

KÖZMŰVELŐDÉSI, TÁRSADALMI, GAZDÁSZATI, IPARI, KERESKEDELMI ÉS NEVELÉSÜGYI HETILAP; EGYSZERSMIND BARSMEGYE ÉS A MEGYEI TANFELÜGYELŐSÉG HIVATALOS KÖZLÖNYE.

## MEGJELEN:

hetenként egyszer, vasárnap.

Egyes számok 10 krajczárjával kaphatók könyvkereskedésekben.

Előfizetési pénzek a szerkesztőséghez utasítan dók.

## Előfizetési feltételek.

Vidéken és Léván házhoz küldve:

Egy évre . . . . . 5 ft—kr.  
Hat hóra . . . . . 2 ft 50 kr.

Előfizetési pénzek postautalvánnyal is küldhetők.

## Hirdetések.

Négy hasábos, petit sor egyszeri hirdetésnek helyéért 7 kr., kétszeriért 6 kr., többszöriért 5 kr. — Bélyégdíj minden egyes beiktatásért 30 kr.

## A Nyílt-térben

minden három hasábos, garmond sor díja 20 kr., mi a szerkesztőséghez előlegesen beküldendő.

## Nőink elöl, — nyomukba!!

A társadalmi fejlődésnek megyénkben új szülte van — és az: a lévai vöröskereszt-egylet. Jövője szép és nagy, mert: védaszszonya Ófelsége —: Erzsébet királyné.

Már két testvér-szülte van megyénkben a magyar, országos nőegyletnek. Az egyik Aranyos-Maróthon, mely céljaira máris igen tekintélyes összeggel rendelkezik. A másik — városban: Léván, melynek eredményes működéséről biztosít azon körülmény, hogy annak ápolása a gyöngéd nők kezére bízott, kik már számtalan tanujelét adták annak: mennyit képesek tenni a szépért, jóért, nemesért és hasznosért.

A magyar, országos, segélyző nőegylet, vagyis vöröskereszt-egylet főadata: nemes, önfeláldozó, magasztos és emberbaráti. Kiterjed az, általán véve, minden emberbaráti és közhasznú tevékenységre; különösen pedig azon főcélra: hogy a háboruban megsebzett, vagy megbetegedett harcosokat ápolja és segítse.

Az általános hadkötelezettség folytán, ezen, országos érdekű ügyben mindannyian érdekelve vagyunk és ma már alig létezik oly család, melynek tagjai között hadkötelezett egyén ne volna, kit szeretünk és féltünk, mert az: — fiu, vagy testvér, sőt igen sokszor apró gyermekek kenyérkereső apja.

Mily jól esik tehát már azon tudat is, hogy létezik oly nőegylet a megyében, városban, vagy faluban, amelynek főadata: családunk szeretett tagjáról, akkor, midőn az a hazáért és annak jóvoltáért életét, családját, vagyonát áldozza, gondoskodni.

De mennyivel megnyugtatóbb leend azon tény, ha pártolva e nemes intézményt, előmozdítjuk annak lehetőségét: hogy a kitűzött célokat és magasztos eszméket ez a nagy kiterjedésű, országos nőegylet megvalósítja.

Van egy másik fontos főadata még ennek a nőegyletnek s ez az: béke idején a rokkantak és háboruban elesett harcosok hátramaradt családjainak segélyezése továbbá segélyezés rendkívüli szerencsétlenség, ugymint: árviz, tűzvész, vagy inség esetén; egyáltalában közhasznú tevékenység minden emberbaráti irányban, mely célokra a vidéki fiók-egyletek jövedelmük kétharmadát, saját hatáskörükben, fölhasználhatják. Ehez nem kell sem ajánlat, sem magyarázat; az intézmény már ezen nemes szempontból is megérdemli a legnagyobb részvétet és támogatást.

Rajta tehát!, ne maradjunk el mi sem, mert nem szoktunk elmaradni soha — a jó, szép, nemes, közhasznú intézmények támogatásától. Szedjük elő megtakarított filléreinket, hogy a vöröskereszt-egylet tagjai közé léphessünk.

Sok krajczár — sok forint.

A tagsági díj évenként csak egy forintban van megállapítva; tehát oly kevés, hogy azt a szegé-

nyebb sorsu is megadhatja. Még ha ezzel áldozatot hozna is, kell, hogy szívesen tegye, mert: sokkal többet áldoz azon szegény katonára, ki elhagyva szülőit, testvéreit, nejét és mi több, csak a jó istenre bízott, kedves gyermekeit s a kapát, vagy ekét puskával cserélve föl: életét viszi áldozatul a hazaszent oltárára.

Támogassuk azért a már eddig megalakult, vidéki fiók-egyleteket; lépjünk tagjaik sorába; a kegyelet ezen adójával tartozunk embertársainknak! Megyénk azon városai és falui pedig, hol a fiók-egylet még meg nem alakult, siessenek példánkat követni és velünk közösen résztvenni a nemes cél elérésében.

Legyen azért közös óhajunk azon kívánat: vajha az egylet háboru esetében való működésére soha szükség ne lenne és csak az áldásos békeben teljesítené a reá várakozó, sok, nemes, emberbaráti főadatot!

Kis-Tapolcsán, febr. 1, 1881.

„A cselekvés ideje itt!”

Ezen jelszó alatt szólítatik föl a Bars 5-ik számában Barsmegye közönsége arra, hogy iparkodják vasutat létrehozni megyénk területén. Említetik, hogy már Széchényi István tervezte a garamvölgyi vonalat, amire azonban már 25 év óta hiába várunk és felsorolják még 5, már eddig tervezve volt, vonal. Ezen hat vonal közt a Széchényi-féle mondatik a legkívánatosabbnak, azonban a többi is elfogadhatónak, kivéve a szob-b-vámósmikola-lévait.

Mint hogy én husz év óta foglalkozom vasuti kérdésekkel és ugyancsak husz év előtt voltam szerencsés, vagy szerencsétlen, a Léván ülésező, gazdasági egylet elébe lépni egy megyénket átszelő vasutvonal tervével: jogosítva, de kötelezettnek is tartom magamat, hogy ezen kérdéshez hozzászóljak.

A jelzett 6 vonalnak egyenkénti taglalását ezuttal mellőzve: czélszerűbbnek tartom megyénk vasutügyét történelmileg elmondani és abból aztán következtetéseket levonni.

1861-ben egy, hazánk kivételét észak felé közvetítő, vonal szükségessége már fölismerve volt az akkori kormánykörökben is; ezen általánosan elterjedt meggyőződés következménye volt, hogy Hollán Ernő, államtitkár, amaz évben Léván megjelenén, a Garamvölgyön átvezető vasutvonalat helyeselte és a kormány nevében törekvésekben támogatta, sőt buzdította erélyes inicitívára a megyei érdeklettek. Ezen vonal mellett működtek tehát: a magyar kormány és a Garamvölgyének lakói.

Ugyanakkor én és többen velem, ezen vonalnak kiágazását az osztr. államvasut fővonalából nem Nánán, hanem Érsekújváron kívántuk létesíteni; főindokunk azon meggyőződés volt, hogy akkor is, mint ma és valószínűleg mindig, megyénk kivitele nem Budapest, hanem Bécs felé irányul és fog irányulni; az Érsekújváron beágazó vonal pedig kivitelünket rövidebb uton, tehát olcsóbban, szállíthatja ama piacra és egyszersmind a megye mindkét völgyének közlekedési igényeit kielégítheti; míg ellenben a nánai vonal csak a Garamvölgynek válnék hasznára.

Egyidőben ezen mozgalommal terveztetett a

később meg is épült és jelenleg az állami, északi vasut kiegészítő részét képező: pest-losonczy vasut. „Inter duos litigantes tertius gaudet.”

Megindult a harc a Garam- és Zsitvavölgy közt; ezalatt pedig épült a losonczy vonal és elejtetett a garamvölgyi. 1861 elején a gazdasági egylet gyűlésében megjelentem, az osztrák államvasut-társulat megbízottjával; elhoztuk az érsekújvárkálna-körmöczi vonal tervét és előmunkálatait, melyeket, az illető kiküldöttje az osztr. társulatnak két év óta dolgozván megyénk területén, elkészített volt. Én indítványoztam ezen vonalat, hangsúlyozva előnyeit a másik tervezettel szemben; kinyilatkoztattam, hogy a társulat kész ezen vonalat 5% garancia mellett kiépíteni és proponáltam, hogy tehát, mivel a másikra vállalkozó ugy sincsen, pártoljuk ezt és támogassuk az annak létrejöttére irányult törekvéseket. A vonal el nem fogadtatott, hanem határozatott, hogy csak a nánai vonalat lehet pártolni; kértem, hogy az osztrák államvasut-társulat kiküldöttjének engedessék meg, hogy adja elő adatait, felfogásukat, intenciójukat; mivel ő azonban magyarul nem tudott, nem is hallgattatott meg és eredménytelenül távozott.

1862 május 6-án adatott a losonczy vasutnak az előengedély és ezzel, bár még sok időbe és munkába került ezen vonalat létrehozni, de létrejötté biztosítva, a barsmegyei vonal-terv pedig eltemetve volt.

Ez volt az első, barsi vasuti-terv története.

Egy második, komoly kísérlet történt e téren 1874-ben.

Semmi kilátás nem lévén arra, hogy az állam által kiépíttessék a garamvölgyi vasut, mint első-rangu vonal: megkísérlettem az érdekeltséget arra bírni, hogy létesítsen egy másodrendű vonalat és vállalja el a tiszta jövedelmi garanciát; az osztrák államvasut-társulatot pedig, hogy, ezen garanciát elfogadva, építsen egy Érsekújvárból, vagy Surányból kiágazó, Verebelyen át — Nagykálnaig, vagy Léváig vezetendő, vidéki vasutat, szárnyvonallal Verebelyről Ar-Maróthra. Hosszas és mondhatom: nem csekély fáradozásnak eredménye az volt, hogy: Barsmegye bizottsági közgyűlése a tervezetet elfogadta és hajlandónak nyilatkozott, évi 84,000 ft. tiszta jövedelmet biztosítani saját egyenes adója alapján; a társulat pedig, elfogadván egy 5 $\frac{1}{10}$ %-i garanciát, késznek nyilatkozott a vonalat kiépíteni és az 5 $\frac{1}{10}$ %-ot föllümlő, tiszta jövedelmet a 20 garanczionális év alatt a megyével megfelelni; oly kedvező ajánlat, oly roppant előnyös modalitás, mint aminő áron egyhamar nem épülend vasut.

Midőn a vasutépítés ezen két faktorával tisztában voltam, azt hittem, hogy meg van nyerve mind; de fájdalmasan csalódtam; mert a harmadik faktor: a kormány, ellenezte és megsemmisítette tervemet; azon indokolással lett ugyanis a megyének megtiltva a garancia elvállalása, hogy ez „veszélyezteteti aadóképesseget.”

Lássuk már most: mennyiben lett volna befolyása ezen garanciának az adóképessegre? — Barsmegye összes adója 1874-ben kerekszámban 600,000 frtra rugott. A 84,000 ft. garanciából tehát esett volna minden adóforintra 14 kr. Vegyünk például egy földbirtokost, vagy bérlőt, vagy iparost, ki 100 ft adót fizet; ez, a vasuti garancia fejében, vállalt volna 14 frtot; ámde: aki 100 ft adót fizet, annak van legalább 300 ft tiszta jövedelme, aminek legalább 600 ft. nyers bevétel felel meg. Ennek elérésére kell, hogy legalább 100

m. mázsát szállítson a vasúthoz, legyen az fa, gabona, ipar-, vagy kereskedelmi cikk; ezen 100 m. mázsá tengelyen való szállítása, átlagosan csak 3 mértföldre — és 10 krjával számítva: kitesz 30 frtot; a vasúti szállítás fogna kerülni métermázsánként és mértföldenként 4 krba, tehát összesen 12 frtba; a pénzmegtakarítás a szállításnál fog tehát tenni: 18 frtot, mely pozitív nyereséggel szemben áll a 14 frt. garánczionális teher; ámde ezen 14 frtot soha egészben nem fog kelleni fizetni, mivel a legrosszabb esetben is valami teherforgalomnak lenni kell; tehát ama 4 frtot mindenesetre fölülmulni fogja a vasútnak garancia melletti létesítése esetében mutatkozó tiszta és direkt haszon.

En ezen számítást megdönthetetlennek tartom és merem mondani ennél fogva, hogy, aki az adóképesség veszélyeztetésétől tart ama garancia miatt, az számítani nem tud, vagy, a mi ez esetben valószínűbb: nem tartotta érdekesnek számítani; hanem egyszerűbbnek és kényelmesebbnek „nem“-et mondani, számítási fáradság nélkül.

Ez volt a második, barsi vasúti-terv.

Elmulván ismét több esztendő, a szerencsétlen krachos évek következményei pedig megmaradván: a vasútépítésben beállt szünetelés állandó lett; a tőke minden kontinentális országban nagy mértékben szaporodott, elhelyezésre nem számíthatott, az üzleti szellem kihaltnak látszott; másrészt a munkának, és anyagnak ára csekélyebb lett; ezen okok által indíttatva, ismét fölvettem 1879 ben a régi tervet és ismét megkísérlettem a surány-lévai (és verebély-maróthi) vonalat létrehozni, megyei garancia mellett. Az építés most még olcsóbban lett volna kivihető, mint előbb; a kormányt illetőleg pedig most már nem kellett attól tartani, hogy előbbeni, merev álláspontját főtartja és így jó reménység volt a dolog létesítésére; az eredménye minden pénz- és fáradozási áldozatnak az lett, hogy a bizottsági közgyűlés a garanciát megtagadta, azon ürügy alatt, hogy annak repartíciója igazságtalanul sújtana olyanokat, kiknek nem használ a vasút.

Ettől pedig helytelen volt félni, mert: egyrészt pozitív számokkal bizonyítottam be, hogy a garanciafizetések esete nem következhetik be azért, mivel a jelenlegi, átlagos tengelyforgalom már is fődözi a vasútnak költségeit, ha métermázsánként és mértföldenként 2 kros tarifa állapítatik meg; azon elvből indulva ki, hogy a vidéki vasútnál a magas tarifa indokolva van, mert azon tehernek és mennyiségek, melyek a tengelyen való szállítás költségét elbírták viselni, könnyen fogják fizetni a magasabb tarifa szerinti díjtételeket is, melyek hiszen még mindig sokkal olcsóbbak lesznek, mint amazok.

Azonkívül még, ha azon elvem elfogadtatik, hogy a vidéki vasútnál a kiadást szükség esetén a bevételnek tarifa-emelés útján való nagyobbítása

által kell fődözni: csakis azok fognak fizetni a vasút költségét, akik szállítanak, tehát a magas díjtételt fizetik, de élvezik a vasúti szállítás előnyeit is; azoknak garánczionális terhe pedig, akik nem szállítanak, csak is morális tehernek mondható. Vanak a megyének egyes vidékei, melyekről állítani lehet, hogy a vasút azoknak hasznát nem hajtott volna és hogy ennél fogva igazságtalan lenne rájuk is róni a garancia egy részét; ámde könnyű lett volna ezen, különben igen csekély terjedelmű, vidékeknek vagy kompenzációt nyújtani, vagy pedig elengedni azoknak a repartícionális összeget. A kompenzáció például abban állhatott volna, hogy a megye ama vidékek útjaira nagyobb összegeket fordít, azon arányban, melyben azok a garanciahoz járultak; ezt pedig könnyen tehetné volna a megye, mert azon összegeknél sokkal nagyobbakat takarított volna meg azon utakon, melyek a vasúttal párhuzamosak és annak megnyitása napjától kezdve a nehéz tehertől szabadulván, sokkal csekélyebb főtartási költséget vettek volna igénybe.

A bizottság elvetvén a megyei garancia eszméjét, kiküldött egy bizottságot, melynek feladatául tűzte ki, a vasútnak létrehozalát az érdekeltség garanciajának alapján előmozdítani. Hogy ez a bizottság működött-e? nem tudom; de eddig még tudtommal nem tartott ülést.

Ez volt a harmadik, barsi vasútépítési kísérlet.

Azóta történtek még egyes lépések, egyik, vagy másik vonal létesítésének érdekében; de ezek inkább csak a kívánalom nyilvánulásai, vagy a jogos követelmények, vagy a czélszerűség érdekében való tüntetések voltak, mintsem egy komoly szándéknak kifolyásai. Magam is tettem egy ilyen lépést, midőn tavaly a miniszterelnököt interpelláltam a felsőházban, vajon: „szándéka-e a kormánynak a garamvölgyi vasutat kiépíteni, vagy, ha nem: megengedtetnék-e egy magántársulatnak annak kiépítése?“, amely kérdésre azt a választ nyertem, hogy „nem szándékoltatik ezen vonal építése, mert nem tartatik országos érdekűnek. Magánosnak ellenben megengedhető annak létesítése, azon két föltétel alatt, hogy ha t. i. állami segílyt igénybe nem vesz és úgy építetik, hogy az állami vasút érdekei megóva maradjanak.“

Ez az, ami megyénk vasútügyében történt. A garamvölgyi, az érsekújvári-körmezői (meghosszabbítással Komáromig) és a surány-lévai-maróthi, másodrendű — ezek azon vonalak melyek komolyan terveztettek és amelyek létesítése érdekében vagy 20,000 frt. költség és meglehetősen erőfeszítés áldoztatott; az ezeken kívül említett tervezetek nem homolyak és czáfolatra sem méltók.

Már mostan lássuk, hogy ama 3 vonal, me-

lyek mindegyike megyénk közlekedési igényeit ki-elégíthette volna, mért nem jött létre?

Az első ízben a garamvölgyiek ejtették el a dolgot, chauvinizmus és pártikularizmus által sugalva; a második kísérlet hajótörést szenvedett a kormánynál; azon kormánynál, melyet Bars megye majdnem kivétel nélkül támogat képviselői által. De ezen alkalommal sem képviselő, sem főispán; de még alispán sem támogatott engemet a kormánynál. A harmadik esetben a maróthiak szavazták le a tervet, állítólag „a szegény népet védelmezvén ezen új adó ellen,“ valóságban pedig személyes gyűlöletből irányomban; prókátorok és boltosok szavaztak a terv ellen; a földmivelők pedig hallgattak, mintha nem is az ő érdekükben lett volna a vasút.

Hogy áll pedig a helyzet jelenleg?

A rég tervezett, komárom-lévai-körmezői vonalnak ma értelme többé nincsen.

A garamvölgyi vonalat az állam feladata és kötelessége lenne kiépíttetni; egyrészt országos szempontból, mert az 8 mértfölddel rövidebb vonalon kötvén össze a fővárost az északi piacokkal, sokkal olcsóbban szállíthatná kivételünket azokra ezen vonalon, mint Losoncra át; másrészt méltányosság szempontjából is a garamvölgyi adózók érdekében, kik évek óta fizetik nemcsak saját, magas adójukat, hanem még a nógrádiaknak, meg gömörieknek, meg zemplénieknek, erdélyieknek, stb. stb. épített, protekcionális vasutaknak garanciáját, — a piacról pedig amazoktól, olcsóbban, gyorsabban és biztosabban oda szállított terményeik által leszorítottak.

Erre azonban, fájdalom! nincs reményünk. Biztosan mondható ugyan, hogy előbb-utóbb ki fog épülni ezen vonal; de ameddig a fiskális szempont döntő a kormány elhatározásánál, mint eddig, arról szó sem lehet; hiszen kimondta tavaly Tiszta Kálmán, miniszterelnök ur, hogy „nem tartja országos érdekűnek ezen vonalat.“

Miután tehát az államtól kívánalmaink kielégítését nem várhatjuk, nincs és nem is lehet ma sem más út azok teljesítésére, mint, ha magunk cselekszünk. A megye garanciaja elejtetett; tehát cselekedjenek most az érdekeltek! Ott van első sorban a garamvölgyi vonal, mely, mint másodrendű szárnyvonala az osztrák államvasutársulatnak, Nánán kiágazva, Léváig vezetethetnék; sőt, ha tetszik, onnan tovább is, Benedeken át — Ar-Maróthig; ezen, mintegy 4 mértföldnyi meghosszabbítást dusan megfizetné azon nyereség, melyet a fővonálnak a felső Zsitva-völgy óriási fa- és kőszénkivitele hozna, a morális nyereséget nem is taglalvany abban rejlenék, hogy Maróth összekötteték Lévával.

Ott van a Surányból, vagy Érsekújvárból kiágazó vidéki vasúterv, vere-

## Tárhoza.

### Felső Zsitva-mente. \*)

Vidék, melyet a költői ihlet hivatottja még föl nem magasztalt, a művész esete még le nem másolt! Utunk a Zsitva-folyó mentén vizs. Torkolatától, Komáromtól, északkeleti irányban haladva, ritka szép szántó-földes rónaság tárul szemünk elé, közben szőlődombokkal, a távolban rügyező talgyesekkel, már-már lombot eresztő bükkös hegyoldalokkal s még odább, a határszélen, szelíd-magasra fölnyuló hegysorokkal körülparkányozva . . . még egy végső tekiutat s vége a rónatájnak, vége a láthatárnak.

„Szőlőföldem szép határa, csak hogy meglátalak valahára!“

El elmerengve, ábrándozva hegyen, rónán, völgyön, a mezei virágon, zöldelő fűvön, rügyező fán s gyümölcsöt bőven ígérő tenyészetben . . .

Alig van hazánkban megye, amely annyira érintetlen maradt a jólétet legfőképp előmozdító vasutaktól, mint épen megyénk, nemes Barsvármegye.

Garamvölgye, a Zsitvamente és völgyének termékenysége, erdeinek gazdagsága csak úgy lesz igazán hasznosítva, ha dúsagadagon termő rónáit minél több irányban minél nagyobb számú gőzkocsi szeldeleli.

És valóban N.-Suránytól F.-Kosztolányig, tehát a Zsitva-folyó hosszának nagyobb felén, a leendő pályavonal ki van már mérve, a pálya iránya megjelölve;

\*) E hegyes lapok kitűzött czélja levén (és helyesen) első sorban a helyi érdekeket képviselni, a megyéről, többi közt, föld-, néprajzi s hasonló ismertetéseket is közölni: e sorok írójának szándéka ezuttal néhány tárczaezikkben Barsvármegye északi részének érdekesebb pontjait szóba hozni, abból indulva ki, hogy déli B. ugy viszonylik az északihoz, mint akár az Alföld a Földvidékhez. Lakóik sokszor csak annyit tudnak egymásról, hogy egy megyében, egy hazában laknak.

Bevezetésként 1878 egyik tavaszi tárczaezikkem reprodukciójával szolgálók ezennel a t. olvasónak a fenti czím alatt. G. R.

szóval minden előkészület megtéve; már csak építéséhez kellene fogni.

Sziléziai tőkepénzesek (tehát megint csak külföldiek!) össze is raktak már 800 ezer forintot (ha ez ugyan elég lesz) s egyik barsi gróf (gr. K. I.) évi 50 ezer frt. jövedelemig, az épületi anyag hozzászolgáltatásán kívül, magára vállalja a biztosítékot s meglesz, ami nem volt s még nincs: — a zsitva-völgyi vaspálya. Bizonyos számú (állítólag 30) év múlva a vállalkozó, nemes főúr tulajdonát fogja képezni.

Hogy mennyit nyer ezen vidék jelzett vasút életbeszólításával, megértjük, ha tudjuk, hogy Bars megyének említett területe mily gazdag gabonában, fiban és kőszénben.

A surány-kosztolányi vaspálya megyénk székhelyét is fogja érinteni. Ar-Maróth ugyanis egyik főállomás lesz. Különben is kedvező fekvésénél fogva mily jólétnek néz eléje ezen, csak 2100 lakost számláló, csinos mezőváros.

Szellemi tekintetben már is nagymérvű emelket dének örvend, különösen 1876 óta, amikor a voltanfelügyelő: Liber J. buzgókodása folytán, az állam elemi és felsőbb leányiskolát állított a maróthiaknak. Az intézet 6 osztálytal bir, ugyanannyi képzett tanítónóval s körülbelül 200 növendékkel.

Egyike a kormány legszerencsés intézkedéseinek, mert az ar-maróthi leányiskola, a nagyobbáruak tótajku lakossággal szemben, magyarosodás úgy, mint közműveltség tekintetében, a megyének egész felső részében áldást árasztó küldetést teljesít.

Égető szükség lenne még ipariskolásra, vagy, ha lehetne: polári fiu-iskolára. Idővel talán számíthatni erre is.

A ranyosnak azért mondják Maróthot, mert, amint Vályi András, egykori, egyetemi tanár Magyarország leírásában (1796) olvasható: „Hajdan Maróth a ghymesi uradalomhoz (a g. váromladék másfél órányira esik innen) tartozott; néhai Paluska i György ez uradalmat megvette és a város (t. i. Maróth) éke-

sítésére s népesítésére különös gondját függesztvén, A ranyos nevet ada e városnak; kétségkívül, hogy más, hasonló nevű helységekől megkülönböztesse.

De tekintsünk még odább szélyel!

És, ime!, Maróth partos piacáról északkelet felé mi ritka szépségű látvány ölik szemünkbe!

Ez a gr. Keglevich István kupolás, kétemeletes, párját országszerte ritkító, gyönyörű várkastélya.

Egyébként nem ismeretlen főurnak hazájába kerültünk. A helység neve: Kis-Tapolcsány, a Bars megye 5 járásának egyike. Története különösen a XVI. század 2-ik fele elejéig megy vissza, amikor Tapolcsányi Tamás volt a birtokosa.

Ropant testi teriméjéről, illetve: rendkívüli elhizottságáról ismeretes férú; annyira, hogy I. Ferdinánd király 1565-ben udvari festészt küldé K. Tapolcsányba, olyatén levélbeli meghagyással, hogy eme fizikai portentunot olajban lemásolja. Ez meg is történt. Más kérdés: vajon jelzett olajfestmény megvan-e még valahol?!

A Tapolcsányiak családja kihalta után Rákóczy László de Vadász és neje Bánfy Erzsébet de N.-Mihály, egyharmadában pedig Koháry grófné, illetőleg Mitrowsky báróné kezére került a kis-tapolcsányi uradalom. Ezekből szerezte meg vétel útján a Keglevich gróf családja.

Máskülönbén K.-Tapolcsányról, a Zsitva-völgyének ezen, egyik legérdekesebb pontjáról, hadd jegyezzünk ide még egy-két érdekeseb adatot.

Házainak száma 147, lakosaié (az 1872 hivatalos stat. összeállítás szerént) 1332. Területe 4365 kat. holdra terjed.

Van buzatermő földje is és rajnai borokat termelő szép szőlőhegye. E részben K. I. gróf az érdem. Van három rendbeli, urasági, nagy kertje. Ezek egyikében, a diszkertben, mely külföldi növényeiről híres, áll a föntebb említett gr. Keglevich I. pártatlan kastélya is.

Garami Rikárd.

bély-léva és verebély-maróthi szárnyvonalakkal, mely ma ép oly könnyen építhető, mint valaha.

Rajta tehát és cselekedjenek az érdeklettek! Hiszen, amint főnebb mondám, azon bizottsági közgyűlés, mely az én garánczionális rendszertervet elvetette, kiküldött egy válaszmányt, más modalitások tervezése céljából; rajta tehát, tisztelt tagjai ezen válaszmányt! és ezafoljanak meg most engemet, ha azt mondom, hogy könnyű egy eszmét roszalni, de nehéz egy eszmét a napvilágra hozni!; találják föl ezen létesítő eszmét és szívesen fogjuk támogatni. De azt ne várják azoktól, akik 20 éven át dolgoztak ezen ügyben és önkéntes cserben hagyták, hogy most ismét ők kezdeményezzenek — és ismét fáradjanak hiába.

A közönségnek pedig — az érdeklettek nagy számának, akiknek földadata lesz ama kezdeményező férfiakat támogatni és létesíteni hozzájárulásuk által azt, amit azok terveztek, azon tanácsot merném adni: gondolják meg, hogy eddig, mint számtalan, más kérdésben is, a chauvinizmus és a pártikularizmus voltak a főakadályok, — csakis egyesült erővel hozhatunk létre valamit; ha tehát akarjuk saját előnyünket, ne indítványozzunk a szomszédnak a kárára, hanem találjunk módot mindkettőnk előnyére egy uton haladni; ha jóhiszeműséggel kekeresünk, bizton megeljük.

A mondattokból kitűnik, hogy kívánatosnak tartom én is, kivihetőnek is, a vasutépítést megyénk mindkét völgyében; a kivitt, a kezdeményezést azonban azoktól várom, akik két ízben elvetették az én terveimet. Ha életrevaló modalitást találnak, szívesen fogom követni. És ne méltóztassék azt hinni, hogy ez frázis és hogy a megsértett a utori hiúság szól belőlem; sérthet a bizalmatlanság, de csak azok részéről, akik ismernek; sérthet egy eszmének roszalása, de csak azok részéről, akik azt felfogni képesek. Azoknak pedig, akik leszavazták vidéki vasutrendszerem tervezetét: vasutról és adóalapról fogalmuk sem volt; hozzáteszem, hogy bel- és külföldi, nevezetesen német és francia auktoritások a vasutépítés terén rendszeremet helyesnek és az egyetlennek tartják, melynek alapján nálunk vidéki vasutakat létrehozni lehet. Amidőn ezeket egész léleknyugalommal kimondom, ismételhetem, hogy semmi keserűség nálam nem létezik és hogy a leg-határozottabb bona fidesselel kiáltom: **Előre, — követni fogjak!**

Gróf Keglevich István.

### Megyei élet.

Az ujonevezés sorrendje Bars megyében 1881-ben.

I. Márczius 1—5-éig. Fölszólamlások, a három korosztály, idegenek és czimvesztettek állítása a verebélyi járásban, Verebélyen. A járási fő-tisztviselő: Zongor János, szolgabíró.

II. Márczius 6—11-ig. Az oszlányi járásban, Oszlányon. A járási fő-tisztviselő: Polónyi János, szolgabíró.

III. Márczius 12—17-éig. A kistapolcsányi járásban, Aranyos-Maróthon. A járási fő-tisztviselő: Schön Ferencz, szolgabíró.

IV. Márczius 18—20-ig. Az ujbányai járásban, Ujbányán. A járási fő-tisztviselő: Gajdosik Ráfél, polgármester.

V. Márczius 21—29-ig. A garami járásban, Szent-Kereszten. A járási fő-tisztviselő: Mácsay Károly, szolgabíró.

VI. Márczius 30—ápril 2-ig. Körmöcbányán. A járási fő-tisztviselő: Chabada József, polgármester.

VII. Ápril 14—20-ig. Léva városban, Léván. A járási fő-tisztviselő: Mácsai Lukács, polgármester.

VIII. Ápril 21—28-ig. A lévai járásban, Léván. A járási fő-tisztviselő: Faba Zsigmond, szolgabíró. A megyei fő-tisztviselő s illetőleg helyettese, mind a nyolcz járásra: Rudnyánszky Titus, alispán.

A verebélyi, oszlányi és kistapolcsányi járásra kiküldött tisztiorvos: dr. Benkő Lajos, megyei főorvos. Az ujbányai és garami járásba, továbbá Körmezc és Léva város, ugy-szintén a lévai járásba kiküldött tisztiorvos: dr. Brach Ferencz, megyei főorvos.

### Különfélék.

— A szerkesztőség, elterjedt lapunk t. elfűzetői iránti előzékenységből, a mai számtól kezdve, mindig közölni fogja a bécsi Gabona és Liszt-tözsde szombatonkénti, hivatalos árfolyamát. Szeretjük hinni, hogy lapunk érde-

két ezekkel a tetemes költségünkbe kerülő, füzseid magántáviratokkal előnyösen gyarapítottuk.

— A bars megyei, gazdasági egyesület f. é. febr. 6-án Léván, gr. Keglevich István elnöke alatt, rendkívüli ülést tartott. E közgyűlésen Leidenfrost László és Foglár Lajos alnökök lemondása jelentetett be. A közgyűlés sajnálattal vevén tudomást a két alelnök lemondásáról: a Leidenfrost László lemondása folytán megüresedett alelnökséget szótöbbséggel Szirányi Sándorral töltötte be. Foglár Lajos lemondása a meghívók szétküldése után jelentetvén be: ő helyébe ez alkalommal más választani még nem lehetett. Ugyanezen gyűlésen elhatározott, hogy a tavasz bekövetkeztekor 50 db. mariahofi és ezek elárúsítása után 50 db. pinczgaui marha fog importáltatni; előbbieket a lapály-, utóbbiakat a hegyvidékre. Ezek egy részéből pepinériák fognának egyes tenyésztőknél alakítani, nagyobb részük pedig a megye több pontján el fog árvereztetni.

— A lévai kaszinó f. hó 17-én tartja 3-ik estélyét, miről az egyleti tagok tisztelettel azzal értesítettek, hogy, a főnálló szabályok értelmében, vendégeket is jogosítvák hozni magukkal.

— Beförés. F. év s hó 9-ikéről 10-ikére menő éjel Lócsai István, kisszecei lakos kamaráját ismeretlen tettesek feltörték s sok ruhaneműt, készpénzt is és élelmiszert elloptak. A tettesek egy T. A. betűvel jegyzett, nagy fejszét hagytak a helyszínen, melylyel a kamara ajtaját befedezték. A nyomozás ezideig még eredményhez nem vezetett.

— A szentbenedeki, gót-stylü templomot az esztergomi káptalan restauráltatni szándékozik. A templom külsejének helyreállítása 10 ezer forintba kerülne. Kívánatosabb volna, ha előbb a valóban művész alkottásu templom belseje restauráltatnék s a barbarizmusunkat hirdető vakolat a szentély falairól mielőbb eltávolítottatnék, ami, ugy hiszszük, a templom szép vagyona és a káptalan áldozatkészsége folytán nem fog sokára elődézatni.

— A lévai torna- és vívó egyesület f. évi februárhó 24-én zártkörű táncvizsgát rendez. Mint mindig ezelőtt: most is fényesen igérkezik ez a bál. A rendezőség mindent elkövet, hogy ilyen legyen. Bálanyául Rudnyánszky Titusné, öngyűsége, nyeretett meg.

— A Bajka, Endréd és Hőlvény községek közti országuton az összehalmozódott hó el nem hanyatván, a közlekedés a legnagyobb mérvben akadályozva van.

— Árverések. Febr. 14-én Nagykoszmályon: Trukusz M. 1173 frtra becsült ingatlanai; 2-ik árverés. Febr. 15-én G. K. elecsényben: Mihályka J. 1384 frtra b. ingatl. 2. ár. Febr. 21-én Vámosladyán: Vida L. 549 frtra. b. ingatl. 2. ár. Febr. 26-án Léván: Bakos Jánosné 1172 frtra b. ingatl. 2. ár. Febr. 28-án Bakán: Balázs I. 1998 frtra b. ingatl. 2. ár.

— Az ar-maróthi, sorsolással egybekötött, bárlól beküldött nyereszámok jegyzékének közlését, nyomdai nehézségek s tárgyhalmaz miatt, kénytelenek voltunk a következő számra halasztani.

### Tanúgy.

Budapesti hangok — az iskolai takarékpénztárak érdekében.

Tisztelt szerkesztő ur! Becses lapja 1881 jan. 15-iki számának «Mink van?» című cikkében igen érdekes képét nyújtja a Bars megyében főnálló, közgazdasági és közművelődési intézményeknek. A kép igen örömdetes és mutatja, hogy Ön is helyesen fogja föl azon módokat és eszközöket, melyek egyedül alkalmasak hazánkat magasabb jólétre és műveltségre emelni.

Nagyon örültem volna azonban, ha igen tisztelt szerkesztő ur azon közgazdasági és közművelődési intézetek sorában oly intézményt is fölhoz vala, melynek jelentősége népünk gazdasági ujjászületésére nézve most már általánosan nagy horderjűnek van elismerve, értem: az iskolai takarékpénztárakat, mely napról-napra nagyobb figyelemben részesül. Az isk. takarékpénztárak a legszilárdabb és legszelesebb alapon készítik elő a vagyonosodás terjedését, amennyiben az egész fölserdülő nemzedékbe annak magvát elhintik. Ez intézmény Bars megyében már három helyen áll föl: Aranyos-Maróthon, Körmezc-bányán és B. sz. Kereszten; kívántos volna azonban ha, amint az történt P. Fehér-, Pest-, Veszprém-megyében, a hatóságok buzditólag szólálnának föl ezen intézmény mellett és tekintetben tisztelt szerkesztő ur közreműködése kétségtelenül sikerhez vezetne. Mentől többek által mentől buzgóbban karoltatik föl ezen intézmény: annál gyorsabban fog az elterjedni és annál korábban fogjuk élvezni a takarékoság és az azzal járó munkásság gyümölcseit. Csak ezen módon lehet hazánk és népünk gazdaggá, boldoggá és erre közreműködni mindnyájunk kedves kötelessége.

Ha igen tisztelt szerkesztő ur ezen rövid megjegyzéseknél becses lapjában helyt enged és ha ezen lap után az isk. takarékpénztárak mellett fölszólalni méltóztatni fog: akkor a jövő évben visszapillantó cikkében az isk. takarékpénztárak terjedéséről is fog örömdetes adatokat bemutatni.

Budapest, 1881, január 26.

Hazaifni tisztelettel, stb.  
Weisz Bernát Ferencz,  
mint a «Nemz. gazd. egyesület» isk. takpt.  
szakbizottsága elnöke.

### Jótekonyczélü táncmulatság.

Aranyos-Maróthon a vöröskereszt-egyesület f. hó 5-én, a megyeház nagy termében, sorsjátékkal egybekötött, táncmulatságot rendezett, melynek mindkét része a legfényesebben sikerült. Önkényes adományokból 423 nyereségtárgy gyűlt össze, közöttük igen sok szép és értékes. A négyezer sorjegyből csak 160 darab maradt vissza az egyesület javára; de ez is sok azon erélyhez képest, melyet az elárúsítással megbízott hölgyek az eladásnál kifejtettek, — nem fősvénykedve a szép és nyájas, kínálgató szavakkal, hogy megnyithassák a fősvények tárczáját is. Jelszó volt: «fuss, vagy fizess!» Miután azonban az összejött mulató közönség kilitásba helyezte, magát a mulatság másik részével kárpotolni, senki sem futott, inkább fizetett, mint a köle. A fiatalság anyagi támogatásban is részesítette a sorsjegyek elárúsítóját, hogy minél előbb táczba ugorhassék. Ez megtörtént és folyt a tánc reggel 6 óráig, jó kedvvel és fáradhatatlanul. Résztvettek a mulatságban: Rudnyánszky Titusné, Kosztolányi Sándorné, Majthényi Lászlóné, báró Diekmanné, Szirányi Sándorné, Konkoly Józsefné (Budapestről), Konkoly Gyuláné, Samassa Adolfné, Vály Béláné, Fekete Gyuláné, Reidtner Adolfné, özv. Vinczéné, stb. — A tánczósnök között: Egrý Kálmáné, Bodó Béláné, Rónay Kamillné, Jávor Endréné, urhölgyek; Binderthofen Róza, Derék Margit, Medveczky Jetti, Jeszenszky Paulina, Reidtner Irma, Konkoly Vilma, Margit, Sarolta Keresztes Piroksa, Bodó Erzi, Rónay Irén, Stettner Gizella, kisasszonyok, Belcsák, Szilassy, Bottka nővérek, stb. Meg kell még emlékezni a Fortuna kerekét forgató, kis tündérek: Rudnyánszky Olga és Samassa Berezike, kisasszonyokról is, kik lelkiismeretes buzgalommal húzták ki a nyereszámokat a nemzeti színű dobból. Tiszta jövedelem 800 frt. körül várható.

### A Bars magántáviratai.

A bécsi gabona- és liszt-tözsde hivatalos árfolyama.

Buza bányági	hect. 76—77 kgr. 12:65—12:90 kr.
„ felvidéki	„ 73—75 kgr. 10:90—11:40 kr.
„ „	„ 76—77 kgr. 11:50—12:00 kr.
„ „	„ 78—79 kgr. 12:15—12:30 kr.
„ „	„ 80—81 kgr. 00:00—00:00 kr.
Usance (szokvány-buza)	„ — kgr. 10:52—10:55 kr.
Róza, felvidéki	„ 68—73 kgr. 10:90—11:25 kr.
Árpa felvidéki	„ 100 kgr. 8:90—10:80 kr.
Árpa takarmány	„ 100 kgr. 6:50—7:00 kr.
Szesz 10,000 liter%	32:25—32:50 kr.
Kukoricza	100 kgr. 6:20—6:30 kr.
Szokvány (Usance) máj-jun.	„ kgr. 6:27—6:30 kr.
Cinquantin tavalyi	„ kgr. 7:80—8—kr.
Zab mercantil magyar	„ kgr. 6:45—6:60 kr.
„ rostált	„ kgr. 6:75—7:20 kr.
Szokvány (Usance) tavaszra	„ kgr. 6:65—6:68 kr.
Buzaliszt 0 szám	„ kgr. 22:20—23:00 kr.
„ 1 szám	„ kgr. 20:80—21:50 kr.
„ 2 szám	„ kgr. 19:80—21:30 kr.
„ 3 szám	„ kgr. 18:30—19:30 kr.

### Nyitri arak:

(Érk. jan. 11-én, estve.)

Buza 10 frt 80 kr.; — 11 frt 40 krig.; rozs 9 frt 40 kr. 9:90 krig.; árpa 6 frt. 50 kr., 8 frtig.; zab 6 frt — 6 frt 50 kr.; kukoricza 5 frt.—kr. — 5 frt 40 krig.; bab 8 frt — kr. — 8 frt 50 krig.—

### Érsekújvári arak:

(Érk. jan. 11-én, estve.)

Buza 10 frt 25 kr.—11 frt 25 kr.; rozs 9 frt. 40 kr 9 frt 80 kr.; —árpa 6 frt 50 kr. 7 frt 50 kr.; —zab 6 frt —6 frt 25 kr.; bab 8 frt. —8 frt., 25 kr.; köles 6 frt —6 frt 25 kr.; kukoricza 5 frt 20 kr. — 5 frt 40 kr.

### Időjárati viszonyok és légütemi észleletek.

(Februárhó 5-től 11-ig bezárólag.)

A lefolyt héten változatlanul borongós, ködös és a fennálló évszakhoz mérten aránylag enyhe időjárati uralkodott.

Légnymom legnagyobb állása: 750.4 mm. Febr. 7-én esti 9 órakor „ legesekélyebb „ 730.1 „ „ Febr. 11-én esti 9 „ Hőmérséklet legmagasabb „ +5.4 Cels.fok Febr. 10. déli 2 „ „ legalacsonyabb „ —6.9 Cels. fok Febr. 7. regg. 8 „ Az esett csapadék összelete volt: 2.85 mm.

Januárhó egész fölytára vonatkozólag:

Légnymom legnagyobb állása: 763.2 mm. Januárhó 7-én „ legesekélyebb „ 731.8 mm. „ 20. Havi közép állás: 748.3 mm. Hőmérséklet legmagasabb állása: +6.2 Cels. fok Januárhó 1. „ legalacsonyabb „ —16.6 Cels. fok. „ 22 Havi közép állás: —4.2 Cels. fok. Esőzés észleltetett 2, havazás 8, köd 6, vihar 3 napon. A leggyakoribb szélirány a K. és Ék. volt. Az esett csapadék összelete volt 31.65 m.m.

Szováthy Lajos, )  
Ordódy Lajos, ) társzerkesztők. Holló Sándor.  
Konkoly Sándor, ) felelős szerkesztő.

Hallgatók

