a vasutaknak mindenkor fenálló szabályai szerint történik.

19. §. **Záró határozmányok.** (1.) Jelen szabályrendelet 1896. évi január hó 1-én lép hatályba.

(2.) Ezen időponttal minden e tárgyra vonatkozó eddigi rendelet és egyéb szabály hatályát veszti.

(3.) Az osztrák cs. kir. kereskedelmi minister ur, kivel ez iránt értekeztem, egyidejűleg megfelelő intézkedést tesz a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok területén levő vasutakra nézve.

Budapest, 1895. évi november 20-án.

Dániel, s. k.
kereskedelemügyi m. kir. minister.

A kereskedelemügyi m. kir. minister által 1911. év 24.783. szám alatt kibocsátott szabályrendelet az 1649/1904. szám alatt a személyek, podgyász, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások kihirdetése tárgyában kibocsátott szabályrendelet magyarázatáról. (L. a 14. oldalt.)

Egyes vasuti igazgatóságok — kételyek felmerülése folytán — a kereskedelemügyi m. kir. minister által 1905. évi február hó 10-én 1649. szám alatt a személyek, podgyász, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások kihirdetése tárgyában kibocsátott szabályrendelet (Magyarországi Rendeletek Tára, 1905. évfolyam, 14. folyó szám alatt) jogi jelentőségének magyarázatát kérték.

Erre vonatkozólag következőket jelentem ki.

Az említett szabályrendelet 2. §-ában felsorolt díjszabási intézkedések kellőleg kihirdetetteknek tekintendők, hogy ha a 8. §. (2) bekezdésében (a hirdetésnek a „Vasuti és közlekedési közlöny”-ben való közzététele), a 9. §-ban (a díjszabások elhelyezése a közönség részére való megtekintés céljából) és a 10. §. (1) bekezdésében (a közönség rendelkezésre való bocsátás) foglalt követelmények teljesítettek.

A szabályrendelet többi határozmányai a vasuti igazgatóságok részére szóló szolgálati utasításoknak minősülnek, melyeknek be nem tartása a vasutnak csakis a felügyeleti hatósággal szemben való felelősségét vonja maga után, de a díjszabási intézkedés érvénytelenségét nem okozza.

A cs. kir. osztrák vasuti miniszter ur, akivel ez ügyben megállapodtam, a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok területén levő vasutakhoz egyidejűleg hasonló rendeletet intézett.

Budapesten, 1911. évi márczius hó 29-én.

Hieronymy s. k.

kereskedelemügyi m. kir. minister.

A kereskedelemügyi m. kir. minister 1914. évi 63.664. számú rendelete, a személyek, podgyász, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások kihirdetése tárgyában 1905. február hó 10-én 1.649. szám alatt kibocsátott „Szabályrendelet” kiegészítéséről.

1. §. A vasutak kötelesek a kereskedelemügyi m. kir. minister által a személyek, podgyász, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások hirdetése tárgyában 1905. évi február hó 10-én 1.649. szám alatt kibocsátott „Szabályrendelet” (Magyarországi Rendeletek Tára, 1905. évfolyam, 119. oldal) 2. §-a értelmében a díjszabásokhoz tartozó, az árúk irányítására vonatkozó határozmányokat (irányítási szabályokat stb.) is kihirdetni.

2. §. 1. Az ilyen határozmányok kihirdetésére nézve elegendő, ha gondoskodás történt arról, hogy a közönség az illető díjszabásokban részes vasutak igazgatóságánál, továbbá amennyiben az egyes hozzátartozó állomásokra vonatkoznak — ezeken az állomásokon is a határozmányokba betekintsen vagy felvilágosítást kaphasson.

2. A közönséget a kihirdetés ezen módjára az illető árúfelvételi helyeken megfelelő helyiségben kifüggesztendő hirdetmény útján figyelmeztetni kell.

3. §. Ez a rendelet az 1914. évi szeptember hó 1-én lép hatályba.

Budapesten, 1914. évi augusztus hó 24-én.

Harkányi János s. k.

kereskedelemügyi m. kir. minster.

A m. kir. minisztériumnak 1909. évi november hó 11-én 5.592/M. E. I. sz. a. kelt rendelete,

a magyar szent korona országainak területén érvényes vasuti üzletszabályzat életbeléptetése iránt.

(1) A vasuti fuvarozás tárgyában Bernben, 1890. évi október hó 14-én létrejött nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1892. évi XXV. törvénycikk 2. §-ában, valamint az említett egyezményhez kötött pótegyezmények becikkelyezéséről szóló 1901. évi XXV. és 1908. évi XLIV. t.-cz. 2. §-ában foglalt felhatalmazás erejénél fogva s figyelemmel a magyar szent korona országai és a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok között a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozása iránt Budapesten 1907. évi október hó 8-án kötött s az 1908. évi XII. törvénycikkkel beiktatott szerződés IX. cikkének rendelkezésére, a m. kir. minisztérium ezennel elrendeli, hogy a magyar szent korona országainak területén lévő valamennyi közforgalmu vasuton az 1910. évi január hó 1-től kezdve a mellékelt üzletszabályzat lépjen életbe.

(2) Ezen üzletszabályzat életbeléptetésével egyidejűleg a m. kir. minisztériumnak 1892. évi deczember hó 10-én 83.249/IV. keresk. miniszt. számu rendeletével kibocsátott üzletszabályzat (»Magyarországi Rendeletek Tára«, 1892. év-

folyam, 224. sz.) összes pótlékaival együtt hatályát veszti.

Budapest, 1909. évi november hó 11-én.

**A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek 1909.
évi 83.538/III. számú rendelete**

*a m. kir. minisztérium által 1909. évi 5.529/M. E. I.
szám alatt életbeléptetett vasuti üzletszabályzat végrehajtása tárgyában.*

A magyar szent korona országainak területén levő közforgalmu vasutak számára érvényes új vasuti üzletszabályzat a m. kir. minisztérium 1909. évi 5.592/M. E. I. számú rendelete értelmében az 1910. évi január hó 1-én lép életbe.

Ehhez képest felhivom az érdekelt összes vasuti igazgatóságokat, hogy az üzletszabályzatban foglalt szabályok akadálytalan alkalmazása érdekében a díjszabások és utasítások megfelelő átdolgozása mellett a szükséges intézkedéseket a kellő időben tegyék meg.

E végből miheztartás végett a következőket közlöm :

I.

Az új üzletszabályzat rendelkezéseinek szövegezésénél az újabb törvények nyelvhasználata szolgált irányadóul. Ennek következtében az üzletszabályzatban olyan szövegezési módosítások is vitettek keresztül, melyek az eddigi rendelkezések tartalmát lényegében nem érintik.

Felhivom ez alkalommal a vasuti igazgatóságokat, hogy az új üzletszabályzat rendelkezéseit az utazó- és szállítóközönséggel szemben jóakarólag értelmezzék, a felszólamlásokat pedig a ke-

reskedői szellemnek megfelelő gyorsasággal és egyszersmind oly esetekben, midőn arra indokok forognak fenn, a kellő méltányossággal intézzék el.

Tájékoztatóul megjegyzem, hogy mindazokban az esetekben, melyekben az új üzletszabályzat »felügyeleti hatóság«-ra utal, ez alatt mindenkor a kereskedelemügyi minisztériumot kell érteni.

II.

Az üzletszabályzat egyes rendelkezéseire vonatkozólag következőket jegyzem meg:

1. A 2. §-hoz. A vasuti igazgatóságok által a díjszabásokban megállapítandó végrehajtási határozmányok (eddig u. n. póthatározmányok) az üzletszabályzatot sem nem módosíthatják, sem a közönségre nézve megnehezítő rendelkezéseket nem tartalmazhatnak.

2. A 6. §-hoz. A 6. § (2) bekezdése szerint a díjszabásnak határozottan megállapított díjakat kell tartalmaznia. Az olyan díjszabások tehát, melyek például a rendelkezésre álló utirányok bármelyikén mindenkor fennálló legolcsóbb díjtételek alkalmazására utalnak, ezen követelménynek meg nem felelnek.

3. A 26. §-hoz. A (6) bekezdésben foglaltak szerint kötelesek a vasutak az utazásnak természeti események vagy kényszerítő körülmények által való akadályoztatása esetén a továbbutazás lehetővé tételéről más módon gondoskodni. Külön megtérítés ezért jövőben nem szedhető. Az ilyen forgalmi zavarokat, különösen ha átszállás szükségére nyílt vonalon merül fel, úgy a vonatban, mint az állomásokon kellő időben tudtára kell adni az utasoknak.

4. A 40—43. §-hoz. Az expressz-árúszállítás jövőben kötelező szállítási móddá tétetik.

Az üzletszabályzat erre nézve csak alapvető rendelkezéseket tartalmazván, a vasutak feladata lesz, hogy az ezen szállítási módra vonatkozó közelebbiszabályokat díjszabásaikban megállapítsák.

5. A 48. §-hoz. A (9) bekezdés értelmében élő állatokat jövőre szállítási vevénynyel vagy gyors-árú-fuvarlevéllel kell felvenni. Gyorsárú-fuvarlevelek használata a végből rendeltetik el, hogy ezen szállítmányok gyors továbbítása ez által is biztosítható. Semmi esetre sincsenek azonban a vasutak ez által fölhatalmazva arra, hogy az élő állatok szállításánál kivétel nélkül a gyorsárú-díjtételeket szedhessék be. Jövőre nézve tehát a vonatkozó díjszabásokban meg kell állapítani, hogy mely különleges esetekben nyernek a gyorsárú-díjtételek alkalmazást.

6. Az 55. §-hoz. A jelenlegi fuvarlevélminták a készlet lehetőség szerinti felhasználása érdekében az 1911. évi január hó 1-éig továbbra is használhatók.

7. Az 56. §-hoz. A fuvarlevél-minta jövőben a »rendeltetési vasut« megjelölésére szolgáló rovatot nem tartalmazza. Ennek folytán a díjszabások kidolgozásánál figyelmet kell fordítani arra, hogy a hasonló nevű állomások, továbbá az egy helységhez tartozó több pályaudvarok oly díjszabás-szerű elnevezéssel jelöltesse meg, amely az ilyen állomások megkülönböztetésére alkalmas. A fennálló díjszabások e tekintetben is felülvizsgálendók és mielőbb megfelelően kiegészítendők. Addig is az olyan fuvarleveleket, melyekben a

rendeltetési vasut helyesen van megjelölve, visszasutasítani nem szabad.

8. A 60. §-hoz. A (2) bekezdésben foglalt rendelkezéssel köteleességükké van téve a vasutaknak hogy a díjszabásban egységesen állapítsák meg azokat az elveket, amelyek szerint az (1) bekezdésben megszabott fuvardíjpótlékok beszédese méltányosságból esetleg mellőztetik, vagy pedig csekélyebb pótlékok szedetnek. Erre nézve különösen azokat az eseteket kell tekintetbe venni, amelyekben a feladó részéről menthető elnézés forog fenn, avagy a feladó be tudja bizonyítani, hogy károsítási szándéka nem volt, vagy veszélyt nem okozhatott.

9. A 61. §-hoz. Tekintettel a fuvarozási határidő kezdetére nézve az 51., illetőleg 75. §-ban foglalt rendelkezésekre, jövőben a felvételi hely kelet-bélyegzőjének az átadás napszakát is tartalmaznia kell.

10. A 62. §-hoz. A (6) bekezdésben foglalt rendelkezés szerint meg van engedve, hogy a vasutak az oly árúkra nézve, melyek nem vétettek ugyan fel a C) mellékletbe a feltételesen szállítható tárgyak közé, amelyek azonban tulajdonságuknál fogva (szagterjesztés, porlódás, gyúlékonyság stb.) a szállítás alatt hátrányokat okozhatnak, a felügyeleti hatóság jóváhagyása mellett a díjszabás útján külön szabályokat állapíthassanak meg azok csomagolására és rakodására nézve. Ezen rendelkezés alapján lesznek különösen a celluloid és celtid csomagolására és rakodására vonatkozó szabályok is megállapítandók.

11. A 63. §-hoz. Az áruforgalom beszüntetése iránt az (1) bekezdés alapján teendő intézkedések

jóváhagyására vonatkozó kérelmet a forgalmi helyzetnek és egyéb tekintetbe jövő körülménynek kimerítő és hű feltárásával és megfelelő statisztikai adatok előterjesztésével behatóan indokolni kell.

Az (5) bekezdésben foglalt rendelkezés szerint, ha a megrendelt kocsí nem állítható ki, erről, amennyiben lehetséges, a megrendelőt költségmentesen értesíteni kell. A megrendelőt azonban kívánságára feltétlenül értesíteni kell, ha az értesítés költségeit fedezni hajlandó s erre nézve az esetleg kívánt biztosítékot megadja. Továbbá a megrendelt kocsí esetleges írásbeli megígéréséről a megrendelő kívánságára saját költségén, telefon vagy távirat útján értesítendő.

12. A 64. §-hoz. A (2) bekezdésben foglaltak szerint az áru elszállításának időpontjáról adandó értesítést a feladó kívánságára írásban kell megküldeni.

13. A 67. és 75. §-okhoz. A fuvarozási határidőket a 67. § szerint alkalmazandó díjszabások alapján kell kiszámítani. Ha valamely díjszabásban ugyanazon viszonylatra nézve több utirány állapított meg, ez esetben az illető viszonylatra az a fuvarozási határidő érvényes, amelyik az egyes utirányok díjszabás szerinti kilométertávolságának, valamint az állandó és a rendkívüli forgalmi viszonyokra való tekintettel megállapított ideiglenes póthatáridőknek figyelembe vételével a legrövidebb. Ha azonban a küldemény segélyutirányon szállítatik (74. §. (1) bekezdés), a fuvarozási határidőt a használt segély-utirányon kell számítani.

14. A 69. §-hoz. Az (1) bekezdésben foglalt rendelkezés megengedi a vasutaknak, hogy a kivételes díjszabásokban meghatározhassák, hogy a fuvardíjat az árú feladásánál kelljen kifizetni, vagy az átvevőre lehet azt átutalni. Utasítatnak a vasutak, hogy ezzel a joggal csak kivételesen s csak azon érdekek védelmi céljából éljenek, amelyeket a kivételes díjszabás is hivatva van szolgálni.

15. A 74. §-hoz. A 74. §. határozmányai értelmében segélyutirány alatt nem érthetők azok az utirányok, melyek aránytalanul hosszú és gazdaságilag hátrányos kerülőutakként jelentkeznek, ugyancsak azok az utirányok sem tekinthetők segélyutirányoknak, melyek csekély teljesítőképességük-nél fogva a szállítási akadály által érintett vonalról elterelendő forgalomnak segélyképeni átvételére alkalmatlanok.

16. A 75. és 80. §-okhoz. A rendkívüli forgalmi viszonyok esetére megállapított póthatáridőket, továbbá a rakodási idő és a fekbérmentes idő leszállítását, ugyancsak a kocsialláspénz és a fekbér felemelését rendszerint a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben kell kihirdetni. Sürgős esetekben azonban a hirdetés az állomásokon való kifüggesztés útján, vagy a napilapokban való közzététel útján is joghatályosan történhetik; ezekben az esetekben azonban a hirdetést utólag, a már eszközölt hirdetés időpontjának megjelölése mellett, a »Vasuti és Közlekedési Közlöny«-ben is közzé kell tenni.

17. A 82. §-hoz. A tényálladáki jegyzőkönyv másolatának kiszolgáltatása a (2) bekezdésben foglalt rendelkezésekkel kötelezővé tétetvén, az

alkalmazottak erre nézve egyöntetű eljárás követésére utasítandók.

III.

Az élő állatok szállítására használandó kocsiknak és berendezési tárgyaknak a B) mellékletben előírt méreteit az új beszerzéseknél figyelembe kell venni. Az élő állatok szállítására ez idő szerint felhasználható, készletben levő kocsiknak és berendezési tárgyaknak további felhasználására a B) melléklet 2. §. (10) bekezdésében foglaltak alapján az engedélyt a vasutaknak ezennel megadom.

Habár az üzletszabályzat 65. §-ában foglalt rendelkezések értelmében az állategészségügyi rendészeti intézkedések betartása a szállító felek köteleességét képezi, a vasutak az üzletszabályzatszerű felelősség kiterjesztése nélkül az üzletszabályzatnak az élő állatok szállítására vonatkozó összes szabályai mellett a külön törvényes és állategészségügyi rendészeti szabályok pontos betartására is mindenkor gondot fordítsanak.

Végül figyelmeztetem a vasutakat, hogy a tartályokba nem zárt kutyák szállítása esetében (27. § (3) bekezdés 2. pont) az egyes szállítások után a külön kocsirekesznek kellő kitisztításáról gondoskodni kell.

IV.

A C) mellékletben a feltételesen szállítható tárgyakra vonatkozó rendelkezésekben a tartány-(kazán-) kocsik közelebről csak ott említettnek, ahol azoknak használatát illetőleg külön biztonsági szabályokat kell betartani. Egyébként az edények nemére és minőségére néve megállapi-

tott szabályok egyaránt érvényesek úgy a különálló edényekre, mint azokra az edényekre is, melyek a kocsival szoros összeköttetésben állanak (tartánykocsik, edénykocsik s effélék). A vasutak jövőre a díjszabásban jelöljék meg a feltételeken szállítható tárgyak közül azokat, melyek tartánykocsikban szállíthatók.

A C) mellékletben I/a. 2. Csoportban (könnyen robbanó löanyagok és robbantószerkek) és az I/b. 2. Csoportban (könnyen robbanó lőszerkek) felsorolt árúkra nézve a vasutak jövőben is az I. rendes árúosztály díjtételeinek kétszeresét számíthatják. A katonai díjszabás alapján elszámolandó ily robbanóküldeményekre nézve ez a szabály nem érvényes.

V.

A C) mellékletre nézve még a következőket kell figyelembe venni :

1. Az Ia) 1. Csoport a) és 2. Csoport b) pontja alatt kincstári raktárak biztonsági robbantószerkészítményeiről, illetőleg robbantószerkeiről tétetik említés. Ezen robbantószerkészítmények, illetőleg robbantószerkek közé azok a robbantószerkek tartoznak, melyeket a cs. kir. közös hadügyminisztérium vezetése alatt álló gyárak állítanak elő és a magánfogyasztás céljaira hoznak forgalomba. A katonai célokra használt löanyagoktól és robbantószerkektől tehát ezek a robbantószerkészítmények és robbantószerkek megkülönböztetendők az I. fejezethez tartozó *) alatti jegyzet (2) bekezdésében foglaltak figyelembevételével.

Az ott említett külön szabályok az »Utasítás a

katonaszállításokról vasutone» című utasításban találhatók.

Megjegyzendő továbbá, hogy ez idő szerint sem a blumaui cs. kir. löpörgyár, sem a hazai, sem az osztrák robbantószergyárak által előállított robbantószer-készítmények, illetőleg robbantószer­ek közt nincsen olyan robbantószer, amely a Magyarországon való szállításnál veszély nélkül kezelhetőnek nyilvánítottatott volna; vagyis a C) melléklet Ia) 1. Csoport a) pontja alá sorozható robbantószerkészítmény, illetőleg robbantószer Magyarországon való vasuti szállításra eddig nincs engedélyezve.

Az összes eddig engedélyezett robbantószer­ek tehát, ideszámítva a blumaui cs. és kir. löpörgyár által előállított, a magánfogyasztás céljaira I., II., II/B és III. számú dynamit jelzés alatt forgalomba hozott s a magyarországi vasutakon 25.432/V/1899. számú keresk. miniszteri rendelettel engedélyezett robbantószer­eket is, az I/a) 2. Csoport b) pontja alá tartoznak, megjegyz­vén, hogy az utóbbiakra nézve a magyar vasuta­kon oly külön szabályok, melyekre a »Szállítási szabályok A) csomagolás« 2. Csoport 2. pontjá­nak [a kincstári raktárak robbantószer­ei és az engedélyezett robbantószer­ek (b)] (2) bekezdésé­ben utalás történik, fenn nem állanak.

2. Az Ia) fejezet C) (igazolványok, fuvar­levelek), az Ib) fejezet C. (igazolványok, fuvar­levelek) pontjához és az Ic) fejezethez.

Azok a törvényes szabályok, melyek a lö­anyagok és robbantószer­ek, továbbá a lőszer­ek, ugyszintén a robbanóanyagot tartalmazó készít­mények (tüzijáték-szer­ek stb.) szállításához szük­

séges igazolványok csatolását előírják, a következők:

a) a be-, ki- és átviteli forgalomban: az autonóm vámtarifa (l. az ennek végrehajtására vonatkozó utasítás 19. §-ához tartozó C) melléklet b) pontját) és a m. kir. belügyminiszternek a robbanóanyagok gyártása, raktározása, forgalombahozatala és szállítása tárgyában kiadott 1890. évi 40.302. számú rendelete;

b) a belforgalomban: az a) pont alatt említett 1890. évi 40.302/B. M. számú rendelet, illetőleg a fekete lőporra nézve (akár robbantó, akár közönséges lőpor), valamint a többi lőszerekre nézve is a lőszerkísérő-levelekre fennálló szabályok és a m. kir. belügyminiszternek a kereskedelemügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg 1898. évi február hó 28-án 11.822/1897. szám alatt kiadott rendelete.

3. Az I/a fejezet D) (szállítási eszközök) (3) bekezdés e) pontjához és az Ib) fejezet D) (szállítási eszközök) (2) bekezdéséhez:

Az ezekben foglalt rendelkezés értelmében a lőanyagoknak és robbantószereknek, továbbá a lőszereknek átrakása lehetőleg kerülendő. Ez a rendelkezés nem zárja ki azt, hogy a szóbanforgó robbanékony tárgyak a kocsik jobb kihasználása érdekében az indokolt szükséghez képest átrakassanak.

4. Id) fejezet B) (Az anyag minősége és az edények előállítása) és C) (Az edények hivatalos megvizsgálása) pontjához:

További intézkedésig megengedtetik, hogy az I/d) B) és C) fejezetben foglalt határozmányok szerint előállított és megvizsgált edények mellett

oly edények is használtassanak, melyek a vasuti árúfuvarozásra vonatkozó nemzetközi egyezményhez tartozó I. mellékletnek XLIV., XLIVb) és XLV. tétele alatt előírt szabályoknak megfelelőeknek.

VI.

Az új üzletszabályzat hatálybalépte folytán, továbbá ezen rendelet kibocsátása által mindazon korábbi szabályok és rendeletek, melyek az új üzletszabályzattól vagy ezen rendelettől eltérő rendelkezéseket tartalmaznak, az alábbiak külön felemlítésével érvényen kívül helyeztetnek:

1. Az 1893. évi január hótól érvényes üzletszabályzat összes pótlékaival együtt, nevezetesen a következő rendeletek:

a) az 1892. évi deczember hó 10-én kelt 83.249/IV.,

b) az 1893. évi szeptember hó 1-én kelt 58.277,

c) az 1895. évi márczius hó 1-én kelt 12.055.

d) az 1898. évi április hó 15-én kelt 21.702.,

e) az 1900. évi július hó 3-án kelt 45.351.,

f) az 1901. évi szeptember hó 24-én kelt 61.351.,

g) az 1903. évi február hó 17-én kelt 8.311.,

h) az 1905. évi április hó 15-én kelt 20.172. számú keresk. miniszteri rendeletek, továbbá az 1892. évi deczember hó 10-én 84.667/IV. szám alatt kelt kereskedelemügyi m. kir. miniszteri rendeletnek a 83.249/1892. szám alatt kibocsátott üzletszabályzat életbeléptetésére vonatkozó részében foglalt rendelkezések.

2. A robbanékony tárgyak vasuti szállításának szabályozása tárgyában 1893. évi augusztus hó

1-én 37.039. szám alatt kiadott kereskedelmi miniszteri rendelet a következő módosító rendeletekkel, illetőleg pótlékaival együtt

- a) az 1894. évi augusztus hó 1-én kelt 52.452.,
- b) az 1895. évi április hó 30-án kelt 26.836.,
- c) az 1897. évi deczember hó 8-án kelt 76.202.,
- d) az 1898 évi április hó 5-én kelt 15.810 és
- e) az 1907. évi október hó 28-án kelt 90.310. szám alatt kelt rendeletek, illetőleg pótlékok.

3. Az 1905. évi 1.649/III. számú kereskedelmi miniszteri rendelettel a személyek, podgyász, hullák, élő állatok és árúk vasuti szállítására vonatkozó díjszabások kihirdetése tárgyában kibocsátott »Szabályrendelet« 13. §-a, mely oda módosittatik, hogy az abban megállapított hat heti hirdetési határidő helyett jövőre két hónapi határidő betartása kötelező.

4. A kilométertávolságoknak a fuvarozási határidő kiszámítása és az érdek-bevallásért járó illeték kirovása czéljából való megállapítása tárgyában 1887. évi szeptember hó 14-én 37.897. szám alatt kelt közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszteri rendelet.

5. A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek a villamos aknagyujtók szállításának megkönnyítése tárgyában kiadott 1903. évi 76.436. és 1905. évi 87.073. számú rendeletei.

6. A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek a gyorstüzelő lövegekhez való lövedékgyujtóval fel nem szerelt érczhüvelyű töltényeknek az üzlet-szabályzat B) melléklet XXXVI. tétele alá való sorozása tárgyában 1905. évi augusztus hó 4-én 52.547/IV. szám alatt kiadott rendelete.

7. A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek a kénéther és az üzletszabályzat B) melléklet XIX. tétele alá tartozó folyadékok kazánkocsiban való szállítása tárgyában 1906. évi április hó 1-en 22.309/III. szám alatt kelt rendelete.

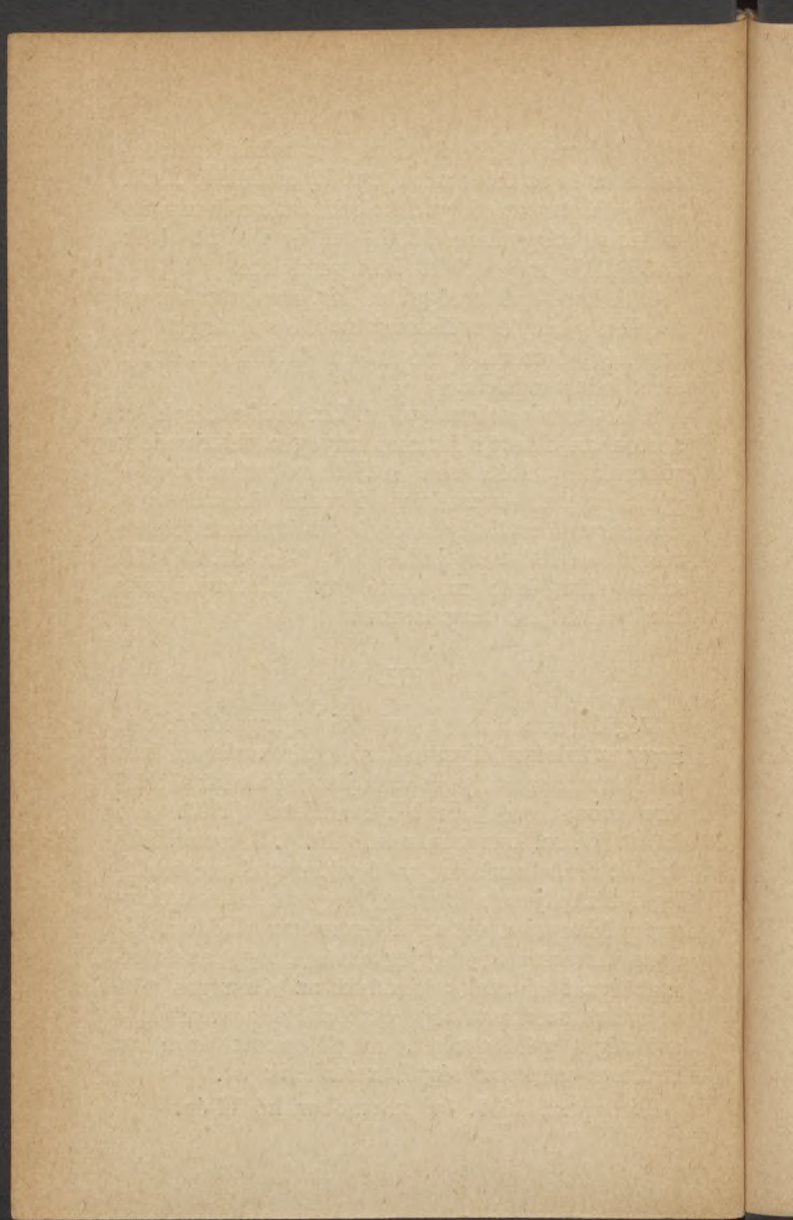
8. A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek az acetilen (acetyléne dissous) szállítása tárgyában 1906. évi december hó 19-én 41.706/III. szám alatt kelt rendelete.

9. A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek az acetonban oldott s likacsos anyagba felszivódott vasutakon feltételes szállítható némely tárgyaknak felső-vezetékes villamos üzemű vasutakon való szállítására érvényes külön feltételek tárgyában 1904. évi július hó 19-én 31.838/III. szám alatt kelt rendelete, az üzletszabályzat hatálya alá eső forgalomban.

VII.

Végül utasítom a vasuti igazgatóságokat, hogy az üzletszabályzat »Záró határozmányai«-ban és a vasuti személy- és árúdjíszabások közzétételére vonatkozó »Szabályrendelet« (1905. évi 1.649/III. sz. ker. min. rend.) 10. §. 3. pontjában foglalt rendelkezésekre való tekintettel megfelelőleg intézkedjenek az iránt, hogy az üzletszabályzat példányai a vasuti állomásokon eladásra készen tartassanak, megjegyezvén, hogy az üzletszabályzat hivatalos kiadását az »Orszgtgos törvenytárs szerkesztősége eszközli, s a vasutak a szükséges példányokat, megállapított áron az említett szerkesztőségtől szerezhetik be.

Budapest, 1909. évi november hó 11-én.



Betűrendes tárgymutató a magyar vasúti üzletszabályzathoz.

(A számok a lapszámot jelentik.)

A	
Ablakok kinyitása	42
Abronsok meglazulása	317
Acetylen-lámpa	56
Acéltárgy meggörbülése	331
Adóhivatali árúzárs sérülése	210
Aggályos fuvarlevelek	160
Agyagedény törékenysége	316
Akaratkijelentés tévesége	12
Alakszerűség nélkül eladás	289
Alátétek leszége ..	179
Alkalmazottak rendelkezései	20
A la rinfusa szállítmányok	180
Alma romlása	314
Amylacetat szállítása ..	333
Aranypénz elfogadása ..	20
Aranyrudak szállítása ..	149
Asztal eltörése	304
Ausztriával való forgalom	257
Automobilok szállítása ..	198
Aviso postai küldése 8,	275,
	283
Azonnal el nem szállítható tárgyak	208
Á	
Állami bélyeg fuvarlevelén	152
Állategészségügyi szakértők utazása	111
Állatkisérlet elmulasztása	338
Állatkisérlet hiánya miatti veszély	358
Állatküldeményhez kíséret	142
Állatok berakása	319
Állatok bevitele személyszáll. vonatba	51
Állatok fuvarozásával járó veszély	314
Állatok megsérülése ..	338
Állatok szállítása	311
Állatok szállításával járó veszély ..325, 338,	355
Állatok túlszofolása	330
Állatvásári szállítás	140
Álláspénz poggyász után	67
Állomásfőnökhöz beadott felszólamlás ..	376
Általános nyilatkozat csomagolatlanságról	197, 202
Anilingyári termékek szállítása	199
Árjegyzék házhozszállításnál	280
Árjegyzék kocsi stb. rongálásáért ..	126—128
Árú állapotának vizsgálata	374
Árú átadása	268
• átadása raktározásra	288
Árú átadója előleget kérhet	171
Árú átadójának jogai ..	160
• eladásáról értesítés ..	289, 292, 293
• elhurcolása ..	353, 362, 367

Áru elveszése	361
• elveszésének megállapítása	296
Áru elveszésére vélelem	344
• elviteli kötelezettségének beállása	274
Áru feletti rendelkezési jog	380
Áru hiányának megállapítása	296
Áru ideiglenes beraktározása	208
Áru ideiglenes őrzete	208
• kiadása	268
• kiszolgáltatása	268
• kiszolgáltatása átvételmegtagadás után	288
Áru leesése a kocsirol	8
• letétbe helyezése közraktárban	288
Áru letétbe helyezése szállítmányozónál	288
Áru lemaradása átrakásnál	362
Áru megállítása utközben	240
Áru megérkezéséről értesítés	270
Áru megőrzése	295
• megromlása késés miatt	349
Áru megtalálása	344
• sérülésének megállapítása	296
Áru távirati feltartóztatása	246
Áru természetes minősége	299
Áru vámhivatalba adása	268
• vesztegelése	365
• visszaküldése kiszolgáltatási akadálynál	287
Árubevallás módja	160
Árubevallás helytelenségének bizonyítása	161
Árubevallás szerinti fuvardíjszámítás	170
Áruk átvitele vámhelyiségbe	280
Áruk díjszabási osztályozása	254
Áruk elcserelése	363, 369
• elviteli határideje	284
Árucikk nemének megjelölése	164
Árucikk minőségének megjelölése	164

Árucikkek többféle osztályozása	166
Árúfelvételi hivatalok	147
Árúkiadás követelhetése	277
Áru kiadása hasonnevű egyénnek	275
Árúkiadóhivatal	280
Árún levő jelzések	358
Árúosztályozás szerinti bevallás	163
Árúosztályozásban használt megnevezés	160
Árúosztályozásbeli megnevezés	155
Árútorlódás	286, 353
Árútorlódás mint forgalmi zavar	258
Árútorlódás mint vis maior	302
Árverés, azonnal	295
Árverés át nem vett árúra	361
Árverés halogatása	296
Árverés helye	294, 295
Árverés hirdetése	290
Árverés ideje	294
Árverés végett más helyre szállítás	290, 292, 293
Árverése át nem vett árúnak	290, 292, 293
Árverése kézbesíthetetlen árúnak	288, 292, 293
Árverési vételárfelesleg	289, 292, 293
Árverésről értesítés	289, 292, 293
Árverésről feladó értesítése	290, 293
Át nem vett árú elárverése	361
Átadója árúnak	160
Átmeneti árúk	223
Átrakás forgalmi eszközök hibája miatt	128
Átrakás hajóra	207
Átrakás hönfutás miatt	267, 303
Átrakás nélkül továbbszállítás	284
Átrakása rakománynak	181
Átrakása üvegárúnak	360

Átrakásnál kocsiálláspénz 181

Átrakásról átvéő értesítése 283

Átrovatolási díjszabások 222

Átvéő által végzett mérlegeltetés 278

Átvéő értesítése átrakásról 283

Átvéő értesítése megérkezésről 281

Átvéő fel nem találása 286

Átvéő felelőssége 196

Átvéő fizetési kötelezettsége 270

Átvéő jogai 269

Átvéő jogai kiváltás előtt 269, 271

Átvéő lakásának kutatása 284

Átvéő legitimációja .. 273

Átvéő meghatározása.. 276

Átvéő megjelölése 154

Átvéő rendelkezései .. 245

Átvéő veszélyére kirakás 285

Átvéőként czég megjelölése 268

Átvéőként többi személy megjelölése 268

Átvétel elismerése 268

Átvétel joghatálya 371

Átvétel harmadik személy által 280

Átvétel megtagadása 277, 286, 372

Átvétel teljes berakás után 193

Átvételi elismervény kiszolgáltatásnál 268

Átvételi értesítő csatolása 271, 272

Átvételi értesítők 195

Átvételi megbízás 280

Átvétel megtagadás után kiszolgáltatás 288

Átvételnél tett fentartások 372

Átvételre utólag jelentkező vevő 288

Átvételről feladó értesítése 271

B

Ballon törése 304, 315, 318, 323, 336

Baraczk megromlása .. 318

Baromfiak tulzsufolása 330

Bánatpénz különkocsiért 89

Bárcza poggyászárol 75

Bárczajegyek 24

Be nem szedett fuvardíj elvülése 238

Bejegyzések a fuvarlevélben 167

Belforgalom fogalma 4, 256

Belkezelési utasítások jelentősége 358, 365

Belső megromlás veszélye 313

Berakás feladó helyett 6

Berakás helytelensége 180, 383

Berakás ideje 206

Berakás után való átvétel 193

Berakásért felelősség .. 185

Berakási idő ki nem használása 206

Berakási megállapodás .. 179

Berakással járó veszély Berakást végző munkások 172

Beraktározás 207, 208

Beraktározás feladó veszélyére 288

Beraktározása át nem vett árúnak 293

Beszállási tilalom 32

Beszállásra felhívás 38

Beszáradás veszélye 299, 313

Beszédés után kifizetendő utánvét 239

Betakarási eszközök .. 199

Beteg állatok szállítása 140

Betegszállító kocsik 97, 93, 94

Betétlapok fuvarlevélnél 158

Bevállás helytelenségének bizonyítása 161

Bevállás kellékei 165

Bevállás módja 160

Bevallójegy vámnál 212

Beváltási árfolyam 20

Bélyegjegy fuvarlevélén 152

Bérletjegyek kellékhiánya 27

Bérmentesítés 224, 226

Bérmintesítés bejegyzése	155
Bérmintesítési nyilatkozat	225
Bérmintesítésnél biztosíték	225
Bírói megállapítása hiánynak stb.	298
Bírói megállapítása kiszolg. akadályainak ..	298
Bírói szemle hiánynál ..	372
Bírói szemle káresetnél ..	298
Bizonyítás terhe kárjegyzőkönyvvel szemben	298
Bizonyítvány a feladástól	195
Biztonság érdekében vizsgálat	172
Biztosítók kocs megrendelésénél	205
Bor, új, szállítása	198
Bor megfagyása	314
» megromlása	334
Boroshordó szivárgása ..	300
Bőrrú sulyhiánya	341
Börtönőrök lőfegyverei ..	56
» utazása	117
Bruttósúly fuvardíjpótléknál	190
Burgonya megfagyása ..	316
Butor törése	334
Butorkocsi tüzveszélye ..	336
Buza sulyhiánya	340

Cz

Celluloid szállítása	200
Czímzett felelőssége ..	196
» felelőssége fuvardíjpótlékért	189
Czímzett halála	291
» jogai	269
» kiváltás	271
Czímzett kutatása	273
» lakásának kutatása	284
Czímzett legitimációja ..	273
» meghatározása	276
» rendelkezési joga	246
Czímzett személyazonossága	275
Czinktermékek szállítása ..	200
Czirill írásjegyek	159
Czirkusztársulatok utazása	94, 95

C. mellékletbeli árúk tartalmi megjelölése	155
Czukor, süvegben, törékeny	336
Czeg mint átvevő	268

Cs

Csalárd csomagolásért felelősség	197
Csapágyfelmelegedés ..	267
Csatlakozó vasutakon szállítás	11
Csempészett árú eladása ..	311
Csendőrség utazása	112
Cseresnye elárverelése ..	291
Cserépedény törékenysége	316
Csirkék elhullása	338
Csirkeszállító kocs	351
Csomagolatlanúság veszélye	313
Csomagolás	196
» jogtalan követelése	203
Csomagolásnál vasut felelőssége	197
Csomagolási eszköz kellei	203
Csomagolási hiányból eredő veszély	315
Csomagolási hiányosság ..	299
Csomagolási hiányosság elismerése	197, 202
Csónak törékenysége ..	316
Csoportosított jegyfüzetek	26
Csőves friss tengeri díjtétele	163
Csurgás veszélye	299
»	313

D

Darabárúk együvé csomagolása	197
Darabárúk érkezéséről értesítés	270
Darabárúk fuvarozása vasut által	207
Darabárúk házhozzállítása	270
Darabárúk házhozzállítása	280
Darabárúk megjelölése ..	201
Darabárúk összekötözése ..	197
Darabárúk sulymegállapítása	172
Darabárúk szállításából kizárt tárgyak	200

Darabárúk tartalmi megjelölése	155	Díjszabások új kiadása	15
Darabárúkként kezelt küldemények	172	Díjszabásmódosítás hatálytalansága	10
Darabszám megállapítása	171	Díjszabásmódosítások keltéi	10
Darabszám elismerése fuvarlevélen	174	Díjszabási határozmányok	86
Demion törése	358	Díjszabási határozmányok jelentősége	2
Denaturálszesz díjtétele	163	Díjszabási hirdetmények	15
Deszkák berakása	316	Díjszabási kilométertávolság	262
Deszka darabhiánya	297	Díjszabási kombinációk	219
Deszka törése	334	Díjszabási korlátozása	343
Díjmelések hatályba lépése	9	Díjszabási módosítások fogalma	15
Díjkezdvezmény árúforgalomban	15	Díjszabási módosítás közzététele	16
Díjköteles állatok	51	Díjszabási pótlékok	15
Díjmentes utazás	110	» » közzetétele	10
Díjszabások	9	Díjszabási tétel jogkérdés	164
Díjszabások alkalmazása	218	Díjszámítási módok	222, 229
Díjszabások árusítása	18	Díjszámítás módosítása nem jogalapváltoztatás	235
Díjszabások címlapkellékei	18	Díjtételek egyes viszonylatokra	15
Díjszabások csoportosítása	222	Díjtételek helyesbítése	15
Díjszabások egyenlő alkalmazása	10	» kihirdetése	18
Díjszabások előírása fuvarlevélben	217	» külön szerződés alapján	234
Díjszabások előírásánál fuvar. határidő	250	Díjtételek tévessége	10
Díjszabások előmunkálatai	11	Díjtételkedvezmény igénybevétele	40
Díjszabások értelmezése	221, 229	Díjtöbblet visszatérítése	171, 227, 229
Díjszabások érvényessége	9	Díjvisszatérítések menetjegyeknél	22
Díjszabások és utirány	218	Díjvisszatérítések perlése	230
Díjszabások hatályon kívül helyezése	16	Díjvisszatérítési igények	227
Díjszabások homályossága	2, 230	Dió bevallása	164
Díjszabások joghatálya	9	Dió súlyhiánya	341
Díjszabások kihirdetése	9	Drágaságok kísérlője	150
Díjszabások kihirdetéséről szabályrendelet	14	Drágaságok szállítása	150
Díjszabások — legolcsóbb — alkalmazása	221	Drágaságokért kártérítés	150
Díjszabások magyarázása	9	Dohányzás vasuti kocsi-ban	37
Díjszabások nyilvánossága	16	Dohányzás váróteremben	36
Díjszabások szerződésalkotó jellege	164	Durván faragott kövek	171
		E	
		Eczetsavas ballon bera-kása	315
		Egy kocsi helyett két kocsi-ban szállítás	185

Egyenlő díjtételű több útirány	218	Elveszettnek tekintése árúnak	377
Egyetemlegesség fuvar- díjpótléknál	189	Elveszésre vélelem	344
Eladás alakszerűség nél- kül	289	Elvitel eredménytelen megkísérlése	285
Eladás szabad kézből	295, 296	Elvitel késleltetése	286
Eladása kézbesíthetetlen árúnak	289	Elvitel vámkezelési hely- ről	281
Eladási vételárfelesleg	289	Elviteli határidő szünete- ése	285
Eladásnál fedezetlen ille- tékek	289	Elviteli határidők tar- tama	284
Elcserélése árúnak	363, 369	Elviteli kötelezettség be- állása	274
Elévülés félbeszakítása	231, 234, 236, 377, 378	Elvitelnél kocsiálláspénz	285
Elévülés szándékos kár- nál stb.	377	Elvitelnél fekbér	285
Elévülés szünetelése	235, 377	Elvitelre felszólítás	289
Elévülés fedezetlen ille- tékek	296	Emberi erő mint fuvar- zási eszköz	50
Elévülése fuvardíj-igé- nyeknek	235	Engedmény bemutatása	233, 376
Elévülési határidő szá- mítása	233	Erőhatalom	265
Elévülési idő nyugvása	379	Erőhatalom magyarázata	305
Elévülési kifogásról le- mondás	373	Erőhatalom kárnál	299
Elfuvarozás eszközlése	284	Erőhatalom szállításnál	248
Elháríthatatlan esemény	74	Erőhatalom szélvésznel, záporosónél	300
Elhurcolása árúnak	353	Eső (zápor) mint erőha- talom	300
Elhurcolása gyorsan romló árúnak	318	Ezüstpénz elfogadása	20
Elindulás elmulasztása	41	Ezüstrudak szállítása	149
Elismerés magyarázata	373	Expresszáru árukülde- mény-jellege	83
Elismervény feladásáról	195	Expresszáru díja	108
Elkülönített díjszámítás	158	Expresszáru fogalma	77
Elkülönített súlybeval- lás	158	Expresszáru kiszolgál- tatása	82, 83
Elmebeteg utazása	116	Expresszáru szállítása	77—82
Előleges bírói szemle	298	Expresszáru után fuvar- díjpótlék	83
Előnybenrészesítés ti- lalma	10	Expresszáru után kár- térítés	83
Előnyösebb osztályozás feltételei	165	Expresszvonatok	49
Előrefizetés bejegyzése fuvarlevélbe	155	É	
Előrefizetés követelése	244		
Elszámolás módja	14	Élőállatok berakása	141, 319
Elszóródás veszélye	313	Élőállatok fuvar. járó veszély	314
Eltérés a kereskedelmi törvénytől	2	Élőállatok kiszolgálta- tása	143
Elvámolatlanul kiadás	213	Élőállatok szállítása	140
Elveszés fogalma	361	Élő halak személykocsi- ban vitele	54
Elveszés megállapítása	296	Értesítés árú eladásáról	289, 292, 293
Elveszés veszélyének ki- tett árú	313	Értesítés árú letétemé- nyezéséről	289

Értesítés árú megérkezé- séről 270, 281, 283	
Értesítés árverésről 290	
» elmaradása .. 282	
» előírása fuvar- levélben 287	
Értesítés gyorsárúknál.. 282	
» kézbesítési ille- téke 282	
Értesítés kiszolg. aka- dályról 286	
Értesítés megtörténtnek tekintése 282	
Értesítés postai küldése » teherárúknál 282	
Értesítő és vételével be- mutatása 268	
Értesítő és vételével kéz- besítése 272, 291	
Értesítő és vételével postai küldése 275	
Értékesítőknek ki- tett árú eladása .. 288	
Érvényességi területe üz- letszabályzatnak 1	
Érvénytelen jeggyel uta- zás 31	
Étkezőkocsi 87, 89, 92	
F	
Faárú bevallása 165	
Faggyú szállítása 199, 200	
Falragaszok jegyváltás- ról 27	
Faszén szállítása 199	
Fazekasárú szállítása .. 200	
Fedett kocsi használata 214	
» kocsiban szállítás 199	
Fedezetlen illetékek el- adásánál 289	
Fedezetlen illeték elévü- lése 238, 296	
Fekbér árverés előtt .. 296	
» át nem vett árú- nál 293	
Fekbér elévülése 237	
» elvitelnél 285	
» expresszáruért .. 83	
» felemelése 286	
» felszaporodása 294	
» felvétel késelte- tésénél 204	
Fekbér kísérőiratok hiánya folytán 210	

Fekbér poggyász után.. 67	
Fekbér szállítási aka- dályról 247	
Fekbér utólagos rendel- kezésnél 244	
Fekbér vámkezelésnél .. 211	
Fekbérmentes idő..... 208	
» » » leszáll- lítása 286	
Feladási vasút felelőssége 383	
Feladási vevény .. 153, 156	
» » felmu- tatása 248	
Feladási vevény nem egész kocsirakomány- nál 194	
Feladási vevényen mérle- gelés elismerése..... 174	
Feladással bizonyítvány 195	
Feladással elismervény 195	
Feladással megbízó jogai 383	
Feladó aláírása..... 156	
Feladó értesítése árve- résről 290, 293	
Feladó értesítése átvé- telről 271	
Feladó felelős czímzésért 171	
Feladó megjelölése fuvar- levélen 156	
Feladó nyilatkozata ké- sőbbi időpontú szállí- tásra..... 208, 209	
Feladó nyilatkozatának helye 196	
Feladó rendelkezési joga 380	
» 381	
Feladó távirati czíme .. 156	
Feladó telefonszáma.... 156	
Feladó utasítása nagyobb gondosságra 359	
Feladó utasításai kiszol- gált. akadályról .. 287	
Feladó utólagos rendel- kezései 240	
Feladó veszélyére berak- tározás 288	
Feladótól utasításkérés .. 286	
Felelősség berakásért .. 7	
Felelősség család csoma- golásért 197	
Felelősség elveszésért .. 298	
Felelősség fuvaridő tul- lépéséért 347	
Felelősség fuvarlevél ada- taiért 166, 167	

Felöltség hiányért	298	Felvétel elismerése	
Felöltség korlátozása		nyugtakönyvben	195
különös veszélyeknél ..	312	Felvétel elismerésének	
Felöltség korlátozása		módjai	195
rendeltetési helynél ..	312	Felvétel szünetelése	207
Felöltség korlátozása		Felvételhez kocsi állítása	204
súlyhiánynál	339	Felvételi elismervények	
Felöltség megsérülésért	298	örzése	194
Felöltség poggyászhor-		Felvételi hely kelet-	
dárért	75	bélyegzője	193
Felsőbb kocsiosztály		Felvételnél kocsiállás-	
helyhiánykor	41	pénz	205
Felszállási tilalom	32	Fertőtlenítése kocsi-za-	
Felszerelési tárgyak meg-		kasznak	22, 43
rongálása	43	Festmények szállítása ..	150
Felszólamlás	380	Fél termeskocsi	87
Felszólamlás díjvisszaté-		Fizetési eszközök	19
ritésért	227	Foglaló betegszállításhoz	93
Felszólamlás elintézése ..	235	Foglyok utazása	117
Felszólamlás elintézésé-		Folyékony árúk	339
nél késedelem	378	Forgalmi akadály hó-	
Felszólamlás folytán el-		fuvásnál	248
évülésszünetelés	235, 377	Forgalmi eszközökben	
Felszólamlás határideje	379	beállott hiba	182
Felszólamlás hiányos-		Forgalmi utasítások ..	370
ságai	382, 383	Forgalmi zavarok 252, 254,	
Felszólamlás illetékessége	227		353
Felszólamlás késedelmes		Forgalmi zavarok áru-	
elintézése	379	torlódáskor	258
Felszólamlás kinél nyuj-		Forgalmi zavarok hön-	
tandó be	375	futás folytán	267
Felszólamlás mellékletei	228,	Forgalmi zavarok uta-	
232, 380, 381		zásnál	46, 48
Felszólamlás mellékletei-		Forgalom rendkívüli	
nek visszatartása ..	379	emelkedése	355
Felszólamlás nélkül		Fővasut elenőrzési	
perlés	379	bélyege	152
Felszólamlás poggyászáért	75	Friss hus csomagolása	203
Felszólamlási jogosultság	227	Friss főzelékre póthatár-	
Felszólamlási kötelezett-		idő	254
ség	233	Fuvardíj átutalása	224
Feltételes megállóhely ..	44	Fuvardíj bejegyzése	155
Feltételesen szállítható		Fuvardíj beszedése	270
személyek	20	Fuvardíj előrefizetése ..	244
Feltételesen szállítható		Fuvardíj felszámítása	222
tárgyak	147	Fuvardíj fizetési ideje ..	223
Felügyeleti hatóság	3	kifizetés jogha-	
Felügyeleti hatóság jó-		tálya	371
váhagyása	204	Fuvardíjtöbbletek	372
Felvétel	203	Fuvardíj utánfizetése ..	227
Felvétel elismerése	194	Fuvardíjnál számítási	
Felvétel ideje	204	hiba	230
Felvétel ünnepnap	204	Fuvardíjnyilvánosság	
Felvétel vasárnap	204	elvé	10
Felvétel késeltetésénél		Fuvardíjpótlék	186
fekbér	204	Fuvardíjpótlék elenge-	
		dése	188

Fuvardíjpótlék esedékesége	189	Fuvarlevél helytelen kiállítására	8
Fuvardíjpótlék elévülése	190	Fuvarlevél irásjegyei ..	159
Fuvardíjpótlék értelmezése	190, 191, 192	Fuvarlevél jelentősége ..	196
Fuvardíjpótlék expresszárú után	83	Fuvarlevél kelte	156
Fuvardíjpótlék kamata	193	Fuvarlevél kiállítása vas- uti közeg által ..	156, 171
Fuvardíjpótlék kötbérjellege	193	Fuvarlevél kiállítására megbízás	162, 163
Fuvardíjpótlék jogtalan beszedése	372	Fuvarlevél kiállítási he- lye	156
Fuvardíjpótlék poggyász után	61	Fuvarlevelek kiállítási nyelve	159
Fuvardíjpótlékért czim- zett felelőssége	189	Fuvarlevél kijavítása vasut által	168
Fuvardíjpótléknál brut- tósúly	190	Fuvarlevél kiváltása	286
Fuvardíjpótlékszedés ti- lalma	189	Fuvarlevél kiváltása előtti jogok	269, 271
Fuvardíjszámítás árube- vallás szerint	170	Fuvarlevél közös okirat ..	153
Fuvarlevél	151	Fuvarlevél kiváltási ha- tárideje	287
Fuvarlevél adataiért fe- lelősség	166	Fuvarlevél — külön — kocsirakományokhoz ..	157
Fuvarlevél adatainak vizsgálata	195	Fuvarlevél lebélyegzése ..	193, 194
Fuvarlevél aggályos ki- állítására	160	Fuvarlevél színe	152
Fuvarlevél alakja	151	» tartalma ..	154
Fuvarlevél állami bélyege ..	152	» tartalma da- rabárúnál	155
Fuvarlevél ára	153	Fuvarlevél tartalma kocsi- rakománynál	155
Fuvarlevél árusítása ..	152	Fuvarlevél teherárúnál ..	151
Fuvarlevél átadása	268	» tengeren tul ..	153
Fuvarlevél betétlapjai ..	158	» vastagon be- kerített része	153
Fuvarlevél bélyegjegye ..	152	Fuvarlevél visszautasi- tása	155
Fuvarlevél bélyegzővel el- látása	196	Fuvarlevélátadás köve- telése	269
Fuvarlevél bizonyító ereje ..	194	Fuvarlevélbe bejegyzen- dő nyilatkozatok	5
Fuvarlevél darabszámot nem bizonyítja	195	Fuvarlevélbe bejegyzés bélyegzővel	159
Fuvarlevél előmutatása kiadásnál	271	Fuvarlevélbe bejegyzés nyomtatva	159
Fuvarlevél elválása ..	352, 357, 362, 364, 367	Fuvarlevélbe fel nem vett megállapodások ..	209
Fuvarlevél ellenőrzési bélyege	152	Fuvarlevélbe felvehető nyilatkozatok	159
Fuvarlevél feladó által végzett berakásnál ..	157	Fuvarlevélbe több tárgy felvétele	157
Fuvarlevél gyorsárúnál ..	151	Fuvarlevélbeli nyilatko- zatok elégtelensége ..	170
Fuvarlevél hátlapján be- jegyzések	158	Fuvarlevélben árubeval- lás	160
Fuvarlevél hátlapja	157	Fuvarlevélben előírása díjszabásnak	217
Fuvarlevél hátlapján ki- állító czége	158		
Fuvarlevél hátlapján súlyfeljegyzések	193		

Fuvarlevélben előírása		Fuvarozási határidő állat-	
utirányának	217	szállításnál	145
Fuvarlevélben előírása		Fuvarozási határidő díj-	
értésítésnek	287	szabás előírásánál	250
Fuvarlevélben hibás rend-		Fuvarozási határidő egy-	
állomás	167	ségessége	253, 264, 350
Fuvarlevélben kirakási		Fuvarozási határidő kez-	
megállapodás	270	dete	251
Fuvarlevélben kísérőira-		Fuvarozási határidő, leg-	
tok felsorolása	210	rövidebb	218
Fuvarlevélben kívánság		Fuvarozási határidő meg-	
kocsinam iránt	214	tartása	251
Fuvarlevélben kocsiszám	155	Fuvarozási határidő szá-	
Fuvarlevélben nyilatko-		mitása későbbi idő-	
zat vámkezelésről	212	ponttól	208, 209
Fuvarlevélben szállítási		Fuvarozási határidő szü-	
érdeklősség	345	netelése	252, 349
Fuvarlevélben vám-		Fuvarozási határidő	
nyugta elismerése	212	tényleges elszállítástól	208, 209
Fuvarlevélben cégala-		Fuvarozási határidő tul-	
írás	156	lépése	347
Fuvarlevélben elismerése		Fuvarozási határidő tul-	
mérlegelésnek	174	lépése poggyásznál	73
Fuvarlevélben feladó alá-		Fuvarozási határidőnél	
írása	156	ünnepnap	252
Fuvarlevélben feladó be-		Fuvarozási határidőnél	
jegyzéseinek helye	153	vasárnap	252
Fuvarlevélben feladó meg-		Fuvarozási határidőre	
jelölése	156	vonatkozó kikötés	255
Fuvarlevélben névalírás	156	Fuvarozási kényszer	4, 146, 195, 309
Fuvarlevélben vasuti be-		Fuvarozási szerződés	
jegyzések helye	153	megkötése	193, 196
Fuvarlevélhez csatolható		Fuvarozási szerződés sze-	
iratok	159	mélyszállításnál	7
Fuvarlevélmásodpéldány		Fuvarozási szerződésből	
felmutatása	248	eredő jogok érvényesi-	
Fuvarlevélmásodpéldány		tése	379
kellékei	194, 195	Fuvarozási szerződési	
Fuvarlevélmásodpéldány		feltételek	2
kívánása	156	Fuvarozási szerződési	
Fuvarlevélmásodpélda-		melléktügylet	195
nyon felvétel elisme-		Fuvarozási szerződést	
rése	194	pótló intézkedések	9
Fuvarlevélmásodpélda-		Fuvarozási szerződéstől	
nyon mérlegeléselismerés	174	visszalépés	247
Fuvarlevél nyomtatvány		Fuvarozó kártérítési fele-	
lebélygezése	152	lőssége	308
Fuvarosok házhozzálli-		Fuvarszekerekről lerakás	273
tásra	280	Fűrészelt márványlapok	171
Fuvarozás külön egyez-		Fűzetjegyek	26
ség alapján	150		
Fuvarozásnál alkalma-			
zott közegek	207, 208, 280		
Fuvarozási eszközök fo-			
galma	50		
Fuvarozási határidő	249		

G

Gács—magyar forgalom	263
Gács—magyar vasuti	
kötélék	11

Gépek törése	323
Göngyöleg hiánya	300
Göngyölet hiányai	337

Gy

Gyermek kora iránti ké- tely	23
Gyorsan romló árúk el- adása	288
Gyorsan romló árú elár- verése	291, 295
Gyorsan romló árúk el- hurczolása	318
Gyorsan romló árúk ör- zése	208
Gyorsan romló árúknál póthatáridő	360
Gyorsárú felvételi ideje	204
Gyorsárúfuvarlevél	217
Gyorsárúfuvarlevél állat- szállításnál	144
Gyorsárúként felvehető árúk	216, 217
Gyorsított gyorsárú	216, 217
Gyorsvonattal tovább- tandó árú	216
Gyűlékony folyadék tar- tálya	333
Gyűlékony tárgyak szál- lítása	198, 199
Gyümölcs szállítás	200
Gyümölcsle szállítás	198
Gyűjtőmegnevezés sze- rinti bevallás	170
Gyűjtőmegnevezés tartá- lombevallásnál	155

H

Hajóra átrakás	270
Hajóról átrakás házi ke- zelésben	207
Hasonnevű egyénnek ki- adás	275
Hatályon kívül helyezése díjszabásnak	14
Határidő árúk elvitelére	284
Határozmányok értelme- zése	2
Havazás forgalmi aka- dály	349
Háboru befolyása szállí- tásra	305
Hálókocsi	87, 91, 92
Hálókocspótdíjak	91
Házhozszállítás	280
Házhozszállítása darab- árúknak	270

Házhozszállításnál a spe- ditőr	8
Házszám elvétele	275
Hely kijelölése utazásnál	39
Helyi díjszabás alkalma- zása	10
Helyi forgalom díjtétele	11
Helyi forgalom fogalma	256
Helyigény elvesztése	39
Helytelen bevallás bizo- nyítása	161
Helytelen címzés hátrá- nyai	171
Helytelen fuvardíjszámi- tásból eredő igény	227
Helytelen rend. állomás	167
Hering romlása	360
Hiba a díjszabásban	10
Hibás adatok fuvarlevél- ben	167
Hibás rakodás	180
Hibás rakodás útközben észrevevése	180
Hibás rend. állomás	167
Hiány észlelése	298
Hiány megállapítása árú- nál	296
Hiány megállapítása iránti kérelem	372
Hiány miatt vizsgálat	372
Hiány utánfizetése	237
Hiányos csomagolás ve- szélye	313
Hirdetések közzététele	9
Hirdetési határidők	18
Hirdetmények aláírása	17
Hírlapokban hirdetése díjszabásnak	16
Hitelesített engedmény	233
Hőfúvás mint forgalmi akadály	259
Hordképesség	179
Hordképességen felüli megterhelés	179
Hordó abroncsai és don- gái	299, 301
Hordó abroncsainak meg- huzás	365
Hordó dugójának kiesése	325
Hordó foltozása	325
Hordó helyes berakása	334
Hordó szivárgása	304, 326, 327
Hordók berakása	315, 317, 326, 329, 330
Hordók dongalazulása	330
Hordók kellékei	198

Hordók szivárgása	300, 301
Hőnfutás	267, 349, 364
Hőnfutás miatt átrakás	267, 303, 355
Hőnfutás okai	300
Hőfuvás okozta forgalmi akadály	248
Hőnfutás okozta akadály elhárítása	303
Hőnfutásról szakvélemény	268
Huillaszállítás	134

I

Idegen szó magyar kitétele	162
Ideiglenes őrizete árúnak	208
Időleges póthatáridők	263
Igények elévülése	376
Igények megszűnése	371
Illeték csak teljesítményért jár	223
Illeték felszámítása	222
Illeték közzététele kifüggesztéssel	280
Illeték szállítási érdekért	345
Illetékhianyok	227
Illetéktöbbletek	227
Incasso-megbízás	382
Indulási jel	41
Irányítási szabályok	218
Irányítási táblázat	221
Írásztal eltérése	304
Ítatása sertésnek	311
Ítatóállomáson tartózkodás	145
Ítatóvályu megerősítése	355

J

Javitási költségért felelősség	343
Jároművek megrongálása	43
Jároművek megrongálódása	181
Jároművek mint utipoggyászok	64
Jegyllenőrzés	30
Jegypénztárak nyilván tartás	27
Jegyzőkönyv hiány stb. megállapításáról	296
Jegyzőkönyv kárról	297
Jelek poggyáson	62
Jég közé csomagolt tárgyak	199
Jogvédelem	12

K

Kajszinbarack megromlása	318
Kamat fizetése	231
Kamat kártérítés után	342
Kamat nem jár fuvardíjpótlék után	193
Kartierung	14
Kavics elárverése	295
Kazánkocsik megrakása	180
Káposzta megromlása	318
Kár különös veszélyből vélelmezése	314
Kár megosztása	311, 318, 330, 332, 366
Káreset nyomozási iratai közös okiratok	297
Kárjegyzőkönyv	297
Károkozás hivatalos eljárásban	8
Kártérítés alól mentesség	299
Kártérítés díjszabási korlátozása	343
Kártérítés drágaságokért	150
Kártérítés elveszésért	298, 345
Kártérítés fuvardíj téves számítása miatt	228
Kártérítés fuvaridő tulajdonságáért	347, 374
Kártérítés helytelen berakásért	181
Kártérítés helytelen kirakásért	181
Kártérítés helytelen rakodásért	181
Kártérítés hiányért	298, 341
Kártérítés jogelve	272
Kártérítés megsérülésért	298, 341
Kártérítést mértéke elveszésnél	341
Kártérítés művészeti tárgyakért	150
Kártérítés poggyász után	76
Kártérítés sertésekért	303
Kártérítés szállítási érdeknél	345, 346
Kártérítés szándékos eljárásért	350
Kártérítés, teljes	74
Kártérítés tüzkárnál	299
Kártérítés utazó poggyászért	342
Kártérítés után kamat	342

Kártérítés utipoggyászáért	63	Kézipoggyász vámkeze-	
Kártérítés vétkes gondat-		lése	55
lanságnál	350	Kiállító czég megjelölése	158
Kártérítési elv	320	Kiállító czégnyomása	
Kártérítési igények ki-		fuvarlevélhátapon	158
zárása	371	Kifogás nélküli átvétel	371,
Kárviselés elve	320		373
Kedvezmény díjtételek-		Kihirdetés alakja	16
ben	40	Kihirdetés kellő módja	13
Kedvezményes díjtétel		Kihirdetési kötelesség	
alkalmazása	234	terjedelme	15
Keletbélyegző mint fel-		Kilométermutató	95, 108
vétel jele	193	Kilométertávolság	262
Kereskedelmi elnevezés		Kincstári bélyegilleték	86
árúbevallásnál	155	Kirakás átvevő veszé-	
Kereskedelmi törvény		lyére	285
módosítására jog	315	Kirakási idő	284
Kereskedelmi utazók		Kirakási kötelezettség	270
igazolványa	101, 106, 107	Kirakással járó veszély	313
Kereskedelmi utazók ko-		Kirakó hely	271
sarai	101	Kiséret állatküldemény-	
Kereskedelmi utazók		hez	142
mintaböröndjei	100	Kiséret elmulasztása	
Kerékpárok szállítása	198	állatoknál	338
Kezelési határidő	249	Kiséret hiányából elő-	
Kezelési helyiségek	18	állott veszély	314
Képek szállítása	150	Kisérrát, statisztikai	213
Kéregjegyek	24	Kisérrő iratok	210
Késedelmi kár	256	Kisérrő iratok elvállása	
Késedelmi térítmény	347	marhaszállításnál	362
Késedelmi térítmény je-		Kisérrő iratok megjelölése	156
lentősége	256	Kisiklás	360
Késedelmi térítmény		Kiszolgáltatás	268
kötér jellege	350	Kiszolgáltatás czimzett	
Késés gyorsáru kiszolgál-		helyett másnak	352
tatásánál	365	Kiszolgáltatás helye	269,
Késés okozta árúmeg-			271
romlás	349	Kiszolgáltatás körüli hiba	275
Késés romlandó áru ki-		Kiszolgáltatás követe-	
adásánál	366, 368	lése	269
Késésért felelősség	353, 354, 357	Kiszolgáltatás követe-	
Készentartás kiszolgálta-		lési ideje	273
tásra	265, 266	Kiszolgáltatás sorrendje	274
Készkiadások felszámi-		Kiszolgáltatás vasárnap	285
tása	222	Kiszolgáltatási aka-	
Készpénzelőleg	239, 240	dályok	286
Készpénzelőleg meg-		Kiszolgáltatásnál zálog-	
jelölése	156	jog	270
Két fuvarlevél jelentő-		Kiszolgáltatásra készen-	
sége	41	tartás	67, 251, 265, 266,
Kézbesíthetetlen árúk	288		272, 274, 282
Kézbesíthetetlen árúk		Kivételes díjszabások	252
eladása	289	Kizárás továbbutazásból	22
Kézi poggyászáért felelős-		Kocsi eltérése	360
ség	55	Kocsi feltartóztatása	181
Kézi poggyász fogalma	54	Kocsi futóképtelensége	
		miatt átrakás	283

Kocsik kihasználása ..	181	Kocsitorlódás 265, 274, 349	
Kocsi kiválasztása	351	Kocsitulajdonos pályájá-	
Kocsi lerendelése	205	nak jele	155
Kocsi megrendelése	205	Kocsitulterhelés	181
Kocsi megrendelésénél		Kocsizárak kinyílása ..	351
biztosíték	205	Kombinációk díjszabás-	
Kocsi ősulya mérle-		nál	219
gélésnél	173	Kombinált menetjegyek	25
Kocsi ősulyváltozása	215	Korlátozás nélküli bér-	
Kocsi rendelkezésre ál-		mentesítés:	224
litása	204	Korlátozások vonatok	
Kocsi, többfenekű	205	használatában	20
Kocsi tulterhelése	181	Korom szállítása	199
Kocsi tulszofolása	330	Könyvalaku jegyek ..	26
Kocsi vesztegélése	350	Körlevelek hirdetmények-	
Kocsiálláspénz berakás-		nél	17
nál	206	Körutazási jegyek	26
Kocsiálláspénz elévülése	237	Kötbér jellege kés. térít-	
Kocsiálláspénz elvitelnél	285	ménynek	350
Kocsiálláspénz feleme-		Köteléki díjszabás	11
lése	286	Köteléki forgalom	1
Kocsiálláspénz fogalma	286	Köteléki forgalom fo-	
Kocsiálláspénz kísérő-		galma	256
iratok hiánya folytán	210	Kövek bevállása	160
Kocsiálláspénz szállítási		Kövek szállítása	200
akadálynál	247	Közérdek szerepe szállí-	
Kocsiálláspénz szállítási		tásnál	203
megszakításnál	181	Közönséges érték	342
Kocsiálláspénz több ün-		Közös okirat a fuvarlevél	153
nepra	206	Közös okiratot képező	
Kocsiálláspénz utól. ren-		nyomozati iratok	297
delkezésnél	244	Közraktárnak átadás ..	207
Kocsiálláspénz vasárnap	206	Közraktárban letétbe he-	
Kocsiálláspénz vám-		lyezés	268, 288
kezelésnél	211	Köztudomás fogalma ..	162
Kocsiból kihajlás	42	Közvetlen díjszabás	11
Kocsicsere	44	Közvetlen díjszámítás	
Kocsik letakarása	210	iránt nyilatkozat	196
Kocsik megrakása	179	Közvetlen díjtétel 10, 11,	229
Kocsik sorozása 357, 360		Közvetlen díjtétel alkal-	
Kocsirakomány tartalmi		mazása	11
megjelölése	155	Közvetlen kocsik	39
Kocsirakományu árúk		Kukoricza dohosodása ..	311,
fogalma	274		321
Kocsirakományu árúk		Kukoricza díjtétele	163
mérlegelése	173	Kutya kiszökése kocsiból	332
Kocsirakományi árú, tel-		Kutyajegv.	54
jes, fogalma	194	Kutyaszállítási díj	52
Kocsiszakaszhelőléről el-		Kutyaszállítóigazolvány	54
zárása	32	Kutyák őrzéséért állás-	
Kocsiszakaszhelőléről megren-		pénz	54
delése	28	Kutyák szállítása 51,	98
Kocsiszám beírása	155	Küldemény tartalmi meg-	
Kocsiszám helytelen be-		jelölése	155
rakása	7	Küldemény tartalmának	
Kocsiszámok felcserélése	162,	megvizsgálása	171
	166		

Küldemény súlyának megjelölése.....	155
Külők javítása	343
Külön egyezség alapján fuvarozás	150
Külön fuvarlevéllel feladás	157
Külön hálózat személydíjszabásnál	86
Külön jegynemek.....	26
Külön kocsit szállításnál	275
Külön kocsiszakaszok..	89
Külön személykocsik ..	86
Külön személyvonatok ..	94
Külön szerződés alapján alkotott díjtétel	234
Különböző áruosztályozásu árúk súlybevallása	158
Különféle elbánás felelősség	10
Különleges berendezések	4
Különös veszélyeknél felelősség korlátozása..	312
Különvonat díja .. 96,	97
Különvonatok	4
Különvonatok összekötővonalakon	95
Különvonatnál várakozási illetékek .. 96,	97
Különvonaton szállításra irányadó szabályok..	5

L

Ládaszegek kiesése	339
Ládán régi jelzések ..	201
Lázadás befolyása fuvarozásra	308
Leadó pálya felelőssége ..	384
Lebélyezése fuvarlevélnek	193
Legolcsóbb díjszabás alkalmazása 218,	221
Legolcsóbb díjszámítás ..	234
Lelenczek és kísérőik ..	114
Lemondás elévülési kifogásról	373
Lemondás jogokról ..	373
Lendítőkerék törése ..	339
Lerakási díj	273
Leszállási tilalom	32
Letétbe helyezés közraktárban	268
Letétbe helyezés szállítmányozónál	268
Letéteményesi felelősség ..	208

Letétjegy utipoggyásznál	75, 76
Lépcsőfokok törekénysége	330
Libák elhullása	366
Liszt elszóródása	331
Liszt megázása	326
Ló megfulladása	338
Ló megsérülése	338
Lopás fuvarozás alatt ..	311
Lovakért kártérítés.....	311
Löszerkészlet személykocsiban	56

M

Magánkazanokocsikban szállítás	195
Magánmérlegelés	278
Malomgépek bevallása ..	168
Maximális száll. határidő ..	273
Márvány csomagolása ..	322
.....	329
Márványkövek áruosztályozása	171
Márványlap törése	334
Márványlapok áruosztályozása	171
Márványtömb fogalma ..	166
Másnemű vonat használata	33
Megállapítása hiánynak ..	296
Megállapodások alakzerősége	6
Megázás folytán értékcsökkenés	361
Megrakása kocsinak....	179
Megázás veszélye	337
Megázása poggyásznak ..	300
Megbizás átvételre	280
Megbizás fuvarlevélkiallításra	162
Megerősítőeszközei rako- mányok	179
Megérkezésről értesítés ..	281
.....	283
Megjelölése darabárúnak ..	201
Megjelölések eltávolítása ..	201
Megőrzési idő poggyásznál ..	76
Megrendelése kocsinak..	205
Megromlás veszélye	313
Megromlás veszélye	299
Megyei hatóságok utazása	118
Mellék árúkezelési helyek ..	207
Mellék árúkezelési hely, mint kiszolgált. hely ..	269

Mellékület fuvarozási szerződésnél	195	Menettérti jegyek.....	26
Megmérlegelése üres kocsinak	173	Mentőkocsik	93
Menetdíj kétszerese ..	29	Mérleg rossz állapota ..	174,
Menetdíj póttitellekkel fel- emelve	33	Mérleg elterése	177
Menetdíjak.....	22	Mérleg elismerése fu- varlevélén	298
Menetdíjak gyermekek részére	22	Mérlegelés följegyzése fu- varlevél hátlapján ..	174
Menetdíjhoz póttitellék..	29	Mérlegelés iránti szóbeli kérelem	178
Menetdíjkezdvezmények ..	109	Mérlegelés más állomáson ..	176
Menetdíjkülönbözetek ..	35	Mérlegelés módja	174
Menetdíjpótlékok	29	Mérlegelés szekerhidmér- legén	177,
Menetdíjtáblázat	23	Mérlegelési bélyegző.....	174
Menetjegy alaki kellékei	23	Mérlegelési díjra vonatk. kikötések	196
Menetjegy előmutatása ..	29	Mérlegelési eszközök ..	172,
Menetjegy érvényességé- nek tartama	23	Mérlegelési eszközök ..	173
Menetjegy érvénytelen- sége	31	Mérlegelési díjakat illető kikötés	175
Menetjegy felmutatása ..	31	Mérlegelési eszköz meg- választása	176,
Menetjegy későbbi vo- nathoz	42	Mérlegelési illeték.....	174
Menetjegy kicserélése ..	41	Mérlegelési kérelem for- mája	175
Menetjegy megcsonkítása	30	Mérlegelésnél feladó je- lenléte	173
Menetjegy megrongálása	30	Mérlegelésnél kocsi ön- súlya	173
Menetjegy nélkül uta- zás	29,	Mérlegeléssel szemben bi- zonyítás	178
Menetjegy visszavétele..	40	Mérlegilleték útipoggyász- nál	63
Menetjegy felmutatása poggyászfeladásnál ..	64	Mérlegjegyre nyomtatott megjegyzés.....	279
Menetjegyek lebélyegzése	25	Mérsékelt díjosztály al- kalmazása	170
Menetjegyek elkobzása ..	30	Méz súlyhiánya.....	302
Menetjegyek ellenőrzése	29	Mézesbődön feldőlése ..	302
Menetjegyek, éjféliek ..	26	Mintabörönd elveszése ..	72
Menetjegyek kicserélése	40	Mintaböröndön czég neve	103
Menetjegyek, különlege- sek	23	Mulasztás fogalma	362
Menetjegyek váltása	23	Munkamegszüntetés.....	305
Menetjegyek visszavétele	40	Munkásigazolvány	120
Menetjegyigény.....	27	Munkáscsoportok utazása 121—123	
Menetjegyről elismervény	27	Munkások és napszámo- sok utazása	119
Menetjegyváltás mint szerződéskötés	26	Must szállítása	198
Menetrendek	20	Művészeti tárgyak szállí- tása	150
Menetrendek eltávolítása	20	Művészeti tárgyakért kártérítés	150
Menetrendek kellékei ..	20		
Menetrendek kifüggesz- tése	20		
Menetrendek közzététele	20		
Menetrendek papírszíne	20		

N

Napszakok beosztása ..	25
Negatiorum gestor	292
Nemdohányzó szakasz ..	37
Nemzetközi forgalom fo-	
galma	1, 256
Négyszögletért kárterítés	311
Névre szóló jegy	23
Női szakasz	36

Ny

Nyergelve berakása hor-	
dónak	329
Nyirkos árúk	339
Nyilatkozat átvételi meg-	
bizásról	280
Nyilatkozat bérmentesi-	
tés iránt	225
Nyilatkozat csomagolat-	
lanságról	313
Nyilatkozat csomagolási	
hiányról	197, 202
Nyilatkozat hiányos cso-	
magolásról	313
Nyilatkozat közvetlen	
dijszámítás iránt	196
Nyílt kocsiközök	42
Nyílt czímzések	154
Nyitott koci fogalma ..	335,
	337
Nyitott koci használata	214
Nyitott kociban szállítás	199
Nyitott kocsin szállítás	
veszélye	312, 326, 337
Nyomdahiba a díjszabás-	
ban	10
Nyugtakönyvben felvétel	
elismerése	195

O

Ócskaréz elszóródása	325
Ócskavas sulyhiánya ..	330
Okiratok fűzése fuvarle-	
vélhez	161
Olajoshordónál tüzve-	
szély	321
Olcsóbb elszámolás 11,	222,
	233
Olcsóbb elszámolás utóla-	
gos alkalmazása	15
Olcsóbb utirány	220
Ólomzár sértetlensége	178, 331
Óltás okozta kár	337

Ö

Ökör összetaposása	318
Ölebek szállítása	52

Ömlesztett szállítmányok	180
Önsúlykülönbözet	173
Önsúlyváltozása kocsi-	
nak	215
Öntöttvas törekenysége	332
Öntöttvas vizsgálata ..	339
Öntöttvasárúk, sérültek,	
visszaszállítása	314
Őrizetbevétele árúnak ..	208
Összekötővasutakról ki-	
zárt poggyász	64

P

Panaszok	19
Panaszokra válasz	19
Paprika súlyvesztésége	324
Passiv resistencia	304
Pályaudvaron maradó	
árú	156
Pályaudvaron maradó	
árú elviteli ideje	284
Pályaudvaron maradó	
árú kiadása	269, 274
Pályaudvaron maradó	
árú kiszolgáltatása ..	277
Pályaudvaron maradó	
árúk fuv. határideje ..	252
Pályaudvaron maradó	
árúnál értesítés elma-	
radása	282
Pályaelőter	29
Pályaudvarbelépőjegy	29, 32,
	39, 97
Pályaudvarbérletjegy	97, 98
Pályaudvarra fuvarozás	
vasut által	207
Párisi pótegyezmény ha-	
tálya	2
Perköltség fizetése	231
Perköltség későn elinté-	
zett felszólamlás esetén	229
Perronjegyek	97
Pezsgőárú késése	353
Pénzügyőrségek utazása	110
Poggyász (l. még utipog-	
gyász	57—66
Poggyász megázása	300
Poggyász szállítása	49
Poggyász után fuvardíj-	
pótlék	56
Poggyászálláspénz ..	68
Poggyászfekbér	68
Poggyászfordárok	74
Poggyászhordárokért fe-	
lélősség	75
Poggyásznál érdekeval-	
lás	99

Poggyászsabadsúly ..	66
Poggyászzállítási díj 55,	66, 99
Poggyászvevény 62, 64,	67
Poggyászvevény birto-	
kosának joga	67
Poggyászviteldíj fizetése	64
Poggyászviteldíj vissza-	
térítése	22
Poggyászviteldíjról Elis-	
mervény	64
Polgári szállítólajstrom	89
Ponyva adásakor felelős-	
ség	312
Ponyva kölcsönadása ..	370
Pogya szolgáltatása ..	199
Ponyvabér követelhetése	202
Ponyvailleték felszámi-	
tása	215
Ponyvák alkalmazásáért	
felelősség	337
Ponyvák bérbeadása ..	214
Ponyvák elveszése ..	323
Ponyvák takaróbére ..	203
Ponyvaszolgáltatási kére-	
lem	202
Postai küldés veszélye ..	245
Postai veszély értesítés-	
nél	283
Postai veszély kérdése ..	292
Postakényszer alól kivett	
tárgyak	148
Postakényszernek aláve-	
tett tárgyak	59, 147
Posta mulasztása	292
Postaszállítási jelek	62
Postára adás ideje	369
Póthatáridő egységessége	254
Póthatáridő érvényessége	
253—254, 258—268	
Póthatáridő gyorsan	
romló árúnál	360
Póthatáridő kihirdetése	254,
256, 258—268	
Póthatáridők	250
Póthatáridők jóváha-	
gyása	251
Póthatáridők kihirdetése	
sének oka	254
Póttjegyek	40
Póttilleték alól mentes-	
ség	34
Póttilletékekkel felemelt	
menetdíj	33
Pótlék közzététele	10
Próbamérlegelés ..	172
Porcellán szállítása	200

R

Rakjegy	194
Rakmintába ültetése	
árúnak	363, 369
Rakodásból származó	
kár	184
Rakodási határidő	206
Rakodási határidők le-	
szállítása	286
Rakodási határidő szü-	
netelése	207
Rakodási határidő tul-	
lépése	206
Rakodási szelvény tul-	
haladása	179, 180
Rakodási szelvény tul-	
lépése	364, 369
Rakodási veszély 179,	313
Rakomány helyreigazi-	
tása	181
Rakományt megerősítő	
eszközök	179
Raksúly	179
Raktár hiányában meg-	
örzés	295
Raktárban heverő árú	358
Raktározás alatt elő-	
állott szivárgás	304
Raktározási költségek	
felszaporodása	294
Raktározásra átadott árú	288
Reexpediciós díjvissza-	
térítés	230
Rejtett csomagolási	
hiányok	299
Rekesz	203
Rend meg nem tartása ..	20
Rendelési jog árú fe-	
lett	380
Rendelési joga cím-	
zettnek	246
Rendelésre jogosult	
meghívása	172
Rendelésre jogosult	
vétessége	299
Rendeltetési állomás	
fúvarlevélen	154
Rendeltetési állomás mint	
kiszolgált. hely	269
Rendeltetési hely fúvar-	
levélen	155
Rendeltetési helyig to-	
vábbszállítás	158
Rendeltetési helynél fe-	
lölősség korlátozása ..	312

Rendes kereskedelmi érték	342
Rendes kereskedő gondossága	288
Rendes csurgás veszélye	299
Rendkívüli nehézséggel szállítható tárgyak ..	150
Rendkívüli forgalmi viszonyok 251, 254, ..	265
Rendkívüli forgalmi viszonyok elbírálása ..	263
Rendkívüli forgalmi zavar	355
Rendőrség utazása	112
Régi megjelölések eltávolítása	201
Régibb szállítási jelek ..	62
Régiségek szállítása	150
Részes vasutak felelőssége	384
Részleges elveszés	296
Réz (őcska) csomagolása ..	325
Romlás veszélyének kitett árú árverése 291, ..	295
Rovatolási díjtételek ..	263
Rovatolási előírás	14
Rozsdásodás veszélye ..	313
Rövid távolságra jegy ..	24
Ruhatár	75, 76

S

Sajátszerű természeti minőségéből eredő veszély ..	313
Sajtóhiba a díjszabásban ..	10,
.....	11
Salétrom bevallása	164
Segélyutirány	247
Segélyutirány fogalma ..	248
Sepő szállítása	199
Sertés megsérülése	355
Sertések elhullása	338
Sertések szállításával járó veszély 303, 311, 318, ..	328, 364, 369
Sérülés megállapítása ..	296
Sérült árúk fuvarlevélbeli megjelölése	155
Smolik-féle kilométermutató	95, 108
Sorrend kiszolgáltatásnál ..	274
Sorrend szállításánál 216, 219, ..	221
Speditőr a háhozszállításánál	8
Statisztikai kísérlatok ..	213

Súly díjtalan megállapítása	172
Súly elkülönített bevallása	158
Súly kitüntetése fuvarlevélben	172
Súly megállapítása	171
Súlyadattal szemben bizonyítás	193
Súlybevallás	155
Súlyfeljegyzés fuvarlevél hátlapján	178
Súlyhiánynál felelősség korlátozása	339
Súlykülönbség	298
Súlymegállapításért illeték	173
Súlyveszteségért felelősség	340
Süvegczukor törekenysége	336

Sz

Szabadkézből eladás 295, 296 ..	296
Szabályrendelet díjszabás kihirdetéséről	14
Szabványtétel meghaladása súlyhiánynál ..	341
Szabványtételek súlyhiánynál	339
Szakértők hiánymegállapításánál	297
Szalmaprés berakása ..	184
Szállítás egy kocsin helyett kettőben	185
Szállítás korlátozásai ..	203
Szállítás megszakitása ..	181
Szállítás módja	216
Szállítás sorrendje ..	216, 219
Szállításból kizárt személyek	20
Szállításból kizárt tárgyak	147
Szállításhoz fizetendő érdekbevallása	345
Szállítási adó	86
Szállítási akadályok ..	218
Szállítási akadályok ..	247
Szállítási díjak meghatározása	9
Szállítási érdek bevallása ..	156, 345
Szállításérdekbevallás díjpótlékai	125

Szállítási érdekbevallás jelentősége	366	Személyszállítás	20
Szállítási érdekbevallás poggyásznál	99	Személyszállításnál a sztrájk	7
Szállítási érdek utipoggyásznál	63, 66	Személyvonati szállítás állatoknál	145
Szállítási feltételek megnevezése	9	Személyvonati szállítás előírása	370
Szállítási határidő	249	Személyzet sztrájkja ..	50
Szállítási határidő egysegessége 253, 264, ..	350	Szerződési szabadság fuv. ügyletekben	195
Szállítási jelek eltávolítása	62	Szesz díjtétele	163
Szállítási kényszer elve ..	309	Szeszkiüldemény hordója ..	299
Szállítási késedelem ..	256	Szélvihar erőhatalom ..	300
Szállítási költség visszatérítése	343	Szén szállítása	200
Szállítási utirány előírása ..	217	Szénagyújtó fogai	331
Szállításnál közérdek szerepe	204	Szikrahullás	336, 337
Szállításnál külön kocsi ..	275	Szilva sulyhiánya	328
Szállításra jogosult utirányok	218	Szivárgás raktározás alatt	304
Szállításra nem alkalmas tárgyak	4	Szobrok szállítása	150
Szállítmányozási kötelezettsége vasutnak 271, ..	312	Szolgálati árúk	204
Szállítmányozónak átadás	207	Szolgálati órák alatti be rakás	206
Szállítmányozónál letétbe helyezés	268, 288	Szolgálati órák elvitelnél ..	284
Szállítóvevény állatszál litásnál	144	Szolgálati utasítások ..	370
Számadások felülvizsgálása	227	Szolgálati utasítások díj számításnál	14
Számitási hiba fuvardíj nál	230	Szolgálati utasítások jog hatálya	358
Számlálási illeték	174	Szolgálattevő tisztviselő jogköre	19
Szándékos eljárásnál kár térítés	350	Szomszédos forgalom ..	24
Szegek kiesése ládából ..	339	Szomszédos zóna	24
Szekérhidmérlegen mér legelés 174, 177, 275, ..	278	Sztrájk	265, 304, 305
Személyazonosság igazo lása utólagos rendelke zésnél	243	Sztrájk jelentősége	50
Személyazonossága czim zettnek	275	Sztrájk személyszállítás nál	7
Személydíjszabási met szőpontok	26	Szükséghez képest indi tott vonatok	4
Személyfuvározásból ki záras	20	Szünetelése elvülésnek ..	235, 377
Személykocsiba vitt apró állatok	53	Szünetelése elviteli hatá ridőnek	285
Személykocsiból kizárt tárgyak	55		

T

Takaróbér	203
Takaróeszközök	211
Takaróponyva adásakor felelősség	312
Takaróponyvákért fele lősség	337
Tanuk meghívása vizs gálathoz	172
Tartalom bevallása	160
Tartalom megjelölése fu varlevélben	155

Tartalom megvizsgálása	171,	Törékeny árú ismérvei	320
	172, 178	Törékeny tárgyak szállí-	
Tartalombevallás módja	155	tása	200
Tartozatlan fizetés	229	Törés veszélye	313
Tartozatlanul fizetett fu-		Tört díjszámitás	11
vardíj	236	Tört fogalom díjtétele	11
Tárolóhely	271	Transit-árúk	223
Tároló helyiségek	208	Túlsúly kirakása	181
Távolsági zóna	24	Túlsúlykirakásnál út-	
Teher egyenletes meg-		megszakítás	181
osztása	179	Túlterhelés	179
Teheráru felvételi ideje	204	Túlsúlyoltsága pálya-	
Teljes kár megtérítése	351	udvarnak	354
Teljes kártérítés 74, 342, 344		Tűkörtüvegáru törése	338
Teljes kocsirakományi		Tűz oltása szállítás alatt	336
áru	194	Tűz szikrahullástól	337
Tengelyizzás	267	Tűzeset folytán érték-	
Tengeren tuli szállításnál		csökkenés	361
fuvarlevél	153	Tűzkárokért kártérítés	299
Tengeri beszáradása	334	Tűzoltásnál előállott kár	337
Tengeri dohosodása	311, 321	Tűzveszély	324
Tengeri nedvessége	338	Tűzveszély olajoshordó-	
Termeskocsik	86	nál	321
Terméskő elárverelése	290	Tűzveszély szikrától	336
Ténvalladéki jegyzőkönyv		Tűzveszélyes anyaggal	
felvétele	296	rakott kocsik soro-	
Tényleges elszállítás, mint		zása	357, 360
a szállítási határidő		Tűzveszélyes kocsik so-	
kezdete	209	rozása	336
Tévedés a díjszabásban	10		
Tévedés miatt megtáma-			
dása díjszabásnak	13		
Tévedés számadásfelül-			
vizsgálatnál	237		
Téves akaratkijelentés	12		
Téves vonatraszállás	33		
Tolatás módja	370		
Tolatással járó rázkódás	304		
Tolatással járó veszély	316,		
	317		
Tojás elárverelése	295		
Tojás törékenysége	338		
Tojás törése	331		
Tojásosláda törése	335		
Tojástörődés	335		
Továbbfuvarozók fele-			
lőssége	385		
További felszólamlások	236		
Továbbszállítás átra-			
kás nélkül	284		
Több személy mint át-			
vevő	268		
Több vasut felelőssége	383		
Többfenekű kocsi	205		
Tömb fogalma	166		
Törékeny árú	337		

U

Udvartartás szállításai	86
Útas betegsége	21
Útas helyfoglalási joga	39
Útas kiszállítása vonat-	
ból	29
Útas részére hely kijelö-	
lése	40
Útasításkérés feladótól	286
Útasítások kiszolgálta-	
tása	287
Útasok elsőbbsége köz-	
vetlen menetjeggyel	39
Útasok kísérei	39
Útasok poggyászvivő cse-	
lédjei	39
Utazás egyhuzamban	25
Utazás félbeszakítása	44
Utazás megkezdési ideje	26
Utazás megszakítása	33
Utazási akadályok	48
Utazásnál hely kijelölése	39
Utazásnál kerülő útirány	25
Utazó által feladott	
poggyász	69
Utazó mintaböröndje	72

Utazó poggyászáért kár- térítés	342	Utipoggyász letétjegye ..	75
Utánfizetés	227	Utipoggyász megállóhe- lyekre	65
Utánfizetés felsőbb ko- csosztálynál	32	Utipoggyász megőrzése ..	75
Utánfizetés utazásnál ..	30	Utipoggyász megsérülése ..	68
Utánfizetése fuvardíjnak ..	227	Utipoggyász mérlegelése ..	63
Utánfizetési igény elévü- lése	235	Utipoggyász rendőri ke- zezése	66
Utánfizetési pótdíjak ..	35	Utipoggyász szállítási je- lei	62
Utánmérlegelés alapján kártérítés	278	Utipoggyász tartalmának vizsgálata	62
Utánmérlegelés, elkészt ..	278	Utipoggyász-térítvény ..	68
Utánmérlegelés elmulasz- tása	297	Utipoggyász — utazóé — ..	69
Utánmérlegelés előírása ..	158	Utipoggyász utiránya ..	65
Utánmérlegelés megta- dása	279	Utipoggyász utólagos el- számolása	65
Utánmérlegelés rendelte- tési állomáson	277	Utipoggyász vámkeze- lése	66
Utánmérlegelési kíván- ság	172	Utipoggyászért biztosí- ték	68
Utánmérési kíváncsalom időpontja	279	Utipoggyászért felelős- ség	68, 70
Utánszámlálás előírása ..	158	Utipoggyászért kártéri- tés	63
Utánszámlálás rendelte- tési állomáson	277	Utipoggyászért késedelmi térítmény	73
Utánvét	239	Utipoggyázként feladás tilalma	57
Utánvét beszédese nélkül kiadás	240	Utipoggyázként felve- hető tárgyak	57—62
Utánvét beszédésének el- mulasztása	311	Utipoggyásznál szállítási érdek	63
Utánvét elévülése	237	Utipoggyásznál utánfize- tési bírcza	66
Utánvét felemelése	240	Utipoggyászok egységes feladása	65
Utánvét megjelölése fu- varlevélben	156	Utirány	216
Utánvét visszavonása ..	240	Utirány beírása vasuti közeg által	168
Utánvét elismervény ..	239	Utirány előírás módja ..	218
Utánvét elismervény ki- adása	245	Utirány előírása	217
Utipoggyász adóhivatali kezelése	66	Utirány előzetes vizsgá- lata	249
Utipoggyász csomagolása ..	57	Utirány jogosultsága ..	219
Utipoggyász elhurcolása ..	63	Utirány menetjegyeknél ..	25
Utipoggyász elveszése ..	68, 70, 71, 72	Utirány szállításra joga- sultsága	218
Utipoggyász elveszésnél kártalanítás	71	Utirány utazásnál	48
Utipoggyász feladása ..	63	Utirány választása	222
Utipoggyász fogalma ..	57	Utirányelőírás és díj- számítás	234
Utipoggyász helytelen irányítása	68	Utirányleirástól eltérés ..	217
Utipoggyász hiánya	68	Utirányváltásról feladó értesítése	217
Utipoggyász-járművek ..	64		
Utipoggyász kiszolgálta- tása	67		

Utírányok csoportosítása	222
Utírányok egyenlő díjté- telekkel	218
Útközben észrevett hibás rakodás	180
Útközben megállítása árú- nak	240
Útölágos rendelkezés alak- szerűsége	246
Útölágos rendelkezés ho- mályossága	246
Útölágos rendelkezés írás- belisége	241
Útölágos rendelkezés táv- íratilag	241
Útölágos rendelkezés tele- fonon	241
Útölágos rendelkezése fel- adónak	240
Útölágos rendelkezési jog megszűnése	245
Útöl. rend. úrlap kitöl- tése	246
Útöl. rendelkezésnél fel- adóállomás mellőzése	246
Útölágos rendelkezésnél fuvardíj	244
Útölágos rendelkezésnél illeték	244, 245

Ü

Ügyleti akarat vizsgálása	12
Ülőhely igénylése	23
Ülőhelyek megrendelése	28
Ünnepnap fuv. határ- időnél	252
Ünnepnap kiszolgálta- tás	285
Ünnepnapon felvétel ..	204
Üres kocsis megmérlege- lése	173
Úrlap kitöltése útöl. ren- delkezésnél	246
Úrlap útölágos rendelke- zésre	241
Úrmenetjegyek	24
Üvegáru berakása	360
Üvegáru ládája	336
Üvegáru ládájának törése	359
Üvegáru (tükör) törése	338
Üvegballon törése	336
Üveggömbök berakása ..	333
Üvegtábla csomagolása	332
Üvegtábla törése	331
Üveg szállítása	200

Üveg törése	304, 315, 318, 321, 323, 328
Üzleti gyakorlat jelentő- sége	221, 235
Üzletszabályzat eladásra készletben tartása ..	385
Üzletszabályzat értelme- zése	2
Üzletszabályzat hatálya a nemzetközi forga- lomra	2
Üzletszabályzat homá- lyossága	2
Üzletszabályzat ideigle- nes módosítása	3
Üzletszabályzat mulólagos módosítása	3

V

Vadállatok szállítása ..	140
Vadászkutyák szállítása	52
Varrógépek törése	315
Vas törékenysége	323
Vasgéprész-bevallás	169
Vasárnap felvétel	204
Vasárnap fuv. határidő- nél	252
Vasárnap s ünnepnap ki- szolgáltatás	285
Vasut által kirakandó árúk elvitele	284
Vasut elnevezéssel sze- replő szervek	375
Vasut elleni igények el- éviülése	377
Vasut felelőssége alkál- mazottjaiért	6
Vasut felelőssége fuv. ha- táridőtúllépésért	73
Vasut közegeinek tekin- tett fuvarosok	280
Vasut letéteményesi fe- lelőssége	75, 208
Vasut szállítmányozói kötelezettsége ..	271, 312
Vasutak egymásközi el- számolása	9
Vasutak egymásközi visszkereseténél elévü- lés	377
Vasutak visszkeresete segélyutiránynál	247
Vasuti és közlekedési közöny	9, 16
Vasuti járóművek szállí- tása	151

Vasuti közeg fuvarlevél-kiállítása	171	Védőkeret	203
Vasuti közeg helytelen tanácsa	8	Végrehajtási határozmányok	3
Vasuti refakcia fogalma ..	10	Végrehajtási határozmányoktól eltérés ..	3
Vasuti szállítási jelek ..	62	Vélelem elveszésre	344
Vasutrendőrileg megállapított büntetés	56	Vélelem különös veszélyeknél	314
Vasutüzleti kényszerítő okok	203	Vészfék	43
Vágányhidmérleg	173	Vészjelző	43
Vágányhidmérlegen mérés	174	Vétkes gondatlanság bizonyítási terhe	359
Váltókon áthaladás veszélye	317	Vétkes gondatlanság elhurcolásnál	318
Vám beszedése nélkül kiszolgáltatás	213	Vétkes gondatlanság lopásnál	311
Vám közteher	213	Vétkes gondatlanság magyarázata 354, 362, 367	
Vámbérmentve feladás ..	212	Vétkes gondatlanságnál kártérítés	350
Vámhivatal előírása fuvarlevélben	217	Vétkes gondatlanság magyarázata 354, 362, 367	
Vámhivatalba adása árúnak	268	Vétkes gondatlanságnál kártérítés	350
Vámhivatali ellenőrzés alatt álló tárgyak ..	157	„Via” kitétel értelmezése ..	220
Vámhivatali kezelés 211, 212, 213, 285		Vis major	300, 302
Vámhivatali kezelésre szakvélemény	285	„ ” árutorlódásnál ..	302
Vámhivatali tézár 210, 247		„ ” magyarázata ..	305
Vámkezelése kézipoggyásznak	55	Visszalépés fuv. szerződéstől	247
Vámkezelési hely megjelölése	156	Visszavonásig hirdetett díjszabás	17
Vámnnyugta	212	Visszavonásig hirdetett póthatáridő .. 263, 265	
Vámoláshoz kísérő iratok ..	156	Viszonylagos forgalom ..	10
Vámraktárban történt sérülés	311	Viták	19
Vámszabályok teljesítése ..	210	Vonat késése	47
Vámzár sérülése	210	Vonatcsatlakozás elmulasztása	49
Várakozási illeték	5, 87	Vonatnemben megállapodás	5
Várohelyiségek	35	Vonatok	4
Vároterem nyilvántartása ..	36	Vonatok elmaradása 46, 49	
Várotermekbe belépés ..	36	Vonatok késése	46
Verschlag	203	Vonalszakasz megnevezése	25
Versenyutirányok díjszabása	15	Vonatvezető jogköre ..	19
Veszettség elleni oltóintézetbe utazás	112	Vontatópályákilletékei ..	15
Veszélytelen tárgyak személykocsiban ..	55		
Vesztegelése árúnak ..	365		
Vevénybélyegilleték ..	63		
Vevénybélyegilleték poggyásznál	63		

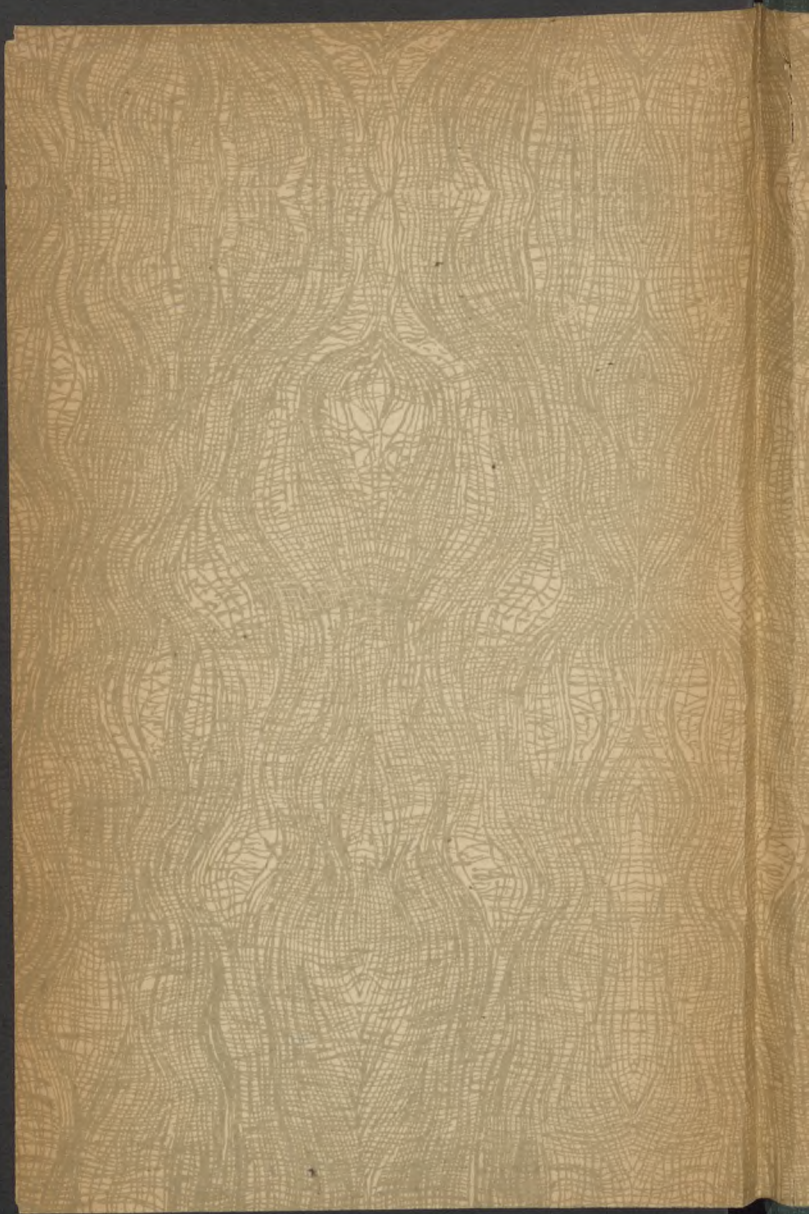
Z

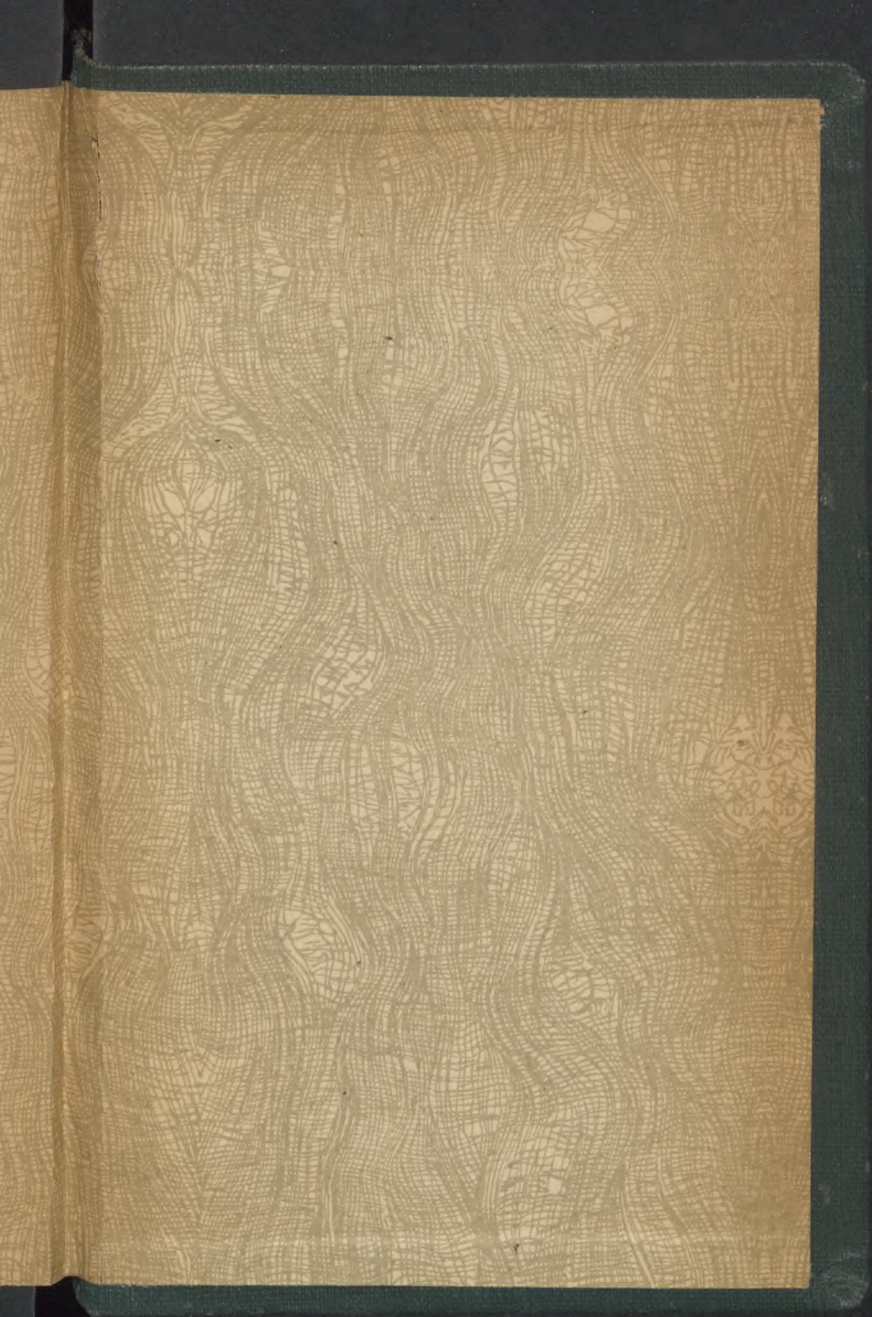
Zálogjegy	270
Zárhotharózmányok	385
Zárt kocsiszakaszok ki-nyitása	32, 39
Zárt tartályokban szállított áruk	336
Zöldség szállítása	200

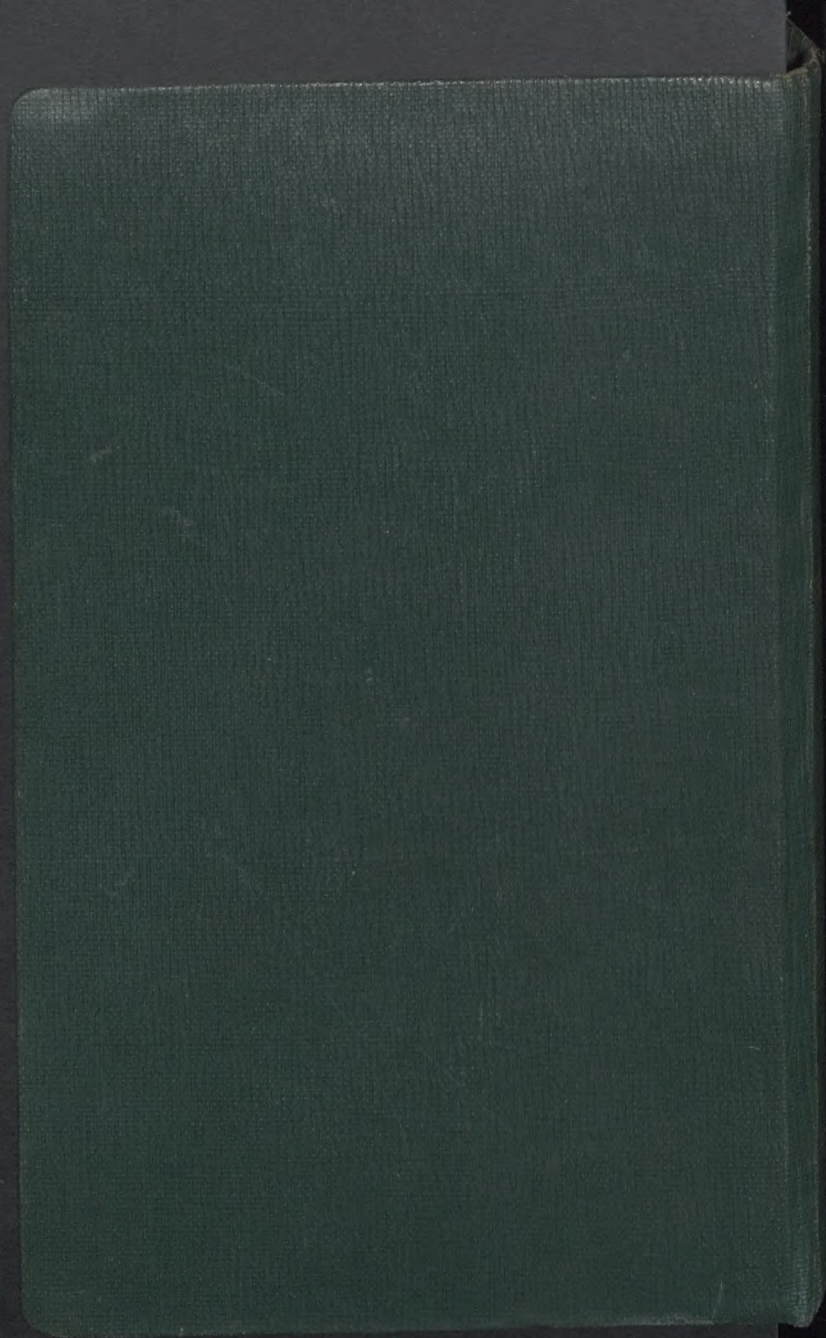
Zs

Zsákok őmózása	331
----------------------	-----

3
3
3
4
4
3
3
9
8
1
7
0
0
2
2
5
7
7
5
0
9
7
9
5
4
9
6
5
9
5
0
35
9
6
00
1







321746