

51335



51335

I. évfolyam. I. szám.

Budapest, 1919 február hó 5.

VASUTÜGYI SZEMLE

Szaklap és szaktanácsadó mindennemű vasuti ügyekben.

(„Magyar Tarifanzeiger“)

Közlí az összes hazai vasutak díjszabási változásait és díjkezdvezményeit, valamint hazánkat érdeklő külföldi vasutaknál előforduló változásokat továbbá hajózási ügyeket is.

Megjelenik havonta 10 példányban.

Előfizetési díj 1 évre 30 K.

Egyes szám ára: 1.50 K.

Szerkesztőség és kiadóhivatal.

Budapest,

VI., Dévai-utca 8. sz.

Kiadófeljados és felelősszerkesztő:

Lőrinczy Sándor

Jogügyi munkatárs: dr. Ujhelyi Géza

Olvasóinkhoz!

Szomorú, válságos időkben indítjuk meg lapunkat, amely egyrészt a papirhiány, másrészt a minimálisra csökkentett vasuti forgalom miatt csak szűk terjedelemben jelenhet meg.

E válságos napokban a még nem rég katonai szállításokkal megbénított vasuti forgalom, mely a produktív termelést oly sokáig hátráltatta, a forradalom kitörése óta mindig jobban csökken. Magyarország óriási ipari és termelő vidékei megszállva, melyekkel csatlakozó áruforgalmunk nincsen. A széntermő vidékek elzárva előlünk, ami a vasutak forgalmának napról-napra való csökkentését eredményezi.

Nincs szén, állanak a gyárak, áll a munka is, melyből folyó munkátlanúság fenyegető rém gyanánt nehezedik társadalmunkra. A tőke is nagyon tartózkodóvá lett, mert a szénhiány és a megbénult vasut a vállalkozó kedvet lehetetlenné teszi. A vagyonadó is sok aggodalmat okoz. Csak már tud lennének rajta, legalább tiszta képet látna a termelő, gyáros, vállalkozó stb., s tudná, hogy vagyona maradékával mit kezdhet.

A tőke pszichológiája, hogy sokáig nem zárkózik el a vállalkozások finanszírozása elől; néhány nap is elég, hogy tartózkodása nyomásztólág nehezédjék a közgazdasági életre és így remélhető, sőt biztosra vehető a szénhiány csökkenésével és a vasuti for-

galom kibővülésével megindítja gőzerővel a termelést a tőke vállalkozó kedve.

Bizunk tehát abban, hogy e közgazdasági válság immár sokáig nem tarthat és az ezzel karöltve meginduló vasuti forgalom kapcsán — a vasuti ügyeket illetőleg — tevékenységünket a közjó érdekében érvényesíthetjük, melynek keretében felemelt szavunk tárgyilagossá bírálatával és szaktanácsokkal sok jó szolgáltatásokat teend.

Az 1919. év a vasuti forgalomban sok változást hozand és igen fontos hivatást töltünk be azzal, hogy ezekről olvasóinkat idejében tájékoztatjuk, azok mikénti alkalmazására szakszerű utmutatással szolgálunk.

A vasuti hadiadó és a díjtételemezés.

Tudvalevő dolog, hogy 1917 február 1-től kezdődőleg a magyarországi és ausztriai vasutaknál 30 %-os hadiadó lépet életbe, mely a tarifát 30 %-kal drágította. Ez az adó szociális szempontból tekintve egy igen szerencsétlen eszme szülotje volt és jellemző a finanszírozásnak tartott Wekerlérre és az eme törvényt megszavazó munkapárti só-parlamentre, mely parlament képes volt a világ legerkölcstelenebb adóját a 20 %-os szén-

adót is — megszavazni e széninséges országban.

Az államháztartásnak — óriási terhei fedezésére — szüksége volt új, nagyobb jövedelmi forrásra, de hogy a forgalmat adóztassa meg az állam, mikor vasutjaink zöme ugyanis sok millió jövedelmet hozó sajátja — a progressív adózásnak messzemenő kigynyolása. De bizonyára jól tudta ezt Wekerle és társai. Nem is akarták ők a hadimilliomosokat és aránytalanul nagy jövedelemmel bíró vállalatokat a terhek viselésére bírni, mert ezzel a hadikölcsönök sikerét kockáztatták volna.

Ennek az adónak behozatala folytán megdrágult vasuti fuvardíjakat a szállítást igénybe vevők, mint termelők, gyárosok, kereskedők kénytelenek voltak az áruk eladási árába kalkulálni, s az így elő állt többletet a fogyasztó közönségre áthárítani. Ezzel az árdrágító állam árdrágításra kényszerítette őket.

De ez az árdrágítás még aránylag tűrhető volt az ezután következő drágulásokhoz képest. Ugyanis a vasuti anyagok drágulása a személyzet jogos igényeinek kielégítése miatt a vasutaknak több bevételre volt szükségük, miért is a minisztérium engedélyezte az 1918 január 1-én életbe lépett emeléseket.

Ennek folyamányaként az áru osztályozás felklassifikálva lett, sőt egyes díjostályok a felklassifikáláson kívül, még külön 50 százalékal drágítottak. Némely cikknél 150 %-os díjfelemelést okozott.

Mint a hegyről megindított lavina úgy nőtt a vasutidíjak és ezzel a termelési költségek drágulása is. Az államnak igen jó haszna volt ebből, mert sokkal magasabb díjak után szedhette a 30 százalékos adót. Minthogy pedig ez igen jó adóprésnék bizonyult, 1918 szeptember 1-től még további 70 százalékos emelést engedélyezett.

Az alábbi példákkal szemléltethetővé teszem ezt az emelkedést Budapest állomásai viszonylatában.

1916. XII. hó, Ma:

Ásványviz, Málnásfürdőről teheráru díjtétel	271	1721
Bör, Fehértemplomról	"	" 211 1304
Bör, nyers Tordáról	"	" 277 1426
Lugkő, Marosvárról	"	" 287 1463
Gyapju, Sepsiszentgyörgyről	"	" 477 2203
Papir és üveg, Brassórol	"	" 448 3206
Zsir, Petriujáról	"	" 223 1256
Baromfi és vaj Baranyárról gyorsáru	"	" 468 2972
Hus vagy juhturó Brassórol	"	" 962 6093
Üres zsákok Kolozsvárról	"	" 467 3715

Ne csodálkozzunk tehát a drágaságon amíg ilyen magasak a vasuti fuvardíjak.

Legérdekesebb ezzel szemben, hogy a németországi vasutak 1917 évben csak 7 százalékkal és 1918 ápr. 1-től csak 15 százalékkal emelték díjszabásaikat, de viszont ott minden olcsóbb is mint nálunk.

Mint hírlik a kereskedelmi minisztériumban komolyan foglalkoznak a fuvardíjak további 100 százalékos emelésével. Ezt a szállító közönség nem látja indokoltnak. Nem gondolhatunk másra, mint, hogy az állam, mely kiadásait eddig új papirospénznek kibocsátásával fedezte, valutánk további romlásának megakadályoztatása végett a papirospénz további kibocsátását beszüntetni kénytelen, további szükségletei fedezésére a legnagyobb jövedelmi forrását, a vasuti bevételt akarja fokozni. Ez azonban közgazdaságunkra katasztrófális hatással lenne.

Ezért felelem szavamat és máris óvást teszek a szállító közönség nevében ez ellen; sőt inkább — a szociálista kereskedelmügyi miniszternek — különös gondja legyen a vasuti díjtételek szociális lejjebbítése, s midőn ezt megoldja Baross Gábor nagy szellemét kövesse.

Meg kell említenem, hogy 1918 évben több pénz folyt be az állampénztárba a 30 százalékos vasuti hadiadóból, mint az egyenes állami adókból.

Nem megdöbbenő-e ez? Minden fatatjánát, minden szükségletének kielégítésénél még a legszegényebb polgár, sőt csecsemő is közvetve burkolt adót ró le az államnak. Ezt még 100 százalékkal emelni okvetellenség volna!

Érdekes képet mutat az „üzemfelesleg“, tehát mint tiszta haszon gyanánt, az állampénztárba a MÁV által beszállított összegek statisztikája 1918-ban. Dacára, hogy a vasutakat, főleg a katonaság vette igénybe, melynek szállításai a hadügyi kincstár terhére hitelezetvén, tehát ezekért a vasut pénzt nem is látott; mégis a korlátozott polgári szállításokból kifolyólag jóval több milliócskát szállíthatott be bavonta, mint a békés esztendőkből.

Ezért kívánja a közvélemény, hogy a vasut tétessék olcsóvá; ne szerepeljen adóprés gyanánt, mert a közgazdaság fellendülése szoros összefüggésben áll a vasut olcsóságával.

Keressen az állam más jövedelmi forrásokat. Legyen az állam pl. háziúr, vállalkozó, földmives, bányász, erdész, gyáros, kereskedő stb., mely vállalatai élére ne bürokratikus, vaskalapos hivatalnokokat, hanem szakembereket állítson; egy demokrata és szocialista kormányban bátran megbízhatunk. Vegye monopolium alá a fontosabb import cikketek stb. Szóval tág tere van jövedelmét szaporítani; sőt ezzel nemcsak bizonyos kommunista irányzatot kielégíthet, hanem mint versenytárs a magántermelést tisztas keretek között tarthatja, de a vasutat ne bántsa!

Lőrinczy Sándor.

A vasuti fosztogatások.

Különösen a forradalom kitörése idején egyes vasuti állomásokon a csöcselék kifosztotta, vagy megdézsmálta a vagonokat. Az így elhurcolt áruk értékének megtérítése iránti felszólamlásokat a vasutak elutasítják

a V. Ü. Szab. 84. §-ára való hivatkozással, mert vis-major esetének minősítik.

Ily ténykörülmények mellett a vasut nem is vonható a károk megtérítése iránt felelősségre, miért is a károsult felek a megindult mozgalom keretében az államtól kívánnának kárpótlást. Minthogy azonban milliárdokra menő értékek mentek így veszendőbe, az államnak ezt az igényt kielégíteni — fedezet hiján — a legjobb akarat mellett sem lesz módjában.

Tekintettel azonban arra, hogy sok esetben egyes vasuti állomások sablonosan nyomták reá a fuvarlevelekre a kifosztást jelző bélyegzőt; mindenesetre megállapítandó egyes eseteknél, hogy valóban-e oly garázda tömeg fosztogatta-e meg a küldeményt, mely ellen a vasut megtett-e minden óvintézkedést és valóban lehetetlen-e volt ezt elhárítatnia; mert különben az is vélelmezhető, hogy az alkalmat felhasználva, esetleg egyes megtévedt vasuti alkalmazottak dézsmálták meg a küldeményt.

E sablonos bélyegzéseknél kirívó példaira jöttünk reá és megállapítottuk, hogy sok olyan küldemény fuvarlevelén rajt volt e bélyegzés, melynél semmi hiány sem volt, sőt láttunk olyan fuvarlevelet is, melyen jelezve volt, a kifosztás Rákosrendezőn, ahová a fuvarlevél másokkal odakerült, holott a küldemény el sem indult a feladási állomásról.

Mindezeket azonban összefoglalva azt ajánljuk, hogy a vasutakat ne zaklassák az ügyfelek ilyenmü kárigényeikkel, hanem forduljanak megbízható szakirodához tanácsért, aki mérlegelés tárgyává teszi, hogy az ügynél előfordulhatott-e a fentebbi 3. és 4. bekezdésben fejtegetett esetek egyike és képezheti-e az ügy felszólamlás tárgyát.

A hozzánk fordulóknak mi is készséggel állunk jó tanácssal szolgálatukra.

Hivatalos Vasuti közlemények ismertetése.

A) Dijszabási ügyek.

Magyar Államvasutak.

Az „*Osztrák-magyar vasuti kötelék*“ II. része I. füzetéhez tartozó függelék érvényessége — a módosítások stb. fentartásával — legkésőbb 1919. év végéig meghosszabbított.

A Magyar-adriai vasuti kötelék, Osztürk-adriai vasuti kötelék, Gács-adriai vasuti kötelék, közvetlen Dalmátforgalom, Osztürk-határforgalom, Közvetlen osztürk és magyar Levante-forgalom stb., Adriai északnémet vasuti kötelék, Adriai-németforgalom, Átrakodási forgalom Barcsen át, Délosztürk magyar-német áruforgalom, Délosztürk magyar-svájci határforgalom, Németosztürk vasuti kötelék. Áruforgalom Graslitz oberer Balmhof-Szászország között és végül a dunai, elbai, elba-moldvai és Rajna-majnai átrakodási forgalmak dijszabásaiban életbe léptetett üzemköltségi pótlék felszámításában kiadott reoelkezesek legkésőbb 1919. év végéig meghosszabbítatnak.

Az *Osztürk-magyar-bosnyák vasuti kötelék* és a *Magyar-bosnyák vasuti kötelék* dijszabásaira vonatkozó 70%-os felemelés és megszabott pótlékok számítása tárgyában kiadott intézkedések legkésőbb 1920 február 1-ig továbbra érvényben maradnak.

A *Nyugatmagyar-osztürk vasuti kötelek-re* nézve ugyanez szintén vonatkozik.

A *Délnyugatosztürk-magyar vasuti kötelék* dijszabására szintén fentebbi meghosszabbítás történt.

Rimaróhó rakodóhely, Grünstein Ignác és Grossmann Jenő cég kocsirakományi teheráru küldeményeinek be- és kirakására berendeztetvén a dijszámítás Rimaszombatig eső 11, illetve Rimabányáig eső 6 klm rész-távolságoknak és az innen esedékes klm távolságoknak, összeadása után eredményezett távolság után történik.

A *Magyar-Adriai vasuti kötelék* egyes dijszabályainak 50%-kal való felemelése legkésőbb 1919. év végéig meghosszabbított.

A *Gács-magyar vasuti kötelék* és *Osztürk-magyar vasuti kötelék* dijszabásaira vonatkozó egyes intézkedések (a „V. K. K.“ 1919 jan. 26-iki 9. számában felsorolva) legkésőbb 1920 febr. 1-ig továbbra is érvényben maradnak.

A M. Á. V. helyi áru dijszabásához tartozó *függelék* I. pótlékát együtt 1919 február 9-ével pótlás nélkül hatályon kívül helyezték.

A szentlőrinc-slatina-nasici h. é. v. dijszabásának módosítása.

A fent nevelt vasut dijszabása 1919 január 15.-ével hatályon kívül helyezettvén, helyében e naptól kezdve új dijszabás és kilométer mutató lépett érvénybe, mely a vonalat magyar és horvát vonalrészre osztja és dijszámítás szempontjából két külön álló vasutnak tekintendő. A határt a „Dráva-híd“ képezi és az állomási dijszabás „Dráva-híd“ megnevezéssel adatott ki.

Kassa-Oderbergi vasut.

Az 1919 január 1.-ére tervezett új *függelék* későbbi időpontra való halasztása tárgytalanítván, e vasut dijszabásához megjelent *függelék* 1919 február 1.-ével *pótlás nélkül* hatályon kívül helyezték.

A kassa-oderbergi vasut osztürk vonalrészére szóló közvetlen menetárak osztürk vagy magyar idegen állomásokról — a menettérti mnkásjegyek kivételével — 1919 február 1-én hatályon kívül helyezték.

Ellenben a Ks. Od. helyiforgalmában az osztrák vonalrészre vonatkozó menetdíjak, podgyász- és kutyaszállítási illetékek 1919 február 1.-vel 50%-kal felemeltettek, a mérsékelt áru menettérti turistajegyek e nappal megszűnnek.

Déli vasut.

A helyi áru dijszabás VII. a. fejezetében foglalt 16. kivételes dijszabásában a VIII. A. 3 és VIII. B. fejezetében foglalt módosítások érvényben maradnak. Érvényben maradnak a „Gács-adriai vasuti kötelekre“ vonatkozó 1917 évi 2592/T, 3182/T, az 1918 évi 1782/T, 2043/T és 1917 évi 3245/Z számú továbbá az

- a) *Adria-német forgalom (Szászországgal),*
- b) *Adria-északnémet vasuti kötlék,*
- c) *Délosztrák-magyar-német áruforgalom,*
- d) *Délosztrák-magyar-svájc határforgalom,*

ezekre vonatkozó a)-hoz 1918 évi 1485/T; a-b)-hoz 1917 évi 1867/T, a-d)-hez 1916 évi 3221/T, 1917 évi 166/T és 497/T; b)-hez 1917 évi 1987/T, 1918 évi 1484/T; c)-hez 1914 évi 1558/T, 2026/T, 2221/T, 2710/T, 2868/T, 3366/T, 3555/T, 1916 évi 765/T, 1989/T, 1917 évi 498/T és d)-hez 1918 évi 1583/T sz. hirdetések.

A Gács-adriai vasuti kötlék II. részéhez tartozó függeléke I. és II. pótlékával együtt a rendes polgári áruforgalom újra való felvételétől kezdve visszavonásig, de legkésőbb ez év végéig újból életbe lép. Az üzemenköltségi pótlék továbbra is szedendő.

Az Osztrák-adriai vasuti kötlék-hez megjelent 1917 évi 2564, 2634, 3184, 3185, 3242/T és az 1918 évi 1565/T hirdetések tartalma továbbra is érvényben maradnak. E dijszabás II. rész 2. és 4. füzetéhez tartozó függelékek, pótlékával együtt a rendes áruforgalom megindulása napjától visszavonásig, de legkésőbb ez év végéig újból érvénybe lépnek.

Nemzetközi vasuti kötlék I. rész B szakaszában a német vasutak által raksuly-

kihasználás esetében engedélyezett u. n. „Frachtnachlass“ 1919 április 1-ével hatályon kívül helyeztetik.

Barcs-pakráci vasut.

1919 február 1-től visszavonásig, de legkésőbb ez év végéig való érvénnyel e vasut helyi dijszabásában foglalt díjtételek következőleg emeltetnek fel:

- a) szénküldeményeknél 40 %-kal.
- b) valamennyi többi áruknál 70 %-kal.
- c) ezenkívül megszabott pótlékkal, amely gyorsárúknál 25, terjedelmes, I. és II. osztályu áruknál és sónál 15, valamennyi többi árunál és szénnél 8 fillér 100 klg-r-kint: élő állatok rakterületi dijszabásainál pedig 25 fillér négyzetméterenkint.

E vasui helyidijszabásában még a következők módosítandók: a 20 és 21 oldalori az V. pont illetéke 11-ről 19-re, a III. kivételes dijszabás díjtételei helyett alábbiakkal pótlandók:

Kilométer	Díjtételek 100 kg.-kint.	
	a)	b)
1—10	31 fill.	31 fill.
11—20	36 „	34 „
21—30	42 „	37 „
31—40	49 „	44 „
41—50	56 „	49 „
51—60	63 „	53 „
61—70	70 „	59 „
71—80	75 „	65 „
81—90	82 „	71 „
91—100	88 „	75 „

Győr-Sopron-ebenfurthi vasut.

A „Nyugatmagyar-alsóausztia-felsőstiria vasuti kötlék“-ben a vonatkozó 70 százalékos emelések és a megszabott pótlékok visszavonásig, legkésőbb 1920 február 1-ig továbbra is érvénybe maradnak.

Ellenben e dijszabás függelékében 7 folyószám alatti a kavicsra szóló Celldömölk-Hetzendorf és Zentrálfriedhof közötti 75 ill. 85 filléres és a 12 folyószám alatti üvegre-

szóló Graz H. B. — Komárom közötti 331 filléres díjtételek 1919 február 1-től hatályon kívül lépnek.

A „Lajtauifalu-Ebenfurth, ugyanez átmenetben és Lajtauifalu-Ebenfurthmühle“ relációkra kiadott díjszabás felemelésére módosított díjtételek legkésőbb 1920 február 1-ig továbbra is érvénybe maradnak.

B) Díjkezdvezmények.

Tekintettel a papirhiány okozta helyszükére és a díjkezdvezmények *nagyobb terjedelmére*, ezeket csak a jövő számunkban közölhetjük.

C) Egyéb rendelkezések.

Kaposvár állomáson árutorlódás állván be, a fedett helyen tárolandó áruk *fekbére* 100 kg.-kint és naponkint 60 fillér.e felemeltetett.

Az összes *budapesti, kőbányai és rákosi* állomásokon, ideértve *Rákospalota—Ujpest* állomást is a gyors- és teherárúk felvételére és kiadására hétköznapiokon a pénztári és raktári hivatalos órák további intézkedésig reggel 8 órától délután 3 óráig állapítottak meg. Délután 3 óra után áruk nem vétetnek át, illetve nem adatnak ki.

Ünnep- és munkaszünetes napokra megállapított szolgálati órák változatlanok maradtak.

Podgyász házhoz szállítás Budapest keleti és nyugati pályaudvarairól a vasúti podgyászfordárok egyesülete útján: a) kézipodgyászna! darabonkint 25 kg. súlyig 2 K, 25 kg.-on felül 4 K; b) feladott podgyászna! darabonkint 25 kg. súlyig 4 K, 50 kg.-ig 6 K, 100 kg.-ig 8 K díjért szállítatik lakásra.

Hajózási közlemények.

Magyar folyám és tengerhajózást r. t. Az áruk megőrzéséért 1919 január 15-től a tároló áruk összértékének 1 százaléka jutalék címén további intézkedésig felszámítatik. A fuvarozási szerződés megkötése előtt felfuvarozott árukért e jutalék legfeljebb 120 korona, 120 frank, illetve 120 márka után esedékes, mert a társaság legfeljebb eme összegekig szavatol.

Dunagőzhajósági Társaság ugyancsak ezen intézkedéseket léptette életbe.

Ugyancsak mindkét társaság 1919 február 1-től a linzi, régensburgi és passauai tárházainak rend- és illetékszabályzatait pótlékok útján módosította.

Vegyes közlemények.

Megszállott területekre való utazás.

A szlovák megszállott területre a cseh-szlovák követség többé nem ad ki utazási igazolványokat; a rendőrség által kiállítandó személyazonossági igazolvánnyal mindenkit sorsára engednek. A szerb megszállott területre csak külföldi utlevéllel lehet utazni, melyet a szerb parancsnokságoknál kell láttamoztatni. Minthogy azonban a magyar kormány e területet jogilag külföldnek nem ismeri el, ide utlevelet nem is ad ki. A szerb követhez fordulók, ha kivételesen igazolványt (engedélyt) nyerhetnek tőle, talán — az illető szerb parancsnokság kegyétől függően — esetleg mégis utazhatnak.

Podgyászok hatósági vizsgálása

ezen túl a kilépő határállomásokon kívül csak a feladásnál a következő állomásokon történhet: Bruck, Budapest, Csáktornya, Czellőmők, Érsekújvár, Galánta, Győr, Kassa, Királyháza, Komárom, Körösméző, Márama-

rosszigt, Mezölaborcz, Miskolcz, Munkács, Nagykanizsa, Pozsony, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szombathely.

A magyarországi vasutak újabbi 100^o/o-os emelése. Mint hírlík, a kereskedelemügyi miniseriumban most dolgoznak a vasuti tarifák újabbi 100^o/o-os felemelésén, melyet előreláthatólag 1919. április hó 1-ére fognak életbe léptetni. Valószínű, hogy tavaszra a termelés megindul s így a vasutaknak nagy forgalomra lesz kilátásuk, tehát ez az emelés indokolatlan és a vasutaknak óriási jövedelmet hajtana. Ha a vezető körök az utolsó pillanatig sem gondolnák meg a dolgot és ez az emelés életbe lépne, kököveteljük legalább, hogy a 30^o/o-os vasuti hadiadót törölje el a kormány.

Hirek külföldről.

Németausztriai vasutak a széninség következtében a személyforgalom teljes beszüntetés kényszere előtt áll, a rendelkezésre álló szénkészlet még az élelmiszerszállító vonatok közlekedésének biztosítására sem elegendő.

Tarifaemlé: Németországban. Valószínűleg 1919 március 1-én életbe lép a 20—25 százalékos tarifaemelés. Egyes cikkek kocsirakományi díjtétele 10000 kg helyett 15000 kg-ért való fizetés szerint fog alkalmaztatni.

Franciaországban a fővasutak állomósítására vonatkozó törvény tervezet újból kidolgozásra kerül.

A cseh-szlovák államterületére bevétel; tilalom áll fenn. Az idetörténő szállításokhoz szállítási igazolványt a cseh-szlovák ki és bevételi bizottság ad ki Prágában (Česko slovenska Komise vyvozni a dovozni.) Így igazolványok nélkül érkezett küldemények előtt e bizottság szabadon rendelkezik.

Németausztriai szállítási engedélyek kiadásának joga az államvasuti és főbb magánvasuti igazgatóságokra ruházott át, (helyérdekükénél a csatlakozó fővasutra) melyek a kérelmek gyors és előzékeny elintézésére utasítottak. Az ország területére behozott árukhoz szállítási engedély nem kell, ellenben kivételre csak oly áruk kerülhetnek, melyeket a vonatkozó kormányrendelet megengedett és szállítási igazolvány csak akkor kérendő, ha az igénybe veendő vonalon korlátozás áll fenn. Hogy mely árukat szabad igazolvány nélkül belforgalomban szállítani, jegyzékbe van foglalva.

A szerkesztő figyelmeztetései.

Borászat. Az új és használt göngyöletek helyes bevállása a fuvarlevélen: pl. „Használt, üres fahordó 8½ hl.-en aluli“, vagy ugyanez, de 8½ hl.-en felüli. Vagy „Új, üres hordók fából 8½ hl.-en aluli“, vagy ugyanez 8½ hl.-en felül. Ha egy szó is hiányzik belőlük, a legdrágább díjtétel számíttatik! Üres palackoknál, ha ládába csomagolva adatnak fel, a fuvarlevélen kitüntetni kell, ha fedélnélkül van a láda; így olcsóbb a fuvardíj. Fedéllel bíró ládánál kitüntetni kell a láda méreteit és pedig: „2—1—1 m. méreteken aluli ládában.“

Faipar. Ujabbán használt e bevállás, mint: fűrészáru, fűrészanyag (Schnittmaterial) nem jó! Kitüntetendő, hogy „deszka“, „gerenda“ stb. 2½ méteren aluli-e, vagy felüli gyalulatlan-e, vagy mily megmunkálású és; lehetőleg még az is, hogy fenyőfa, tölgyfa stb. Tüzifánál még mindig hiányos bevállásokat látunk. Pl. „Tüzifa 1:2 m. aluli, tüzelési célra“, ez rossz bevállás! Kitüntetni ehhez még azt is kell, hogy hasábfá, dofrongfa, kötegfa, fűrészhulladékfa stb. Gömb-

fánál kétféle osztályozás van! $2\frac{1}{2}$ méter
hosszig C osztály, $2\frac{1}{2}$ méteren felülinél B
osztály, tehát a hosszúság bevallandó!

Gazdasági gépek. „Mezőgazdasági
gép“, vagy „mezőgazdasági géprészek“ rossz
bevallás! Előbbinél még felsorolni kell, hogy
milyen gép. Pl. Cséplőgép, vetőgép, kaszáló
gép, borona, szecskavágó stb. Utóbbinál
pedig, hogy tulajdonképp vasból van-e.

Malomipar. „Malomhulladék“ rossz
bevallás. Helyes bevallás: „malomliszt-hul-
ladék.“ Vagy „összesepert vegyes gabona
örlemény, mint hulladék.“

Papiripar. Papírszöveteknél a csoma-
golás módját így kell megnevezni: „papirba
csomagolva, de két vége szabadon,“ vagy
„csomagolatlanul, de átkötve.“

Textilipar. „Textilhulladék“-ot az áru-
osztályozás nem ismer; megnevezendő,
hogy minek a hulladéka. Pl. „Lenfonásból
származó hulladék,“ „jutafonási hulladék,“
„kőczhulladék“ stb.

Vasipar. Közönséges vasáruknál jelen-
leg a „V-3 d.) tétel alá tartozó vasáruk“
bevallás használatik. Félgyártmányoknál
megnevezni a tételt főleg, fontos itt a
cikk neve pl. U. I. vas. Vaspléhnél, vagy
lemezeknél e szó „megmunkálatlan,“ mindig
feltüntetendő. „Géprész,“ vagy „Vasgéprész“
hiányos bevallás. Mindig feltüntetendő mi-
lyen géprész, pl. „gyalupad géprész vasból“
„szerszám vasból“ stb. vagy „V 3-d) tétel
alá tartozó vasgéprészek, vagy vasgépek.“

Az összes szakmákhoz. Fuvarlevelek
kiváltásánál különös gondot kell arra fordí-
tani, hogy az érkezett árucikk nincs-e hiá-
nyosan bevallva, mert hiányos bevallásnál a
vasut jogosan számíthatja a drágább sőt a
legdrágább áruosztály fuvardiját. A tömeg-
áruk kivételével átlag 30 százalékra tehető
a hiányos bevallással bíró fuvarlevelek száma,
melyeknél milliókra megy az így fizetett
többlet-fuvar díj. Meg kell tehát azonnal hi-
vatalosan állapítani a pályaudvaron, hogy

a küldemény tényleg miből áll, mert utó-
lagos felszólamlásnak, vagy bizonyításnak
helye nincsen.

HIRDETÉSEK.

Vasuti kárügyekben

kitűnő szaktanácsot nyújt

DIJTÁBLÁZATOKAT

árulkalkulációk céljára a
legolcsóbb utirányon át
kombinálva szerkeszt ...

FUVARDIJKÜLÖNBÖZETEKET

megállapítja a fuvarleve-
leken és ügyfelei nevében
való reklamációhoz elő-
készíti a ...

„VASUTÜGYI SZEMLE“

dijszabási osztálya

BUDAPEST, VI., DÉVAI-U. 8.

? NYOMTATVÁNYT AKAR ?

?

akkor forduljon bizalommal

RITTER JENŐ

kő- és könyvnyomdai műintézetéhez,
(könyv-, papír- és zeneműkereskedés)

ahol a legizlésebb nyom-
tatványok, folyóiratok, le-
vélpapírok, eljegyzési kár-
tyák, meghívók stb. a leg-
jutányosabban készíttetnek

UJPEST, ISTVÁN-U. 3.