

hisszük, hogy a méltányos igények kielégítése pénzügyi szempontokból nem fog nehézségekbe ütközni, mert számításunk szerint a fizetések felemelése abban az esetben sem fogja az államerdészet költségvetését évi 150—160,000 forintnál nagyobb összeggel emelni, ha egyidejűleg a fizetési fokozatokban mutatkozó aránytalanság is megszüntetettik, sőt ez a többlet is csak akkor fog egész összegében szükségeltetni, ha az új szervezet szerinti keretek teljesen be lesznek töltve, a mi pedig 5 évnél előbb valószínűleg nem történik meg.

Részünkről ennyi áldozatot azon fontos érdekek kielégítésére, melyeket ezen tiszteletteljes felterjesztésünkben egész részletesen felsoroltunk, indokoltnak és lehetségesnek találván, ismételten is azon biztos reményünknek bátorkodunk kifejezést adni, hogy Nagyméltóságod az erdőtisztek erre vonatkozó kérelmét kegyes jóindulatába fogadni s a jövő évi költségvetés összeállítása alkalmáva teljesíteni is kegyeskedik.

Az országos erdészeti egyesület nevében:

Budapest, 1893. április hóban.

*Gróf Tisza Lajos s. k.*  
elnök.

## **Az új vasuti üzletszabályzat határozmányai, vonatkozással a fakereskedésre.**

Irta: Erdösi Baiersdorf Károly.

Az osztrák-magyar államvasutakon 1893. évi január hó 1-sejével életbe lépett új üzletszabályzat s a vasutak által egyidejűleg alkalmazott s az eddigiektől lényegesen eltérő közös határozmányok az áruk szállitá-

sára nézve, a vasuti szállítás terén mélyre ható változásokat idéztek elő.

Az érdekelt kereskedelmi körök véleménye, úgy látszik, e változások felől még teljesen tisztázva nincsen, de nem is igen lehet, mert e változások nagy részben csak majd az új üzletszabályzatnak gyakorlati alkalmazása közben fognak kiderülni. Annyit azonban már is lehet jeleznünk, hogy e változások az érdekelt üzletemberek nagyobb megterhelésével fognak járni.

Ámde nem az ellen akarunk panaszkodni, hogy az új határozmányokat a vasuti szolgálat végrehajtó közegei az üzletek rovására eleinte különbözően fogják majd fel és viszik keresztül; mivel erre nézve mindig lesz orvoslásnak helye és mivel másrészt a fölöttes igazgatóságoktól eredő alkalmoszerű felvilágosítások, vagy utasítások a végrehajtó közegeket lassanként a határozmányok helyes felfogására és értelmezésére fogják vezetni.

Jelen sorokban néhány fontosabb ujitásról akarunk a fakereskedő álláspontjából kiindulva szólni, minthogy azokat a fakereskedelemre nézve nagyobb mértékű költségekkel és tulságos felelősség kötelezettségével járó s másfelől indokolatlan megterheléseknek tartjuk.

Legelső sorban az osztrák-magyar vasutak üzletszabályzatának 51. §-ára utalunk (a német vasutigazgatóságok együletének szabályzatában 44. §; — mindkettő a nemzetközi egyezmény 6. cikkén alapszik), mely a feladókat a szállítási utiránynak szigorú megválasztására és az utiránynak vagy a díjszabásoknak a fuvarlevelen való megjelölésére kényszeríti és pedig azért, mivel a vasutak nem akarnak felelősséget vállalni az iránt, hogy a szállitmányt maguktól a legolcsóbb utirányban vagy az illető küldeményre

nézve tekintetbe veendő legolcsóbb díjszabás mellett fogják továbbítani, noha másfelől meg fentartják maguknak a jogot, hogy a küldeményt az előirt díjszabástól és utiránytól eltérőleg más olyan utirányon is szállíthassák, melyen a fuvardíj nem magasabb és a szállítási határidő nem hosszabb, mint a milyen a választott díjszabás szerint és a választott utirányon lenne. Nem menthetnék-e fel a vasutak a feladót legalább a belföldi forgalomban ezen rá nézve bajos s épen nem költségmentes kötelezettség alól, mely másfelől nagyon könnyen költséges tévedésekre is vezethet?

Hiszen a feladónak a díjszabások és az időnként megjelenő hirdetmények igen sok esetben nem is állanak rendelkezésére s azon szakértő személyzethez nem fordulhat mindig, melynek felvilágosító szavára kétség esetében szükség volna; holott az utirány megválasztását a vasuti szolgálat végrehajtó közegei sokkal könnyebben, egyszerűbben s megbízhatóbban eszközölhetnék, s ha rendkívüli esetekben nekik is talán felvilágosításra volna szükségük, az igazgatóság azt nekik távirati uton könnyű szerrel megadhatná.

Az új szabályzatnak a fakereskedőt legsúlyosabban érintő intézkedése gyanánt (az osztrák-magyar vasutak üzletszabályzatának 53. §-a; a német vasutigazgatóságok együletének szabályzatában 45. §-a; alapszik a nemzetközi egyezmény 7. cikkén,) kétségkívül azt kell felemlíteni, melynek értelmében a kocsikat csak a rajtuk megjelölt raksúly mértékéig szabad megterhelni úgy, hogy az 5%-ot meghaladó túlterhelések már magas birságokat vonnak maguk után. Súlyosan terhelő intézkedés ez, mert tulnyomóan sok állomáson a súly megállapítására szükséges mérlegelő beren-

dezések nincsenek meg; továbbá mert a mérlegelők mindenütt egyforma pontossággal nem működnek s végre mert a feladó nem hivatkozhatik az időjárás befolyására sem, mi a küldemény súlyát szállítás közben is megváltoztathatja, és tehát mert az utközben esetleg beálló súlytöbbletért is felelős.

Vegyük szemügyre mindenek előtt a tűzifa-kereskedést. A tűzifa nagyobbrészt a súly szerént és rendszeren 10.000 kgr.-nyi kocsirakományokban kerül áruba és szállításra.

Ha feladó elég szerencsés s kap 10.000 kilogr.-nyi megterhelésre alkalmas kocsit, akkor — egyrészt, hogy megbízóját kielégíthesse, másrészt mert a fuvardijat 10.000 klgr. után tartozik fizetni — azon kell lennie, hogy a jelzett súlyt nemcsak elérje, hanem valamivel meg is haladja, úgy hogy, a kiszáradás folytán vagy egyéb okból, a kocsikba rakott tűzifában utközben beállott esetleges súlyhiány a vevőnek panaszra okot ne szolgáltatasson.

Másrészt meg őrizkednie kell a kocsi oly mértékű megterhelésétől, melynél a nyitott kocsiba rakott és forgalmi akadályok esetében hetekig is uton levő küldemény súlyát hó vagy eső annyira megváltoztathatja, hogy a tulterhelés aztán az 5%-ot meghaladja. Ilyen esetben ugyanis a feladó szigoru büntetés alá esik, az alá, melyet az új szabályzat gyengéd szóval »fuvardij-pótléknak« nevez.

Ha van a feladó-állomáson hidmérleg, akkor a mérlegelési díj megfizetése legalább formasierüleg lehetővé teszi azt, hogy kereskedői kötelezettségének a vevővel szemben megfelelhessen; de a súly utközben történhető változásának következményeivel szemben tehetetlen marad s e miatt a vevőnek kifogásaitól s a pályaintézet büntetéseitől egészen menekülhetni nem fog soha.

Hát még, ha a feladó állomás hidmérleggel ellátva sincsen!?

Ekkor védtelenül ki van téve a véletlennek s megeshetik rajta, hogy két kocsirakomány eladásánál ugyanazon napon és ugyanazon állomáson az egyik kocsinak túlterhelése miatt birságot kell fizetnie, a másik kocsinál pedig az átvevőt kell a felpanaszolt súlyhiány miatt kárpótolnia.

A fuvardij eddigelé kocsinkint 10.000 klgramm után volt megállapítva s a külfölddel közlekedő forgalomban így maradt ez továbbra is; újabbi időben azonban az osztrák-magyar vasutak fáért és egyéb áruczikkékért is mindig az odaállított koci hordereje, illetve raksulya, tehát 10,000—11.300, 12.500 vagy 15.000 kilogramm után követelik a fuvardij fizetését, a szerént, a mint ilyen vagy olyan raksulyu koci van kéznél. Meghatározott horderejü kocsik odaállítására azonban a feleknek semmiféle igényük vagy befolyásuk nincsen.

Mennyire összebonyolítja ezen határozmány a forgalmat.

A kereskedelmet nem lehet egyszerre nagyobb koci horderő alapjára állítani s különben is erre a célra ma még felette kevés, nagyobb terhelést elbiró, koci van forgalomban.

És az áruk szállítása csak a megbízó szükségletének megfelelőleg történhet s e miatt a küldő sok esetben azon kényszerhelyzetbe fog jutni, hogy igénybe nem vett raksulyért is kell fuvardijat fizetnie.

Másrésről a lehetőségnek is mindenkor fenn kellene állania arra nézve, hogy a rendelkezésre bocsátott kocsik hordereje teljesen kihasználtság és ne csak megfizettség.

Sin- és vasküldemények szállítására külön, nagyobb horderővel bíró kocsik állanak rendelkezésre, míg sok más árucikk felrakásánál sok kellemetlenséggel jár az a körülmény, hogy a kocsik úrtartalma épenséggel nincs kellő összhangzásban hordképességükkel s utóbbi e miatt megfelelően kihasználni nem lehet.

Vajjon mennyire igazságos az, hogy a vasutak a küldőket fuvardíj-többlettel terhelik, ha ugyanakkor nem bocsátanak rendelkezésre olyan kocsikat, melyek az üzlethez megkivántatnak?

A fizetésnek a kocsi hordereje után való megállapítása hihetőleg a fűrészáru és épületfa kereskedést is érezhetően fogja érinteni.

A belföldi vasutak ezen határozománya sem a német birodalomban, sem azon államok egyikében nem áll fenn, melyekkel élénkebb forgalmi összeköttetésben vagyunk.

Sem egyezmény, sem egyéb kényszer nem létezett akkor, midőn e határozományt, melynek a fakereskedésre felette káros befolyása van, s mely minden belső jogosultságot nélkülöz, az osztrák és a magyar vasutak meghozták.

Egy további, szintén nagyobb jelentőségű s a kereskedelmi világ érdekét eléggé tekintetbe nem vevő újítás az osztrák-magyar üzletszabályzat 54. §-ában (a német vasuti igazgatóságok üzletszabályzatának 46. §-ában) foglaltatik. Ez a nemzetközi egyezmény 8. cikkét véve alapul, felmenti a vasutakat a feladási vevények kiállításának kötelezettsége alól, e helyett azok »az áruküldemény átvételét a fuvarozásra való átvétel keltének megjelölése mellett, a fuvarlevéllel együtt beszolgáltatandó és rendeltetésének megfelelően megjelölendő »fuvarlevél-másodpéldányon« elismerni lesznek ezentúl kötelesek.«

Ez a határozmány mindenek előtt több kiadást ró a feladó terhére, — a mennyiben az eddigi vevény- és bélyegkötségeket 9 krról 15—16 krra emeli fel darabonkint, még pedig a feladóra nézve minden előny nélkül, mert a fuvarlevél-másodpéldánynak nincs már meg az a jogi jelentősége, a milyent az előbbi feladási vevény birt.

Elismerhető ugyan »az áru átvétele más alakban is«, de ezzel a jogosultságukkal az 54. §-hoz csatolt V. póthatározmánynak egyik megjegyzése szerint sem az osztrák, sem a magyar vasutak nem élnek.«

Kocsirakományi áruk feladójának tehát csak az áll szabadságában, hogy a küldemények feladásáról vagy semmiféle elismervényt nem kér, vagy pedig elfogadja az ugynevezett fuvarlevél-másodpéldányt.

Mindkét eset hátrányairól fogunk szólni a következőkben; csupán azt a körülményt kell még előre bocsátanunk, hogy ha a feladó a fuvarlevél-másodpéldányt valamely küldemény feladása alkalmával be nem mutatja, akkor a hozzá fűződő jogot egészen elveszti; később ugyanis a vasutak csak azt ismerik el, hogy ilyen okirat kiállítva nem lett.

Ha a feladó a küldemény feladásakor vagy helyesebben a küldeménynek a vasut részéről való átvételekor nem gyakorolta abbeli jogát, hogy a vasut az ő fuvarlevél-másodpéldányát a bélyeggel ellássa, akkor a küldemény elveszése vagy megsérülése esetében felszólalnia vagy küldeménye felett szükség esetén rendelkeznie csak sokféle nehézség mellett lehetséges. Legelső sorban magát megfelelően igazolnia kell, s minthogy e mellett mindennemű rendelkezéseit a feladási állomáson kell tennie, s ennélfogva ott mulhatlanul személyesen kell megjelennie. Hogy mily teherrel jár ez oly üzletembernél, kinek több s gyakran

sok állomáson s az ország különböző részeiben kell fát fuvarozás végett feladnia s kinek székhelye természetesen az üzleti központban van: ezt magyarázni fölösleges, épen úgy mint azt, hogy mennyi bonyodalomnak s esetleg költségnek teszi ki magát akkor is, ha igazolt közvetítő személyek alkalmazásával illetve felhasználásával akarna a bajon segíteni.

Alig lehetséges tehát a fuvarlevél-másodpéldányokkal járó több munkát és költséget megtakarítani, s e mellett figyelemre méltó még az, hogy elveszés esetében ezen fuvarlevél-másodpéldányokat az új üzletszabályzat egyenesen pótolhatatlannak nyilvánította.

De kint a vidéken, s különösen szél és rossz időjárás alkalmával, a kezelő személyzet nagyon egyszerű lakhelyein, hol ideiglenes megőrzésre elhelyeztetnek, mily könnyen veszhet el egyszer s másszor egy-egy ilyen másodpéldány s annyival inkább, mert azoknak az üzlet természeténél fogva számos alantas közeg kezei közt kell megfordulniok.

A szabályzat elzárja a rendelkezés jogától azon feladót, ki a fuvarlevél-másodpéldányt előmutatni nem tudja.

Érvényesítheti ugyan igényét az átvevő beleegyezésével (73. §. — 2. kikezdés), de ez nem sokat segít; mert hiszen az ily rendelkezési változtatások majdnem mindig akkor szoktak bekövetkezni, ha a feladó és az átvevő közt viszály támadt s ennél fogva utóbbinak beleegyezése nem könnyen s minden esetre nem eléggé gyorsan lesz kieszközölhető.

Bárminő indokolt is egyebekben az idézett szabály, a fuvarlevél-másodpéldány elvesztésének lehetősége a fakeskedőre nézve mindig veszélyt jelent, melytől egészen megszabadulhatni embereinek minden örököse daczára sem fog.



Ehez képest gyakran biztosabbnak látszanék a fuvarlevél-másodpéldányt egészen mellőzni, minthogy feladó a küldemény átvételét a vasut részéről közvetett uton anélkül is igazolhatja, még pedig olyképen, hogy arról, miszerént a szóban forgó küldeményhez fuvarlevél-másodpéldány ki nem állított, elismervényt adat magának. Ezen elismervényt a feladó az átvevővel szemben bizonyító okmányul használhatja arra, hogy a kocsi elküldetett.

Az előbb szokásban volt feladási vevénynek az az előnye volt, hogy róla szükség esetében másodpéldányok voltak megszerezhetők, melyek sok esetben az eredetiekkel egyértékűek voltak. —

A belföldi vasutakon folyó évi január hó 1-sejével életbe lépett új üzletszabályzat ellen fentebbiekben foglalt fejtegetések nem tartanak igényt arra, hogy kimerítőnek tekintessenek, már azon okból sem, mivel majd csak a gyakorlati alkalmazásban előforduló esetek fogják a szabályzat egyes pontjainak jelentőségét és befolyását egészen felderíteni.

---

## Az ezredéves kiállításához.

Irta: Illés Nándor ny. m. kir. főerdőtanácsos.

E lapok f. é. februárius havi számának az ezredéves jubileum alkalmából rendezendő kiállításról Berendi Béla m. kir. erdész által irt első cikkében az van mondva: hogy gondolkozzunk, mikép kellene ott a magyar erdészetet méltóan képviselni. A legcsekélyebbnek látszó tanács is hasznos eredményt hozhat létre. Szabályul pedig az van felállítva: a kiállításnak általánosnak, nemzetinek és retrospektivnek kell lenni.