

KITARTÁS

A „KITARTÁS” KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYEZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HIVATALOS LAPJA

→ MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN. ←

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VII. Baross-tér 17.
II. emelet 15.

FELELŐS SZERKESZTŐ:
TURTSÁNYI VILMOS.

A »Kitartás« egyesület alapszabályait
a nmélt. m. kir. belügyminiszterium
49.452.902. szám alatt hagyta jóvá.

Tagjainkhoz.

Tagjaink tájékozása végett még egyszer vissza kell térnünk arra az átalakulásra, a melyen egyesületünk keresztülment. Most már ugyanis előttünk fekszenek mindazon kérdések, melyek az új rendszer életbeléptetése óta felmerültek és kötelességünknek tartjuk, azokra a kellő magyarázatokat megadni, illetve a netaláni kételyeket egyik-másik dologra nézve eloszlatni.

Ezeket előre bocsájtva, áttérünk az átalakulás első mozzanatára, vagyis arra, hogy mi indította az igazgatóságot az életbiztosításnak a jelenlegi alapra való helyezésére.

Azon tagjaink, kik egyesületi lapunknak hivatalos közleményeit figyelemmel kísérték, nagyon jól tudják az alapítás összes hibáit és előnyeit, de tudják azt is, hogy az alapítók akkor nem voltak teljesen tisztában a kereskedelmi törvény rendelkezéseivel első sorban, másodsor pedig azzal, hogy egyesületünk — habár nem is mondta ki — mégis kezdettől fogva nem volt más, mint egy életbiztosító-társaság, anélkül azonban, hogy ennek lényeges kellékeivel birt vagy azokat szem előtt tartotta volna.

Az alapítóknak ez a tájékozatlansága pedig idővel azt a helyzetet szülte, hogy az egyesület csak működése közben jött rá azokra a hibákra, melyeket az alapítók kis körültekintés mellett elkerülhettek volna.

Ezen hibák első és legfontosabbja az volt, hogy a tagdíjakat oly számadási alapokra dolgozta ki, melyek sem a helyzetnek, sem pedig a nyújtandó kedvezményeknek valódi alapjául nem szolgálhattak, még akkor sem, ha a taglétszám el is érte volna a minimumot, amit ők reméltek; annál kevésbé a tényleg elért eredménnyel szemben.

Az igaz, hogy időközben a közgyűlések többféle módosítást tettek az alapszabályokon,

és ezen módosítások üdvös hatása nem is maradt el; de minden ilyen változás csak félrendszer volt, mely az eredetileg megalkotott keretet lényegében nem módosította és annak hibáit nem szüntette meg, hanem csak egy időre kivonta az aktuálitásból.

Nem tudni most már, hogy az ilyen eljárásnak mi volt az indító oka, de, amint azt a némely oldalról jött kérdések bizonyítják, valószínű, hogy az egyeseknek tett ígéretek a valósággal ellenkeztek és a tagok ezen része nem talált időt magának arra, hogy az alapszabályok figyelmes átolvasása által jogairól és kötelezettségeiről meggyőződjenek.

Magától értetődik, hogy az alapító-tagok ilyenkor is több jogokat követeltek a maguk számára a többiekkel szemben, pedig kevés utánszámítás mellett is már meggyőződhetek volna arról, hogy még az alapszabályoknak az új tagokra vonatkozó rendelkezése is csak akkor válhatott volna valóvá, ha az ő követeléseik általánosságban lefokozódnak.

De itt nemcsak erről lehetett szó, hanem arról is, hogy **egyforma díjfizetés** mellett csak **ugyanazon koru** egyéneket lehet jog szerint **egyforma kedvezményekben részesíteni**, nem pedig korkülömbőség nélkül. Mert a mint már lapunk mult számában kifejtettük, a legegyszerűbb igazságérzet mellett sem lehet az 50 éves egyénnek **magasabb ellenérték nélkül** azt követelni, **a mi a 30 éveset megilleti**; azt pedig az előbbi nem kívánhatja, hogy ez pótolja az övéből azt, ami annak hiányzik.

Bizonyítható ez már abból is, hogy a magasabb koru egyén biztosítási díja a kellő arányban növekedik, mert nála koránál fogva a kockázat is nagyobb. Egészen eltekintve attól a körülménytől, hogy egyesületünk tagjai orvosilag nem lettek megvizsgálva, tehát a halálozási esélyek rosszabbul alakulnak mint másutt.

Ehhez hozzájárult még, a mit szintén megemlítettünk, a sok különféle más kedvezmény, melyekre ugyancsak bizonyos összegek esnek abból a díjból, mely az előbbi rendszer mellett alig fedezte magát az életbiztosítást, nem még a balesetbiztosítást, a lapot és a többi kiadásokat.

Itt tehát gondoskodnia kellett arról, hogy végre valahára ügyünk megfelelő és kielégítő megoldást nyerjen.

A szakértők által összeállított számítások meggyőzték az igazgatóságot arról, hogy teljesen újjá kell szervezni az egyesületet, ha azt akarja, hogy biztos alapokon nyugodva gyarapodjék. El kellett tehát különíteni az egyszerű halálesetre szóló biztosítást a balesetbiztosítástól és külön alapra kellett helyezni a nők elhalálása után nyújtandó segélyt is. A többi mellékes kedvezményekre amúgy sem lehetett súlyt fektetni, mert azok csak akkor jöhettek szóba, ha a sarkalatos jogok biztosítva vannak.

A baleset-biztosítást a jelenlegi igazgatóság azonnal szerződésileg rendezte. Az életbiztosítást azonban már csak hosszú és bonyodalmas alkudozások után tudta úgy megoldani, hogy a tagok ne szenvedjenek hátrányt.

És épen itt mutatkozott azután egy különös és érthetetlen jelenség. Amíg maga az egyesület viselte a koczkázatot egy mindenki által ismert kis tartalékkal, addig senkinek sem jutott eszébe azt a kérdést felvetni, hogy idővel képesek leszünk-e a fokozódó igényeket kielégíteni. Pedig mindenkinek módjában állott, az ismert taglétszámból és a befizetett díjakból legalább is a valót megközelítő kiszámítás útján meggyőződni arról, hogy az egyesület tulságosan meg van terhelve. Most azonban, a mióta egy milliókkal rendelkező társaság szerződésileg magára vállalta úgy az életmint a baleset-biztosítást és megkezdte fizetni az elhalálozottak családjainak biztosított összegeket már akkor, midőn még egy krajczár díjat sem kapott, csak tagjainknak jegyzéke volt kezében, — most találkoztak egyesek, a kik a társaság jóhiszeműségét kétségbe vonni igyekeztek, oly megjegyzésekkel, a melyek kétségtelenül bebizonyították azt, hogy nem értik azt, mily előnyös és mennyire biztosabb alap a jelenlegi az előbbihez képest.

Azt mindenki meg fogja engedni, hogy a »Dordrecht« életbiztosító-társaság milliói sokkal nagyobb biztosítékot nyújtanak a biztosított összegek kifizetésére, mint a mi néhány

ezer koronánk nyújtott vagy valaha nyújthatott volna.

Áttérünk most már arra a jelenségre, hogy egyes tagok nincsenek megelégedve azzal, hogy ők csak félkedvezményesek. Már pedig a kötvények kiállítása a **jelenleg is teljes érvényükben fenálló 1902-ik alapszabályok értelmében történt**. Mindenki oly kötvényt kapott, a milyen megillette őt.

Az igazgatóság az alapszabályok rendelkezéseit azért nyomtattatta a kötvény első oldalára világosan, azért fejezte ki számszerűen a kedvezményeket, mert tudomása volt arról, hogy tagjaink legnagyobb része el sem olvasta az alapszabályokat és csak most tudja, hogy mily kedvezmény illeti őt meg, mikor csupa kíváncsiságból a kötvény szövegét elolvasta.

Sokakat csalódás ért a tekintetben, hogy ők teljes összegre számítottak, míg a kötvény szerint csak a felét kapják. **Ez a csalódás azonban nem jogaik megsértéséből eredt, hanem jogaik nem ismeréséből.** Mert ha a kötvényt összehasonlítjuk az alapszabályokkal, akkor látni fogjuk, hogy őket több nem illeti meg, mint az, a mit a kötvény tartalmaz.

A kötvény csak egyszerű halálesetre szól, mert a baleset más szerződés tárgyát képezi. Vagyis, ha valaki baleset folytán hal el, arra a balesetre vonatkozó szabályok érvényesek, a mit szintén mindenki megkapott tájékozással végett. Megjegyezzük, hogy a »Dordrecht« és »Providentia« egy és ugyanazon kezelés alatt van.

Mindazok azonban, a kik baleset ellen bármi okból nem biztosíthatók már, ha baleset folytán elhalnának, azoknak halálesete oly számban megy, mintha rendes haláleset állott volna be, tehát az alapszabályszerű és a kötvény szerint utódaikat megillető biztosított összegre jogosítottak.

Ez a megosztás tehát csak azt jelenti, hogy két biztosított összegre senkinek nem lehet igénye, hanem csak az egyikre, épúgy mint azt az alapszabályok meghatározzák.

Végül még felvilágosításul szolgáljon, hogy az alapszabályokban foglalt többi kedvezményeket az egyesület továbbra is saját kezelésében végezi mint eddig, tehát azokról a kötvényben nincs szó, hanem az alapszabályok erre vonatkozó rendelkezései mérvadók.

Az itt előadottakat az 1904. évi október hó 16-án megtartott közgyűlés egyhangulag tudomásul vette, elfogadta, annál is inkább, mert más és jobb utat keresve sem talál-

hatott volna arra nézve, hogy a tagok összes jogai megóvassanak.

Ugyanez a közgyűlés rendelte el azt is, hogy az alapító és rendes tagok 30 fillérrel több tagdíjat fizessenek, mert az elébe terjesztett matematikai adatokból kitűnt, hogy az ezeknek nyújtott kedvezmények nincsenek arányban az ő tagdíjaikkal. Ez a többlet mindaddig fizetendő, míg a biztosításra eső összeg nem fog oly aránylagos többletet mutatni, mely állandóságánál fogva a díjfizetések leszállítását megengedi.

Mindezeket előre bocsájtva, az igazgatóság egy második feladatot tűzött maga elé.

Megkezdte az előmunkálatokat arra, hogy mi módon lehetne elérni azt, hogy a kibocsátott kötvényeknek értékét arra az esetre is biztosítsa, ha a díjfizetés egyeseknek lehetlenné válnék, vagyis 15 vagy 20 évi fizetés után, mily tőke kifizetése válnék lehetségessé ily esetben.

Ezenkívül több más olyan munkálatok vannak tervbe véve, melyeknek czélja a tagok jogainak kibővítése; de mindez bizonyos időt vesz igénybe és az egyesület pénzügyeivel szoros kapcsolatban van, ezekre a kérdésekre tehát jövőre fogunk áttérni.

EGYESÜLETI ÜGYEK.

Az egyesület tagjait megillető kedvezmények:

Az alapszabályokban meghatározott feltételek mellett az egyesületi tagok a következő kedvezményekben részesülnek:

1. Minden tag halálesetre a Dordrecht életbiztosító társaságnál van biztosítva azon összegre, mely őt az alapszabályok értelmében megillette. Ha a tag bármely okból baleset ellen már nem biztosítható, a baleset folytán beállott halál esetére is megkapja a kötvényben biztosított összeget.

2. Minden tag 60 éves koráig a „Providentia“ általános biztosító társaságnál baleset ellen van biztosítva, még pedig:

a) baleset folytán bekövetkező halál esetén 2000 korona erejéig,

b) baleset folytán beállott teljes vagy részleges munkaképtelenség esetén a tag 2000 korona arányában meghatározott százalék szerinti összeg erejéig.

Minden baleset, annak megtörténte után legkésőbb 24 óra alatt, az egyesületnek okvetlenül bejelentendő.

3. A tag törvényes nejeének elhalálása esetén az alapszabályszerű segélyben részesül.

4. A tag 15 évi tagsága idejének letelte után, ha 5-ik életévét betöltötte, életbiztosítási kötvényére 1000 koronáig terjedhető kölcsönt kap a »Kitartás Takaréks- és Hitelszövetkezet«-től.

5. Minden tag a belépéstől kezdve úgy peres, mint

perenkívüli ügyekben az egyesület ügyészsége által díjtalanul képviseltetik.

6. Az egyesület havi közlönye minden tagnak már a belépéstől kezdve díjtalanul megküldetik.

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 1-ső számában kimutatott segélyösszeg 88.450 kor. — fill.

Ujabb segélyek:

3406. Zs. Nagy János, Balmazujváros, neje halála után ... 150 kor. — fill.

Balesetsegélyek:

Lapunk 1-ső számában kimutatott segélyösszeg 28.746 kor. 26 fill.

Pénztárvizsgálat. A felügyelő bizottság folyó hó 23-án, 25-én és 28-án úgy az egyesület, valamint a szövetkezet ügykezelését és pénztárát felülvizsgálván, a következő jegyzőkönyvet adta ki:

Jegyzőkönyv.

Mi alulírottak folyó évi január hó 23-án, 25-én és 28-án egyenként és együttesen az egyesület, valamint a hitelszövetkezet ügykezelését és pénztárát felülvizsgálván, azokat a kereskedelmi törvény rendelkezéseinek megfelelően, teljesen rendben találtuk.

Budapest, 1905. január 28.

Gombás Károly s. k.,

f. b. elnök.

Simon József s. k.,

f. b. tag.

Horváth Antal s. k.,

f. b. tag.

Egy pillantás a magyar vasutak keletkezési korszakára.

Angliában alig pirkadt föl hajnala ama nagy-szerű időszaknak, melyben a kereskedelem egy eddig nem ismert közvetítőjét: a vasutat felfalálták, — Európa szárazföldje rögtön fölismerte, hogy e találmány az ő későbbi sorsára nagy befolyással lesz.

Ausztria ugyyszólván a második tartomány volt, mely megragadta az alkalmat és vasutat épített, a »Ferdinánd-császár« északi vasutat; mert a kezdetleges linz-budweisi lóvasut építését a birodalom vasutépítési törekvéseinek csak előárnyékául tekint-hetjük.

A magyar törvényhozás már az 183²/₆-iki országgyűlésen magáévá tette azt a nézetet, hogy az önállásnak talpkövet, tehát a nemzeti jóllétet csakis az ország nemzetgazdasági viszonyainak fejlesztésével lehet elérni, és midőn tizennégy vasut szükséges voltát törvényczikkben kinyilatkoztatta, ezzel elismerte, hogy a vasut rendkívüli mérvben elősegíti a nemzet kereskedelmi érdekeit. E törvény kihirdetése után azonnal, 1837-ben megkezdtek az

első és sok viszontagságot átélt pozsony nagyszombati vasut építését. Egyéb vasut építésére nem volt nagy a hajlandóság. A későbbben magyar középponti vasut nevezete alatt létesült pálya előmunkálati terve és költségvetése már az 1840-iki országgyűlés alatt elkészült, és a Pozsonytól Pesten át Debreczenbe, Nagy-Váradra és Aradra vivő vasut szépen kidolgozott terve báró Dietrich Józsefnél közszemlére volt kitéve.

Egyáltalában mondhatni, hogy a nemzet nem volt kellőleg tájékozva a nemzetgazdaság terén, ügyvédkedni s politizálni igen, de üzérkedni s kereskedni nem tudott s nem is akart. Termékeit úgy adta, a mint vették, s még gazdaságában sem birt kellő tájékozottsággal a jövedelmek és költségek viszonylata tekintetében. Az utakat nem készítette, de nemesi előjogainál fogva nem is volt rákényszeríthető, azért a robotban készült utak és hidak oly állapotban voltak, hogy ha biztosan akart valaki kocsizni, akkor az ut mellett és a hid alatt hajtatott.

A vasut építése ily tespedő viszonyok között nem volt nagyon népszerű; kezdeményezni ugyan nem a nemzet, hanem csak egyes fölvilágosodottabb elmék és pénz-emberek kezdtek. És ha ezek után is olyan apathiában maradt volna a közvélemény, még maig sem bírnánk vasutakkal.

Másfelől igaz az, hogy a vasut, mint új közlekedési eszköz, még próbálatlan vállalkozás volt, igazgatásánál és berendezésénél a szükséges takarékoság és czélszerűség még nem volt föltalálva, és így inkább csak reményekre, mint valódi haszonra nyújtott kilátást.

Nem tévedünk tehát, ha az akkori kezdeményezést olyan emberek, mint gróf Széchenyi István, herceg Eszterházy, báró Sina Simon stb. részéről inkább hazafiságnak tartjuk, mint üzérkedésnek; mert ha ők nincsenek, kik utat törnek a vasutaknak, azok még mindig nem foglalják el hazánk kereskedelmi tényezői között az őket megillető helyet.

A magyar vasutnak azonban még az a hátránya is volt és van még most is, hogy missióval bír; tudniillik az ipar fejlődését kell előmozdítania. Angliában a vasutat a már meglevő ipar teremtette, míg nálunk megfordítva: az ipart a vasutnak kell teremtenie. Már pedig a vasutak jövedelmének fokozására a kész iparczikkék szállítása nyújthatja a legkiválóbb anyagot; az iparczikkék kis súlyukkal nagy területet foglalván el a szállító eszközökön, azért több viteldíjat is fizetnek. Ezt élénken bizonyítja Angolország, számtalan, egymással versenyző s azért mégis jövedelmező kis vasutja.

A nagy súlyú és kis térfogatu nyers anyagok, nem csak ezen okból fizetnek kisebb fuvardíjat, hanem azért is, hogy nyersek.

Már pedig Magyarország termelő országnak van elismerve, mely gabonát, bort, marhát, követ, vasat, szenet és fát tud csak piacra hozni, — s vasutjai sem lehettek fényes nyereségre jogosítók.

E körülményeket fontolóra véve, csakugyan erős szándéku embereknek kell tartanunk az első vasuti vállalkozókat, akik nálunk az »ördög szekerét« meghonosítani iparkodtak. Hisz hányan voltak olyanok apáink között, s elvéve még talán kartársaink között is, akik megfogadták, hogy sohasem ülnek vasutra, és sohasem szállítatnak rajta semmit is. Még hirlapok is irtak a vasut ellen, mint amely megrontója a szegény fuvaros népnek.

Végre is azonban kezdtünk okulni. A vasutak felől külföldről beszállongó hírek, továbbá saját kereskedési állapotunk türethetlensége nem egészen egy évtized alatt egészen megváltoztatta a közvéleményt, és ha szép szerével hazánk minden vidékét vasut szeli át, senki sem lett volna boldogabb nálunk. Lehet, hogy e változást az Európaszerte készülöben levő nagy mozgalomnak, a forradalmaknak előszele okozta, vagy hogy hazánkat is a politikai reformok szükségessége hangolta kedvezőbb véleményre a nemzetgazdaság fejlesztése iránt; annyi bizonyos, hogy rossz közlekedési állapotaink közvetlenül a legnagyobb befolyással voltak e változásra.

A báró Sina által létesíteni akart bécs-győri vasut az 1841-iki országgyűlésen elejtetvén, a keletkezési korszak legkiválóbb mozzanatját a magyar középponti vasut építési engedélye képezi.

Szitányi Ullmann Móríc kapta meg rá az engedélyt 1844-ben. E vasut, mint már fennebb is említettük. Marcheggtől Pesten át Debreczenig volt vonulandó, és szárnyvonalai lettek volna az aradszolnoki és a püspökladány-nagyvárad vasutak. Az irányból azonnal ki lehet venni a vasut czélját is; s ez nem volt egyéb, mint Budapestet Béccsel és a Ferdinánd-északivasuttal összeköttetésbe hozni és egyszersmind Magyarország nevezetesebb városainak forgalmát Bécsnek biztosítani. Budapest érdeke akkor Béccsel még nagyon közösnek volt mondható, mert magában úgy sem lett volna képes emporiumot képezni, és ha nyers termékeit értékesíteni akarta, az iparos Béccsel érintkezése elkerülhetlen lett; másrészt ott vonul el a Ferdinánd-északivasut is, mely már egy biztos erét képezte a Németországgal való előnyös kereskedelemnek. Azért a nemzet minden aggodalom nélkül nézhetett egy ily versenynélküli vasutat, melynek létrejötte mostanában nagy szálla lehetne mindnyájunk szemében.

A középponti vasutat eleinte lóvasutnak kérték, de a társulat elállott e tervétől, és elhatározta, hogy gőzmozdonyra építi, és ezen határozatot 1845-ben április 8-ikán a helytartótanács meg is erősítette. Az építést 1844-ben, tehát az engedélyezés évében el is kezdték, apróbb részletekben és nem összefüggő vonalban. Az építés előhaladásáról az 1846-iki közgyűlésnek előterjesztett jelentés nyújt világosabb képet. E szerint a Morva folyótól Érsekújvárig, több mint tizennégy mértföldön annyira haladtak a földmunkák, hogy az egész vonal általán 1848-ban, a Morvától Pozsonyig nyuló vonal pedig, ha előre láthatlan akadályok közbe nem jönnek, már 1847. év végével közlekedésre használható leend. Verőcztől Esztergomig 1847-ben meg fog nyilhatni a négy mértföld hosszú rész. Irsától Czepléden át Szolnokig pedig kész. Egyáltalán az egész vonalból már 44 mértföld vétetett munkába, és ebből a pest-váczi 4 mértföldnyi vonal 1846 július 16-án közöröm között meg is nyitattott.

A vasut építése, mint e jelentésből látható, nem valami rendkívüli erélylyel folyt, mert a kedvező talajviszonyok gyorsabb haladást is megengedtek volna. Némi kis akadályt csupán a Garam és Ipoly folyók áthidalása, a Pozsony melletti alagut átfurása és a Nagy-Maros melletti dunaparti rész kiépítése okoztak. Vácztól Debreczenig mindenütt sikágon volt menendő a vonal, melyet csak a kunsági lápok szakítottak meg. Itt már tetemes föld-

munka és ártéri hid előállítására volt kilátás, azonban a jelentés a szolnok-debreczeni vonalról nem szólván, ezeket az akadályok közé nem számíthatjuk.

E jelentésnek, mint később kiviláglott, a vonalak elkészülése iránti vérmes reményei nem teljesültek; mert csupán csak a pest-váczi és a pest-szolnoki vasutrészek épültek ki a középponti társulat tőkéjén.

A kellő pénzerő mellett, a lassu építkezésnek tehát csak az lehetett oka, hogy a vasutépítésben a műszaki egyének nem bírtak kellő gyakorlottsággal. Volt még egy másik ok is; a munkások között előforduló betegségek.

A középponti vasut építésénél Pozsony körül mirigyes betegség dühöngött. E betegség leginkább a rossz ételmezésből származott, melyet a pályamentén levő zsidó regale-bérlők drága áron, hitelbe nyújtottak a vasuti munkásoknak. Már akkor hangzott egy közmunkarendőri törvény megalkotása iránti óhaj az országban; de a mint a tapasztalás mutatja, egész mostanig hasztalan. A vasuti munkás most époly drága, rossz és hanyag ételmezésben részesül; a vállalkozók részéről époly csekély és hiányos, vagy épen semmi gondozást sem nyer betegsége alatt, mint akkor.

Ily körülmények között nem volt csoda azután, hogy a munka bizony nagyon lassan haladt előre. Pedig az érdekelt városok és megyék közönsége most már égett a vágytól, óhajtott vasutját mielőbb megkapni.

Alighogy a pest-szolnoki vonal kiépült: Kőrös és Kecskemét szárnyvonalat kért Czeglédre magának. Innen azután Szeged, Arad és Temesvár is óhajtotta, hogy a vonal egész az ő területükig kiépíttessék.

Temesvár és Arad különösen erős harcot vívott az elsőségért. Arad kereskedelmi előnyeit és a központi vasut engedély-okmányának határozatát vetette latba, mert ez az aradi szárnyvonalról intézkedik, míg Temesvárról az engedély-okmányban szó sincsen. Temesvár szintén kereskedelmi forgalmát hozta föl érvül, a mennyiben egymaga két millió mázsa terhet tudott elszállítani, a mely mennyiség jó közlekedési mellett meg is kétszereződhetett. Temesvárnak másik döntő érve az volt, hogy a hozzáépítendő vonal tömérdek kincstári birtokot és a legjobb buzatermő vidékeket volt vala átszelendő.

A temesváriak föl is mentek Bécsbe 1847 elején, kitapogatni, hogy mennyire lennének hajlandók az odavaló tőzsérek a szeged-temesvári vasut vállalatát támogatni.

Nemsokára aláírási ívet is köröztek, 500 p. forintos részvényekre, melyeknek száma hatezerre jelöltetett ki, a mi 3 millió tőkét képviselt és belőle a vonalat ki lehetett volna építeni. A részvények közül midőn nyolczszáz darab már elkelt, a társaság megalakultnak tekintette magát; mert biztak Bécs támogatásában is, mely megígérte, hogy egy életképes társulatot okvetlenül segítene fog.

Klein bécsi nagykereskedő az előmunkálatot, jölehet ennek ára akkoriban 450 forint volt rendszerint, mértföldenként 375 forintért elvállalta: és ez nagy öröme szolgált a társulatnak.

A külföldi segély után való kapkodásnak köszönhetjük a német elem tulsúlyát a vasutaknál. Midőn a hazai tőke is képes lett volna e fontos vonalat létrehozni, Bécsre jártunk segítyt kunyo-

rálni, s megengedtük, hogy az ország szivereiben idegen vér kezdjen folydogálni.

Ez azonban nem volt elég, hogy magunk hivatuk be az idegent, de még itthon is, ha vasutról volt értekezés, csak németül folyt a szó.

A temesvári részvényesek első közgyűlésén 1847 január 10-én is, melyet Lonovics csanádi püspök hívott egybe, folyvást németül beszéltek.

Egy vasuti részvényes elkeseredve panaszkodik e körülmény miatt:

»Németül folytak — ugymond — a tanácskozmányok, németül szerkesztvék a befizetett számtóliak felőli nyugtatványok, német az eddigi aláíróknak névlajstroma; s mi ennél sajnosabb: a gyülekezet, melyben magyar püspök, helyettesek, alispánok, megyei és városi tisztviselők stb. tanácskozáának, kirekesztőleg német nyelvű volt, sőt a polgármester (a temesvári) bombasttal szónokolt a thema fölött, mint lehet a haza érdekét *deutsche Sprache* által is előmozdítani. Annyira ment a megfélekedés e haza s nemzetiségünk iránti köteles pietásról, hogy G. kanonok kényszerítve érte magát arra figyelmeztetni a gyülekezetet, miként az alapszabályokat, a helytartó tanácshoz fölküldhetőség miatt, magyarul is szerkesztetni szükséges.«

Másrészről Arad is megkísérlett mindent, hogy vasutját megkapja.

Az 1847. márczius 22-én tartott aradmegyei gyűlésben az aradi vasutársulat kénytelen volt bevallani, mikép ezen reménysége nem fog teljesülni, legalább úgy, a mint ő akarta. Mert a szolnok-aradi vonalat a középponti vasutársulat épen nem akarta kiépíttetni, és csak annyit ígért, hogy a fővonalnak kiépítése után még fennmaradó pénz erejével a kecskemét-szegedi vasutnak Temesvár felé menendő részén Varjas mellett, tehát $3\frac{1}{2}$ mértföldnyire Aradtól egy szárnyvonalat fog építeni.

E kegyelem-morzsát, ragaszkodva az engedély-okmány és az 183 $\frac{3}{6}$ törvényczikk határozataihoz, Aradmegye nem akarta elfogadni, s a törvény végrehajtását hatóságilag is szándékozta keresztülvinni.

Nemcsak Arad, de a szolnok-aradi vasut mentén fekvő megyék sem maradtak tétlenül.

Gyulán ápril 11-én a békésiek és aradiak tanácskozást tartottak, melyben elhatározták, hogy a középponti vasutnak május 3-án Pozsonyban tartandó gyűlésére követeket küldenek, kik minden áron oda működjenek, hogy az aradi vasut Szolnoktól vezettessék. Ennek fejében a békési társaság megajánlja az előmunkálatokra szükséges költséget, a kisajátítás költségeit, továbbá a földmunkához ajánlt Békésmegye 500 ezer, Arad város pedig 60 ezer napszámot, (Aradmegye számokban nem nyilvánítá ajánlatát), Arad város ajánlt továbbá másfél millió téglát s az indóházra megkivántató telket. Békésmegye még arra is hajlandó volt, ha a központi vasut társaság részvény-aláírásokat követelne, hogy három hónap alatt $1\frac{1}{2}$ millió forintig elszerzend részvényeket.

A vasut építése tehát most már a hazafiság oltára volt, mindenki sietett oda rakni fillérét. A nagylelkű ajánlatoknak azonban kevés haszna volt, mert a temesvári és aradi vasutak ma már ki vannak ugyan építve, de annak kiépítésében a középponti vasutársulatnak ugyan semmi érdeme sincs. Különben a középponti társulatban nem is volt meg

az akarat, hogy kérelmeknek és ajánlatoknak elfogadója legyen.

A május 3-án tartott közgyűlés, melyen a kormányt Ambrus helytartó-tanácsos képviselte, csak a Kecskemét, Nagy-Kőrös és Czepléd városok és az igazgatótanács közt kötött szerződést, mely szerint e városok Czepléd-től Kecskemétig szárnyvonalat építhetnek, hagyta helyben. Felhatalmazta egyszersmind az igazgatóságot, hogy az alapszabályokban kifejtett intézkedésekhez alkalmazkodva, ennek megerősítését, s annak a középponti vasutársaságra leendő átruháztatását, valamint e vonalra szükséges alaptőkét az illető helyeken kieszközölje. Szükségesnek tartotta azonban kijelentni, mikép ezen szárnyvonal kiépítésének elhatározása által annak Szeged felé leendő folytatására a társaság közvetlen erejével épen nem céloz; mert az ő figyelme az osztrák szélektől Debreczenig nyuló vonal létrehozására van függesztve, még pedig olyannyira, hogy a czepléd-kecskeméti szárnyvonal építtetése által ezen fővonal vezetése legcsekélyebb megszakítást sem fog szenvedni.

Az említett szárnyvonalak Kecskemétről Szeged felé s tovább folytatása, — ha időközben más vállalkozó erők létre nem hozzák, — a központi vasutársaság részéről, csak az általa elvállalt fővonal teljes befejezése után, lehet újabb vállalkozás tárgya. A czepléd-kecskeméti szárnyvonal 800 ezer forint építési költsége egy külön meglevő pénzalapból fog később födőztetni. És Rotschild Salamon báró azonnal megkínálta a társaságot ezen összeggel 4% kamat mellett az igazgatóság acceptjeire.

Sajátságos azon állapot, melyben a középponti vasut akkoriban volt. Minden oldalról a legkülönbözőbb és előnyösebb ajánlatokat kapta: és mégsem ereszkedett újabb vállalatokba, vagy csak igen csinyján.

E körülmény is igazolja azt, hogy nem voltunk

tisztában a vasut fogalmával Bezzeg, ha a mostani tapasztalatokkal birtunk volna, akkor magunk fogtuk volna kezünkbe az egész czepléd-báziási vonal építését. Most akadna vállalkozó, amennyi csak kellene. Akkor azonban nem akadt, hanem egy társulathoz küldötték a megyék és városok követeiket, hogy azok ott könyörögjenek egy-egy darabka vasutért.

A keleti kereskedelemnek hazánk felé való irányulása azóta már járt ösvényt készített volna magának, és mi egy oly ország volnánk, melyre irigy szemmel néz Európának valamennyi nyugoti tartománya.

Okvetlenül kellett volna tehát oly egyéneinknek lenni, akik a vasut mind műszaki, mind adminisztratív, mind pénzügyi oldalát ismerjék, hogy később, ha netán mégis akadna egy életrevaló magyar vasutársulat, ennek vezetője is tudjon lenni valami magyar ember.

Ez irányban azonban magának a középponti vasut-társulatnak kellett kezdeményeznie. A közgyűlés hagyta meg az igazgatóságnak, hogy folyamodjék a helytartótanácsához, hogy ez a kir. építészeti igazgatóság kebeléből egy műszaki egyént, mint műszaki tanácsadót rendelne a társasághoz, aki a vállalat ügyeivel megismerkedvén, előforduló esetben műszaki igazgatóul választathassék.

Ilyen formán állottak a vasutépítés mozzanatai, midőn a nemzetgazdaság fejlődésének egy hatalmasabb áram: a népek szabadsági törekvése, a forradalmak ideje utját vágta. Hozzánk is eljött az, és a hadak istenének napja tűnt föl vele. Az ipar megbénult, a kereskedelem fennakadt, s így a vasutnak is háttérbe kelle szorulnia.

A forradalom alatt csak a pest-váci és pest-szolnoki rész volt kiépítve, a középponti vasutnak többi része félig készen, félig romba dőlve vonult végig a fél országon, és várta ujrászületését a nemzet függetlenségének felhajnalodásával.

SZÉPIRODALMI RÉSZ.

A rejtelmes sziget.

Regény. Irta: *Verne Gyula*, átdolgozta: *Szász Károly*.

(Folytatás.)

Kilenczedik fejezet.

Újabb, de sikeresebb kóborlások a föld alatt. Egy név, mely a rejtély kulcsául szolgál.

Egy földalatti barlangba néztek be, mely azonban vízzel volt tele s melyben a táviró-sodrony elveszni látszott. — Mikép fognak beljebb hatolhatni? — ezt kérdék magokban s egymástól.

— Vagy fenéig kiszárad az apálylyal a víz, — nyugtatá meg Cyrus a kétkedőket — s akkor száraz lábbal mehetünk belebb; vagy ha még viz marad benne: az, a ki ide hívott, gondoskodni fog arról is, hogy legyen a min tovább haladjunk.

Valóban úgy volt. A mint jobban megvizsgálták a lábaiknál megnyíló mélységet, egy mozgó sötét testet vettek észre. Csónak volt, mely a sziklához kötve, a vizen lebegett. Két oldalán két pad

nyult végig, ülésre; s a padok alatt két evező feküdt.

Egy percz mulva mindnyájan a csónakban ültek; Nab és Ayrton fogták az evezőket, Pencroff a kormányt. Smith Cyrus a csónak orrába állt, míg Spilett a világító lámpát tartotta magasra.

A barlang bejárata alacsony volt, de boltozata befelé gyorsan emelkedett. A sötétség azonban sűrűbb s a világítás csekélyebb volt, hogysen a földalatti üreg terjedelmét csak megközelítőleg is ki lehetett volna venni. Mély csend uralkodott az üregben, melyhez hasonló a föld különböző részein nem csekély számban található, pl. a Fingal barlangja Staffa szigetén, a Hebridák egyikén; a Morgati barlangok Bretagneban, a Bonifacio-barlang Korzikában, a Lyse-fjord Norvégiában; ilyen az óriási Mammuth-barlang is Kentucky-ban, mely ötszáz láb magas és hossza több huszezer lábnál. A föld különböző pontjain a természet maga vájta e sirboltokat s fentartotta azokat az emberek bámulatára.

Negyedóráiig haladtak a barlangba egyenesen befelé, midőn Cyrus meg akarván győződni, vajjon

a sodrony jő-e velök, a falhoz hajtotta a csónakot. A huzal csakugyan ott volt, a szikla kiálló csucsaihoz kötözve, s belebb huzódva mindenütt a sziklafal mellett.

— Előre! — vezénylé Cyrus és mentek tovább.
— Megállj! — kiálta Cyrus egy idő múlva.

A csónak megállt s az utasok élénk fényt pillantottak meg, mely egyszerre megvilágítja a mély üreget. Most módjukban volt szétekinteni annak belsejében. Mintegy száz lábnyi magasan függő boltozat nyugodott számos bazalt sziklán, melyek mintha csak öntve lettek volna. Egy óriási dóm belsejét mutatta a látvány, e szeszélyes körrajzu, egyenetlen, de egyaránt tömör oszlopokkal, melyeknek élén ama csodás földalatti fény rejtélyes sugarai törtek meg.

De e fény minősége s természete fölött nem maradhattak sokáig kétségben. Fehér színe elárulta, hogy villany-góczból jő. Egy villany-telep volt e mély üreg napja, mely azt bevilágította.

Smith Cyrus által adott jelre az evezők ismét a vízre csapódtak, s a víz csöppjei mint ragyogó gyémántzáró szökelltek föl utánok. A csónak egyenest és gyorsan haladt a fény forrása felé. A víz színe e helyütt mintegy három-négyszáz lábnyira látszott elterülni, s a láthatárt egy magas, tömör bazaltsziklafal zárta el, mely a barlang fenekét képezte. Közben a boltozat minden hajlása, az oszlopok minden éle a villanyos fény visszaverésében tündökölt.

A tó közepén egy hosszukás, orsóalaku test uszott a víz színén, vagy inkább lebegett, némán, mozdulatlanul. Két oldalából lövellt ki a villanyos fény, tömör sugárrözsékben, izzó fehér világgal. Egy óriási czet testéhez hasonlított, mintegy 250 lábnyi hosszú volt és tiz-tizenkét lábnyira emelkedett ki a vízből.

A csónak a mint felé közeledett, meglástita menetét. Cyrus fölegyenesedett s mohó tekintettel, erős fölindulással szegezte szemeit a tüneményre. Egyszerre megragadva a hirlapiró karját, felkiáltott:

— Ez ő! Nem lehet más! Ő. — S azzal visszahanyatlott a padra és halkan mormogott egy nevet, melyet egyedül Spilett Gedeon hallhatott. Kétségkívül ez is ismerte a nevet, mert az bámulatos hatást tett reá s halk hangon felelt:

— Hogyan? Ő volna? Ő — a törvényen kívül álló ember!

— Ő az! — erősíté Smith Cyrus.

A mérnök vezényletére a csónak közeledett a világitó testhez. Oda érve, baloldalát érinté, melyből vastag üvegen át özönlött ki az egyik fényrözsé. Smith Cyrus és társai a lépcsőn, mely csónakjukig ért, a sajtáságos alaku hajó fedélzetére hágtak föl. A fedélzetről vaslépcső vezetett be a hajó belsejébe. A lépcső alján vasrácsos folyosó

volt, villanyfénytől világítva. E folyosó végén ajtó volt, melyet Cyrus kinyitott.

Diszesen ékített terembe léptek, melyen gyorsan haladtak át. Onnan egy könyvtárszoba nyílt, melynek mennyezetéről, üvegen át, majdnem vakító világosság özönlött le és szét. A könyvtár fenékfalán nagy ajtó volt betéve. Még eddig élő lényvel nem találkoztak. Smith Cyrus bátran kinyitotta azt az ajtót is.

Tágas terem, inkább muzeumhoz hasonló, a természeti ritkaságok s műkincsek egész tára, a művészet és ipar csodáival, nyílt föl a belépők tekintete előtt, a kik azt hitték, hogy tündérpalotában vannak. A terem egyik oldalán felséges mivű orgona állott.

Gazdag divánon hátra dölve egy férfit láttak, kinek lába bársonyvánkoson pihent, de a ki őket észre sem látszott venni.

Ekkor Smith Cyrus megszólalt, s társainak végtelen meglepetésére, erőteljes, de egyszersmind tiszteletteljes hangon ezt mondá:

— Nemo kapitány! Ön hívott: itt vagyunk!

E szóra a félfekvő helyzetben levő férfiú föl egyenesedett s arcza most teljes világításban tünt elő: felséges fő, magas homlok, büszke tekintet, fehér szakáll s hátravetett dus fürtözet. Félkarjával a diván karjára támaszkodék, a mint fölemelkedett. Arcza nyugodt volt; de meglátszott rajta, hogy lassu betegség emészti s ásta alá életét. Hangja azonban még érczes és erős volt, midőn el nem rejthető meglepetéssel így felelt:

— Uram, nekem nincs nevem!
— Ismerem önt, — felelé Cyrus.

(Folyt. köv.)

Dr. Szász Géza

fogorvos, egyesületi tagunk,
az egyesület tagjainak a foghuzást
ingyen eszközli, a többi fogorvosi ke-
zeléseknél pedig **50%** árengedményt ad.

Lakik: Budapest, Andrássy-út 49.

Csere.

Bognár Béla Somogyváron beosztott pályafelügyelő olyan állomásra óhajtaná magát áthelyeztetni, ahol, vagy amelyhez közel gyermekei részére felsőbb iskola van. Azok, akik csereképeni áthelyezésre hajlandók, forduljanak hozzá akár személyesen, akár levélelég a kölcsönös feltételek megállapítása végett.

MÜHLE VILMOS

cs. és kir. udvari szállító Temesváron

Mag-, növény-, rózsa-, fák- stb. nagytenyészet.

(Tenyésztőterület: 62 hold = 37 hektár.)

Magvakkból és virághagymákból a legjobbat.

A legnemesebb gyümölcs-, dísz- és sorfákat.

A legszebb fenyőféléket és cserjéket.

Képletekkel bőven ellátott leiró katalogusok ingyen.

Postaszállítványok magvakkal 5 kor. felül bérmentve

Minden egyes szállítványhoz „Mühle tanácsadója a kertművelésben“, a legjobb kertészeti kézikönyv ingyen mellékeljük.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyereség-
részvétel.

„Dordrecht”

ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi november 10-én 21. sz. a. kelt királyi
dekretummal.

Részvénytőke 4,000.000 korona.

Magyarországi fiók :

Budapest, V., Akadémia-utcza 3.

Igazgató :

Robitsek Henrik Ferencz.

A „Dordrecht“ az egyedüli társaság,
mely törvényesen kötelezte magát,
hogy
magyarországi üzletének díjtartalékait
magyar értékekben helyezi el.

REFERENCZIÁK :

Magyar általános hitelbank,
Pesti magy. kereskedelmi bank
Budapesten.

Kedvező feltételek.

Jutányos díjak.