



ha az A) csoportba tartozott	2000 kor.
" a B) "	1200 "
" " C) "	1000 "
" " D) "	600 "

végkielégítésre jogosult.

4. Minden tag 3 hónapnál tovább terjedő betegség esetén 40—60 korona betegsegélyre és balesetből kifolyó sérülés esetén, a sérült nagysága szerint, 200 koronáig terjedő baleset segélyre jogosult.

5. Husz évi tagság után a tagok 300 koronától 500 koronáig terjedő előleget kapnak.

6. A tagok ugy peres, mint perenkívüli ügyeikben az egyesület ügyésze által a készkiadások megtérítése ellenében képviselhetnek.

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

8. A tagok alapszabályszerű biztosíték mellett a „Kitartás Takaré- és Hitelszövetkezet”-től kölcsönt vehetnek igénybe.

Minden baleset, annak megtörténte után azonnal, de legkésőbb 48 óra alatt az egyesület vezetőségénél okvetlen bejelentendő.

## Segélyezések kimutatása.

### Halálozási segélyek:

Lapunk 7. sz. kimutatott segélyösszeg  
264.300 K.

### Ujabb segélyek:

3139. Adácsi János (előleg) Erzsébet-falva ..... 200 K

### Balesetsegélyek:

Lapunk 7. sz. kimutatott segélyösszeg  
56.233.93 K.

### Ujabb segélyek.

28. Boros Lajos Kispest ..... 30 K  
409. Bene János Kassa ..... 30 K

## Franschitz bukása.

Hatalmas törzs dőlt ki a sorból. Koronája a verőfényes napot, gyökere a végtelen mélységet érintette. Olyan erősen, oly kevélyen állott helyén, hogy földi hatalom látszólag nem ártott neki. És mégis ledőlt, mikor az éltető nap elfordította sugarait attól a fától, mely sem a nap melegére, sem a föld tápláló erejére soha nem volt érdemes.

Valahol nagyon lent a teljes ismeretlenség homályában kezdte pályafutását és mostan egy szédületes karriér ormáról bukik a végtelen feledés csendes elmulásába. A közben eltöltött időt a saját hasznára, a maga boldogulására használta fel. Mig magával volt elfoglalva, soha nem ért rá másokkal törődni. Jót csak önmagának kívánt, mástól a jót, szerencsét szívesen elfordította.

A sors szeszélye olyan hatalmat adott kezébe, mellyel egy harmónikus lélek embertársai, alantasai hasznára válhatott volna. Franschitz nem tudott alantasainak jó főnöke lenni, mert talán soha nem szakított magának annyi időt, hogy a magasságból a mélységbe nézzen le. Ő mindig felfelé tekintett, oda, honnan rá egy parányi hatalom sugára fénylett, mely azonban az ő lelkén át lefelé dőlőfős erőszakoskodással, isteni szeszéllyé vagy zsarnoki elnyomássá változott át.

Franschitz neve a mai vasuti nemzedéknél fogalommal változott át, melyben benne foglal-tatik mindazon fájdalom, mit a vasutasok a keserűség órájában néma csüggedéssel közölnék egymással. A déli vasutasok csak akkor vették Franschitz nevét ajkukra, ha teljes biztosságban érezték magukat. Akkor is halkan, kinos megadással panaszolták a Végzet kegyetlen rendelését, mely Franschitz személyében oly rettenetesen nehezedett rájuk.

Franschitz uralma alatt a déli vasut mentén minden csendes volt. Ez a csend azonban nem a megelégedettség békés nyugalma, hanem a zsarnoki önkény félelmetes mozdulatlansága volt. Az ő akarata elsöpört minden kívánságot, mert mást, mint a saját személyét, akaratát, hatalmát nem ismerte. Az igazságot nem kereste, mert akkor saját magával került volna ellentétbe. Évtizedes uralkodása könnyekkel íródik majdan a déli vasut annáleseibe.

Bráhm szelid, emberi igazságos érzése Franschitz kezében kiméltetlen zsarnoksággá változott át. Ügyesen tudott Bráhm és a személyzet közé állani, hogy az igazság ne kerülhessen hivatott bírāja elé. De neki is ütött végül a leszámolás órája és az fordult el tőle, kinek elnézéséből érdemtelen magasságba juthatott.

A déli vasutnak az lett volna szerencséje, ha Franschitz hatalma már régen összeomlott volna. Bármint van is a dolog, most őszintén örülhetnek az ország összes vasutasai a déli vasutasokkal együtt, hogy derék kollégáink egy végtelenül erősen nehezű lidércnyomástól szabadultak meg.

Ilyen tanácsadók mellett nem győzedelmeskedhetett a déli vasut vezérigazgatójának, Bráhmnek minden jó és igazságos ügy iránt nemesen érző szándéka. A két szélső ellentét nem alkothatott a személyzetnek annyi hasznosat, mint amennyit a vezérigazgató minden bizonnyal szívesen megadott volna. Mert Franschitz nem tudott a személyzettel együtt érezni és nem akart atyai barátja lenni alantasainak.

A déli vasutasok minden elnyomásnak, megrendszabályozásnak Franschitzban keresték az indítékát. Bizonyára egynél több okuk volt arra, hogy feltevéjük időnk mulásával meggyőződésé változott át. Egy hosszú életet töltött el közpályán, melytől most akarata ellenére kell megválnia. Ha visszatekint a multba és abban nemcsak saját szédületes karrierjét, hanem osztályostársaiét is keresi: sívár némaságot fog maga körül látni. Azok, kikkel nem tudott egykoron együtt érezni, kiket mindig távol tartott magától, oly messze estek tőle, hogy soha meg nem találhatja őket. Egyedül rőtta a maga utját, óvatosan távol tartott magától mindeneket, nehogy valamikor nehezére essenek, vagy terhére legyenek. Végül elérte azt, mit hasonló körülmények között csak a legszerencsésebbek érhetnek el, anélkül azonban, hogy szerencséjében valaki is vele érzett volna. Szerencséjében nem osztozkodott más-sal, bukásában is egyedül maradt.

A déli vasutmentén nincsen egyetlen lélek, mely szánalommal viseltetnék iránta, kinek az ő bukása fájdalmasan esnék. A lelkek mélyén örömtűzek gyultak ki, a néma ajkak beszédessé váltak. Olyan érzés uralja a déli vasutasokat, mint mikor a tyrannus lebukik félelmetes trónjáról. Talán frissebb, elevenebb élet indul meg Franschitz bukása után. Ezt mindenki szívből kívánja. Utódjának intő példája lehet az előd tartalmatlan élete.

Keserű érzés lehet korlátlan hatalmat a kéz-ből kiadni. De még keserűbb távozni arról a helyről, honnan nem int felénk a barátok bu-

csuzó istenhozzájja. Am Franschitz nem várhatja el alantasaitól, hogy a barátok szíves szavaival kísérjék csendes magányába. Neki nem volt soha szíves, résztvevő szava alantasaihoz. Alantasai félték, kerültek, mint a vadász az üldözött vadak. Csak nem ontanak könnyüt az üldözött vadak, ha a félelmetes vadász fegyvere kettétörök?

Igy járt Franschitz is. Most elvonul a szereplés küzdőteréről csendesen, zajtalanul. Nem marad utána emlékeknek semmi sem, mert azt az érzést is kitorüljük belsőnkől, mi az ő nevével önkénytelenül is átnyilalt szívünkön. Amilyen egyedül állt hatalma szirtfokán, oly magányosan indul a régen megérdemelt nyugalomba.

Távozásakor ne dobjunk sarat utána; hagyjuk békével megvonulni az ismeretlenség mindent kibékítő nyugalomában. A sors hatalmat, szerencsét adott Franschitznak, de megvonta tőle azt az érzést, mely nélkül sem maga boldog lenni, sem másokat boldogítani nem tudott. Hosszu életfolyása külsőségekben gazdag volt, de tartalma nincsen, mert nem érez vele azok közül senki, kiknek sorsa az ő kezében volt letéve. Mi úgy érezzük, hogy ez egy elhibázott élet, de annak, ki hatalmának fényében sem törődött mások sorsával, végig kell járnia a kietlen magány sívár utját akkor is, mikor a glória fénye már nem övezi homlokát. Franschitz bukása intő példája lehet azoknak a földi halhatatlanoknak, kik üres lélekkel ülnek a hatalom trónusán. Nagy hatalomból nagyot lehet bukni. A bukás azonban csak annak okoz fájdalmat, kinek munkája olyan hamar mulik el, mint amilyen gyorsan felejt az ember egy kinosan gyötrelmes álmot.

## A francia vasutasok.

Mindannyiunknak élénk emlékezetében van még az elmúlt francia vasutas-sztrájk. A legkülönbözőbb pártállások szerint bírálták el a francia vasutasok kétségbeesett lépését. Világszerte megkönnyebbülés érzése szállta meg az emberek lelkét, mikor sikerült a forgalmat ismételtelen rendes medrébe terelni. A lelkek megnyugvása azonban még mindig nem következett be. A harc, mely a vasutasok pártján áll. A francia vasutak még messze vannak attól, hogy alkalmazottainak követeléseit, háborgó indulatait okos belátással kibékítsék. Nagy dolgoknak kell a kulisszák mögött történnie, míg a személyzet elkeseredése nyílt ellenállásban kényszerül kitörni. Franciaországban pedig az események ennyire mérgeztették el a közhangulatot. A béke csak fegyverszünet volt, melyet most a küzdő felek arra használnak fel, hogy a vitás kérdéseket lehetőleg véglegesen elintézzék.

Mi, akik távolból kísérjük figyelemmel a dolgok folyását, a közelmúlt eseményeiből azt a meggyőződést meríthettük, hogy az igazság rudja inkább a vasutasok pártján áll. A francia vasutak még messze vannak attól, hogy alkalmazottainak követeléseit, háborgó indulatait okos belátással kibékítsék. Nagy dolgoknak kell a kulisszák mögött történnie, míg a személyzet elkeseredése nyílt ellenállásban kényszerül kitörni. Franciaországban pedig az események ennyire mérgeztették el a közhangulatot. A béke csak fegyverszünet volt, melyet most a küzdő felek arra használnak fel, hogy a vitás kérdéseket lehetőleg véglegesen elintézzék.

A vasutigazgatóságok a legmerevebb negáció álláspontján vannak, úgy hogy a szorongatott vasutasok védelmére maga a kormány, a miniszter tartotta szükségesnek erélyesen közbelépni. Bizonyos szabályok, melyek alkalmasak voltak a vasuti alkalmazottak érdekeit minden vonalon megvédeni, már annyira megérették, hogy Dumont miniszter a minisztertanács elé vihetette. Ezek a szabályok a mi viszonyaink között idegenül hangzanak, mert azokból azt is ki lehet

olvasni, hogy Franciaországban nem a vasut-igazgatóságok, hanem a vasuti alkalmazottak rendelkeznek. Hogy ez ilyen beállításban természetesen nem állhat meg, annak eklatáns bizonyítéka, hogy maga a miniszter kívánta törvényhozási intézkedésekkel szankcionálni.

Szomoru világot vet a francia vasuti közállapotokra, hogy a tervezett törvény vasuti alkalmazottak elbocsájtását egy e célra külön felállítandó fegyelmi tanács határozatától teszi függővé. Maga az a tény, hogy a kormány kényszerítve érzi magát a vasuti intézet leg-hatályosabb fegyelmi fegyverét kezeiből kicsavarni, azt bizonyítja, hogy francia vasutakon nem tetsző egyének ártalmatlanná tételére a legközségesebb eljárás: rövid úton elcsapás a vasut szolgálatából. Tág lelkiismeretű vezetőség kezében rettenetes fegyverre fajul el az ilyen eljárás. A francia vasutak bizonyára éltek is vele fölös számmal, míg most örületes munkájukban a törvény rendelkezései állították meg.

Ennek a fegyelmi tanácsnak tagjai munkaadó és alkalmazottakból kerülnek ki, meg van adva tehát a lehetőség, hogy igazságos és méltányos ítéletet hozhatnak.

Az új vasuti törvénytervezet az ellenállás jogát is törvénybe iktatja. Erre azonban csak akkor léphetnek a vasutasok, ha titkos szavazással egyhangulag az ellenállás szükségét és jogosságát mondják ki határozatilag. A mi főleinknek különösen idegenül hangzik az ellenállás jogosságának törvényes elismerése. A magyar vasutaknál az ellenállás jóformán kizárt dolog manapság, sőt még az ilyen irányú mozgalmakban való részvétel is súlyos következménnyel járhat, mert minden vasutas írásbeli fogadalmat tett és tesz, hogy sztrájk vagy passzív rezisztenciában részt nem vesz és nem támogat.

A francia politikai felfogás sokkal közelebb áll az alkalmazottakhoz, mint a vasutársaságokhoz. Ebben rejlik a miniszterium eljárásának igazolása, mely lehetőleg megvédeni akarja a vasuti alkalmazottakat a vasutársaságok kizsákmányolása ellen. A miniszter állásfoglalása nem mindenben fedi az általános hangulatot. / z ellenkező véleménynek leghangosabban a „Temps“ adott kifejezést, mely az új törvénytől az anarkia proklamálását várja.

Eltagadhatatlan, ez a vasuti törvény alkalmas arra, hogy surlódások keletkezzenek az alkalmazottak és vasutintézetek között. Azonban ha figyelembe vesszük, hogy az elégedetlenségnek rendszeren rejtett és mély okai vannak és a kormány magánvasutakra egyéb eszközök híjjával csakis ily módon tud pressziót gyakorolni: a törvény intencióit teljes egészében magunkévá tehetjük. A törvénytervezet igen nagy szabadságot biztosít a vasuti alkalmazottaknak, mivel az ellenállás jogosságát elismeri, melyet esetleg akkor is érvényesíthetnek, mikor más uton is elérhetik követeléseiket. Azonban a vasutintézetekre nézve erkölcsi kényszert gyakorol, hogy alkalmazottaival, azok kívánságaival az eddiginél többet törődjenek. A francia kormánynak egynél több oka volt arra, hogy ezt a törvénytervezetet elkészíttesse. Mi akkor közelítjük meg a valóságot, ha sem a törvény védőinek, sem ellenzőinek pártjára nem állunk. Az igazság valószínűleg a közéletben fog haladni, melyet a gyakorlat is igazolni fog.

A francia kormány intézkedése által egy új fejezet nyílt meg a vasuti alkalmazottak jogviszonyainak fejlődésében. A tapasztalatokból leszűrt eredmények bizonyára hatást gyakorolnak majd a többi nemzetek vasutainak jogfejlődésére. Mint különösen érdekes újítást re-

gisztráltuk, mely elsőnek veszi az alkalmazottakat nagyobb védelembe, mint az alkalmazó vasutintézetet.

Nálunk a francia új vasuti törvénynek semmi gyakorlati jelentősége egyelőre nincsen. A vasut és alkalmazottait illetőleg egészen más felfogás uralkodik, mint Franciaországban. A vasutak legnagyobb részét az állam tulajdonát képezik, vagy állami kezelésben vannak, tehát a személyzet ehhez képest is inkább állami alkalmazottaknak tekintetnek. A magyar vasutasok jogállása különben teljesen rendezetlen még, mert bizonyos esetekben közhivatalnokok, másban nem. Ezért gyakran előfordul, hogy a vasutas maga sem tudja, hogy kétlaki minőségében milyen felfogáshoz igazodjék. Ezen pedig változtatni kell, mert vasuti szolgálatban előfordulnak olyan esetek, mikor az illetőnek tudnia kell, hogy eljárása milyen elbírálás alá esik.

## A nagybögő.

Nem halt még ki a humor. Ugyan a vasutnál alig van idő élcelődésre, azonban gyakran a körülmények alakulása önkéntelenül olyan helyzeteket teremt, mely változatosságot hoz a különben egyhangu életbe.

A vasuti felsőbbség gondoskodása egyszer egy fiatal, reményteljes hivatalnokot dugott bele X. elhagyatott, kicsiny állomás vezetői székébe. Amolyan talpig becsületes, jólelkű, derék fiu volt, ki azonban elmulasztotta a jelentkezés sorrendjét akkor, mikor az uristen a koponyához eszt is osztogatott. Szóval éldegélt a maga módja szerint. Senkinek, még a vasutnak sem vált kárába, bár hasznára sem szolgált.

Nem vezette az állomást, inkább őt vezették az események és ha egy lépéssel mindig vissza is maradt, végtére elért oda, honnan a többiek ismét egy lépéssel tova mentek. Így éldegélt hosszú időközön át, míg egyszer egy váratlan esemény ki nem hozta a sodrából. A vasuti napi munkát elvégezte rendszeren, órapontossággal. Eregette a vonatokat jobbra, balra, minden fentartás nélkül. Kiadott ő jegyet annak, aki megfizette, sőt még a vasut tekintélyére is tulajdonosan vigyázott.

Ilyen elhagyott fészék utasai a községből kerülnek ki. Néhanapján indulnak utnak, mikor hivatalos instancia, vagy bevásárlás szólítja el a városba. Velük mint jó ismerősökkel bánt el a mi főnökünk. Elutaztak, visszajöttek, anélkül hogy erről valaha is említést kellene tenni. Egyszer azonban az állomásra tévedt egy fekete-képi muzsikuscigány. Valamelyik közeli községből jött ide esküvőre muzsikálni. Fáradtan, bágyadtan, egy átvirrasztott, átmuzsikált éjszaka után állított be az állomásra és letilt a bejáró lépcsőjére. Vele volt kenyérkereső szerszámja, nagybögője. A bögőt nekitámasztotta a falnak, ő meg ott ült mellette és csak olykor vetett rája szerető, bizalmas tekintetet.

Jó darabig ült ott a cigány. Sokan fordultak meg mellette, de senki sem kérdezősködött utána, hogy mi járatban van, merre tart, honnan jött. Mint minden vonatérkezés előtt, ugy most is sorra járta az állomás baktér a váróhelyiségeket. A váróhelyiség csak egy teremből állt, mely szobának is csak nagy jóakarattal volt nevezhető, de homlokán mégis büszkén hordozta hivatalának bélyegét, a „Váróterem“ elnevezést. Ide kiáltott be a baktér: „Tessék jegyet váltani!”

A cigány is felkerekedett és odaállt a pénztár ablakához. Belül a főnök volt, ki hivatalos komolysággal rendezte a kiosztásra váró szomszédforgalmu jegyeket. A cigány mély alá-

zattal emelte meg kalapját és beszólt a kinyitott pénztárablakon:

— Nagyságos állomásigazgató ur, kírnik egy egész jegyet házsáig.

— Azt mondd meg cigány, hol akarsz le szállani. Honnan tudjam én azt, hol van a te hazád?

— Hát kírem szípen, csak itt a szomszíd állomásra adjon egy kártyát.

A főnök megszokott egykedvűséggel nyújtja át a jegyet, megolvassa a pénzt, félreteszi és azzal zárja a pénztár ablakát. Már épen elmenőben volt, mikor a cigány megzörgeti az ablakot és az ujjával inti vissza a főnököt. Visszatér, kinyitja újból az ablakot és mérgesen kiszól:

— Mi bajod van? Megkaptad a jegyet, megfizettél érte, hát hord el magad és ne zörgezz az ablakon. Mi már rendben vagyunk.

— Dehogy vagyunk rendben nagyságos állomásigazgató ur. Itt van még a pajtásom, ennek is el muszáj kotródnia innen.

— Hol a pajtásod? Küld ide az ablakhoz.

— Nincsen annák lába, hogy ide gyűjjön.

— Ne mókázzál cigány! Ha ő is el akar utazni, váltson jegyet, mert nem érek rá sokáig komédiázni.

— Mán hogyné ákárna velem tartani, mikor mi csak egymással szövetkezve érünk valamit.

— Ki vele. Hol a pajtásod?

— Ehun lá! Ezs a nagybögő ákár velem utázni.

Mikor a cigány a nagybögőt megmutatta, a főnök majd elszédült a nagy meglepetéstől. Mindjárt gondolta, hogy itt baj lesz. Egész pályafutása alatt nem volt nagybögővel dolga. Arra meg épen nem számított, hogy az állomáson valaha ilyen instrumentumot fognak feladni.

Hideg verejték gyöngyözött homlokán, mikor gondolatait rendezni kezdte. Hiába törte fejét, arra nem tudott visszaemlékezni, hogy nagybögőt szoktak-e, szabad-e a vasuton szállítani. Már majdnem kétségbeesett, ha közben mentő eszméje nem támad. Behívatta a baktér, kinek kiadta a parancsot:

— A nagybögőt lemászálni!

Mély alázattal követte a cigány a baktér. Annak rendje-módja szerint megmérlegelték a nagybögőt és indultak vissza a pénztárhoz. Ezalatt a főnök rettenetes küzdelmet vívott meg magában. Átlapozta az utasításokat, a dijszabást, még az egészségügyi rendeleteket is átfutotta: de a nagybögőnek még a nyomára sem tudott jönni. — Ilyen kredóba sem került még soha — gondolta magában.

— Hm! Nagybögő, — tűnődött tovább — ez bizonyára terjedelmes áru. Persze hogy az! Hiszen nagy, bolond nagy hegedű. Meg aztán tűzveszélyes is, mert fából van.

Mig így gondolatokba merülve járkált fel és alá, egyszer csak homlokára ütött.

— Megvan! A nagybögő robbanó áru. Igenis az. Robbanó, még pedig a javából. He elpattan a hurja, akkorát szól, akár egy pisztoly.

Hogy megnyugtassa magát, odahívja a cigányt.

— Mikor hoztad a nagybögőt?

— Tegnap.

— Aztán vonaton jöttetek?

— Hát persze, hogy ázson.

Megint csak előveszi az utasításokat és kellő komolysággal lapozgat benne. Már a cigány-nak is fogytán a türelme, de meg a vonat is közeledett. Tenni kellett valamit, akármit is, de azonnal és sürgősen. Végszükségében mentő ötlete támadt. Saját tekintélye forgott kockán, azt kellett megmenteni. Ugy tett, mintha meg-

találta volna a megfelelő paragrafust és fölény-nyel szólt a cigányhoz:

— Baj van!

— Mán hogy vóna báj — felelte a cigány.

— Bizony baj van. Itt a törvényben az áll, hogy nagybögőt csak minden másnap szabad a vasutra feladni.

— Ez áztán igazsán báj. Hát mos! mi lesz?

— Semmi. Te elmész, a nagybögő meg itt marad.

— Abból ugyan nem lesz semmi, nágságos állomásigazgató ur. Vágy elmegyünk együtt, vágy itt márúndk. De mi soha el nem válunk egymástól.

Ugy is lett. A cigány visszaadta a jegyét, a főnök meg átadta a jegy árát. A vonat elrobogott, a cigány az állomáson maradt. Ott várta be a reggelt, mikor a másik szolgálattevő került a pénztárhoz, ki azután a cigányt is, a nagybögőt is utnak bocsájtotta. Azóta a cigányok arrafelé akkor adják fel a nagybögőt, mikor nem a főnök, hanem a másik árusítja a jegyeket.

### A motoros forgalom.

Az egész kontinens vasuti hálózatán eredményesen használják alsóbb rangú vasutak személyforgalmának lebonyolításánál a motoroskocsikat. Csupán az államvasutaknak volt kedvezőtlen tapasztalata a motoroskocsikkal. Ugyanazokkal, melyekkel más vasutak vígan mentek az államvasutak nem tudtak boldogulni. Beavatták nagyon jól tudják, hogy legfőképpen nem a kocsikban volt a hiba, hanem a rendszerben, mely a motoroskocsikat ugyan beszerezte, de azután sorsára is hagyta.

Az államvasutak személyzete nem szerette a motoros kocsikat. A motorvezetők előbbeni beosztásukhoz képes degradációnak tartották a motoros szolgálatot. Legbiztosabban tehát akként szabadulhattak meg gyűlölt beosztásukból, ha kimondták a motoros kocsikra a halálos ítéletet. A motoros személyzet nem akart, tehát nem is tudott bánni a motorokkal. Állandóan elakadtak vele; hol itt, hol ott találtak valamilyen szerkezeti hibát. A forgalom minduntalan megakadt; a motoroskocsi megunva a dicsőséget menetközben megállt, az utasok zugolódtak, a vezetőség pedig elpártolt a motoroskocsiktól.

Az államvasutaknál megesezt a hiba, hogy a motorvezetőknek szolgálatát nem fogták fel helyesen. Ezt a szolgálatot átmenetinek kellett volna statuálni oly formán, hogy bizonyos szolgálati idő után a motorvezetők mozdony-szolgálatot nyerhessenek el. Mert ismerni kell az emberek lélektanát, mikor egy új rendszert akarunk életbe léptetni. A vasutnál a mozdonyvezetői szolgálatot tartják az elite szolgálatnak, míg a motorosok lenézésnek, gyakran gunynak vannak kitéve. Ki mozdony-szolgálatra vágyik, nem szívesen megy el motorvezetőnek. Azonban ha motorszolgálatát átmeneti jellegű és attól függ további haladása milyen eredményt produkál mozdonyvezetői minőségben: akkor egészen más kedvvel, ambícióval végzi el szolgálatát. Ezt a tényt felejtették el az államvasutaknál komoly megfontolás tárgyává tenni; ezért nem sikerült a motorforgalom úgy, mint más vasutaknál.

Bármit beszélnek is a motorelles hivatalos körök, alsóbbbrangu vasutak személyforgalmát leg-gazdaságosabban motorosvonatokkal lehet lebonyolítani. A mi helyiérdekű vasutaink személyszállítása — mi tagadás benne — általában igazolja azoknak a bírálatát, kik a vicinálisokból gyakran rossz vicceket csinálnak. Eltekintve

attól, hogy oly lassan dőcögnek, hogy az utazás végéig alig lehet kivárni, a személyszállítás általában a teherforgalommal van összekapcsolva. A teherforgalom lebonyolításához áruk ki- és berakodásához, állomásokon való tolatásokhoz idő kell, mit az utasoknak kell az utazási időből feláldozniok. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy a helyi érdekű vasutak személyforgalma legtöbbszörre átmeneti forgalommal változott. Teher- és személyforgalom összekapcsolása azután olyan állapotok kialakulását eredményezi, hogy a menetrendek legnagyobb-részt nincsenek tekintettel a helyi érdekekre. Furcsa jelenség, de manapság még tényleges valóság, hogy a helyi érdekű vasutak helyi, tehát szomszédos személyforgalom alatt maradnak.

Bizonyára nincsen azoknak igazuk, kik a helyi érdekű vasutak személyforgalmát oly formán kívánják magyarázni, hogy a helyi igények az átmeneti forgalom alatt maradnak. Hogy a szomszédos forgalom egyelőre még a normális alatt marad, annak nagyrésztben a menetrendek is az okai. Miután nincsen megfelelő és alkalmas olcsó közlekedési eszköz: a személyszállítást összekapcsolták a teherszállítással. Természetes, hogy a teher- és személyszállítás idejének összetalálkozása legrikkább esetben egyezik a helyi igényekkel. A vicinális vasutak menetrendjei továbbá olyformán szerkesztettek, hogy az utasok alkalmas csatlakozást találjanak a fővasutak vonataihoz.

Az imént előadottakból látszik, miképpen a vicinálisoknál minden tekintet kellő figyelemben részesülnek, csupán a legfontosabb helyi igények maradnak gondozatlanul. Bár közgazdaságilag régen bebizonyítást nyert, sőt egyes magánvasutak példái fényes tanulsággal szolgálnak, hogy rengeteg kiaknázatlan érték hever a megmosolygott vicinálisok mentén. Az államvasutak ma sem tudnak felemelkedni arra a magaslatra, melyről a helyi érdekű vasutakat gazdaságosan kezelni kell. Az államvasutaknál a gyorsvonatok járása a legfontosabb, bár abból, ha nem is fizetnek rá, de tényleges hasznuk nincsen; a vicinálisok ellenben megmaradnak abban a kezdetleges stadiumban, honnan majd egykoron szerencsésebb vezetés mellett mozdulnak ki.

Hogy a vicinálisok személyforgalma nem tud a szükségleteh mérten fejlődni, annak a menetrendek mellett még legfőképpen abban kell az okát keresnünk, hogy nem áll olcsó és alkalmas közlekedési eszköz rendelkezésre. A motorok pótlására ugyan beszereztek kis mozdonyokat, de vicinálisokon a mozdony semmi esetre sem lehet az a vonóeszköz, mely gazdaságosan pótolja a motorkocsikat.

A motorkocsik kevesebb személyzetet kívánnak és a járművekben is nagy takarékoság érhető el. Vicinális vonalon nem is képzelhető el más közlekedési eszköz mint olyan, mely a legkisebb anyagi áldozat és fentartási költség mellett a helyi igényeket teljesen kielégíti. Hogy az államvasutaknál kevés szerencsével kísérleteztek motoroskocsikkal, szerintünk nem lehet ok arra nézve, hogy a további kísérletektől eltekintessünk. Az államvasutak kezelésében van a helyi érdekű vasutaknak legnagyobb része. Nem közömbös ennél fogva az üzleti eredményre, hogy mennyit jövedelmeznek a vicinálisok. A teherforgalom határok között mozog, a személyforgalom azonban aszerint emelhető, amilyen mértékben a közlekedési alkalmatlóság rendelkezésre áll.

Motoros járatokkal első sorban a helyi igények elégíthetők ki. Ha alkalmas eszköz alkalmas időben van kéznél, az utazási kedvet lehet óriási mértékben fokozni. Motoros forgalom

mellett olyan menetrendet lehet készíteni, mely az illető vidék szükségletének leginkább megfelel. *Személyforgalmat alkalmas eszközökkel csinálni lehet.* Mentül több a vonat, annál több az utas. Hol gyakran közlekednek vonatok, ottan fejlődött ki a nagy személyforgalom. A vasutnak, mint üzleti vállalatnak minden eszközzel kell odahatni, hogy jövedelmét fokozza. Ilyen jövedelmezőségi eszköz a motoroskocsi, ha az a forgalom céljaira kellő körültekintéssel használják fel. Ezért sürgetjük mi, hogy az államvasutak ne mondjanak le egy eleve elhibázott kísérlet kudarca után a motoros forgalomról. Ha megfelelő szerkezeti és rendszerű motoroskocsikat okos előrelátással helyeznek forgalomba: az eredmény feltétlenül kedvező leend. Mikor a többi vasutak boldogulnak, sőt gyarapodnak motoros forgalom mellett, az államvasutak sem fognak ráfizetni.

### Bírói határozatok a vasuti jog köréből.

Közlő: dr. Hajós Jenő.

1

**Jogsabály.** *A fuvarozásért illetéktelenül beszedett díj visszatérítése iránti igény per útján a fuvarozási szerződést közvetlenül megkötött első vasut ellen is érvényesíthető. (1892. XXV. t.-c. 26., 27. §§.*

**A kir. ítélőtábla:** A vasuti üzletszabályzatnak a vasuti fuvarozás tárgyában Bernben létrejött és az 1892. XXV. t.-cikkbe becikkelyezett nemzetközi egyezménynek 26. és 27. cikkével megegyező 73. és 74. §-ai azt szabályozzák, hogy a fuvarozási szerződésből a felek és vasutak között felmerülhető perekben ki léphet fel felperesként és melyik vasut vonható perbe alperesként?

Az üzletszabályzat (és idézett törvény) most hivatkozott tételei általában a fuvarozási szerződésből keletkező igényeknek bírói érvényesítéséről intézkednek, az e szakaszok alapján támasztott igények tekintetében tehát első vonalban az a határozó, vajjon azok a fuvarozási szerződésen alapulnak-e?

Ahoz pedig, hogy a fuvarozásért illetéktelenül beszedett díj visszatérítése iránti igény a fuvarozási szerződésből származó igényt képez, már csak azért sem férhet kétely, mert az üzletszabályzatnak a fuvardijra vonatkozó 61. §-a (id. törvény 12. c.) utolsó pontja kimondja, hogy a díjszabásnak helytelenül alkalmazásából vagy a fuvardijak és illetékek megállapításánál előforduló számítási hibákból eredő igényekre nézve a 90. §. (id. törvény 44. c.) első bekezdése nem alkalmazható, ez a hivatkozott hely pedig a fuvarozási szerződésből eredhető igények megszűnéséről intézkedik.

Ezekből folyólag, tekintettel arra, hogy az üzletszabályzat 74. §-a (id. törvény 27. c.) 3. pontjának első része a fuvarozási szerződésből eredő igényeket szintén általánosságban említi és ezekre nézve állapítja meg, hogy ezek per útján mely vasut ellen érvényesíthetők, ennek a pontnak végén foglalt abból a vagylagos rendelkezésből: „vagy pedig azon vasut ellen (érvényesíthető), amelynek vonalán a kár keletkezett“, nem az következik, hogy ez a pont egészben csakis kártérítési igényekre vonatkozik, hanem az, hogy a benne foglalt vagylagos rendelkezésen kívül a kártérítési igényekre vonatkozólag, különösen a fuvarozási szerződésből eredhető egyéb igényekre ki nem terjedő, külön és kivételes alperességet is kívánt megállapítani.

Minthogy pedig az üzletszabályzat 61. §-ának 4. bekezdéséhez tartozó, a díjszabás I. részé-

ben foglalt általános póthatározmány a felebbezési bíróság által helyesen kifejtetteknél fogva, de meg azért sem szolgálhat a fenforgó esetben szabályozóul, mert a póthatározmány az illetéktelenül beszédett díjnak peren kívüli eljárás útján való visszatérítése módját szabályozza, jelen esetben azonban a díjvisszatérítés iránti igénynek per útján való érvényesítése forog kérdésben és minthogy ekként az üzletszabályzat 74. §-ának (id. törv. 27. c.) 3. pontja alapján, mely a fuvarozási szerződésből eredő igényeknek per útján a fuvarozási szerződést közvetlenül megkötött első vasut ellen való érvényesíthetőségét is megállapítja, a felebbezési bíróság alperesnek, mint első vasutnak a fuvardíj visszatérítés iránti kötelezettségét (alperességét) helyesen mondotta ki. (1896 november 6. 1896. II. G. 72. sz. Térfi I. k. 174 l.)

## 2.

**Jogsabály.** A vasuti fuvarozási ügylet megkötésének feltételét a fuvarlevél kiállítása s annak a vasut által átvétele képezi.

A vasut a címzett ellen csak oly követeléseket érvényesíthet, melyek a fuvarlevélre alapíthatók. (1892. XXV. t.-c. Vasuti üzletszabályzat 54. §.)

A kir. Itélőtábla. Alperesnek az a panasza, hogy a felebbezési bíróság jelen ügy eldöntésénél a K. T. 311. 312 és 313 §-ában foglalt anyagi jogsabályokat helytelenül alkalmazta illetve mellőzte, alaptalan.

A kereskedelmi törvény 312. §-ának rendelkezéséből ugyanis kétségtelenül kitűnik, hogy a 311. §-nak az a rendelkezése, mely szerint a kereskedelmi ügylet érvényességéhez a törvényben kijelölt eseteket kivéve azok írásba foglalása, vagy egyéb alakszerűségek nem szükségesek, csak akkor nyerhet alkalmazást, ha a felek az ügylet érvényességét bizonyos alaktól függővé nem tették.

A felebbezési bíróság által megállapított és alperes részéről felülvizsgálati kérelmében meg sem támadott tényállás szerint felperes, mint a címzettnek jogutóda alperes vasuttól oly mérlegelési díjak visszatérítését követeli, melyeket alperes a perhez csatolt és kocsirakományi árukról szóló fuvarlevelek alapján a címzettekől beszédett annak dacára, hogy a feladók a sulynak a vasut által való megállapítását a fuvarlevelekre vezetett írásbeli nyilatkozattal nem kívánták.

A szóban forgó fuvarozások idejében érvényben volt és az 1892. XXV. t.-c.-ben foglalt felhatalmazás alapján kibocsátott vasuti üzletszabályzatra hivatkozással megkötött vasuti fuvarozási ügyletekből folyólag a szerződő felek, valamint a fuvarlevelekben megnevezett címzettek között keletkezett jogviszony tekintetében kétségtelenül az említett üzletszabályzat határozmányai irányadók.

Már pedig az említett üzletszabályzat 54. §-ának az 1892. XXV. t.-c.-be iktatott berni nemzetközi egyezmény 8-ik cikkének teljesen megfelelő első bekezdése 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, 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 időpontjától kezdődő hatálytalan 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 üzletszabályzat 54. §-ában

meghatározott alakban, vagyis az 54. §-nak megfelelő okirat (fuvarlevél) kiállítása és annak a feladó állomás részéről való átvétel által létesül.

Az üzletszabályzatnak a fuvarozási ügyletet megkötő felek feltétlenül kötelező intézkedései tehát az ügylet érvényességét az üzletszabályzatban meghatározott ettől az alaktól teszi függővé.

Minthogy pedig abban az esetben, ha a szerződés érvényességéhez meghatározott alak kívántatik, a feleknek a szerződés keretébe eső és annak kiegészítő részét képező bármely megállapodás csak úgy bírhat érvénnyel, ha az a szerződés érvényességéhez megkívánt alakban létesül: ennélfova 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 felvették vagy az abban hivatkozott és a szerződés egyik alkatrészét képező vasuti üzletszabályzatban foglaltatnak, a vasut tehát a fuvarozásból folyólag az árut és fuvarlevelet elfogadó s az üzletszabályzat 67. §-a szerint a vasutnak a fuvarlevél értelmében való kielégítésére köteles címzett ellen csak oly követeléseket érvényesíthet, melyek a fuvarlevélre illetve az üzletszabályzatra alapíthatók.

Tekintve már most, hogy a jelen esetben irányadó 1892. évi vasuti üzletszabályzatban 53. §-ának 3. pontja és az avval kapcsolatos díj-szabásnak e §-ra utaló VI. tétele szerint kocsirakományi áruknak a vasut csak akkor tartozik az áruk súlyát megállapítani és csak akkor szedhet mérlegdíjat, ha a feladó a sulynak a vasut által leendő megállapítását kérte, az 53. §-hoz tartozó VII. póthatározmány szerint pedig a feladó ezt a kívánságát írásban a fuvarlevélen tartozik kijelenteni: a kocsirakományi áruk súlyának megállapítása a vasutat csak abban az esetben jogosíthatja fel mérlegelési díjnak a címzettől beszédésére, ha a mérlegelésre vonatkozó megállapodás az üzletszabályzatban meghatározott alakban létesült, vagyis a feladónak a fuvarlevélre vezetett írásbeli nyilatkozatában nyert kifejezést.

Minthogy azonban a fentebbiek szerint a fenforgó esetben ez meg nem történt, a feladók és az árukat átvevő vasuti közegek között a mérlegelésre nézve netalán szóbelileg létrejött megállapodás pedig a vasutat mérlegelési díjnak a címzettekől követelésére a kifejtetteknek fogva fel nem jogosította, a felebbezési bíróság nem sértette meg a K. T. 311. és 312. §-ában foglalt anyagi jogsabályokat, midőn a vitatott szóbeli megállapodás bizonyítására felajánlott bizonyítékok mellőzésével azt mondotta ki, hogy a mérlegelésre vonatkozólag az üzletszabályzatban meghatározott alakban létrejött megállapodás nem léteben alperes jogos alap nélkül hajtotta be a címzettekől a kereseti követelés tárgyát képező mérlegelési díjakat.

A K. T.-nek a felülvizsgálati kérelemben felhívott 313. §-ában foglalt rendelkezés pedig jelen per eldöntésére egyáltalában nem bír befolyással, mert jelen perben nem képezi jogvita tárgyát az, hogy az írásbeli szerződés bir e az annak érvényességéhez az idézett §. szerint megkívánt kellékekkel.

Alaptalan alperesnek az a panasza is, hogy a felebbezési bíróság ítélete a megbízás nélküli ügyvitelre vonatkozó, illetve a K. T. 284. §-ában foglalt anyagi jogsabályokba ütköznék, mert a K. T. 284. §-ának az a rendelkezése, hogy a kereskedő üzleti körében másnak részére teljesített szolgálatokért külön kikötés nélkül is díjt követelhet, nem nyerhet a fenforgó esetre al-

kalmazást. Ez a törvényi rendelkezés ugyanis csak más megállapodás nem léteben nyerhet alkalmazást, már pedig a kocsirakományi áruk mérlegeléséért a vasut a fuvarozási szerződés kiegészítő részét képező és a szerződő feleket a fentebbiek szerint feltétlenül kötelező üzlsz. 53. §-ának 3. pontja szerint csak az ott és a díj-szabásban meghatározott, de jelen esetben fenn nem forgó feltételek mellett követelhet díjt. (1896. II. G. 98. sz. Térfi I. k. 230. l.)

## 3.

**Jogsabály.** A vasutaknak az a kártérítési kötelezettsége van az 1874. évi XVIII. t.-c. által szabályozva, amely őket a vasut üzemének sajátos veszélyeivel okozati összefüggésben álló balesetek folytán terheli és ennek körébe nem vonható az az eset, amikor a baleset nem a szorosabb értelemben vett vasuti üzem folyamában, hanem akkor következett be, amidőn a fuvarozott árunak, a rendeltetési helyre érkezett állomásozó vasuti kocsiból való kirakodása eszközöltetett.

Az azonban, hogy a vasutaknak az üzem különös veszélyéből eredő szigorubb felelősségét szabályozó törvényes intézkedések nem alkalmazhatók, nem zárja ki azt, hogy a vasutak kártérítési felelőssége az ez irányban fennálló általános magánjogi elvek alapján megállapítható.

A vétkeességéből származtatott kárigenynek nem képezi feltételét, a kárt igénylő és a vétkes fél között szerződési viszonynak létezése, hanem csak az, hogy a baleset a magánjog szabályai szerint vagyoni felelősséget megállapító vétkeességgel okozati összefüggésben álljon.

A vasut kártérítési felelőssége, az ügylet szabályai szerint üzlete körébe tartozó kibérleli ügyletnél alkalmazottjainak vétkes gondatlansága miatt.

A vasuti üzletszabályzat 77. §. 3. pontjának a kártérítési felelősség korlátozására vonatkozó rendelkezése csak az áruban a be- vagy kirakodásnál bekövetkező kárra vonatkozik.

A vétkeesség folytán fennálló kártérítési kötelezettséget meg nem szüntetheti az, hogy akit a baleset ért, szintén gondatlanság terhel, mert ez a körülmény csak a kártérítés terjedelmére bírhat befolyással.

**Tényállás.** Az alperes államvasutak által fuvarozott kórakományi rendeltetési helyére megérkezvén, annak az átvevő részéről a vasuti kocsiból való kirakodása céljából az államvasutak az átvevőnek használati díj mellett egy emelő gépet bocsátottak rendelkezésére. A kirakodás közben az emelő-gép láncja elszakadván, a leesett súly a felperest, aki a kirakodásnál az átvevő által alkalmazott munkás volt, leütötte és rajta súlyos sérüléseket okozott. Meg van állapítva, hogy a használatul átadott emelőgép rendeltetési céljaira használhatatlan, rossz állapotban volt. A felperes kártérítési igényt érvényesítvén az államvasutak ellen, az államvasutaknak a védekezése a perben főleg az volt, hogy miután az 1784. XVIII. t.-c. értelmében csak az üzem alatt bekövetkezett kárért felelősek, az üzem pedig akkor, amikor a felperest a baleset érte, már be volt fejezve, miután a fuvarlevél átadásakor a címzettnek a fuvarozott áru is át van adva, ennélfova azon balesetért, amely az üzem befejezése után esetleg alkalmazottjuk gondatlansága miatt az áru kirakodásánál a felperest érte, az államvasutak kártérítési felelősséggel nem tartoznak. A felebbezési bíróság az alperes kifogásainak helyt adva, a felperest keresetével elutasította, az ennek részéről beadott felülvizsgálati kérelemnek a kir. Curia helyt adott s az alperes államvasutak kártérítési kötelezettségét megállapította a következő indokolással:

A felebbezési bíróságnak tényállása szerint mindkét felperes olyan baleset folytán érvényesít kártérítési igényt az alperes államvasutak ellen, mely az I. rendű felperest érte akkor, amikor a szegedi vasuti telep állomáson a F. J. és Fiai cég részére fuvarozott közszállítmálynak kirakodását a vasuti kocsiból az átvevő megbízásából többbedmagával az államvasutak által rendelkezésükre bocsátott emelőgéppel eszközölvén, az emelő gépnek láncja elszakadt s a lezuhanó súly az I. rendű felperes lábát össze-

A felelősségi bíróságnak ítéleti indokaiban kifejezést nyert az a jogi álláspontja, hogy ezen balesetért az államvasutak az 1874: XVIII. t.-c. értelmében felelősségre nem vonhatók, helyes ugyan, mert ez által a törvény által a vasutaknak az a kártérítési felelősségük van szabályozva, amely a vasut üzemének sajátos veszélyeivel okozati összefüggésben álló balesetek folytán a vasutakat terhel, ennek körébe pedig nem vonható a fenforogó eset, amelyben a baleset nem a szorosabb értelemben vett vasuti üzem folyamában, hanem akkor következett be, amidőn a fuvarozott árunak a rendelkezési helyre érkezett állomásozó vasuti kocsikból való kirakódása eszközöltetett.

Az azonban, hogy a vasutaknak az üzem különös veszélyéből eredő szigorubb felelősséget szabályozó törvényes intézkedések jelen esetben nem alkalmazhatók, azért nem zárja ki azt, hogy az alperes államvasutaknak kártérítési felelőssége a kártérítésre nézve fennálló általános magánjogi elvek alapján megállapítható.

Téves a felelősségi bíróságnak az a jogi felfogása, hogy az államvasutak a jelen esetben kártérítésre azért nem kötelezhetők, mert a baleset I. rendű felperest akkor érte, amikor a F. J. és Fiai cég megbízásából teljesítette a kirakódást és e célra az emelőgépet is az államvasutak nem az I. rendű felperesnek, hanem ennek munkaadójának adta használatba s ekként szerződési viszony az I. rendű felperes és az államvasutak között a baleset idejében nem állott fenn. Téves ezen felfogás azért, mert a felperesek kártérítési igényüket az államvasutak alkalmazottjainak az államvasutak kártérítési felelősségét maga után vonó vétkességére alapítják, másnak vétkességéből származtatott kártérítésnek pedig nem képezi feltételét a kártérítést igénylő és a kötelezett között szerződési viszonynak létezése, hanem csak az, hogy a bekövetkezett baleset olyan vétkességgel álljon okozati összefüggésben, amely a magánjogi szabályok értelmében a vagyoni felelősséget megállapítja.

A felelősségi bíróság tényállásában megvan állapítva, hogy az államvasutak részéről a kirakodás céljából használatba adott emelőgép ennek használati céljaira nem megfelelő állapotban volt és hogy a baleset annak következtében állott be, hogy a gépnek a lánca a kirakodás közben elszakadt.

Megvan állapítva, de kétségtelen ez a tárgyaláson bemellékelt vasuti díjszabályzatnak D. I/V. alatti rendelkezéseiből is, hogy az államvasutak oly nagyobb súlyú kocsirakományoknak kirakódása céljaira, amelyeknél ez a félnak a köteleessége, emelőgépet használati díj mellett a feleknek rendelkezésre bocsátani szoktak.

Ezen tényállás folytán az államvasutaknak kártérítési kötelezettsége a fennforgó balesetért kétségtelen, mert saját szabályai értelmében, üzlete körébe tartozik a kocsirakományoknak kirakodásához az emelőgépnek használati díj mellett, használatba adása. Ebből kifolyóan pedig köteleességben van arról is gondoskodni, hogy a használatul átadott gép annak használati céljaira is megfelelő jó karban legyen és amennyiben alkalmazottja rossz karban levő gépet adott át használatul, a köteleességszerű gondosság elmulasztása folytán ennek oly vétkessége forog fenn, amelyért a kártérítési felelősség az államvasutak, alkalmazottjuk gondatlansága miatt terheli.

A felelősség alól nem mentheti fel az államvasutakat az üzletszabályzat 77. §-a 3. pontjának az a rendelkezése, mely felelősséget oly áruknak ki- vagy berakodásánál, melyeknél a kirakodás a félnak köteleessége, korlátozza, mert a kártérítési felelősségnek ez a korlátozása nyilvánvalóan csak magában az áruban bekövetkező károsodásra vonatkozik.

Nem birhat befolyással az államvasutak kártérítési kötelezettségére, a baleset miatt folyamatba tett büntető vizsgálatnak eredménye sem, mert még abban az esetben is, ha alperes alkalmazottja büntető uton felmentetik, felperes nincs elzárva attól, hogy igényét polgári per útján érvényesítse.

A kártérítési kötelezettség megállapítására nézve nem birhat döntő súllyal az sem, hogy a rendelkezésre bocsátott emelő gépnek rossz állapotáról az I. rendű felperesnek munkaadója

és ennek a kirakodást teljesítő emberei is tudomással bírtak s hogy ennélfogva ezeket is gondatlanság terheli, mert ez a körülmény meg nem szüntetheti az államvasutaknak felelősségét az ő terhére eső gondatlanságért, és csak a kártérítés terjedelmére, esetleg a felmerült kárnak megosztására szolgálhat alapul.

(Kir. Curia I. G. 266/96. 1896. nov. 20).  
Dr. Térfi II. köt. 104 lap.

### Három láda dohány.

Idők mulásával kivész az a romanticizmus, mely még nem is oly régen messze földön hírességet szerzett a magyar vasutasnak.

Akkor, mikor nem ölte még meg a lelkeket a sok hiábavaló paragrafus, a vasut is jövedelmezőbb volt, a vasutasnak is jobb dolga volt. A dolog mellett jutott idő a mulatozásra, meg apróbb csinytevésre is. Néha a vasut, olykor a közönség, gyakran a vasutas bánta ezeket a huncutságokat, végeredményében azonban mindenki meg volt elégedve vele.

Évekkel ezelőtt valamelyik kisebb vasuti garnizonban, hol a főnökön kívül alig egy-két lelket számlált a vasuti személynzet, nagy dolog történt. Három láda érkezett meg egy ismeretlen címzett nevére. Nem kereste senki sem, hogy mi van benne, ki a tulajdonosa, hanem szokás szerint elhelyezték a raktár védett helyiségeiben.

Telt-múlt az idő, de a tulajdonos csak nem jött el érte. Napokon át észrevétlenül húzódt meg a három láda a raktár biztos falai között. Kinek dolga akadt a raktárban, ügyet sem vetve haladt el a ládák mellett, olyan megszokott dolog a vasuti életben, hogy az áruk néha napokig, hetekig várnak jogos tulajdonosukra. Ezek a ládák is elállhattak volna azon a kis állomáson akár a világ végéig, ha a raktárnok egy szép napon különös felfedezést nem tesz a raktár vizsgálatánál.

A raktár ajtajának kinyitásánál különös illat csapta meg az orrát. Az első pillanatban tisztában volt vele, hogy ez az illat valami jöfőle dohánytól származik. A raktárbeli áruk között kutatta, hamarosan eljutott a három ládához, melyből csak úgy áradt a szüzdohány megbűvölő illata. Már majdnem rosszra határozta el magát, mikor meggondolva a dolgot, elment a főnökhöz és jelentette, hogy a három ládában dohány van.

A főnök érdeklődés nélkül hallgatta végig a raktárnok jelentését, a dolog pedig abbamaradt. A rákövetkező napok egyikén már a hivatalnok is elmondta a főnöknek, hogy a raktárban érezhető dohányszag alighanem a három ládától származik. Ilyen alapos feltevések után végre a főnök is rászánta magát, hogy a dologot körülmenyesebben megvizsgálja. Az állomás személyzetét kiegészítette a bakterrel és kiszálltak komoly bizottságként a raktár helyiségeibe.

A főnök kénytelen volt megállapítani, hogy a jelentések helyes következtetéseken alapulnak. A három láda tényleg dohányt tartalmazhatott. Miután az áru másnak volt bevallva, elhatározták, hogy a ládákat felbontják és úgy állapítják meg a helyes „árubevallást.” Az elhatározást tett követte. Rövid pillanat után az egyik ládának felnyitott a fedele. Az egész társaság megbűvölve állott a szemek elé táruló látvány hatása alatt. Tényleg és valóságban a legkivánatosabb sárga verpeléti szüzdohány volt a ládába csomagolva. Az első láda után a többire került a sor. Valamennyiben dohány volt, még pedig a legkiválóbb fajtaból.

Mig így valamennyien a váratlan látványosságtól lenyűgözve némán bámulták a mosolygó dohányt, agyukban különös gondolatok kergettek egymást, melyek abban egyeztek meg: hogy bizony jó volna a dohányt megtartani maguknak, helyébe pedig más kellene a ládáknak elhelyezni. Anélkül, hogy gondolataikat egymással kicserélték volna, azonnal tisztában voltak vele, hogy egy nyomon tartanak.

Szemüknek villogása elárulta, hogy egy akaratot vannak. A kínos csendet a főnök szakította meg. Mindannyiuk kívánságát tolmácsolta, mikor kimondta az elhatározást, hogy a felfedezett dohányt annak rendje-módja szerint igazságosan széjjel osztják egymás között. Erről

az esetről azonban soha senkinek sem szólnak, minek nagyobb erősségére kézfogással szigorú fogadalmat tesznek egymásnak. Általános helyeslés kísérte a főnök kijelentéseit: Ott a nyitott láda fölött fogtak egyszerre kezét a főnök, a hivatalnok, a raktárnok és a bakter. E szent fogadalom megtörténte után igazságos négy részre osztozkodtak meg.

Az üres ládába a raktárban szanaszét heverő öreg téglákat helyezték bele; tetejére egy kis dohányt tettek nyomtatéknak, végül pedig a ládák tetejét újból rászögelték. A bizottság dolga végeztével meglegedetten távozott el a hely színeről.

Már majdnem megfeleltek az esetről, mikor egy szép napon beállt három falusi ember és kiváltja a heverő ládákat.

Elképzelhető, mily nagy mozgalom volt e pillanatban a különben csendes állomáson. A jövevények szépen kifizették a szállítási díjakat, meg az addig jócskán felszaporodott fekbérilletéket. Utána valamennyien kimentek a raktárba, hogy tanuik legyenek a ládák elszállításának. A főnök halkan odasugta a többieknek, hogy halál fia lesz az, ki elneveti magát.

Hiába erőlködött a három atyafi, csak nem voltak képesek a ládákat megemelni. Valamennyien neki feküdtek a ládáknak, de majdnem megszakadtak bele, míg képesek voltak azokat helyből elmozdítani. Miután nyilvánvaló volt a láda tulsulya, mit a fuvarlevél adatai is kellőleg bizonyítottak, a vasuti hivatalos emberek indíttatva érezték magukat, hogy a ládákat utána mérlegeljék. A három falusi nem ellenkezett, csak hogy el ne árulják mit is rejt a láda titokzatos tartalma. Így történt meg azután, hogy közös erővel felgörgették a nehéz ládákat a mérlegre és a szállítmányt utánmérlegelték. Vagy 500 kiló tulsulyt mértek le, mit azután annak rendje-módja szerint ott a helyszínen bevasaltak a jámbor tulajdonosokon. Most már nem állt semmi sem útjában az áru elszállításának, hát felfüggtették a kocsiba a téglával megrakott ládákat.

Dolguk végeztével a „felek” elkészöntek és elhajtottak. Az állomási szövetség is visszament az épületbe. Jót mulattak a sikerült csinyen, melyből tulajdonképpen mindenkinek haszna, kára pedig senkinek sem volt. A vasut azért a tulsulyért kapott, mely tényleg meg nem illette volna. A vasutasok jöfőle szüzdohányhoz jutottak egy kis furfanggal; a „felek” meg épp bőrrrel menekültek meg, mert sem a fináncz nem tudta meg a tilos dohány szállítását, sem a vasutnak nem fizettek bírságot hamis árubevallásért. Hanem annyi bizonyos, hogy aligha fognak azok a derék emberek valaha tilos dohányt a vasuton szállítani.

## VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

**Értesítjük tagjainkat, hogy ezentul a hivatalos órákat délelőtt 9—12-ig és délután 2—5-ig tartjuk, mely idő alatt a befizetések teljesíthetők.**

*Felhívjuk a t. Tagtársakat, hogy küldeményeiknél postatakarékpénztári csekkre tagszámukat feljegyezni sziveskedjenek, hogy ezáltal a küldemények kezelése megkönnyíthessék s a hasonló nevek folytán előállható esetleges tévedések kikerülhetők legyenek.*

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szövetkezetünk ügyésze, **Dr. Hajós Jenő**, minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben, más napokon délután 3—6 között, irodájában (VI. Podmaniczky-u. 29.)

*Lapunk terjedelmét megnagyobbítván, módunkban áll a kartársak érdekeit érintő közleményeknek a megfelelő formában teret nyitni, felkérjük tehát a t. kartársakat, hogy ezentul akár az összességet, akár az egyes kategóriákat érdeklő értesítéseikkel, vagy közlendőkkel a szerkesztőséget megkeresni sziveskedjenek, amely azokat megfelelő formában közölni illetve felhasználni fogja. Kartársi üdvözléssel*

**A szerkesztőség.**

## A KITARTÁS TAKARÉK ÉS- HITELSZÖVETKEZET

1911. évi augusztus hó 23-án délután 3 órakor tartja meg saját helyiségeiben (VII., Baross-tér 17. II. emelet 19.)

### VIII. évi rendes közgyűlését,

melyre a szövetségi tagok ezzel meghívottnak.

### A közgyűlés tárgyai:

1. Az igazgatóság jelentése a lefolyt év üzleti év eredményéről.
2. Az évi mérleg és zárszámadás előterjesztése.
3. A felügyelő-bizottság jelentése.
4. Az évi mérleg és zárszámadás végleges megállapítása és a felmentvény megadása.
5. Felügyelő-bizottság választása.
6. Indítványok.

### Az igazgatóság jelentése az 1910/11-ik üzleti év eredményéről.

Szövetkezetünk nyolcadik évi mérlege előttünk fekszik. A tagok és üzletrészek száma a befolyt üzletévben a következőképp alakult.

Az év elején volt 663 tag 1284 üzletrésszel. Az üzleti év folyamán belépett 188 tag 367 üzletrésszel, felszámolás folytán kilépett 111 tag 213 üzletrésszel, maradt tehát az év végén 740 tag 1438 üzletrésszel.

Ezen jelentésünk kapcsán sajnálattal meg kell jegyeznünk, hogy a lefolyt üzleti év eredménye a jogos várakozáson alul maradt, mert a nehéz pénzügyi viszonyok folytán csak úgy tudtuk tagjaink igényeit kielégíteni, hogy részben nagyobb kamatterheket vállaltunk magunkra, mint amelyek tagjainktól befolytak, illetve a fentartási költségeket a veszteségi

számlánkra kellett írni. Egyben szükségesnek mutatkozott, hogy a még kezdettől fennálló kétes követeléseket is leírjuk és ezen veszteségeket a kereskedelmi törvény értelmében az üzletrészek terhére számoljuk el, illetve azok arányában a szövetségi tagoknak hozzájárulását kötelezővé tesszük. A már meglévő tartaléknak erre a célra való fordítása nem mutatkozott volna azért sem célszerűnek, mert egyrészt nem nyújtott volna teljes fedezetet, de azért sem, mert a tartaléknak felhasználása intézetünk iránt táplált bizalmat is csökkentette volna azon intézeteknél, melyekkel összeköttetésben állunk.

A 278 K 43 fillérben mutatkozó feleslegre vonatkozólag arra kérjük a közgyűlést, hogy az a tartalékalap javadalmazására fordíttassék.

Az igazgatóság.

### Jegyzőkönyv.

Mi alulírottak a Kitartás Takaré- és Hitelszövetkezet felügyelő-bizottsága a szövetkezet alapszabályai és a kereskedelmi törvény rendelkezései által reánk háruló kötelességünket teljesítvén, a szövetkezet pénztárát és ügykezelését a lefolyt üzleti év folyamán több ízben beható és részletes vizsgálat alá vettük és meggyőződünk arról, hogy a pénztár teljesen rendben van, az összes kiadások a legszigorubb takarékos-

ság szem előtt tartásával helyesen vannak utalványozva és a bevételekkel együtt szakszerűen elkönyvelve. Az elénk terjesztett mérleget és zárszámadást megvizsgálván azt helyesnek találtuk. Az igazgatóságnak a nyereség hova fordítására vonatkozó indítványát a közgyűlésnek a magunk részéről is ajánljuk.

Budapest, 1911. évi július hó 31-én.

### A felügyelő-bizottság:

Komár Lajos s. k.  
f. b. tag.

Buzek Géza s. k.  
f. b. tag.

Simon József s. k.  
f. b. elnök.

Wozáry Béla s. k.  
f. b. tag.

Arnold Béla s. k.  
f. b. tag.

### Mérleg-számla.

Vagyon:	K		f.		Teher:	K		f.	
Pénztárkészlet	1546	47			Üzletrészek			114249	82
Bankoknál	17983	—	19529	47	Tartalékalap			6387	91
Jelzálogkölcsonök			59658	39	„Kitartás“ egyesület			63479	53
Váltótárca	236888	60			Visszleszámítás			149550	—
le kétes követelések	6000	—	230888	60	Hitelezők			1118	77
Átmeneti tételek			2002	04	Nyereség 1910/11.			278	43
Tagok pótbefizetése			22985	96					
			335064	46				335064	46

Budapest, 1911. július hó 31.

Megvizsgáltuk és a könyvekkel egyezőnek rendben találtuk.

### A KITARTÁS TAKARÉK- ÉS HITELSZÖVETKEZET

#### igazgatósága:

Sternthal József s. k.  
elnök.

Turtsányi Vilmos s. k.  
ügyvezető-igazgató.

Dr. Kovács László s. k.  
ig. tag.

Dr. Dohnál Miklós s. k.  
ig. tag.

Stern Henrik s. k.  
ig. tag.

Dr. Fehér Miklós s. k.  
ig. tag.

Cserhát Miksa s. k.  
ig. tag.

#### felügyelő-bizottsága:

Komár Lajos s. k.  
f. b. tag.

Buzek Géza s. k.  
f. b. tag.

Simon József s. k.  
f. b. tag.

Wozáry Béla s. k.  
f. b. tag.

Arnold Béla s. k.  
f. b. tag.

### Nyereség- és veszteség-számla.

Terhek:	K		f.		Jövedelmek:	K		f.	
Házbér	1532	—			Kamat	17239	68		
Tisztviselők fizetése	7410	—			Jutalékok	3366	92		
Üzleti költség	8745	56			Kezelési díjak	2403	89		
Kétes követelések leírása	6000	—			Egyéb	783	50		
Nyereség 1910/11.	278	43			Beír. díjak	172	—		
	23965	99				23965	99		

Budapest, 1911. évi július hó 31.

Megvizsgáltuk és a könyvekkel egyezőnek rendben találtuk.

### A KITARTÁS TAKARÉK- ÉS HITELSZÖVETKEZET

#### igazgatósága:

Sternthal József s. k.  
elnök.

Turtsányi Vilmos s. k.  
ügyvezető-igazgató.

Dr. Kovács László s. k.  
ig. tag.

Dr. Dohnál Miklós s. k.  
ig. tag.

Stern Henrik s. k.  
ig. tag.

Dr. Fehér Miklós s. k.  
ig. tag.

Cserhát Miksa s. k.  
ig. tag.

#### felügyelő-bizottsága:

Komár Lajos s. k.  
f. b. tag.

Buzek Géza s. k.  
f. b. tag.

Simon József s. k.  
f. b. elnök.

Wozáry Béla s. k.  
f. b. tag.

Arnold Béla s. k.  
f. b. tag.

A felelősségi bíróságnak ítéleti indokaiban kifejezést nyert az a jogi álláspontja, hogy ezen balesetért az államvasutak az 1874. XVIII. t.-c. értelmében felelősségre nem vonhatók, helyes ugyan, mert ez által a törvény által a vasutaknak az a kártérítési felelősségük van szabályozva, amely a vasut üzemének sajátosságai veszélyeivel okozati összefüggésben álló balesetek folytán a vasutakat terhel, ennek körébe pedig nem vonható a fenforgó eset, amelyben a baleset nem a szorosabb értelemben vett vasuti üzem folyamában, hanem akkor következett be, amidőn a fuvarozott árunak a rendelkezési helyre érkezett állomásozó vasuti kocsiából való kirakódása eszközöltetett.

Az azonban, hogy a vasutaknak az üzem különös veszélyéből eredő szigorubb felelősségét szabályozó törvényes intézkedések jelen esetben nem alkalmazhatók, azért nem zárja ki azt, hogy az alperes államvasutaknak kártérítési felelőssége a kártérítésre nézve fennálló általános magánjogi elvek alapján megállapítható. Téves a felelősségi bíróságnak az a jogi felfogása, hogy az államvasutak a jelen esetben kártérítésre azért nem kötelezhetők, mert a baleset I. rendű felperest akkor érte, amikor a F. J. és Fiai cég megbízásából teljesítette a kirakódást és e célra az emelőgépet is az államvasutak nem az I. rendű felperesnek, hanem ennek munkaadójának adta használatba s ekként szerződési viszony az I. rendű felperes és az államvasutak között a baleset idejében nem állott fenn. Téves ezen felfogás azért, mert a felperesek kártérítési igényüket az államvasutak alkalmazottjainak az államvasutak kártérítési felelősségét maga után vonó véttségére alapítják, másnak véttségéből származtatott kártérítésnek pedig nem képezik feltételét a kártérítést igénylő és a kötelezett között szerződési viszonynak létezése, hanem csak az, hogy a baleset okozati összefüggésben, amely a magánjogi szabályok értelmében a vagyoni felelősséget megállapítja.

A felelősségi bíróság tényállásában megvan állapítva, hogy az államvasutak részéről a kirakodás céljából használatba adott emelőgép ennek használati céljaira nem megfelelő állapotban volt és hogy a baleset annak következtében állott be, hogy a gépnek a lánc a kirakodás közben elszakadt.

Megvan állapítva, de kétségtelen ez a tárgyaláson bemellékelt vasuti díjszabályzatnak D. I/V. alatti rendelkezéseiből is, hogy az államvasutak oly nagyobbsúlyu kocsirakományoknak kirakodása céljaira, amelyeknél ez a félnak a kötelessége, emelőgépet használati díj mellett a feleknek rendelkezésre bocsátani szoktak.

Ezen tényállás folytán az államvasutaknak kártérítési kötelezettsége a fennforgó balesetért kétségtelen, mert saját szabályai értelmében, üzlete körébe tartozik a kocsirakományoknak kirakodásához az emelőgépnek használati díj mellett, használatba adása. Ebből kifolyóan pedig kötelességében van arról is gondoskodni, hogy a használatul átadott gép annak használati céljaira is megfelelő jó karban legyen és amennyiben alkalmazottja rossz karban levő gépet adott át használatul, a kötelességszerű gondosság elmulasztása folytán ennek oly véttségére forog fenn, amelyért a kártérítési felelősség az államvasutaknak, alkalmazottjuk gondatlansága miatt terheli.

A felelősség alól nem mentheti fel az államvasutakat az üzletszabályzat 77. §-a 3. pontjának az a rendelkezése, mely felelősséget oly árukra ki- vagy berakodásánál, melyeknél a kirakodás a félnak kötelessége, korlátozza, mert a kártérítési felelősségnek ez a korlátozása nyilvánvalóan csak magában az áruban bekövetkező károsodásra vonatkozik.

Nem birhat befolyással az államvasutak kártérítési kötelezettségére, a baleset miatt folyamatba tett büntető vizsgálatnak eredménye sem, mert még abban az esetben is, ha alperes alkalmazottja bűnügyi uton felmentetik, felperes nincs elzárva attól, hogy igényét polgári per útján érvényesítse.

A kártérítési kötelezettség megállapítására nézve nem birhat döntő súllyal az sem, hogy a rendelkezésre bocsátott emelő gépnek rossz állapotáról az I. rendű felperesnek munkaadója

és ennek a kirakodást teljesítő emberei is tudomással bírtak s hogy ennélfogva ezeket is gondatlanság terheli, mert ez a körülmény meg nem szüntetheti az államvasutaknak felelősségét az ő terhére eső gondatlanságért, és csak a kártérítés terjedelmére, esetleg a felmerült kárnak megosztására szolgálhat alapul.

(Kir. Curia I. G. 266/96. 1896. nov. 20).  
Dr. Térfi II. köt. 104 lap.

### Három láda dohány.

Idők mulásával kivesz az a romanticizmus, mely még nem is oly régen messze földön hírességet szerzett a magyar vasutasnak.

Akkor, mikor nem ölte még meg a lelkeket a sok hiábavaló paragrafus, a vasut is jövedelmezőbb volt, a vasutasnak is jobb dolga volt. A dolog mellett jutott idő a mulatozásra, meg próbált csinytevésre is. Néha a vasut, olykor a közönség, gyakran a vasutas bánta ezeket a huncutságokat, végeredményében azonban mindenki meg volt elégedve vele.

Évekkel ezelőtt valamelyik kisebb vasuti garnizonban, hol a főnökön kívül alig egy-két lelket számlált a vasuti személyzet, nagy dolog történt. Három láda érkezett meg egy ismeretlen címzett nevére. Nem kereste senki sem, hogy mi van benne, ki a tulajdonosa, hanem szokás szerint elhelyezték a raktár védett helyiségeiben.

Telt-múlt az idő, de a tulajdonos csak nem jött el érte. Napokon át észrevétlen húzódtott meg a három láda a raktár biztos falai között. Kinek dolga akadt a raktárban, ügyet sem vetve haladt el a ládák mellett, olyan megszokott dolog a vasuti életben, hogy az áruk néha napokig, hetekig várnak jogos tulajdonosukra. Ezek a ládák is elállhattak volna azon a kis állomáson akár a világ végéig, ha a raktárnok egy szép napon különös felfedezést nem tesz a raktár vizsgálatánál.

A raktár ajtajának kinyitásánál különös illat csapta meg az orrát. Az első pillanatban tisztában volt vele, hogy ez az illat valami jöfőle dohánnytól származik. A raktárbeli áruk között kutatva, hamarosan eljutott a három ládához, melyből csak egy áradt a szüzdohány meg-büvülő illata. Már majdnem rosszra határozta el magát, mikor meggondolva a dolgot, elment a főnökhöz és jelentette, hogy a három ládában dohány van.

A főnök érdeklődés nélkül hallgatta végig a raktárnok jelentését, a dolog pedig abbamaradt. A rákövetkező napok egyikén már a hivatalnok is elmondta a főnöknek, hogy a raktárban érezhető dohányszag alighanem a három ládától származik. Ilyen alapos feltevések után végre a főnök is részánta magát, hogy a dolog körülményesebben megvizsgálja. Az állomás személyzetét kiegészítette a bakterrel és kiszálltak komoly bizottságként a raktár helyiségeibe.

A főnök kénytelen volt megállapítani, hogy a jelentések helyes következtetéseken alapulnak. A három láda tényleg dohánnyt tartalmazhatott. Miután az áru másnak volt bevallva, elhatározták, hogy a ládákat felbontják és úgy állapítják meg a helyes „árubevallást.“ Az elhatározást tett követte. Rövid pillanat után az egyik ládának felnyitott a fedele. Az egész társaság megbüvölve állott a szemek elé táruló látvány hatása alatt. Tényleg és valóságban a legkívánatosabb sárga verpeléti szüzdohány volt a ládába csomagolva. Az első láda után a többire került a sor. Valamennyiben dohány volt, még pedig a legkiválóbb fajtaból.

Míg így valamennyien a váratlan látványosságtól lenyűgözve némán bámulták a mosolygó dohánnyt, agyukban különös gondolatok kergettek egymást, melyek abban egyeztek meg: hogy bizony jó volna a dohánnyt megtartani maguknak, helyébe pedig más kellene a ládákból elhelyezni. Anélkül, hogy gondolataikat egymással kicserélték volna, azonnal tisztában voltak vele, hogy egy nyomon tartanak.

Szemüknek villogása elárulta, hogy egy akaratot vannak. A kinos csend a főnök szakította meg. Mindannyiuk kívánságát tolmácsolta, mikor kimondta az elhatározást, hogy a felfedezett dohánnyt annak rendje-módja szerint igazságosan szétosztják egymás között. Erről

az esetről azonban soha senkinek sem szólnak, minnek nagyobb erősségére kézfogással szigorú fogadalmat tesznek egymásnak. Általános helyeslés kísérte a főnök kijelentéseit: Ott a nyitott láda fölött fogtak egyszerre kezét a főnök, a hivatalnok, a raktárnok és a bakter. E szent fogadalmat megtörténte után igazságos négy részre osztzkodtak meg.

Az üres ládába a raktárban szanaszét heverő öreg téglákat helyezték bele; tetejére egy kis dohánnyt tettek nyomtatéknak, végül pedig a ládák tetejét újból rászögelték. A bizottság dolga végeztével meglegedetten távozott el a helyszínéről.

Már majdnem megfeleltek az esetről, mikor egy szép napon beállt három falusi ember és kiváltja a heverő ládákat.

Elképzelhető, mily nagy mozgalom volt e pillanatban a különben csendes állomáson. A jövevények szépen kifizették a szállítási díjakat, meg az addig jócskán felszaporodott fekbérilletéket. Utána valamennyien kimentek a raktárba, hogy tanuik legyenek a ládák elszállításának. A főnök halkán odasugta a többieknek, hogy halál fia lesz az, ki elneveti magát.

Hiába erőlködött a három atyafi, csak nem voltak képesek a ládákat megemelni. Valamennyien neki feküdtek a ládáknak, de majdnem megszakadtak bele, míg képesek voltak azokat helyből elmozdítani. Miután nyilvánvaló volt a láda tulsulya, mit a fuvarlevél adatai is kellőleg bizonyítottak, a vasuti hivatalos emberek indítva érezték magukat, hogy a ládákat utána mérlegetljék. A három falusi nem ellenkezett, csak hogy el ne árulják mit is rejt a láda titokzatos tartalma. Így történt meg azután, hogy közös erővel felkörtgették a nehéz ládákat a mérlegre és a szállítmányt utánmérlegettek. Vagy 500 kiló tulsulyt mértek le, mit azután annak rendje-módja szerint ott a helyszínen bevasaltak a jámbor tulajdonosok. Most már nem állt semmi sem újában az áru elszállításának, hát felségettek a kocsiába a téglával megrakott ládákat.

Dolguk végeztével a „felek“ elkészöntek és elhajtottak. Az állomás szövegség is visszament az épületbe. Jót mulattak a sikerült csínyen, melyből tulajdonképpen mindenkinek haszna, kára pedig senkinek sem volt. A vasut azért a tulsulyért kapott, mely tényleg meg nem illette volna. A vasutasok jöfőle szüzdohánnyhoz jutottak egy kis fuffanggal; a „felek“ meg épp bőrel menekültek meg, mert sem a fináncz nem tudta meg a tilos dohány szállítását, sem a vasutnak nem fizettek bírságot hamis árubevallásért. Hanem annyi bizonyos, hogy aligha fognak azok a derék emberek valaha tilos dohánnyt a vasuton szállítani.

### VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

**Értesítjük tagjainkat, hogy ezentul a hivatalos órákat délelőtt 9—12-ig és délután 2—5-ig tartjuk, mely idő alatt a befizetések teljesíthetők.**

*Felhívjuk a t. Tagtársakat, hogy küldeményeiknél postatakarékpénztári csekkre tagszámukat feljegyezni sziveskedjenek, hogy ezáltal a küldemények kezelése megkönnyíthessék s a hasonló nevek folytán előállható esetleges tévedések kikerülhetők legyenek.*



Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szövetkezetünk ügyésze, **Dr. Hajós Jenő**, minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben, más napokon délután 3—6 között, irodájában (VI. Podmaniczky-u. 29.)

*Lapunk terjedelmét megnagyobbítván, módunkban áll a kartársak érdekeit érintő közleményeknek a megfelelő formában teret nyitni, felkérjük tehát a t. kartársakat, hogy ezentul akár az összességet, akár az egyes kategóriákat érdeklő értesítéseikkel, vagy közlendőkkel a szerkesztőséget megkeresni sziveskedjenek, amely azokat megfelelő formában közölni illetve felhasználni fogja.* Kartársi üdvözléssel

**A szerkesztőség.**

Megtámadhatatlan kötvény.	<h1>„DORDRECHT”</h1> <h2>ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG</h2>	50% nyereség-részesedés.
	<p>Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-én 21. sz. a. Kelt Királyi dekretummal.</p> <p>Részvénytőke: <b>4,000.000 korona.</b>    Magyarországi fiók: <b>Budapest, V., Marokkói-utca 2.</b></p> <p>Igazgató: <b>Robitsek Henrik Ferencz.</b></p> <p>A „Dordrecht” az egyedüli társaság, mely törvényesen kötelezte magát, hogy magyarországi üzletének díjtartalékait magyar értékekben helyezi el.</p> <p>Referenciák: <i>Magyar Általános Hitelbank, Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Budapest.</i></p>	
Kedvező feltételek.		Jutányos árák.

<h1>Családi házak építése Dunaharaszton</h1> 	<p>Dunaharaszton, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharaszti cementárgyár és építési vállalat saját mészhomok-téglagyárában Dunaharaszton állítja elő az építési anyagot, miáltal az építési költségek a minimálisra redukálódnak. Állami és egyéb oly tisztviselők, akiknek rendes lakbérük van, igen előnyös feltételek mellett juthatnak telekhez és saját családi házhoz. Más foglalkozásuk előre megállapított és részletezett szerződés mellett.</p> <p>Dunaharaszti igen egészséges szép fekvésű és fejlődésnek indult dunamenti község Soroksár mellett. Jelenleg a magyar kir. államvasutak és a budapest-ráckevei helyiérdekű vasutal érhető el.</p> <p>A fővárosiak 10—15 év óta kedvencz nyaralóhelyüknek ismerik Dunaharaszti, ugyanynyira, hogy két-háromszáz fővárosi család nyaranta állandóan fölkeresi.</p> <p>Télen át, vagyis az egész éven keresztül már most is 100—150 intelligens család lakik Dunaharaszton.</p> <p>A tisztviselőtelepen már gyönyörű családi házak állanak, igaz ékességül a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körút 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezetőségéhez Dunaharaszton, hol a többi részletes föltételek készséggel közöltenek. <u>A Dunaharaszti Petőfi-telepen 160-250 m<sup>2</sup>-es parcellák 4-7 K-ért ölenként eladó.</u></p> <p>Bővebb felvilágosítás a dunaharaszti gyárvezetőségénél vagy Budapest, Baross-tér 17. szám, II. emelet, 18. ajtó alatt is nyerhető.</p>
--	--

<h2>Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.</h2>		
<p>Sem hitel!</p>  <p>!! Pontos !! kiszolgálás</p>	<p>Mert mindenki készpénzért vásárolhat nálunk akkor is, ha nincs elegendő pénze! Vevőinknek bankhitel áll rendelkezésükre, a számlák összegét a bank fizeti ki, a vevő tehát a banknak tartozik és tartozását ott megállapodás szerint törlesztheti, melyről bővebb felvilágosítással bármikor szívesen szolgálunk.</p> <p>Teljes menyasszonyi Kelengyék egyszerű és a legszebb kivitelben. — Saját Kézményü férfi- és női fehérneműk, kipróbált legjobb anyagokból. — Vásznak, sifonok és Kanavásznak minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batisztok, zefirek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Törülközők, zsebKendők, törölők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, Keztyük, kötények és Kendők.</p>	<p>Sem pénzért!</p>  <p>Szabott árák!</p>
<h1>Bodó és Nemes</h1> <p>vászon és fehérnemű áruház Budapest, VII., Baross-tér 19. (A Baross szoborral szemben.)</p>		