

Előfizetési díjak:

Egész évre 8 korona, fél évre 4 korona, községi jegyzőknél és tanítóknál egész évre 6 korona.

Magánhirdetések díja:

Négyszer hasábozott garmond sorért 10 fillér.

Hivatalos hirdetések díja:

Egyszeri közlésért, tekintet nélkül a szöveg nagyságára, nyugtábellyel és támlappal együtt 6 korona.

Nyilttér soronként 60 fillér.

Többszöri hirdetésnél kedvezmények nyújthatnak.

SZILÁGY-SOMLYÓ

TÁRSADALMI HETILAP.

Megjelenik minden csütörtökön.

A lap szellemi részét illető levelek a szerkesztőséghez, pénzküldemények és hirdetések a kiadóhivatalhoz ezimezendők.

Kéziratok nem adatnak vissza.

Bérmentetlen levelek csak ismert kéztől fogadtnak el.

Vasuti mozgalmainkról.

Nagy riadalmat okoztak Zilahon a Szilágy-somlyó—csucsa vasut előmunkálatai. Azzal a nagy kétségbeeséssel nem illik össze az a lekicsinylő, gunyos hang, mely a Zilahon megjelenő lapokban az általunk tervezett vasutat illetőleg megnyilatkozott.

Saját egyéniségének tulbecsülése a vicinális nagyságok tulajdonsága. Nagyon természetes tehát, hogy a zilahiak mindazt, a mit mi nem vicinális nagyságok, hanem csak közönséges apró emberek tervezünk, lekicsinylik, kigunyolják. Ezt meg tudjuk érteni. De nem értjük azt a saját dolgukban való tájékoztatlanyságot, mely a vonatkozó hírlapi cikkeikben megnyilvánul.

A zilahi vészharangok félrevereése s az a lázas szaladgálás Pontiusztól Pilátusig nagytekintélyű emberek mozgósítása iránt, a Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítésének megakadályozása végett, igen jellemző és érdekes. Mindezt a nagy kavarodás, a mint hírlapjaikból megtudtuk, az általuk *Zilah város érdekében tervezett, egy kolozsmegyei helyi érdekű — a Zilah—bánffy-hunyadi vasut létesítése érdekében történik.*

Annyit irtak és beszéltek a zilahiak arról a kolozsmegyei helyi érdekű vasutról, hogy ha csak féltékeny cselekedtek volna, azóta vasutjukat nemcsak Bánffy-hunyadig, hanem akár Vajdahunyadig is ki tudták volna építeni. Tehetlenségükben azonban ez ideig egyetlen lépést sem tettek céljuk megvalósítása felé, sőt még azt sem tudják, hogy az a vasut, a fennforgó műszaki akadályokra való tekintettel, egy vicinális vasutra összehozható anyagi erővel egyáltalában kiépíthető-e? Ha igen, hol, merre s mi által vezetné az Szilágyvármegyét az ígért földre? És a mi felette érdekes, arról még halvány sejtelmük sincs, hogy miért állanak mai napig is a kezdet kezdete előtt. Saját ügyöknek ilyen állapot miatt abban találnak vigasztalást, hogy ha használt puskaporral töltött ágyukkal sikerül a mi munkánk eredményét lerombolni.

Nem volt szándékom többet írni e dologban, miután meg vagyok arról győződve, hogy a vasutak sorsát nem mi döntjük el a helyi hírlapok hasábjain; ennél fogva a firkászkodást, a zilahiakon okulás, nem találok a mi ügyünk előbbre vitelére sem alkalmasnak. Azt tartom, hogy: „*a kutya ugat, a karaván halad!*” Jobb tehát nekünk tovább is a cselekvés útján csendesesen haladni előre, amint eddig tettük.

A mult alkalommal is, mint az érdekeltség megbizottja, kötelességemből kifolyólag, beszámolósképen ismerttettem itt e helyen az ügyet. Hogy most ismét nyilvánosan vagyok kénytelen foglalkozni a vasuti kérdésekkel, annak két oka van.

Egyik ok az, hogy a Zilah—bánffy-hunyadi vasut kiépítésének részünkről való akadályozását illetőleg, a zilahiak által alkotott rémképeket olvasgassam s a higgadt mérséklet útjára térítsem őket.

A másik ok, a miért ismételve fog-

lalkozom e kérdéssel, az, hogy minket az önzés vádjával is illetnek, a mit pedig, — miután mozgalmunk a közérdek cégre alatt történik, tisztességes dolognak nem tartok. Bizonyítani akarom tehát ismételve, hogy mozgalmunkat a vármegye közgazdasági érdekében indítottuk s ugyanakkor Zilah város érdekét is szem előtt tartva, ellene ellenséges indulattal nem voltunk.

Az első kérdést illetőleg biztositom a zilahiakat, hogy a *Zilah—bánffy-hunyadi kolozsmegyei helyi érdekű vasut* reánk nézve teljesen közömbös, annak kiépítését mi nem akadályozzuk.

Alaptalanul vádolják tehát tájékoztatlanyságukban a kereskedelemügyi minisztert, hogy *illetéktelen beavatkozás következtében a vármegye közgazdasági érdekére nézve veszélyes vicinális tervet favorizál.* Hivatkozunk e tekintetben Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszterre. Elég szavahihető ember. Megmondhatja, hogy sem a helyi érdekelt-ségből valaki, sem pedig azonkívül álló valamely más tényező a Zilah—bánffy-hunyadi vasut ellen a miniszteriumban eljárni meg sem kísérelte. Sőt azt is határozottan állítom, hogy a Szilágy-somlyó—csucsa vasut érdekében sem tettünk a miniszteriumban pártfogásért egyetlen lépést sem. Az előmunkálatok rendén szükségessé vált hivatalos beadványokon kívül másképen, sem személyesen, sem valamely pártfogónk által a miniszteriummal nem érintkeztünk. De azt is mondom, hogy még az a befolyás sem érvényesült érdekeinkben, a melyről méltán hihette mindenki, hogy érvényesülni fog s melytől a zilahiak olyan nagyon félnek. Azt sem tudjuk még, hogy a miniszternek milyen véleménye van tervünkről, számíthatunk-e jóakarására, vagy sem. Arról azonban meg vagyunk győződve, hogy a mikor az engedélyezésre kerül a sor, nem a vakondokok informatója, hanem az igazságérzet fogja befolyásolni elhatározását. *Egyedül ebben van a mi bizodalomunk.*

Épen ilyen alaptalanul gyanusítják saját megbizottjukat, a szilágy-somlyó vasut igazgatóságát is érdekeinkben való mulasztással. Aki a megbizással, habár mulasztás által is, megbizója érdeke ellen az ellenfél javára tudva vissza él, az becselenséget követ el. Ezen súlyos gyanusítás ellenében mi megvédelmezzük a szilágy-somlyó vasut igazgatóságát. Ünnepelesen kijelentjük, hogy velünk összeköttetésben nem áll s tudtunkkal tervünket nem is ismeri.

Nem tettünk tehát semmit a kolozsmegyei helyi érdekű vasut ellen, sem személyesen, sem pedig mások által. Biztosítjuk ennél fogva a zilahiakat, hogy tervük kivitelenek nem vagyunk akadályozói. Sokkal szerényebbek vagyunk mi „rongyos somlyóiak” a „hitvány somlyói zsidók” legutóbb pedig „Asztrás oláhok” (Zilahi hangok) annál, mint-hogy oly nagyra tartanók magunkat, a kiknek módjában áll tervüket meghiusítani. De erőnk csekélységének tudatán kívül van bennünk annyi tisztességérzet is, hogy a mások boldogulásának útját

állani nem vállalkozunk. Attól pedig, hogy mi az előmunkálatokat már befejeztük, nem kell oly nagyon megijedniök, mert azt tudhatja mindenki, hogy azért még nagyon távol állunk mi is a vasut kiépítésétől, az csak azt teszi, hogy mi tudjuk, mit akarunk s tudjuk, hogy amit akarunk, megvalósítható.

A másik kérdés, a mit ez uttal tárgyalni akarok, azon vád, hogy *mi önző magánérdekből cselekszünk s a Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése veszélyeztetné a vármegye közgazdasági érdekét.*

Nagy megerőltetésre van szükségem, hogy a zilahi közgazdasági tudós és hivatalos író ezen állításával higgadt mérséklettel és tárgyilagossággal foglalkozzam. Ki is jelentem, hogy avatatlan dilettáns tollammal ezen kérdésben az illető közgazdasági íróval nem vitatkozom. A levegőben való szántás nem mesterségem.

Tárgyilagossággal bizonyítékokkal igyekszem kimutatni, hogy mi, akik a Szilágy-somlyó—csucsa vasut tervezük, kezdettől fogva a vármegye közgazdasági érdekét igyekeztünk előmozdítani, amennyiben az a jelenlegi helyi érdekű vasutak tovább fejlesztésével lehetséges.

Ennek az állításomnak a megvilágítására analizáljunk egy kicsit.

Először is miből áll a vármegye? Zilahból? Nem! Hanem áll Zilahból, Szilágy-somlyóból s még vagy kétszáz s néhány kisebb-nagyobb községből.

Mi a vármegye közérdeke? Azon kisebb egyedeknek az érdeke, melyekből a vármegye áll. Tehát Zilahnak, Szilágy-somlyónak és annak a sok községnek az érdeke együttvéve lehet csak a vármegye közérdeke.

Miután pedig vasutépítésről van szó, igen természetes, hogy csak az a vasuti terv felelhet meg leginkább a vármegye közérdekének, a melynek legtöbb vármegyei község venné hasznát.

Abban egyetértünk, hogy vasuti hálózatunk nem szolgálja eléggé közgazdasági érdekeinket; annak dacára, hogy meglehetősen vicinális vasutak állanak rendelkezésünkre, távol esünk az országos forgalomtól. Ezen helyzetben akarunk segíteni vicinálisaink továbbfejlesztésével. A mikor mi ezen kérdéssel először foglalkoztunk, tekintetbe vettük, hogy a vármegyének két jelentékenyebb városa, Zilah, és Szilágy-somlyó zsákutcába van szorítva. Miután pedig a bánffy-hunyadi terv dacára, nekünk ma is az a meggyőződésünk, hogy a geográfiai helyzetre való tekintettel, a mindkét részről elérni óhajtott Budapest—predeáli vasuti fővonalat legkönnyebben a természet által erre a célra kijelölt Kraszna völgyén érhetjük el, a mely Szilágy-somlyótól Csizérig, onnan pedig Tusza irányában elterével egészen a Meszes hegy közepéig, minden akadály nélkül kínálkozik a vasuti összeköttetés céljaira. A Meszes hegy közepén egy, a céljainkra szerencsés alakulása keskeny vízvázalzó hegy áttörésével elérjük a feketetői völgyet s így a mindössze 230 méter széles vízvázalzó áttörése után, tervünknek

egész Csucsáig akadályja nincsen. Ez ma már műszakilag is igazolva van.

A két város érdekét úgy tartottuk kielégíthetőnek, hogy Zilah Krasznával lenne legalkalmasabb ponton összekötendő egy rövid vonallal, míg Szilágy-somlyó, a Kraszna völgyén ugyancsak Krasznánál egyesülne a zilahi vonallal. Hogy aztán ez a vasut Zilah—Kraszna—Csucsa s Szilágy-somlyó—Kraszna, vagy más elnevezést nyert volna, az mellékes. Fő dolog, hogy mindkét város, a természet által kijelölt s a mióta a csucsa vasut megvan, mindkét város által e mai napig is kocsiközlekedésre használt irányban, a fővonallal a lehető legrövidebb s legolcsóbb vasutal összeköttetésbe jutott volna, a Nagyvárád és Kolozsvár közötti területnek majdnem a középpontján.

Amikor ez a tervünk nyilvánosságra jutott, a zilahi közvélemény tolmácsolói, az odaváló lapok, akkor is a jelenlegihez hasonló kicsinylő és gunyos hangon dorongoltak le bennünket tervünkkel együtt s így utját állották annak, hogy a fennforgó kérdést minél nagyobb közérdek kielégítésével és testvéries egyetértéssel oldjuk meg, pedig mi az előmunkálati engedélyt is erre a tervre kértük és kaptuk meg.

Ezt nem azért hoztam fel, mintha még most is ezen terv elfogadására akarnám Zilah várost figyelmeztetni, csak azért említettem meg, hogy az önzés vádját magunkról elhárítsam.

Ez a tervünk felelt volna meg leginkább a közérdeknek, mert nem csak a két város érdekeit elégítette volna ki, hanem mindenik város körül csoportosuló érdekeltség kívánalmainak is eleget tett volna s mint a bánffy-hunyadinál sokkal olcsóbb, az erőket egyesítésével annak kiépítését is feltétlenül biztosabban elérhetőnek tartottuk. *A közérdek szolgálatába szegődött zilahiak azonban, a vármegye közgazdasági érdekének kielégítését abban találják, hogy a közléstémény elnyelje csak ok élvezzék, osztzkodni nem akarnak;* olyan irányba igyekeznek terelni a vasut kiépítését, hogy az vármegyei közérdeket ne is szolgálhasson, mert a Zilah—bánffy-hunyadi vasut csak a Meszes két oldalán érintene vármegyei területet s a Meszes-hegy tövétől kezdve egészen Bánffy-hunyadig egy pár jelentéktelen községen kívül idegen vármegyéhez tartozó kecskelegelőkön vezetettnek át. Ez csak zilahi érdek. — Miután pedig a vármegye nemcsak Zilahból, hanem Szilágy-somlyóból és még kétszáz s néhány községből is áll s Zilah város a vasutak tovább fejlesztését oly irányba terelte, hogy abból Szilágy-somlyónak s a 200 és néhány községből minél többnek haszna ne legyen: ennél fogva a hangzatos frázisokkal a vármegye közérdekében hiába való az érvelés. Méltányolni tudjuk mi Zilah város törekvését a saját érdekében s ha kiépíti a bánffy-hunyadi vasutat, jogában áll, legyen boldog vele, nem irigyeljük tőle; de mivel másnak is van joga élni, legyenek olyan kegyesek és engedjék meg, hogy élhessünk mi is.

Ezen általánosságban mondottakon kívül most nézzük, hogy mit igazolnak a részletes megcáfolatlan adatok s azoknak a mérlegelésével ítélje meg az elfogulatlan bíráló, hogy veszélyeztetie-e a Szilágy-somlyó—csucsa vasut a vármegye közgazdasági érdekét?

Miután nem vita tárgya, hogy helyiérdekű vasutunk továbbfejlesztésének célja az, hogy minél közelebb jussunk az országos főforgalomhoz, az sem lehet vita tárgya, hogy ezen célunkat a Budapest—predeáli, mint a hozzánk legközelebb eső országos fővonallal való összeköttetés által érhetjük el.

Kimutatom tehát, hogy a Szilágy-somlyó—csucsa tervezett vasut, a szilágysági vasut állomásait, valamint a szamosvölgyi vasutnak vármegyénk területén levő állomásait is, mennyivel hozná közelebb a nevezett fővonallal.

Érhatvan a vármegye legszélső állomása, Apahidához 224, Kolozsvárhoz 236 km. Érhatvan—Szilágy-somlyó—Csucs 112, Kolozsvár 184 km. Közelebb jönne Kolozsvárhoz 42 km.-mel.

1) *Tasnádtól* Apahidáig 214 kmtr. a távolság. A Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése esetén, Tasnád Csucsához 102 kmtr. távolságra s ez által Kolozsvárhoz, az apahidai összeköttetéshez viszonyítva, közelebb jutna 52 km.-mel.

Miután azonban Tasnád a hozzá közelebb eső Nagykároly—érmihályfalvi összeköttetést is használhatja a Kolozsvárral való közlekedésre, ennél fogva vegyük összehasonlítás alapjául ezt a most reá nézve előnyösebb közlekedést. Ez az utóbb nevezett ut Nagyváradig 125 kmtr., Nagyváradtól Kolozsvárig 152 kmtr., összesen 277 kmtr. Megjegyzendő, hogy a 125 kmtr. nagyobb részt vicinális. Szilágy-somlyón át Csucsáig Tasnádtól 102, onnan Kolozsvárig 72, összesen 174 kmtr. *A Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése esetén tehát Tasnád közelebb jönne Kolozsvárhoz összesen 103 kilométerrel.*

2) *Akos* ugyanezen viszonylatban Nagyváradhoz 141, Szilágy-somlyón át Csucsához 86 kmtr. s így *közelebb jönne Kolozsvárhoz összesen 135 kmterrel* s Apahidához viszonyítva 62 km.-mel.

3) *Alsószopor* ugyancsak az előbbeni viszonylatban Nagyváradhoz 151, Szilágy-somlyón át Csucsához 77 kmtr., tehát *közelebb jön Kolozsvárhoz 154 kilométerrel* s Apahidához viszonyítva 52 kilométerrel.

4) *Sarmaság* a jelenlegi viszonylatokban legközelebb van Apahidához, 176 kmtr. Szilágy-somlyón, Margitán át Nagyváradhoz 205 kmtr. Tehát a közelebb eső Apahidához viszonyítva, miután a Szilágy-somlyó—csucsa vasuton Sarmaság Csucsához 64 kmtr. lenne, ez az állomás *közelebb jutna a fővonallal 112 kméterrel* s Csucsáról úgy Kolozsvár, mint Nagyvárad felé előnyösebb közlekedést nyerne, mint a jelenlegi viszonylatban bármelyik irányban. A sarmasági vasuti állomásra nézve ez a rendkívül előnyös összeköttetés, mely szerint 112 kméterrel rövidebb vicinális vasuton lehetne onnan a fővonallal elérni s ez által úgy a Kolozsvár, mint a Nagyvárad felé való közlekedésre egyaránt sokkal előnyösebb összeköttetéshez jutni, azért fontos, mert legközelebb van a vármegye földrajzi központjához, tehát gyűjtőterülete minden irányban kiterjed s mind azok, kik ezen állomást veszik igénybe, a kimutatott nagy előnyöket élveznek.

5) *Ökörítő* jelenben Apahidához 170, Szilágy-somlyón át Margita felé Nagyváradhoz 151 kmtrre van. A Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése esetén Ökörítő elérné Csucsát 70 kméter uttal, tehát *Apahidához viszonyítva 100 és Nagyváradhoz viszonyítva, 81 kméterrel jönne közelebb a fővonallal.*

6) *Balla* a jelenlegi viszonylatban Apahidához 164, Margitán át Nagyvá-

radhoz 140 kmtrre van. A Szilágy-somlyó—csucsa vonalon elérné Csucsát 76 kmtr. uton. Közelebb jönne a fővonallal *Apahidához viszonyítva 88, Nagyváradhoz viszonyítva 64 kméterrel.*

7) *Zilah* a jelenlegi viszonylatban, Apahidához 150, Nagyváradhoz, Szilágy-somlyón, Margitán át 154 kmtr. miután Zilah—Szilágy-somlyó—Csucs 90 kmtr. *közelebb jutna a fővonallal Apahidához viszonyítva 60, Nagyváradhoz viszonyítva 64 kilométerrel.*

8) *Zsibó* szamosvölgyi állomás legkevésbé van reá szorulva akár az egyik, akár a másik tervezett vasutra, mindamellett a Nagyváradal való közlekedést tekintve, a Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése esetén határozott előnyben részesülne, mert Apahidához Kolozsváron át Nagyváradig a távolság 285, míg ellenben a Szilágy-somlyó—csucsa vasuton, Csucsáig 116, onnan Nagyváradig 77, összesen 193 kmtr. *tehát közelebb jönne Nagyváradhoz 92 kilométerrel.*

9) *Sülelmed* a Zsibó—nagybányai vasutnak a Szamosvölgyén legszélsőbb állomása, miután Apahidához 151 kmtr. távolságra van, Kolozsváron át Nagyváradra 312 kmtr. utat kell, hogy megtegyen jelenben. Miután Csucsához Szilágy-somlyón át 147, onnan Nagyváradig 77, összesen 224 kmtr., ennél fogva a Szilágy-somlyó—csucsa vasut kiépítése esetén *Sülelmed közelebb jönne Nagyváradhoz 88 kmtrrel.*

Ezek az adatok nem frázisok. Hitelességükhöz kétség nem férhet, letagadni nem lehet.

Ezen kétségtelen bizonyítékok teljes hitelt érdemlőleg igazolják, hogy Tasnádtól kezdve Zilahig, a szilágysági vasut állomásai Zilahtól Sülelmedig a szamosvölgyi állomásai mind igen jelentékenyen közelebb hozatnának az országos főforgalomhoz.

Szilágy-somlyó város s ez által a járásbeli községek is Szilágy-somlyótól 47 kmtr. közelségbe jutnának a fővonallal, a Nagyvárad felé jelenben 111 s Apahida felé 193 kilométer távolság helyett. Vasutat nyerne az egész krasznai járás, mely az egész vármegyének az egyedüli járása, amelynek vasutja még ez ideig nincsen.

Több mint 40 kmtr. hosszúságban, vármegyénk lakosságának ingatlan birtokát növelné értékben. Ezen területen vármegyei birtokosoknak, vármegyei kereskedőknek és iparosoknak tenné könnyebbé megélhetésüket s vármegyénk szegény népének adna állandó munkát.

Ezek a zilahiak által lekicsinyelt helyi érdekek a vármegye legnagyobb kereskedelmi forgalommal bíró városának Szilágy-somlyónak, azonkívül egy járási székhelynek, Kraszná községnek és még a két járáshoz tartozó 68 községnek az érdekei.

A vármegye közérdekén kívül ennyi község helyi érdeke függ ettől a vasuttól.

Legyünk már most igazságosak és méltassuk érdeme szerint azt a kolozsmegyei, vagyis a Zilah—bánffyhungyadi vasutat.

Ennél a kérdésnél először is érthetetlen a Bánffyhungyaddal való összeköttetésnek minden áron való erőszakolása, mert sem Zilahnak, sem pedig a vármegyének a Bánffyhungyaddal való összeköttetés különösebb érdeke nem lehet. Fő érdekünk mindnyájunknak a fővonallal való összeköttetés. S ha már arról kell szólni, hogy annak, mely pontja előnyösebb reánk nézve, nem lehet vita tárgya az sem, hogy reánk nézve sokkal előnyösebb a Nagyváradhoz minél közelebb való összeköttetés, mert azonkívül, hogy a világ nem hátra, hanem előre halad, a Szilágyságnak Nagyváradal van élénkebb kereskedelmi összeköttetése, mint Kolozsvárral. Nincsen a vármegyének olyan központi

helye, melynek kereskedői Nagyváradal üzleti összeköttetésbe ne állanának. A A Nagyváradal való élénk forgalmat igazolja az a körülmény is, hogy míg a szilágysomlyói állomáson a szilágysági vasutnak az 1907-ik évben 10'938 tonna teherforgalma volt, addig a bihari vasutnak ugyancsak a szilágysomlyói állomáson a teherforgalma majdnem kétannyi: 18,785 tonna volt. A Szilágyság kereskedelmi forgalmának a természetes útja addig is Csucsá és nem Bánffyhungyad felé irányult, amíg vasutaink nem voltak s hogy úgy a teheráru, mint a személyforgalmat illetőleg a tengelyen való közlekedés mai napig is igen élénk, köztudomású dolog. Érthetetlen tehát a forgalomnak a természetes útjától való elcsavarása.

De ettől eltekintve azok előtt, akiknek látóköre Bánffyhungyadon túl is terjed, egy ilyen fontos s a Szilágyságra nézve rendkívül nagy horderővel bíró körülmény közömbös nem lehet, nevezetesen az, hogy a Baja—bátaszéki dunai hid felépülvén, a Nagyvárad—Baja—Bátaszék—Dombovár—Zágráb—fiumei vasut ma már valóság. Tehát egyenes összeköttetés, gyorsvonal járat Nagyváradtól Fiuméig. *Nagyváradtól az adriai tengerig nyitva az ut!* Ez magában véve minden egyéb más helyi érdek nélkül megér annyit, mint a bánffyhungyadi muszulyos asszonyokhoz való közelebbjutás. Minden komolyabb ember tehát, akit nem a felhajtott szélű színes kalotaszegi szoknya érdekel, a világforgalomhoz való közelebbjutásra törekszik. A legfőbb célja ma már az egész Szilágyságnak csak a Nagyváradal való minél közelebb összeköttetés lehet. Erre a célra a Szilágysomlyó—csucsa tervezett vasutnál alkalmasabb összeköttetést létesíteni nem lehet. Ez a vasut különben egyaránt szolgálná a hátrafelé törekvők érdekét is, amennyiben aki egyszer Csucsán van, nagyon kevés híján Bánffyhungyadon is van.

Ezek a nyomós érvek szólanak a bánffyhungyadi vasutnak mindenáron való erőszakolása ellen.

De nézzük hát a bánffyhungyadi vasutnak az egész vármegyére nézve olyan fontos közgazdasági jelentőségét. Lássuk, miből áll az?

Amint a távolsági kimutatásokból tűnik, a *Zilah—bánffyhungyadi vasut gyűjtőterülete a szilágysági vasuton Zilahtól Ökörítőig terjed.* Ökörítő Zilahhoz 20, Szilágysomlyóhoz 23 kilométer. De ha figyelembe vesszük, hogy a Zilah—bánffyhungyadi vasut 6 kilométerrel hosszabb lenne az általunk tervezettnél, még Ökörítőra nézve is csak a kolozsvári forgalomra nézve birhat előnnyel a Zilah—bánffyhungyadi vasut, míg a Nagyváradal való közlekedésre úgy a vicinális, mint a fővonallal való távolsága sokkal rövidebb s így előnyösebb a Szilágysomlyó—csucsa összeköttetés. Ez azt teszi, hogy a Zilah—bánffyhungyadi vasutnak a szilágysági vasuton Zilahtól Balláig, tehát 14 kilométer távolságra terjedne ki a gyűjtőterülete előnyösebben a Szilágysomlyó—csucsa vasutnál. Míg ellenben Ballától Nagykárolyig 78 kilométer hosszúságban a szilágysági vasut feltétlenül a Szilágysomlyó—csucsa vasut gyűjtőterülete alá esik.

Térjünk át most a Szamosvölgyére. A Sülelmed, Zsibó és Zilah közötti szamosvölgyi állomásokra nézve, feltétlenül előnnyel birna a Zilah—bánffyhungyadi összeköttetés, mert azok közelebb vannak Zilahhoz, mint Szilágysomlyóhoz.

Ezen számadások alapján megállapítható, hogy a Zilah—bánffyhungyadi vasut feltétlenül előnnyel birna Ballától, vagy vegyük Ökörítőtől a zilahig terjedő vasuti állomásokra s azok gyűjtőterületére és a Szamosvölgyére.

A vármegyének az a része, a mely Szilágyság és Hadad vidékéből áll, a legkevésbé részesülne egyik, vagy a má-

sik vasut kiépítése esetén valamely számbavehető előnyben, a szerencsétlenül tervezett Szilágyság—sülelmedi szárnyvonal miatt. Hadad vidéke, miután Alsószopporral jókarban lévő közuttal van összekötve, az alsószopori állomást használja, mert tengelyen részben közelebb, részben ugyanolyan távolságra éri el Alsószoprot, mint Szilágysághoz, sőt igen gyakran a szilágysághoz is Alsószoprot veszik igénybe, hogy a földközi utazás kellemetlenségeitől magukat megóvják a Szilágyság—sülelmedi utvonalon. Hadad vidéke, mint feltétlenül az alsószopori állomáshoz tartozó terület, szintén a Szilágysomlyó—csucsa vasut gyűjtőkörébe esik.

Ugy Szilágyság, mint Hadad vidékének, a Szilágyság—alsószopori vasut kiépítése áll érdekében. S ha már, a helyiérdekű vasutak továbbfejlesztése, épen a miniszter kezdeményezésére jött szóba a vármegyén, nagyon csodálatos az a kereskedelmi kamarai vélemény, mely fűszerezett hivatalos fölterjesztés, hogy nem gondolt erre a legelhanyagottabb nagy vidékére a vármegyének, melynek valóságos kálváriát kell megjárnia, ha a vasutat veszi igénybe abból a célból, hogy azon csak Zilahig is utazzon.

A közügyek iránt való közömbös-ségnek a jele, hogy ez a vidék tétlenül tűri ezt a mellőzést s mozgalmat nem indít a szóban forgó vasut kiépítése iránt, a mikor tudomásom szerint annak a vasutnak előmunkálatai készen is vannak.

Az előbb közölt távolsági kimutatásokból tehát kétségen kívül megállapítható, hogy a Zilah—bánffyhungyadi, mint a Szilágysomlyó—csucsa vasut gyűjtő területe. Nevezetesen: a Zilah—bánffyhungyadi vasut feltétlenül előnyösebb volna a szilágysági vasutnak 14 kmtr. hosszúságú vonalán levő állomásaira, vagyis annak Zilahtól Balláig terjedő részére és a Szamosvölgyére, melynek legkevesebb szüksége van akár az egyik, akár a másik tervezett vasutra.

A Szilágysomlyó—csucsa vasut, azonkívül, hogy a vármegye összes vasuti állomásait közelebb hozná igen jelentékenyen a fővonallal, *feltétlenül* előnyösebben befolyásolná a szilágysági vasutnak a vármegye szelétől egészen Balláig terjedő vonalán minden állomásnak a fővonallal való összeköttetését és szolgálná az előbb említett 68 községnek és két városnak megyei helyi érdekét.

Foglalkozzunk most már ismét a rideg számokkal, mert azok nem csalnak. Megmutatják azok, hogy az egymással párhuzamba állított két gyűjtő terület közül melyikben van kereskedelmi forgalom, gazdasági élet s ennek nyomán könnyen megoldhatjuk azt a kérdést is, hogy hol van szükség vasutra?

A szilágysági vasutnak *zilahi állomásán* volt a múlt évben személyforgalom a katonasággal együtt 30,325, teheráru tonnában 8231.

Ugyanezen vasutnak *szilágysomlyói állomásán* személyforgalma 32,281, teherforgalma 10,938 tonna. A Szilágysomlyó—margitai vasutnak szilágysomlyói állomásán személyforgalom 10,606, teheráru 18,785 tonna. Szilágysomlyó *vasuti forgalma e szerint személyforgalom 42,887, teheráru 29,723.*

A szamosvölgyi vasutnak zilahi állomására vonatkozó forgalmi adatok nem állanak rendelkezésemre.

Igy néz ki a két város vasuti forgalma.

Ha pedig összesítjük a Szilágysomlyó—csucsa vasut gyűjtőterületén a forgalmat, a következő eredmény tűnik ki:

A szilágysági vasuton Tasnádszántó, Tasnád, Akos, Alsószopor, Sarmaság, Szilágysomlyó a margitai forgalommal

együtt összesen: személyforgalom 113,236, teheráru 83,266.

A szilágysági vasutnak, a Zilah—bánffyhungyadi vasut gyűjtőterületén Ökörítótól Zilahig összes személyforgalma 42,330. Teheráru 9730.

Ehez tartozna még a szamosvölgyi vasutnak a zilahi állomásán való forgalma. Vegyük tehát a szilágysomlyói forgalmat is csak a szilágysági vasuton, akkor is a Szilágy-somlyó—csucsa vasut gyűjtőterületének Tasnádszántótól Sarmaságig a forgalma: személy 102,630. Teheráru 64,481.

A szilágysomlyói területnek a személyforgalma így is *több mint kétszeres*, a teher forgalma pedig kétszeres a zilahihoz viszonyítva.

A gazdasági erő és kereskedelem mértéke továbbá a postai pénzforgalom. A számok itt sem hazudnak.

Szilágysomlyón, az 1906-ik évi statisztikai kimutatás szerint a postai pénzforgalom a következő:

Postautalvány, postatakarék és cheque forgalom összesen 4.280,592 korona, Zilahon ugyanazok: 3.954,455 korona.

A postai pénzforgalomra nézve érdekes a körülmény, hogy Zilahon mint vármegyei székhelyen, az egész vármegye területéről az árvapénztárba, az összes megyei alapokba a katonaság részére s a különböző hivatalokba befolyó pénzküldemények is a postaforgalomhoz tartoznak, melyek annak legnagyobb részét teszik, s ezen összegek kívül esnek Zilah város lakosságának pénzforgalmán. Ha tehát a hivatalos pénzek összegét levonnák a kimutatott forgalmi összegből, akkor tudhatnók igazán megítélni, hogy a „rongyos“ Szilágysomlyó sokkal kevesebb lakosságának aránylag mennyivel nagyobb a pénzforgalma, a mikor az összes hivatalos pénzforgalom beszámításával is 326,138 koronával nagyobb a postai forgalma, mint Zilahnak.

Hogy a két egymással párhuzamba állított terület gazdasági jelentőségét kimutassam, foglalkoznunk kell még az adózási viszonyokkal is, melyek kiegészítik az előbb közölt számadatokból alkotott képet.

A zilahi adóhivatalnál mult évben kirovatott az összes adóemekben 422.548 korona 56 fillér.

A szilágysomlyói adóhivatalnál kirovatott 859.764 korona, tehát több mint kétszerese a zilahinak.

Ha pedig a szilágysomlyói adóhoz számíttjuk még a szilágysomlyói gyűjtőterületből csak a tasnádi adóhivatalnál kivetett adót, ámbár a zilahi járásnak ide közelebb eső része s a szilágycsehi járásnak Hadad vidéke is ide tartozna, az esetben 1,200,000 koronánál többet tenne a szilágysomlyói gyűjtő terület adója, míg ellenben a zilahi, zsbói és szilágycsehi adóhivataloknál kiszabott összes adók körülbelül 690,000 koronát tesznek. Tehát a szilágysomlyói adóhivatalnál sokkal több adó rovatik ki, mint az egész zilahi, zsbói és szilágycsehi járásban s ezen járások adójából is a zilahi és szilágycsehi járás adójának egy része a szilágysomlyói gyűjtőterületre esik.

A felsorolt adatokhoz nem kell kommentár. A számok nagyon beszédesek, megmondják, hogy a két tervezett vasut közül melyik szolgálná inkább a vármegye közérdekét s melyik az önző helyi érdeket. Megmondják továbbá azt is, merre van a gazdasági erő s a kereskedelmi forgalom útja s ezzel egyuttal megjelölik az irányt is, melyben a helyiérdekű vasutaink továbbfejlesztése indokolt. A kereskedést, ipart ott lehet fejleszteni, ahol van kereskedés és ipar és nem ott, ahol nincsen. Zilah a 9000 tonna teher, a másik érdekelttség 83,266 tonna forgalmával szemben nem jogosult magának egy külön vasutat követelni. Zilah városnak, mint megyei székhely-

nek erősítése nem vármegyei érdek. Megjelöltem azt a vasuti tervet, amely a vármegye közérdekének is a teljes kielégítésével Zilah város forgalmi viszonyainak tökéletesen megfelelt volna. Zilah városnak a vármegye közérdekére nézve felette káros módon való megerősítése nem vármegyei közérdek. Zilah város a vidék hátrányára el van halmozva a vidék adójából fenntartott közhivatalokkal. Egyedül annak és nem organikus fejlődésének köszönheti mostani jellegét. Ne követelje tehát a vasuti forgalomnak is a maga részére való monopolizálását a vidék gazdasági érdekének kiszámíthatatlan kárára. Ezen törekvésével szemben kötelessége a vármegye vidéki közönségének tömörülni s minden áron utját állani a telhetetlenségnek.

Zilah érdekében helyezték át a vármegye székhelyét Szilágysomlyóról Zilahra. Óriási veszteség volt az erre a városra, nagyobb csapás nem lehet annál, mint midőn egy várost százados jellegétől megfosztanak. Szerencsés földrajzi fekvésénél fogva Szilágysomlyó kiépülte a súlyos veszteséget s az, hogy kereskedelem tekintetében annyira fölülte áll a vármegye székvárosának, Zilahnak, annak a bizonyítéka, hogy a mindenféle hájjal megkent Zilah városnak hiányoznak azok a feltételek, melyek mellett ott valaha kereskedelmi forgalmat teremteni lehetne. Nincsen háttere, nincsen arra való vidéke. A vármegyék kikerekítésekor, hogy ne épen a szélén maradjon az új vármegyének is, a természetes határokon átmentek s a „Meszes“ hegyen tuleső, kolozsmegyei községeket csatoltak Szilágymegyéhez. Ezzel eleget tettek ugyan a látszatnak, de a geográfiai helyzet a régi maradt. Egészen kívül esik a forgalom természetes útján. Ez az állapot vasutal sem gyógyítható.

A hol a kereskedelem feltételei hiányoznak, ott a vasut helyi kereskedelmet nem teremthet; Zilah a kereskedelmi forgalomnak csak átmeneti útja lehet bármilyen irányban való vasutal is. Ezt nem akarja Zilah megérteni. Kereskedelmi föllendülést várna a vasuttól, azért okvetetlenkedik a Zilah—bánffyhungyadi vasutal, hogy elnyomja Szilágysomlyónak organikus saját erején fejlődött kereskedelmét. Ha megfosztotta a vármegyei központi jellegétől, ne törjön az élete ellen is. Nem hagyhatom megemlítés nélkül, hogy a zilahiak, érvek hiányában, a nemzetiségi politikával is igyekeznek szerencsétlen vasuti tervüknek népszerűséget szerezni, azt is felhozzák Szilágysomlyó ellen, hogy itt van az oláh agitátorok főfészke. Az idevaló román értelmiség a „Silvânia“ pénzintézet tisztviselőiből, s egy pár ügyvédből áll. Arról, hogy ezek veszedelmesebb emberek volnának a Zilahon s más helyeken még sokkal nagyobb számban élő románoknál, nincsen tudomásunk. De sejtelmünk sincs arról, hogy miféle nemzeti veszedelem származhatna abból az országra, ha innen Csucsáig vasut épülne! Azok a magyar kormányok, melyek Turócszentmártonnak, Belényesnek, Aradnak, Nagyszebennek, stb. vasutat építettek, zilahi felfogás szerint mind hazaárulók voltak. Ha a mostani nemzeti kormány mindazon városlakosok mellől a vasuti sineket felszedeti s lerakítja Zilah és Bánffyhungyadi közt, hogy az „Alföld magyarságát Erdély magyarságával egyesítse“, akkor meghajlok a zilahi nemzeti politika előtt, de előbb nem.

Magyar hazafiságunk rovására írják azt is, hogy az „Astra“ közgyűlését ez évben itt tartotta s itt tarthatta. A nevzett román közművelődési egyesület, Magyarország alkotmányos törvényei alapján, alkotmányos kormány engedélyénél fogva áll fenn. Szabadságában áll gyűléseit ott tartani, ahol neki tetszik s arra nézve, hogy azt hol tartja, nekünk

befolyásunk nincsen s nem is lehet. Ha meg akartuk volna hazudtolni alkotmányunkat, melyre a nemzetiségi igazgatókkal szemben mindég hivatkozni szoktunk, hogy az a köztünk élő nem magyar ajku polgártársainkat teljes szabadságban részesíti, ha bizonyítékot akartunk volna szolgáltatni a nemzetiségi igazgatóknak rólunk külföldön terjesztett azon rágalom igazolására, hogy mi még most is barbárok, ázsiai hordák vagyunk, ha megakartuk volna hazudtolni a magyar vendégszeretetet, akkor furkósbottal kiverhettük volna az ide ünnepelni jött idegeneket s hogy azt nem tettük, hibáztunk a zilahi jó izlés ellen, de tanúságot tettünk arról, hogy tiszteljük másoknak a szabadságát s így annak gyakorlására magunk is elég érettek vagyunk.

Visszatérve ezek után az itt előbb felsorolt adatokra s az azok alapján a tervezett két vonal jelentőségét illetőleg tett összehasonlítás eredményére, kétségtelen:

1) Hogy a Szilágysomlyó—csucsa vasut gyűjtőterülete, a szilágysági vasuton, a vármegye legszélső állomásától, Erhatvantól Balláig 60, Sarmaság—szilágysomlyói szárnyvonal 17, összesen 77 kilométer és azonkívül a szamosvölgyi vasut összes állomásaira s az egész zilahi gyűjtőterületre nézve is jelentékeny előnyöket nyujtana, míg ezzel szemben a Zilah—bánffyhungyadi vasut gyűjtőterülete Zilahtól Balláig 14 kilométer és a Szamosvölgye.

2) A szilágysomlyói gyűjtőterület teherforgalma 83,266 tonna ezzel szemben a zilahi 9730 tonna.

3) A zilahi gyűjtőterület tehát a szilágysági vasutnak egy igen kicsi és forgalom szegény területére, azonkívül a szamosvölgyi vasutra terjedne ki előnyösebben, tehát csak annak a sokkal kisebb vidéknek használna többet, melynek különben is legkevesébe van szüksége akármelyik új vasutra és legkevesebb a forgalma.

4) Ha csak a Zilah—bánffyhungyadi vasut építenék ki, a szilágysomlyói hasonlíthatatlanul nagyobb terület, sokkal nagyobb forgalmának kellene a zilahi területen át nagy kerülőt tenni meg, hogy a fővonalat elérje Bánffyhungyadnál s a nagyváradi nagyobb forgalomnak onnan Csucsáig ismét visszakerülni, míg ellenben a zilahi területnek a szilágysomlyói terület forgalmához képest kézi podgyász számba menő teherforgalma könnyen átcipelhető a szilágysomlyói területre.

5) Hogy a két város közül Szilágysomlyónak kereskedelmi forgalma messze túlhaladja Zilah kereskedelmi forgalmát s Zilah, mint mesterségesen fenntartott hivatalnokváros, a szükséges feltételek hiányában kereskedelmi központtá nem fejleszthető.

6) Hogy csupán a Zilah—bánffyhungyadi vasut kiépítése által az egész vármegye gazdasági érdeke kiszámíthatatlan hátrányokat szenvedne s a vármegyének egy egész járása beláthatatlan időköz vasut nélkül maradna.

Ezek után előre is gratulálunk a deputációnak, mely a Zilahon megjelenő „Szilágy“ lap indítványára, Zilah város érdekében, a kereskedelemügyi miniszterhez készül kérelemmel, hogy a mi vasutunkra elszánt állami segélyt tartsa vissza mindaddig, a míg a zilahiak is elkészülnek dolgaikkal.

Különben éltesse az Isten a Zilah—bánffyhungyadi vasut ügyének intőzőségét, meg vagyunk elégedve, ellenünk felhozott argumentumaikkal Szívesen látjuk mindnyájukat a Szilágysomlyó—csucsa vasut ünnepélyes megnyitására . . . majd ha lesz.

Moni Gyula.

Szinészet.

Kedden este, szeptember 1-ső napján mutatkozott be Heves Béla, a szatmári színház igazgatójának színtársulata a szilágysomlyói színpadon. A társulatot olyan jó hír előzte meg, hogy igazán nehéz megállapítani, hogy azt a nagy közönséget, ami a színházat угyszólva zsúfolásig megtöltötte, vajjon ennek a társulatot megelőző jó hírnek, vagy annak a körülménynek tudjuk-e fel, hogy bemutatónál a »Varázskeringőt«, a legdivatosabb operettek egyikét választotta.

Akármelyik is az eset, örömmel regisztrálhatjuk az első telt házat, miből szívesen következtetünk az ezt követendő ezután várható telt házakra is.

Szilágysomlyó város színházjáró közönsége a bemutatón előadásán legelső sorban is a színházi zenekarral volt kellemesen meglepve, mert mit tagadjuk, biz a mi városunkba évtizedek óta jobbra csak úgy zongorakisérettel vonultak be az operettek, pedig azt még a mi finomabb izlésű közönségünknek kisebb igényű publikum is tudja, hogy jó zenekar nélkül teljesen élvezhető operette előadást elképzelni sem lehet.

Magáról az előadásról nem sok mondani valónk van, Azt minden elfogultság nélkül megállapíthatjuk, hogy bárha a karok egy párszor némi bátortalanságot áruáltak is el, az énekszámok méltán lettek a közönség zajos tapsaival jutalmazva s maga az egész előadás kellemes összhangban folyt le és dacára a teremben uralkodott nagy hőségnak, a közönség igen jól mulatott a darab tréfás bohóságain és pikantiériáin. A szereplők közül Balla Mariska a Franci primás kisasszony és Tibor Lóri Heléna hercegnő szerepében kellemes hangjokkal és elsőrendű alakításaikkal már ez első estén teljesen meghódították a közönséget. Szende Ferencz (Niki hadnagy) kellemes, behízelgő énekével szintugy a közönség kedvencévé lett. A többi szereplők: Rónai (uralkodó herceg), Somogyi (sógora), Herczegh (miniszter), Borcsainé (főkamarásnő), mind egytől-egyig jól megállták helyüket. A női zenekar tagjai meg éppen kitűnően való módon hódították az utánuk bomlott udvarlókat.

Ha a társulat ezutáni előadásai is a »Varázskeringő« szintjén maradnak, hisszük, hogy nem lesz oka a szilágysomlyói közönséggel szemben az elégedetlenségre.

A színpad csinosan volt díszítve, de a nézőtér berendezését nem dicsérhetjük meg. Jobb lesz az ülőhelyek berendezését ugy hagyni, ahogy azt a mi közönségünk már megszokta és ami kényelmesebb is, középben elválasztó bejáróval.

A közönséghez meg azon szerény kérésünk lenne, hogy a színpadra látást akadályozó kalapokat hagyják odahaza. Mutassák be azokat hőlgyeink majd a korzón . . .

Különfélék.

— **Kitüntetés.** Királyunk öfelsége Mezey Albert kuriai bírónak, saját kérelmére történt nyugdíjaztatása alkalmából, sok évi hű és buzgó szolgálata elismerésül a Lipót-rend lovagkeresztjével díjmentesen adományozta.

— **Egyházi értekezlet.** Az »Erdélyi Református Egyházkerület Egyházi Értekezlete« VI-ik rendes közgyűlését ez évi szeptember 8—10 napjain Marosvásárhely szabad kir. városban tartja meg. Az értekezleten Kenessey Béla püspök és báró Bánffy Dezső egyházkerületi főgondnok is részt vesznek.

— **Az adókievő bizottság,** mely mult hó 4-én kezdette el a szilágysomlyói m. kir. adóhivatal területére a III-ik oszt. kereseti adó megállapítása feletti tárgyalásokat, tegnap, szerdán fejezte be működését. Hogy nehéz földadatát az adózó közönségnek milyen megnyugvására teljesítette, bizonyítja, az, hogy az adózók részéről alig akadt néhány fellebbező, aki a bizottság határozata ellen a felszólamlási bizottsághoz fellebbezett volna, — a kincstár képviselője is méltányosnak találta a bizottság több ízben mérseklés felé hajló megállapodásait és felebbezési jogát alig egy-két esetben érvényesítette.

— **Eljegyzés.** Denghi Somogyi István illosvai h. körjegyző eljegyezte Kálló Mariskát Szilágysomlyón.

— **Halálozás.** Id. Szabó Ferenc földbirtokos, Szilágysomlyó bizottsági tagja, városi képviselő és az ev. ref. egyház örökös tiszteletbeli presbitere, hosszas szenvedés után, életének 80-ik, özvegyiségének 4-ik évében, folyó évi augusztus hó 30-án éjjel jobblétre szenderült. A megboldogult porrései folyó évi szeptember hó 1-én délután 4 órakor tettek örök nyugalomra a ref. egyház szertartásai szerint. Halálát gyászolják: Ifj. Szabó Ferenc és neje Koszma Katalin, Szabó György és neje Kiss Irma, az elhunyt gyermekei. Nagy László, az elhunyt mostoha fia. Szabó Ilona férj. Both Ferencné, Szabó Sándor, Szabó Zoltán, Szabó Irma, Szabó Béla, az elhunyt unokái.

— **Papválasztás.** Az egrespataki református gyülekezet a folyó hó 23-án, vasárnap Kádár Géza zilahi református pap és Kaizler Sándor egyházmegyei képviselő elnöklésével tartott gyűlésén egyhangú meghívással Sárkány Lajos tasnádi segédlelkészt választotta papjának.

— **Előmunkálati engedély.** A kereskedelmi miniszter dr. Farkas Imre budapesti ügyvédnek a bihari helyiérdekű vasutak Margitta állomásától Kéc, Szalacs, Peér, Eréndré, Dengeleg, Iriny, Portelek, Vezend és Mezőterem községek határain át a m. kir. államvasutak Nagykároly állomásáig vezetendő rendes nyomtávu gőzüzemű helyiérdekű vasutvonalra kiadott előmunkálati engedély érvényét egy év tartárára megújította.

— **Női Élet.** A magyar írónők legsajátabb, külön orgánuma gyanánt új szépirodalmi és társadalmi hetilap indul meg a fővárosban „Női Élet” cím alatt. Az új lap a maga nemében még a külföldön is egyedül fog állani, amennyiben nemcsak szellemi vezetését irányítják nőirők: Alba Nevis, R. Beck Blanka és Csicseri Orosz Adrienne, hanem minden sorát nőirők írják. A „Női Élet” elsősorban a modern nőkérdés nálunk is mind aktuálisabbá váló problémáit fogja hasábjain megvitatni, az erre legilletékesebb tényezők — a magyar írónők — közreműködésével, de ezenkívül a szépirodalmi, gazdasági és háztartási, irodalmi és művészeti, általában minden olyan területre ki fogja terjeszteni figyelmét, mely a modern nő életével s így a műveltebb magyar családok gondolkodásával valami vonatkozásban van. Az érdekes új hetilap, mely képekben is be fogja mutatni egy magyar, mind a külföldi női élet kimagaslóbb egyéniségeit és eseményeit, október havában indul meg, amikor mutatószámát az érdeklődőknek készséggel küld a kiadóhivatal: IX., Angyal-utca 15.

— **Előfizetési felhívás.** A vidéki színiéletet úgy a multban, mint a jelenben megtartotta szimpatikus jellegét. Életmódjuk különössége, vérüknek mozgékonyasága s a kenyérkeresettel járó bohémításuk mindenki lelkében kedves emlék gyanánt rajzolja le őket. Ez emlékekből vettem papírra én is. „Thália vidéken” című kötetemben leírva bocsátom a könyvpiacon azokat. A kötet, mely október havában fog megjelenni, finom minőségű velien papírra lesz nyomva. Előfizetési ára 2 korona, bolti ára magasabb leendő. Az előfizetési izek az előfizetési összeggel együtt szeptember 15-ig hozzám küldendők. Gyűjtőknek 10 előfizető után tiszteletpéldányt adok. A mű Péchy Imréné nagyságos urasszonynak van ajánlva. Zsibó, 1098. augusztus 20. Orbán János.

— **A „Zenélő Magyarország”** közzismert zenemű folyóirat, ép most megjelent 366-dik füzeté, újra a legjobb s kedvelt zongora újdonságokat közli, mégpedig: I. Böhm Himér, Fecske madár, daru madár, hangulatos magyar dalát. II. Dr. Angyal Armond, „Ami bizonyos”, tréfás dalát. III. Schubert Ferenc, Éjjeli zene. Ständchen műdalt, György Margit magyar szöveg fordításával. IV. Lányi Ernő, Hunnia gyásza. Nagyhatású magyar kesergőjét, zongorára. Elis-mert tény, hogy annyi zeneművet s a legjobb hazai és külföldi szerzők kiváló újdonságait, csak 6—8 koronáért szerezhetni meg külön kiadásokban, amennyit egy füzeté ad e pompás zenemű folyóiratnak; mégis rendkívül elterjedtsége miatt, 6 korona féllel előfizetésért, 12 ily gazdag tartalmu füzetet s egy 50 zeneoldal tartalmu albumot — egész évi 12 korona előfizetésért pedig, a husvéti és karácsonyi zenealbumokat, teljesen ingyen adja előfizetőinek. Előfizetések a most megindult 1908. évi 2-dik (július-decemberi félévre, a „Zenélő Magyarország” (Klökner Ede) zeneműkiadóhivatalához, Budapest, VIII. József-körút 11. intézendők, honnan kívánatra kimerítő árjegyzék, ingyen és bérmentve küldetik.

— **Vetőmagvak.** (Mauthner Ödön cs. és kir. udvari magkereskedésétől, Budapest:) A legutóbbi szép meleg napok a vetőmagvak forgalmában nagy élénkséget idéztek elő. Igen jó kereslete volt a szöszösbükkönynek, téli bükkönynek és főképpen a téli borsónak, mely utóbbinak ára — minthogy csekély volt a kínálat — meg is szilárdult. A jelenleg tekintetbe jövő fű- és heremagvak aratásának lefolyásáról még nem lehet biztos tájékoztatást nyújtani, minthogy a termelők által közölt vélemények még nagyon is eltérők, semhogy teljesen tiszta képet lehetne nyerni.

— **Orvosi körökben** már rég ismert tény, hogy a Ferencz József keserűviz valamennyi hasonló vizet, tartós hashajtó hatása és emulsióra méltó kellemes ízénél fogva, már kis adagban is tetemesen felülmulja. Kérjünk határozottan Ferencz József keserűvizet. 63—

Felelős szerkesztő és kiadótulajdonos

BÖLÖNI SÁNDOR.

Hirdetések.

Eladó hordók.

Jó karban levő, különféle ürtartalmu tiszta 1—3 boros hordók jutányos áron beszerezhetők. Cím a kiadóhivatalban.

Eladó bor.

Saját termésű husz hektoliter 1906-ik évi fehér

asztali bor

és tíz hektoliter

a s z u

eladó, — továbbá saját termésű arankamentes  **lóhermag**  és **lucernamagra** rendes napi ár mellett előjegyzés tehető

Bölöni Sándornál,
Szilágy-somlyón.

9203—1908. tkvsz.

Hirdetmény.

Halmosd község telekkönyvei birtokszabályozás kövekeztében átalakítottak és ezzel egyidejűleg azokra az ingalanokra nézve, melyekre az 1886. XXIX., az 1889. XXXVIII. és az 1891. XVI. t. cikkek a tényleges birtokos tulajdonjogának bejegyzését rendelik, az 1892. évi XIX. t.-c.-ben szabályozott eljárás a telekkönyvi bejegyzések helyesbítésével kapcsolatosan fogantatosított.

Ez azzal a felhívással tétetik közzé: 1., hogy mindazok, kik az 1886. XXIX. t.-c. 15. és 17. §§-ai alapján, ide értve e §§-oknak az 1889. évi XXXVIII. t.-c. 5. és 6. §-ában és az 1891. XVI. t.-c. 15. §. a) pontjában foglalt kiegészítéseit is, valamint az 1889. XXXVIII. t.-c. 7. §-a, és az 1891. XVI. t.-c. 15. §. b) pontja alapján eszközölt bejegyzések, vagy az 1886. XXIX. t.-c. 22. §-a alapján történt törlések érvénytelenségét kimutathatják, e végből törlési keresetüket hat hónap alatt, vagyis 1909. évi március hó

15-ik napjáig bezárólag a telekkönyvi hatósághoz nyujtsák be, mert az ezen meg nem hosszabbítható záros határidő eltelte után indított törlési kereset, annak a harmadik személynek, aki időközben nyilvankönyvi jogot szerzett, hátrányára nem szolgálhat.

2., hogy mindazok, kik az 1886. XXIX. t.-c. 16. és 18. §§-ainak eseteiben, ide értve az utóbbi §-nak az 1889. XXXVIII. t.-c. 5. és 6. §-ában foglalt kiegészítéseit is, a tényleges birtokos tulajdonjogának bejegyzése ellenében ellentmondással élni kívánnak, írásbeli ellentmondásukat hat hónap alatt, vagyis 1909. évi március hó 15-ik napjáig bezárólag a telekkönyvi hatósághoz nyujtsák be, mert ezen meg nem hosszabbítható záros határidő eltelte után ellentmondásuk többé figyelembe vétetni nem fog.

3., hogy mindazok, a kik a telekkönyvek átalakítása tárgyában tett intézkedések által, nem különben azok, akik az 1. és 2. pontban körülírt eseteiken kívül az 1892. XXIX. t.-c. szerinti eljárás és az ennek folyamán történt bejegyzések által előbb nyert nyilvankönyvi jogait bármely irányban sértve vélik, ide értve azokat is, akik a tulajdonjog arányának az 1889. XXXVIII. t.-c. 16. §-a alapján történt bejegyzést sérelmesnek vélik, e tekintetben felszólalásukat tartalmazó kérvényüket a telekkönyvi hatósághoz hat hónap alatt, vagyis 1909. évi március hó 15. napjáig bezárólag nyujtsák be, mert ezen meg nem hosszabbítható záros határidő elmulta után, az átalakításkor közbejött téves bevezetésből származó, bármilynemű igényeket jóhiszemű harmadik személyek irányában többé nem érvényesíthetik, az említett bejegyzéseket pedig csak a törvény rendes útján és csak az időközben nyilvankönyvi jogokat szerzett harmadik személyek jogainak sérelme nélkül támadhatják meg.

Együttal figyelmeztetnek azok a felek, kik a hitelesítő bizottságnak eredeti okiratokat adtak át, hogy amennyiben azokhoz egyszersmind egyszerű másolatokat csatoltak, vagy ilyeneket pótlólag benyújtanak, az eredetieket a telekkönyvi hatóságnál átvehetik.

Szilágy-somlyó, 1908. augusztus 26. A kir. járásbíróóság mint tkvi hatóságtól.

1—3

CSISZÉR, kir. aljbíró.

Kiadó lakás.

A Közgazdasági bank terménytéri emeleti lakása — 4 szoba, mellék helyiségekkel — bérbe kiadó.

Hirdetmény.

A szilágy-somlyói izr. hitközség tulajdonát képező Fürdő-utcában levő 297. számú telek, a rajta levő házzal — fürdőépület — **folyó évi október hó 1-ig** a legtöbbet ígérőnek el fog adatni.

Megjegyeztetik, hogy a vétel csak is a közgyűlés jóváhagyása után lesz végérvényes s ennek megtörténtétől 30 nap mulva fog a vett ingatlan a vételár teljes lefizetése mellett vevő birtokába átmenni. Értekezhetni lehet

Weinberger Kálmán,

1—2

hitközségi elnökkel.

621—1908. végreh. szám.

Árverési hirdetmény.

Alulírott bírósági végrehajtó az 1881. évi LX. t.-c. 102. §-a értelmében ezenel közhirrre teszi, hogy a zilahi kir. törvényszéknek 1908. évi 3914, 4059, 5060. Polg. sz. végzése kövekeztében dr. Nádudvary Jenő szilágy-somlyói ügyvéd által képviselt Veress József ippi lakos (600 kor.) Nánási József szilágy-somlyói lakosok javára dr. Papp Emil és neje szilágy-somlyói lakosok ellen 600, 137 K 87 fill. és 100 korona s jár. erejéig 1908. évi június hó 29-én foganatosított kielégítés és végrehajtás után s felülfoglalt és 2049 korona 10 fillérre becsült kövekező ingóságok, u. m. házi butorok és zongora és egyéb ingóságok nyilvános árverésen eladatnak.

Mely árverésnek a szilágy-somlyói kir. járásbíróóság 1908-ik évi V. 772/2. számú végzése folytán 600, 178 kor. 08 fillér, 110, 600 kor. tőkekövetelés után 1908. évi március hó 23. napjától járó 6 % kamatai, 187 K 08 fillér után 1908. május 5-től 6 % és 110 kor. után 1908. május hó 5-től 6 % kamatai, és eddig összesen 161 K 70 fillérben bíróilag már megállapított költségek erejéig, Szilágy-somlyón végrehajtást szenvedők lakásán közbejövettel leendő megtartására 1908. évi szeptember hó 19-ik napjának délután 3 órája határidőül kitűztetik és ahhoz a venni szándékozók ezenel oly megjegyzéssel hivatnak meg, hogy az érintett ingóságok az 1881. évi LX. t.-c. 107. és 108. §-ai értelmében készpénz fizetés mellett, a legtöbbet ígérőnek, szükséges esetén becsáron alul is el fognak adatni.

Kelt Szilágy-somlyón, 1908. évi aug. hó 31-ik napján. THORDAY GERGELY, kir. bir. végrehajtó.

Hirdetmény.

A „Szilágy-somlyó és vidéke ipari és gazdasági hitelszövetkezet” közhirrre teszi, hogy

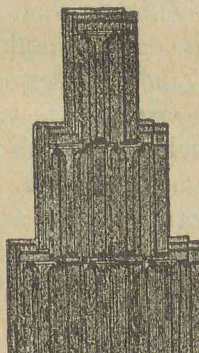
t a k a r é k b e t é t e k e t

legelőnyösebb feltételek mellett elfogad és azok után egy eddig, mint jövőben is a betevőknek **5%-os kamatot fizet.**

Ingatlan kölcsönöket ad első betáblázásra a legelőnyösebb kamatláb mellett. A kölcsön konvertálások alig pár korona költségbe kerülnek. Különösen ajánlja a **hosszabb lejáratu** olesó 5½%, avagy 6½%-os külön **jelzálogos kölcsönöit** is, melyeknek kieszközlésében díjmentesen jár el.

25—

Az igazgatóság.



BOHN M. és Társai

NAGYKIKINDA és ZSOMBOLYA,

Legrégibb, legnagyobb és legjobb telep e szakmában Ausztria-Magyarországon a

BOHN-féle TÉGLAGYÁRAK.

Nagykikindán és Zsombolyán.

Alapított 1864. — Legelőkelőbb referenciák.

 **50 millió évi gyártás** 

a cs. és kir. szab. Bohn-féle biztonsági átfedő cserepekből, vasoxyd természetes vörös színben, vagy kátrányozva.

Gyártmányok: Bohn-féle szab. biztonsági átfedő cserepek, legolcsóbb, legszebb tetőzet.

Képes árjegyzék és minták kívánatra ingyen és bérmentve.

Képviseli Szilágy-somlyón **Weisz Arnold.**

Nagykikindai gyártmány. Bohn-féle szab. biztonsági átfedő cserép 272. szám.

Zsombolyai gyártmány. Szab. biztonsági préselt átfedő cserép 253. szám.

Nyomatott Bölöni Sándor gyorssajtóján Szilágy-somlyón. 1908.