

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:  
 Ölvétetnek árszabály szerint a kiadó hivatalban, (Piazza Adamich).

Továbbá és kizárólag:  
 Goldberger A. V. h. datési irodá-  
 ában Budapest, Váczi-utca, Oppelk  
 B-nél, Bécs, Stubenbastei N. 2.

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

1889 Junius 2

Megjelenik minden vasárnap

2 Giugo 1889

## EXPORT ÉS IMPORT.

(Vége).  
 Egy másik konzuli jelentés kiemeli, hogy hitvány árut, hamisítványt küldenek ki az osztrák exporteurók, kik teljesen főnkre teszik az ausztriai ipar-kivitel: a minőség kritikán aluli, a mennyiség nem felel meg s így panasz panaszt ér; az ügynökök elfordulnak az osztrák iparosoktól, mert ezek mulasztásaiért nem vállalhatnak anyagi garanciát. Szóval a bécsi export-ipar teljesen bele esett abba a kerékvágásba, melyet néhány évvel ezelőtt a orosz iparral szemben a híres Reuleux ugy jellemzett: „billig und schlecht.“ Az osztrák kereskedelmi miniszter felhívta a kamarák figyelmét e konzuli jelentésekre s véleményét kér tőlük azok miként való orvoslására nézve. — A konzulátusok meg is jelölik a módot, melylyel az ily visszaéléseket orvosolni lehetne. Külföldön, s főleg a tengerentúli államokban ugyanis szokásban van, hogy nagyobb küldemények szállítása alkalmával a küldemény átvéveje ezt az illető főkonzul vagy konzulátusi tisztviselő jelenlétében összehasonlítja a megrendelés eszközése alkalmával átvett mintákkal. S amennyiben a küldött cikkek rosszabbak a mintánál, vagy ettől bármi tekintetben — a megrendelő hátrányára — eltérnek, a konzul erről bizonylatot állít ki, melynek alapján megállapítatik, mit

az illető gyáros megtéríteni köteles. Az így kiállított bizonylatok a törvény előtt bizonyító erővel bírnak, s ennek tulajdonitandó, hogy az angol exporteurók között valóban mintaszerű bánásmód és eljárás honosult meg. Az ily bizonylatokat „survey report“-nak nevezik s ezek alapján arra is van eset, hogy a mintáknak meg nem felelőleg elküldött cikkek a megrendelőtől át nem vétetnek, hanem a beküldő javára nyilvánosan elárvereztetnek s az árverésen beküldött összeg a gyárosnak megküldetik. Érdekes az eljárásnál még az is, hogy a gyáros szándékos vagy ok nélküli megkárosításának lehetősége majdnem teljesen ki van zárva, mert nagyon természetes, hogy az ő kormányának konzula az ő érdekeit a legnagyobb lelkiismeretességgel képviseli s igaz ok nélkül az ő kárát nem akarhatja.

És most rátérhetnék a mi viszonyainkra. Tudvalevő, hogy nálunk sokkal jelentékenyebb az import, mint az export. Száraz adatokkal nem akarok imponálni. Előre is jelezni kívánom, hogy egyes iparágakban van már figyelemreméltó exportunk és elég sajátságos, hogy bizonyos cikkeket termelő gyáraink nem levén képesek kitűnő minőségű termelvényeinket a hazai kereskedés útján forgalomba hozni, kénytelenek azokat külföldre vinni s az export rendszeres fejlesztése által gyárak

főnállását biztosítani. Számos oly a megrendelő kára s e károszsetet cikkek termelünk már hazánkban, melynek piaczi jórészt külföldön vannak.

De ezzel szemben állanak az import ijesztő adatai. A Közgazdasági és Statisztikai Évkönyv átlagszámítása szerint az utolsó évben importált cikkekért a következő összegekkel adóztunk a külföldnek évenként:

Gyapjú-szövetekért . . . . .	43 millió frtot
Pamut . . . . .	39 „
Selyem . . . . .	13 „
Finomított cukorért . . . . .	10 „
Lenszövetekért . . . . .	10 „
Nőruházatokért . . . . .	7 „
Férfi ruházatokért . . . . .	8 „
Borért . . . . .	8 „
Arany- és ezüstműves árukért 12	„
Szalagok és paszomángyért . . . . .	5 „
Czipők és csizmákért . . . . .	5 „
Lenyászónért . . . . .	5 „
Féhneműkért . . . . .	4 „
Bőröndösárúkért . . . . .	4 „
Kalapokért . . . . .	3 „
Fabutorokért . . . . .	3 „
Csipkékért . . . . .	3 „
Drága- és féldrágakövekért . . . . .	4 „
Köbött árukért . . . . .	2 „

Tehát csak ruházati és luxus-cikkekért majdnem kétszáz millió forintunk megy évenként külföldre. Van ez összegben — kétségkívül — elég tekintélyes rész, mely oly cikkekért megy ki, amiket itt-hon előállítani még nem tudunk. De kétségtelen az is, hogy — szigorúan számítva — annak legalább egy harmadrészét, vagyis 70 millió forintot meg lehetne tartani az ország termelése számára. Csakor, lenszövetek, női ruházat, bor, ötvösárúk, lábbelik, féhneműk, bőröndösárúk, kalapok, butorok,

kötött árúk és részben csipkék itt-hon is jó minőségben készülnek. S ha nem is mindent, de nagyon sokat megkapunk idehaza ugyanolyan minőségben, mint a külföldön.

De hát előítéletesek vagyunk. Mig egyrészt exporttörökvéseinket igyekszünk érvényesíteni, másrészt megfélekedzünk a hazai iparpártolás iránti kötelességeinkről.

Gelléri Mór.

## CSARNOK

### A korall-zátonyok.

Az egész világot megdöbben-tette az a katasztrófa, mely márczius 16-án a Szamoaszigetek egy kikötőjében történt: óriási hajószerecséltenség a kikötőben, mely Németország több hadihajóját semmisítette meg s több derék tengerészek életébe került.

A kikötőben történő hajótörés a legtrikább esetek közé tartozik, de a letragikusabb is, mert hasonló alhoz a szerecséltenséghez, ami akkor éri az embert, midőn már céljához jutott, amit nehéz küzdelmek árán ért el.

Hogy a szamoai borzasztó vihart mi idézte elő, közlehetott-e

## A „Fiume“ tarczaja

### Amerikába.

Alig ötven éve még, midőn a legelső gőzhajó a Great Western elhagyta Bristol Newyorkba induló utasokkal. Mily óriás változás azóta!  
 Azelőtt majdnem 200 év telt el azon idő óta, midőn a híres Mayflower vitte s Plymouth Rocknál Massachusettsben 1520-ban partra szállította az első zarándok atyákat, s e kétszáz év alatt az Amerikába való utazás alig tett annyi haladást, mint most hogy ugyszóljánk, minden újabb év alatt. Akkor még apró mosóteknőféle parti bárkák hintáztak csak az óceán hatalmas hullámain, s többnyire 100 napba került, míg a szél által ide és oda dobatta, végre sikerült a merész és türelmes vállalkozóknak az ó-világ partjairól az újvilágba jutni. Akkor egy Amerikába való utazás egyértékű volt az életől való lemondással. Sőt még később is, midőn hatalmas vitorlás hajók vállalkoztak az utasoknak rendes átszállítására, három héttől három hónapig terjedhető bizonytalan idő-

szak kellett arra, hogy a szél által megszábotott cikkek irányban haladva, átjuthassanak az európai állapotokkal már akkor is elégedetlen emberek a még nagyrészt ismeretlen újvilág mezejére.

Ma pedig az angol partokon élők csak annyinak tekintik az Amerikába való átjutást, mint ha azelőtt a szük esatornán át a francia partokra akartak átjutni. A ó- és újvilág között csupán kölcsönös udvariassági látogatásokra rándulgatnak át az emberek — mert hiszen ma már a nagy Atlanti óceánon való átkelés mondhatni épp oly biztos és kényelmes, mint mikor a szomszéd birtokok saját bataradjukon mentek egymás látogatására.

A megérkezés ideje órákra egész pontosan előre kiszámítható. Ha valaki szombaton reggel megreggelizik Londonban, s ha vasutra ülve, délutánra Liverpoolba ért, innen legfeljebb is a másik hétnél szombat estéjére, vagy vasárnap reggelére már a newyorki kikötőben találja magát. S e néhány napi utazás alatt észre sem veszi azt, hogy nem valamely continentális hotel pénymes szobájában és barátságos társalgó termeiben töltötte az időt.

Az Európa és Amerika közt közlekedő nagy gőzös-vallalatok éppen a nagy forgalom miatt ma már nyakra főre versengenek egymással a tekintetben, hogy mennyi kényelmesebb hajókat bocsátsanak az átkelni akarók rendelkezésére. E célból egyfelől a hajók maguk semmi költséget nem kimélve, rendkívüli kényelemmel, mondhatni valódi luxussal, s egyszersmind a hajó és az utazó közönség teljes biztonságára szükséges mindenféle felszerelésekkel el vannak látva.

Egy ily hajó természetesen maga egész nagy kapitalist képvisel, s így első sorban maguknak a hajótulajdonos vállalatoknak a kassza érdekükben, hogy szerecséltenség semmi esetben ne érhesse hajójukat: másfelől pedig épp az ily hajókban fekvő nagy kapitalis szükségessé teszi azt, hogy hajójuk jó hírneve ne veszélyeztessék, habár csak a legcsekélyebb „accident“ által is.

Az ily Amerika és Európa közt közlekedő utasszállító hajók vezetésére e-lőször is roppant fizetéssel a legkiválóbb s nagy tapasztaltságu hajótiszteket fogadják fel, sőt a hajószemélyzet leg-létfőbb tagjainál is különös figyelem-

mel vannak arra, hogy csakis mindig éber, józan életű és feddhetlen erkölcsű egyének alkalmaztassanak. Az utazás alatt aztán maga e hajószemélyzet között is rendkívül szigorú fegyelem van alkalmazva. Nemesak a hajót hajtó, s abban alkalmazott másféle gépek felügyeletére, óránkint szemlélő ellenőrző bizottság van felállítva, hanem egyszersmind az utasok között is szigorú rend és pontosság megtartása követeltetik — mert tapasztalat szerint, csak ez eszköz alkalmazása által lehet azt elérni, hogy a nagy Atlanti tengeren néha mégis előre kiszámíthatlanul megjelenő viharos szélrohamak közt is semmi szerecséltenség ne történjék.

Egy ily nagy hajó utazó közönsége néha felér egy európai város összes népességével. A fővonalakon közlekedő nagy hajók gyakran 2—3000 egyént szállítanak egyszerre. Ennyi egyének egy nagy tengeri ut alatt való életbiztonságáról gondoskodni tehát nem a legkönnyebb feladatok közé tartozik.

De e mellett gondoskodni kell ma már az utasok megszokott életszükségleteiről és kényelméről is. Elelmiszert, s egészségi és orvosi eszközök tekintet-

földrengés, illetőleg tengerrengés, azt még eddig sem állapították meg; de, hogy a katasztrófa nagyságát a korall-zátonyok fokozták, az kétségtelen.

Ahol a part közelében ilyen szirtek vannak, ott sem mentő-csónakkal segíteni, sem uszással menekülni nem lehet. A hullámvérés hihetetlen magasra tornyosul itt s az átzuhanó hullámok, melyek a korall-zátonyok sekély vizén keletkeznek, szétrombolják a hajót s a legügyesebb uszót is szétmarzangolva, darabokra tépve, megismerhetetlen alakú zúvva dobják a zátonyra s onnan a part-ra.

Ahol a part mentén éjfajta korall-talaja van a fenéknek, ott még a vasmacsakakivetés is bizonytalan, s ahol a vasmacsakát nem lánczra, hanem kötelekre kötve vetik ki, a kötelet a korallak nem ritkán elnyúvik, elvágják a vasmacsakáról leoldják, ami huzamosabb ideig tartó kivetés mellett még a lánczcal is megcsúszhat, kivált ha már előbb erősen megrozsdásodott.

A korall-zátonyok keménységéről alig alkothat fogalmat az ember; még ott is, ahol a sekély vizen át láthatók, csak könnyű szövetnek, valami finom tengeri esernyének avagy tollzatnak látszanak, amilyen természetesen száz meg száz millió állatka dolgozik, hogy sziklakeményesü tömegé alakítsa.

A korall-zátonyok néha jelentékeny mélységben gyökeredznek; néha pedig meglehetősen távolra vannak a valódi partoktól s az ugynevezett átollokát, gátzátonyokat képezik, mely esetben köztük és a part között mély víz van.

Ezek a legveszedelmesebbek a feljők hajtott hajóra. Ilyenek vannak a Szamoaszigeteknél is.

Ahol a nyílt kikötők közelében ilyen zátonyok vannak, ott a vihar közeledtével veszélyeket tüznek ki, ágyulások kíséretében. Erre a jélre a kikötőben levő hajók rögtön felszedik a vasmacsakát, felvonják a vitorlákat és sietnek menekülni ki a nyílt tengerre s ott maradnak mindaddig, míg a vihar le nem csendesült; mert

tében való hiánynak, vagy fogyatkozásnak éppen egy több napig tartó tengeri ut alatt előfordulni nem szabad. S hogy e tekintetben a tőkély mily magas fokára vitték már az Atlanti tengeren át közlekedő személyszállító hajók tulajdonosi, tapasztalatok után megítélhető abból, hogy ezek ellen panaszok aránylag felettebb ritkán fordulnak elő — s ha előfordulnak is azok, a megvizsgálatás után többnyire alaptalanoknak, s legfeljebb egyes utasok szeszélyeiből származottnak bizonyulnak.

Az Atlanti tengeren való átkelésnél szereplő személyszállító vállalatok között természetesen az angol vállalatok állanak legelől. Ezután következnek az észak-német Lloyd, mely Bremából Southampton érintésével indul Newyorkba s végül a Havreből induló francia hajók.

(Vége kör.)

a jól épített hajónak a tenger háborgása, ha még oly nagy is az, mit sem árt, az ő legnagyobb elensége a száraz föld.

Ha nyílt tengerre menekülés már nem sikerül, akkor a hajók a menekülésnek egy más módját, az önkéntes partravetődést igyekeznek megkísérteni, ami abból áll, hogy oly helyen próbálnak megfenekegni, ahol a személyzetet, vagy talán a hajót is sikerül megmenteni.

Ebben az esetben persze az ilyen pontok helyes megválasztásán és ügyes elérésén fordul meg a dolog. Az utóbbi években ilyen módon menekült meg Calabria partján a „Saida“ osztrák-magyar hádihajó s csak egyetlen embert vesztett, az is a maga hibájából lett a halál fia. A beyruthi révben, (Szíria) ahol gyakran igen erős nyugati viharok dühöngnek és rettenetes hullámlázás keletkezik, ilyen módon menekült meg az angol „Zebra“ hadihajó az összes legénységével, mikor már a vasmacsakák mind felmondták a szolgálatot s mikor körülötte részint azon igyekezettük közben vetette őket szikláparpra a hullám, hogy a nyílt tengerre meneküljenek felvont vitorlákkal.

A legtöbb hajókatasztrófa ilyen zátonyok miatt sokott viharok alkalmával bekövetkezik; pedig hogy mennyi a hajó szerencsétlenség, azt csak az az egyetlenegy szomorú statisztikai tény is megvilágítja, hogy egyedül Angliából évenként 2000 oly matróz indul tengerre, aki többé soha sem tér vissza.

HIREK.

**Vasuti személyportó.** A minisztertanács hozzájárult Baró s Gábor közlekedési miniszternek ama tervéhez, mely szerint a magyar államvasut összes vonalain az évi augusztus 1-től kezdve a személy-portót lépteti életbe. A tarifát egy külön bizottság a közlekedési miniszteriumban már végleg összeállította, s a szükséges nyomtatványok már munkában vannak. Baross, a mennyiben hatáskörébe vág, a vonatárúkat más vasutakon is lehetővé szándékozik tenni. Így a deés-zilahai vasut engedélyokmányában már az is ki van kötve, hogy a vasut mindazokat a személytarifa-változásokat elfogadni tartozik, a melyeket a magyar kir. államvasutak életbe léptetnek.

**A m. kir. államvasutak igazgató-ságától** vett értesítés szerint a június 10-én életbe lépett nyári menetrend Fiume és vidékére vonatkozólag — az eddigittől a következőkben tér el.

A Budapest-Bécs, illetőleg Eszék közt közlekedő vonatok csatlakozásban állnak a Budapest és Bécs közt közlekedő vonatokkal; az éjjeli vonatok azokivül a Dombóvár-Zákány-Zágrábon át felé és felül közlekedő vonatokhoz csatlakoznak.

E vonatokkal Zákány-Kaposvár és Pécsi között is újabb csatlakozás létesített.

Fiume és Fuzine között új vonatok közlekednek, és pedig a 13. sz. omnibuszvonat indul Fiuméből d. u. 5 óra 16 perczkor és érkezik Fuzinába este 6 ó. 40 p.; a 14. sz. omnibuszvonat indul Fuzinából este 8 ó. 20 p., és érkezik Fiuméba éjjel 10 ó. 2 perczkor.

**Az osztrák-magyar kereskedelmi forgalom.** A statisztikai hivatal e napokban megjelent kimutatása szerint a múlt 1888 d. ki utolsó hat hónapban a két állam összes behozatala 2667 millió frtot, az összes kivitel pedig 3556 millió frtot képviselt; és pedig az osztrák behozatala tett 212 milliót, a magyar kivitel pedig 170 milliót frtot. A múltból aztán kitűnik az a szomorú tanulság, hogy Magyarországra 86.7 millió forinttal több áru hozott be Ausztriából, mint a mennyit ez oda kivitt ezen idő alatt. És a többi kiviteli forgalmunkal is úgy vagyunk, és úgy leszünk, a míg több kéz és több erő egész buzgalommal az iparos és kereskedelmi pályákra nem fordul nálunk.

**Gróf Zichy József** ö Excellenciájának Pozsony megye és város főispánjává való kinevezése, — a melyről már múlt számunkban említett tettünk. — múlt hó 28-án jelent meg a hivatalos lapban.

**Telefon-összeköttetés.** Fiumeváros tanácsa a kormányzó ág útján telefon-hálózat engedélyezése iránt folyamodott a miniszteriumhoz, oly kérelem kíséretében, hogy a m. kir. miniszterium ezen hálózatnak Fiume és Trieszt városok közti terjesztése iránt a lajtántulni miniszteriummal is meg egye a szükséges lépéseket. És e napokban már a fumei ipar és kereskedelmi kamara azon értesítést vette a budapesti posta- és távírda igazgatóságától, hogy a m. kir. közlekedésügyi miniszterium hajlandó telefon-hálózatot a város és környezetére létesíteni.

**A Lloyd gőzhajótársaság** menetrendje és árszámola tárgyában érkeztetlek folynaq most Bécsben a külügyi miniszteriumnál. A magyar kormány részéről Nándor és gróf Batthyany Tivadar osztálytanácsosok vannak kiküldve ez értekezletre.

**Róm Kath. Magyar Istenisztelet.** Ezzennel értesítjük a fumei magyar ajkú közösséget, miszerint ft. Czobor Gyula helybeli, magyar hitszónokunk június 9. aras pünkösdvasárnapján délelőtt 9<sup>30</sup> órakor a szent Vito egyházközség magyar hitszónokletot fog tartani. Közvetlenül pedig ezután esendes szent misét fog mondani magyar egyházi értek kísérete mellett.

**A cs. és kir. tengerészeti hajóraj.** Spaun al-tengernagy vezérlete alatt, múlt kedden d. u. 1/2 5 órakor érkezett vissza a fumei kikötőbe gyakorlati útjában. A raj következő hajókból állt: *Erzherzog Albrecht*, *Custozza*, *Prinz Eugen*, *Kaiser Mar* és *Don Juan*, továbbá a *Gróf yachtból*, a mely Sterneck tengerész admiral parancsnok ö Excellenciáját hozta, és végre a *Blitz* torpedó-hajót, három torpedó-csajkával.

A hadiraj megérkezésekor Fiume város polgármestere, Ciotta lovag az admiral üdvözlésére ment a Greit-ra, egyszersmind meghíván őt a banketra, melyet a város a hajóraj tiszteletére a Giardino pubblico-ban szerdán este rendezett. A tengernagy megköszönte a szives figyelmet, és elfogadta a meghívást a maga és a tisztikar nevében.

A polgármester távozása után Sterneck tengernagy rögtön látogatást tett gróf Zichy Agoston kormányzó ö Excellenciájánál, a Bergudi-villában, de nem találván őt otthon, névjegyet hagyta hátra.

Szerdán egész nap a hajóraj a fumei öbölben tett gyakorlatokat és a part egész hosszában ezerével bámulták az emberek a különböző-különb gyakorlatokat, melyeket a hajókkal meglepő gyorsasággal vittek végbe. Mintha a rajtok levő száz meg száz embernek csak egy lélkük volna.

A gyakorlatok alatt Sterneck tábornagy fölváltva mindvalamennyi hajón tüzetes vizsgálótat tartott.

Esti félhetkor aztán a hajóraj visszavért a kikötőbe, és Sterneck tengernagy, az összes tisztikartól kísérvé, rögtön indult a Giardino pubblico-ba, a tiszteletükre rendezett ünnepségre. És rég lát-

ta Fiume városa e különben is gyönyörű népkertet olyan fényben és díszben, mint ez alkalmossal. A fák végtől-végig fellebögőzva nemzeti színtű zászlókkal, az utak hosszában Magyarország és Fiume város címerei, virágokkal körülkoszoruzva; a vendégek számára terített patkó alaku asztalok egész rengeteg hosszúságukban hasonlóképp szebbnél-szebb virágokkal, díszítve. És az est beálltával az egész nagy helyiség fényárban uszott; valóságos tündéri szép látvány; voltak is nézők, a tenger sok ember nem is mehetett a maga lábán, úgy vitte egyik a másikat a hátán, és egész idő alatt egymást fölváltva két zenekar szebbnél-szebb nótákat játszott, az asztalok körül meg válogatott ételek-italok mellett szebbnél-szebb felkösztöntök járták. Az első, melyet az összes jelenlevők fölváltva halgattak meg, a polgármester mondta, király ö Felsége egészségére; ugyszintén a második, melyben a cs. és kir. tengerészetet éllette, jelenlegi parancsnoka, b. Sterneckkel egyetemben. Utána következett a parancsnok ur felkösztöntje, köszönetet mondván Fiume városának a szives fogadtatásért. Negyediktől és egyszersmind utolsóul Mohovich ur felkösztöntje következett, a hajóraj parancsnoka, Spaun egészségére. Eközben jól elmúlt 10 óra is, akkor a tengernagy, kormányzó ö Excellenciájával és a polgármesterrel eltávoztak, kevésselre a többi meghívott vendégek is követtek őket, a sok ezere menő hivatalnok azonban tovább is gyönyörködtek a ragyogó bengali fényben, a melylyel a kert ki volt világítva, és a két zenekarban, mely tovább is jeles operadarabokat adott elő és csak egy éjféltájban jutott eszükbe, hogy aludni is kéne tán egyet.

Csütörtökön d. u. 4 órakor a hajóraj tisztikara visszaadta a szives fogadtatást, egy szintén fényes bankettel az »Albrecht« hajó földézetén, melyre számos polgári élököléségen kívül a helyben állomásozó összes katonatisztek hivatalosak voltak. A bankettet zámmatlanság követte, mely késő éjszakáig tartott. Másnap rá, pénteken, a hajóraj elhagyta kikötőnket.

**Nagy veszedelemben forgott Kuranda** Emil ur, az Adria gőzhajózási társaság nagy-érdemű igazgatója, kedves nevével együtt. Múlt szombaton Bécsben a Grand Hotel szállóból bércosin a vasut-ra hajlattak, Panciera bécsi közjegyző is velük ment, az uton egyszere eltört a kocsi tengelye, a hámfák a lovak lábába ütöttek, mire ezek megbokrosodva, veszett futásnak eredtek végig a Ringstrassén, magukkal ragadva az eltört kocsit, a rajta ülőkkel együtt.

A kocsi nem bírta megfékezni a megvadult lovakat, Kurandáné urnő nagy ijedtetlen ki akart ugrani a kocsiból, férje azonban, a ki a nagy veszélyben sem vesztette el nyugodt lélekjelenlétét, visszatartoztatta a biztos haláltól. Szerecsenre aztán a Franz Joseph Queu-n a lovak kiratadtak és Panciera ur kiagolyva a kocsiból, megállította őket, és Kuranda ur nevével együtt minden további baj nélkül szintén leszállhattak a kocsiról.

**Franciaország gabonabevitele** a következő volt: januárban 1889-ben bevitetett 999.998 métermáza (1888-ban hasonló időben 472.023 mmáza) februárban 948.176 mmáza (tavaly 506.988 mm.), márcziusban 1.385.143 mm. (tavaly 653.307 mm.), augusztustól márcziushó végéig bevitelre került 9.049.883 mm., hasonló időszakban 1887—88-ban 4.827.201 mmáza. A liszt bevitelre a következőleg alakult: augusztus hó 1-től márczius hó végéig 258.407 mm., hasonló időszak 1887—88-ban = 112.181 mmáza; ezen mennyiségből szállított Ausztria és Magyarország 154.870 mmázát, 1887—88-ban 80.563 mmázát.

**Abbazia világhíre** immár megvan alapítva: azonban tengerünk egyéb pompás helyeit is évről-évre nagyobb számmal keresik föl fürdővendégek. Így Lus-sint és egy idő óta Crkenizát, mert ott

is rendkívül nyok a tenger Fiume város hívtá a fels két hely érd

**Ritka tükör** har is olyan nézve, a mit még, egy víz-gígászt keltatva forgatja ben De milye egy pörgetés ostromolná. Mgeren; mult volt részük és „C. Adino nába indultak benne, hogy kor kiszállta

**Diszpolg** lése Baross ter ö Exce jost, e város polgárokka oklevelek k edettek át kik e nap ték ki a vá tiszteltetésér

**Szapary** gőzhajó-kapit vel visszaté nagyságu tel zilizskor és gával, és az jándékozta r

**A White** gyár a napo osztrák-mag készítésére, dig 30 torp nál. Hol és egymást eze

**A fumei** kán kirándú ra. Este ö több rendbe rakor érkez teje, e hon sággal fensé

**Tűz a h** égekben az üttött ki, a víz alá kellei egy megmen Lloyd gőzost vagonmelle képvisele.

**Fürdődjis** tek éltöbe lértől érvényes f töl kezdve is töl kezdve az 1 pótlék is öbölben az n a m. kir. álla nyugati vasut, keleti, budape államvasút tá vasút évaljegy batározmányok jegykidő álló a fürdő díjsa lekkal együtt lomáin, vala budapesti (Hu ring, Grand H bur darabonk)

fele 37791/89 sz M. ki

A m. ki képező tartá koci után a nius 30-án kelt összes há kat, hogy c és felhasznál

is rendkívül kedvezők az égáji viszonyok a tengeri fürdők használatára, és Fiume város hatósága a napokban fel is hívta a felsőbb hatóságok figyelmét e két hely érdekében.

**Ritka tünemény.** Már a tengeri vihar is olyan gyönyörűség, a parttól nézve, a mit nem lehet leírni. És hát még, egy vízi forgatag. A szél egy nagy víz-gigászt kap karjai közé és ujjongatva forgatja pörgési tánczoló jókedvében De milyen egy ujjongás az, és milyen egy pörgetés! Mintha csak az egetek ostromolná. Nagy ritkaságot látni a tengeren; mult vasárnap azonban abban is volt részük azoknak, kik az „Abbazia” és „Cittadino” gőzcsónakjain Fiuméből Lovranába indultak. Olyan gyönyörűségük volt benne, hogy hálát adtak az égnek, mikor kiszálltak a partra.

**Diszpolgárok.** Fiume város közigyelése **Bavoss Gábor** közlekedésügyi miniszter ö **Excellentiáját és Csernatonyi Lajost**, e város országos képviselőjét diszpolgárokra választotta; és az eziránti oklevelek külön küldötték, utján küld edettek át a megválasztottaknak, a kik e napokban levél útján fejezték ki a városnak köszönetüket e megtiszteltetésért.

**Szapary Károly**, az „Adria” derék gőzhajó-kapitánya, e napokban gőzcsónakkal visszatérvén Dél-Amerikából, ritka nagyságu tehenősbekét, továbbá egy baziliszkot és egy boa kígyót hozott magával, és az itteni városi muzeumot ajánlkozta meg velök.

**A Whitehead-féle fiumei torpedogyár** a napokban megrendelést kapott az osztrák-magyar kormánytól 5 torpedino készítésére, a francia kormány pedig 30 torpedinót rendelt meg a gyárnál. Hol és mikor fogják viszontlátni egymást ezek az ikerestvérek?

**A fiumei „Club alpino”** e hó 8 kán kirándulást tesz a Monte Maggiore-ra. Este 6<sup>1/2</sup> órakor lesz az indulás, és több rendbéli pihenés után reggeli 4 órakor érkezik a társaság a helyi tevéjére, e honnan nézni a nap keltét valóságos fenséges élvezet.

**Tűz a hajón.** A trieszti rakodó helyiségekben az Elektra Lloyd-gőzcsón tüz ütött ki, minél fogva a hajót részben víz alá kellett süllyeszteni. Sikerült is így megmenteni az egyik legnagyobb Lloyd gőzcsón, mely a társulat legutóbbi vagyonmérlegében 719,700 ft. értéket képvisel.

**Fürdődíjszabás és az ahhoz tartozó pótlék életbe léptetése.** A m. évi május hó 15-től érvényes fürdődíjszabás f. é. május hó 15-től kezdve ismét alkalmaztatni fog. Ezen naptól kezdve az említett díjszabáshoz megjelent pótlék is életbe lép. A fürdődíjszabás szerint az abban felelt magyarországi fürdőkre a m. kir. államvasutak az általa kezelt magyar nyugati vasut, a kassa-oderbergi, magyar-északi keleti, budapest-pécsi, délvasut, osztr. magy. államvasut társaság is a Nándor és. éjszakai vasut évdjegyek. Az ezen jegyekre vonatkozó határozmányok, a fürdők nevei, valamint a jegykiadó állomások és fürdő évdjegyek árai a fürdő díjszabásban foglaltatnak, mely a pótlékkal együtt az említett vasutak nagyobb állomásain, valamint a magy. kir. államvasutak budapesti (Hungaria szálló), bécsi (Königl. Thiering, Grand Hôtel) és vidéki menetjegy irodáiban darabonként 10 krajcárért kaptható.

**Möcs Zsigmond**  
felelős szerkesztő.

37791/89 szám

M. kir. államvasutak.

**Hirdetmény**

A m. kir. államvasutak tulajdonát képező tartánykocsik közül 198 tartánykocsi után a bérleti szerződés f. é. június 30-án lejárván, felhívjuk az érdekelteket összes hazai kereskedőket és gyárosokat, hogy ezen kocsik igénybevételére és felhasználására, illetve azoknak jel-

zett időn túl való kibérlésére vonatkozó ajánlataikat legkésőbb az évi június hó másodikáig az előírt igazgatóságnál terjesztésük be zárt borítékban, melyen a m. kir. államvasutak igazgatóságának címén kívül még megjelölendő: „Ajánlat 37791/89 számhoz”.

Natalán későbbben beérkező ajánlatok esetleg figyelembe nem vétetnek.

A körülírt bérleti ajánlatoknak következőket kell tartalmazniuk:

a) Az igénybe veendő, illetve a kibérelni szándékolt tartánykocsik mennyiségét.

b) A tartánykocsik kihasználási módját, illetve megjelölését, hogy milyen szállítmányokra és mely vonalakon szándékoznak azok használatba vétetni.

c) A kívánt bérleti időtartamnak körülírását, megjegyezve, hogy a tartánykocsik egy évnél rövidebb, illetve 3 évnél hosszabb időre nem adhatók bérbé.

d) A kocsinként felajánlott évi bérnek magasságát, — kiemeltetve, hogy az esedékes bérösszegek évenként előre lesznek fizetendők.

e) A m. kir. államvasutak vonalain kocsik és félciként rakott állapotban teljesítendő kilométereknek azon mennyiségét, melyeknek teljesítésére az ajánló cég vállalkozik.

f) Jelzett kilométer teljesítmény biztosítására kocsinkénti 100 ft. ovadék teendő le.

Végül megjegyeztetik, — hogy a m. kir. államvasutak igazgatósága a tartánykocsik bérbeadására nézve minden tekintetben fenntartja magának a szabad rendelkezési jogot.

Budapest, 1889. évi májushóban.

2193/89 Hirdetmény.

A helybeli m. kir. dohánygyárnál az 1889 évi júliushó 1-től 1890 évi júliushó végéig terjedő időtartamban előforduló helyi fuvarozásnak biztosítása céljából ezennel versenytárgyalás hirdettetik, melyre irásbeli, a m. kir. fővámbíva által letett 100 frtnyi bánatpénzről szóló nyugtával felszerelt lepecsételt és ajánlattevő címével és 50 kros bélyeggel ellátott ajánlatok 1889 évi júliushó 19-án délutáni 11 óráig a fiumei m. kir. dohánygyári igazgatóságnál benyújtandók.

Az ajánlatokban a 100 kgr. után követelendő ár az éven előforduló fuvarozásokra nézve elkülönítve teendő ki.

A biztosítandó fuvarozások a következők.

1) a m. k. dohánygyár és a helybeli kikötők között a hol egy a fel, mint a lerakodást a fuvarvállalkozó saját emberével tartozik teljesíteni.

2) a m. kir. dohánygyár és az államvasuti állomás között, a hol a fuvarvállalkozó sem a fel, sem a lerakodást teljesíteni nem tarozik.

3) Ezekbe betudatják a m. kir. dohánygyár és az állami vasuti állomás között eszközözendő kőszén-fuvarozásra is, ezuttal azonban megjegyeztetik, hogy kőszénnek a vasuti állomáson a vagonból leendő kirakása a kőszént szállító, a m. kir. dohánygyárban pedig a kocsirol leendő lerakodás a dohánygyár munkásai által eszközöltetik.

A m. kir. dohánygyár és a hajó-állomás között eszközözendő kőszén-fuvarozás, ugy eszközöltetik, mint az az 1-ső pontban előírva van.

Az ajánlatokban a 100 kilogrammonként követelendő ár számokkal és betűkkel világosan kiteendő.

Később beérkező ajánlatok tekintetbe vétetni nem fognak.

A teljesítendő fuvarozás és az eziránti feltételek az említett dohánygyárnál a rendes hivatalos órák tartama alatt betekinthetők.

Vállalkozó ajánlatában kijelenteni tartozik, hogy a betekintési feltételeket feltétlenül elfogadja.

M. kir. dohánygyári igazgatóság.  
Fiume 1888 májushó 19-én

## FAIRBANKS-MERLÉGEK

Az egész világon a legtekélyesebbneke ismerte mérleg-szerkezetek.

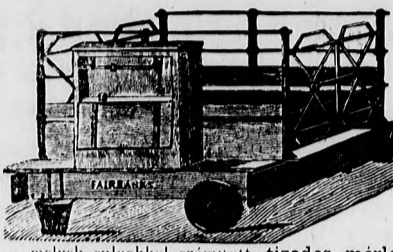
A szabadalmazott Fairbanks mérleget, százados rendszerűek, rendkívül érzékenyek és tolösulylyal vannak ellátva.

Tartosság, pontosság és könnyű kezelésüknel fovan az összes világhírlátásokon első díjat nyert legkitünőbb mérlegek.

A jutányos árakban — melyek súlyokkal számított tizodes mérleg-ek áránál nem magasabbak — a hitelesítés, csomagolás és vasutra való feladás költségét befoglalhatnak. Gazdasági szekér- és szak-mérlegeink, valamint márhámérlégekink a legkedveltebb mérleg-szerkezetek. Gyártásunk állami felügyelet alatt áll.

Cim: Osztr. magy. Fairbanks-társaság mérleg- és gépyára Ihen Block vezérigazgató.

BUDAPEST, Andrassy-ut 12.  
Árjegyzékkel és felvilágosítással szolgál a központi iroda; Gyár: Ujpost — K. Megyer.



## „ADRIA”

Magyar tengeri hajó-zasi részvénytársaság,

1889. Junius havában az alant felsorolt első osztályú gőzhajók (vagy más póthajók) fognak Fiume nyugot-európai és amerikai kikötők között közlekedni, hacsak rossz időjárás vagy előre nem látható körülmények a meneteket meg nem akadályoznak:

	Gőzös	1889 junius
Liverpool	Triest, Fiume	„Malta” (Cunard Line) 10—20
London	„Zaire” 10—20	
Hull, Newcastle o T	„Como” 10—20	
Glasgow	„Szapary” 15—25	
Ronen	„Tibor” 20—30	
Glasgow	„Jókai” 20—30	
Ronen Leith	„B. Kemény” 20—30	
Rio de Janeiro, Santos	„Matlekovics” 20—30	
Liverpool	„Tarifa” (Cunard Line) 20—30	
Fiume	Barecelona, Rouen	„Tibor” 1—10
London	„Madrid” 1—10	
Bordeaux	„London” 1—10	
Ronen	„Jókai” 5—15	
Liverpool	„Saragossa” (Cunard Line) 5—15	
Antwerpen	„Ste’anie” 5—15	
Hull, Newcastle o T	„Chicago” 15—25	
Glasgow	„Zichy” 20—30	
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Atlas” (Cunard-Line) 20—30	
Liverpool	„Durham” 20—30	
London	„California” 25 VI—6 VII	
New-York		

A már életbe léptetett vagy még alkalmazandó vesztegári intézkedések következtében tönkénthet járát elmaradásért, vagy a fentemlített gőzcsón későbbi indulásáért a társaság felelőséget nem vállal.

FIUME, 1889. május hóban.

**Cementwaaren-Fabrik**

Asbeste, erste und grösste

Parlmasser Portland-Cement, Kalksteinerhydrat, Kalk, Schottwäner Stuccatur-Gyps, Schottwäner Alaun-Gyps,

**Cement-Plasterungs-Platten**, für Einbauten, Küchen, Vestibüles, etc.

**Marmor-Mosaik-Platten** für Vestibüles, Gänge, Küchen etc. etc., ebenso

**Eingelegte Marmor-Mosaik-Platten**, feinst geschnitten und auch polirt,

Betonmungen, Stalleinrichtungen, Canalrinnen, Pisser-Durchrichtungen, Brunnen, einmassungen, etc. etc.

**JOS. NEUMÜLLER & COMP.** WIEN, Wieden, Wenzelsplatz 3. Preisliste gratis und franco!

# ALÁÍRÁSI FELHÍVÁS.

1889. évi magyar királyi

**4 1/2%-kal ezüstben kamatozó adómentes államvasuti kölcsön.**

*Tőke és kamatok osztr. értékű ezüstben fizetendők.*

**Kibocsátva: névértékű 119.500.000 osztrák értékű ezüstforint**

**az 1888. évi XXXII. törvényekben megjelölt 5%-al osztrák értékben és ezüstben kamatozó és visszafizetendő kölcsönök megfelelő összegének beváltása céljából.**

Az 1888. évi XXXII. törvények alapján ezen 4 1/2%-os államvasuti kölcsön kibocsátása 119.500.000 osztrák értékű ezüstforint összegben történik.

A kölcsön bizárolag az 1888. évi XXXII. törvényekben megjelölt, osztr. értékben és ezüstben kamatozó és visszafizetendő kölcsönök beváltására és amennyiben a kibocsátás felesleget eredményezne, ez egyéb államadósságok törlesztésére fordítható.

Ezen kölcsön biztosítására a fent említett törvényekben meghatározott mértékben az állami és államosított vasutak szolgálnak és pedig oly módon, hogy azokra az e kölcsön után fizetendő 5,575.558 o. é. ezüstforint évi járadék az 1889. évi államvasuti arany kölcsön után járó 8.491.644 osztrák értékű aranyforint évi járadékkal egyenlő rangsorozásban az 1888. évi XXXII. törvényekben említett összes 5%-os kölcsönök beváltása után — csupán a tiszavidéki vasut vonalaira bekebelezett 1924 évig járó 819.000 ft-nyi évjáradéknak elsőbbsége és az államosított Alföld-flumei vasut, Erdélyi vasut és Duna-drávai vasut részvényeseinek biztosított járadékosaj előjegyzése mellett — jelzálogilag első helyen kebelezetnek be.

A kölcsön 23.900 sorozatra (1—23.900 szám) van felosztva, 50—50 db egyenként 100 ezüst frtról bemutatásra szóló kötvényre, 1, 2, 10 és 50 kötvényről szóló magyar, német és holland szövegű címletekkel.

Ezen kötvények adómentesége, kamatozása és törlesztése tekintetében a következő határozmányok érvényesek:

1. Ezen kötvények, valamint az azokon levő kamatszelvevények minden fennálló bélyeg, illeték és adó alól fel vannak mentve, s azoknak a teljes bélyeg, illeték- és adómentesség a jövőre nézve is biztosítottatik.

2. Ezen kötvények után évi négy és fél százalék kamat fizetettik minden év január 2-án és július 1-én lejáró felévi részletekben és a kötvények hátlapján levő törlesztési terv szerint 1889. január 2-től számított 75 év alatt törlesztetnek.

3. A kisorsolás felvéneként ápril 1-én és október 1-én, a beváltás pedig a legközelebbi kamatfizetési napokon azaz július 1-én és január 2-án történik; a kisorsolt kötvények a „Budapesti Közlöny“-ben és más bel- s külföldi lapokban, Bécsben, Berlinben, M/m. Frankfurtban és Amsterdamban legalább egy-egy lapban közzétetnek. Ezen kölcsönnek felmondása vagy nagyobb mérvű kisorsolása 1889. január 1-ig ki van zárva.

Az 1889. évi kisorsolás egy katarigóra összevonva 1889. október 1-én történik.

4. A kötvénybirtokos a kamatokat a lejárt kamatszelvevényeknek és a tőket a kisorsolt kötvényeknek beszolgáltatása ellenében felveheti.

BUDAPESTEN a m. kir. központi állampénztárnál	osztr. ért ezüst forintban.
a Magyar Általános Hitelbanknál	
BECSBEN a „K. K. priv. Oest. Creditanstalt für Handel und Gewerbe“ című intézetnél	osztr. ért ezüst forintban.
a „K. K. priv. allgem. Oest. Bodencredit-Anstalt“ című intézetnél	
S. M. von Rothschild bankháznál	német birod. markban az ezüst forint koronkénti váltó árfolyama szerint
BERLINBEN a „Direction der Disconto-Gesellschaft“ című intézetnél	
a „Bank für Handel und Industrie“ című intézetnél	német birod. markban az ezüst forint koronkénti váltó árfolyama szerint
S. Bleichröder bankháznál	
M. m. FRANKFURTBAN M. A. von Rothschild und Söhne bankháznál	holland forintban, az ezüst forint koronkénti árfolyama szerint
AMSTERDAMBAN az S. M. von Rothschild bankhoz által kijelölt, helynél	

A magyar kir. pénzügyminiszter az 1888. évi XXXII. t. c. által felhatalmazást nyert az e törvényekben felsorolt 5%-al osztr. értékben és ezüstben kamatozó és visszafizetendő vasuti kölcsönöket visszafizetés céljából felmondani, a mennyiben a kötvénybirtokosot nem lemenek kajlandók az idézett törvény 6 §. szerint kibocsátandó 4 1/2%-os államvasuti kölcsönkötvényeket cserébe elfogadni.

**E kicserélés az idézett törvény értelmében az 5%-os elsőbbségi kötvények birtokosainak ezennel felajánlatik.**

Az aláírás 4 1/2%-kal ezüstben kamatozó 119.500.000 frt. névértékű adómentes államvasuti kölcsönre csakis a beváltásra rendelt 5%-os kölcsönök kötvényeivel leendő kicserélés mellett

AMSTERDAMBAN A. Gansl bankháznál	az ezen helyek által közzétendő feltételek mellett.
BERLINBEN a „Direction der Disconto-Gesellschaft“ című intézetnél	
a „Bank für Handel und Industrie“ című intézetnél	az ezen helyek által közzétendő feltételek mellett.
S. Bleichröder bankháznál	
M. m. FRANKFURTBAN M. A. von Rothschild und Söhne bankháznál	az ezen helyek által közzétendő feltételek mellett.
a „Bank für Handel und Industrie“ c. intézet főköjénél	
KÖLNEN Sal Oppenheim jun. & Comp. bankháznál	továbbá:
továbbá:	

Budapest, 1889. május havában.

Kiadótulajdonos: MÖCS M.

**BUDAPESTEN a Magyar Általános Hitelbanknál.**

BECSBEN S. M. von Rothschild bankháznál.  
 a „K. K. priv. Oest. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe“ c. intézetnél,  
 a „K. K. priv. allgem. Oest. Bodencredit-Anstalt“ című intézetnél  
 BRÜNNBEN, LEMBERGBEN, PRÁGÁBAN, TRIESTBEN és TROPPAUBAN a „K. K. priv. Oest. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe“ című intézet főköjénél

a szokásos üzleti órákban

Jelen felhívás közzétételétől 1889. évi június hó 7-ig bezárólag

**a következő feltételek mellett történik:**

Az aláírással egqidéjűleg vagy pedig — a mennyiben a kicserélési hely által elfogadhatónak talált biztosíték tétetik le — az aláírástól számított 21 nap alatt a kicserélendő 5%-os kötvények a folyó kamatokról szóló szelvényekkel együtt beszolgáltatandók, melyek ellenében a 4 1/2%-os kötvények 1889. évi július 1-től folyó kamatokról szóló szelvényekkel kiszolgáltatandók.

**a 4 1/2%-os kötvények, 100 ezüstforint tőke névértékért o. é. 96 forint 50 krajcárról**

számítatnak és ezek ellenében a beváltásnak alávetett kötvények következőleg fogadtatnak el fizetéként:

<b>a Magyar keleti vasut 1869-dik évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. ápril 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. 2 frt 50 kr.
összesen tehát — o. é. 102 frt 75 krajcár	
<b>az Első Erdélyi vasut 1867. évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. márczius 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. 1 frt 25 kr.
összesen tehát — o. é. 101 frt 50 krajcár	
<b>az Alföld-flumei vasut 1870. évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. márczius 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. 1 frt 77 kr.
összesen tehát — o. é. 101 frt 02 krajcár	
<b>az Alföld-flumei vasut 1874. évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. márczius 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. 1 frt 67 kr.
összesen tehát — o. é. 101 frt 92 krajcár	
<b>a Tiszavidéki vasut 1872. évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. május 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. — frt 83 kr.
összesen tehát — o. é. 101 frt 08 krajcár	
<b>a Duna-drávai vasut 1873. évi 5%-os elsőbbségi kötvényei</b>	
100 frt tőke névértékért	o. é. 100 frt 25 kr.
ehhez adva az 1889. ápril 1-től június 30-ig folyó 5%-os kamatok fejében	o. é. 1 frt 25 kr.
összesen tehát — o. é. 101 frt 50 krajcár	

Ezen számítás szerint az aláró megkapja a 4 1/2%-os kötvényeknek 100-al osztható névértékét, a mennyiben az a beszolgáltatott 5%-os kötvények beszámítási értékében fedezetet találja, míg az utóbbiaknak ily módon ki nem egyenlíthető részét a kicserélési helyek készpénzben fogják megtéríteni.

Bizonyos meghatározott névértékre szóló 4 1/2%-os államvasuti kötvényekre történő bejelentések csak annyiban vehetők tekintetbe, a mennyiben ez az aláírási hely vélek dőse szerint a többi aláírók érdekeivel megegyeztetetett.

A végleges kötvények adatnak ki, a melyeknek beszolgáltatása ellenében a végleges kötvények külön hirdetmény értelmében ki fognak szolgáltatni. Az ideiglenes elismervények kiadása folyó évi június hó 12-től kezdve történik.

A mennyiben a kicserélés végett benyújtott 5%-os kötvények a német birodalmi bélyeggel el vannak látva, a benyújtónak szintén a német bélyeggel ellátott 4 1/2%-os kötvények adatnak ki.

Bejelentési iverk az aláírási helyeken költségmentesen kaphatók.

**Magyar Általános Hitelbank.**

BATTARA P. kő- és könyomdója.

Szerkesztő  
Redazione

Előfizető

Egy évre . . .  
Félévre . . .  
Negyedévre . . .  
2 óra . . .  
Külföldre 1 é

Ipari  
társas k

Jöllebe  
lasztmány  
rozta a v  
egy nagy  
kirándulás  
gebben az  
gramm ál  
állapította  
zé tette.  
dulas irán  
érdeklődés  
programm  
pedig a r  
meghatáro  
vasutitárs  
németorszá  
igazgatóság  
okokból —  
akarták é  
oly alkalom  
re való te  
zönség ki  
menyekre  
— mint  
— a néme  
nes utasítá  
lítás alkalm  
menesztene  
nalaikat c  
különvonat  
—Avricotta  
ból egyéta  
kedhetni.  
Ily körü  
oldalról hi

A felső  
oszlopot tal  
bika szárke  
azon diadal  
a marengoi  
másik oszlo  
tett le.

Hat lépe  
dóri szentély  
és neje ma  
dalán két sá  
Nugent és S  
korn híres s  
hér márvány  
képe látható  
tendő fel, a  
leánya felh  
szik egy áll  
Nugent  
osztrák szol