

kal való felruházása nyilván abból a gondolathól táplálkozik, hogy az autonómia tud élni a reá bízott közjogi jogosítvánnyal. És ha az előbb említett államrezonra, vagy egyéb indokokra hivatkozással meg is kell alkudnunk az autonómiának fél jogokkal való felruházásával, mégis azt hisszük, hogy a jelölés joga egyuttal a döntés jogát is jelentse és a végleges döntésre hivatott kormányhatóság csak akkor nem respektálja az autonómia döntését, ha véletlenül a feltevés ellenére az autonómia választása nem a megfelelő férfiakra esett. A kinevezési jog fenntartása az autonómia esetleges elvételének esetleges korrekturnya lehet és a kormányhatóságok is a jelölés ellenére való döntést nem kezelhetik a jus plenissimum teljes önkényt biztosító elvei szerint. Ha a kormányhatóság döntése az autonómia jelölésétől eltér, ez alig választható el az autonómia választásának felülbíralásától. Amint nem irányulnak soraink a kinevezettek személye ellen, nem kívánunk dicsérettel tömjénezni a mellőzötteknek sem, de nem nyomhatjuk el az ügyvédség minden rétegében élő azt a véleményyt, hogy a kamara második helyen jelölt képviselője, Pollák Illés, oly feltétlen tiszteletnek és tekintélynek örvend urbi et orbi, a maga sok évtizedes tisztas ügyvédi munkájával, irodalmi és közéleti tevékenységével olyan osztatlan elismerésre tett szert, hogy a kormányhatóság döntése az adott esetben igazán nem tekinthető annak, mint amit jelentenie kéne, ha ha a kormányhatóság a maga döntési jogát a kivételes elvétel korrekturnyájaként kezelné. Azt szeretnők, ha köztudattá és kormányhatósági gyakorlattá erősödnék az a felfogás, amely az autonómia jogainak teljes respektálásával az érdekelttség választására biznák azon személyek kijelölését, akiket a törvény elképzelése ezen érdekelttség reprezentánsainak tekint. A joggal való élés az egyesek és a kormányhatóságok részéről is az önfegyelem által megszabott korlátokat kíván meg és mennél inkább közeledik a jog a hatalomhoz, annál kívánatosabb, hogy a hatalom birtokosa tudatában legyen a hatalom gyakorlása körül őt terhelő önfegyelmélettségi kötelezettségnek.

### Útszéli jogesetek.<sup>23)</sup>

*Villanyoson.* Magánjogász előtt nem lehet kétséges, hogy a villanyosra való felszállás és a jegy megváltása által fuvarozási szerződés jön létre az utas és a villanyosvasuti vállalat között. Mégis ez a szerződés nem ural tiszta magánjogi elveket. Még az hagyján, hogy ha abban a nézetben szálltam fel, hogy a közvágóhid felé megyek s utóbb látom,

<sup>23)</sup> E rovatban szivesen beszéltünk meg előfizetőink köréből hozzánk intézett kérdéseket, amelyekben a magánjog és hiteljog körébe vágó *kérdések* eseteket adnak tudunkra.

hogy helytelen kocsin vagyok: ez nyilván nem jogosít fel arra, hogy a szerződést tévedés címén megtámadjam és a jegy árát visszaköveteljem. Ezt végre is meg lehetne okolni a magánjog ama szabályával, hogy az indokbéli tévedés, még ha lényeges is, csak akkor megtámadási ok, ha a tévedést a másik fél okozta, vagy felismerhette, vagy ha a másik félre a szerződésből ingyenes előny, vagy aránytalan nyereség háramolna (polg. tkv. tjav. 774. §. 1. bek.). De hogyan áll a helyzet akkor, ha megkérdeztem a kalauzt, merre megy s helytelen felvilágosítást kaptam? A tévedést ebben az esetben nyilván „a másik fél okozta”, mert a kir. Kuria 84. sz. polgári teljesülési döntvénye értelmében felelős az, aki ügye ellátására maga helyett mást rendel ki s nem bizonyítja, hogy kirendeltje megválasztásánál, illetőleg a felügyeletre vonatkozólag kellő gondosságot fejtett ki, vagy hogy a kár e gondosság kifejtése esetében is bekövetkezett volna. Az, hogy a döntvény csak kárról beszél és nem restitucióról is, közömbös, mert a jogi elbánás a két esetben azonos. Mégis úgy érezzük, hogy a villanyostársaság felelősségét ebben az esetben sem lehet megállapítani és pedig azért nem, amiért általában a fuvarozás teljesítésén túlmenő kötelezettség a társaságot nem terhelheti. Ez az ok pedig az, hogy az ilyen tömeges ügyletekre a magánjognak individualisztikus jellegű szabályait csak kellő redukcióval lehet alkalmazni. Az utas, aki nyilvános szállítótársaságot igénybe vesz, kénytelen számolni a tömegforgalommal járó kisebb-nagyobb veszélyekkel és nem követelhet egyéni elbánást, hanem csupán az illető üzemre fennálló általános rendelkezések betartását. A vállalat a kalauzt nem azért alkalmazza, hogy az utasoknak az utirány felől felvilágosításokat adjon s ezért e részben a kalauz nem képviseli a társaságot. A társaság tehát csak azért felelős, amit a kalauz a ténykedéseit meghatározó üzleti szabályok keretén belül tesz. Az ellenkező álláspont igen messzire vezet. Így pl. feltéve, hogy a téves beszállás folytán csak úgy érhetem el a vonatot, amellyel utaznom kell, ha kiszállva autóba ugrom, a soffőrnek dupla taksát ígérek s így robogok ki a pályaudvarra. A felmerült költséget nyilván a „tévedés” okozta. Az ellentétes álláspont szerint a villanyostársaság ezért a háromért is felelős volna. Ez nyilván túl messze megy.

A megváltott villanyosjegy kétségkívül u. n. igazoló-papír, nem tulajdonképeni értékpapír, melynél az adós, vagyis a szállítótársaság a birtokosi minőség igazolását követelni kötelezve ugyan nincs, de jogosítva van. Felmerült a kérdés, mikép egyeztethető össze a jegynek ez az igazoló hatása a szokásos kikötéssel, hogy az utazás megkezdése után a jegy többé át nem ruházható? Ez alapon eleinte tagadták a jegy értékpapír természetét. Helyesebb azonban az az álláspont, hogy ez nem zárja ki a jegy értékpapír mivoltát, mert hiszen az utazás megkezdése előtt az átruházásnak nincs akadálya, amennyiben ily jegy az ut megkezdése előtt egyáltalán kapható, úgy, hogy e megszorítás csak olyan alkotó része a fiktív fuvarozási szerződésnek, mint minden egyéb határozmány, amelyet az utazásra vonatkozólag a társaság kibocsát.

Ilyen határozmány pl. hogy átszállójegy igénybevételével az átszállás csak a meghatározott átszállóhelyeken van megengedve. Magánjogilag

véve rajtam áll, lemondani a szállítás egy részéről s tehát nincs joga a társaságnak engem eltiltani attól, hogy leszállva a nyugati p. u.-nál, az oktagonig gyalog menjek s csak onnan kezdve vegyem újra igénybe a fuvarozást. Hogy ez nincs megengedve, ebből újra az látszik, hogy a magánjogi szabályok csak cum grano salis jöhetnek alkalmazásba. Más aztán az, hogy az ügyviteli rendelkezések tökéletlensége folytán a társaság e tilalomnak ép oly kevéssé tud gyakorlati érvényt szerezni, mint pl. annak a tilalomnak, hogy az átszállójegyet kiszállás után ne adják oda másnak. Ez már csak bizonyítás kérdése, amelynek könnyű vagy nehéz volta az elvi kérdés szempontjából közömbös.

## Jogirodalom.

*Dr. Hantos Elemér: A pénz problémája Középeurópában. Budapest, 1925., Tébe.* A kiváló szerzőt a Nemzetek Szövetségének Közgazdasági Bizottsága még 1924. április havában felkérte egy emlékirat kidolgozására a pénzinfláció hatásairól. Ez az emlékirat a mult év őszén készült el és az 1914—1924. évek között lefolyt évtized megfigyeléseit öleli fel. A jelen könyv kiegészíti az emlékiratot az újabb eseményekkel s megtoldja szerzőnek a középeurópai valutaközösségre vonatkozó tervével, amelyet az emlékirattal együtt nyújtott át a Nemzetek Szövetségének. A hatalmas problémátömeget a mű rendkívül átnézetes és lucidus módon hat fejezetben tárgyalja. Az I. fejezet általános áttekintést ad a pénzérték leromlásáról és állandósulásáról Középeurópában, a II. fejezet leírja az infláció lefolyását Német-, Lengyelországban, Ausztriában és nálunk, a III. fejezet az infláció hatásait vizsgálja a pénzérték-telenedésre, az árszínvonal emelkedésére, a termelésre, a jövedelemmegoszlásra és a fogyasztásra, a IV. fejezet ismerteti az egyes államok (Csehország, Németország, Ausztria, Magyarország, Lengyelország, Jugoszlávia és Románia) törekvéseit a valuta stabilizálása irányában és rámutat e kísérletek közös irányelveire, az V. fejezet foglalkozik Középeurópa visszatérésével az aranyvalutához, végül az utolsó fejezet tartalmazza a középeurópai valutaközösség tervét és annak megokolását. A művet igen érdekes táblázatok és statisztikai és irodalmi adatok egészítik ki, amelyek a függelékben vannak csoportosítva.

Jogi szempontból legnagyobb érdekű a valutaközösség tervével foglalkozó VI. fejezet, amely a tiszta valutáris államszövetség gondolatán alapul és azt kartellált jegybankok alakjában óhajtja megvalósítani. A kartellben résztvevő jegybankok mindegyike bizonyos terület felett, mint kizárólagos működési körzet felett rendelkeznek. A jegyforgalom nagyságát tárgyi alapon állapítanak meg: érckészlet, devizaállomány, bankszerű fedezet alapján. Az ellenőrzés céljából a bankok tartoznának egymással havonként közölni, mennyi új bankjegyet hoztak forgalomba, mennyit váltottak be és a többi bank jegyeiből mennyi folyt be hozzájuk. Fizetéseképtelenség vagy háboru esetében a központi szerv az illető