

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Redazione ed amministrazione
Piazza Adamich.

Előfizetési ár — Associazione:
Egy évre Per 1 anno 6.— frt.
Félévre 6 mesi 3.— »
Negyedévre 3 „ 1.50 »
2 óra 2 „ 1.— »
Külföldre 1 évre Per l'estero 8.— »

FIUME

Kereskedelmi-, tengerészeti- és társadalmi lap.

Giornale commerciale, marittimo e sociale.

Hirdetések és nyiltterek:
fölvételnek árszabály szerint a kiadó
hivatalban, (Piazza Adamich).

Továbbá és kizárólag:
Goldberger A. V. hirdetési irodá
jában Budapest, Váci-utca, Oppelik
B-nél, Bécs, Stubenbastei N. 2.

Inserzioni ed articoli comunicati si assumono nell'ufficio di redazione in Fiume
Piazza Adamich

1887. július 23

Megjelenik minden vasárnap

23 luglio 1887.

Nagy dolgok, szép remények.

A magyar külkereskedelmi fő-
revék egy fontos tényét tudatja
velünk a fővárosi sajtó. Arról van
szó, hogy a magyar kereskedelmi
és iparczikkek, mi módon lennének
értekesíthetők a távol keleten —
Az üdvös mozgalom a kereskedel-
mi kormány köréből indult ki, s
a nagy fontosságú tervnek megval-
osítása céljából, tekintélyes fér-
fiakból álló bizottság, Matlekovics
államtitkár elnöke alatt már ér-
tekezletet is tartott, s mely így
e nagyhorderejű eszmét egy lépés-
sel közelebb hozta a megvalósu-
láshoz.

A fontosabb magyar iparczik-
keknek a távol keleten leendő ér-
tékesítésére nézve általánosságban
elfogadott ama terv, hogy az illető
iparczikkek egy e célra föl-
szerelt hajó útján tétessék is-
meretessé az arra alkalmas keleti
kikötő városokban, hajón ugyanis
az exportképes magyar iparczik-
kekből állandó kiállítás, lenne
rendezendő. E kiállítás az egyes
kikötőkben huzamosabb ideig ma-
radna, s ez idő alatt az érdekelt
kereskedőknek alkalma nyílnék meg-
ismerkedni az egyes árukkal, melye-
lyeket országokban kereskedelmi
forgalomba hozhatnának.

Aden, Bombay, Madras, Sin-
gapore, Calcutta, s egyéb nagy
fontosságú keleti emporiumok fo-
kozatosan belé vonatnának e cél-

szertü kiviteli üzletbe, melynek út-
ján reményünk lehet arra nézve,
hogy a magyar szolid iparczikkek
a távoli országokban keresett ár-
rukká lesznek, s így iparunk gyor-
sabb és biztosabb fejlődésére nagy
befolyást gyakorolhatnak.

A terv kivitele tényleg nem
csekély reházségekkel jár. Igaz u-
gyan, hogy az óriási keleti biro-
dalom iparczikkeinek szükségletét
sem a kiterjedt francia gyári-
par, sem a hatalmas angol ipar más-
országok iparával együtt még nem
képes teljesen fedezni, s így Ma-
gyarország vagy bármely fejlet-
tebb iparral bíró más országok üz-
leti összeköttetéseket teremthetnek
mindamelltt az ottani régibb és
megszokott árucikkkel versenyre
kelni, nem leendő csekély föl-
ladat.

Az angol és francia gyártná-
nyok, valamint az ezeket szállító
cizégek, úgy Afrikában mint Kelet-
Indiában, s egyéb keleti allomok-
ban széles körben ismerik, azoknak
külső kiállítása megfelel a keleti
népek ízlésének, s emellett a nagy
távolság dacára oly olcsók, hogy
ez áron csak a fejlettebb gyári-
par képes termékeit forgalomba
hozni.

E körülmény dacára lehet még
a magyar iparczikkeknek is biztos
piacot teremteni, ha a kiviteli
módozatokban a helyes utat meg-
találjuk. Nézetünk szerint a kiál-
lításnak az egyes kikötőkben való

egyszerű bemutatása, magában [vé-
ve nem elegendő a tervnek sikeres
megvalósítására. A konzorezium-
nak mely e vállalatot létesíti, min-
den egyes nagyobb kereskedelmi
városban fioktelepeket kell létesí-
teni, melyeknek élén megbízható,
s a közel és a távolabbi helyi vi-
szonyokkal ismerős egyéneknek kel-
lene állania. — E fioktelepeket a
központi vezetésnek valamelyik tag-
ja időnkint fölülvizsgálná és el-
lenőrizné. — Ez eljárás meggyő-
ződésünk szerint nagy befolyással
lenne a létesítendő vállalat meg-
szilárdítására nézve.

A vállalat központjával okvetlenül
Fiumét kell kiszemelni. Innét indul-
na ki minden, itt összpontosulná
a kölcsönösen minden érdekek,
úgy a fogyasztók, mind a terme-
lők részéről.

Fontos kérdés tárgyát képezi
még a vállalatnál, a pénzügyi kér-
dés. Nézetünk szerint sokkal egész-
ségesebb és életrevalóbb fejlődés-
nek fog indulni a vállalat, ha annak
támogatásához az állam csak má-
sod sorban járul hozzá. Az érde-
kelt kereskedőknek iparosoknak
maguknak kell kezdetben meghoz-
ni a szükséges áldozatokat, a ké-
sőbbi eredmények elérésére!

Az ügyhöz alkalmlilag még hoz-
zászólunk.

M. Zs.

Fiume 1886-ban.

A rendes ügykezelésen kívül a kir.
tengerészeti hatóság közreműködött a-
zon tanácskozásokban, melyek az 1885.
év második felében beállott forgalmi a-
kadályok és zavarok megszüntetése tár-
gyában tartattak; rendezte a m. ki. ál-
lamvasutak igazgatóságával a kikötő és
pályaudvar határvonalának függőben le-
vő kérdését; tanácsközmányokat tartott
a vitorla-hajózás és a kereskedelmi ten-
gerészet emelése érdekében s annak e-
redménye alapján határozott javaslato-
kat terjesztett fel a ministeriumhoz; tí-
gyalásokat indított meg a tengerészek
rendtartásáról szóló törvényjavaslatból
kifolyó rendeletek tervezetének megál-
lítása végett.

Mielőtt tehát a kir. tengerészeti ha-
tóság rendes ügykezelésében törtétek
előadtnának, szükséges előbb a főbb
mozzanatokról legalább röviden megem-
lékezni.

Mint az 1886. év a forgalom igé-
nyeinek kielégítésére megkivántató in-
tézkedések létesítésére és foganatosítá-
suk sorrendjére nézve több évre kiindu-
lási pontul fog szolgálni, úgy kereske-
delmi tengerészetünk jövő fejlődésére és
viszonyaira is döntő befolyással leend
a mennyiben a magyar kereskedelmi ten-
gerészet segítése és emelése érdeké-
ben teendő intézkedések tárgyalása cél-
jából 1886. április havában Fiuméba
összehívott nagy értekezlet javaslat,
kiindulási alapul fognak szolgálni azon
intézkedéseknél, melyek tengerészetünk
további fentartása és a vitorlás hajól-
ományunk gőzhajóállományára való fo-
kozatos átalakítása céljából szüksége-
seknek mutatkoznak.

Az értekezlet a kereskedelemügyi m.
kir. ministerium, a kir. tengerészeti ha-
tóság, a fiumei és zenggi kereskedelmi
és iparkamarák, az osztr. magy. Lloyd,
az „Adria” és a parti gőzhajózási tár-

A FIUMEI TÁRCZÁJA

A SZUESZI CSATORNA

tekintettel különösen

A mai gyarmati politikára és lumére.

Irta

Dr. HAVASS REZSŐ.

I.

1869. november 17-én adták át a
forgalomnak a Szueszi csatornát, mely
a Földközi tengert a Vörös tengerrel
összeköti, s megnyitották ez által a leg-
rövidebb vizutat, mely Európából India-
ba, Sinaba, Ausztraliába, szóval a tavo-
labb keletre és délre vezet.

A Szueszi csatornának e szerint felett
fontos szerep jut a világforgalomban s
különösen fontos tényező a Földközi
tengert övező országok, s ezek között
az osztrák-magyar monarchia kereske-
delmének fejlődésére nézve. Mindazáltal
sajnosan tapasztaljuk, hogy monarchiánk-
ban e fontos tényező becset kényeg

nem méltányolják s az általa nyújtott
előnyöket fel nem használják.

Már 1869-ben káros hatású kö-
rülmény volt, hogy a Szueszi csator-
na korszakalkotó megnyitása készület-
lenül találta monarchiánk kereskedelmi
világát. Azóta meg összetett kezekkel
nézzük, miként használják fel más nem-
zetek e csatornát javukra, s mily lendü-
letnek indult mások tevékenysége által
annak forgalma. S ez állításunk főleg
Magyarországra vonatkozik, mert Ausz-
triában — legalább néhány év óta —
mind jobban figyelemre méltatják a Szue-
si csatornát s forgalmának emelkedését.

Nagyon is eljött tehát az ideje, hogy
mi is behatóan fogalkozzunk a Szueszi
csatornával, s aléltságunkból végre felo-
csudva, mi is törekedjünk a rajta átve-
zető utvonalat kereskedelmünk és ipar-
unk fejlesztésére felhasználni.

A következőkben igyekszünk e fon-
tos kérdést megvilágítani s arra nézve
— hosszas tanulmány és tapasztalaton
nyugvó — szerény nézeteinket előadni.

Teszük pedig ezt olyformán, hogy
először magát a Szueszi csatornát ismer-
tetjük, annak eredetéről, fekvéséről,
földrajzi viszonyairól, történetéről, ter-

mészeti és kereskedelmi jelentőségé-
ről szólván; azután áttérünk azon
nézeteink előadására, melyeket a Szue-
si csatorna kapcsán a mai gyarmati po-
litikáról, valamint tengeri hajózásunk és
kereskedelmünk felvirágoztatása érdeké-
ben kifejteti kívánunk; végre rántalunk
Fiuméra, a magyar tengeri kikötő vá-
rosra, mint a melyen át tengeri forgal-
munk történik, s mely hely azonnal té-
nyező gyanak szerepel, a mint a ten-
geren túl bizonyos célók elérésére tö-
rekszünk.

Általánosan ismeretes, hogy a föld-
ségeknél a tagozottság, a beltengerek s
tengeröblökben való gaztágság; egyik
főfeltétele a művelődés keletkezésének s
tovafejlődésének. E tagozottságot legjob-
ban feltaláljuk Európában; ugyanott, hol
a művelődés is a legjobban van kifej-
lődve.

Kelet Ázsiánál s Afrikánál — az ó-
világ ezen két nevezetes részénél —
nem látunk ily tagozottságot. Egyik sem
bír oly mélyre benyúló zárt tengeráragak-
k. ha csak egyhangubb parti ten-
gekkel bírha ezek is mutatnak né-
gye elhatárolásokat.

Ha azonban Elő-Ázsiát csak futólag
is megtekintjük, úgy a földsg ezen ré-
szén átvonuló három sajátos, hatal-
mas sulyedést veszünk észre, melyek u-
gyan nem hasítják azt úgy szét, mint
a hogy azt Európánál tapasztaljuk; de
mégis különös részekre szétválasztják, s
ezen területet délkelet-északnyugati i-
rányban, Kelet-Ázsiánál s egész Afriká-
nál hozzáférhetőbbé teszik.

A hozzáférhetőség főjellege az euro-
pai földsgnek. Hozzácsatlakozk Ázsiá-
nak ezen előrsze, mely szintén hozzá-
férhető lévén; úgy részeinek egymás kö-
zött, valamint Kelet-Ázsia és Europa,
India s a Földközi tenger partvidékei kö-
zött való korai érintkezését lehetővé
tette.

Ezen három sulyedés már az első
pillanatra látható. Az első a 300 mért-
föld hosszú Vörös tenger, a második a
200 mérföld hosszú Perzsa öböl, az Eu-
frat és Tigrisz ikerfolyók több mint 200
mérföldnyi hosszú folyamrendszerének
területével; s harmadszor — jobban é-
szak felé — a Káspi tengernek 350 mért-
földnyi hosszú vonala, a taurai síkság
s a Volga folyamrendszerének felé irányuló
lapos vidékű folytatásaival.

saságok, a fiumei „Mutua“ biztosítási társaság képviselőinek, továbbá a tengerészeti hatóság ülnökeinek, a fiumei kir. adófelügyelő, a fiumei kir. révkapitány és külön meghívott fiumei s magyar-horvát tengerparti hajótulajdonosok részvétele mellett tartott meg.

Az enquete-tárgyalások kereskedelmi tengerészetünk jelenlegi viszonyainak ismertetésére igen részletes adatokat szolgáltatottak, melyek — fájdalom — a magyar vitorla hajózás állapotát igen sötét színben tüntetik elő. A magyar kereskedelmi tengerészet, mely még 1871. évben 78,838 tonna tartalmú 165 hajót számlált, 1885. év végéig 47 hajóval és 19,092 tonnával fogyatkozott; azelőtt oly hírneves hajóépítési műhelyeink, melyekből 1855-ben 40 hajó 17,184 tonnával 1870-ben 24 hajó 11,438 tonnával és 1871-ben 21 hajó 9336 tonnával, vizre bocsátottak, teljesen szünetelnek; hajótulajdonosaink a hajóviteldijak hallatlan mérvű és még mindig tartó eszköze miatt a hajókba fektetett tőke után semmiféle jövedelmet nem látván, őrizkednek új hajókat szerzési és a hajóbalesetek kártérítése után járó biztosítási összegeket a hajózástól egészen elvonják; minélfogva tekinve azon körülményt, hogy a magyar hosszújárati hajók nagyobbára régi, hajóállományunk évente rohamosabban csökkenésnek indul. Ezen válságos helyzet 16 indokai, hogy hajóink majdnem egészükben vitorlásokból állva, a gőzhajóknak kivált Angolországban bekövetkezett túlproduktiója miatt a tengeri szállítások közvetítésének fokozatosan kiszorítottak és rakományra annál kevésbé tehetnek szert, miután az idegen gőzösök oly alacsony viteldijakkal elégszenek meg, melyek vitorlásainkra nézve egy nos veszteséget eredményeznének.

Ehhez járul, hogy egy Francia-, mint Olaszország saját kereskedelmi tengerészetétől állami segítséget nem részesíti, úgy hogy nemzeti hajóink oly utirányoknál is legyőzhetlen versenyre találunk, melyeken azelőtt nyereséget nyújtó foglalkozásra akadtak. Ha ezen már feletté kétségkívül kedvezőtlen viszonyok mellett még tekintetbe véteik, hogy hajóinkra kivált a biztosításokra fizetendő díjak és az adók folytán tetemes terhek hárulnak, nem lehet azon csodálkozni, hogy hajótulajdonosaink önjerejükkel magukon nem segíthetnek és tengerészetünk létének biztosítására, valamint egy modern gőzhajótengerészet teremtésére az állam segítségét szükségesnek tekintik.

Az enquete által tett javaslatok a következőkben összpontosulnak:
I. Engedélyeztessék mértékdíjak 10 évre a gőz- és vitorlás hajók számára, és pedig:
a) 32 krajczár a 20) és azt felülhaladó tonna tartalommal bíró hosszújárati és nagyparthajózási azon hajók számára, melyek a „Veritas“-nál B. J. J. osztályzattal bírnak;

b) 16 krajczár, ha az a) és b) alatt említett hajók tonnatartalma 200 tonnán alul marad.

Ezen díjak minden lajstromozott tonna és minden 1000 meghittott tengeri mértékdíj alapján számításra és 10%-al növekednének oly utazásoknál, midőn az a) és b) alatt említett hajók nemzeti és külföldi kikötők közt, vagy megfordítva, rakományval közlekednek.

II. Engedélyeztessék építési díjak, és pedig:

a) 24 o. é. frt nemzeti hajógyárakban vasból vagy acézből épült magyar gőzhajók minden tiszta tonnája után 10 évre;

b) 18 o. é. frt idegen hajógyárakban vasból vagy acézből épült magyar gőzhajók minden tiszta tonnája után 5 évre;

c) 14 o. é. frt és pedig 10 évre, hazai hajógyárakban vasból vagy acézből épült vitorlások minden tiszta tonnája után és 10 frt csupán 5 évre, ha az itt említett hajók külföldi hajógyárakban épültek; végre

d) 3 frt 75 krnyi díj 10 évre, nemzeti hajógyárakban fából épült vitorlások minden tiszta tonnája után.

III. Fából vagy ércből épült és megfelelő segédgéppel ellátott vitorlások részére a gép értékének 40%-át tevő kárpótlás volna engedélyezendő.

IV. Siettessék egy a hajók javítására és tisztítására szolgáló száraz dock építése; létesítsék egy hajógyár vas- és acézhajók építésére és hajóműhelyek ily hajók javítására.

V. A Fiuméből kiinduló parti gőzhajóáratok oly vállalatokra bizassanak, melyek a magyar korona országai területén székelnek.

VI. Adók:
a) Szüntetessék be a tengerpart mentén fennálló hajóvonalaknál az 1875. évi 20. és az 1880. évi 56. törvényzikk alapján az árú- és személyszállításra kivetett adó.

b) A hosszújárati és nagyparthajózási hajók kereseti adója szállítással le a hajó első évében register-tonnánként 47 krajczárról 25 krajczárnyi évi 1 krajczárnyi fokozatos csökkenéssel, úgy, hogy a hajó a 21 évtől kezdve csak 5 krajczárt fizessen register-tonnánként.

c) A tengeri gőzhajózás üzésére alakult részvénytársaságok alakulásuk napjától számítandó 10 évre minden illeték és adó alól, különösen pedig a részvények utáni illetékek és az osztalék után fizetendő adó alul mentessenek fel.

d) Mentessék fel végre a kisparthajózás mindennemű adó alul.

VII. Biztosítás.
A tengeri biztosítás 4%-ot túl nem

szed s a távoli népeknek nyújt, fokozdik és sokasítják. Ezen nagy természeti típus nagy szerepet is játszott tehát már a legrégibb idők óta a történelemben s kereskedelem, ipar, művészet és tudomány hatalmas befolyásoltattak általa.

A Vörös tenger volt azon csatorna, melyen át India kincsei Tírnszba és Alexandria ömlöttek, hogy a világkereskedelem eme központjairól nyugat felé szétterjedjen. A mint a népek sorsa a háborúk és az uralkodók szeszélye által eldőlt, ép úgy hullámzott a népek forgalma is a perzsa s az arab, vagyis a két középső s a két másik, később használatba vett keletre vezető út, vagyis az északi fődségi (Iránon s a Káspi tengeren keresztül) s a Jóménység foka körül vezető deli ozeáni út között: s a helyi viszonyok, a földrajzi fekvés vagy egyéb tényezők folytán, majd itt, majd ott keresett magának — különféle irányban — új utakat, vagy visszatért a régiékhöz.

A vízi út felfedezése azonban a főszerepet mindig az arab-egyiptomi útvonal játszotta, mert ezen lehetett az árukat a leghosszabb ideig vizen s a leg-

haladó díj mellett eszközöndő legyen, mely ezből azt vagy maga az állam vegye át, vagy pedig hozzájáruljon valamely kölcsönös biztosítási intézet fenntartásához, mely védnöksége alatt oly módon alakíttatnék, hogy a belépett nemzeti hajótulajdonosoknak biztosították, miszerint a hajóik biztosítása fejében fizetendő díj változatlanul 4%-ot fog tenni.

Ez utóbbi módokat azon feltételtől volna függővé tehető (Maderspach S. terve), hogy a tengeri balesetek után járó kártérítési összeg csak felerészben fizetnének ki, míg másik fele gőzhajók vételére tartandó vissza, melyek tulajdonjoga a visszatartott összegek aránya szerint az elveszett vitorlások tulajdonosait illetné meg. E gőzösök igazgatása a társulat igazgatóságára bízandó s megengedtetnék, hogy a társulatba az újonnan épült gőzösök és vitorlások tulajdonosai is beléphetnének a fent jelzett feltételek alatt.

VIII. Hitel- és tengerészeti törvényhozás.

A tengeri magánjog melőbb törvényhozásilag rendezendő és pedig a nálunk divó szokásoknak megfelelően és teljes öszkangzásban a földközi tenger mellett fekvő többi államok hason törvényhozásával. Mindenekelőtt pedig bocsáttassék ki egy, a tengeri zálogjogról szóló és az illető francia törvényvel összhangzó törvény.

Alapítassék egy hitelintézet, mely tengerészeti ügyletekkel és a hajótestre adandó kölcsönökkel foglalkozzék.

IX. Szökevény tengerészek bérhátrálékai.

Állapíttassék m g, hogy a megszökött tengerészek bérhátrálékai első sorban azon károk fedezésére fordíttassanak, melyeket a hajó a szökés folytán szenved.

X. Conzuli illetékek.

A kisparthajózást illetőleg szálítassanak le a tonnatartalom után fizetendő rendes conzuli illetékek; általában pedig leszállítandók volnának azon illetékek, melyek a consulatásoknak bizonyos esetekben való eljárását fizetendő.

XI. részesítették a tengerészek segélyalapja a jótékony célú állami sorsjátékok jövedelmeiben és adassék el öbőség a tengerészeknek a tengeri igazgatás terén létező állami hivatalok betöltésénél.

Az elősorolt javaslatok a javasolt díjak tekintetében megegyeznek azon javaslatokkal, melyeket a Triesztben tartott tengerészeti enquette tett, mely utóbbi az e tekintetben Olaszországban érvényes határozatokat tartotta szem előtt.

Melőlött a kir. tengerészeti hatóság 1886. évi működésének részletes adatai

rövidebb ideig a szárazföldön szállítani; sőt fontosságát még a vízi út felfedezése után sem veszítette el teljesen. A törökök politikai uralma s az izlam elterjedése, valamint a Mekka s Medina való zarándoklások — melyek Arabia belsejét a Szueszi földszorossal ismét összekötötték hozták — okvetetlen hozzájárultak ahhoz, hogy a Vörös tenger fekvésének a kelet s a nyugat népvizonyaira való befolyását még fokozzák, s hogy a Szueszi (akkor még) földszorost az vezető útvonal forgalmát, az ozeáni útnak minden ellenhatása dacára is fenntartsák.

Azon városok között is, melyek a vízi út felfedezéséig, mint a világforgalom gyújtóitai hosszabb-rövidebb ideig szerepet játszottak, mint Tírusz, Babilon, Ninive, Palmira, Diószkuriás, Baszra, majd Velence s Genna: a Szueszi földszorosnak Alexandrája, a nagy deli átjárónak eme főforgalmi pontja, birta jelentőségét a leghosszabb ideig fenntartani.

Az itt vázolt nagy deli átjárónak vonalába esik a ma már csatorna által átmenesztett Szueszi földszoros, mely Afrikát Ázsiahoz kapcsolja.

folsoroltatnak, szükséges felemlíteni, miszerint a fiumei és a tengerészeti hatóság, tekintettel azon körülményre, hogy a tengerészek rendtartásáról szóló törvényjavaslat parlamenti tárgyalásra időközben beterjesztve lön, közös tanácskozásokat kezdett meg azon ezből, hogy a tengerészek rendtartásával összefüggő rendelet tervezetét megállapítsák.

Az Adriatársulat évi jelentése az 1886 üzleti évről.

I.

Az 1886-ban elért eredmény, az általános ismert viszás állapotok folytán, melyek a szállítási üzletre már évek óta különösen azonban a lefolyt évben befolyást gyakoroltak, nem igen volt e-lőnyös.

Mindannak dacára a fekvő végeredmény — tekintettel a viteldijak további érzékeny csökkenésére, a hajózási forgalmat a lefolyt évben néha egészen megszorító szigorú vesztéggári intézkedésekre és a tartósan rossz üzleti viszonyokra, — viszonylagosan még kielégítőnek tekinthető.

A kivételre nézve a kedvezőtlen aratás a nagybritanniai forgalomnak tetemesen ártott, elannyira, hogy ezen forgalom úgy az árpát, mint lisztet illetőleg, a mult évihez viszonyítva tetemes csökkenést szenvedett.

Mig például 1885-ben 26.362 tonna árpát és 60.210 tonna lisztet szállított a társaság a nagybritanniai kikötőkbe, addig a lefolyt évben utóbbiból csak körülbelül 47.000 tonnát s előbbiből 20.000 tonnát szállított ugyanoda.

Egészben véve a nagybritanniai forgalom az 1885-ben elért 93.979 tonna és 43.000 köbméterrel, 1886-ban 78.529 tonna és 795 köbméterre szállított alá, azaz körülbelül 12%-al apát.

A brazíliai forgalom, mely az Adria részéről gondosan kultiváltot, sem felelt meg a lefolyt évben a várakozásoknak, mert ha a liszkivitel nem is csökkent, mégis kárt szenvedett az által, hogy a hajók Braziliában hosszú és költséges vesztéggárakra kényszerültek, azonkívül pedig Braziliának kedvezőtlen kávétermése következtében a szükséges visszakomanyokat a társulat nem kaphatta meg.

A gőzösök tényleg együttvéve 4500 tonna fel nem használt üres térfogattal tértek vissza Braziliából, a mi tetemes viteldij keveslebet eredményez.

Ezen kedvezőtlen viszonyok — melyeknek javulása a közel jövőben sem várható — arra ösztönözi az Adria, hogy új forgalmi összeköttetéseket kereszen fel, melyek lehetővé teszik azt,

Szueszi földszoros alatt tulajdonképpen azon területet értjük, mely az Akaba-Ghaza s a Szuesz-Menzaleh vonal között fekszik, s melynek deli részét a háromszög alakú s a Vörös tengerbe benyuló Szinai félsziget képezi. Határai északra a Földközi tenger, keletről Palestina s Arabia, keletről a Vörös tenger s annak két öble, az akabai és a szueszi; s végre nyugatról a Nilus termékeny deltája.

Delői részén, a félsziget csucsán, a Szinal hegység emelkedik, melynek legmagasabb csucsa 2835 méter. Észak felé a földszoros mind lapályosabb, s csak a keleti részen találunk sűrűbben hegyláncokat; mig az északnyugati rész csaknem teljes síkot képez.

Ha valaki ennek előtte a Szueszi földszorost áthalolt, nem látott egyebet mint egy nagy hullámos, dombos sivatagi területet durva sárga homokkal fűde, mely jobbadán meglehetősen szilárd állapotban volt ugyan, több helyen azonban, mint futóhomok, halmokat képezte, az égető nap sugarakat forróan és káprázatosan veré vissza.

hogy a hálkozathat... Megk... ben azon... Fiuméből... méba ed... tek, a saj... miert is... bet Calcu... Habár... nye eddig... hézsége... akadályok... gadható... tos — es... — forgalm... részről ke... ból s Fiu... az oley s... — emel... ményeket... A lefo... don, Ha... a társulat... hajós-társ... mig a nev... Anchor L... állapotát... lett a mag... resztül ez... tást bizo...

Az ogresszu... napjain... ország... ország k... mintegy... tesülsim... meg küll... ben van... a vendég... ra nem...

K... Személy... állami vasu... se szabadsá... kódését meg...

Házasi... egyház vo... lépett ház... Bácsmegey...

Kineve... kir. nyug... Hajnal Ant... mei vörös... zának igaz...

Magyar... lamvasutak... lexanaria, K... tinapoly, Ath... én rendezte... értékesítés... budapesti ke... érdekelt cég... egybehivat... gyanis alk... részt nem ve... kár árjegyze... álló korláto... is az érinten... ismeretless... értekezlet... konzultáci... selet, valami... hazai iparcz... tekintetben... lőterjeszthess...

Dr. Hava... kintettél a g... ezim alatt, n... nagy érdek... Lloyd társas... napokban kü... nyira közle... mulasztatja... lapunk hasá...

Hajtókor... gerpartokor... 1886) 615... melyek öss... talmat és l... nek. Ember...

hogy a hajókat más vonalokon is foglalkoztathassa.

Megkísérelték e célból a lefolyt évben azon áruszállítványokat, melyek Fiuméből Alexandriába Calcuttából Fiuméba eddigelé idegen hajók által vitettek, a saját hajói részére biztosítani, a miért is egy járatot Alexandriába s többet Calcuttából Fiuméba indított.

Habár ezen járatok anyagi eredménye eddigelé negatív, a mi a kezdet nehézsége s a különös, előre nem látott akadályok folytán érthető, még sem tagadható, hogy egyré zül egy igen fontos — esetleg anyagilag is igen előnyös — forgalmi vonal megszerzésére, másrésztől kereskedelmi politikai szempontból s Fiume forgalmának — különösen az oly szükséges bevitteli forgalmának — emelése szempontjából becses eredményeket ért el.

A lefolyt évben is a Liverpool, London, Hull és Newcastle közti járatokat a társulattal szerződési viszonyban álló hajós-társulatok gőzöseivel eszközölte, míg a new-yorki forgalmat illetőleg az Anchor Line társulattal oly értelme megállapodást létesített, mely által képes lett a magyar terményeknek Fiumén keresztül ezen kikötőbe rendes elszállítást biztosítani.

Az országos tüzoltó kongresszus. Az augusztus hó 18-22 napjain a városunkban tartandó országos tüzoltó kongresszusra, az ország különböző vidékeiről eddig mintegy 1500-an jelentkeztek. Értesülésünk szerint ez alkalomból még különvonatok érkezése is tervben van. Ily körülmények között a vendégek elszállásolása bizonyára nem csekély gondot fog okozni.

Különféle hírek.

Személyi hírek. Bánó Jenő a magyar kir. állami vasutak fiumei forgalmi főnök helyettesi szabadság idejét befejezve, hivatalos működését megkezdte.

Házasság. Moór Péter a fiumei ref. egyház volt lelképásztora e hó elején lépett házassági frigyre Uj-Verbászon Bácsmezőben.

Kinevezések. Littrow Henrik cs. és kir. nyugalmazott fregattkapitány, és Hajnal Antal építészeti tanácsos a fiumei vörös keresztgyulek katonai körháznak igazgatóivá nevezettek ki.

Magyar keleti expedició. A magyar kir. államvasutak menetjegyződjéja által Corfu, Alexandria, Kairo, Jeruzsálem, Cyprus, Konstantinápoly, Athén stb. érintésével szeptember 1-én rendezendő keleti uti ipari és kereskedelmi értékesítése is céloztán, ez iránt közelében a budapesti kereskedelmi és iparkamara által az érdekeltek képviseleti értekezletre fogtak egybehatározni. A nevezett vállalkozó iroda ugyanis alkalmat kíván nyújtani az expedicióban részt nem vevő bármely hazai cégnek, hogy akár árjegyzőket, akár — a rendelkezésre álló korlátolt helyhez mérten — áramtűtőket is az érintendő fontosabb központokban megismertethessék és terjeszthessék. Ezért az értekezlet célja az lesz, hogy az érdekeltek konzultáisi, avagy magánkereskedelmi képviselők, valamint általában némely exportképes hazai iparezrikk számára leendő piacszerzés tekintetében kívánalmait és javaslataikat előterjeszthessék.

Dr. Havass Rezső a Szeve Csatorna tekintettel a gyarmati politikára és Fiumeracsim alatt, mint azt annak idején említettük nagy érdekű fölölvasást tartott a Pesti Lloyd társaság körében. E fölölvasás, mely a napokban külön lenyomatban is megjelent, annyira közelről érdekel bennünket, hogy nem mulasztjuk el e valóban kitűnő tanulmányt lapunk hasábjain egész terjedelmében közölni.

Hajótörések az osztrák-magyar tengerpartokon, a lefolyt 7 év alatt (1880-1886) 615 hajó szenvedett hajótörést, melyek összesen 78595 tonna súlytartalmat és 1,516,568 frt értéket képviselnek. Emberélet 111 veszett el, a leg-

szerecsételegebb év volt 1885, melyre 132 hajótörés és 24 emberélet esik.

Kevésbé kedvezőtlen volt az 1882 év, 64 hajótöréssel és 7 emberélet vesztével.

Tekintettel az osztrák-magyar tengervidékek nagy kereskedelmi forgalmára, a hajótörések száma az utolsó 7 évben, nem mondható általában igen nagy-nak.

A budapest-szalóniki vasut mely nemsokára megnyílik, nagyban foglalkoztatja a külföldi kormányokat is.

A francia kormány egy 14 napi hajójáratra (gyorsgőzöskökkel) kötött szerződést a Messagieries maritimes-mal Sali és Szalóniki közötti pósta és hajóforgalomra nevez. Németország is a Nord deu scher Lloyd részére, szándékozik egy másodrendű állomást létesíteni Szalónikában. Az osztrák-magyar Lloydnak is nydekében áll tevékeny résztvenni a Szalóniki és Egyiptom illetve a szezei csatorna közti forgalomban, mind ezek nagy reményeket fűznek a nevezett vonal étrevalóságához.

Eljegyzés. Nicora Vince m. kir. állami főgimnaziumi tanár e hó 21-én jegyezte el Zaccaria o. m. Lloyd-társulati tengerész kapitánynak kedves művelt lelkü leányát Mariát, Gratulálunk.

A hőség Az afrikai hőség melyről már lapunk mult számában is megemlékeztünk, az elmult hét folyamán is kinos állapotban tartotta városunk közönségét, A meleg nemcsak csökkent, de az árnyékban 35 fokra emelkedett. — Ily szokatlan hőség, még meleg éghajlatunk alatt is, csak nagyritkán szokott jelentkezni.

Tintanövény. A „Deutsche Zeitung” írja hogy nemsokáz kell már használni a vegyi uton készített tintát, mert új Granadában egy növényt fedeztek fel, mely a tintán. k teljesen megfelelő festő folyadékot tartalmaz sőt a most alkalmazásban levő tintát felülmulja, mert nem rontja az acél tollat, a folyadék színe veres mely a levegőn megfeketül, a folyadékot nem kell preparálni, természetes állapotban használható; ezen tintafatermő növény Corizia Dymifolio és meghonosítják Európában is.

A m. kir. állami vasutak bevétele. A m. kir. állami vasutak bevétele a f. évi július hó 2-8-ig, 135,205 utas, és 124,142 tonna áru után 631,516 frtot tett ki. Az összes bevétel 1887 január 1-től július hó 8-ig 16,020,702 frt. A bevételei többlet a mult év megfelelő időszakával szemben 84747 frt.

M. kir. államvasutak. F. évi július hó 1 óvel következő díszabások illetve pótlékok léptek életbe és pedig:

- 1) a magyar-adiari vasuti kötelekben gyors és teherárak közvetlen szállítására érvényes díszabási füzet mely díszabással az 1883. jun. 15 óta az osztrák magyar kikötőkkel és Cormons átm. állomással való közvetlen forgalomban Budapestről és Baresről érvényes díszabás pótlékaival együtt egyidejűleg hatályon kívül helyeztetik az új díszabás általános és különös határozmányokat áru osztályozást, sorozási, külön és kivételes díszabási tételeket különös kedvezményeket kilométer mutatót és a magasabb értékbevallás, valamint a szállítási határidő érdekében díjpótlékok kiszámítására vonatkozó táblázatokat tartalmaz.
- 2) Az egyrésztől Fiume (déli vasut) és Trieszt más részről a zágráb-sziszeki és szizek-dobherlini között Károlyvároson át gyors és teher árak közvetlen szállítására érvényes díszabás. Ezen díszabás által az ugyan azon viszonylatokban 1884 évi február 10-étől érvényes díszabás pótlékaival együtt hatályon kívül helyeztetik.

Ezen díszabás által az ugyanazon viszonylatokban 1884 évi február 10-étől érvényes díszabás pótlékaival együtt hatályon kívül helyeztetik.

Ezen díszabás általános és különös határozmányokat, árucikk-díszabást, kivételes fadijszabást dongaküldeményekre vonatkozó külön határozmányokat, kilométer mutatót és a magasabb érték bevallás utáni díjpótlékok kiszámítására vonatkozó táblázatokat tartalmaz.

3) Az egyrésztől Fiume (m. a. v.) másrésztől a Zágráb-sziszeki és szizek-dobherlini vonal állomási között Károlyvároson át gyors és teher árak közvetlen szállítására érvényes díszabás. Ezen díszabás által az ugyan azon viszonylatokban 1884 évi február 10-étől érvényes díszabás pótlékaival együtt hatályon kívül helyeztetik.

Ezen díszabás kivételes fadijszabást általános és különös határozmányokat, árucikk-díszabást, donga küldeményekre vonatkozó külön határozmányokat, kilométer mutatót és a magasabb érték bevallás utáni díjpótlékok kiszámítására vonatkozó táblázatokat tartalmaz.

4) Trieszttel való forgalomban gyors és teherárak közvetlen szállítására 1883 évi decz. 1-től érvényes díszabáshoz a IV. pótlék, s végre,

5) Fiumével való közvetlen forgalomban

gyors és teherárak közvetlen szállítására 1883. deczember 1-től érvényes díszabáshoz az V. pótlék.

Ezen pótlékok és pedig az előbbi Cormons állomásnak a követlen díszabásból való törlesztését s azon kívül a szállítási adó felemelése folytán szükségessé vált adópótlék táblázatokat s végül azon határozmányokat tartalmazza melyek értelmében az adófelemelés oly viszonyi tasokban viendők keresztül, melyekre nézve adópótlék a táblázatokban nem foglaltatik.

Ezen díszabások és pótlékok és pedig az 1 alatt 80 kr. a 2 és 3 alattiak 25 25 kr. a 5 alattiak pedig 10-10 krét o. é. a m. kir. államvasutak díszabási osztályában megszerez heők.

CSARNOK.

Az osztrák-magyar Lloyd ötven éves történetéből.

A viszonyok az 1872-ben kezdődött válság lefolyása után kedvezőbben alakultak és az üzleti viszonyok ismét rendezebbeké váltak, úgy, hogy a tökéletesített üzemeszközökből nagyobb hasznot lehetett húzni. A hajóraj az előbbi évben teljesen szolidnak bizonyult, mert a rendes szolgálatot a sok vihar mellett és daczára a számos kereskedelmi járatnak különösebb veszteség nélkül föl lehetett tartani és ezt oly évben, a melyben annyi hajó veszett el. A hajóraj foglalkoztatása ezéjéből ezen évben e rendes szolgálatokon, kívül, kereskedelmi járatok tétettek, a hol ezekre csak alkalom nyílt. Az 1874. május 26-án tartott negyvenötödik közgyűlésen az igazgatóság előterjesztette az 1874. évi üzleti számadásokat.

Az 1875 évben az összes vonalokon rendes volt a hajóközlekedés, a társaság 1875. november 28-án a várnai révben, Monastír foknál elvezette a „Trebisonda” gőzöst. Ez volt a második gőzös, a melyet a Lloyd azon postavonalai egyikén vesztett el, a melyeken való közlekedés a társaságra nem bírt semmi érdekllel.

A verseny időközben valamenyi vonalon tartott. Szerencsétlenségre oly vállalatok is voltak ezek között, a melyek nyilvánvalóan vesztükre dolgoztak és semmiféle üzlettől nem riadtak vissza hogy a Lloydot kényszerítsék a díjtételeknek alacsony szivonalon való tartására.

Magyarország fölmondván az Ausztriával való kereskedelmi szövetséget 1876. végén megszűnt a Lloyd postaszereződése is a melynek ugyanazon tartama volt. E miatt a Lloyd meghivatott a szerződés meghosszabbítása ügyében való tárgyalásokra. Az igazgatóság ezen alkalommal be akarta fejezni a vonalak kiterjesztése fölötti tárgyalásokat is, a melyről a mult évben volt szó és azon reményt táplálta, hogy az állam tekintete fogja venni a Lloyd által tett és még teendő szolgálatokat és szemben azon tényssel, hogy a viszonyok mindig súlyosabbakká válnak, valamivel kedvezőbb föltételeket fog engedélyezni ezen hasznos, de nyommasztó versenyenyl küzdő vállalatnak.

Miután előbb el kellett dölnie hogy a jövőben milyen iránynt kell adni a vállalatnak, az igazgatóság

nem tartotta czélszerűnek az üzleteszközök további szaporítását. E helyett az tüzetett ki a hajógyár föladatait, hogy a hajóraját alakításán dolgozzék. a mi gyorsan haladt és jó eredménnyel járt.

A „Najade” gőzös építése befejeztetett, ellenben a „Vulcan” „America” és „Europa” gőzösök mint használhatlanok a hajórajstomból töröltettek.

Odessa és Marseille között 1875-ben rendes összeköttetés létesített, de a nyár folyamán mutatkozó kedvezőtlen kereskedelmi viszonyok kényszeríték az igazgatóságot e kísérletek elejtésére

A török kormány nagy gabonaszállításokat eszközöltetvén a hadsereg számára Bassorakból Jemenbe, a társaság vállalta el a fuvarozást. Ezen alkalommal a Lloyd hajói a persa öbölüg hatoltak és ez által kiterjesztették a társaság tevékenységi körét, így új területek forgalmának tanulmányozásával lehetett foglalkozni, a mely területeken esetleg még kilátás nyílt hasznos üzletekre.

Az ezüst fokozódó elértekenlülése és a mig még fontosabb, a Levantaban forgalomban levő arany és ezüst értékviszonyának folytonos hullámzása következtében a külfölddel való forgalomban a fuvardijak aranyértékben állapítatnak meg Ezen rendszabály főczélja az volt, hogy az ügynökségekkel való elszámolás biztos alapot nyerjen, nem pedig, mint első tekintetre látszott, a fuvardijak felemelése, hiszen egyidejűleg számos irányban megfelelően mérsékeltek a díjtételek.

Möcs Zsigmond
felelős szerkesztő és kiadó tulajdonos.
Battara P. könyvnyomdája, Fiume.

„HUNGÁRIA-KÁVÉ”

táp- és gyógykáv éegészségeseknek is legjobb kávé, betegeknek utasítás szerint: használva biztos segélyt nyújt gyomor- és bélhurut ros emésztés, gyomorégés, gyomor- és fejförccs, gyomortól eredő fejfájás, verszegénység, elsoványodás, álmatlanság és idegbajok ellen.
Ára: egy kiló 1 forint 20 kr.
SZALADY ANTALNAL, Budapest, Andrassy-ut 88 F.
és minden előkelőbb üteleben, helyben és vidéken.

MARASKINO „EXCELSIOR”

Luxardo Girolami.



Cs. és kir. szabadalm.
Maraskino gyára Záraban;
alapították 1821-ben.

Raktár és eladás nagy mennyiségben a fiumei és a Fiumén kívül eső piacokra.

Rudmann A.-nál
Fiumében.

NEW-YORK

KIZÁRÓLAG KÖLCSÖNÖSSÉGEN
ALAPULÓ BIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG.

Alapított 1845-ben

Biztosítási alap 1886. január 1-én
350 millió frank.

Alapítása óta 1886. január 1-ig a New-York 222,912 kötvényt állított ki, biztosítván 3,624,647,762 ftkot.
Évi díjakban bevett 746,373,852 „
Kamatokban bevett 189,309,454 „
Szerződések esedé-
kességéért fizetett 228,008,072 „
Nyereményekért és
vásárlásokért fizetett 238,687,453 „
A New-Yorknak Amerikán, A-
zsián és Afrikán kívül Európá-
ban a következő fővárosokban
vannak fiókjai:

Berlinben — Londonban — Bös-
ben — Brüsszelben — Koppenhágá-
ban — Madridban — Párisban —
Amsterdamban — Rómában — Tur-
inban — Kristiániában — Lissa-
bonban — Pétervárott — Vevey-
ben — Stokholmban — Konstan-
tinápolyban — Budapesten.

A New-York életbiztosító társa-
ság tisztán kölcsönösségen alapul,
nincsenek részvényesei, tehát az
egész nyereség a biztosítottak
közt osztatik szét.

Bővebb felvilágosításért fordulhat a
New-York magyarországi képviselő-
ségéhez:

Budapesten Nádor-utca 9.

Kitünő szolgálatot tesz az emésztési zavaroknál.

Legjobb asztali- és üdítőital.

Hazánk legkedveltebb

Savanyúvize

A MOHAI
JÁGNES
FORRÁS.

Ö FENSÉGE

JÓZSEF FERENCZ É. Ö. FELSŐGŐZ M. I. N. SZEREB KIRÁLY

aszatán rendeltetett szolgálat.

Konstantinápolyban, Alexandriában, Jeruzsálemben, Fiumében is ép
ugymint hazánkban az államot a K. o. e. a megegyezés ellen praeservatív
szükséglete bizonyítja.

Friss töltésben az ország minden gyógyszerlárában,
fűszerkereskedésben és vendéglőiben kapható.

Országos főraktár:

ÉDESKUTY L.

m. kir. és szerb kir. udvari ásványvíz-szállítónál
BUDAPESTEN, Erzsébet-tér 7. sz.

Borral használni kiterjedt kedveltségnek örvend.

Az 1886-ik évi elszáll. 2,000,000 palack.

melv nemcsak a polgári körökben kedvelt, de utas, tört magának a felsőbb és leg-
felsőbb körökben is.

Vernor No
und Erweichende
Manneskraft

Impotenz

Sichere Hilfe! Mittel der k. k. priv. Carbon-Genitalien-Douche heilt jeder voll-
kommen ohne Folgen! Bei sicher und für
immer, oft schon in zwei Tagen sogar
scheinbar unheilbare Impotenz jeden Al-
ters bei angenehmer, äusserlicher unbe-
merkbarer Cur. — Atteste hervorr. Prof.
u. medic. Fachschr., wärmste ärztliche
Empfehlungen und tausende Dankschrei-
ben radical Geheilten rathen interesslos!
j. Leidenden die sofort Anschaffung der
Carbon Douche, welche dauernd Erfolge
garantirt. Complet mit Gebrauchsanwei-
sung und ärztlichen Gutachten fl. 5.80. —
Discretor Postvorsandt, Inhalt und Ver-
sender nicht erkeunlich.

K. k. p. Carbon-Douche-Fapöt
Dr. Karl A. tmann, Wien
II. Mariahilferstrasse 80.

PRIMA FABBRICA UNGHERESE

di

Macchine ed attrezzi per lo spegnimento del fuoco

di

Bukarest

F. WALSER

Kolosvár

Via Gracia n. 65

Belmonstroutea 12

Fabbrica e Deposito principale: BUDAPEST, Rottenbiller N. 66.

Corrispondenza in tutte le lingue.



Fabbrica premiata in tutte le esposizioni universali, per la produ-
zione di macchine ed altri attrezzi per lo spegnimento del fuoco.
macchine idrotecniche, pozzi a pompe, campane per le chiese.
Esportazione nei paesi ereditari della Monarchia, nella
Russia ed in tutto l'Oriente. — A richiesta si mandano gratis e
franchi di porto prospetti forniti da modelli. — Bilanci e disegni
di progetti si somministrano gratis.

A budapesti országos kiállítá-
sion a nagy díszokmányokkal
egyedül kitüntetett keményítő.

Óvás!

Gyakran történtek már kísérle-
tek a közönség felvezetésére,
hogy a jó hírnévnek örvendő

Fiumei rizskeményítő

helyett, melynek vegyszeri tisztaságáért a gyár kezességét vállal,
mínőségére nézve gyöngébb
gyártmányok kerülnek eladásra.
A saját érdekében figyelméztetik a t. cz. közönség, hogy az
ily tóvutra vezető eljárás ellen
óvja magát, s a fiumei rizske-
ményítő.

Fehér elefántot ábrázoló védjegyre figyelmes legyen.

Kornitzer G.

Első és legnagyobb fiumei
üveg és porcellánárú raktára
vendéglői és magánhasználatra.
Lámpák, tükrök, majolika, kris-
tály és üvegdisz-műrűk haza
és külföld gyárakból arany ke-
rettek, petroleumfűzőgépek.
! a legjutányosabb árakon!
Fiume — Corso.

SCHOLZ FERENCZ magángim- náziuma

és előkészítő tanfolyam a középiskolákra
engedélyezve a nagyméltóságú vallás és közok-
tatásügyi es. kir. ministeriumnak 1885. ápril
8-án 5103 sz. a kelt rendeltével; az intézetben
teljes ellátás kapható.

Grác Salzgattasse 4 sz.
Programok ingyen és bérmentve kül-
detnek.

Valódi szmirnai szőnyegek

gazdag keleti szí-
nezéssel a legdú-
sabb választék-
ban és fölötte ol-
csó árakon, kap-
hatók

Macchioro

üzletében FIUME-CORSO.

VALÓDI CHINAI TEA.

az ereceti forrásból közvetlenül
beszerezve, kapható.

OBERDORFER MÁRK

kereskedésben
FIUME-CORSO.

különként, vám és portomen-
tesen szállítva 5 frt.

Ugyancsak Oberdorfer keres-
kedésében vám és portomen-
tesen különként kapható:

VALÓDI ANANÁSZ

Kilójának ára 1 frt 10 kr.

VI. év

Szerkesztő
Feditz, cre
Pia

Előzetes
Egy évre
Félévre
Negyedévre
2 óra
Külföldre 1 évr

1887

Fiume ter

A tenger
geri forgalom
tekről a köve
tanak felvilá

Kereske tel
had

Az 1886.
mi tengerész
gálatok, júli
havanint ta
gerezeti hat

Kapitány
jelölt, kik k
nyá kinevez
s a vizgálat

A hadnag
keztek, kik
gyá kinevez
ményenl viz
latot ismétl

A gőzgép
meretéről tar
ugyancsak a f
előtt tartatt
jelenkezett, l
rel állották l
az illető kép

Az 1885.
gára boesátt
33-an kapit
hadnagyi viz
közül 39-en
nősítvényt.

Az 1886.
1885. évhez
ma részben
és a vizsgálat
eljárásnak, r
vámynak tula
1886. évben

A FIU

SZUES
tel
A mai gyár
Dr.

Valaha e
a Szina heg
a szomszéd
melte, B zony
csigahéjak, m
homokjában
tengerben mo
zonosak; erre
ellépő gömbö
ja a talajnak
Legjobban b
nagy mélyed
s a keserű ta
di el Arabak
dán völgyével