

ték, hogy miután háromszor képviselte őket, negyedik megválasztása után a kolozsvári mandátumot fogadta el és az abrudbányairól lemondott.

Hegedüs a képviselőház több bizottságának tagja. Tevékeny működést fejt ki mint a pénzügyi bizottság előadója. A házban ő terjeszti elő a költségvetést és a financialis törvényjavaslatokat és kimerítő előadói jelentései, melyek igen terjedelmesek, alapos készülségről tesznek tanuságot és egy-egy nagyobb szabásu tanulmányt képeznek. Eddigelé másfél száznál több törvénynek volt előadója s e törvényekhez épen előadói jelentései szolgálnak a legjobb commentárul. Azonkívül a delegatiókban is mint a zárszámadások előadója szerepel.

Idejét bámulatos oeconomiával osztja fel. Megfelel kötelességének mint író, mint törvényhozó, mint tiszteletbeli állásainak betöltője, és mint a különféle nagy vállalatok igazgatótanácsosa. Mert mi sem bizonyítja jobban, hogy Hegedüs munkájával, szorgalmával és tehetségével és nem a nálunk szokásos protectióval vivta ki sikereit, mint az, hogy idegen vállalatok, mint a trieszti Assicuracioni Generali, a bécsi baleset ellen biztosító társaság, az osztrák-magyar államvasut-társaság, a budapesti jelzáloghitelbank és a pénzváltó- és leszámítoló-bank vezetésébe a társulatok meghívása folytán jelentékeny befolyást gyakorol, és hogy számos tiszteletbeli, igen diszes állást tölt be. Mert Hegedüs elnöke a budapest-józsefvárosi jótékonysághoz, a nemzeti tornaegyesületnek, a gyarmatáru kereskedők országos szövetségének, presbytere a pesti reformált egyházközségnek, tagja a nemzetközi szabadalmi gyűlés állandó bizottságának, kormányképviselő volt az 1881-iki párisi valuta-congressuson stb.

Az újabb gazdasági fejlődésnek majdnem minden mozzanatában találkozunk a Hegedüs névvel. Az ipartörvény megalkotásánál kifejtett tevékenysége, a pozsonyi marhavásár életbeléptetése, mely — ő vezetvén a hízalók megbízásából a tanácskozást — csaknem egyedül neki köszönhető s számos más közgazdasági kérdés fűződik az ő működéséhez. Sokoldalú tevékenysége közben még a könyvírásra is talált időt. Nagy műve «Az önkormányzat és pénzügye» 1878-ban a tudományos világban igen nagy feltűnést keltett, épugy mint az 1881-iki valuta-congressusról közzétett terjedelmes jelentése és tanulmányai a bankkérdésről, a cukor- és szeszadókérdésről stb. E mellett folyton tanul s tovább képzésére még nyári szünidejét is felhasználja, a külföldön tevén tanulmányutakat.

Hieronymy Károly.

Közmunka- és közlekedésügyeink fejlődése az 1867. évvel beállott alkotmányos korszak óta oly mérveket öltött, a minőket hasonló viszonyok között egyetlen állam sem képes felmutatni. Az évek hosszú sorának tespedését a rohamos haladás, a lázas előre-

törekvés váltotta fel. A multak mulasztásait siettetni kellett rövid időn helyre pótolni, hogy Magyarország elfoglalhassa a közgazdaság, politika és közművelődés terén azt a polcot, mely őt méltán megilleté.

Legnagyobb volt a hátramaradás a közlekedési ügyek terén; pedig éppen ezek képezik az ország közgazdasági életének fő ereit.



HIERONYMI KÁROLY.

utóbbi 16 év alatt létesült nagymérvű és egészséges fejlődése főleg közmunka- és közlekedésügyeinknek szakavatott, erélyes és céltudatos vezetésének köszönhető.

1867 óta e téren egy férfiu nevével és szereplésével találkozunk, a ki úgy a magyar mérnöki kar összetartására és a technikai szakképzettségnek előmozdítására, valamint közmunka és közlekedési ügyeink helyes iránya s úgy a közgazdaság mint technika tekintetében szakavatott fejlesztésére döntő befolyást gyakorolt.

E férfiu Hieronymi Károly, a közmunka- és közlekedési miniszterium volt államtitkára, az osztrák-magyar államvasutak magyarországi vonalainak vezérigazgatója, a Magyar Mérnök és Építész Egylet alelnöke és tiszteleti tagja.

Galton az ő Hereditary Genius című művében számos meglepő példát sorol fel az angol közéletből ama föltevése megbizonyítására, hogy egyes családokban a szellemi tehetség, sőt még annak

A kereskedelem, ipar és mezőgazdaság a közlekedési és közmunkaügyek helyes szervezése és vezetése mellett indulhatnak csak lendületnek, fokozott fejlődésnek s az e téren megindult egészséges fejlődést természetesen követi a népgazdasági jólétének, a közműveltség és nemzeti vagyonosodás előhaladása.

Közmunka- és közlekedésügyeink a leg-

iránya is átöröklődik firől fira, nemzedékről nemzedékre. Érdekes például szolgál erre a Hieronymiak működése is Magyarországon. Az öregatya e század elején kedvelt rajztanító és a győri gymnasiumon, Révai Miklósnak, a később oly híressé vált magyar nyelvésznek, a rajztanárságban utóda; az atya a Duna-mappációnak, eme rendkívüli becsü, de fájdalom, maiglan is kiadatlan nagy műnek szervezője és vezére, a magyarországi első sin-pályának (Pozsonytól Nagyszombatig és Szeredig) építője; a fiu pedig a közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumnak 10 évig államtitkára és jelenleg a leghatalmasabb vasuttársaságok egyikének főigazgatója.

Hieronymi Károly született Budán, 1836. október 1-én. Gymnáziumi tanulmányait Pozsonyban kezdte és N.-Szombatban, utóbb atyja korán elhalta után Budán, és mikor itt 1851/52-ben tannyelvül a németet behozták, több budai magyar fiu társaságában inkább naponként átjárva, Pesten, a kegyesrendieknél, hol még akkor magyarul tanítottak, folytatta és végezte be. 16 éves korában fölvételt a kir. József-ipartanodába, a jelenlegi műegyetem anyaintézetébe, és pedig az akkori előkészítő-osztály és első év átugrásával, kitünős sikerrel letett fölvételi vizsgálat alapján egyenest a II-ik évre, vagy, a mint akkorában nevezték, a «sublimior»-ra. Ide járt 4 évig s technikai tanulmányait kivétel nélkül minden tantárgyból kitünős előmenetellel végezte 1856-ban, s e közben, mint az árván maradt, számos tagból álló család legidősebb férfi-tagja, nevelősködéssel és órák adásával enyhítette a szegény anya súlyos gondjait. Ekkor fejlődött ki benne az a törhetetlen munkakedv és bámulatos munkabírási, mely az ő államférfiui, szakemberi és tudományos írói működését jellemzi. Arcum intensio frangit, animum remissio.

A műegyetem végeztével, 1856 őszen építészeti növendék lett Buda városánál; ez állásától azonban, minthogy az ő függetlenségre és önállóságra törekvő szellemének az akkori cseh főmérnök lelketlen bürokráciája meg nem felelt, csakhamar megvált s hírét vevén annak, hogy Máramarosmegyében a tagosításhoz kezdenek, elment oda vállalkozó mérnöknek, pénztőke és összeköttetés nélkül. Itt dolgozott mint tagosító mérnök egész 1861-ig. Hogy a «bevándorlott» fiatal mérnök mennyire kivívhatta magának e néhány év alatt az egész megye bizodalját és elismerését, bizonyítja az, hogy az alkotmányos aera beköszöntével egyhangulag megválasztották Máramarosmegye főmérnökének s ez állásában meg is maradt 1867-ig, bő tapasztalatokat szerezve az akkori megyei mérnöki hivatalok mizériái felől és megérlelve magában az ujjászervezés szükségének eszméjét. Ez évben, már a m. miniszterium megalakulása előtt, február havában feljött Pestre, gróf Mikó Imre leendő közmunka- és közlekedésügyi miniszter mellé, Reitter Ferenc tanácsára, elnöki titkáruul lévén kiszemelve. Így tehát már kineveztetése előtt is részt vett a megalakulandó miniszterium ügyosztályainak, ezek munkakörének és létszámának megállapításában. Ugyanez évben vette nőül Várady Gabriellát, a Várady Gábor országgyűlési képviselő leányát, kiből egy nagy műveltségű kitünős jó nőt nyert élettársul. Miniszterei föl-

ismervén Hieronymiben az igazi szakembert, a jó előadót és író, rendkívül gyorsan ment emelkedése. 1868-ban osztálytanácsos, 1872-ben már miniszteri tanácsos és ugyanez évben megbízzák az államtitkári teendővel és 1882 végeig helyettes államtitkár, miközben a zombolyai kerület 1875-ben először és azóta már negyedikben országgyűlési képviselőjévé választja.

Ha egy futó pillantást vetünk is csak Hieronymi államtitkári működésére, mily óriási művek és a régi slendriánt gyökeresen fölforgató új szervezkedések ötlenek azonnal szemünkbe. A közlekedési adminisztráció teljes újjá szervezése; a pest-budai Duna-rész szabályozása; a Margithid; az összekötő vasut; a dunaparti pályaudvar; a vasut-hálózat átalakítása, az 1868-ban rendszer nélkül engedélyezett apró vasutak csoportosítása; a tiszavidéki vasut megvétele; a déli vasut megtörése, elannyira, hogy most itt is a magyar állam szabja meg a tariffákat, és végre, a mi az egész országban kitörő lelkesedéssel fogadtatott, az osztrák államvasutársaságnak, eme hatalmasan virágzó, a mi viszonyaink között páratlan hitelű és kitűnő szervezetű társaságnak a magyar érdekek szolgálatába való szegődtetése. Most már van, a mi eddig nem volt, egy a magyar kosmány által függetlenül intézett forgalmi politikánk.

Hieronymi az országgyűlésnek ritkán beszélő tagjai közé tartozik, de ha a szakjához tartozó kérdésekben olykor felszólal, mindenki tudja, hogy az ő higgadt, logikus előadása a legelvontabb szakkérdést is teljesen áttekinthető részletezésbe és hű világításba fogja helyezni. Csak kívánnunk lehet, hogy mostani független állásában mentől gyakrabban hallassa szavát a képviselőház elé kerülő közgazdasági és technikai szakkérdésekben, mely utóbbiakban kétségtelenül ő az első tekintély az egész képviselőházban.

És Hieronymi, az eddigi roppant elfoglaltatás mellett, még mint szaktudományi író is birt aránylag igen sokat és mindig kitűnőt produkálni. Első műve: «A kőutak fentartása» Budapest 1868, még a Máramarosban tett elméleti tanulmányok és gyakorlati tapasztalatok terméke, maiglan is egyedül áll e nembeli irodalmunkban. — Nagyobb szabású mű, mely akármely irodalomnak diszére szolgálna, «A közmunka ügyek állami igazgatása Franciaországban» Budapest 1874, mely a Franciaországban és Belgiumban tett nagyobb tanulmányi útjának eredménye. — Harmadik önálló műve 1881-ben jelent meg: «A Duna-szakasz szabályozása Budapest között;» ebben roppant adathalmazból levont tanulmányok alapján, szigorú tárgyias-sággal, minden személyeskedés nélkül, a szó szoros értelmében tönkre silányítja az annyi hű-hóval behitt külföldi expertek nevetességé vált, felületes, teljesen tájékozatlan véleményét. — Ezen önálló műveken kívül még számos kisebb értekezése jelent meg a m. mérnök- és építész egyesület közlönyében, mely egyesületnek ő eleinte igazgatója, azután titkára és most már 9 év óta alelnöke vagy jobban mondva, az elnök távol lakván Budapestől, tényleges elnöke.

Nagy munka az, a mit az alig 47 éves férfi, kinek arcképét

olvasóinknak ezennel bemutatjuk, már eddig végezett; de nagy munka vár még ezután is reá! Az osztrák-magyar államvasuttársaságot, mely őt a magyarországi vonalaknak főigazgatójává választotta, meg kell győznie arról, hogy a leghatalmasabb társaság is tartósan csak úgy prosperálhat, ha az ő érdekei szoros összhangban állanak azon állam érdekeivel, melyen működni és tevékenységét kifejteni akarja. Ha e meggyőződés megszilárdult és a legkisebb részletekig érvényre jutott eme hatalmas társaság intéző köreiben, magától meg fog indulni az a nagy reformmű, melynek keresztül vitelét Magyarország méltán megvárhatja és melynek keresztül vite- lére és minden ízében érvényesítésére rátermettebb szakférfiu jelen- leg nincs, mint Hieronymi Károly.

Horváth Gyula.

Szül. 1845-ben, Háromszéken. Atyja Horváth Károly Három- szék igazgató királybírója és regalista volt. Anyja Béli Jozefa, fivére az 1854-ben kivégzett székely vértanuk egyike volt. Iskoláit Székely-Udvarhelyen, Marosvásárhelyen és a brassói szász gymna- siumban végezte. 1860-ban kiment a magyar legióba, honnan 1861-ben a heidelbergi egyetemre, s több német egyetemet bejárva, Német-, Olasz-, Török-, Görög- és Franciaországokat beutazva, 1863-ban haza tért. 1866-ban Küküllőmegyébe telepedett le s itt a megyei életben élénk részt vett. 1872-ben képviselővé választották, s Horváth Gyula a balközéphez csatlakozott, melyből Ghyczyvel kilépve, manda- datumát letette, de újra megválasztatott s 1875-ben a szabadelvű párthoz csatlakozott; 1876-ban a ház jegyzőjévé választatott, mely állásról azonban 1881-ben lemondott. 1879-ben a szegedi árvizhez több képviselő társával lement, hol is a vész tartama alatt oly kiváló és hasznos tevékenységet fejtett ki, hogy ezért királyi elismerésben részesült. Nemsokára a szegedi biztosi tanács tagjává neveztetett ki és itt 1879- és 1880-ban a kárfelvételi és kisajátítási bizottságokban mint elnök működött. A könyöradamá- nyok és építési anyagok kiosztását, mint bizottsági elnök végezte. 1880 végén ezen állástól királyi elismeréssel visszavonult, de csak- hamar új működési tért nyert. Ugyanis 1881-ben az alföldet fenye- gető árvizhez mint ministeri biztos küldetett le. Horváth Gy. itt is derekasan bevált. A védett vidéknek megmentéseért, a Lipótrend lovagkeresztjével lón kitüntetve. Az 1881. LII. t. c. megalkottatván. ennek végrehajtására Horváth Gy. küldetett ki és ő a 32 mértföld hosszú vonalat 8 hónap alatt mintegy 130 mérnök segítségével 8 millió köbméter földdel helyre állította, a hullámverések ellen Csong- rád, Hódmezővásárhely, Szentés és a többi városok alatt mintegy 5 mértföld hosszú szád- és téglafalat épített. A 45 □ mértföld kiterjedésű ártérfejlesztés külső munkáját már befejezte, az állam