

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Redazione ed amministrazione:
Piazza Adamich.

FIUME

Kereskedelmi-, tengerészeti- és társadalmi lap.

Giornale commerciale, marittimo e sociale.

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

Továbbá és kizárólag:
Goldberger A. V. hirdetői irodá-
ában Budapest, Váci-utca, Oppeli-
k B-nél, Bécs, Stubenbastei N. 2.

Inserzioni ed articoli comunicati si assu-
mono nell'ufficio di spedizione in Fiume
Piazza Adamich.

16 dicembre 1888

Megjelenik minden vasárnap

1888. december 16

VIII. ÉV FOLYAM

Főhívás előfizetésre!

A jövő év január hó elsejével
lapunk a hetedik évfolyamot éri
meg; és habár e tengerparti mag-
yar lap önállóságának első éveiben
az akadályok hosszú sorával volt
kénytelen megküzdeni, a legutóbbi
idők alatt mindinkább megszilárdult,
s így annak szebb jövője elé
bizalommal tekinthetünk.

Mily szolgáltatásokat tett a lap
közügyeinknek, fölöslegesnek tart-
juk részletezni. Szerénytelenség
nélkül elmondhatjuk azonban, hogy
nem egy fontos kérdésben oly be-
folyással volt a közvéleményre, mely-
nek előnye elvitázhatlanok.

Kiváló gondot fordítottunk arra,
hogy a lapunk hasábjain tárgyalt
tények, mindenkor hiteles forrás-
ból legyenek merítve, — s nem
mulasztottuk el a külföldi neve-
zetesebb kereskedelmi és egyéb köz-
gazdasági eseményeket a magyar ten-
geri kereskedelemmel kapcsolatba
hozva, akként ismertetni, hogy az-
ok a magyar közgazdasági érde-
kek részére hihasználhatók legyenek.

Főtörekvésünk volt, egyrészt
a kikötő város különböző elemei
körében az egyetértés eszméit hird-
etni, s másrészt a magyarországi
és a Fiume közönsége között föm-
lő jó viszony megszilárdítására köz-
reműködni.

A mint eddig úgy ezután is
tartózkodni fogunk a viszályokat

A „Fiume” tárczája

A tenger fenekén.

I.

Egészen a hatvanas évekig, a tudós
világban azon nézet volt elfogadva, hogy
550 méterre alul, nagy hideg és telje-
s sötétség uralkodik, és hogy az óriási víz-
nyomás miatt ott szerves lények egyál-
talában nem léteznek. De ekkor kezdő-
dött azon fontos mozgalom, hogy Euro-
pa országai a tengeralatti telegraf kábé-
lek elhelyezésével foglalkozván, ezt az
alkalmat felhasználták, és kintatták nem-
csak a nagy tengerek mélységeit, hanem
azoknak természettani és természetrajzi
viszonyait is. Ez adott lendületet azon
tudományos expedícióknak, melyek ver-
senyve egymással a tenger talajának
kutatása körül igen nevezetes és telje-
sen új tényeket derítettek fel.

Első sorban ezek felsorolásával aka-
rok foglalkozni. Nem czélom ezenel az
egyes expedíciókat leírni, a tenger mélyé-
nek kutatása körül használt készüléket
megismertetni, hanem a tudomány viv-

előidőző szennyedélyes támadások-
tól de leginkább kerülni fogjuk a
személyeskedést, mely ma már külö-
nösen a vidéki sajtó körében az
undorodásig fölbujánzott.

E mellett azonban nem fogunk
visszariadni az igazságot minden
irányban kimondani.

Kiváló gondot fordítunk fordita-
ni egyúttal arra, hogy a sok ál-
dozatba került magyar tengeri ki-
kötő forgalma az anyaország ke-
reskedelme részére napról napra
nagyobb és nagyobb előnyvel meg-
közelíthető legyen!

Lapunk előfizetési ára marad
a régi:

Egész évre . . . . . 6 frt
Félévre . . . . . 3 „
Negyedévre . . . . . 1 frt 50 kr.

A „Fiume” szerkesztősége.

Fiume hajózási forgalma 1887-ben.

Az 1886. évben uralkodott és
a hajózási forgalmat oly nagy mé-
tékben hátráltató kedvezőtlen vi-
szonyok jobbra fordultával a hajó-
zási forgalom is emelkedésnek in-
dult és jóval felülhaladván az 1886.
évi forgalmat, a hajók számát
tekintve, még az 1885. év hajófor-
galmát is felülmulta, mely évben
pedig a tengeri hajóforgalom soha
ezelőtt el nem ért virágzásnak ör-
vendett.

Fiume 1887. évi tengeri hajó-
zási forgalma a következő volt:

Erkezett összesen 4948 gőzös és
vitorlás hajó 687.693 tonnatarta-
lommal.

Elindult összesen 4926 gőzös
és vitorlás 691.785 tonnatartalom-
mal.

Hasonlítva az 1886. évhez, e-
melkedett a gőzösek száma 1,544
el, tonnatartalmuk 93,614 tonná-
val, vitorlások száma pedig 797-el
tonnatartalmuk azonban 29,587
tonnával csökkent, úgy hogy az
összemelkedés 2,341 hajót és 64027
tonnát tesz. Százalékban kifejezve
emelkedett a hajók száma 23 7/10
kal, a tonnatartalom pedig 4-8 szá-
zalékkal.

A gőzösek mindinkább háttér-
be szorítják a vitorlásokat és 1887-
ben az összforgalomban oly nagy
százalékkal participáltak, mint még
soha azelőtt. Számszerűen ugyanis
az összforgalom 50-4%-át, a ton-
natartalom szerint pedig annak
80-05%-át képviseli.

A gőzhajózás növekedésének a-
rányát a következő összeállítás tü-
nneti elő:

Table with 3 columns: Year, Number of ships, Tonnage. Rows for 1886, 1885, 1884, 1883, 1882, 1881, 1880.

Szaporodott emelleggyva az u-
tolsó hét évben a gőzhajók forgal-
ma szám szerint 17-68%-kal, ton-
na szerint 4-89%-kal az összfor-
galomhoz viszonyítva.

A belföldi és külföldi forgalom
a következő adatokból tűnik elő:

Belforgalom: érkezett 2,152 gő-
zös 240.300 tonnával, érkezett:
1,568 vitorlás 38.321 tonnával;
indult 2,087 gőzös 199.746 ton-
nával, indult 1,692 vitorlás 39.700
tonnával összesen 7.499 hajó 518127
tonnával.

Külforgalom: érkezett 349 gő-
zös 312.422 tonnával; érkezett 879
vitorlás 96.590 tonnával, indult
394 gőzös 351.747 tonnával, in-
dult 753 vitorlás 100.592 tonná-
val, összesen 2.375 hajó 861.351
tonnával.

Az előző évben képest növe-
kedett a belforgalom 2,194 hajó-
val és 59.361 tonnával, a külfor-
galom pedig 147 hajóval és 4.666
tonnával. A belforgalom ezen nagy
növekedése kizárólag annak tulaj-
donítandó, hogy a belföldi kikötők
közti hajózás, mely 1886. évben a
vesztégyárak miatt hosszabb ideig
szünetelni kénytelen volt, 1887.
évben ismét rendes viszonyok közt
folytatható volt.

Tekintve a lobogót, a hajófor-
galom a következő volt:

Erkezett terhelve összesen: 3.485
hajó, 477.334 tonna, üresen: 1.463
hajó, 210.359 tonna.

Indult terhelve összesen: 3.836
hajó 610.779 tonna, üresen: 990
hajó, 81.006 tonna.

Az osztrák-magyar lobogójú ha-
jók forgalma 1886. évhez hason-
lítva, emelkedett 1.578 gőzössel és
94.860 tonnával, valamint 663 vi-

mányait összegezve, a tenger fenekét úgy
bemutatni tisztelt olvasómnak, a mint
azt eddig ismerjük.

A tengerfenék függőleges tagolását te-
kintve a magassági viszonyok nem oly
különbözők, mint a szárazon; ott nin-
csenek magas hegyek mellett mély völgyek,
kanyonok, és hegyszakadékok, mert
nem lévén alávetve a levegőnek bontó-
s, az eső és folyóvizek romboló erejének,
a folytonos víznyomás és a szabályos á-
ramlatok hatása alatt a talaj egyenle-
tesebb.

A tenger vizének hőmérséklete a fel-
színről lefelé kisebbedik, egészen a 730-
1100 m. mélységig, a hol ugyanis az
átlagos hőmérséklet + 4° C. Ezen meg-
állapodás után a fenék felé haladva a
higanyoszlop — 2 egész — 3° C.-t mut-
tat a sarki tengerekben, és 0° C.-t az
egyenlítő alatt. Boguszlavszki szerint a
tengerfenék vizének ezen alacsony hő-
mérséklete azon hatalmas áramlatnak tu-
lajdonítandó, mely a sarkvidéki tenger
hideg vizét a tenger fenekén 3660 m.
magas rétegben az egyenlítő felé viszi.

A tudományos expedícióknak, melyek
1873-1876-ig Gazelle, Tuscarora, és más
hajókon történtek, köszönhető, hogy je-

lenleg a tenger mélysége sok helyen pon-
tosan ismeretes. Így pld. a Csendes O-
ceánban észlelt nevezetesebb mélységek
a következők. A Japponi szigetek és
Észak Amerika közt kiterjed a Tuscaro-
ra mélység, egy többé kevésbé egyen-
letes 5500 m. mély depressio, a mely-
ben a Japponi szigetek közelében van
az eddig észlelt legnagyobb, 8518 mé-
ternyi mélység, a mely a Himalaja csú-
csának a Mont-Everest magasságának
megfelel. Ezen mélységtől délre, és a
Marian és Ladroni szigetek közt keletre
van a Callanger depressio, melynek mély-
sége k. b. 5500 m. azonos az előbbi-
vel. Ausztráliától keletre vannak a 3600
m. mély Carpenter és Gazelle depres-
sók és míg közöttük az ausztrálai archipel-
lagus szigetei mintegy a mélyből kima-
gasló hegyhátaknak csúcsai jelentkeznek
addig a megfelelő tengeralatti völgyek-
ben a mélység nem nagyobb 1000-1800
méternél. A Csendes Óceán keleti részé-
ben nagyobb depressiókat nem észlel-
tek; itt a mélység egyenletesebb és
3500-5000 méterig feltehető. — Az In-
dai Óceánban, Afrika déli csücske és Aus-
ztrália északnyugati sarka között elte-
rülő depressióban az észlelt legnagyobb

mélység 5083 m. Egy másik, Ausztráliá-
tól délre fekvő depressióban van a Jef-
frey mélység (4758 m.) — Az Atlanti
Óceán kellő közepén, és az azt határoló
három világrész partjainak lefutását
követő magas hosszanti hegyhát a ke-
reszthátakkal együtt az Atlanti Óceánt
három mély medencére osztja, melyek
mint keleti-, északnyugati- és nyugati
depressiók ismeretesek. Az Európától és
Afrikától nyugatra elterülő keleti meden-
cének mélysége 3600—5500 m. közt in-
gadozik, de egyes helyeken ennél is mé-
lyebb helyi depressiókat mutat fel. Az
északnyugati medence É. Amerikától ke-
letre van, és benne az észlelt legnagyobb
mélység 8356 m. Dél-Amerikától keletre
van a hosszúkas, északról délre húzó-
dó 6000 m. mély nyugati medence. A
sarki tengerekben nem tettek oly fokú
észleleteket, hogy a mélységi viszonyo-
kat összefüggőleg megállapítani lehetett
volna; azért ezek felsorolását elhagynom.

Az eddig mondottakból képzeltetni,
kogy ekkora mélységokban, mekkora víz-
nyomásnak van kitéve a tengerfenék.

Ha tekintetbe vesszük, hogy a leve-
gő a földet 15,000 m. magasságban kö-
rülveszi, és a levegő egy literjének a



esi ut 36.

Harmonika-
entével, kel-
al, mely azon-
tó és játszha-
edves mulató-
résére. Ára 2
k javítása ju-
títetik — Öcs-
nyakra beese-
nek.

aság,

tályú gőz-
pai és a-
s vagy e

alalyoznak:
1888 november
1-10
11-10
11-10
5-15
5-15
5-15
10-20
15-25
15-25
15-25
20-30
20-30

1-10
1-10
1-10
1-10
5-15
5-15
5-15
10-20
15-25
15-25
15-25
15-25
15-25
20-30
20-30



ndök.

önyomdaja.



torlással és 6 005 tonnával összesen tehát 2 241 hajóval és 100.875 tonnával.

Ezen emelkedéssel szemben az idegen lobogójú hajózás leszállt, a mennyiben 34 gőzös 1.256 tonnával kevesebb kötött ki és az idegen vitorlások bár számban 134-el növekedtek, megis 35.592 tonnával leszálltak. Az 1887. évi hajózási forgalom emelkedése tehát csakis a nemzeti lobogó nagyobb forgalmának köszönhető. Százalékokban kifejezve az osztrák-magyar lobogóra esett a hajók számából 77.8 százalék, a tonnatartalomból 55.7 százalék, miből kitűnik, hogy a fiumei forgalom túlnyomó része — vitorlahajózási állományunk folytonos és tetemes esőkkenése dacára — még mindig a nemzeti hajók által közvetítették. Az osztrák-magyar lobogójú hajók tevékenysége azonban csakis a belforgalomnál összpontosul, melyből a hajók száma szerint 94.6 százalék a tonnatartalom szerint pedig 89.8 százalék esik az osztrák-magyar lobogóra, míg a külföldi forgalomnál az osztrák-magyar lobogóra csakis a hajók 24.7 százaléka és a tonnatartalom 34.9 százaléka esik, mindegyik a külforgalomban még nagy mérvben az idegen és pedig első helyen az angol lobogó dominál.

Jelentékeny módon növekedett Fiumének a francia kikötőkkel való forgalma, mi abban találja indokát, hogy a donga igen élénk keresletnek örvendett és nagy mennyiségben szállítottatott Franciaországba. A Nagy-Britanniával való forgalom növekedése annak tulajdonítható, hogy az „Adria” gőzhajózási társaságon kívül más versenyző magánvállalatok is rendszeres gőzhajó-járatokat rendeztek be, mely járatok száma 1887. évben fokozódott. Növekedést mutat továbbá Fiumének Olaszországgal való forgalma, mi egyrészt abból magyarázható, hogy a kivitt cikkek elszállítására szükséges hajók leginkább a szomszéd olasz kikötőkből béreltetnek Fiuméba, másrészt pedig abból, hogy az 1886. cholera-

járvány folytán Olaszország ellen előírt szigorú vesztézkérek 1887. évben nagyrésztben eltöröltetvén, a hajózási rendesebb viszonyok közt mozoghatott.

**Tengeri kereskedelmi forgalmunk.**

Kikötőnk tengeri kereskedelmi forgalmát a f. évi október hóban az egyes bel és külföldi társulatok, valamint magántulajdonosok gőz és vitorlás hajói a következő arányokban közvetítették:

**Behozat:**

- 10. *Adriagőzös:* 4353 m. mázsa és 803 darab árut.
- 26. *Lloydgőzös:* 19453 m. m., 9102 db. árut.
- 136. *Más gőzös:* 86431 m. m., 33457 db. árut.
- 173. *Vitorlás:* (10 tonnán felül) 80650 m. m., 590 db., és 232 köbm. árut.
- Vitorlások:* (10 tonnán alúliak) 6187 m. m., 105 db., és 102 köbm. árut.

A f. évi október havi behozatal 188.076 m. mázsa 72474 darab, és 335 köbm. áru.

Az összes behozatal a f. évi január hó 1-től október hó végeig 1.721.338 m. m., 1.561.717 db., és 7176 köbm. áru.

**Kivitt:**

- 11. *Adriagőzös:* 217.858 m. mázsa, 606083 db., és 533 köbm. árut.
- 25. *Lloydgőzös:* 21929 m. mázsa, 22.333 db., és 6 köbm. árut.
- 135. *Más gőzös:* 146.183 m. mázsa, 31811 darab, és 40 köbm. árut.
- 192. *Vitorlás:* (10 tonnán felül) 10829 m. m., 2.640.482 db., és 3066 köbm. árut.

*Vitorlások:* (10 tonnán alúli) 5548 m. m., 6299 db., és 9 köbm. árut.

A kivitt a f. évi október 404.341 m. m., 3.310.008 darab és 3654 köbm. áru.

Az összes kivitt a f. évi január hó 1-től október hó végeig 2.568.636 m. mázsa, 4442.512 db., és 44609 köbm. áru.

**A fiumei kikötő.**

Az 1889. évi költségvetésben 500.0000 frt van előirányozva a fiumei kikötő építésére, 100.0000 frttal kevesebb, mint a f. évre. Az előirányozott összegből esik: új munkákra 475.0000 frt, felügyeletre 25.0000 frt.

A költségvetés indokolásában erre vonatkozólag a következőket mondja a miniszter.

súlya 1-3 gramm, akkor az emberi testre k. b. 14.006 kilogramm súly nehezedik, a melyet azonban nem érezünk, mert a nyomás egyenlően egyenlőképpen hat a test minden részére és így ellensúlyozva van. Most pedig képzeljük magunkat a már említett Tuscarora mélységben, a hol 8518 m. magas vízoszlopból a Hialaiának legmagasabb csúcsa alig emelkednek ki és vagyuk tekintetbe hogy egy liter víznek a súlya 1000 gramm; némileg fogalmat alkothatunk magunknak azon nyomásról, a melynek ott a tengerfenék ki van téve. Vagy hogy Wyville Thompson hasonlatával éljünk: 4000 m. mélységben oly nagy súly nehezdednek az ember testére, mely vasrudakkal megrakott, húsz hosszú tehervonat súlyával egyenlő; vagyis számokban kifejezve egy  $\square$  hüvelykre 2500 kilogramm nyomás nehezdedik, a mi 280 légnyomásnak megfelel. Vagy nézzük a búvárokat és a gyöngyhalászokat, kik között a legerősebb szervezett emberek legfőbb 60 m. mélységbe képesek lehatolni, a hol a búvár teste, de különösen a mellkasa a három légnyomással felérő súlynak ki van téve.

De hát a tenger nagy mélységeiben,

ilyen óriási víznyomás alatt lehetséges-e az állati élet, és ha igen, milyenek ott az állatok, és hogyan élhetnek meg?

Mielőtt ezen kérdésre megfellelhetnénk, két körülményre kell hogy figyelmesleg tegyem t. Olvasómat.

1) Valamint a levegő sűrűbb a völgyekben és ritkább a hegyes csúcsokon; ugy a tenger vízoszlopa is a fenéken sűrűbb a rája nehezded a felső vízrétegek folytonos nyomása következtében.

2) Valamint a léghajósoknál a felső légrétegekbe érve orrvérzés stb. és gyakran halál is bekövetkezik, mert a szervezetükben lévő sűrűbb levegő a felső légrétegekben ellensúlyozva nincsen; ugyanez áll a tenger fenékén élő állatokról is, a melyeknek teste levegő helyett vízzel van áthatva, a tenger felső vízrétegeibe jutva, a belső nyomásnak ellent nem állhatnak.

És csakugyan az expedíciók alkalmával a természet búvárok azt tapasztalták, hogy a nagy mélységekből felhúzott halak nemcsak elhalva, de alakjukban eltorzítva kerültek a víz felszínére. És a mindennapi tapasztalat és a kísérletek is azt bizonyítják, hogy különösen olyan halak, a melyeknek úszóhó-

a) „A fiumei kikötőben a korából években engedélyezett és szerződésileg biztosított építkezések befejezési határideje 1888. év végével lejárván, már a múlt évi költségvetés indokolása alkalmával volt szerencsém megemlíteni, hogy ezen építkezésekkel a mindinkább nagyobbodó forgalom és élénkülő kereskedelem igényei még kielégítve nincsenek, s különösen a fiumei szabad kikötőnek 1889. év végével történendő megszüntetése következtében az előbb említett igények érdekében újabb építkezések kivitele fog szükségessé válni.

Ezen új építkezések, bárha összeségükben egy célnak szolgálnak, helyfekvésükönél fogva két csoportba sorolhatók, a szerint, a mint azok egyrészt az általános terv keretében a fiumei nagy kikötőben hajtandók végre, másrészt pedig a Fiumára Deltán a tervezett fakikötő kiépítésére vonatkoznak.

1888. évben beható tanulmányokat tettem arra nézve, hogy a legközelebbi jövőben a célnak leginkább megfelelő minő építkezések lesznek végrehajthatók. Ezen tanulmányok, valamint a tengerészeti szakkörök meghallgatásával tartott tanácskozáskor alapján, mint legmegfelelőbb építkezéseket a következőket szándékoztam végrehajtani:

I. A nagy kikötőben: 1-ször. A múlt évi költségvetés indokolásában, mint a szabad kikötő megszüntetésével kapcsolatos új létesítmények a III-ik számú moló és III-ik számú rakpart vannak megemlítve. Minthogy azonban ezen építmények kivitele esetében a hajóforgalom céljaira összesen csak 260 méter hosszurakodópart nyertének, ezen part-hosszuság pedig már ahhoz is kevés, hogy a kikötőben meglévő és építés alatt álló tárházak befogadó képessége kielégő kihasználhatóság, célszerűbbnek látszik a a forgalom igényeinek megfelelőbb lesz, ha a III. sz. moló elhagyásával a IV. számú molóig folytatódagosan fog kiegészíteni.

Ez által a hajók rakodására 480 folyó méter hosszú új partfal fog szolgálni a kikötő nagyobb mérvű kihasználása lehetővé válván, a fejlődő forgalom igényei is hosszabb időre fognak kielégítve nyerni. Ezen első sorban mérvadó körülményen kívül a IV-ik molónak kiépítése még azon okból is kívánatos, mivel ez által a kikötő medencéjében a viztükör nagyobb nyugodtsága szintén elérhető lesz.

2-ször. A keleti rakpartnak 22 méterrel leendő kiszélesítését, eltekintve attól, hogy a mostani parttal különben is rozant állapotban van, azért is indokoltnak tartom, mivel a kiszélesítés által nyerendő területre a rakodás és vágányfektetés céljából mulhatatlanul szükséges lesz.

3-ször. A mint mára a múlt évi költ-

ségvetés indokolásával szerencsém volt megemlíteni a Mária Terézia hullámgátának meghosszabbítása szintén a fiumei szabad kikötő megszüntetése folytán szükségessé vállandó munkálatok közé tartozik.

Ezen hullámgát 100 folyóméterrel lesz meghosszabbítandó, azon célból, hogy ezen meghosszabbítás által a rakpartok és többi molók védelmezve legyenek, a s hogy az előkikötő nyugodt vizállása biztosíttassék.

II. A Fiumára Deltán tervezett munkálatok. Az eddigi tapasztalatok igazolják, hogy a kő-rakodásra, rendelkezésre álló területek távolról sem elegendők arra, miszerint a Fiuméba irányuló faforgalom igényeinek megfelelőjének s miután egyéb áruk forgalmának hátránya nélkül a nagy kikötő rakodó területeit a faforgalom részére lefoglalni nem lehet, gondoskodni kell oly újabb területek nyereséről, melyek a fakereskedés igényeit minden irányban kielégítsék.

A Fiume felé irányuló fakivitel állandósítása szempontjából azonban nem elégséges csak arról gondoskodni, hogy a kereskedőnek a faárakodásra, osztályozásra és a behajózásra való előkészítés céljából elegendő rakhely álljon rendelkezésre, hanem gondoskodni kell arról is, hogy a faárak behajózására egy ezen célra szolgáló külön kikötőben elegendő rakodó part is létesíttessék, vagyis a fiumei faforgalom állandósítása és emelése érdekében mulhatatlanul szükséges egy központi fakikötőt létesíteni.

E célra legalkalmasabb a Fiumára Delta, hol aránylag csekély költséggel a szükséges terület előállítható s a központi fakikötőt létesíthető.

A fiumei magyar királyi kikötő építészeti hivatal által a fakikötőre vonatkozólag kidolgozott több alternatív közül a tengerészeti szakkörök meghallgatása után mint legmegfelelőbbet azt fogadtam el, mely szerint a Deltán 165.208 négyszög méter terület feltöltésével egy oly kikötő létesíthető, melyben 8 nagy és 5 kisebb hajó rakodására lesz a szükséges rakodó part előállítható.

Ezen tervnél, melynek kivitteli költsége 3.518.020 frt-ra van előszámítva, figyelembe vettem, hogy a Fiumára csatorna bujára kisebb hajók számára biztosíttassék, hogy a Mária Terézia moló mely jelenleg csak kocsiakkal hozott áruk lerakására szolgál, vasuti kocsi által is kihasználható legyen, s hogy a fakikötővel egy csatorna által célszerűen összekapcsolassék.

Bárha a most felsorolt építmények részletes tervei még kidolgozva nincsenek, s így a munkák költségei pontosan meg sem állapíthatók, azok megközelítő számítások s a legnagyobb takszerűség mellett is alig lesznek 5.000.000 frton alól létesíthetők.

A nagy kikötőben valamint a Fiumára Deltán tervezett fennebbi munkákat, mint céljaikat tekintve egymással összefüggőket, egy közös vállalt tárgyává szándékoztam tenni, a költségeket pedig 10—10 évre akként óhajtom felosztani, hogy a kezelési költségeket is beszámítva, a fiumei kikötő építése ezimén az állami költségvetés évenként összesen 500.000 frtnál nagyobb összeggel ne legyen terhelve.

Tekintve azonban, miszerint azt is kívánatosnak tartom, hogy az építés lehetőleg rövid idő alatt hajtassék végre, a munkálatok kivitelének biztosítása érdekében tartandó nyilvános ajánlati tárgyalást akként szándékoztam kiírni, hogy a vállalkozók részéről a munkálatoknak 10—11 évre terjedő kifizetés mellett 5—6 év alatti végrehajtására nézve is tételtessenek ajánlatok.

Az ezen munkálatok költségeinek első részlete fejében a jövő évre 475.000 frtot kérek.

b) Felügyeletre 25.000 frtot, vagyis ugyanannyit vétettem fel mint a mennyi 1888. évben előirányoztatott.

A f. kező me Fiuméba Bu Del Arr N.- Sz. Los. Sz. Mis. Bar. Kár. M.- N.- Sz. Cs. Kis. Ter. Uj. Zág. Vel. Össze

Tü. gost r. ben tör. gyar-ho. vő kikö. séget vá. gróf Zic. magyar. docknak. tése érd. Gróf Zic. az elhag. dekében. demeket. lasszott. nak, hog. lenlegin. törekvés. rében k. nak. — Zichy Ag. személye. hogy az. mileg tá. zó gróf. megirtuk. ban része. megzafó. tendenz. kormány. nem min. ben tünt. zomban r. zett lelke. első alka. gróf Zich. a város. lőre is k. lomnak. nak fiu. Zichy Ag. seltetik. Tekin. nak ideje. ellensz. gyar kor. fűtetni, a portore. melyet a. ben oly. tattak. A tén. kalmas r. tengerpar. mányzóba. de ama. trálásá. ralkodik. hogy van

**Lisztforgalmunk.**

A f. évi november hóban a következő mennyiségű magyar liszt érkezett Fiuméba:

Budapest	120928
Dabreczen	9020
Arad	6399
N.-Várad	5906
Sziszek	4076
Losonez	3666
Szeged	2930
Miskolcz	1530
Bares	1525
Károlyváros	1258
M.-Vásárhely	1222
N.-Kikinda	1214
Szatmár	916
Csaba	510
Kisber	510
Kaposvár	406
Temesvár	400
Czegléd	204
Új Szőny	204
Zágráb	102
Velence	102

Összesen, 162923 m. mázsa.

**Tüntetés gróf Zichy Ágost mellett.**

Csak nem régi-ben történt, hogy Portoré, a magyar-horvát tengerpart mentén fekvő kikötőváros lakossága küldöttséget választott, megbízva azt, hogy gróf Zichy Ágost kormányzóval, a magyar kormány által tervezett docknak Portoróban leendő létesítése érdekében támogatást kérjen. Gróf Zichy Ágost kormányzó, ki az elhagyott tengerpart vidék érdekében már eddig is kiváló érdemeket szerzett, ezúttal sem mulasztotta el kifejezést adni annak, hogy a régi Portoróban a jelenleginél jobb viszonyok után való törekvések, a fiumei kormány körében kedvező fogadtatásra találnak. — Így történt, hogy gróf Zichy Ágost kormányzó csakhamar személyesen kereste föl Portorót, hogy az ottani viszonyok felől némileg tájékozta magát. A kormányzó gróf, mint azt annak idején megirtuk fölötté kelkes fogadtatásban részesült a portoróiak részéről, megzáfolyva ama nagy mértékben tendenciozus híreket, melyek a kormányzatunk iránti szimpátiákat nem mindenkor a legkedvezőbb színben tüntették föl. — Portoré azonban nem elégedett meg a fiumei kormányzó tiszteletére rendezett lelkesült fogadtatással. A legelső alkalmat fölhasználta arra, hogy gróf Zichy Ágost fiumei kormányzót a város díszpolgárává választotta. Előre is kifejezést adott ama bizalomnak, melyet a kormány s annak fiumei legfőbb képviselője, gróf Zichy Ágost kormányzó iránt viseltek.

Tekintve a viszonyt, melyet annak idején a sajtó egy része is oly ellenszenvesnek igyekezett a magyar kormányzattal szemben föl-tüntetni, méltán kellett föl-tüntetni a portoróiaknak tüntető bizalma, melyet a fiumei kormányzóval szemben oly határozottan érvényre jut-tattak.

A tény egyébként nagyon alkalmas nemcsak a magyar-horvát tengerpart mentén a fiumei kormányzóban helyezett bizalomnak de ama kedvező hangulat illusztrálására is, mely Portoróban uralkodik. Jelenti egyébként azt is, hogy van remény arra nézve, hogy

egy áldásos munkának. — melyből kizárva a pártviszályt — bizonyára meg lesznek a magagyümölcsei a tengerparti lakosság anyagi és erkölcsi előnyére!

**Az Arzberger féle lámpa, a világítótoronyok irányítók s b részére, ezen lámpa bél nélkül eg, s ez okból mentve van ama hátrányokból, melyek a többi béllel égő lámpákkal járnak u. m. füst, korom stb. A lámpa körül van egy reservoir, melyben az olaj (ez esetben benzín) tartatik. E reservoirból az olaj saját súlya folytán egy csővezetékbe nyomatik, s ebben a cső végéig száll föl. E cső kettős hüvelyből áll: a belsőnek felső sija kissé mélyebben áll, mint a külső; azon ponton melyen az olaj a külső hüvelyből a belsőbe ömlik a benzínből fejlődő gázok meggyújtatnak, s ez képezi a világító lángot. A lecepegő benzín újra fölhasználható. A reservoir nagysága szerint egy ily lámpa 2—3 de sőt 4 hóig is világíthat a nélkül hogy hozzá nyulni kellene. — A trieszti cs. kir. tengerészeti hatóság fölismerve e találmány nagy jelentőségét, ily szerkezettel látta el az „Orsera” melletti Secca Marmi nevű szikla zátonyt. A lámpa 1886 okt. 20 lett meggyújtva, s azóta folytonosan ég a nélkül hogy a nyári nagy hőség, vagy a téli bórak a lámpának ártalmára lehettek volna. Négy-hat hét alatt bizonyára akad egy-egy napi kedvező időjárás, mely alatt a reservoirt újra megtölteni lehet. A lórt lámpa naponként 21 kr. ára benzint éget el lángonként. Terveben van, hogy a Quarneroloban és pedig *Capo di Santa Maria* és *Punta Dura* közt 5 világító lámpa állítsassék föl, és pedig közös költségen. E czélból Fiumében is kísérletek történtek a múlt héten, mely alkalommal a Gellertch János-féle Clotild villa egyik ablakában fölállított lámpa fényét, a kiküldött bizottság tagjai szabad szemmel hét tengeri mérföldre könnyen megkülönböztethették. Oly helyeken tehát a hol a lámpa nem lehet állandó felügyelet alatt, u. m. kiálló sziklaköz zátonyokon, s egyéb elhagyott pontokon, ily lámpa a legnagyobb előnnyel alkalmazható.**

**Különbféle hírek.**

**Kinevezés.** A fiumei tengerészeti hatóság, trieszti születésű Mikocz József és fiumei születésű *Palcaré Huginus* kereskedelmi tengerész-hadmagyokat hosszútávú hajókap tányóká, — lussinpecolói születésű *Baban Attila Tomás*, lussinpecolói születésű *Martinovich Antal*, fiumei születésű *Ruicich Abalon*, fiumei születésű *D'Ancona János* és fiumei születésű *Sablich Modest* tengerészeket pedig kereskedelmi tengerész hadnagyokká nevezte ki.

**A Karagyorgyevicsek Abbaziában.** Karagyorgyevics Péter herceg, hír szerint az egész telet szándékozik családjával együtt Abbaziában tölteni A herceg ivére és ennek családja valószínűleg e hó végéig fog itt időzni.

**A Casino patriottico évi közgyűlése.** A Casino Patriottico e hó 9-án tartotta meg évi közgyűlését, melyen mint értesülünk, konstatálható volt ama valóban sajnos tény, hogy e régi egyesület mely nem úgy üdvös mozgalomnak volt megindítója, a legutóbbi időben észrevehető hanyatlásnak indult. — Hogy az egyesületi élet ismét nagyobb lendületnek induljon, egy tíz tagú bizottság választatott meg, melynek feladata leendő a bajokat megszüntetni. — Az egyesületi deficit fedezésére a tagok körében aláírások történtek, melyek szép eredményt jártak. — Végül fölemlítjük, hogy az üresedésben volt kaszinói igazgatói tisztségre lovag *Thierry Emil* választatott meg.

**A tornaegylet estélye.** A fiumei tornaegylet, tegnap szombaton este szépen

sikerült estélyt rendezett a *Deák szálló* nagy termében. Az estély, melyre gróf *Zichy Ágost* kormányzót, kit *Pésüs Béla* osztálytanácsos képviselt küldöttség hivat meg, esti nyolcz órakor vette kezdetét a következő műsorral:

1. *Beethoven:* — Nyitány, Edmond operából, zongorán négy kézre, előadják Schmidt-é T. Berta úrnő és Jettmár Viktória k. a.

2. *Zichy:* — „Magyar Ábránd” hegedűn előadja Feleki Dezső úr, zongorán kíséri Jettmár Viktória k. a.

3. *Kalbrenner:* — „Le Fan”, zongorán előadja Schmidt-é T. Berta úrnő.

4. *Ch. Beriot:* — „Kettős” hegedűre, előadják Dr. Berghoffer József és Huszár Lajos urak.

5. *Ponchielli:* — Részlet „I promessi Sposi” operából, énekel Mattioni Gracius úr, zongorán kíséri Schmidt-é T. Berta úrnő.

6. *Liszt:* I. „Magyar Rapszódia”, zongorán előadja Jettmár Viktória k. a.

A szereplők egytől egyik kitüntették magukat, s méltán megérdemelték a számszámú közönség tapsait. — A hangverseny végeztével kezdetét vette a táncz a Jelliasics ezred zenekarának kitűnő játéka mellett. A választmány elnökön *Lázár István* elnökkel minden lehető elkövetett, hogy az estély kellemesen teljék el. A közönség nem is csalódott várakozásaiban. Jó kedv, és elevenség uralkodott az estélyen, melyet nagyban emelt *Heim Frigyes* szállodás kitűnő figyelme vendégei iránt, kik a mellett, hogy kitűnő szolgálatban részesültek, egyéb tekintetben meglegedve távoztak el.

**Fiume a bécsi fényképezési kiállításán.** Említettük annak idején, hogy az ő fensége *Mária Terézia* fővárnőke-sége alatt rendezett műkedvelői fényképezési kiállításán, fiumei kiállítók is szerepeltek, s műveikkel elismerést arattak. A bécsi lapokból vett értesítés szerint a fiumei műkedvelői kiállítók a jury különös kitüntetésben is részesítette. Gróf *Zichy Ágost* sz. *Wimpyffon Hedvig* grófnő a kiállított fényképeit az ezüst érem *Salcher Péter* haditengerészeti akadémiai tanár és *Riegler Sándor* főgimnázium tanár pedig a fényképezésnek a tudományos téren való kitűnő alkalmazásáért, az Ioszt. aranyéremmel lettek tüntetve.

**Munkás hitelszövetkezet Fiumében.** A kikötő városban, mely a munkások érdekeinek fölkarolásában oly szép példával megy előre, ismét egy fontos intézmény a megalakult meg, a fiumei munkások hitelszövetkezetével. Az alakuló közgyűlés ma vasárnap délután tartatik meg, a zenekedvelők egyesületének helyiségeiben. A közgyűlés eredményéről annak idején részletesen fogunk megemlékezni.

**A fiumei kikötő építészeti jövő évi munkálataira a pályázat már a legközelebb ki fog hirdettetni.** Úgy értesülünk, a munkákra három konszorcium, és pedig két fiumei és egy trieszti fog pályázni.

**Rendjeles portás.** Baumgartner József az abbazai „Quarnero” szálló portásának Milan szeb király az ezüst érdeméremmel adományozta.

**Tűz a Scogliettoban.** E hó 13-án a Walluschig Antal tulajdonát képező scogliettói raktár egyike, melyben *Mayer József* fiumei nagykereskedő kőolaj készletet tart, ismeretlen okból kigyuladt. A tűz, mely csak kevés kárt okozott, a kellő mennyiségű levegő hiánya folytán önmagától aludt el.

**Szádi „Rózsakertje” Fiumében.** Dr. *Erdősi Bélán* sajtó alatt levő, s perszából magyarra fordított műve, mint arról örömmel értesülünk, nagy paróllásra talál a kikötő város magyar ajku közönsége körében. — A munkára már eddig csupán Fiumében megközelítőleg százharminczan fizettek elő. E tény már magában véve is eléggé fényesen illusztrálja honfitársaink meleg érdeklődését a Fiumében nyilvánuló magyar irodalmi működés iránt.

**Az árucarnok helyiségeinek bérbeadása.** Az árucarnok helyiségeit

és a nyilvános egyes áruházakat a lefolyt héten adta bérbe a városi hatóság árlejtes úján. A kedvező eredmény általában meglepő volt; míg ugyanis ez évben a czímen alig 5042 frt 40 kr, volt a bevétel, az újabb bérletek alapján a jövő évben 14.046 frt 81 kr-al több; ha a bérösszeghez az árucarnok többi nyílt helyeinek bérösszegét 4000 frtot hozzáadjuk, úgy az 1889 évre az áruházak után, a város 18646 frt 20 kr-t vesz be, mely bevétel megközelítőleg 25% jövedelemnek felel meg.

**Időjárásunk.** E hét folyamán időjárásunk szintén szép volt. Habár reggelenként kissé hűvös volt is a levegő, sőt éjjelenként a hőmérséklet a fagypontra alá merült napközben mindamellett tavaszias időben gyönyörködhetünk, s nem egyszer láthatunk frissen nyílt ibolyacsokrokat, pedig hát maholnap itt van a karácson,

**Kereskedelmi hírek.**

**A m. kir. államvasutak.** A m. kir. államvasutak hajózási vállalata *Zimony* és *Semen-dria* között a hajómeneteket november 27-től ideiglenesen beszüntette, minél fogva ezen szakaszon a m. kir. államvasutak hajóival való szállításra további intézkedések árak el nem fogadtatnak. A *Zimony* és *Semen-dria* közti hajómeneteket újabb való megindításának napja a napi lapokban annak idején közle fog tétetni.

**Déli vasut.** A karácsonyi ünnepek alkalmából Budapestről (déli pályaudvar) Kanizsára és onnan közvetlen csatlakozással Adelsberg, Fiume, Triest és Velencebe, valamint Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Bozen Triestbe stb. képmenet inditattik rendkívül mérsékelt menetárak mellett. Indulás Budáról december 22-én este 10 óra 10 percek a közönséges személyvonattal. A t. résztvevők közvetlen csatlakozásban fognak a fentemlített állomásokra továbbittatni. Bővebb értesítés a felragasztott menetrend-falragaszokból vehető ki, az eme képmenetre vonatkozó programok pedig kívánatra megkaplatók a városi menetjegy-irodában (Mária Valéria-utca Hungaria szálloda).

**A panamai csatorna-vállalat válsága.** Franciaországban e pénzügyi események előterében Lesseps vállalatának válsága áll. Az a hír hogy Lesseps a „Credit Foncier”-val és a *Katheschütz*-házzal új kölcsönök kötése ügyében tárgyalásokat folytat, valamint azon jelentés, hogy a panamai részvények január havi szelvénye fog váltani, csak mulokyanan idéztek elő a társaság részvényi árfolyamának javulását. Csakhamar azonban ismét a pesszimiztikus filozófia kerekedett fölül és a részvények újabb erősen visszaestek. Nehány nap alatt a panamai részvények 270 frankról 200-ra mentek vissza; a múlt hét végén újabb 15. lemelkedtek 220-ig, tegnap pedig újra leestek 180-ig. A kötvények szintén követték ezen árhullámzást, sőt aránylag még alacsonyabban jegyeztetnek, mint a részvények. A veszteségek, melyeket e papirok tulajdonosai szenvednek, tehát valóságilag ijesztők. A panamai társaság által kibocsátott értékek következők:

500,000 részvény	500
250,000 kötvény	437 $\frac{1}{2}$
600,000 „	285
187,400 „	333
458,800 „	450
250,900 „	440
860,000 „	360

E emlekek, melyek 1750 millió frank névértékét képviselnek, tényleg 1370 millió frankot hoztak be holott mai a folyamunk szerint alig képviselnek többet 500 milliónál. Lesseps a legnagyobb erőfeszítéseket teszi, hogy a francia tőkét újabb megyerje nagy vállalata számára, kérve a társaság értékeinek tulajdonosait, hogy át ne hagyják fél feleuton. Dec. 12-án új aláírás fog történni. Franciaországban 1,200,000 panamai sorsjegykötvényre. Ha ezen aláírás nem sikerül, a vállalat bukása a leg lehebb föltartoztatható.

**Scutariól Prizrendig.** A scutari-i (Albánia) kereskedők, kik a csatlakozási vonalak folytán Salonik felé látják terelődni a forgalmat és városuk teljes hanyatlását tartanak, a portához kérvényt intéztek, melyben azt kérik, hogy Scutariól Prizrendbe vasut építessék. Bahry pasa kormányzó a kérvényezőknak megígérte, hogy kérésüket hathatósan fogja támogatni.

**A szent-pétervári tengeri csatornán nagy-szabású munkákat** vett foganathá orosz kormány; a keleti parton négy óriási rakpartot épített a gabna-berakodás czéljaira, a rakpartok és a vasut közt pedig négy nagy raktárt. A csatornát 22 lábnyi mélységre kotortatják és a munka sebesen halad.

**Mócs Zsigmond**  
felelős szerkesztő

„VENDEGLŐSÖK LAPJA“

mely a hazai szállodások, vendéglősök, kávécsok és pincézerek 16 szakbeli intézetének hivatalos közlönye, új évtől fogva ötödik évfolyamába lépett.

**Előfizetési ára:** egész ávre 6 frt, félévre 3 frt, negyedévre 1 50 kr. Az előfizetési pénzek **Ihász György** szerkesztő és kiadó nevére, Budapest, VIII., Népszínház-utca 16. sz. a. küldendők.

**FAIRBANKS-MERLEGEK**

Az egész világon a legtekélyesebb-neke ismert mérleg-szerkezetek.

A szabadalmazott Fairbanks-mérlegek százados rendszerűek, rendkívül érzékenyek és tolószulival vannak ellátva.

Tartósság, pontosság és könnyű kezelése süknel fova az összes világkiállításokon első díjat nyert legkiválóbb mérlegek.

A jutányos árakban — melyek súlyokkal számított tizedes mérlegek

árainál nem magasabbak — a hitelesítés, csomagolás és vasútra való feladás költségei befoglaltatnak. Gazdasági szekér- és zsák-mérlegeink valamint márhamérlegeink a legkedveltebb mérleg-szerkezetek. Gyártásunk állami felügyelet alatt áll.

Cím: **Oszt.-magy. Fairbanks-társaság mérleg- és gépgyára Jhon Block vezérigazgató.**

**BUDAPEST, Andrassy-ut 23.**  
Árjegyzékkel és felvilágosítással szolgál a központi iroda: Gyár: Ujpest — K.-Megyer.



**MAGYAR KIRÁLY ALLAMVASUTAK.**

87857 sz.

**HIRDETMÉNY.**

Ezennel közhírré tesszük, hogy miután vonalunkon a rendes forgalom az árak megtorlódása által veszélyeztetve van, **kocsijaink rakodási határidejét** mindazon árukra nézve, melyek be- illetve kirakása az érvényben álló díjszabások szerint a felek által teljesítendő, **valamennyi állomásunkon** — Fiume kivételével — az üzletszabályzat 60. §-ának utolsóbekezdésében foglalt határozomány és a nemelt. közmunka és közlekedési m. kir. ministerium f. évi nov. 16-én 51889. sz. a- kelt engedélye alapján, **f. évi november 24-ikétől kezdve további intézkedésig az eddigi 12 nappali órától 6 nappali órára szállítjuk le.**

Fiume állomásunkon a társzabályzat és saját díjszabásunk erre vonatkozó határozományai továbbra is változatlanul érvényben maradnak.

Budapestben, 1888. november 22-én.

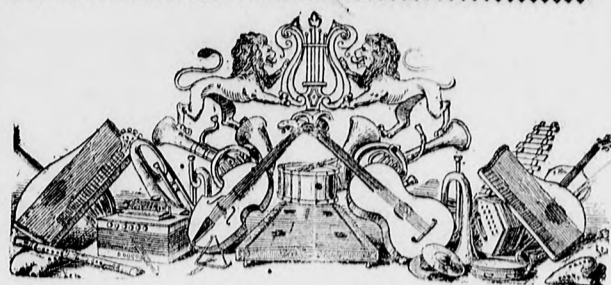
Az igazgatóság.

„Mit hozzon a kis Jézuska!“



A műlkészlet összeségei közt a zene az, mely leginkább hat a lélekre. Ilyenkor egy hangszer a családi körben való közös jótétemény. E szempontból helyén valónak találjuk olvasónk figyelmét a karácsonyi ünnepeket megelőző **Sternberg Armin** — min jöhrn fővárosi hang-zergyáros kitűnő készítményeire irányítani, főnyes foraktarában a jelenleg létező összes zene-s hangszerök oly gazdag és változatos tárházát szemlélhetjük, amely nemcsak hazánk, hanem a külföldön is ritkítja példáját. Az összes fa-, réz-, fuvonós- és húros-hangszerök mellett soknemű vállfajá látható itt az újabbban annyira kedvelt és elterjedt zeneszerkezeteknek és ezek közt Ariston, Phönix (érezkötőkkel) Manopán, Simphonion (önműködő) kizárólag a Sternberg cégé speciálisai. Kiváló előnyök e zeneszerkezeteknek, hogy semmi nemű zenei ismeretet nem igényelnek és a mi fű e zeneszerkezetek aránylag igen olcsók, valóban szebb és jobb karácsonyi ajándékot alig választhatunk, mint ha a Sternberg-cégé gazdag raktárából választunk egy szép hangszert, mi végre a tulajdonos készséggel megküldi bárkinek több mint 500 különféle hangszert és hozzávalóinak részletes ábráival ellátott képes árjegyzékét és külön harmonikáról is ki ez iránt hozzáfordul.

Kiadótulajdonos: **MÓCS M.**



**Stenberg Armin** hangszergyáros, Budapest, kerpesi ut 36.

(a Rökus-kórházzal szemben.)

Mindennemű hangszerek, harmonika és harmonium gyára és legnagyobb választékú raktára. Valódi olasz és belöldi húrok. — A legújabb, feltűnést keltő mechanikai szalon-hangszerök, mint Aris és bércenre küldtek. Harmonikus tányosan teljesítették — Ocsston, Herophon, Orpheus, Simphonion, Phönix foraktára.



Legújabb!!! Harmonikafuvola 12 billentyűvel, kellemes hangokkal, mely azonnal megtanulható és játszható. — Igen kedves mulatóeszköz. — Igen kedves mulatóeszköz. — Igen kedves mulatóeszköz. — Igen kedves mulatóeszköz.

„ADRIA“

Magyar tengeri hajó-vasi részvénytársaság,



1888. december havában az alant felsorolt első osztályú gőzhajók (vagy más póthajók) fognak Fiume nyugot-európai és amerikai kikötők között közlekedni, hacsak rossz időjárás vagy e före nem látható körülmények a meneteket meg nem akadályoznak:

		Gőzös	1888 november
Liverpool	Trieszt, Fiuméba	„Aleppo“ (Cunard Line)	1-10
Hull, Newcastle	„	„Rinaldo“	1-10
Glasgow	„	„B. Kemény“	5-15
Bordeaux	„	„Stefanie“	5-15
London	„	„Winstead“	5-15
Leith, Newcastle	„	„Bassano“	10-20
Rouen	„	„Tibor“	15-25
Liverpool	„	„Saragossa“ (Cunard Line)	15-25
Rouen	„	„Szápary“	20-30
Rouen	„	„Adria“	20-30
Fiume	Rouen	„Szápary“	1-10
„	Glasgow	„Dracoman“	1-10
„	New-York	„Caif rmas“ (Anchor Line)	1-10
„	Lissabon	„Hidalgo“	1-10
„	Barecelona,	„Adria“	5-15
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos	„Tisza“	5-15
„	„	„Szőchenyi“	5-15
„	Liverpool	„Marocco“ (Cunard Line)	5-15
„	London	„Durham“	5-15
„	Hull, Newcastle,	„Hidalgo“	10-20
„	Bordeaux	„Matlekovics“	15-25
„	Rouen	„Zichy“	15-25
„	Leith	„Prince Lewellyn“	15-25
„	Hull, Newcastle	„Rinaldo“	15-25
„	London	„Envy“	15-25
„	New-York	„Utopia“ (Anchor Line)	15-25
„	Glasgow	„Joki“	20-30
„	Liverpool	„Malta“ (Cunard Line)	20-30

Fiume, 1888. november hóban

**Chabada Testvérek**

GYÁR: **BUDAPESTEN** VI. Dohány utca 32.  
HARTAR: **BUDAPESTEN** IV. Szévtető 8. szám.

Telefonszéköttes.

Van szerencsénk tisztelt vevőinkkel tudatni, miszerint újonnan berendezett műszaki osztályunkban mindennemű posta, gőnyölő ruhazsokron és bőrdmü tárgyakon kívül.

Mintapalaczkok fotokja

gyártását a legtekélyesebb gépezetekkel gőzerőre rendéztük be. Emellegva minden más külföldi gyártmányt tiszta kivételében felülmúlja és legmelegebben ajánlhatjuk bor, cognac és különféle olaj minták szállítására.

Kivánatra szolgálunk érjegyzékkel ugy összes ládánk-ról valamint mintapalaczk-fotokokról is.

Megrendelések közvetlenül gyárunkba VI. Dany utca 32. intézendők.



BATTARA PÉTER kő- és könyomdája.