

JÁSZAPÁTI ÉS VIDÉKE.

Társadalmi és közgazdasági hetilap. — Megjelenik minden vasárnap.

ELŐFIZETÉSI ÁR:		Felelős szerkesztő: ifj. Imrik József.	Egyes szám ára 20 fillér. Nyilttér soronként 40 fill. Kéziratokat vissza nem adunk.
Egész évre	8 kor.		
Fél évre	4 "		
Negyed évre	2 "		

A nagykátá—hevesi vasut.

A mátra—körösvideki h. é. vasúttársaság a héten a következő beadványt intézte községünk közönségéhez:

Jászapáti község igen tisztelt közönségének
Jászapáti.

Mint a t. közönség előtt ismert, társaságunk 1½ évvel ezelőtt előmunkálati engedélyt kért és kapott Heves állomásunktól Jászapáti és Jászberényen át Nagykátáig vezetendő szabványos nyomtávu helyi érdekű vasutra. Ezen engedély alapján a szóban forgó vasutat több vonalváltoztatással traszítottattuk, a műszaki műveleteket elkészítettük s azok alapján már a közigazgatási bejárás is megtartatott. Miután ilyképp vállalkozásunk komoly voltáról a lehető legrövidebb idő alatt bizonyosságot tettünk, a tervezett új vonal által érintendő községektől és városoktól a szóban forgó vasut anyagi támogatását kértük oly célból, hogy a helyi érdekű vasutakról szóló 1888. évi IV. t.-c. 10. §-a szerint engedélyezési előfeltételt képező 35% törzsrészcsevényhozzájárulás biztosítsa, minnek megtörténte után a nagykátá—jászberény—hevesi vasut építése több akadályokba nem ütköznék, mert a vállalatunk mögött álló hatalmas pénzüntézetek révén az építési tőke további 65%-ának elsőbbségi részvények útján leendő fedezése nehézséget nem okozna.

A tervezett új vasut által érintendő községek e vasut kiváló fontosságát és annak az egész vidék gazdasági életére gyakorlandó nagy hatását felismerték és érdekeltységükhöz, valamint anyagi erejükhez mérten részben már megfelelő hozzájárulásokat is megszavaztak vagy helyeztek társaságunknak kilátásba. E tekintetben egyedül Jászapáti község helyezkedett egészen különleges álláspontra, mely a tervezett vasut nagy fontosságát és hasznát ugyan szintén felismerte s arra 100.000 korona hozzájárulást meg is szavazott, de nem társaságunknak, hanem az ujszász—jászapáti helyi érdekű vasut részvénytársaságnak és pedig azzal, hogy az engedélyt ezen utóbb említett társaság szerezze meg s az építse ki

a tervezett vasutat 1910-ig, azonban nem — mint mi terveztük — Heves-től, hanem csak Jászapáti-tól kiindulólág.

Ha figyelembe vesszük, hogy előmunkálati engedélye csak társaságunknak van s így az új vasut építésének tervezésénél érdemlegesen és a törvényes előfeltétellel ez időszert csak társaságunk foglalkozhatik; továbbá, hogy mi már az új vasut műszaki műveleteit is elkészítettük s azok alapján már a közigazgatási bejárás is megtartatott; végül pedig, hogy mi nagyobb és hosszabb vasutat terveztünk s azt esetleg 1910 előtt is megtudjuk építeni: akkor Jászapáti község képviselőtestületének határozata teljesen érthetetlen és megvagyunk győződve, hogy e határozat helytelen információk alapján és különösen a helyzet félreismeréséből keletkezett.

Bizonyára szerepet játszott e tekintetben azon körülmény is, hogy Jászapáti község az ujszász—jászapáti h. é. vasúttársaságnál anyagilag érdekelve lévén, a képviselőtestület egyrésze abban a feltevésben van, hogy a tervezett új vonal az ujszász—jászapáti vasutat mai nagy jövedelmezőségétől megfosztja, ha az új vonal egész hosszában és nem az ujszász—jászapáti vasut által építették ki. E felfogás így, amint indokolva van, természetesen meg nem állhat s legfeljebb arról lehet szó és ezt figyelmébe ajánljuk a t. közönségnek, hogy a heves—jászapáti—jászberény—nagykátai vonalnak társaságunk keretében való megépítése inkább szolgálná a szállító- és utazóközönség érdekeit, mert társaságunk az új vonalat kizárólag vállalkozási kedvből, az ujszász—jászapáti h. é. vasúttársaság pedig csak ennek hatása alatt kényszerhelyzetben, drága díjazásának további fenntarthatása végett kívánja létesíteni.

Ennek a drága, az egész szállítóközönséget érintő díjszabásnak köszönheti az ujszász—jászapáti vasut magas osztalékát is. Különösen rá kell mutatnunk erre a körülményre azért, mert — mint értesülünk — társaságunk megbízhatósága ellen a közönség

előtt osztalékunk csekély voltát is felhozták, holott társaságunk a nagy — Magyarországot északról délnek majdnem egész szélességében átszelő hálózatán, tehát igen nagy forgalmi területén érvényben álló, felette olcsó díjszabása dacára az 1906. üzleti év után elsőbbségi részvényeseinknek 3·5% osztalékot fizetett ki, ami 22 millió koronás alaptőke mellett bizonyára nem csekély jövedelmezőség. Nézetünk szerint a közönség szempontjából különben is nem az a dicséretre méltó eljárás, ha valamely társaság nagy osztalékot fizet, hanem az, ha a vasut olcsón szállít és hálózatát új vonalak építése által folytonosan és állandóan növeli és ez által oly gazdasági politikát követ, mely mindenképp az összesség érdekeinek szolgál.

Hogy nagy forgalmunk és olcsó díjszabásunk mellett már most is fizetett kielégítő osztalékunk a jövőben nagy mérvben fokozódni is fog, arra nézve kiemeljük, hogy vasutunk mentén (Mátranovák állomásunk mellett) a salgótarjáni kőszénbánya részvénytársaság legutóbb oly új szénbányákat nyitott meg, melyekből fokozódó üzemmél évenként 20—30.000 waggon szén fog vasutunkon elszállításra kerülni s ezen óriási szállítmányok révén egyedül áruforgalmi bevételeink néhány év elteltével előreláthatólag évi 150.000—200.000 koronával fognak megjavulni.

Ami magát vállalatunk fejlődését illeti, e részben rámutatunk azon tényre, hogy mikor társaságunk a régi „Mátrai vasut“ címe alatt 1887. évben megalakult, pályánk 128 klm., alaptőkének pedig 4 millió forint volt; ma pedig 313 kilométeres vasuthálózattal és — mint említettük — 22 millió koronás alaptőkével rendelkezünk. Ha mindezekhez még azt is hozzáfűzzük, hogy társaságunk mögött oly hatalmas pénzcsoport áll, melynek Magyarországon összesen több mint 180 millió korona alaptőkével bíró 2400 kilométer hosszú vasútja van s e hálózatot állandóan évről-évre (egyedül idén is mintegy 100 kilométernyi új vonal építésével) nagyobbítja, akkor — azt hisszük — a nagykátá—jászberény—

hevesi vonal kiépítésére való megbízhatóságunkat kétségbe vonni és egy 32 kilométeres részvonallal megelégedni nem lehet.

A már előadottakon kívül még a következőkre is felhívjuk a t. közönség figyelmét: Jászapáti községnek f. évi április hó 9-én hozott határozata az ujszász—jászapáti h. é. vasut részére megszavazott és hosszú időre minden garancia nélkül lekötött subvenciót egy Jászapátiól Nagykátáig építendő vonalra ajánlotta meg, míg társaságunk Hevestől kívánja a nagykátai vonalat kiépíteni, tehát úgy Jászapátiat, mint az egész Jászságnak jóval nagyobb és fontosabb vasutat kívántunk nyújtani. Ez által az ottani hiányos közlekedési viszonyok nemcsak a nyugoti, hanem — mint már említettük, — a keleti és Heves—Kálkapolnán át az északi irányban is lényegesen megjavulnának és már meglevő 313 kilométer hálózatunknak Salgótarjától Nógrád, Heves, Békés és Szolnok megyéken át a Biharvármegye déli részéig huzódó igen nagy vidéke az új vasutnak olyan háttérrel biztosítana, mely a csak általunk alkalmazható olcsó díjszabások és menetrendek segítségével az egész Jászságnak jelentékeny átmeneti személy- és áruforgalmat eredményezne, az ottani cserekereskedelmet és idegenforgalmat fellendítené s az egész gazdasági életet és jólétet fokozná.

Mindezzel szemben teljesen eltérül az ujszász—jászapáti vasut által Nagykátától csak Jászapátiig tervezett vonal jelentősége, mert ez Jászapáti csak egy újabb zsákvasut végpontjává tenné, a jászság többi részének mai zárt és elszigetelt helyzetét pedig szintén változatlanul fenntartaná. Nem javítana különben ezen állapoton az sem, ha akár az ujszász—jászapáti h. é. vasut, akár más harmadik vállalkozó most vagy idővel Hevesig mégis kiépítené e vasutat, mert ha az egész nagykáta—hevesi vonal nem társaságunk hálózatába tartozik bele, akkor az ilyképp keletkező külön-külön vasutak díjszabásai és menetrendjei Hevesnél megszakítva alkalmaztatnak, ami oly díjszabási és forgalmi sorompót létesítene, hogy a Hevestől keletre, illetve észak vagy délre fekvő vidékről sohasem fog a jászság felé átmeneti forgalom fejlődni, amit különben társaságunk egy reá nézve idegen nagykáta—hevesi vasut javára önként érthetőleg forgalmi és tarifapolitikájával nem is támogathatna.

Ha már most ezzel szemben a heves — jászapáti — jászberény — nagykátai vonal egyszerre, még pedig társaságunk nagy hálózatához hozzákapsolva, egészében megépülne, akkor társaságunknak, részben még a m. kir. államvasutakénál is olcsóbb díjszabása révén lehetővé válnék, hogy úgy, mint a már létező hálózatunkon tényleg történik is, az északi és déli, vonalaink által egyformán érintett felföld termé-

kei, u. m. kő, kavics, fa, szén és más ipari termékek az alföld és így a jászságba is, — viszont az alföld, illetve a jászság mezőgazdasági terményei az ezekben bevételre szoruló felföldre közvetlenül elszállíttassanak és ily módon a vonalainkon kifejlődött csereforgalom áldásai a jászságra is kihassanak.

Végül Jászapáti község helyi érdekei szempontjából megjegyezzük még azt is, hogy társaságunk legújabb terve szerint az általunk tervezett nagykáta—hevesi vonal Jászapátiat nem — mint eddig kontempláltuk — délről, hanem északról érintené és ehhez képest a község északi oldalán egy új állomást is szándékozunk létesíteni. Ezen új megoldás mellett a község északi határából elszállításra kerülő termények után további jelentékeny fuvarmegtakarítás volna elérhető és nagy mértékben emelkednék az új állomás felé eső ingatlanok értéke is, a mi egyedül társaságunk tervének biztosít oly újabb előnyöket melyeket a község egyetemes érdekei, szempontjából figyelmen kívül hagyni nem lehet.

Az előadottak alapján ez uton is kérjük Jászapáti község igen tisztelt közönségét, hogy az előzőkben kifejtett tényeket fontolóra venni és a képviselőtestület sérelmes és hátrányos határozatát saját jószántából olyképp megváltoztatni szíveskedjék, hogy az általunk kért hozzájárulás ne kizárólag az ujszász—jászapáti h. é. vasut részvénytársaság, hanem azon előre meg nem nevezett engedélyes javára szóljon, aki nemcsak Jászapátiól, hanem már Hevestől kiindulól Jászapáti és Jászberényen át előbb épít Nagykátáig rendes nyomtávu helyi érdekű vasutat.

Kiváló tisztelettel

Budapest, 1907. április 19-én.

Mátra—körösvidéki egyesült h. é. vasutak részvénytársaság.

Megfelebbezett közgyűlési határozat címen legutóbbi lapszámunk napi hírei között egy cikket közöltünk, amelynek célját — legnagyobb sajnálatunkra — sokan félreértették, értelmét pedig félremagyarázták.

A cikkben azt irtuk, hogy *Pethes Antal* és 14 szentandrás birtokos társa megfelebbezték a községnek a vasuti hozzájárulás kérdésében április hó 4-én hozott határozatát. Elmondtuk felebbezésüknek indokait s utána pár szóval jogos felháborodásunknak akartunk kifejezést adni azon az erőszakos, minden modern haladás és fejlődés ellen irányuló s egyenesen a közérdek ártalmára szolgáló törekvésen, mely a tervezett és közóhajt képező vasutépítést a felebbezés által megakadályozni, vagy legalább is hosszú időkre megakasztani szándékolja.

Soha újság tisztább és nemesebb indokból még nem mondott jogos ítéletet más emberek cselekedetéről, mint mi a jelen esetben. Mégis — legnagyobb meglepetésünkre — ítéletünket sokan félremagyarázták, benne személyeskedést, sőt egy uri ember: *Pethes Antal* jászszentandrás birtokos ellen határozott sértést is láttak.

Kijelentjük, hogy cikkünk egyetlen célja a közvélemény informálása s a meggyőző-

désünk szerint tarthatatlan és a közérdekre sérelmes felebbezés látszólagos értékének és súlyának a tényleges és igaz nivóra való leszállítása volt csupán. Sérteni — személyében és egyéniségében ezzel egyáltalán senkit nem akartunk, legkevésbé pedig *Pethes Antal* urat nem, akit egyénileg különben is őszintén tisztelünk és becsülünk.

Kötelességünknek tartjuk ezt nyíltan és őszintén kijelenteni márcsak azért is, hogy eloszlassuk a nekünk is kellemetlen félreértést s hogy utját vágjuk a további félremagyarázásoknak. Különösen hangsúlyozzuk azonban, hogy ezen — a személy és egyéniség iránt mindenkor szívesen tanúsított — lojalitásunk éppen nem zárja ki azt, hogy a szóban forgó felebbezést s annak indokait a közérdekre nézve ismételtén sérelmesnek ne tartsuk s hogy aláíróinak ez ügyben tanúsított állásfoglalását egyrészt Jászszentandrás község érdekeinek jogos szolgálatában, másrészt soha és semmiképp nem befolyásolható újságírói meggyőződésünk egyenes parancs-zavára — el ne ítéljük.

H I R E K.

Papi gyűlés. Az egri egyházmegye alsó jászsági esperesi kerületének lelkészei f. évi április 23-án gyűlést tartottak a helybeli plebánián. A gyűlést gyónás, majd szentmise előzte meg, melyet *Justus József* c. kanonok mondott. Gyűlés után *Fülöp Ferenc* esperesplebános ebédet adott a kerületi lelkészek tiszteletére.

Halálozás. *Garai* Miklós, nyug. vasuti főkalauz f. hó 20-án este 9 órakor hosszas szenvedés után elhunyt Jászapáti. *Garai* József, községünk állatorvosa édesapját vesztette el benne.

Esküvő. *Kanász* Mátyás helybeli elemi népiskolai tanító f. évi május 21-én tartja esküvőjét *Utasy* Margitával, *Utasy* Gábor kedves leányával — Jászapáti.

Új járásbiráink ünneplése. A helybeli kaszinó-egyesület f. évi május hó 4-én este *Fekete* Miklós és *Ilubay* Kálmán kir. járásbirak tiszteletére társasvacsorát rendez.

Az első pofon a vasuti ügyben. Jászberény város képviselőtestülete f. hó 26-án közgyűlést tartott, melyen elhatározta, hogy a mátra—körösvidéki vasut részv. társaság részére a tervezett nagykáta—hevesi vasut építéséhez 150.000 koronát felajánl, azért azonban kikötöti, hogy a vonal legkésőbb 1909. évi január 1-ig a forgalomnak átadassék, hogy *Jákóhalmáról egyenesen Jászdósára és ne Apátira* vezetessék s végül, hogy magasabb díjszabása ne legyen a máv. díjszabásánál.

Kunszentmárton adóhivatalt kap. A hírlapokban olvassuk, hogy a kormány elhatározta, hogy Kunszentmárton községnek kir. adóhivatalt ad. A hivatalt, mihelyest a szükséges helyiségek rendelkezésre állanak, azonnal fel fogják állítani.

Nem igen hisszük, hogy ez a hír kellemes lenne községünk lakosaira. Először, mert Kunszentmárton megelőzőt bennünket; másodsor pedig, mert köztudomásu, hogy újabb adóhivatalt két-három éven belül semmi körülmények között fel sem állíthat a kormány törvényhatóságunk területén. Az az állandó gyakorlat ugyanis, hogy egy ugyanazon törvényhatóság legfeljebb három év elteltével kaphat újabb adóhivatalt.

Ime, ismét egy alapos lecke községünknek! Csak legalább *ebből* tanulnának már végre valamit a mi nagyságaink!

Igyunk Szántói savanyúvizet!

Van szerencsém a nagyérdemű közönség tudomására hozni, hogy a Szántói víz kizárólagos eladását a helyi piac részére megnyertem s e minden tekintetben kiváló savanyúvizet az alábbi rendkívül jutányos áron hozom forgalomba.

A Szántói természetes savanyu forrásvíz különösen a gyomor rendetlen működésénél van javasolva, de mint élvezeti ital, borral is rendkívül kellemes üdítő hatása s hivatta van arra, hogy minden más savanyúvizet kiszorítson a forgalomból.

árak: $\frac{7}{10}$ literes üveg 30 fillér.
1 $\frac{3}{10}$ " " 48 "

5 üveg vételénél üvegenként 2 fillér engedmény.

Az üres üvegek — a $\frac{7}{10}$ -es 6, az 1 $\frac{3}{10}$ -es 8 fillérért vétetnek vissza.

Kiváló tisztelettel
Imrik József
fűszerkereskedő.

Igyunk Szántói savanyúvizet!

Menyaszonyi, vőfélyi és mindenfele alkalmi

csokrok és koszorúk

jutányos áron, előre megrendelhetők.

Kaphatók:

KIENTZL NÁNDOR műkertésznél

Jászapátin.

Iszákosság nincs többé!

Kivánatra bárkinek bérmentesen küldünk egy próbát a Cozaporból. Kávé, tea, étel vagy szeszes italban egyformán adható adóvíz tudta nélkül.



52-51

A COZAPOR többet ér, mint a világ minden szőbe-széde a tartózkodásról, mert csodálatos ellenzenesség teszi az iszákosnak a szeszes italt. A COZA oly csendesen és biztosan hat, hogy azt feleség, testvér avagy gyermek egyaránt, az ivónak tudta nélkül adhatja és az illető még csak nem is sejtí, mi okozta javulását. A COZA a családok ezreit békitet ki ismét, sok ezer férfit a szegény és becsületlenségétől megmentett, kik később józan polgárok és ügyes üzletemberek lettek. Temérdek fiatalembert a jó utra és a szencséjéhez segített és sok embernek életét számos évvel meghosszabbította.

Az intézet, mely a COZAPOR tulajdonosa, mindazoknak, kik kívánják egy próba adagot és egy köszönő irásokkal telt könyvet díj és költségmentesen küld, hogy így bárki is meggyőződhesen biztos hatásáról. Kezdoskedünk, hogy az egészségre teljesen ártalmatlan.

Ingyen próba 414 sz.
Vagja ki ezen szelvényt és küldje még ma az intézetnek (Levelek 25 f, levelezőlapok 10 fillérre bérmentesítendő.)

Coza Institute
(Dept. 414),
62, Chancery Lane,
London. Anglia.

**A John-féle teltgőzű**

52—6

mosógép

vakítófehérre mossa a ruhát s egyuttal fertőtleníti is a nélkül, hogy a ruhára a legkisebb káros hatással lenne. Főelőnye, hogy a ruhát nem dörzsöli, húzogálja s így a legfinomabb csipkék is veszély nélkül moshatók benne.

Idő — pénz — munka

megtakarítás, ugyszintén tüzelő és mosóanyagban 75 % s így a mosás $\frac{1}{3}$ ad idő alatt játszva elvégezhető vele.

Sok ezer darab használatban

Sok ezer elismerőlevél.

Magyarországi főraktár:

Geittner és Rausch cég Budapest
VI. Andrassy-ut 8/A

Arjegyzék mosógépekről, háztartási, tej- és borgazdasági, műszaki és sport cikkekről kívánatra ingyen és bérmentve.

