

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

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

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

1890 február 2

Megjelenik minden vasárnap

2 február 1890

Az olvasóhoz.

A „Fiume” lap nyolcz éven át kitarással, hazafias szellemben és az általa képviselt igazságos ügyben vetett bizalommal fejtett ki tevékenységet a magyar kikötő város és az ezzel kapcsolatos nagy célok érdekében.

A mult év október havában a „Szegedi Híradó” politikai napilap szerkesztésére hívtam meg s ennek folytán másra bízam a lap vezetését.

Ez év elején a nélkül, hogy erről az illető megbízott értesített volna, a lap szerkesztő nélkül maradt.

A sok oldalról reám nehezédő súlyos családi csapások következményei, valamint a szerkesztésem alatt álló nagy politikai napilap gondjai nagyon is igénybe vették egyrésztől tevékenységemet, másrésztől pedig ama föltétlen bizalomnál fogva, mellyel megbízottam iránt viseltettem, alig gondolhattam arra, hogy a „Fiume” lap, nyolcz évi pályafutása után újév-től kezdve meg ne jelenhessék.

Mégis úgy történt.

A lap meg nem jelent, s így nem is egészen alaptalanul terjedhetett ama vélemény is, hogy a Fiume lap megszűnt.

A lap mai száma mutatja, hogy az csak szünetelt de meg nem szűnt. Nem is fog megszűnni, bármily nagy áldozatokba kerüljön is annak a föntartása.

A „Fiume” tárczája

Anglia tengeri ereje s annak erősítése.

Irta: Reményi Antal.

II.

Miután a tüzérség amaz eszköz, a melynek segítségével kiválóképen érvényesülhet katonailag a hadihajó, megemlékezünk erről is pár szóval. A 9 hüvelyk kaliberűnél nagyobb ágyuk nagyrésze még ma is előltöltő, a mi onnan van, hogy az angolok, mikor az össze-európai hatalmak már rég elfogadták a használatlanul előnyösebb hátültöltési rendszert, még sokáig megmaradtak az előltöltőknél, mig nem ök is észretértek. Amde itt a pénzhiány sem segíthet, mert a 60—110 tonnás óriás hátültöltők előállításához a nagy előkészületekkel járó, szükséges s igen költséges berendezéseken kívül sok figyelem, elővigyázatosság és nagy tapasztalás kívánatik meg, különösen pedig sok idő. Így

A magyar tengerparton szükség van egy magyar hírlapi organumra.

E tudat, s ama lelkesedés, mellyel e hazafias ügyet szolgáltam, kitarást és erőt nyújt tovább küzdeni bármely akadályokkal szemben.

Ifjuságomnak, életemnek legszebb éveit áldoztam föl ez ügynek; a rajongásig menő lelkesedéssel számkálgtam a lap fölött eltűnő éveket. A szenvedés gyönyör volt nekem; nem magamnak, az ügynek éitem, annak szenteltem tövisekben gazdag életemet.

Számoljanak a lelki ismeretükkel mindazok, kik alattomos utakon törekedtek gátot vetni eme nagy áldozatokba került munkának tovább fejlesztésében.

Számoljanak addig is, míg a közvélemény leszámol velük.

En egyelőre újra fölemelem a zászlót, mely alatt történetek tévedések, de becselenségek soha.

Tiszta hazafiság, úgyszeretet, a békés egyetértés ápolása: volt e a zászlóra jelszóként írva.

Mindenre el voltam készülve, csak arra nem hogy ily körülmények között e zászló, melyet a meggyőződés elvei mellett csaknem tíz éven át magasan lobogtattam, csak egy pillanatra is aláhanyatlani bírjon.

En fölemelem azt újra, a fiumei szent ügyért, a nemzeti lelkesedésnek szívemben kiolthatatlanul égő lángjával.

Fölemelem azt újra, hogy hir-

desse továbbra is széles e hazában, hogy ott a magyar tengerparton vannak hazánknek lelkes polgára, vezérférfiai, kik az anyaország együttes buzgalmaival és lelkesedésével működnek közre Magyarországnak s a magyar kikötő város hatalmas föllendülésére!

Mócs Zsigmond.

Trieszt és Fiume.

— Négy közlemény. —

I.

A gazdasági élet fellendülése az osztrák-magyar monarchia mindkét államfelében újabb keletű. A világ-kereskedelmet nagyban üző államok czégjegyzékében a magyar-osztrák birodalom az utolsók közt foglal helyet. S ezt első sorban kontinentalis földrajzi helyzetének, nyílt tengerpart hiányának, csekély partfejlesztésének kell betudni.

Igaz az, hogy a dalmát partok hosszában elég hosszú vonalon uralg az osztrák-magyar lobogó, s nem hiányzanak itt kényelmes és biztos kikötők sem. De ezekhez a szigetek síkatorai közt nehéz a bejutás, s ami még hátrányosabb, hiányzik a termékeny háttér, az ipari fejlettség, mely a belföld nyerstermékeit s a tengeren túlról hozottakat kicserélve, avagy feldolgozva — a tengeri kereskedelemnek, mint a világ-forgalom ez időszerinti legfőbb eszközének, magasabb lendületet adhatna.

körülmény, hogy a töröknek sokkal nagyobb flottája volt a fekete tengeren, mint az oroszoknak, utóbbi arra kényszerítette, hogy a helyett, hogy a rövid vízi utat választva hadseregével Konstantinápolyt partra szálljon, a mint azt már Suwalow ajánlotta II. Katalin császárnőnek, és később Tsitsakof admirális I. Sándornak, a fáradságos szárazon való utat kellett választaniok és két oly hatalmas akadályt leküzdeniök, mint a milyen a Duna s a Balkán. Érthető ebből, hogy miért növeli Oroszország nyakra-főre flottáját a Fekete tengeren és erősíti Sebastopolt, bevehetetlenné téve annak kikötőjét. Más részről ugyanabban a háboruban elegendő volt az angol páncélos flottának megjelenése Konstantinápoly előtt, hogy annak bevételelől az oroszokat visszatartsa.

Angliára nézve pedig a tengerek fölött való uralkodás valóságos. Flottáinak tevékenységi terét — háboru esetében — az illető állam vagy államok partfejlesztése adja meg, és hadserege különben is aránylag csekély lévén, valamely ellenséges haderő kikötését hasonlóképen csak a flotta segítségével akadályozhatja meg.

Egyedül az Adriai-tenger északi szegleteiben fekvő két kikötő u. m. Trieszt és Fiume jöhetnek számba; az első már tényleges szereplésénél, az utóbbi nagy jövőjénél fogva, melyhez mi magyarok, legvérmesebb reményeinket fűzzük, melyért 67 óta milliókat áldoztunk s melyért áldozni „ifju szerelmes egész rajongásával” többet is készek vagyunk. Ma örülünk hogy mindez így van a jelennek. Mert kétségtelenül örvendetes képét a forgalom emelkedésének nyújtja e két város, illetve kikötő. Tekintsük csak egyenkint a statisztika csalhatlan világánál.

Trieszt, a régi rómaiak idejében Tergeste, csak a XVIII. században emelkedett kereskedelmi s forgalmi nagyobb jelentőségre. Ugy az, mint Fiume, szabad kikötői szabadalmaít 1719-ben VI. Károly császártól nyerte. Mégis 1840 óta mint közvetlen birodalmi terület küzdte fel magát az Osztrák-magyar birodalom fömporiumává s első kikötőjévé. Az 1857-ben megnyílt vasúti összeköttetés a terményekben s iparban gazdag osztrák-örökös tartományokból az árutforgalom oly ömönlést irányította ide, melynek továbbítására a régi Trieszt nem volt képes. A védtelen kikötőt a modern hajózás igényeinek megfelelően átalakítani kellett. 1867-ben megindultak e részben a munkálatok Paulabot, francia mérnök, tervezete nyomán; s bár a terv még

De egyik legfőbb tekintet Angliára nézve az, hogy flottája elegendő legyen még arra is, hogy saját tengeri kereskedelmét megvédhesse mivel ha ezt megtenni nem képes, kiéheztesének néz elébe. Néhány statisztikai adat elegendő lesz ennek megértésére. Élelmi szerekből 1886-ban Anglia bevitelére kerek számban 160 millió fontra, kivitele pedig csak 20 millió fontra rugott, a bevitel tehát kerek számban 140 millió fonttal (tehát 1560 millió fonttal) multa felül a kivitelt. Ezenkívül az óriási gyáriparához szükséges nyers anyagoknak nagyobb részét szintén kívülről, tengerentúlról szerzi be. Ha ez a bevitel megszűnnék, milliók a legnagyobb nyomornak lennének kitéve. Az angolországi kikötőkben 1887-ben 676,429 hajó fordult meg 149,642,960 tonna tartalommal, ezek közül csakis 50,647 hajó 19,062,590 tonnával tartozott más államokhoz. Ki- és bevitelének értéke 1888-ban kerek számban 685 millió fontot tett. — Az egész világ tengeri forgalmának hat tizedrészt Aglia közvetítette. Az összes tengeri gőzösök száma 1888-ban 9960-at tett ki, 6,860,134 netto-tonna tartalommal; ezen számból

ma sincs teljesen befejezve. Trieszt kikötője egyike e nemből a legszelheknék. A mai kikötő a régi öböl északnyugati részét foglalja el 1200 méter hosszú vonalon. Négy széles moló védve 1160 méter hosszú hullám-gát által, 3 óriási medencét képez, melyek partfelvidése 2000 méter 39 hektár területtel, 8 méter vízmélységgel. Az építkezési munkálatok 6.000.000 köbméter anyagforgalomnál 20 millió forintba kerültek. A kényelmes és szép kikötő a modern tengeri kereskedelem minden berendezésével bír. Vasúti sínek szeldek át a rakpartokat, gőzdaruk segítik a hajók fel- és lerakodásánál, a villamvilágítás fénye az éjjet is nappalá varázsolva, a munka folytonosságát s a forgalom szakadatlanágát nagyban elősegíti.

Mégis közelebbi szemügyre véve Trieszt kereskedelmét, családánkat, ha azt folytonos emelkedésben képzeljük. Sőt éppen a kikötő forgalma a hullámzó mozgás képét tükrözi vissza. Kővér esztendőkre sáványak, arany időkre pangás, váltakozva következnek. S ha Triesztnak természetes fekvése, a háttérét képező, Odera-, Visztula-, Duna-s Alpes-vidék gazdagsága, úgy miként ezek kihasználására irányuló gazdasági s forgalmi politikai intézkedések sok előnyt biztosítanak Triesztnak, mégis több körülmény állja útját ha nem is a forgalom emelkedésének, de mindenestre a növekvő forgalommal arányos vagyonosodásnak.

Ma az Alpok hegyrendszerét 6 nagy vasúti rendszer sínei szelik, s osztrák szét a forgalmat, melyet 1857-től több mint 15 éven át az egyetlen, déli vasút Triesztben központosított. Ma, 1868 óta Magyarország minden lehető elkövet és áldoz saját tengerentúli kereskedésének emelésére s ennek gőczpontjává Fiumét tette. Ma a kivitelképes osztrák ipar túlnyomólag az olcsóbb folyami hajózással kezelt fogva, az Elbe-folyamon Hamburg felé gravitál. Ma végül Triesztben is, mint minden kikötőben

5792 gőzös 4.158.703 netto-tonnával angol tulajdon volt, és az angol tengeri kereskedelmi flottának értékét kerek számban 95 millió font sterlingre becsülik.

Csak ezen kevés szám és az általuk képviselt óriási értékek, az ólmi szerelvények és nyers anyagoknak szállítására szolgáló angol kereskedelmi flotta megővésének katonai szükség, s rengeteg gyarmatainak nélkülözhetlen védelme megmagyarázzák eléggé, hogy Berrford és Brassey lordok, valamint több nagy hírnevű admirális szavai végre a hadiköltségek minden növelését ellenző radikálisok és a manchesteri iskola híveinek ellenzése dacára — utat találván a nemzet többségének józan észéhez, hangosan követelte a kormánytól a flottának nagymérvű erősítését. Így történt, hogy májusban az angol parlament megszavazta a kormány által kért 21 és 66 millió font sterling (ami pénzünkön mintegy 238 millió forint) rendkívül hitelt — 70 új hajónak építésére olyképp, hogy 1894. végéig valamennyienk el kell készülnie.

Ezek számában lesz 8 első rangú páncélos csatahajó, egyenkint 14.000

érezhető a legújabb kor szelleme: a közvetítő kereskedelem elhanyagolása, melynek pedig Trieszt régi házai jöhrüket s milliókat köszönhetik. Mentől melegebben kezdet szorít a termelő a fogyasztóval még a tengereken át is, annál bizonyosabb, hogy a kikötők az átmeneti kereskedelem színvonalára szorítatnak alá.

Éppen ezen utóbbi körülményben rejlik oka azon látszólagos ellemmondásnak, hogy dacára a forgalom látványozott emelkedésének, a haszon napról-napra esőkken, a vagyonosodás mind nehezebb feladattá válik.

E tünettel szemben, mely gazdasági politikánk intőző közegei előtt egyébként ismeretes, részint különböző vámkok, melyek éle Hamburg ellen irányul, részint újabb utak nyitása által védekeznek. S valósággal az Arlberg-vasút megnyitása óta Svájez kivitele Triesztnél hatalmasan fellendült.

Trieszt kereskedelmének nagyságát, illetve értékét tengeren és szárazon a következő számok illusztrálják:

	Behozatal			Kivitel		
	Tengeren	Szárazon	Összesen	Tengeren	Szárazon	Összesen
1884	186.370	147.548	333.918	160.339	139.822	300.161
1885	167.619	152.207	319.826	164.031	125.177	289.209
1886	179.606	151.498	331.104	162.250	136.316	298.566
1887	196.858	145.268	342.126	175.475	147.638	323.112
1888	194.922	148.931	343.853	156.857	152.028	308.885

Az osztrák tengerpart nemzetiségi viszonyai.

Az osztrák tengerparti tartományokban, vagyis Isztria, Görz-, Gradiskában és Trieszt városában hat különböző nyelv van használatban, ugyint a német, olasz, szlovén, szerb, horvát és furian. Ez utóbbi az Alpok latin nyelvjárásaihoz tartozik. 1880-ban Görz és Gradiskában 52.567 ember beszélt e nyelvet Olaszországban pedig 430.000 ugy, hogy az összes furianok vagyis friauliak száma 480.000-re tehető, ámde e számnak a rokon olasz nyelv behatása alatt folyton esőkkenie kell.

tonnával, 2 má-odosztályú páncélos csatahajó, egyenkint 3400 tonnával, 4 cirkáló, egyenkint 2600 tonnával és 18 torpedovadászhajó, egyenkint 735 tonnával, összesen tehát 397.550 tonna tartalommal. De az angol admirálisok a flotta növekedését sem találják elégségesnek és egyebek közt hivatkozza arra a körülményre, hogy az északamerikai polgárháborúban egyetlen cirkáló az „Alabama” elfogott hajóknak és elkobzott áruknak az észak-amerikai 60 millió forint kárt okozott. — további 20—30 páncélos csatahajónak és 100—140 cirkálóknak mielőbbi munkába vételét sürgetik, ugy vélekedvén, hogy csak így további növelés után lesz az angol flotta képes nemcsak partjait és a gyarmatokat, hanem a tengeri kereskedelmet is teljesen megvédeni. A mire azonban a tengerészeti miniszter Lord Hamilton György nagyon helyesen azt válaszolta, hogy még ha megszavaztatnák is az erre szükséges óriási összeg, a technika folytonos haladásánál fogva esélytelen lenne így rendkívül nagy számú hajót egyszerre építtetni, és figyelembe veendő az s, hogy a kormányának kereskedelmi flottából már ma 23 auxiliaris hajó áll ren-

Az 1880 dik népszámlálás alkalmával a tengerparti tartományokban talált 647.634 lakos közül (a 37.146 nem odaváló illetőségű egyen beszámítás után) 21% német, 45% olasz és friauli, 32% szlovén, 20% szerb és horvát nemzetiségű volt. Németek tisztán a városokban laknak, olaszok és friauliak szintén a városokban és részben a tengerpartok mentén. A talusi lakosság egészen szláv jellegű.

1846-tól 1880-ig a lakosság száma 22%-kal emelkedett, de e szaporodás nem egyforma az összes nemzetiségeknél. A németek % száma 197-től 21-ra emelkedett ugyan, tekintve azonban hogy Pola mesterséges fejlesztése és a lombard velencei királyság elvesztése a németeknek kívülről való bevándorlását vonta maga után; az odaváló németeknek inkább apadását kell fölténnünk. A szlovének 36,51%-ról 32,17%-ra, a szerbek és horvátok 24,63%-ról 20,21%-ra esőkkenek, ellenben az olaszok 36,48%-ról 45%-ra emelkedtek.

Legrohamosabb az olasz elem terjedése Triesztben; ugyanis a németek száma 10,55%-ról 4,27%-ra, a szlovéneké 31,51%-ról 21,79%-ra esőkkenek, ellenben az olasz lakosság 57,94%-ról 73,76%-ra főlzaporodott, ugy hogy Trieszt méltán olasz jellegű városnak kell tekintenünk. Igaz ugyan, hogy e nagymérvű szaporodásnak oka nem annyira a kedvező születési arányban s a német és szláv elem beolvadásában keresendő, hanem főképen abban, hogy a bevándorlás Olaszországból a nevezett időközben igen nagy áldozatokat tett, hogy Trieszt kikötőjét, illetőleg kereskedelmét emelje és előmozdítsa, de e támogatás sokkal inkább előnyre vált a közel olaszoknak, mint a Karsztói és Alpokon túl lakó németeknek, melynek természetes pontját nem a tenger, hanem a Duna medencéje képezi.

Görz és Gradiskában a nemzetiségek aránya a következőkét mutatja:

	1846-ban	1880-ban
Németek	0,72%	1,29%
Olaszok és friauliak	32,28%	35,64%
Szlovének	67,0%	63,03%

Isztriában pedig az arány következő:

	1846-ban	1880-ban
Németek	0%	1,68%
Olaszok	32,46%	39,67%
Szlovének	67,54%	68,35%
Szerbek és horvátok	54,01%	43,37%

E szerint az olasz elem mindenütt a többi nemzetiségeket kiszorítja, illetőleg lassan, szinte észrevétlenül, külső kényszer nélkül (fara da se) magába olvasztja.

delkezésére, melyeket háboru esetén cirkálóknak fog használhatni. Auxiliaris hajók t. i. ami kereskedelmi hajók, a melyeket magántársulatok az admirális által belbenhagyott tervek szerint építtettek s elég erősek, hogy 6—20 könnyebb ágyut hordozhassanak és legalább 19 az. mérföld állanló sebességet tudnak kifejteni. Min-hogy pedig e hajók nagy tonna tartalmuknál fogva igen tetemes költséget hordozhatnak magukkal (ilyenekkel Franciaország és Oroszország csak kevésvel rendelkeznek), háboruban mindenesetre igen hasznos szolgálatot foghatnak tenni. Ha tehát Anglia — jó gazdálkodás mellett — állandóan fenn fogja tartani jelenlegi haditengerészeti költségvetését, mely 160.000.000 frot (13.336.000 font sterling) tesz ki, mint minimumot, és hadseregét s erődjét nem hanyagolja el, képes lesz nagyságát és jólétét egy esetleges koalíció ellen is megvédeni.

Ezekben igyekeztünk Dell'Adami művének lényegét vázlatban ismertetni. Azok a kik a kérdés iránt kiváltképp érdeklődnek, jól teszik, ha az egész munkát elolvassák.

Reményi Antal.

(Vége)

A városi képviselői pótválasztások.

Régen nem volt a kikötő városban oly zajos választás, mint a legutóbbi, mely e hó 28-kán folyt le. — Már napokkal előbb erősen folyt a harc, mely a választás napján csaknem elkecseregett küzdelembe esapott át.

Az egyik párt jelöltjei, kiket a párt bizottsága „*éljen a magyar állam*” jelszó alatt vitt az urnák elé, a következők voltak:

- Báró Vranyczany Simon
- Ploech Hannibal,
- Randich János mérnök
- Sirola Vincze, és
- Blasich J.

Ez utóbbi kettő az alközségekből.

E jelöltekkel szemben, a másik párt mely „*éljen Fiume*” és „*éljen Magyarország*” jelszóval lépett a küzdőterre:

- Dr. Belten András
- Jerouscheg L. Jánost
- lovag Thierry Henriket, és
- Serdos J. t.

vitte a küzdőterre. Ez utóbbiak körül csoportosult a fiumei polgárság túlnyomó része, köztük városunk hazafias polgármestere Ciotta János is.

Ez utóbbi párt győzelme már a választást megelőző napokon biztosítva látszott lenni.

A fiumei magyar ajkú választók szintén ez utóbbi három jelölt köré csoportosultak, s e körülmény úgyszólván döntő befolyással is volt a választások kimenetelére.

A szavazás összesen 576-an jelentkeztek, ebből esett:

- Thierry Henrikre 344,
- Jerouscheg L. Jánosra 287
- Dr. Belten Andrásra, 288 és
- Serdos Jánosra 87

szavazat.

A másik párt jelöltjei közül

- kapott. báró Vranyczany Simon 223,
- Ploech Hannibal 189,
- Randich János mérnök 178,
- Sirola Vincze 18,
- Blasich G. 7

Ez utóbbi párt jelöltjei tehát egytől egyig elbuktak.

Egy három árboczos magyar hajó e sülyedése.

A „Crono” nevű magyar három árboczos hajó sülyedéseinek részleteiről a következőket írja tudósítók: „A hajó, mely Zenkovich kapitány parancsnok-ága alatt a múlt évi december hó 31-én indult el North-Shieldsből közszénrakományával Fiuméba, változó szelekkel folytatta útját az angol esetornán ez évi január hó 17-ég, midőn ugyanaz éjfel körül a süly köli arra kényszerítette a kapitányt, hogy a tengerészeti szabályoknak megfelelőleg, a hajó vitorláit részben bevonva, annak haladáit lehetőleg mérsékelje. Ez idő alatt a hajó jobb oldalról kapta a szelet, minek következtében minden más hajó neki volt köteles kitérni. Mind süly ködös időben a vitorlás hajókon szokás is, a jelző trombitával megadattak időközönként az előírt jelek, melyek a többi esetleg közdedő hajóknak a „Crono” helyzetét jelezték. Mindeme elővigyázatok dacára, körülbelül három órákor reggel a kapitány, miután csak egyetlen egy gőzhajó ködjelést hallott, figyelmessé lett téve egy gőzös kö-

zeledésére, melyet azonban az igen sűrű ködben nem lehetett látni. Nehány perczel a fentebb említett gőzszállító után egy zsebe, a szél alatti baloldali egy nagy gőzhajó közlekedését vette észre a vitorlás hajó kapitánya. Eleinte a zöld jobboldali jelző lámpát, később azonban csak a baloldali vörös lámpát látta. Ugyan ebben a pillanatban a gőzhajó a vitorlás hajó testébe a második és a harmadik árhöz közt oly erővel fúródott belé, hogy az néhány pillanat alatt összeroncsolva elsüllyedt. A nagy veszély dacára Zerkovich kapitány nem vesztve el lélekjelenlétét, minden lehetőt megtett, hogy a hajót a megrongált oldalával a szélnek fordítva, a léket lehetőleg a víz felületére hozza. Miatán azonban a hajó hadnagya, a kormányos, s néhányan a matrózok közül már nem voltak a hajón, melybe a víz nagy tömegben fűdült, s mindnyájukat az elsüllyedés veszélye fenyegette, a kapitány képtelen volt az életmentésre gondolni. Hirtelen leeresztette az egyik csónakot, a melyben a fődézetlen volt hat tengerész vele együtt elhelyezkedett. Az epő járművet magára dobálták a hatalmas hullámok, melyek minden percben ényveléssel fenyegették a szerencsétlen menekülőket. Növelte a vészes helyzet veszélyét, hogy a kétségbeesett pillanatban elfeledték magukkal vinni az evezőket. Hogy a csónakot mégis a hullámveréseknek megfelelően irányíthassák, fűszakították a csónak fűhelyeit; a deszkadarabokkal pótolták aztán némileg az evezőket.

Alighogy a hullámok néhány méternyire sodorták a kis csónakot, kétségbeesett kiáltást hallottak. A hajón maradt két tengerész segélyt könyörgött. A csónakban levő csatornakalauz, vissza kiáltott nekik, hogy az evezőkkel együtt ugorjanak a tengerbe. A két tengerésznek azonban erre az elhatározott lépésre nem volt kellő bátorisága. E pillanatban a hajó a két szerencsétlen tengerésszel együtt elsüllyedt. E két matrózra kívül a csónakból még négy hányzott a hajószemélyzet létszámából. A menekülők ezeket elvesztettnek tartották. E négy tengerész közül azonban három ép az összeütközés pillanatában hirtelen átugrott az eddig teljesen ismeretlen gőzhajóra, mely az összeütközés után eltűnt a sűrű ködben. A negyedik valószínűleg az összeütközés pillanatában elveszett.

A csónakon menekülő tengerészek másnap délután egy óráig emberi élet megaladási küzdelemmel tartották fön a gyöngye járművet a haragos elemen. Már-már kétségbeestek a bizonytalan helyzetben, s megnyugodtak a látszólag elkerülhetetlenül közeledő végpusztulásban. E perczben egy nagyobb halászbárka közlekedését vették észre, a melynek zsibkondókkal, s egyéb kezük ügyébe eső ruhadarabokkal vészjeleket csináltak. A hajó szerencsére észrevettéket, s feljűk közlekedett. Elképzelhető a szegény tengerészek öröme e váratlan fordulót fölött! Azonnal a halászbárka földézetére menekültek, hol a jászivű tengerészek élhalmi szerekekkel, ruhazattal s melegítővel látták el szerencsétlen társaikat. A megmentett matrózokat a hosszú ideig tartó menekülés alatt, nemcsak a halál félelem gyötrelme kínozta, de sokat szenvedtek az éhségtől, szomjúságtól, s a zordon téli nagy hidegtől végtagságuk annyira, fagytak meg hogy sok időt vesz igénybe teljes gyógyulásuk. A halászbárka Ostendébe szállította a megmenekült hajósokat, homét az o. m. konzulatus segélye mellett haza jutottak.

A gőzhajó nevét, mely a „Cronot“ tönkretette mindaddig nem tudták meg a hajótörötték, míg azt egy véletlen ki nem derítette.

Az ismeretlen gőzhajó a vitorlás elsüllyezése után folytatta útját Tengerbe, a hol kikötött. A fedélzetre fölmenekült hajó hadnagyt, és a két kormányost, a gőzhajó személyzete természetesen csak később vette észre, mert közben kétségkívül az elhagyott hajótörötteknek is, segélyére sietett volna.

Tengerbe érkezve a német gőz-, a megmenekült tengerészek azonnal jelent-

keztek az o. m. konzulatusnál s bejelentették a szörnyű katasztrófát. A német gőzhajó parancsnoksága által elővetelt szivtelenség ennek folytán természetesen kiderült, s a vizsgálatot a fiumei rézhivatal utján a m. kir. tengerészeti hatóság a legrövidebben megindította.

Különbféle hírek.

Gróf Andrassy Gyula egészségi állapota. Gróf Andrassy Gyula, hi tudvalegőleg a szomszédos Volosében keres betegségében enyhülést, e hét folyamán, gyöngébb jellegű bélmuratot állott ki. A baj szerencsére nem volt rossz kimeneteli, a grófnak különben is meggyöngült egészségi állapotára. A betegét Dr. Catti György fiumei orvos gyógykezeli nagy öntelődőszással.

Kormányzók vendégei. Gróf Zichy József, Fiumének egykori népszerű kormányzója, valamint gróf Zichy Ferenc, Magyarország főtanácsmestere, kormányzók és atyja, e hét folyamán Fiuméba érkeztek. Az előkelő vendégek több napig fognak Fiumében időzni.

Gróf Zichy József kormányzók fiére. Pozsony megye főispánja e hó 31-kén szék-helyére Pozsonyba visszautazott.

Gyászmeze az elhunyt trónörökösért. A trónörökös elhalálozása évfordulóján vagy is a F. évi január hó 30-án gyászmeze volt a fiumei székesegyházban. A misén, melyet Fiamin apát vezetett, megjelent *Clotild* főhercegnasszony, és főhercegnő leányai, továbbá gróf Zichy Ádost kormányzó, és neje sz. Wimpfen-Hodvig grófnő, gróf Zichy Ferenc Magyarország főtanácsmestere, *Ciotta* polgármester *Cattelli* tábornok valamint az összes polgári és katonai hatóságok fejei.

Kinevezés. A m. kir. tengerészeti hatóság *Jeanich* Pius Simont Lussinpiccoloból, *Valcich* Cezárát Lovranából, és *Petriz* Ercelot Chersoból hosszútartó hajós kapitányokká nevezte ki.

A fiumei dohánygyár új igazgatója. Mide e hét folyamán Fiuméba érkezett, s átvette a gyár igazgatását.

Vízvezeték Fiumében. A kikötővárosban tervezett vízvezeték létesítéséhez nem sokára hozzá fognak. A tervek Mihotseh bécsi főmérnök készítette. A vízvezeték a város a saját számlájára fogja elkészíttetni.

Magyar nyelvű tanfolyam. A fiumei m. kir. állami elemi és polgári fiú iskolában a múlt évi október hóban *Danuth* Imre az intézet igazgatója, Benkő Kálmán és Kavuljak György tanítók vezetésével ingyenes esti tanfolyamot nyitott. E tanfolyam ma leginkább a fiumei olaszajkúak körében már kezdetben oly nagy érdeklődés nyilvánult, hogy negyvennél több polgár iratkozott be. A látogatók száma a közbefűtt járvány alatt megcsappant ugyan, mindamellett azonban a hallgatók szép számmal vannak és díszretek méltó eredményt mutatnak föl. A kitartóbb hallgatók a következők: *Petriz* Antal hajóépész, *Crespi* Ferenc m. kir. révhadnagy, *Kadraka* Antal városi titkár, *Ravasin* Antal városi fogyasztási adótszi, *Pietzer* Ferenc iparos, *De Bois* Adelfi irodatiszt, *Sroek* Mihály, *Mozzan* József, *B-zjak* Antal, *Stowasser* Gyula iparos, *Seunig* Raimond kereskedelmi ügynök, *Thian* Antal hivatalnok, *Matteusich* Elea törvényszéki irodatiszt, *Cucich* Raimond kereskedő, *Banich* István, *Benzon* János, *Vranich* István dohánygyári segédtiszt, *Barison* R. hivatalnok, *Paolovac* Antal s. t. b.

A látogatók száma eléggé igazolja, hogy a magyar nyelv elsajátítása ma kiteljesítő érdeklődés nyilvánul. A tanfolyam a f. évi május hó végéig tart.

A helybeli új állomási épület. A m. kir. állami vasutak igazgatósága a helybeli rozzant állomási épület helyébe egy szép új pályaházat építtet. — Az építkezéseket *Celhgoy* jó nevű fiumei vállalkozó végzi, s a munkálatokat e hét folyamán már meg is kezdték.

A fiumei tornaegylet, mint értesülünk f. évi február hó 15-én, a saját pénzűre javára zárkórú táncestélyt rendez, melyre a meghívók még e hét folyamán fognak szétküldeni.

A táncvizsgálatra mely iránt már most is oly nagy az érdeklődés s fényesnek ígérkezik a bélelt díj személyenként 1.50 kr. s a esa-

lájegy 2 fr. lesz. A rendező bizottság következőképen alakult meg. Elnök: keresztesi Szende Fulop, Bizottsági tagok: Bellony József, Dr. Dal'Asia Szaniszló, Evinger Antal, Feledy Dezső, Dr. Gellertich Miklós, Jettmár János, Krátky László, Pillepich Giusto, Rudan Idione, Smidt János, Dr. Szentmiklós Jenő, Szinger Alajos, Alberto Struppi.

Hűskivétel Fiumén át. Egy angol társaság alakult meg a közelmúltban, a melynek élén Anglia egyik leggazdagabb tőképezese áll, oly ezébből, hogy Magyarországból Fiumén át frist húst szállítson Angliába. Az erre vonatkozó tervezet már a magyar kereskedelmi miniszteriummal van, s remélhető, hogy az e tekintetben szükséges szállítási kedvezményeket a miniszter engedélyezni fogja. A társulat Fiumében nagy vágóhidat építtene, s az ide szállított élő marhák itt Fiumében vagatának le, s a válogatott rész, külföldre berendezett gőzöskön szállítatnak Angliába, a hová négy-néppal előbb érkeznek meg, mint az Amerikából ugyancsak e módon szállított nyers hús. Hogy e hatalmas intézmény mily nagy befolyással leen a magyar kikötő város fejlődésére s a magyar gazdák marhatenyésztésére, azzal már ma is tisztában lehetünk.

Tengerészeti hírek.

Beszűntetett o. m. Lloydhajóparatók. A f. évi február havára tervezett fiume-brazíliai Lloydhajóparatót a társulat igazgatósága egyelőre fűlgesztette. A fiume-alexandriai vonalon közlekedő hajó, a jövőben visszajövet Liszát is fogja érinteni.

Zátonyra jutott gőzös. A Sverljuga és társai fiumei hajózási cég tulajdonát képező „Dalmazia“ gőzös Zátonyra jutott s ennek folytán annyira megsérült, hogy e miatt a fiume-ragusai vonalom a közlekedés néhány napig szűnetelni fog.

Dráma a tengeren. A „Haarlem“ nevű hollandi vitorlás hajó 520 chinai kivándorlót szállított Cuba szigetére. A malaceni szorosban viállm fűtt a hajóba, melynek folytán az egyenlő, s az összes utasok, — a kapitány, tízenegyet tengerész s tízenegyet utas kivételével elpusztultak.

Tengeralatti telefon. Buenos-Ayres és Montevideo közt megnyílt a telefon vonal használatá; a vonal 302 kilométer hosszú, melynek 50 kilométernyi vonalrész a tenger fenekén fekszik kettős vas és káncsik csövekben. A fentnevezett két földiomány kívül 5 közép állomása van, melyek mind ugy vannak berendezve, hogy egyidőben táviratozni és távbeszélni is lehet egymás közt.

Amsterdam város fontos szerződést kötött a hollandi kormányval, melynek értelmében a város harmadfél millió frtért megveszi az állam tulajdonát képező dockokat, az állam pedig kötelezi magát, hogy a Rajna csatornán, — mely egy év múlva adatik át a forgalomnak, — nem fog semmi hajózási illetéket szedni. Amsterdam városának, — illetőleg Fereskedelmi hajóinak tehát az új csatornán teljesen szabad közlekedése lesz a Rajnával.

Kereskedelmi hírek.

A horvát dongakereskedés. — A franciaia donga exporteurók, mint lapunknak Zagrábból távirják, ringet képeztek. Mintegy hat hó óta egyetlen egy vételt sem kötöttek. Vételkedvet nem mutatnak és így a hordódonga-készlet rohamosan szaporodik. Az exporteurók célja éppen ez a megszorítás, hogy ez által az árakat leszorítsák. Eljárásukat és magatartásukat a fakeskedő körök kíméletlenül elítélik. Tavaly július havában a hordódonga ára ezerszámba 230 frt volt. Ma 200 fittal sem lehet vevőt találni. A ravaszon megkezdett árkerzés olyan válságot fog esetleg előidézni, mint a minő 1873-ban és 1875-ben volt. A baisse-re speculáló franciaia ring ezéjját azonban aligha fogja elérni,

mert ugy a fakeskedők, mint az erdőtulajdonosok teljes erélyvel dolgoznak ellene.

Ugyanebben a tárgyban az „Agrar Zeitung“ szakavatott kézből cikket közöl: A cikkíró constatálja, hogy Franciaországban a horvát-szlavon donga-ivar ellen irányuló faszring alakult. A franciaia nagy-ivarosok utalnak a boszniai és magyarországi nagymérvű dongatermelésre és egyáltalában nem, vagy csak elfogadhatlan feltételek mellett hajlandók vásárolni. De már megtörtént az első lépés, hogy az „a la baisse“ üzérkedésre alakult ringet szétrobbantsák. A határörvideki beruházási alap igazgatósága ugyanis ez évben leszállítja termelését, és nem mint rendszeren, 1890 hold, hanem csak 860 hold erdőt fog értékesíteni s kiválóan csak mű. és hasító fát forgalomba hozni, miáttal az 1890—91-ik évre a dongakészítés mintegy ki van zárva. Ezer holdnyi kevesebb eladásnak az az eredménye, hogy 17 millióval kevesebb hordódongát termelnek. Ha az erdészeti kincstár, a vagyonközösségek és a magán erdőtulajdonosok követik ezt a példát, akkor a termelést további 25 millió dongával csökkentik. A jövő idényben tehát 65—70 millió helyett csak 40—45 millió hordódonga kerülne piacra. Minthogy az évenkénti fogyasztás 50—55 millióra tehető; remélik, hogy ily intézkedéssel nemcsak a franciaia importeurók ringjével felvehetik a küzdelmet, hanem a szlavon hordódongák árának emelkedését is előidézhetik. A cikk írja azt hiszi, hogy a veszély ez uton elháríthatik, mert ismert tény, hogy a phylloxera által elpusztított franciaországi szőlők, amerikai szőlővesszők ültetése által újból jövedelmezővé váltak, hogy Algír nagy terjedelmű szőlő ültetvényekkel bír és hogy Olaszország ép ugy, mint Spanyolország és Portugalia borkiviteli országokká lettek. Ily nagy terjedelmű szőlőművelés az eddigigél nagyobb mennyiségű hordókészítést tesz szükségessé és ha e szükséglethez képest a fadonga kevesebb mennyiségben állíttatik elő, mint nálunk is, a piacon okvetlenül oly árak fognak képződni, melyek a jelenlegi ellenmozgalommal szemben revanchent fognak szolgálni.

Keletnémet-osztrák-magyar vasuti kötelek. A „Vasuti és közlekedési közlöny“ m. évi 134 számában 88045/III sz. alatt közzétett hirdetményünket oda módosítjuk, hogy a fent megjelölt kötelek díjszabás 1 és 2 füzetivel kiadandó V. pótlékon nem f. é. január hó 1-ével, hanem f. é. februárban lépnek életbe.

A horvát jelzalogbank részvényeinek kibocsátása. Minthogy a horvát jelzalogbankra vonatkozó törvényjavaslat csak február 20-ka körül fog a magyar képviselőház elé kerülni, a bécsi Unióbank március hó vége előtt alig fogja kibocsáthatni a részvényeket.

Most midőn a magarusok árjegyzékét üzőnként zudulnak fejünkre nagy részben elavult ábrákkal, melyeket már éveken keresztül akárhányszor volt alkalmunk a megelégedésig látni, kellemes meglepetést okoz *Spiegel S. budapesti* magkereskedő (Anrassy-ut 16.) rendkívül érdekes újdonságokkal és ezeknek művészi kivitelű rajzaival pompázó idejű árjegyzéke, melyet kívánatra mindenki- nek ingyen és bérmentve megküld, ha akáresak levelező lapon keresik meg érte. A Spiegel cég tagadhatatlanul rendíthetetlen szoliditásának, magvai kitűnő csiraképességének és valódiságának köszönheti ama nagy pártolást, melyet a hazai és külföldi közönség iránta tanusit, és méltán magunk is legmelegebben ajánlhatjuk e hazai szolid magkereskedő cégét közönségünk szives figyelmébe és jó indulatába.

Felelős szerkesztő: *Mocs Zsigmond.*



HIRDETÉSEK.

Aelteste, erste und grösste
k. k. priv.

Cementwaaren-Fabrik

Perlmooser Portland-Cement,
Kufsteiner hydraul. Kalk,
Schottwiener Stuccatur-Gyps,
Schottwiener Alabaster-Gyps,
Cement-Pflasterungs-Patten.
für Einfahrten, Küchen, Vestibules,
Gänge etc.
Marmor-Mosaik-Platten
für Vestibules, Gänge, Küchen etc.
etc., ebenso
Eingelegte Marmor-Mosaik-
Platten,
feinst geschliffen und auch polirt,
Betonirungen,
Stalleinrichtungen, Canalrinnen,
Pissoir-Einrichtungen, Brunnen
einfassungen, etc. etc.
JOS. NEUMÜLLER & COMP.
WIEN, Wieden, Wienstrasse 3.
Preieliste gratis und franco!

Lloyd szálloda és étterem

Fiume legszebb terén

Olcso és szép szobák
kitünő bor sör és gulyás.

A szálloda és étkező terem bérlője:
Gedlizka Vilmos
Fiume (Adamich-tér)

Omnibus közlekedés minden vonathoz.

Fiume

Hôtel Deák

Ujjonnan berendezve alulírott
által 1887. augusztus 1-én át-
vétetett.

Pompás fekvés. A vasuti ál-
lomás és a tengeri kikötőhely
közvetlen közelében, ujonnan dí-
szített berendezett Concert-
táncz- és étkezőtermekkel,
valamint kellemes árnyas kert-
tel.

Kényelmesen berendezett szo-
bák és lakosztályok olcsó árak
mellett, szigorú pontos szolgál-
lat, kitünő italok, bécsi és ma-
gyar konyha, melyek a t. kö-
zönségnek rendelkezésére állanak.

Hosszabb tartózkodás mellett
teljes ellátás egység szerint
kapható.

A vasuti étkező termet ugyan-
csak alulírott bírja.

Mély tisztelettel
Heim Frigyes, szállodás.

Si parla italiano. — Itt magyarul is
beszélnek. — On parla français. — English
spoken.

Kiadótulajdonos: MUCS M.

1890 Január 1-ével előfizetést nyitunk a

„MERCUR“

20. évfolyam 20. évfolyam.

hiteles sorsolási tudósítóra.

A nagyszámú sorsolási lap közül a „Mer-
cur“ az elismert megbízhatóságával,
legtökéletesebben és világosan szer-
kesztett huzási jegyzékével fogva kitűnik. —
A „Mercur“ magyar-német szövegben
hónaponként 2-3-szor jelenik meg,
nyomban minden nagyobb és fontosabb
huzás után.

Minden előfizető ingyen kapja „Mercur“

Sorsolási évkönyvet

1890-ik évre

mely teljes hátralék-kimutatás az
összes 1889 december végéig ki-
sorsolt és még be nem váltott ma-
gyar, osztrák és külföldi sors-
jegyekről tartalmaz, továbbá az

általános sorsolási naptárt

1890 évre.

Mindamellett, hogy a „Mercur“
anyaga napról-napra szaporodik,
a lap előfizetési ára változatlan
marad és pedig

egész évre 2 frt

bérmentes postai szétküldéssel
együtt.

Mutatványszámokat kívánatra
egy egész hónapig ingyen és bér-
mentve küldünk.

Előfizetéseket elfogad

A „MERCUR“ kiadóhivatala
Budapest, V., Dorottya-utca 12.

ALAPITTATOTT 1874.

MAUTHNER ÖDÖN

magkereskedése

József főherczeg Ö cs. és k. fenség udvari szállítója

Budapest, Koronaherczeg-utca 18 sz.

A n. é. gazda- és kertészközönség figyelmébe ajánlja
mindennemű

here-, fű-, takarmányrépa-, konyhakerti-, virág- és erdei magvakkal
duaan ellátott raktárát.

A czég mindama kiállításokon, melyeken részt vett, mindig
az első díjjal lett kitüntetve.

A czég főirjegyzéke, mely 164 oldalra terjed
és a magirjegyzékek közt a legnagyobb és legrészletesebb, kí-
vánatra ingyen és bérmentve küldetik meg.

Február 1-től május 1-ig az üzleti helyiségek reggeli 7 órától éjfel után 2 óráig nyitvák
es így minden rendelés meg beérkezte napján vétetik elintézés alá.

Az 1885. évi
budapesti
országos álta-



lános kiállítá-
son az első
díjjal kitüntetve

PILÁT PÁL

hangszergyáros, Budapest, Kerepesi-ut 17.

ajánlja mindennemű vonós-, fuvó- és ütő-hangszereit, huzó- és szá-
harmonikáit valamint ezek kellékeiből dúsan felszerelt raktárát. —
Javitások elfogadtnak. — Használt hegedűk becséreltetnek. — Leg-
ujjabban megjelent képes árjegyzék kívánatra ingyen és bérmentve.

Az évi elszállítás 2.000.000 palaczk.

Legjobb asztali- és üdítőital.

Hazánk legkedveltebb

savanyuvize

A MOHAI **ÁGNES** FORRÁS

mely nemcsak a polgári körökben kedvelt, de utat tört magának a felsőbb és legelőbb
körökben is.

az évi elszállítás 2.000.000 palaczk.

Konstantinápolyban, Alexandriában, legelőbb Fiumében is ep ugy
mint hazánkban általánosan a kolerá megelőzésére és a prószerlaty gyógy-
szerként használták. — Mindazon tisztelet fogadászámok, kik ezen ásványvizet akár borral, egyéb
szelvényre, vagy tisztán mint asztalvizet elszervekkel használták, kérik azí rovitáve

ÁGNES

Forrás néven kiszolgáltattani. — A nagyvárosi közönségnek ásványvizünkét szives jöndü-
latába ajánlva, maradtunk teljes tisztelettel
az A. G. N. E. S. Forrás
kiszolgáló M. H. n.

Friss töltésben az ország minden gyöngyszertárában, fűszerkereskedésében és ven-
deglőjében kapható.

Országos főraktár

ÉDESKÜTYL

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

Borral használva kiterjedt kedveltségnek örvend.

Kitünő szolgáltatást tesz az emésztési zavaroknál.

BATTARA P. kő- és könyvnyomdája.

Jechel Ferencz és Pavačić testvérek üzletében.