

A DEBRECZENI M. R. TUDOMÁNYEGYETEM
JOG ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KARA.

ÉRIK: 1918. október 19. évi

71 szám.
1918-19

Előirat: _____

Utóirat: _____

Bizalattal pialalok:

Dr. Minóssy Karoly és

Dr. Knyfely v. Géza

egyetemi tanács urak.

Debrecen, 1918. október hó 19. évi



Dr. Knyfely
v. Géza

A vasúti közlekedés

kifejlődése, jelentősége a kereskedelemben és a vasúti forgalom jogi szabályozása nálunk.

jogtudományi tudori értekezés
 a Kereskedelmi jog köréből.

Ftata:

Drák András
jogszigorló.

Előadom
1918. 22

Márton

Előadom
Debrecen 1918 októ. 22
Dr. Illépfalvy Géza

A 2660



Felhasznált művek:

Izabolesi Antal, dr.: A közlekedés története. Bpest 1909.

A vasúti iratés szabályzat.

Jaumgarten: Nemzetközi vasúti fuvarozási jog.

Jarthos Andor: A magyar vasúti jog foglalatosa.

[Bpest 1909.

Nagy Ferencz: Kereskedelmi jog. Bpest 1904.

Csacada János: A felz. nemzetközi jog rendszere Bpest 1901.

Grindler Antal: A moderne közlekedés. Urad 1916.

Eugen Phillipowich: Grundriß der politischen
[Oekonomie. - Wien 1907.

Dr. Bedő Mór: A kereskedelmi jog rendszere
Bpest 1912.

I. rész:

A gőzhajó és a vasút keletkezése és
Kifejlődése. -

A XVIII. század vége kérdés
a technikának az a bámulatos fejlődé-
se, amely a XIX. században szintén (és)
egyre nagyszerűbb és meglepőbb találma-
nyokkal lépve meg a világot, ma már
odáig jutott, hogy a mai ember elgőz-
már semmi sem tűnik lehetetlen-
nek: leszáll a tenger mélységibe, hi-
hetetlen gyorsan száll át a vízre,
leúszik, országokon száguld napok
alatt keresztül, repül a levegőben, felhasz-
nája céljaira a természeti planeket,
ezer meg ezer kilométerre tudja má-
sodpercek alatt közlekedni, elküldeni

s általában technikai eszközök fejlettségével soha nem áhúsdoltb̄ tökéletességre tett szert. -

Minden korszaknak, az emberiség történetében megvan a maga sajátossága; a görögök kora a művészeteké, a rómaiak kora a politika és a jog legnagyobb mértékű kifejlődésének időszakai, a kereszténység a szellemi és erkölcsi újjáalakulás ideje; a renaissance a görög-római műveltség és kultúra újjászületésének ideje; a XVIII. és XIX. század pedig - mint láttuk - a technikai fejlettség világkorszaka. (Balósinü, hogy a mostan elkövetkező, a világháború utáni időknek a történelemben a korszakok

és politikai újjászületés, a demokratizálódás, a népetnek nemzeti alapon történő berendezkedésének (koránál nevélt fogja kapui). -

Itt em véletlenség az, hogy a Tschuina s velük együtt a Közlekedési eszközök fejlődése éppen a XVIII. században következett be. Az embernek megilletéséért, boldogulásáért nekik küzdelmet kell folytatnia: ha a fejlettségnek egy axon fokán maradt volna mindig, más régen el kellett volna pusztulnia; az ember éppen abban különbözik az állatoktól, hogy képes a természet sötét sötétjében kívül a saját eszközeivel létfenntartását megkönnyíteni. Az embernek védkeznie kellett a vadállatok fájadása ellen, tehát kitálalta, hogy kőből készítsen magának

Kéts, baltás; később rájön, hogy eszközei-
nek készítése sokkal alkalmasabb mo-
don tölténi bronzból, arntán vasból:
mind erre a léterés való küzdelemben
szükségképen, és kellett jönnie. Így
volt ez a Technikával is: egyszerűen pa-
rasszó szükségképen lépett fel ennek
tökéletesebb és különösen így volt ez
a Közlekedési eszközök s (később) Kiváló-
képen az a tanulmány tanárát ké-
pező főzvasúttal s a hajókkal.

Térszük még tehát egészen röviden azt a
fejlődési processust, amely a régi pos-
takovostól a mai vasúttalig a Közle-
kedés terén végbement.

Kelet-India és még inkább pedig
Amerika felfedezése kétf irányban jelent

mélyreható változást, egyrészt azokat az államokat, amelyek vagy részt kérések ezekből a felfedezésekből, vagy kereskedelmi s gazdasági fejlettségükül fogva a felfedezéseknek szükségképen hasznát kellett, ^{és} lássát, - ilyenek voltak elsősorban Anglia, Spanyolország, Portugália és Hollandia, - az új földrészek nyugategyenlítői nyersterményekkel árasztottak el, másrésztől azonban - s ez a fontosabb - óriási új, olyan területek nyíltak meg, amelyek bő alkalmas nyíltak mindenemű ipari és kereskedelmi tevékenységre. Természetesen, ez az új, nagyszerű Konjunktúra, egyszerre szükségessé tette azt, hogy az iparcikkek az addiginál sokkal nagyobb mértékben gyártassanak. Ennek az új tömeges

kereskedelmét azonban a régi, kicsinyben dolgozó Rézműipar, amely eddig különösen csak inkább a helyi szükségletek ellátására és kielégítésére volt szánva, nem tudott másra csak azért sem megfelelni, mert - főbbek között a nagyobb méretű öltöni kezdett kávé- és vándorlás követelménye képen - ez a Réz ipar nem rendelkezett a megfelelő mennyiségű munkaerővel sem.

Két irányú kifejlődés volt ennek az eredménye: először is fellépett a munkamegosztás s ezzel együtt a gyáripar szükséglete, másodsor pedig sokkal nagyobb körben kezdett érvényesülni a Kereskedelem - még pedig a nemzetközi Kereskedelem fontossága. Ami ez utóbbit illeti: amíg az ipari levikonyulás inkább csak a helyi s főbbnyire csak a momentán szükséglete-

tek kidolgozását tartotta szem előtt, sőt még
könnyebben volt lehetséges, hogy az árak
a termelőktől egységesen kerüljenek a fo-
gyasztóhoz. Különösen a vásárokon volt
alkalmuk a "Műlönbörz" vásároknak
egységes a fogyasztóknál elhelyezni ter-
mélésük; midőn azonban a fogyasztá-
si területek a fentebb említett fel-
fedésnek következtében óriási mérték-
ben megnövekedtek, mindinkább elter-
te kerülnek a kereskedők, akik az ipar-
cikkeket a termelőktől helyben össze-
vásárolják és a megszerezett árukkal el-
árásztják a messzebb fekvő fogyasztási te-
rületeket. - Azonban ilyen óriási mértékű
szétválás a közlekedés primitív és
nehézség miatt: eleni erővel fel

* A gyámpar Kifejlesztésével ezt a rövid vár-
latát Axinder jelvett műveből állítottam
össze, aki - mint látom - ezt Földes
Béla s Phillipovich nemzetgazdaságtani
művei alapján ismerteti könyvének
"bevezető" részében. -

kellett tehát mérni annak a problémá-
nak, hogy mi módon volna lehetséges
a közlekedést egyszerűbbé, olcsóbbá s fő-
leg pedig olcsóbbá tenni.

Íme: itt van az a szükségesség, melyről
a bevezetőben már mondtuk, hogy ez a fő-
rúgója minden előrejutásnak, fejlődés-
nek és feltalálásnak!

Émlítettkül, hogy a kis iparra neheztől
új, könnyű, szükségessé vált produktív-
tas maga után vonta a munkamegosztást
és a gyáripár kifejlődését. *

A munka megosztására szükség volt,
mert ilyen módon gyorsabbá lehetett egy-
résről tenni a produktiót, másrésről
pedig így sokkal tökéletesebb termékek
előállítására vált lehetségessé. Már mostan
a részmunka mind inkább mechanikusab-

bá valóban, természetes volt, hogy önként adódott az a probléma, miszerint ezt a cépies rész munkát fényleg, helyesebb volna gépekkel végeztetni.

Mint minden hasonló téren, itt is Angliának volt a rendelkezésre álló dicsősége (látni fogjuk, hogy a vasutat bevezetésének ~~sz~~ kezdése is Anglia nevéhez fűződik). - Angolországban sikeres először a fűzőgépeket praktikusán alkalmazni gőzerő vagy vízi erő felhasználásával. A használható gőzgépek nagyszemű lökést adtak a gyámpar rohamos fejlődéshez, de ez addig, amíg nem volt lehetséges a vasanyagának Novácssal vas-sá, illetőleg acéllá való feldolgozása, igen nagy nehézségekbe ütközött.

Mindezen munkán James Watt 1784-ben

és William Devereil 1806-ban a görkalapácsot
Pexdik e célra alkalmasni, még volt ad-
va az irány, amelyen tovább mewe, eljutott
a vas feldolgozása a mai tökéletes stádiumáig.

Felendült tehát a gyárilag: töme-
gesen Pexdik gyártani az iparcikkeket, úgy,
hogy több helyben eladni ezeket nem le-
het. Ísmét csak fellép a szükségessége
annak, hogy ezeket a cikkeket továbbál-
lítsák új levalódó helyekre, még pedig,
-s ez fontos- nemcsak a tengereken túlra,
hanem a Pontineus esdől a kereske-
delem által nem érintett partjaira is.
Mire volt tehát szükség? Pörölen: a vasút
- egy gyors, olcsó, biztos közlekedési esz-
köz - feltalálására.

Az ókorban s a Középkorban a keres-
kedelmi forgalom kizárólag a Tengeren

bonyolódott le a utódlás hajók segítségével.
 Ézen az állapoton azután a gőzvasút fel-
 falálása melyreható változásokat idézett elő.

1807-ben Robert Fulton a Hudson River-
 en vízre bocsátotta a Clermont nevű első
 gőzhajót; 1819-ben először szelke a gőz-
 hajó Liverpool és New York között az óce-
 ánt. 1839-ben¹² Robert Stockton nevű első
 propeller-esavaros hajó tette meg ezt az
 utat s ettől kezdve indult meg az
 a fejlődés, melynek folyamán egymás-
 után látjuk megalkakulni a hatalmas
 hajós társaságokat s látjuk vízre szál-
 lani a hajóóriásokat, melyek bánu-
 latos gyorsasággal győzik le a tenger
 végtelen területeit!

Lásunk most a gőzkocsi születését
 s fejlődésének főbb phasisait: 1.

* parabolai jézetű körpéből. -

Több megalózó kísérlet után 1825-ben George Stephenson útnak indította első gőzmozdonyát a Stockton - Darlington közötti útonalon; 1830-ban pedig a Rocket nevű - a londoni South - Kensington múzeumban látható - mozdonyal Manchester és Liverpool között, megteve útközt 40 km. - t, megteremtette a vasúti közlekedést a mai értelemben.

Hogy hová fejlődött ez a közlekedés, azt röviden a következő számok mutatják*: a világ vasúti hálózata 1825-ben: 41 km., 1913-ban 1105218 km.; a páris - calaisi útat a postakocsi 1814-ben 42 óra alatt, 1901-ben az express vonat 3 óra alatt tette meg.

A vasútak kiépítése eleinte azt a

Tevékeny keltette, hogy ez által feleslegessé (kés)
vált a Körutak jó karban tartása, mig nem
Később belátták, hogy a vasút csak úgy
teljesítheti igazán hivatását, ha egy-egy
vasúti állomás Kitzing országotak segít-
ségével Kereskedelék a Környező vidék
Kereskedelmi sphaerájába. Itt már
minden állam nagy gondot visel újjanak
szaporítására és jó karban tartására: a
magyar Kormányhozás az 1890. j. t. c.-
kel szabályozta nálunk az útügyet.

Magyarországon 1846-ban nyílt
meg Budapest és Vác között az első gőz-
üzemi vasút, melyet nem sokára nyomon
követett a Debrecenbe vezető vonal Kiepi-
fise. A szabadságharc s a rá Követ-
kező néhány év alatt szüntelenül ál-
lott be a fejlődésben; az absolutizmus

mlat, a bécsi Románny (főleg osztrák va-
sútpolitikai irókatokat tartva szem előtt)
íjítelt s íjítetelt ugyan számos vona-
lat Magyarországon, egységes vasúti s ál-
talában Róntkésdési politikáról azon-
ban csak Gaross Gábor idejétől lehet
beszélni. - Magyarország vasúti hálózata
1912-ben - beleértve a helyierdekű s Rónti
villamos vasúttakat is - 23.535 Km. - s kell
Ri. -

II. rész.

Értekezések.

Az ember alapjában véve conservatív természetű; a felhalálók nagy részét nemcsak, hogy meg nem irtti Rósa, hanem egyes esetek rosszindulatúan fogadva mindenféle újítást, Rigimnyolja, megcsúfolja az újítókat, nem engedve legfőbbször, hogy ezek szabadon folytathassák tevékenységüket és ez által tényleg sok esetben sikerül a maga és Rósa legnagyobb Párára megadályozni azt, hogy valamilyen idősebb és hasznos reform tervezetűl vitessék. - Így van ez - vagy legalább is így volt ez, azelőtt - min-

deu tésen s így volt ez a görvasítással is. Angolországban 1825-től Rendszeresítik a görvasítási forgalmat, egymás után nyitják meg az új vonalakokat; Magyarországon csak teljes huszonegy esztendővel később, 1846-ban nyitják meg az első vasúti vonalat. Itt volt Könyvü feladat a vasúti vonalak kiterjesztése, mert a vidéki városok nemcsak, hogy hiányoztak mindennemű anyagi vagy más irányú támogatástól ezen névelésben, hanem igen sok magyar város egyenesen és kifejezetten formális tiltakozását jelentette be az ellen, hogy az új vasúti vonal a várost átsejje vagy érintse! Hogy

ezek a városok később mennyire meg-
bántak ezt a maradi hírvélelést, az
elképzelhető, ha meggondoljuk, hogy sok-
-akelől fontos - időskorú városok
hiányában egyenesen elsovadt, míg más-
-akelől alárendelt jelentőségű - mexó-
városka a vasúti közlekedés áldásai kö-
vetkeztében soha akelől nem sejtél, vi-
hágrásnak indult.

Fő indító oka ennek - a vasút-
tól való - formális féltelest talán nem
is annyira a maradiság volt, mint
inkább az a közvélelést, hogy
a városok féltelest a maguk kis
iparát a beözölő idegen gyári
iparikkeltől, melyek olcsóbbak s
jobbak voltak a mi kisipari hol-
mianknál. Tényleg: a magyar ipar

nem volt eliggé fejlett abban, hogy
Prülförösu a Privalóbb minőségü
csak iparcikkekkel felvehesse a ver-
sejts; el is sorvadt a Pérmüipar
s ez sok helyen Prítigstíóvül reugtelög
anyagi Prárodást vont maga után:
mokban nem kabad elfelejtenuk,
hogy ez (magyar~~á~~átatás) főképen Magyar-
országnak az abszolutizmus alatt Auszt-
riától bekövetkezett függő viszonyá-
ban Találja magyar~~á~~átatás, midőn
a vasúti politika - mint felelőbb
megjegyzentük - osztrák szempón-
tok szerint igazgatható; a vasúti
vonalak főleg Prísből kisugárzó-
lag építettek s direktis úgy voltak
tervezve, hogy általuk Ausztria a
maga cikkeit minél előnyösebben

elhelyezésére. -

Természetes, hogy elsősorban csak az állami vállalatok voltak képesek betölteni a vasút óriási fontosságát: ennek következménye volt, hogy a vasutat először az állami kezében tartották.

Itt felmerül annak a kérdésnek a problémája, hogy mi helyesebb: az állami vállalat vagy pedig a magánvállalat rendszer? A magánvállalati rendszer hívei azt mondják, hogy helyesebb, ha egy ilyen vitális fontosságú közgazdasági és kereskedelmi eszköz, mint a vasút, nem monopolizálódik, hanem tárgya marad a szabad versenynek, mert egyrészt így minden remélhető csak, hogy az intézmény a Pello mér-

Érkező a helyes irányban fog fejlődni, más résről azonban így még inkább remélhető, hogy az egymással versengő vasútársaságok, ^{részeiről} csak hogy a publikummal a maguk vonalait megkedveltesse, jobb és előnyösebb feltételek állanak majd a személyforgalom, a Pörgardaság és a Kereskedelmi fuvarozás rendelkezésére.

Érre nézve megjegyzésül a Rövettköt: mindez igaz, s mindez be is fog Rövettközi oly államban, melyben a Pörgardaság, a vállalkozás és a Kereskedelmi egy bizonyos - magas fokot elért. Így Angliában és az Egyesült Államokban. Érkező az államban igenis elbír a forgalom két vagy több, vasúti vonalát ugyanazon két

hely Között s itt szintén működja van a szabad versenynek kifejlődnie (Legirőkeesebb példák erre nézve a „Flying Scotsman” nevű vonat, mely nagy Keletkezett, hogy London és Skócia Között egyidőben kezdte vonatokat járattai a „Great Northern Railway Company,” és a „Great Western R.C.” Kínudagya túrása-
ráig avval próbálta magához szalogatni a Közösíget, hogy egyre Kényelmesebb vonatokat járattal, a vitél-és fuwardijalat fokoztatás legyit szállítókát s a gyorsaságot eddig felortat, hogy pl. 1914-ben a „Mary-lebon Station”-ről (Londonból) délben induló „Flying Scotsman” nevű express vonat óránként 120 Km.-es állandó gyorsasággal mindössze 3 helyen állva meg, repült Londonból a skóti fővárosba). -

Tagy hátránya azonban a magán-

vasútiak rendelkezését az, hogy ily szerve-
zetek mellett az állam s a Pölgarda-
ság, folyó pedig a bel- és Külföldke-
delem magasabb szempontjai háttérbe
kerülnek az üzleti szempont mellett s
Különösen felelősök az akkor, midőn a
nagyobb vasúti Társaságok kartellébe tö-
mörülnek, vagy egy körbe kerülnek s ily
módon mentőn a publikum teljesén Ri-
szolgáltathatják egyesek üzleti öntudójukat.
Helyesebb tehát, - mondják az államvasúti rend-
szere hívei; ha az az egyes ember, vagy egyes
Partell mentőn maga az állam, amely
leginkább garautálhatja, a magasabb
gazdasági és Pereskedelmi szempontok
érvényesülését.

Ágyjegyzéseink erre mire a Pövetke-
sét: leghelyesebb volna emel a Néző rend-

Szernek nálunk oly módon való összekapcsolás,
mint ahogy ezt törvényhozásunk a rész-
vénytársaságokról tette. (Előrebocsátjuk
tehát, hogy a Német rendszer összekapcsolása
alatt nem azt a rendszert értjük, amely
nálunk is érvényben van s amely szerint
a főbb s fontosabb vonalak az állam Re-
gékben s a Német, mellékesek vonalát je-
legy privát társaságok tulajdonában állóak,
részt az állam által, részt azonban
önálló Pénzben vezettetik). -

A részvénytársaságot alapítója elnöke
- felhatalmazással miniszter fontosságát, s
titelével s a Négyzetesnek ezekhez fixódó
magasabb érdemeit, többnyire az állami, il-
letőleg Neményhatóságoknak volt az
elvárt joga, lassanként azonban minden

* Bedö mr: Kereskedelmi jog rend-
szere s. Könyvtől (Bpest 1912). -

államban belátták, hogy helyesebb a norma-
tív szabályok revolvans: * emel magá a rész-
vénytársasági alak szabad, mely mint i-
lyen, törvényhozái vagy hatósági engedély-
ről nincsen függővé leve, de melynél a le-
hető legnagyobb nyitvárosság követhetik, az
eljáró egynek bizonyos felölőssége mellett,
bizonyos feltételek és követelmények teljesítése
felülvizsgálata bírói ellenőrzésén. Ezen rend-
szert fogadja el a magyar Kereskedelmi
Törvények magában foglaló 1875:37 T. r. is,
szigorúan megállapítván úgy az alapítás
feltételeit, mint pedig ezen alapítási fel-
tételnek követhető körülményeit.

A kereskedelmi Törvény a vasútak-
nak, illetőleg a vasúti társaságok alakú-
lásának is müködésének követhető
oly, egyiptesen szabályozó fejezetét nem tar-

talusára ehhez hasonló, mint az főleg a rész-
vénytársaságoknál található, mely míg him-
teli határozatokát is magában foglal utób-
bik tekintetében. Valójában, ha a vasúti
jogra vonatkozó szabályokkal tisztába a-
narrunt jönni, akkor rendszeresen szánni
"Működési" törvény, rendelet, szabály-
zatok. Nélkül felhívhatunk, míg a ma-
gyar vasúti jogról füzta Pépet nyerve-
tünk.

A vasúttársaságok leginkább részvény-
társaságok formájában rendelkeznek, mint
ilyenek, részben név és a Pereskedelmi
Törvény idevágó fejezetei nyernekel alkál-
mazás. Mindezen azonban a vasútiak leg-
főbb rendeltetése a Pereskedelmi fuvar-
zás, természetesen jövényszünetekkel itt és a
K. T.-nek a fuvarozási ügyekre vonatko-

azok szabályai is. Minthát azonban a tövénnyel-
hozásnak kötelezője, hogy a vasútnak monopoli-
stikus (s pl. a nálunk lévő állami vasúti
rendszer par excellence monopolistikus) álla-
sít, pozitív szabályokkal ellensúlyozza, ke-
reskedelmi tövénnyel néhány - rövid s
Pécs szánvi - szabálya a Pözforgalomnak
átadott, és az úrfuvarozásra rendelt vas-
pályákra vonatkozó néhány a fuvarozási
jog rendelkezéseit megszükitő jogi szabály
fogal magában. - Vonatkozásnak ezen szabályok
milonos az úrök felvételére, a fuvarozás
feltételire, az elűlés és megérés módjára
és idejére, a felelőség Postáozására, a ke-
Pövetkezéselő megrogálódás esztire s a Pár-
títés mérvére. Ézenkívül maga a Pöcs-
Pöcskei tövénnyel hivatkozik a Vasúti Helyet-
szabályokra s ezt quasi tövénnyel ruház-

za fel. Ezen kívül még igen számos, külön-
 böző, alább bővebben említendő törvényünk
 szabályozza a vasúti jogot.

Fülszöveg szerint, hogy leghelyesebb vol-
 na, ha törvényhozásiunk az ismertetett két va-
 súti rendszert egy módon napirendjébe össe,
 mint azt a részvénytársaságok szabályozá-
 sánál teszi. Vagyis: mint ottan, lényegi-
 leg (ottan) a vasúti jogban is meg kellene
 tartani a vasúttársaságok alkotmányosságuk
 szabad jogát (formailag ez megvan ugyan
 nálunk is, de mivel "Felsége s néhány ki-
 vételes esetben" ^{a törvényhozási, vagy} a Koronabírói m. kir.
 Miniszter, vagyis mindkét esetben a kor-
 mány discretionarius hatáskörébe van
 az alkítás engedélyezése utalva s mivel
 ettől eltérítve is, a M. Á. V. munkodíj
 helyettesítés fogva Roubrouens társaság ala-

* Különböző is: az engedély-
okmányok csak az ál-
társa való háramlási
jog fenntartásával adhatók
ki.

Nitása Nixartnak tetszik, a lehetőleg tel-
 jeseu illuzórius*), de a mellett azután szük-
 séges volna a jogok teljeseu egyseges, a va-
 sáti társaságok feltekésére, ennek feltételeire
 (börznye alapítke etc.), a társaságok műkö-
 séire, az árufuvarozásra, mennyiségállításra,
 fő- és mellékvasútra etc. etc. egyaránt Ri-
 terjedő szabályozás, a mai szetszoirtság he-
 tyelth; a szabályozás azután tekintettel a fe-
 lebb a magánvasúti rendszer által gyak-
 ran létrejövö, említelth káros jeleuségekre, le-
 kelne bármilyseu szigorú s tartalmarhat-
 na értekeuy büntető szabályokat is.

A vasúti s gőzhajozási Közlekedés egy-
 államban általában a Következő jogi szem-
 pontok szerint rendezhető: 1.) a Közigszogatási
 jog, 2.) a Kereskedelmi jog, 3.) büntető
 jog, 4.) végül a nemzetközi jog szempont-

lebonyolítani köteles, ezzel szemben szintén mindenki mást eltilt attól, hogy ugyanazon két hely között vasúti vonalat építsen.

A vasúti üzem vitelét és fenntartását az 1851. évi Vasútiüzleti rendtartás szabályozta. Ez az 1907: 54. t. c. hatályában továbbra is fentartotta. Ez az üzletrendtartás részletes szabályokat tartalmaz a menetrend és díjszabások nyilvánossá tételére, a postai Rendelvények szállítására, szabályozza a Közönségek a vasúttal szembeni jogait és kötelességeit, övönközlekedésről tartalmaz a vaspálya építésben tartásának érdekében etc. etc.

Az 1881:41 t. c. a Közforgalmú vasúti vonalak építésére szükséges Telkeknek Államjuttatását biztosítja. Az 1907:3 t. c. ugyanezt

teszi a helyjérőlki vasitak indikében.

A magyar vasitak (hajozás, Róriti for-
galom) legfelsőbb ellenőrző szerve a Keres-
kedelmi miniszterium (Rülön vasitügyi mi-
niszterium irányában, melynek bevezetési
rögöta hauptatottó óhaj). Ennek Róbelében
a vasiti és hajozási főfelügyelőség végzi
a legfőbb irányítás Teendőt. Az 1907:
36 t. c. szervezte az országos Rózlekedési
tanácsot ugyancsak a Kereskedelmi mi-
niszteriumon belül véleményező hatáskörrel.
A magyar állanvasitak elnököngatósága
mint, Rülönálló, de lényegileg a Kereskedel-
mi miniszteriumba tartozó ügyosztály műkö-
dik. -

II. Zintetöjogi szempontból

az 1878: 5 T. c. - ben foglalt B. T. K. valamint
az 1879: 40 T. c. - ben foglalt K. B. T. K. Tar -

taluar a vanitat s a vaniti igazu videl-
mere vonatkozó hirtető rendelkezéseket.

Mindenekelőtt, határozói Közeget deklarálja
a vaniti alkalmayoktat ebbeli mi Pötle-
sükben, felhatalmazza őket arra, hogy him-
tendő eslekmények elkövetése esetében
a tetteik ök maguk azonnal letartóztat-
hassák. - Külön rendelkezések vödik a
B. T. K.-ben a vanitat, fávirdat, rongálás,
rombolás, táxadások alkalmával elkövethé-
tő prószakoskodások, gondatlanúságból oko-
zott etc. Rárontó eslekmények ellen. -

III. Kereskedelmi jogi szempontból

legfontosabb a már fentebb említett Keres-
kedelmi törvény, mely azonban - mint lát-
tuk - lényegileg igaz Nevés, s vanitakra
vonatkozó rendelkezések tartalmay. Ezen-
kívül fontosabb a következő törvények:

Az 1867: 16 t. c., mely Németország a vám-
és Kereskedelmi Szövetséget Ausztriával szemely-
szerint, a vasútat építési s üzemi tekín-
tetben mindkét államban azonos elvek
szerint rendelkezést. Az 1880: 31. t. c. a helyi-
érdeki vasútat építését Németország Német-
nyitásiakkal s Kedvezményekkel akarja ser-
kenteni; az 1888: 4. t. c. pedig az állam
pénzübeli segítségét s hozzájárulását garantal-
ja.

IV. Nemzetközi jogi szempontból

Legfontosabb a berni egyezményt becsikkelye-
ző 1892: 25. t. c.

Az egyik sem Németország ma már egyedül
boldogulni; lépten-nyomon egyre szorult, hogy
igénybe vegye embertársai nélkülözhetetlen
szolgálatait. Ezen így el kellene vesnie an-
nak az államnak, amely magát izolálni

akarná az őt Römgerő föbbi államtól.
A népet szabad forgalmának elve egyik
alapvető principiuma az államok létének.
Csarada fent említett műveben a Róvot-
Rerőképen foglalja össze a szabad fogar-
lomra vonatkozó nemzetközi jogszokásokat:

1.) Egy állam, mely magát a Többi államtól
elkülöníti, a nemzetközi jog általánára i-
gényes nem tarthat.

2.) Egy állam sem kényseríthető egy
érintkezésre, melyből se a néve hátrányos
származhatnak.

3.) Egy államnak sem áll jogában
a máikat a forgalmi versenyből ki-
zárni egy karnadit állam területén.

4.) A Külforgalom joga magában fog-
lalja az államok diplomáciai érint-
kezésit; az idegen forgalmat; végre a

Kereskedelmi, vasúti és táviráforgalmat.

Próbált nézze Kijelölésu u legutolsó
mondhat fontos, mely magában foglalja
amink u szükségességnek Rimondását is,
hogy Kijelölésu u szomszédos államok egye-
Nekemmel Kereskedelmi u Kijelölésu pe-
dig vasúti forgalmukat oly módon be-
rendezni, hogy az mindkét félre néz-
ve u legelőnyösebb legyen. Legelőnyösebb
amink megvalósítása u vasúttal u tény-
leg, ezt u Rendész az államok Kijelöl-
-Kijelöl - mindkettőt u maga hatásterén
kezel - nem is elvetheték st.

U végre, vasúti vállalatok voltak
az első, amelyeket beláttál egy nemzet-
közi vasúti szervezkedés fontosságát.

U végre, vasúti szakszervezetek egyesülete
1846 - ban alakult meg u főcéljüül u

* Baumgarten formású és meg-
nyerték könye nyomán.

⊗ Bedő Mór id. Könyvéből.

a vasúttakra vonatkozó szabályok egyrész-
 itésiték fűzte ki. Ezen egyesülethez * Német-
 husztria, Magyarország, Belgium, Luxemburg,
 Dánia, Franciaország, Olaszország, Né-
 metalföld, Oroszország, Svédország, Svájc,
 Románia, Szerbia és Jugyária csatlá-
 koztak. A megalakított egyesiség főleg a
 vasúttal építésére, vasúti eszközökre és
 fuvarozásra vonatkozó szabályokat foglalt
 magában. - Ez akorban még nem volt
 társadalmi jellegű nemzetközi szabályozás,
 mert nem az államok voltak az
 egyesületnek tagjai, hanem csak az
 egyes vasúti társaságok.

A tökéletes megvalósítás a svájci
 szövetségi tanács érdeke, (*) amely 1876-ban
 a fent felsorolt államok legtöbbjét Né-
 zös Tanács Roxására hívta meg. Az első két

Tanácskozás nem jart formalis eredmény-
nyel, de az 1886.-i tanácskozáson szintén
a német Rórmány által tett javaslat a-
lapján a végleges egyezmény megállapít-
tatott. Az egyezmény 1890-ben ratificál-
tatott s mint az 1892:25 t.c. beikké-
lyeztetett. Az egyezmény a személyes-
ei fuvarozásban, azaz a szerződő államok
vonalain érvényesül. Részletes intézkedé-
sok tartalmazzák a fuvardíjszabásokról, a
feladói kötelezettségről, a fuvarlevélről, a szer-
ződés megfőteléről is megzűnéséről, az
ári megzűrülés, elvezetés esetén kö-
vetendő eljárásról, az átvettő jogairól
etc. etc.

Magyarország vasúti politikájának
első alapját az 1848:30. t.c. vetette
meg, melyben gr. Széchenyi István s Kos-

suth d'ujos próbálták egy nemzeteti vasúti
politika első lépését megtenni. A szabad-
ságharcz s ezzel szembeni Következni-
nyei azt eredményezték, hogy - mint
mondottuk - teljesen Ausztrian érdekei meg-
múltak előtérbe. 1867 után a Kormányol-
mány nem bírta az országot vasúti po-
litikától szabadítani s csak Baross Gá-
bor volt az, aki vas Kézekkel látott
nekü Közlekedési ügyünk felvirágoztatá-
sához. Ő utána felfrisült a Közle-
kedés ügy, azonban idővel - mintán
több Barosshoz hasonló férfiu nőta
s terev nem akart - innét fellépett
a neutrorödmény s a beállott sta-
tus - mondhatjuk - sajnos, egészen a
mai napig tart! Be kell vallanunk,
hogy vasútanak ma egyita a másod-

rendüeknek s a nyugati államok vasút-
jával semmiképen sem állják ki a
versenyt! Hosszjárúlt sren bajhoz Ausztria-
nak velünk szemben mindig követhet
önző, Kissimys. gyűlölködő politikája,
mely minden rendesest Magyarország
elnyomására használt s használ ki (anna-
bergi csatlakozás!).

A világháború természetesen rendkívüli
módon lerontotta a vasútat, srolnak
teljesítőképeségét dráai módon igénybe-
véve, anélkül, hogy a háború alatt
lehetőség lett volna a romlott s meg-
kopott vasúti anyagok kicserélése, vagy
jótállása. -

Beméltik, hogy a háború befeje-
zése után Magyarország - megszaba-
dítva - Ausztria örökös gyűlölködő -

sától, egészséges, nemzeti vasútpolitikát
fog követni, mely alkalmas lesz arra,
hogy friss erőt vegyen az erre igen
részvételű Népgazdaságművelés és Keres-
kedelmiünetbe!

Kassa, 1978, október. -
Deák András

DEBREVENI EGYETEM KÖNYVTÁR
1962. 12. 5. 10.00.00