

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 hóra... 2 » 1.-- » Külföldre 1 évre... Per l'estero 8.-- »

FIUME

Kereskedelmi-, tengerészeti- és társadalmi lap.

Giornale commerciale, marittimo e sociale.

Hirdetések és nyitlerek: Elvételnek árszabály szerint a kiadót hivatalban, (Piazza Adamich).

Továbbá és kizárólag: Goldberger A. V. h. déli irodában Budapest, Váci-utca, Oppelik B-nél, Bécs, Stubenbastei N. 2.

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

8. Luglio 1888

Megjelenik minden vasárnap

Julius 8 1888.

Fölvívás előfizetésre!

A f. évi július hó 1-ével, lapunk főállásának VII évfolyamának második felét érte el. Fölkérjük t. előfizetőinket, hogy az előfizetést megújítani sziveskedjenek. támogatva lapunkat a kitűzött föladatak teljesítésében.

Különösen fölkérjük t. olvasóinkat, kik előfizetéseiket még be nem küldötték, sziveskedjenek e kötelezettségeiknek eleget tenni. E fölvívásunkkal egyidejűleg, körlevelet küldtünk szét, melyhez az előfizetést megkönnyítése céljából a szükséges postautalványt is mellékeljük.

A „Fiume“ szerkesztősége és kiadóhivatala.

Enquette a jövő évi kikötő építési tervezet ügyében. A fiumei kikötőépítkezés tervezetek jövő évi folytatása ügyében tegnap e hó 7-én tartattak meg az enquette tárgyalások gróf Zichy Ágost elnökelete alatt.

Tengeri kereskedelmi forgalmunk.

A tengeri kereskedelmi forgalmat a fiumei kikötőn át az egyes gőzhajózási társaságok valamint a magántulajdonosok gőz és vitorlás-hajói a f. évi május hóban a következő arányokban közvetítették:

A „Fiume“ tarcája

A TENGERRŐL.

Írta NYIRÓ GÁBOR tengerész-kapitány.

A ki a tengerzetet, mint kényesre-dő pályát folytatja, s ki ép ezért folyvást rabja a napi, nem mindig szeltemet ápoló foglalkozásnak, nem igen vehet mellette magának időt és alkalmat, hogy nyugodt tekintettelátételeje mindazt, miáltal e pálya ma már annyira rendszeresen tökéletes.

A tökéletességet bizonyítani akarva, elég a tengeri utazás mai biztonságára utalnunk.

Pillantsunk vissza a közelmúlt időkre hol a hajóépítés oly sok kívánni valót hagyott fenn, s vegyük szemügyre a jelenleg közlekedő nagy személyszállító tengeri gőzöket, melyeken a kormányozhatóság, ennek a vezénylet pillanatában gépezet által való eszközölhetése, maga a legfontosabb, mert épen ez által hárítható el a legvisszafogó pillanatban is az összeütközés.

Behoztak:

Az Adria-gőzcsők: 3580 m. mázsa, 13 köbm. árut.

Az o. m. Lloyd-gőzcsők: 5499 m. m., 479 db. árut.

Más gőzhajók: 54880 m. m., 8174 db., és 670 köbm. árut.

Vitorlások (10 tonnán felüliek) 73811 m. mázsa, 63623 db., és 101 köbm. árut.

Vitorlások (10 tonnán aluliak) 9714 m. mázsa, 20506 db., és 212 köbm. árut.

A behozatal a f. évi május hóban 147487 m. mázsa, 92783 db., és 996 köbm. áru.

Az összes behozatal a f. évi január hó 1-től május hó végeig 841,277 m. mázsa, 979,838 db., és 4405 köbm. áru.

Kivittek:

Az Adria-gőzcsők: 101206 m. m., 215086 db., és 1315 köbm. árut.

Az o. m. Lloyd-gőzcsők: 14601 m. mázsa, 11469 db. és 12 köbm. árut.

Más gőzhajók: 52424 m. mázsa, 326910 db., és 9 köbm. árut.

Vitorlások (10 tonnán felüliek) 13,538 m. mázsa, 1,307,380 db., 5476 köbm. árut

Vitorlások (10 tonnán aluliak) 5943 m. mázsa, 58465 db., és 72 köbm. árut.

A kivitel a f. évi május hóban összesen 187,105 m. m., 1,949,310 db. és 6884 köbm. áru.

Az összes kivitel a f. évi január hó 1-től május hó végeig 1,241,441

m. m., 19.154,934 db., és 21531 köbm. áru.

A Krajaczele gőzhajózási vállalat.

A Krajacz és társaféle gőzhajózási járatok árutorgalma a f. évi május hóban a következő volt:

Kivétel Fiumából: Portoré 14, Seleze 101, Novi 976, Crquenzi 194, Zengg 2218, Jablanaz 125, Carlobago 875, Pago 226, összesen 4729 m. mázsa.

Behozatal Fiumába: Noviból 526.

Kivétel Zengyből: Noviba 28, Jablanaz 150, Carlobago 20, Pago 2, összesen 2.0 m. mázsa.

A társulat hajói által a f. évi május hóban forgalom közvetített 5455 m. m. telet ki, vagyis 355 m. mázsával többet mint a megelőző hóban.

A személyforgalom 1593 utasból állott, vagyis 317-el több, mint a megelőző hóban.

Lisztforgalmunk.

A f. évi június hóban az egyes magyar piacokról a következő mennyiségű liszt érkezett Fiumába:

Table with 2 columns: Location and quantity. Locations include Budapest, Debreczen, Arad, Losonez, Szeged, Miskolcz, Szathmár, N. Várad, Károlyváros, Zágráb, N. A. Szob, Szécs, N. Kikinda, Temesvár, Bács, M. Vasárhely, Velenceze.

Liszt kivitel a fiumei kikötőn át.

A fiumei kikötőn át a nyugot-európai és a délamerikai kikötőkbe az egyes magyar malmok részéről a következő mennyiségű liszt vitetett ki:

Table with 2 columns: Destination and quantity. Destinations include Erzsébet, Concordia, Egyesült, Gizella, Lajza, Hengermalom, Ehenfurth, Viktoria, Zágráb, Temesvár, Szeged, Haggemaacher, Pesti molnár, Pannonia, Első budapesti gőzmalom, Aradi, Bloch József, Pick & Fischer, Lohmayer I. F., István, Fiumei, Losonezi, Szatmári, N. Kikinda, Első Horváth, László, Mylius Hartwig, Freundentali.

Összesen... 95908 m. mázsa

E mennyiségből esik az egyes kikötők szerint: Glasgowra 1:009 m. mázsa, Liverpool 17300, London 14304, Leith 15554, Bordeaux 800, Romon 7500, Barcellona 1175, Malta 40, Brazília 21225 m. mázsa.

Az összes kivitel a f. évi január 1-től június hó végeig 485,998 m. mázsa.

Az o. m. Lloyd szerződés

I. Cikk.

Az osztrák-magyar Lloyd gőzhajózási vállalat kötelezi magát, hogy a mellékletben elősorolt járatokat a jelen szerződés idejére a külügyministerium által

Csak néhány évvel ezelőtt kezdett nemzetközi megállapodás által fogantatva vetetni az éjeli fényjelzés is: hogy t. i. minden hajó, mely menében van, jobb oldalán zöld áruvág, balján vörös lámpát köteles hordani, a gőzhajók ezenkívül az árboz előtt még egy fehér lámpát is. Az oldallámpák fényereje legalább 2, az árboz lámpáé pedig 5 f. mélyny távolra van számítva. — Már most elég észrevenni e fényt, s bizonyos lenni színe felől hogy tudjuk, mely irányt követ a hajó s ahöz képest irányítjuk mi is járműünk menetét, hogy kikerüljünk egymást. — Az árboz lámpa a látástartom 225° nyi körgöredre vet fényt, tehát a hajó irányától jobbra és balra 112° nyira, míg az oldallámpák szintén ez utóbbi szögmenyiségig látszanak, úgy hogy a hajó mögött 133° nyi körterületen semminemű fénynek nem szabad látszani. — Ha egy megpillantott vörös lámpának ami vörösünket, — egy zöldnek a mi zöldünket mutatjuk, a mi azt jelzi, hogy a másik hajó bal vagy jobboldalának, a mi bal vagy jobboldalunkat fordítjuk: az összeütközés veszélye nélkül haladunk el egymás mel-

lek színe, a sötétség s ezek illótlartama által képezhető sokféle jelleg tökéletesen felismerhető velünk, melyik világító torony kalanzól útunkban, feltéve, hogy a világ minden világító tornyai egy vas-kos kodexben földrajzi sorban le vannak írva, mely könyv a tengerészeknek egyik bibliája. Csak nagyon félreeső, seimmi kereskedelmi fontossággal nem bíró vagy a hajózársra veszélyt nem képező tengerpartok nincsenek az általános világító rendszerbe még befoglalva. De a látogatottabb partok e helyett oly sűrűn vannak világító tornyokkal beépítve, hogy egyik le sem tűnik a látástartom, már a következőnek fénye fogad. — Szigetek között aztán több fény is vezérel egyszerre, hogy ezeknek a szélsőszá különféle irányában szemmelartása, ezen irányokból folytatálag másban látása, s a hajó irányának, haladási gyorsaságának hozzávetése által bármely pillanatban tudható helyzetünk.

Még nagyobb szerű és a kalanzolás mellett a biztonságát is inkább előző intézmény, a tenger területében foglalt veszélyes tájaknak jelző fényvel ellátása. Lappangó zítönyokon hongonyzó hajó-

jóváhagyott menetrendek szerint a következő cikkben megállapított költségmegtérítés mellett fenn fogja tartani. — Ezen melléklet egész tartalmára nézve a jelen szerződés kiegészítő részét képezi.

A szerződéses járatoknak nefaláni megváltoztatása, szaporítása, kevesítése vagy teljes megszüntetése a szerződő felek közti köendő külön egyezményekkel van fenntartva.

A külügyministerium fenntartja magának, hogy a Lloydot annak előzetes meghallgatása mellett a szerződéses meneteket járatrendjében fel nem vett kikötőhelyek érintésére is utasíthassa, feltéve, hogy ez által az illető vonal számára rendelt hajókkal a menetrend megtartása lehetetlenné nem válik. A Lloydnak ily módon köteletségévé tett járatbővítések egyedül a B és C csoport alatti járatokra vonatkozhatnak és azok összes mértékeösszege a B csoportnál 3000, a C csoportnál pedig 5000 tengeri mértékelet meg nem haladhat.

A Lloyd kötelezi magát, hogy a külügyministerium fellívására a belföldi szolgálatban egyes kivétel fontos kikötőket a főkikötőhelyekhez vezető mellékvonalak előmozdítása céljából menetrendből kihagy, és hogy ezen mellékvonalat az azokon hajóhoz szállított árúk után engedélyező szállítási jutalékok által segélyezni fogja.

Uj, a mellékletben elő nem sorolt időközi járatok életbe lépése azon vonalakon, melyeken a cs. k. vagy a magyar királyi kormány egy más vállalatnak időközi járatjai segélyezik, a külügyministerium jóváhagyásától függ.

II. Cikk.

A segélyzett járatok után fizetendő költségmegtérítés mértékeletét a következők:

a) a gyorsjáratoknál 11 1/2 tengeri mértékelet óránkénti menetsebesség mellett 2 frt, 60 kr. o. é.;

b) azon járatoknál, melyeknél a menetsebesség óránként 10 tengeri mértékelet, 1 frt 65 kr. o. é.;

c) az ennél esékélyebb menetsebesség eszközlendő járatoknál 1 frt 65 kr. o. é.

A mértékeletévek évi összege azonban 1.300.000 o. é. forintot meg nem haladhat.

III. Cikk.

A külügyministerium fenntartja magának azon jogot, hogy a keleti vasutak kiépítésének mérvé szerint az egyes vonalakat és menetrendeket megfelelően módosítsa és az ennek folytán esetleg elmaradó járatokra eső segélyösszeget a fennálló szerződési feltételek mellett új vonalakra átruházza.

IV. Cikk.

Az „osztrák-magyar Lloyd“ gőzhajózási vállalat arra kötelezi magát, hogy a szerződéses járatoknál csak oly hajókat fog alkalmazni, melyek a menetsebesség, a szélvállalás, a levelei- és kocsipostai szolgálat, végre a rakóhely tekintetében az egyes vonalak követelményeinek megfelelnek és kellő biztonságot nyújtanak.

Az alkalmazandó gőzhajók bruttóterefogatának legalább is a következőknek kell lenni:

a) a 7., 10. és 12. számú vonalon, valamint a 9. számúak Corfu és Prevesa közötti részén: 350 tonna;

b) a 3., 4., 8., 9. (kivéve az a) alatt említett részét) és 11. számú vonalon: 700 tonna;

c) a 6., 14., 16. és 17. számú vonalon: 1.000;

d) az 1., 2., 5., 13. és 15. számú vonalon: 1.700 tonna.

A cs. kir. és a m. kir. kormányoknak bármikor szabadságában áll az „osztrák-magyar Lloyd“ hajóit az említett követelmények iránt megvizsgáltatni.

A jelen szerződés megkötése után épített vagy újonnan beszerzett, s a szerződéses járatokon alkalmazandó gőzhajók az osztrák-magyar „Veritas“ vagy más hasonló értékű belföldi intézetnél, mint a legmagasabb osztályhoz tartozó hajók oszályozandók.

Az újonnan építendő vagy még az építéshelyen levő hajóknak, valamint azok gépeinek tervezetét az építés megkezdése, illetőleg az építési szerződés megkötése előtt a külügyministeriumhoz tudomásvétel végett felterjesztendő. A készen beszerzett hajók tervei pedig a gépek terveivel együtt azonnal a vétel megörténte után bemutatandók.

V. Cikk.

Az „osztrák-magyar Lloyd“ gőzhajózási vállalat kötelezi magát arra, hogy a mellékletben megjelölt járatok félbe ne szakítsanak, valamint arra is, hogy a menetrendtől eltérés ne történjék, a mire nézve a felelősséget vállalja.

Ha bármely okból is késések fordulnának elő, azok a menetsebesség fokozása által lehetőleg pótolandók.

Ha a belföldi, valamint a triest-alexandriai (1. számú), fiume-alexandriai (2. számú), triest-pyrius-konstantinápolyi (5. számú), triest-fiume-konstantinápolyi (13. számú), triest-fiume-smyrnai (14. számú), pyrius-smyrnai (6. számú) és konstantinápolyi-smyrna-alexandriai (15. számú) vonalak valamely kiindulási, vég-, vagy fontosabb csatlakozási pontján a menetrend szerinti indulásban, vagy érkezésben 3 órát meghaladó késés fordul elő, szintúgy ha a szerződés szerinti bírság alá esik. Ez alól kivételnek akkor van helye, ha a félbeszakítást vagy rendszavarást oly rendkívüli körülmények okozták, melyeknek elhárítása nem állott a vállalat hatalmában és ha bebizonyították, hogy a felmerült késés a menetsebesség fokozása által sem volt már elkerülhető. Az 1., 2., 5., 6. és 15. számú járatban előforduló késésnél minden további óra után 25 frt, a többi járatban minden további óra után 15 frt, és valamely kikötő nem érintésének esetében 120 frt terjedhető bírság fog kivettetni, mely a mértékeletéből vonatik le.

Valahányszor egy gőzhajó a kiindulási kikötőbe visszaérkezik, a szerződéses járatok pontos megtartásának ellenőrzése céljából egy minden szükséges adatot tartalmazó kivonat fog a hajónaplóból a rév-, illetőleg cs. és kir. konzulatusi hivatalnak átadni.

A szerződés szerint fennálló vagy jövőendőben szerződésileg berendezendő járatoknál csak a külügyministerium előzetesen nyilvánított helybenhagyásával történhetik a járatrendben és a kijelölt megállapodási helyekben változtatás.

(Folyt. köv.)

Magyar kivándorlók sorsa.

Nemrégben egy fölötté érdekes közlemény vett közöleményjártá be a magyar lapokat, mely hivatalos adatok nyomán érdekes statisztikai kimutatást hozott a szepesmegyei postahivatalokhoz a múlt évben Amerikából érkezett pénzküldeményekről. Oly tekintélyes összegek szerepeltek a kimutatásokban, hogy a hazai közönség méltán kétségbe vonhatta azokat a hírsíket, melyek a tótajku kivándorlók sorsáról állandó rovatot képeznek az újságokban. Ugy lát-szik azonban, hogy mégsem alaptalanok a kivált a magyarországi közönségben munkások helyzetét a lehető legsötétebb színekben esetleg tudósítások. Előttünk fekszik ugyanis egy egészen hiteles, mert a legilletékesebb hivatalos oldaltól származó jelentés, mely megérdemelné, hogy a felvidéki megyékben a szöszékről hirdetessék. Ez Havemeyer A. Tivadar new-yorki osztrák-magyar főkonzulnak New-York kereskedelmi, ipari és hajózási viszonyairól szóló legújabb jelentése, melyből közöljük a következő érdekes részleteket a magyarországi kivándorlók sorsáról.

Számos évvel ezelőtt, különösen Pennsylvania közönségének művelésére olcsó munkacseréket kellett és azért az első, Lengyel, Magyar és Olaszországból szörványosan érkező kivándorlókat örömmel üdvözölték a bányatulajdonosok, miután ezeket a legnehezebb és legbátrabb munkára használták. Később a kivándorlás egész rendszeres jellegét öltött mindamellett egy időn át hajónként kö-

rülbelül csak egy tuszat kivándorló érkezett. Ezek közül az intelligensabbak a bányákban a munkások élére állítottak és a tulajdonosok arra bírták őket hogy leveleket írjanak hazra, melyekben — magasztalva az amerikai életet — bíztatták földieiket, hogy minden habozás nélkül kövessék őket. Ennek következménye az volt, hogy minden Amerikába érkező európai hajó fedélközé tul volt túnyve a kivándorlókkal, kik közül a legtöbbet szerződés köelezte hazajá- elhagyására.

Ezen folytonosan beözönlő tömeggel utoljára a közönség-társaságok sem tudtak mit csinálni, melyek pedig saját céljaik előlére addig támogatták a bevándorlást. A munkástelepek túltömöttek lettek és számosan ép azon homimunkások könyöröléségre lettek utalva, a kiknek helyzetét általuk akar-ták megnehezíteni. Csak midőn már né-melyek az angol nyelvet többé-kevésbbé elsajátították, akkor derült ki, hogy ők szerződésileg, fejenként bizonyos össze-gért, köteleztek magukat a bevándor-lásra.

A szegény emberek azonban kegyet-lenül csalóltak és a legkeserűbb tapasztalatokat szenvedtek. Alig szállottak part-ra, a vasuti kocsiiban mint az állatokat összezárták és a banyatelepekre szállították őket. Néha-néha egy lemaradt a vonatról, azt — pénz és nyelvi ismeret nélkül — saját sorsának engedték át. Ha azután a nagyobb csoportok megér-keztek, azt sem tudták, mihez fogjanak, szerencse volt, ha egy földjük előbb ér-kezőn meg, ennek vezetése alatt men-helyet találtak. A magyar név idegen hangzású volt a bennszülötteknek és így a bevándorlók a bányatulajdonosok könyveibe vagy angol név alatt vezet-tek be, vagy egyszerűen csak számot kaptak. Életmódjuk irázatos volt. Gyak-ran 20—50 magyar munkás lakott egy szobában vagy deszkákából összetakolt bódéb-n, mely azelőtt alig volt elég nagy egy amerikai bányamunkás családjának. Férfiak és nők együtt átkeltek és alud-tak e földi levegőjű nyomorúságos bódé-kban. A magyarok, bár szorgalmasan dolgoztak, semmire sem mentek, miután a közönségnyasatban sem voltak jár-tasak és így őket csak a legnehezebb és legrosszabb munkákra alkalmazták. Tap-sztatatlanságuk miatt sok oly bányá-szerencsétlenségnek lettek okai, melyek-nél számosan vesztették el borzasztó mó-don életüket.

Csakhamar be kellett látniuk, hogy Amerika éppenséggel nem olyan paradí-som, mint a milyennek azt azok fel-tűntették, kik őket a kivándorlókra bírták. A mig a nagy közönségnyas-riekbe tartottak, a bányatulajdonosok szivesen látták és — habár kisebb bár mellett — alkalmazták is őket. Ezért azután a

szerű építmények egy, két vagy három árcoczon is hordanak fényt, melyek ép egy felismerhetők különféle jellegűkről, mint a partok világító tornyai. Ezek mellett már a legnagyobb óvatossággal kell a könyvben leirt vagy a tapasztalat által tudott távoli pontosan meg-tartva elhajózni, különben sekélyesre ko-rulhatunk. Ily horgonyzó világító hajók az angol partok körül nagy számmal vannak s az ott felévig tartó viharos i-dőszak alatt kemény próbára vannak téve az olyan szolgálatra beosztott ma-trórok. Néha heteken át lóbáltatik az alkotmány szünet nélkül, lánczairól el-szakítani Fnyegeti a hullámverés, zökke-nési földrengésszerűek. E mellett ugyan-annyi ideig érezni maguk felett a hullá-mtátrókat, jobb esetben csak fajtékszi-porkák átesapá át, hogy ha a fedélzetén vannak, a szél és hullám őket is majd-nem elragadja; bizony ennél szebb mes-terség is van a világon. Pedig a vilá-gítókban nem szabad hiánynak esni. Már sóitédés-kor (ott néha d. n. 2 kor) ra-gyog az árcoczlámpából a fény; s ha ködös az idő, mikor a fény erője nem képes áttörni a sűrű levegőn, zugatják

meghatározott időközökben a Szírent, vagy teszik a jellővést, hogy ily módon figyelmeztessék az arra járó hajókat e kikerülendő veszélyre.

Oly tőkélyre van már vive e bizton-sági intézmény, hogy emberi segély sem okvetlen szükséges hozzá. Vasgömböket, hengereket vagy kettőskupokat szoktak ma már horgonyyál ily veszélyes he-lyekre erősíteni s ezek gázgal vannak töltve, mely 2 sőt 3 hónapig is képes egy jól égő lámpát eltáplálni, hogy éj-jel nappal égve, annyi ideig teszi pon-tosan szolgálatát minden emberi inter-ventio nélkül. Haiba zúg körötte a vi-har és lóbálják meg, szokásuk rá a hullámok.

Más uszorok pedig fuvó készüléke-re vannak szerkesztve, s a hullámokon lé-bálás által önmaguktól adnak bűgö ha-got; ismét más uszorok tetőjén harang van, e fölött pedig vasrész korona, melyen körül sarkonlógó öök annál buz-góbban verik a harangot, minél inkább diktálja a vihar borzasztósága. Az ily eszeveszett harangozás vagy az előbb említett kísérletes bűgás pedig kellem-ellen ugyan, de mégis vigasztaló zene

a tengerésznek. Értzi a veszély közelo-gét, de érzi egyszersmind az emberisé-gét, a humanitást, mely itt a zord O-ceánon is öröklik felette.

Valamennyi világító torony, legym-parti vagy horgonyzó, egyszersmind ör-rállomás is. Ha egy hajó veszélybe jut va segélyre szorul, azok személyzete kö-teles minden eszközzel segítséget nyúj-tani. Mentő csónakok, kötelek, övek ál-lanak azért rendelkezésükre, s a na-gyobb forgalmú partok tornyai és más örállomái távirtdal közlekedhetnek a központi igazgatással.

Ha egy hajó zátonyra került s hozzá férközni a vihar miatt nem lehet, a part-tól löveget röptének felette keresztül, melynek hivatása a ráerősített zsinogot a veszélyben levőkhez vinni. Ha sikerül megfogniuk, vele esigát húznak át a ha-jóra partról, melyen más zsinog van át-fűzve s ennek végei a parton tartanak. Miután a csiga megerősített az árcoc-zra vagy más minél magasabb biztos helyre, a vékony zsinoghoz mindig vas-tagjára kötelek földanak a parton s u-toljára egy jó erős vastag kötel marad a csigába fűzve. Ily módon biztos ósz-

szeköttetés van a hajó és part között, ez utóbbi helyen maradván az egész ke-zelés. A kötéltre végre mentőkosarat köt-nék, mely a hajóra áthúzva, onnan e-gyenként felveheti a menekülőre vára-gyókat. A súly miatt persze nem egy-szer a hullámokon át vonatik a kosár a parton, de e ki ezt kiállja, legalább mentve van. A parton nem hiányzik megfelelő elbánása hajótöröttékkel, hogy minél előbb erőre kaphassanak.

Ily intézmények teszik kevésbbé bor-zasztóvá a veszélyek között a hajózást, vagy esőkkentik a megtörtént baj mér-vét. A sik tengeren az én egészen a maga sorsára van hagyva a tengerész. Szere-nese, hogy nemcsak a hajózás elmé-leti tudománya áll ma már magas szin-vonalon, de a tenger zónáinak idő- és szélviszonyai is e tapasztalat rendszeré-be vannak foglalva. A mi pedig legfőbb a tengeri járművek szilárd, eszélszerű ép-ítése a legnagyobb biztosíték, hogy a világhereskedelem a tengerészéletben fog-ja ezután méginkább loghathatósabb tá-maszát bírni.

bennszülöttekélve, ugy, nak élete, az amerikai jel a magya tolták. Azol melették, előbb-utóbb sokan volta el, vagy pe ban lel ék

Midőn a gyenlített munkába ál csátották. kül, örökös maradt egy versenyáras minden irán — meggono serű élmény régi hazájuk

A kézm napszámoso minűn mi ve; minden kölesönös v olalmazásá gennek, av n „zöldek“ munkát kap vetségbe ne saját társai gitenék ink nálunk arra nek utjába ándorlók. debb ott ta moruk a le midőn a c fenekig küü sig közrem tékony egy szaszállítat segédesszók a kik mun ségüket ne megengedve gyanazon l resetképtele pába.

Ha ped munkásokn morú kiltá kereskedők stb. éppens jó állása s vándorló os mert az ily las, nélkü

Mind e maguk utá bevándorlá merikában gresszus el azt teljesz t hiedelm, nines meg

Kinevez óvántézt-t ifen. Hedvig gyeimke

Gróf Z városunkba lútása ügyel részt veyer

Szemé Hrtap fele kes baráta, ezjából tö dott. Gróf S Braziliába t s immé két szautzott. a mult év szágban, az mekezdett oszt. tándé baiban idő

Az orszá központi vá jain megtar kalmból F zium igazg Jenő keres tak meg.

beműködött állandó üldözéseinek voltak kitéve, úgy, hogy a szegény magyaroknak élete sem volt biztonságban; sőt az amerikaiak annyira mentek, hogy új-jel a magyar munkások fabódit felgyújtották. Azok, kik pusztá életüket megmenekülték, az erdőbe menekültek, hol előbb-utóbb éhen kellett veszniük; ámde sokan voltak, kik a r. mok közt veszték el, vagy pedig visszafutva, a lágokban leltek halálukat.

Midőn a felmerült differenciák kiegyenlítették és a beműködött újra munkába állottak, az idegeneket elbocsátották. Munka és segédesszüközök nélkül, örökös üldözéseknek kitéve, mi maradt egyéb hátra, minthogy a firt versenyfarsangnak átengedve, a szélrozsza minden irányában elszéledjenek. Sokan — meggondolva munkásszöveiket és keserű élményeiket — ismét visszatértek régi hazájukba.

A kézműveseknek, gyármunkásoknak napzámosoknak stb. is nehéz a sorsuk, miután minden kereseti ág túl van tömve; minden szakmában alakultak egymás kölcsönös védelmére, a munka és megolalmazására munkás-szövetségek. Idegenek, avagy új bevándorlók (az u. n. „zöldek” nek) szinte lehetetlen előbb munkát kapni, míg egy ily munkás-szövetségbe nem sikerül magát felvétenni; saját társai — távol attól, hogy őt segítsék inkább minden módot felhatalmálnak arra, hogy akadályokat gördítsenek útjába — A segély nélkül álló bevándorlók legtöbbször hosszabb-rövidebb ott tartózkodás után, ha már nyomoruk a legmagasabb fokra hágott és midőn a csalatkozások keserű kelyhét fenékig kiürítették, a bevándorló bizottság közreműködésével vagy valamely jótékony egylet közlegén hazájukba visszaszállítatnak. Olyanoknak, kik minden segédesszüköz nélkül érkeznek meg, vagy a kik munka- és kenyérkereseti képességüket nem tudják kimutatni, neres is megengedve a partra szállás, hanem ugyanazon hajóval, mint szegények és keresetképtelenek visszaküldetnek Európába.

Ha pedig már a szorgalmas, derék munkásoknak és iparosoknak ily szomorú kilátásai vannak, úgy a „zöld” kereskedők, tanítók, tanítók, katonák stb. éppenséggel nem képesek valamely jó állásra szert tenni. E műveltebb bevándorló osztá'y valóbb sajámlára méltó, mert az ilyenekre csak keserű tapasztalat, nélkülözés és nem ri kán inség vár.

Mind e körülmények azt is vonták maguk után, hogy az utóbbi időben a bevándorlás korlátozó-ának kérdése Amerikában napirendre került, sőt a kongresszus elé a javaslatok egész sorozatát terjesztették, miután az az általános hiedelem, hogy a fennálló törvényeknek nincs meg a kellő korlátozó hatása.

Különböleg hírek.

Kinevezés. Juhay Margit ajkóstele mintá óvintézetit tanítóné, a gróf Zichy Ágostné Wimpfen Hedvig grófné által alapított Clotild gyermekmenhelye óvónőve nevezett ki.

Gróf Zichy Ágost kormányzóék e hó 6-án városunkba érkezett, hogy a kikötő megnagyobbítása ügyében tartandó enquette tárgyalásokon részt vegyen.

Személy hírek. Dr. Kenedi Géza a „Pesti Hirlap” felelős szerkesztője, s a fiemei úgy lelkes barátság, a lefolyt héten tanulmányok tétele czéljából több napon át városunkban tartózkodott. Gróf Széchy Károly, ki háromlélelt utazott el kereskedelmi tanulmányok czéljából chét Braziliába folyamán visszaérkezett Fiuméba. S immét két napi időzés után Budapestre visszatért. Dr. Erdősi Béla tanfelügyelő, ki már a múlt évben érdekes utazást tett Horvátországban, az ez évi szünidők alatt is folytatja megkezdett tanulmányait. — *Végh Béla* min. oszt. tanácsos egészségi szempontokból Rómer-badban időzik.

Az országos középsikolai tanár egyesület központi választmányába az e hó 5. 67-ik napján megtartott országos tanárkongresszus alkalmából Fiuméből Dr. Erdősi Béla főtanácsos igazgató, tanfelügyelő és Dr. Győrszky Jenő kereskedelmi akadémiai tanár választottak meg.

A trónörökös elismerése. — Rudolt trónörökös a m. hó 29-én történt fiemei időzése alatt Zsper h. állomás főnöknek ügybuzgó szolgálatait elismerését fejezte ki.

Tisztelgés a fiemei kormányzóknál. — A fiemei kereskedelmi és iparkamara újonnan választott elnöksége nevében *Megyer* Henrik elnök, és báró *Frangony* Simon e hó 6-án tisztelgett gróf *Zichy Ágost* fiemei kormányzóknál. A küldöttséget gróf *Zichy* szívélyesen fogadta, s élénken érdeklődött a kikötő város kereskedelmi viszonyainak jellegi állása iránt.

Vadász-egylet alakul városunkban s e czélból a vadászatkedvelők a Deákuszálló nagy termében e hó 2-án értekezletet is tartottak, mely alkalommal Dr. *Győrszky M.* meleg szavakkal buzdította a megjelenteket a társasakulásra.

A király szobra. Ó felsége 40 éves uralkodásának évfordulójára emlékére, Fiume városa szobrot akart emelni, s e czélra a képviselőtestület közlegesedéssel 15.000 forintot szavazott meg, mely összeget gyűjtések útján egészítették volna ki egy magasabb összegre. Midőn azonban gróf *Zichy Ágost* kormányzó értesítette a várost ő felsége ama szándékáról, hogy 40 éves uralkodói jubileumát megszivesebben látni jótékony alapítványokká megörökítve, a város ez értelemben fogja a jubileum napját emlékeztetésé tenni.

A Delta munkálatokat, gróf *Zichy Ágost* e hó 6-án tekintette meg. Ugyanez alkalommal megszemlelte a Fiumara csatornán készen álló forgó hidat, valamint az összekötő vasuti vágányokat, mely alkalommal *Pohl* m. kir. állami vasuti felügyelőnek elismerését fejezte ki.

Fiume Deák Ferencnek. A fiemei hazafias polgárok által a Deák mauzoleumba szánt emlékműnek átadásra, mint azt már annak idején közöltük, valószínűleg, a f. évi szeptember hó 8-án fog megtörténni. Ez alkalomból egy külön bizottság alakult, mely külön vonatról gondoskodott, hogy mindazon polgárok, kik az emlékmű átadásánál jelen lenni ohajtanak, esékély költséggel utazhassanak a fővárosba. A különvonat szeptember 7-én indultna utnak s másnap reggel 8 órakor Sz. Fehérvárra érkeznek. A Sz. Fehérvárról leendő megállás számát fiemei polgár ohajtsárára történt, kik ez alkalommal régi ismerőseik viszontlátására kívánják felhasználni. A menetjegy ára, melybe a két napi budapesti tartózkodás alatt a lakásbér is bele van foglalva, a legközelebbi napokban fog közzététetni, mely után a menetjegyek is azonnal kaphatók lesznek.

A fiemei tanintézetekre vonatkozó érte-sítők ismertetését a lapunk jövő számában kezdjük meg.

Amerikai hadi hadihajó Fiumében. A „Quinebaug” nevű amerikai hadikorvet e hó 6-án d. u. 2 órakor érkezett meg Folger W. M. parancsnoksága alatt Triesztből. — Megérkezése után horgonyt vetve huszonegy ágyú-lövéssel üdvözölte a várost. A parancsnok a délután órákban gróf *Zichy Ágost* kormányzó ná. *Wallner* tábornoknál, s *Seeman* a haditengerészeti akademia parancsnokánál tisztelgett. *Geletich* János fiemei amerikai konzul társaságában. A látogatást gróf *Zichy Ágost* a reákö-vetkező napon viszonzta, *Zeyk* ministeri tanácsos, és *Rukavina* révkapitány kíséretében s midőn a kormányzó a hajót elhagyta *Uzen-hét* ágyúlövéssel üdvözölte. Ugyancsak e hó 8-kántettek látogatást *Wallner* tábornok s *Seeman* a haditengerészeti a nem a parancsnok. A *Quinebaug* hadi hajó parancsnoka ugyancsak *Geletich* János amerikai konzul társaságában, a *White-head* torpedógyárában, tett látogatást megte-kintette a város vezetésegeit; különösen meglepték őt a piájt ritkító kikötői berende-zések. A hadihajó tegnap délután utazott el, s a parancsnok ismételtén sajnálkozását fejezte ki a vendégszerető amerikai konzul előtt, hogy nem időzhetett továbbá kikötő városunkban.

Időjárásunk. — A forró nyári napokat e hét elején nálunk is zivatáros, utóbb állandóan esős és viharos időjárás váltotta föl. Fiume területén a rossz időjárás mindeddig kevés kárt okozott, azonban az idetartozó alközségekben, valamint a szomszédos vidékeken különösen a jégeső által okozott károk jelentékenyek. *Dronova* és *Cesala* községekben a jég egyes helyeken a szőlőtermést teljesen letarolta, úgy hogy a község lakossága nagy szükségbe jutott. A lakosság siralmas helyzetének enyhítésére már is tétettek intézkedések, a mennyiben Dr. *Pöchlinger* Elek, kir. adófelügyelő, *Geletich* János, és *Malle* Marziola lovag a fölművelési bizottság tagjai, és *Balf* F. városi adószedő be-járás a baleset által sújtott vidéket, hogy az adózás tekintetében is könnyítések nyújtsanak.

Fölzörlás a Deltavágányok ügyében. A Deltára vezető vágányok ügyében ismét fölszólalás történt. Dr. *Dall* Asta Szaniszló a városi képviselőtestület e hó 2-kán tartott ülésében szót emelt a vágányok primitív (?) elhelyezési módja ellen, mely úgy a gyalogjárók, mint a kocsik közlegesedést veszélyeztetik, s hogy a fölemelt utrész a szomszédos házak elérti járdára sőt raktárakra ársvet hozhatnak. Végül kifogásolta, hogy a megállított kéttes vágány helyett a vonal egy rést egy új rendszerű egyes vágánnyal építették ki. Nem bocsátkozunk hosszabb vitába a fölhozott pa-naszokkal szemben, de annyitény, hogy a leg-

utóbbi nyolcz napon át tartó záporserű eső-zések alatt a járdákat a víz nem borította el, s hogy a kísérletkép elhelyezett egyes vágányok nem oly veszélyes dolgok, arról mindenki meggyőződhetik, ki az új vonalat megtekintette. Hogy a vágányok fektetése egy föbb utcán nem valami esztétikus dolog, azt mi is elismerjük, de elvégre is hány város van a kontinensen eltekint bizonyos esztétikai szempontoktól, midőn a város magasabb érdekeiről van szó. A Deltán épülő farakodó és annak berendezése e tekintetben legalább eddig a maga nemében egyedül lesz a kontinensen, s következményeiben bizonyára a városnak is meglesznek be-lőle a maga nagy előnye. De elvégre megtör-tönt az Angliában is, midőn az első vasuti vonalat építették, hogy az egyik parlamenti képviselő azért ellenozta a vasutat, mert a mező-kön elgázolhatna egy-egy legelőszé... tehenet, a vesztéttel rohanó masina.

Kereskedelmi hírek.

A trieszti kiállítás. A Trieszt városa részéről tervezett borvásár és borkiállítás mely a Rosetti-féle Polytheama épületben jun. 9-én nyitattat meg. A monarchia délviléki orozáigi igen szépen vannak képviselve, a mennyiben az összes nagytermelők legjobb hírnevű fajbo-rikait állították ki. A borkiállítás pinczegaz-dászati czikkere és eszközökre is kiterjed. A kiállítás alatt többféle ünnepségek rendez-tettek, u. n. nagy hangverseny, virágkorzó, regatta stb.

A magyar kereskedelem térvészése a Balkán-félszigeten. Ily című munkára hivat elölvezett Réthy Dezső, tehetséges fiatal hirlap-író, ki már több év óta irrogott a kérdé-sről a naplópapokba és szakkozónyokba. Jelen munkája a keleti esztelakozó vasutak megnyit-tása alkalmából némi aktuális jelleggel bír. Most, amikor a társadalom végre visszhangzoni kezd az évekkel ezelőtt kiadott jelszó: „Ke-letre magyar”, Réthy munkája szemelvényes-ként hangzik a tétlenül elszalasztott drága idő-ért, mely idő alatt a magyar kereskedelem rohamosan tért vesztett a Balkán-félszigeten, s a nagy nyugati nemzeteknek a versenyé ama piacot már is sok millióval károsította nem-zeti háztartásunkat. Mint ugyanis Réthy jelzett művében kimutatja, összes forgalmunk a Bal-kán-félsziget államaival 1883 óta, amikor még 77.9 millió forint volt, 1887-ig 39.9 millió forintra szállott alá. A munka, melyhez szerző a Balkán-félsziget térképét mellékeli, 14 ivnyit tartalmaz, s október elején jelenik meg. — Előre fizetett ára 1 ft 50 kr. Elővezetheti ju-lius hó végéig a szerzőnél. (Budapest VI. ker. Teréz-körút 2. szám).

Tengerészeti hírek.

Az osztrák-magyar hadi hajóraj gyak-orlatjai, melyek a dalmát partok mentén foly-tak le, e hó 1-én befejeztettek. A gyakorlatok-ban, a *Custozza*, *Kaiser Max*, *Viniz Eugen*, *Baltazár*, *Elisabeth*, *Cylop*, *Bala*, *Sonago*, *Pan-ther*, *Tiger* hadihajók, és 8 torpedó hajó vet-tek részt.

A corinthusi csatorna-társulat közgyű-lése mult hó 27-én tartott meg *Turr István* tábornok elnökelete alatt. A felolvasott évi je-lentésből kitűnik, hogy a munkák a lefolyt év-ben akadálytalanul haladtak előre és alapos reményt nyújtanak arra, hogy a kitűzött időre be lesznek fejezve. A közgyűlés helyben hagyta a jelentést és újból megválasztotta az igazgató-társulat tagjait.

CSARNOK.

A CZETHALÁSZATRÓL.

Xántus Jánostól VIII.

Igen sok ily mivel kapitány-nyal ismerkedtem meg S. Lukács fokán Ritche ur házában. De különösen megismerkedtem egygyel, ki valamennyi fölött állt. Ez egy Helsingforsba tartozó Grossfürst. Constantin nevű finn czethalász bárka kapitánya volt, névszerint Lindholm Oszkár, ki nemzeti muzeumunknak, az én közbenjárásom folytán igen sok heces kagylót ajándékozott a polynesiái szigetek-ről, s utóbb is küldött a Sandwich

szigetekről egy igen szép korall-gyűjteményt, mely muzeumunk gyűjteményében ma is még kiváló helyet foglal el, noha azóta gyűj-teményünk nagyon fészaporodott.

Lindholm kapitány bárkája egy ízben egy egész hónapig hor-gonyzott az én sátraim előtt. Né-hány igen erős skorbut betegé volt a hajón, ezeket akarta tökéletesen kigyógyítani. Azonban ott időzése alatt sem vesztegelt fötlen, mert számos kisebb kirándulást tett bár-kájával, többnyire a fölünk déli irányban fekvő Socorro és Revilla gígedő szigetek felé, hol épen azon évszakban a ritkaságok közé tar-tozott a cachelot, másféle czet a-zonban nagy bőségben mutatko-zott.

Volt nekem a legmagasabb kö-székla tetején egy erős gerendákból épített igen magas eső- és szél-észlelőm. A czethalászoknak ez nagyon tetszett, s többeknek, így Lindholm kapitánynak is megem-gedtem, hogy egy ember ennek a tetején állást foglalhasson, s onnét jelezzze, ha cachelot mutatkozik a láthatáron belől. Mutatkozott is többször, s én magam is egy pár-szor már kirándultam Lindholm-mel, de eredmény nélkül, mert a mutatkozó cachelot oly vigyázó és furfangos volt mozdulataiban, s oly gyorsan eltűnt a szigetsorpotok közt, hogy utolérni lehetetlen volt, noha a ladikok egypárszor 30—40 mértföldet evettek utánna.

Egyszer végre mégis részesül-tem azon szerencsében, hogy saját szememmel láthattam egy nagy cachelot kézekeletését hosszas és izgató üldözés után. Láttam fel-darabolását s kisütését is, úgy mind-azon eljárást, mi ezzel összekötte-tésben áll; s tán szolgálatot tes-zek olvasóimnak, ha mindazt rö-viden elbeszéltem, hisz elegen lesz-nek önök közt, kik az efféle eljá-rás részleteiről tán még nem is olvastak soha.

Egy délután ismét cachelotot jelzett az ör, s tüstént egy friss gíszaki széllel horgonyt emelt a Grossfürst Constantin, s duzzadt, vitorlák alatt siklottunk ki a horgonytérrel dél felé egyenesen a So-corro szigeteknek tava. A bárka gyönyörű hajó volt, s tonna tar-talmához képest roppant térfoga-tú vitorlákka felszerelve; a tiszték nagyon barátságosak és simák, s a legénység mindegyike csinos, iz-mos, és udvarias helsingforsi finn fiú. A hajón pedig minden oly esi-lógó tiszta volt, hogy alig hihette az ember, miként csak néhány nap előtt is oly zsiros-olajos piszkos munka végeztetett földéletén, mint épen a czetvagdalás és kifőzés.

Napnyugtáig minden irányban sok czetet láttunk, néhány köz-vetlen közelünkben fújt, de a kö-közép árboz tetején egy kosárban ülő tengerész semmit sem jelzett, mert a láthatáron mutatkozó cze-tek valamennyi azon nemekhez tartozott, melyek a csekély hāj tartalom miatt nem voltak akkor még értelmesek a nagy vesződségre.

