



Szerkesztési iroda:

Bérmertlen levelek csak ismert felek-
től fogadtnak el.

E lap szellemi részét illető minden köz-
lemény a szerkesztőséghez intézendő.

Kiadó-hivatal:

Ferenziei terén 7-dik szám földszint.

A lap anyagi részét illető közlemények (előfizetési pénz, kiadása körüli panaszok,
hirdetmények) a kiadó-hivatalhoz intézendők.

VIDEKKRE,

Félre-
Ervényre

Hirdetmények díja:

Előfizetési feltételek:

OSTÁN POSTÁN, házhoz hordva:
10 ft 50 kr. a ért. Félre- 10 ft 50 kr. a ért.
5 ft 25 kr. a ért. Ervényre 5 ft 25 kr. a ért.
6 hasábos petit-sor egyszeri hirdetésnél 7 ujkr. Bélyegdíj
külön 30 ujkr. Magánvita 4 hasábos petit-sor 25 ujkr.

BÉCSI BÖRZE martius 21-én, 1861.

Államadósság.			Adott ár	Tar- tott ár	Elsőbbesítelt kötvények.			Adott ár	Tar- tott ár	Váltók (devisek).			Adott ár	Tar- tott ár	
5%-os osztrák értékben	100 ft	59.50	59.75	Sorajegyek.			Államvasp	500 frank	148.50	149.-	N. Szombati 1-6 kibocsátás	22.-	24.-		
5%-os nemzeti kölcsön	100 ft	76.40	76.50	1889-diki sorolással	100 ft	105.50	106.50	Lombard-venezueli	500 frank	144.-	144.50	N. Szombati 2-ik kibocsátás	75.-	80.-	
5%-os metalliques	100 ft	64.75	65.-	1854-diki	100 ft	84.75	85.25	Duna-gőzhajózási társulat	100 ft pp.	97.50	98.50	Három hónapra.			
4%-os	100 ft	56.-	56.50	1860-diki	100 ft	81.50	81.75	Osztrák Llyod	100 ft pp.	80.-	81.-	Amsterdam 100 holl. ft (85 ft 52 kr a. é.) 3%	125.-	125.-	
Földterhermentesítések.				Como-rentapirok 42 ausztrai lira	100 ft	15.75	16.25	Részvények.					Augsburg 100 d. német ft (85 ft 90% / kr) 3%	125.40	125.50
5%-os magyarországi	100 ft	64.75	66.-	A hitelintézeti darabja	100 ft a. é.	114.50	114.75	Nemzeti bank (ex div.)		720.-	722.-	Berlin 100 tallér (150 ft ausztr. értékben)			
5%-os bányási, horvát és szláv	100 ft	63.25	64.-	Tricesti db	100 ft pp.	125.-	126.-	Hitelintézet 200 ft.		161.-	162.10	M. Frankfurt 100 d. német ft (85 ft 90% / kr) 3%	125.50	126.60	
5%-os erdélyi	100 ft	61.25	62.-	Duna-gőzhajóz. társ. darabja	100 ft pp.	99.75	100.25	Alud-anztriai cse. bank 500 ft.		566.-	568.-	Hamburg 100 márk-bank ó ft (75 ft 85 kr) 2	110.76	111.-	
Venezueli kölcsön 1859 5%	100 ft	89.25	89.75	Budai városközség db	40 ft a. é.	36.25	36.75	Duna-gőzhajózási társulat 500 ft.		418.-	419.-	London 10 font sterling. (100 ft 23% / kr) 6	147.50	147.50	
Zálog-levelek.				Eszterházy	40 ft pp.	92.-	92.50	Tricesti Lloyd 2-ik kibocsátás 500 ft pp.		140.-	150.-	Páris 100 frank (40 ft 50 kr ausztrai ért) 3%	58.35	58.45	
A n. t bank 6 év. 5%-os	100 ft pp.	101.50	102.50	Salm	40 ft pp.	37.25	37.75	Budapesti lánchíd 500 ft pp.		882.-	885.-	Pénzmenek.			
10 év. 5%-os	100 ft pp.	97.-	98.-	Pálffy	40 ft pp.	36.50	37.-	Ejzaki vasút		2057.-	2059.-	Korona	20	25	—
sorsolh. 5%	100 ft pp.	91.-	91.50	Clary	40 ft pp.	36.50	37.-	Ausztr. államvaspálya		284.50	285.50	Császári arany	6.96	6.97	—
12 hó 5%	100 ft pp.	99.50	100.-	St. Genois	40 ft pp.	36.50	37.-	Nyugati vasút		185.50	186.-	Reszes arany	6.96	6.97	—
A n. bank sora 5%	100 ft a. é.	86.75	87.-	Windischgrätz	20 ft pp.	22.-	22.50	Pardubitz vasút		106.-	107.-	Napoleons'or	11.78	11.80	—
galliciai föld. hitelinté. 4 1/2 %-os	100 ft pp.	87.25	88.25	Waldstein	20 ft pp.	25.75	25.25	Tissai vasút		147.-	147.-	Orosz imperiale	12.06	—	—
				Keglevich	10 ft pp.	16.50	17.-	Déli vaspálya 60% (ex div.)		190.-	191.-	Ezüst	146.50	—	—
								Károlyi Lajos vaspálya (ex div.)		156.-	156.50	A nemzeti kölcsön papír szelvényei	141 1/2	—	—
								Graz-Köfachi		110.-	114.-	Pozsegy pénztári utalvány	2.21	2.21 1/2	—

PEST, martius 22.

Az anyagi erő hősei nem tudják fölfogni azon erőt, mely a törvényességben s ahoz való szoros ragaszkodásban rejlik. Mi magyarok, kiknek e tekintetben hitük hosszú történeti tapasztalásokban gyökerezik, ezen erőbe tökéletesen bízunk, s azért szerencsét kívánhatunk magunknak, hogy mind az, mire nek nézve üdvös, egyszersmind törvényes is. Ily természetű kérdés Magyarország integritása, s a magyar korona országainak együttmaradása, a mint azt az 1848-diki törvények formulázták. E kérdés a magyar politika főfeladata, mert mikénti megoldásától függ hazánk jövője. Hogy itt a jog a tényekkel összhangzásba jöhesse — arra a magyar törvényhozásnak mindenekelőtt törekednie kell. Ha ez megtörténik, biztosítva lesz jövőnk. S ha az emberi számítások s a mutatózó jelek nem csalnak, eljövend majd az idő, mikor a legvérmesebb magyar ohajtása is, a dolgok természetes fejlődése útján teljességbe menend.

Nem szenved kétséget, hogy minden európai nemzet sorsa egy részt az európai conjuncturától van föltételezve; csak nem kell összehasonlítani a conjuncturát, s nem kell helyezni oda a fő súlyt, hol az nincs, s nem kell mellőzni azt, a hol van. Sokan vannak, kik Magyarország ügyét majd az olasz, majd a keleti kérdéssel szoros viszonyban látják. Én az 1859-diki eseményeken okulva, azt vélem, hogy az olasz ügy még egyszer fejünk fölött elmehet, a nélkül, hogy sorunk lényegesen változzék. Ellenben természetesen összeköttetésben látom ügyünket a német birodalom ügyeivel. Először, ne ignoráljuk, miként az osztrák birodalom német tartományai egészen, a sláv tartományok pedig nagyrészt a német szövetséghez tartoznak, s hogy azoknak szerződéseken alapuló kötelezettségeik vannak a német szövetség iránt, s hogy e viszony következtében igen könnyen beállhat azon eset, miszerint e tartományok valamint 1848-ban, úgy még máskor is Frankfurtba követeket küldendnek. — Ez oly fontos momentum, hogy azon birodalmi egység, melyről a bécsi irodákban ábrándoznak, már ez oknál fogva nem practicabilis. — Továbbá ne ignoráljuk a német nemzet erős hajlamát, a német egység felé. Mikor fognak e hajlamok s kívánságok az életbe átmenni, ez minden számítások körén kívül fekszik; hanem hogy ez nem ábránd, nem merő tanári elmélet — hinni kell azon manifestációk után, melyek a napi sajtóban, valamint általában az új német irodalomban, nem különben a német kamarákban, s a mindennapi német életben folyvást történnek. A német nemzet az egység szükségét mélyen érzi — ez tagadhatatlan tény; a német nemzet szégyenli magát, hogy nagysága s civilizációja dacára, az európai politikában számba sem vétetik, ez szinte tény. A német egység létrejötte pedig nem fogja érintetlenül hagyni a birodalom azon tartományait, melyek a német szövetséghez tartanak, s ez uton meghozandja a magyar kérdés végképeni megoldását. Hogy ez esetre a magyar állam készen fog állhatni, ha esélyesség által jövőnk kiméljük, s várni tudunk, abban fekszik a magyar kérdés európai fontossága; a jövő európai egységűsége hozza magával, hogy Magyarország a birodalom többi tartományai irányában önálló maradjon; hozza azt magával a dynastia érdeke, melynek a német egy-

ség létrejötte esetében a magyar államra szükségse leend.

Közeledvén az országgyűlés, melynek magam is tagja vagyok, föléledek bennem ezen, már régi, az eredetiség jellemével nem bíró észrevételek, azon meggyőződésnél fogva, miszerint a törvényhozónak nemcsak a napi érdekek után kell kapkodnia, hanem szüksége van egy egész politikai rendszerre, melyből ma annyit kell létesíteni, a mennyit lehet. Nagy dolgokat ritkán inprovisálhatok, nagyobb dolog pedig alig létezik, mint egy állam tökéletes kifejlődése — ez pedig mindig az idő műve.

Trefort Ágoston.

A buda-kanizsai vasút.

II. Külkereskedésünk tekintetében legfőbb nyert Somogy, Zala és Fehérvár. Tudva van, mily szegény egész Stíria, Karántföld és Tirol gabona dolgában. Eddig is főleg a két előbbi nyert szőlő Somogy tartotta gabonával. N. Kanizsa volt a főrakhely, melyen át ékeleten roz uton, tengelyen szállították a gabonát a szomszéd községek tartományokba. 1848 előtt a Kanizsán át Stíriába, Karántföldre vitt gabona összes mennyiségének 60 percentjét Somogy áldott földje termeszte. Bölcse tette a társaság, hogy a Balaton somogyi részén, s nem a szegényebb Veszprémen át vezette a vasutat. — Most van épülő félben a karintiai vasút, mely Tirolba is bevezet: mennyivel nagyobb jövődjé van az egész magyar, s különösen Fehérvár, Somogy és Zala egy része kitűnő búzája kivi telének, mint eddig volt!

Kereskedelmünk és közlekedésünk mindezen nagy fontosságra, merőben új és hatalmas előmozdításért csak elismeréssel szolhatunk a társaságnak. Erdemeit emeli az, hogy a legnehezebb és válságosabb pénzügyi viszonyok közt létesítette a szóban forgó vonalat. Másfél év alatt 25 millió forintot ruházott be magyar vasutakba. Lett volna e képes valamely kevésbé nagy tőkékkel rendelkező más társulat ugyanazt megtenni, s oly gyorsan hajtani végre az építést?

A próbatételezés a legnagyobb ünneppelylel és sikerrel történt meg. A vizsgáló bizottsági nyílvonaton Bécsből indulánk mart. 19-ikén reggeli 8 órakor, s a Semmeringben, Gratzen és Marburgon át érkezünk 5 óra tájban Pragerhofba és 7 óra után este Kanizsára. Pragerhofnál a déli irányból egyszerre északra fordított irányba szögellik a vasut, úgy hogy Magyarországból menve, egyenesen, fordulás nélkül megy tovább Lajbach és Triest felé, s így megtartja a lehető legegyszerűs irányt Triest felé, minden kitérő nélkül. — Pettau, a Dráva egy hídján, Friedaun át csakhamar magyar földre, a Muraközbe jutott az itt óránként 6 mérföld sebességgel haladó vonatot. A vasut a szép és termékeny Dráva-Muraköz egész hosszában tiszti. Jól esik tán még a nem-magyar utasnak is a községek, fenyves Stíriából, a gazdag talaj s már cserfás, bükkös hatalmas erdőkkel növelő magyar térségekre jutni. Első állomásunk itt Csáktornya volt, melynek kastélyát kevés társaságra s említhetjük a pályaudvarból délre. A következő állomásokon Kraljevacnál, aztán Kottorinál, a hol ismét egy szép murai híd jöttünk át, meg sem állapodva érkezünk esti 7 óra tájban a nagy, szilárd, csinos és egyszerű kanizsai pályaudvarba. A vasut-társaság jelen volt tekintélyes németi soka sem járt Magyarországon. Itt meggyőződhetett, mily áldott föld van hazánkban. A sikeres agyagba azon csekély uton, mely a pályaudvarról a városba vezet, oly mélyen vágódott a kerék, hogy csaknem egy félórát tartott a legjobb lovakkal is bevergődni a Zöldfa vendéglőig. Bécsből Kanizsáig sehol sem volt oly nyak-törő az utazás, még a Semmering felhőkbe kanyarodó pályáján sem, mint itt ezen szekér-uton; félre sem kell menni az utból, hogy az ember szépen fölboruljon — oly gödrök és kátyúk vannak az ut közepén is. Remélhet azonban, hogy a város a vasut-társasággal kezert fogva, segít e nagy bajon. Ha itt nem történt valami baleset, képzelteti az olvasó, hogy az egész próbatételezés szerencsésen ment véghez!

Kanizsán 19-dikén este fényes lakoma volt, mely nagy toasztos között folyt le a casino teremében. A

jelenvoltak tekintélyesebbek itt van helye bemutatnom. Ezek: a déli osztrák vasut-társaság elnöke, gróf Zichy Ferenc; Morpurgo (triesti bankár); Forsboom-Brentano (Bécsből); Noy (olasz), Westphal és Wiener igazgató tanácsosok. Ott volt Lapeyrière főigazgató (párisi, jelenleg Bécsben), s építkezési igazgató Etzel ur, a kanizsa-budaivonal építője; végre a társaság főhivatalnokai Bécsből, Triestből és Budáról. Vendégektől, mint meghívottak: gr. Károlyi Lajos, gr. Zichy Edmund, gr. Festetics György, a két ifjú Rottschild b. ifj. gr. Zichy József, Szögyényi László. Mellözöm a kanizsai zenabanda mellett mondott toásokat, melyek magyar, francia és német nyelven mondatk, s melyek sorát Hollán Ernő nyitja meg magyarul, csak Lapeyrière és Etzel urakét említem, kik különösen az ünnepek hősei voltak, elnök gr. Zichy Ferenczel együtt, s kikre gr. Károlyi Lajos, Festetics György, az idősb Zichy grófok s többek emeltek poharat. Lapeyrière ur francia nyelven köszönné meg az iránta és nemzete iránt nyilatkozott rokonszenvet, igérte, hogy ügyeskedik megérdemleni: Etzel ur a halottakért ívott, s névszerint a volt keleti vasut-társaságot, melynek a jelenlegi társaság hű végrendeleti végrehajtója kíván lenni.

Másnap reggel 8 órakor indulánk el Kanizsáról, nemcsak egy 11 óra mély bevágást érve, melyet a mélyen fekvő Kanizsa, téren inneni emelkedés tett szükségessé. Kanizsáról az első állomás Komárom (Zalában), honnan egy patak az utat Somogyba jón át az ut. Mintegy 5 1/2 mérföldnyire Kanizsától elérjük a vonal leggyönyörűbb részét, a Balaton partját. Keszthelyi szemközti, mely a távolban a tulsó part hegye alatt látszik. Az állomás Keszthely nevet visel e távolaság dacára, s a Balaton déli partján, Szent-György közelében fekszik. Ezen ut nekünk, kik a szokottól lassabban jöttünk, de minden állomásnál meg nem állapodtunk, 1 óra és 23 percbe, nem egészen más fél órába került. A keszthelyi pályaudvarról kezdve az ut folytonosan a Balaton közvetlen partján halad el — mintegy 8 1/2 mérföldnyi hosszúságra, láttatva a hullámzó zöldsín magyar tengert, a tulsó parti tündérvilágot, a keszthelyi, badacsonyi, szigligeti hasonlólatlan panorámaikat. Egész nap esvén az eső, a ködös légkör fátyolán át is öröm volt nézni e szép tájat. Keszthelytől Boglár a közelebbi állomás, mintegy 4 mérföldnyire, a hova egy óra alatt érkezünk. Itt fogadták a társulati bizottságot Somogy főispánja Jankovics László, ki uti társul jött Budáig. Boglár után Szántód következik, csaknem 3 mérföldnyire; utána Siófok, több mint 1 1/2 mérföldre. Ide egy-két perc híján 12-ór érkezve, villáreggeli tartatott, melyen ismét maradt a rövid időből is egy-két perc az elnök és a főigazgató ételtésére. — Siófoknál válik meg az ut a Balatonról. — Innen Fehérvár 6 1/2 mérföld, s egy óra alatt értünk el ezt, Lepsény és Csikvári közbenes állomásokon meg nem állapodva. Itt megpihenve 2 óra előtt indulunk el a Dinnyésen, Nyéken, Martonvásáron, Tárkon, Tétényen, Promontoron át Budára értünk, d. u. fél 6-re. Nevezetes a Baracska melletti s a velenzei tó szélén a töltés; a promontori dunaparti építés s végre a nagy budai tunell, mindjárt a budai pályafőnél. — Nem tudjuk a leendő menetrendet, de mérföldek szerint így áll a távolaság: Budától Fehérvár közel 9 mérföld (8.8 mf); Fehérvártól Siófok 6 1/2 mf, innen Szántód 1 1/2 mf. Szántódnál kelve át Füredtől csekély távolaságra vagyunk. — Budától Szántód mintegy 17 mf. Föltéve, hogy a személyvonat pihenésekkel együtt óránként 4 mérföld sebességgel megy, Fehérvár, 2 1/2 óra, innen Szántód mintegy 2 óra, s így összesen legfeljebb ötödél óra Budától. (Mennyit nyert B. Füred!) Kanizsa pedig 7-7 1/2 óra! Triest 20 óra.

A vasut a személyforgalomnak apr. 1-én nyitattik meg — s elmondhatjuk, hogy e megnyitást fontos-ságra nézve még eddig egy hazai vasut megnyitása sem multa fölül! — Vajha a társaság a megkezdett pályán haladva, egészen hazaivá lenne a mi területünkön birt vasutárszakra nézve s mielőbb létesítené azon pályákat is, melyeket érdekeink mindenképp sürgetősködnek tesznek! — Ilyen a fumei vonal Zágrábon keresztül. Itt a gr. Széchenyi tervét lehet alapul venni, ki Légradtól Zágrábon át akará a fumei vasutat. A mostani vasutvonalban eső Kottori tözszomszédja Légradnak. Ha Kanizsától Kottorin át tovább folytattatik a vasut délnyugati irányban, Kottorinál mintegy 36-38 mérföldt vasut van hátra Fiuméig. E szerint Budától Fiume legfeljebb mintegy 64 mérföldre esnék — s így Fiuméhez mintegy 15-17

mértfölddel volnánk közelebb, mint Triesthez. — Ezen vasut már csak azért is nagy fontosságra reánk nézve, hogy horvát testvéreink s a testvér Horvátország fővárosa egyenes összeköttetésbe jöne általa Budapesttel és a tengerrel. — Ezen közhajítás teljesítésével korántsem válnék fölslegessé a Muraközön Stíriába vezető mostani vonal. Stíriának, Karántföldnek és Tirolnak csak oly szüksége lesz gabonánkra, mint az előtt, s Triest maga is megtartaná egész fontosságát az Olaszországgal való egyenes összeköttetésnél fogva. Salamon Ferencz.

Szentiványi Károlynak mart. 18-kán Jolsván választóihoz tartott beszéde.

Uram! tisztelt polgártársaim!

Mindenek előtt fogadják szíves köszönetemet, az irántam tanúsított bizalomért. Hazánk a folyamatban lévő század első felének két utolsó éveiben roppant átalakuláson ment át. A régi aristocratiens alkotmány új democratiens alapot nyert. Követke ezt véres forradalom, mely iszonyu szenvedéseket hozott a hazára, de egyszersmind meghozta hazánkban, a külföld népeinek rokonszenvét, részvétét, sőt tiszteletét.

Az 1848-iki pozsonyi országgyűlés, melyen még csak a nemesség volt képviselve, örökre megszűntette az urbéri tartozásokat, s az alkotmányos szabadságot kiterjesztette nememes születéstől polgártársaira, megnyitván előttük egy a megyei, mint országgyűlési tanácskozások terméit. Ugyanazon országgyűlés a megyék állásán is tett változást annyiban, a mennyiben megszűntek a megyék, az országgyűlésre követték küldeni. A régebben szokásban volt követi utasításoknak is meg kellett tehát szűnni. De épen azért kötelezőségemnek tartom, tisztelt választóim előtt politikai hitvallásomat, ha csak vázlatban is, előadni.

Az én közjogi programom igen rövid; az én közjogi programomot országgyűlések készítettek, és koronás fejedelmek szentesítették; az én közjogi programom az 1848-diki törvények s ezekkel szoros kapcsolatban lévő alapörvények közt foglaltatik, melyeknek megtartását és megvédését ezennel ünnepélyesen fogadom.

Hiszem, hogy az országgyűlés a nyelv és nemzetiség nevezetes kérdésével is foglalkozni fog. Legyen szabad e részben meggyőződésemet kimondanom. Már évekkel ezelőtt a nemzet a haladás zászlójára a szabadelvűség törvényeit írta föl. Ez megteremtette az 1848-diki országgyűlésen győlmöcsait, melyen a magyar nemesség a szabad elvűség elvei szerint szüntette meg a feudális viszonyokat, s ugyanazon elvek szerint oldotta meg az alkotmányos kérdéseket, a jogegyenlőség elvére alapítván intézkedéseit. A szabadelvűségnek nem lehet, nem szabad egyoldalúnak lenni. Meg fog az mindentit és minden kérdésben jelenni, hol szükség van rá. Azért hiszem, hogy valamint a magyar nemesség a feudális és alkotmányos kérdéseket a szabadelvűség törv. szerint oldotta meg; úgy a magyar elem ugyanazon törvények szerint fogja megoldani a nyelv és nemzetiség kérdését. Kötelezőségemnek fogom tehát ismerni, ezen alapelvek után elindulva, oda működni, hogy senki se legyen a magyar földön, kinek nyelv és nemzetiség dolgában igazságos panasza lehessen. Ha rendes kerékvágásba jöhet az ország gyűlése, gondoskodni fog a haza szellemi és anyagi érdekeinek haladásáról. A magassabb közép elemi és népiskolák czél szerinti rendezése, a sajtókban a bilincsek alól fölszabadítása, az iró tulajdon biztosítása által igyekezni fog a tudományosságát és értelmiséget terjesztetni.

Az anyagi érdekeknek három fő tényezője van: a földművelés, a kereskedés és gyáripár. Nem czélom hosszasan előadni minnek kell a törvényhozás részéről a földművelés érdekében történni. Az eszmék a tendőkre nézve meglehetősen tisztában vannak; csak azoknak alkalmazásáról és életleptetéséről kell leginkább rendelkezni. Egyet azonban el nem hallgathatok. A földnek föl kell szabadulni azon nyomtatás alól, mely alatt létezik a dohány monopolum által. Hadd használja minden ember földjét szabadon úgy, a mint azt legjobbnak látja, legjövendőmezőbbnek gondolja. Magyarország a dohánymonopolium által többet szenvedett, mint bármely más tartomány, mert midőn más tartományokba a dohánymonopolium terhet csak a fogyasztó, vagy a dohány csekély termelése miatt a földtulajdonos csak csekély mér-