

Szerkesztőség  
Via S. Andrea Troyer ház.

Amministrazione  
Tipografia P. BATTARA

Előfizetési ár — Associazione:  
Egy évre . . . . . Per 1 anno 6.— fr  
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:  
Főlvétetnek árszabály szerint a kiadó hivatalban, Battara P. könyvnyomdája

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

Inserzioni ed articoli comunicati si assumono nell'ufficio di spedizione in Fiume Tipografia Battara.

1890 november 2

Megjelenik minden vasárnap

2 novembre 1890

## A magyar tengeri kereskedelem és Olaszország.

II.

A magyar tengeri kereskedelmi forgalmat Fiume és az olaszországi kikötők közt még a legújabb időkig is, csaknem kizárólag a kisebb vitorlások teljesítették.

E hajók legtöbbszörre Olaszország északkéleti, vagyis az adriai tenger kikötőibe, u. m. Velenceze Rimini, Ancona, Bari, Brindisi stb. kikötőibe különböző faneműeken kívül kisebb mennyiségben egyéb árukat is szállítottak; a dél-nyugati vagyis a középillető tirheni tenger mentén fekvő kikötőkbe, u. m. Messzinába, Nápolyba, Genuába stb. a faneműek szállítása mindenkor kisebb mennyiségben történt.

A faneműeken kívül talán még a tengeri, kevés gabbanemű, cukor stb. s egyéb áru került kisebb mértékben kivitelre.

A primitív szállítási eszközöket tekintve, alig csodálhatjuk, hogy Fiume és az olaszországi kikötők közt élénkebb nyuforgalom ki nem fejlődött; a néhány év előtt Fiume és Velenceze közt állami segélyvel megindított gőzhajózáratok utján elért kedvező eredmények arra indították kereskedelmi kor-

mányunkat, hogy a velünk szomszédos olasz kikötők felé még több járatnak megindítását tegye lehetővé.

A newyorki utjában Nápolyt érintő Cunard-Line járataitól eltekintve melyek kisebb mértékben vannak hivatva a fiumei kivitel Olaszország felé előmozdítani, sokkal fontosabbak azok az új vonalak, melyeken a közlekedés részben már megindult, részben pedig megvalósulás stádiumában vannak.

Ez utóbbihoz tartozik a fiume-anconai vonal, melyet a zágrábi Schwarz-féle konzorcium indított meg állami szubvenzió mellett, vagyis ugyanaz a vállalat, melynek hajói Fiume és Velenceze közt tartanak fönn rendszeres közlekedést.

A fiume-anconai vonal, mely e hó elején inauguráltatott, nemcsak áruszállítás tekintetében számíthat a legbizonyosabb sikerekre, de közelebről érdekel bennünket az ez irányban eszközzendő személyszállítások miatt is. — E vonal létesítését egész Közép-Olaszországban élénk érdeklődéssel fogadták s nem győzik eléggé méltányolni Baross kereskedelmi miniszternek intézkedését, mely Fiumét közelebbi összeköttetésbe hozza Közép-Olaszországgal. — Nagy előnye e vonalnak a többi között ama külön-

mény is, hogy ez uti irányban Budapestről alig husz forintnyi csekély összeggel lehet eljutni Rómába.

A fiume-messzinai járatok, melyekbe Messzinán kívül egyidejűleg még egy másik szicíliai kikötő: Catania, továbbá Malta s végállomásként Velenceze is belevonva, — mint azt később kifejtetni fogjuk, — szintén nagy fontossággal bírnak a Fiume és az Olaszország közötti tengeri áruforgalom kifejlődésére.

Hogy a most említett hajójáratokon kívül érdemes lesz-e még néhány más fontosabb olasz kikötőt rendszeres hajózási vonalak létesítésével a fiumei forgalomba bevonni, annak szükségességét a most említett vonalakon elért eredményektől kell függővé tennünk.

Semmi esetben sem lesz könnyű feladat, hogy a csaknem évszázadokon át Trieszt és az olasz kikötők közt létesített forgalom egy részét Fiume felé tereljük. — A feladat nehéz, de nem lehetetlen.

Trieszt és Olaszország közt a gőzhajózás még ma sincs oly mértékben kifejlődve, mint azt joggal hihetnők. — Ebben az irányban is néhány Lloyd továbbá a „Navigazione generale italiana“ s egy két másodrangú olasz társulat já-

ratain kívül, még sok tekintetben hiányosnak mondható a gőzhajóközlekedés. És ha e mellett figyelembe vesszük a fiumei kikötő legfontosabb kiviteli cikkeknek faneműek forgalmának folytonos és fokozatos emelkedését, s ama fontos körülményt, hogy a triesti piac Fiumével e tekintetben ma-holnap több rendbeli oknál fogva már alig versenyezhet, úgy a magyar kikötő városból az Olaszország felé eddig létesített és esetleg még létesítendő hajózási vonalak, már e tekintetben is kedvező kilátásokkal biztathatnak.

Különös világitást vet az Olaszországban egyébiránt nagyon is népszerűtlen osztrák-magyar Lloyd társulat kereskedelmi politikájára az a tény, hogy csaknem hatvan évi fönállása alatt oly kevés gondot fordított az olaszországi konjunkturákra. E helyett azonban inkább arra volt nagyobb gondja, hogy a Florio és Rubattino-féle (most Navigazione Generale Italiana) legnagyobb olasz gőzhajózási társulatot a Levanteban lehetetlené tegye. A Lloyd terve sikerült; megtörte az állami szubvenzió nélkül föntartott hajótársulatot annyira, hogy az állam volt kénytelen megmenteni. A társulat azonban „Navigazione Generale Italiana“ név alatt az olasz kor-

## A „Fiume“ tárczája

### A TENGHERI HADVISELÉS FEJLŐDÉSE AZ ÓKORTÓL KEZDVE AZ ÚJKORIG.

II.

Reményi Antalól.

Van haditengerészetünk is közös lobo-gó alatt. Legyen bár számára nézve bármilyen csekély is, de elfoglaltság nélkül állíthatjuk róla, hogy rendkívül kiképzett tisztikarral, szerfölött használható legénységgel — melyek számában a tőz-győkeres magyar elem is megfelelőleg képviselve van — és végül a legújabb kor egyedül álló fényes tengeri diadalával — a lissait értem — díszkedhetik. Tehát e téren sem szűkölködünk sem heroizmus, sem ráteremttség, sem végül szerencse nélkül.

Jelenünk és jövőnk érdekeinek tartozó kötelességeinket röjök le, midőn a haditengerészet iránt érdeklődünk, vele megismerkedünk, hogy felvirágzásához teljes erőnkkel hozzájárulhassunk. Szerencsésnek érzem magamat, hogy ezen érdeklődésünknek a mélyen tisztelt akadémia színe előtt szerény tolmácsa lehettem.

Szélében hosszában bemutatni a tengeri hadakozás fejlődésének sűrűn egymásra következő mozzanatait a jelen alkalommal az idő szűke miatt tennem

lehetetlen. Legyen tehát szabad átugorva az ó- és középkort, a második és harmadik t. i. a vitorlások és gőzöskök előtérbe lépésének korszakából egyet-mást előadnom.

A második korszakban mindenekelőtt Anglia lép mindinkább előtérbe. Az ezen állam és Franciaország közötti hosszadalmas háborúkban, melyek a 14. és 15. századot betöltötték és a 16-ban megújultak, fölismerték a hadiflotta szükségességét és nagyobb figyelmet fordítottak a tengerészetre. A 16. században Anglia kereskedelme nagyobb kiterjedést nyert, tengerentúli gyarmatokat szerzett, a mi a kereskedelmi tevékenységét nagy mértékben előmozdította. Ezen szigetország uralkodói a 17. században felfogva a tengeri fekvés fontosságát, azt nagy eszélyességgel tovább fejlesztették. Felismerték, hogy Anglia jelentősége és befolyása első sorban azon állástól függ, a melyet a tengeren elfoglalni tud, és féltékeny szemmel törekedtek ezen állást meg is ővni.

Küöben volt is oka Angliának a féltékenykedésre. Mindenekelőtt Spanyolország Amerikában vetette meg lábát, ott reptében nagy és gazdag tartományokra tett szert és következőleg világállása lényegesen fűggött azon jövedelmektől, a melyeket onnan húzott. Spanyolország híres ezüst hajójai hosszú időn át nagy szerepet játszottak. Az ily Spanyolország

törekvésének tehát arra kellett irányulnia, hogy a tenger fölötti uralmat biztosítsa magának, mert különben veszélyben forogtak segélforrásai. Ehhez járult még azon körülmény, hogy a spanyol monarchia a katolikus érdekek mellett lépett fel, míg Anglia a protestanizmus táborában vitte a vezető szerepet, már pedig a 16. és 17. században épen ez ellentétek voltak főleg irányadók.

Különös helyzetbe jutott Hollandia azon perzsiól fogva, hogy függetlenségét kivívta. Egyrészt természetesen ellentétben állott egykori urával, a spanyol koronával, másrészt pedig érdekei sok tekintetben összefütköztek Angliáéval, mert Hollandia is, mely régi idők óta tengeri kereskedelmet űző ország volt, nagy birtokokat szerzett különösen Indiában és a legelső tengeri államok egyikévé emelkedett fel.

E két hatalom közt fekdött Franciaország, mely épen a reformatio korszakában erőteljes állammá tömörült és kifelé is érvényesítette magát.

Délien minenekelőtt a velenceiek tartották fenn tengeri állásukat, míg Genua háttérbe szorult, Pisa pedig egészen leünt. Másrészt mint új elem a törökök léptek előtérbe. E harcziás nép csakhamar hatalomra döntötte a véhabd byzanti birodalmat, és a középtenger mellékein új birodalmat alapított. A hódítás elvére

alapított törekvései eme birodalomnak, azt minden szomszéd állammal ellentétbe hozták. És habár a törököknek soha sem volt különös képességük a tengerészetre, mégis mindjárt felismerték a tengeri hatalom szükségességét és értettek hozzá, hogy a meghódított nemzetek alkalmas elemeit azzá használják. Az oszmán floták nagy erőben léptek fel és különösen fenyegettek a velenceiek nagy kiterjedésű birtokait a középtengerben.

Egy másik veszély fenyegetett Afrika északi partjairól. Ott az úgynevezett Barbareszk államok alakultak meg, melyek azon elvnek hűlöltek, hogy a tengeren az egyedüli jog az erősebbé. Rendszeresen tengeri rablást űztek, és hajók valóságos csapást képeztek a forgalomra nézve. Ez nemcsak folytonos örködre kényszerítette a hatalmakat, hanem nagyobb vállalatokra és a garázdálkodók leverésére.

Vége a keleti tengeren a skandináv birodalmak még folyton versengettek egymással, miközben volt antagonistaik a Hansa városok mindinkább hanyatlásnak indultak.

Igy mindenütt úgy állottak a dolgok, hogy azokból folyólag a 15. századtól fogva a 18. század végéig terjedő korszak igen gazdap volt tengeri háborúkban, úgy nagyokban, mint kicsikben, amely körülmény nagyon kedvezett a tengeri hadügy folytonos fejlődésének. Ezen haladás mutatkozott úgy a hadiha-

mány gazdag szubvenziója mellett új életre kelt, s nem csekély mértékben fizeti most vissza a Lloydnak a keserű kölcsönt.

A faneműeken kívül még nagyobb mértékű gabna exportra is számíthatunk az olasz kikötők felé. A kisebb vitorlás hajók kisebb-nagyobb mennyiségeket is szállítottak ugyan Fiuméból az egyes olasz kikötőkbe magyar gabonát azonban a mennyiség a minden évben megújulni szokott olaszországi gabona szükséglettel szemben, elenyésző csekélynek mondható.

A háttérbe szorított magyar gabona helyett, leginkább az orosz gabona uralja az olasz piacokat. Ha figyelemre méltatjuk, hogy az orosz gabona mily óriási kerülő uton jut el a Feketetengerből az adriai- és középtengeri kikötőkbe, úgy méltán csudálkozhatunk rajta, hogy e sokkal közelebb eső és mondhatnójabb minőségű magyar gabona Olaszországban a kellő mértékben mindaddig nem érvényesülhetett.

Az olasz szakkörök véleménye a magyar gabna behozatala tekintetében elég kedvező s általában meg vannak győződve, hogy az akadályok elhárítása után nagy mennyiségben vihetjük ki gabnánkat az olasz piacokra.

A magyar lisztnek a jelenlegi viszonyok közt nem lehet kelete Olaszországban. Egyrészt ugyanis a túlságosan terhes vámok, s csekélyebb mértékben a helyi izlésnek kevésbé megfelelő örlemények minősége lehetlenné teszik a magyar liszt behozatalát Olaszországba. És ez akadályok megszűnésére kilátásunk is alig lehet a mennyiben az olasz kormány, minden lehetőt elkövet az olaszországi malomipar emelésére és fokozatos fejlesztésére.

A Fiuméből a különböző olaszországi kikötőkbe a vízi közlekedés útján kivitt áruk értéke meg-

közelítőleg 3.260.000 forintra, míg az Olaszországból Fiuméba behozott áruk értéke a múlt évben megközelítőleg 936.000 forintra rugott, míg egy évtizeddel ezelőtt az áruforgalom értéke alig tette ez összegnek egy harmadát. — Ha tehát az eddigi kedvezőtlen konjunktúrális viszonyok mellett is aránylag elég rohamosan emelkedett ez irányban a forgalom nem lehet kétség az iránt, hogy a hajóközlekedés tökéletesítésével és a kellő eszközök felhasználásával fokozatosan növekvő eredményeket érünk el.

Ez eredmények elérése céljából elsősorban keresünk és megszüntetnünk kell mindazon okokat, melyek a megfelelő hajózási vonalak létesítése után is, esetleg akadályozhatóak a Fiume és olaszország közt ezéba vett tengeri kereskedelem megfelelő fejlődését.

A belföldi és az olaszországi vasutak együttes tarifái bizonyára sohasem nyújthatják az áruszállítás tekintetében azt az előnyöket melyeket a speciálisan magyar tengeri gőzhajózási vonalak együttes tarifái, az olaszországi kikötőkbe szállítandó áruk részére nyújthatnak.

A szükséges kedvezmények általános megvalósításával nemcsak magában véve a fiumei eddigi áruforgalom folytonos növekedése fogja táplálni az olaszországi hajójáratunkat, de ama áruforgalom is, melyet az idegen vonattal szárazföldi szállításaitól sikerül Fiume részére elhódítani.

A magyar kivitel emelkedésének egyik nem csekély akadály, nemcsak Olaszországban, de kevés kivétellel a külföldön mindenütt a magyar érdekeknek is megfelelő külföldi képviseletek hiánya.

Az osztrák-magyar konzulátusok első sorban az osztrák áruk elhelyezésére vannak tekintettel; Magyarország, a legtöbb osztrák-magyar konzulátus szemében még

mindig csak mint Ausztriának a-féle provinciája gyanát megy számításba.

A konzulátusnak czimerein legtöbbször ott van ugyan az „Ausztria-Magyarország föllirat, de az állami czimert, a magyar állami szimbolumok mellőzésével kizárólag Ausztria czimere, a kétféjű sas jelzi.

Még inkább meggyőződhetünk azonban a magyar tengeri kereskedelmi érdekek képviseletének mostoha sorsáról, ha tudjuk, hogy az osztrák-magyar konzulok vagy vicekonzulok egyersmind az osztrák-magyar Lloyd gőzhajózási társulat ügynökei gyanánt is szerepelnek. Hogy aztán az az osztrák magyar ügynök, ki egyersmind az osztrák-magyar Lloyd társulat ügynöke, mellé még osztrák alattvaló is, nem valami kiváló gondtal fogja a speciálisan magyar tengeri hajózás és kereskedelem érdekeit előmozdítani, azt egész nyugodt lelkiismerettel következtethetjük, nemcsak a tapasztaltokból, de azon hagyományos magatartásból is, melylyel az osztrák magyar Lloyd társulat a magyar tengeri kereskedelmi érdekekkel szemben mindenkor tanusított.

Miután azonban az Ausztriával kötött kiegyezés alapján tudvalevőleg önálló konzulatusokat a külföldön Magyarország föl nem állíthat, magyar külkereskedelmi képviseletekről kellene gondoskodnunk, hogy nagy fontosságú érdekeinket a bennünket közelebről érdeklő nevezetesebb, jelentékenyebb világi piacokon kellőleg megóvhassuk.

Mindaddig míg ez irányban nem történnek a magyar kereskedelmi kormány részéről kellő intézkedések, még sokáig lehetünk abban viszás helyzetben, hogy a magyar kikötő várost, melyre milliókat és milliókat áldoztunk a kereskedelmi világ jó része még a szomszédos Olaszországban is vagy nem ismeri, vagy ha igen, úgy azt ép oly osztrák kikötőnek tartja akár csak Triestet.

Möcs Zsigmond.

Fiume tengeri áruforgalma.

1890 október 19-25-ig.

Kikötőnk tengeri kereskedelmi forgalma a fentjelzett időszak alatt 912183 met. mázsa, 1354265 darab és 4033 köbméter tett ki, melyből a behozatalra 557089 m. m. 994 darab, 15 köbméter míg a kivitelre 355094 m. m. 1353271 drb. és 4018 köbméter esik.

Származási és rendeltetési helyszínt kitüntetve az áruforgalom a következőképen oszlik meg:

	Behozatott.			Kivitetett.		
	met. mázsa	darab	köbméter	met. mázsa	darab	köbméter
Belföldről . . . . .	5527.2	994	15	9662.9	158921	29.8
Olaszországból . . . . .	6561.7	—	—	2233.2	206567	282.0
Angolországból . . . . .	94.4	—	—	7799.2	—	30.0
Franciaországból . . . . .	675.6	—	—	14495.0	921834	—
Indiából . . . . .	24250.0	—	—	29.8	1014	60.0
Philadelphiból . . . . .	18600.0	—	—	73.2	2784	—
				1113.8	—	—
				100.0	60845	—
Törökországból . . . . .	2.3	1306	—			

A behozatalnak főbb árai: bor 2223.4 qn. kőolaj 18658.9 qn. juta 24250.3 qn. A kivitelnek pedig mint főbb áruk szerepelnek: buza 1708.9 qn. bab 2092.3 q. rizs 1193.8 q. liszt 8277.4 qn, dara 1605 qn. cserzőanyag 2910 q. donga 1207516 darab.

Fiume kikötőjének hajó forgalma.

1890 október 19-25-ig.

Fiume kikötőjében a fentjelzett időszak alatt megfordult összesen 190 hajó 26263 ton. tartalommal éspedig érkezett 84 hajó 13733 ton. tartalommal indult 106 hajó 12530 ton. tartalommal.

Ezek közül üresen érkezett 6 hajó 1716 tonna tartalommal, és üresen indult 12 hajó 1370 tonna tartalommal.

Lobogó szerint érkezett 76 oszt. m. 2 olasz és 4 angol, 1 francia és 1 norvég; indult pedig 89 oszt. magy. 14 olasz, és 3 angol.

A kikötői tárházak által közvetített áruforgalom.

1890 október 19-25-ig.

Kikötőnk tárházaiba a fentjelzett időszak alatt a vasuton érkezett gabona és más áru nemekből betároltatott összesen 36270 met. mázsa áru mely az előző hétről visszamaradt állománnyal együtt 133270 met. mázsa készletet képez. E készletből a fentjelzett időszak alatt hajók rakodására kitarolatott 38170 m. m.; maradt tehát október 25 én 95100 m. m. állomány.

A suezai csatorna forgalma 1888-ban.

A suezai csatornáról érdekes adatokat közöl a *Hansa* tengerészeti szaklap legutóbbi száma, melyben a nevezett csatorna építése és fentartására vonatkozó általános ismertetéseken kívül részletes adatokat ad az 1888-ik évi hajóforgalomról. Kimutatja, hány hajó vonult át a csatornán, mily tonna tartalommal és mennyi csatorna illetéket fizettek a fentjelzett időszak alatt.

Ezen adatok közül csak is ez utóbbiakat közöljük, hogy rövid áttekintéssel birjunk a suezai csatorna évi forgalmáról.

Az említett lap kimutatása szerint a suezai csatornát az 1888-ik évben összesen 3444 hajó szelte át nemkevesebb mint 9,437,957 brutto tonna tartalommal.

A hajók után befizetett csatorna illeték a fentjelzett időszak alatt összesen 64,857,986 frankot tett ki, mely bevétel az előző évi bevétellel szemben 7031859 frank többletet tüntet elő. Az átvonult hajók közül 3247 kereskedelmi s 193 hadi hajó volt.

A hajó forgalom, tonna tartalom és a csatorna illetéknek kitüntetésével lobogó szerint a következőképen oszlik meg:

Lobogó	Hajó sz. T. tart.	Csatorna illeték. Fr.
Angol . . . . .	2625	7,335,163
Fr. nezia . . . . .	187	576,993
Olasz . . . . .	146	395,624
Német . . . . .	163	393,318
Hollandi . . . . .	121	295,619
Oszt. és magyar . . . . .	58	173,312
Spanyol . . . . .	26	90,080
Norvég . . . . .	39	67,956
Orosz . . . . .	16	45,401
Török . . . . .	29	31,694

Csatorna illeték czimen az 1888 ik. évben befolyt 64857986 frank brutto bevételnél 36271447 frank mint tiszta jövedelem szerepel, mely az előző évi tiszta nyereséggel szemben 6.282.951 frank többletet tüntet fel.

Ezen tiszta nyereség a következőképen lett felosztva: 71 % vagyis 25752272 frank a részvényeseknek; 15 % vagyis 5440717 frank az egyptomi kormányosoknak; 10 % vagyis 3627145 frank az alapítóknak; és 3 % vagyis 725429 frank az igazgatóság, hivatalnokok és kezelő személyzetnek.

Az 1888 évi kiadások az előző évi kiadásokkal szemben 900000 frank több-

jók alakjában; mint azoknak felfegyverzésében, a taktikában és végre a hadiflották szervezetében.

A vitorla mint egyedüli mozgató erő, a melyet most már a csatában is felhasználják; a hajók felhasználása oceáni utakra; a gyorsaság növelésére irányuló törekvés, és végre az ágyúknak alkalmazása: mind egyformán befolyásolták a hajó típusát. Lassanként eltűnnek az otromba formák a magas előbástyával (Vorkastell), a vonalak nyúlókabbak, tetszetősebbek lettek; a vitorlaszer nagy terjedelmet és a részletekben gazdag sokszerűséget nyert, továbbá az árbocok felszerelése és a csigarendszernek jobbításával mindinkább megkönnyítették a vitorlakkal való műveleteket. A hajók nagyobbodtak, hogy mentől több tért nyerjenek az ágyúk számára, a melyek hatására fektették a fő-súlyt. Miután pedig úrrámetrük még mindig kicsi dimenziók közt mozgott, azért a lövegek száma volt döntő, azon voltak tehát, hogy minél több ágyúval rakhassák meg a hajót, különösen a sajátképeni csatahajókat.

E csatahajók ereje oldalitűzükben (Breitseite) feküdt. A hajó oldalrészeiben állították fel az ágyúkat ütegekben. Határozott haladást jelzett e rendszerben azon újítás, mirdőn már nem csupán a fődélyeten állíthattak fel üteget, hanem a fődélyetek számát is szaporítván, mi-

den oldalon emeletszerűleg több ágyú sor fölött rendelkezhetek. Természetes, hogy ehhez nagy méretű hajók voltak szükségesek, mert az ágyúkon kívül számos légénységet és lö-zerké-zletet kellett elhelyezni. Így fejlődött ki, mint a csata főhordozója ama korszakban, a sorhajó részint két, részint három főlélyzettel. Ezen leirtuk sorhajó ép oly hadi egységé vált a flottánál, mint az ezred a hadseregéknél.

A többi járómű a kicsi háborúban tette szolgálatát, és nemkülömben mint könnyű csapata a sorhajókból álló zömnek. E könnyebb hajók típusai lényegileg csak a nagy-ágra nézve tértek el s ezzel kapcsolatban ágyúk száma és még aszerint, hogy az ágyúk még egy ütegen a fődélyet alatt, vagy csupán csak a felső fődélyeten voltak felállítva. Ez aztán adta még — ezen korszak teljes fejlődésének elérével — a különböző kategóriáit a fregattáknak, korvettáknak, briggeknek, schonereknek, stb. oly nevek, melyek tovább maradtak fenn, mint az azokat jellemző ismérvek.

Délien — a középtenger mendencéjében — még sokáig ragaszkodtak a régi szokásokhoz és a vitorla mellett még továbbra is használták az evezőket. Különösen a gályák típusától sokáig nem tudtak megválni, bármennyire czélszerűlenek voltak is e járóművek a tűzi csatára.

tetet tüntetett ki, a többi az a hajózási szociológus állott.

Az 1888-ik évi Vörös ten. csatornába gőzös 260 delmi vitorlás hajó 43.

A csatorna közép száza percz alatt rövidebb időben történt.

Az 1888-ik évi legrovi hollandi csatornát.

A csatorna november 4-én 40308 tartalommal.

Helyi

Gróf 2. Excellencia szentpétervári tázott.

Stefánia sége elulziat levele tronörökös 28-án esziából Bémosabb idutazása a ge, a voabbaziai közönség üdvözölhe.

Stefánia jó szimbenlatkozatában ismét a nagy tonüleg januarni, szimgerbe, hajódulni, még tájképfestés.

Az elinévési kiadás a díszes cziókkal Stefánia jándékok tési egyesnyozott.

A tengzösenek szat alkalmomban réVárosi sülünk, hgyész, ki végett Fl hó végén helybeli átvegye.

Kivánju sze, ki kiváló finvel mindrunkban vatalán sérje.

A mühogy Stéaége Scar nőnek — kalmából rabokért legarde főmagasabb.

Előleg öic ezre ezrednél, városunk kező elől Fridric stak száza II. oszt. Tschefar kapitánylyettos h

tetet tüntetnek fel-mely többlet leginkább az 1888 évben megkezdett éjjeli hajózásához szükségelt berendezések folytán állott elő.

Az 1888 évben átkelt 3440 hajó közül a Földközi tengerrel 1725 hajó és a Vörös tengerről 1715 hajó érkezett a csatornába. Ezek közül kereskedelmi gőzös 2603, postagőzös 615, kereskedelmi vitorlás 83, és állami szállítmány hajó 43.

A csatornán való átkelés 1888 s óta közép számítás szerint 18 óra és 15 perc alatt, tehát 3 óra és 17 perccel rövidebb idő alatt mint, az előző években történt.

Az 1888-ik évben átkelt hajók közül legrövidebb idő alatt *Cerberus* nevű hollandi torpedó gőzös, futotta át a csatornát éspedig 9 óra 48 perc alatt.

A csatorna megnyitása, vagyis 1869. november 17.-től 1888. év végéig összesen 40308 hajó 81784071 bruttó tonnatartalommal futotta át a csatornát.

**Helyi és különféle hírek.**

**Gróf Zichy Agost** kormányzó Ő Excellenciája mult hó 29.-én este a szentpéterei gyorsvonattal a fővárosba utazott.

**Stefánia özv. trónörökösne ő fensége elutazása Abbaziából.** Abbazia levelezőnk írja, hogy Stefánia özv. trónörökösne ő fensége kedden mult hó 28.-án este 1/2 8 órakor indult Abbaziából Bécsbe, hol valószínűleg huzamosabb ideig fog időzni. Ő Fensége elutazása alkalmával Abbazia előkelősége, a voloscai hatóságok előjárói, az abbaziai fürdő igazgató és nagyszámu közönség jelent meg hogy ő Fenségét üdvözölhesse.

Stefánia özv. trónörökösne, ki igen jó szímben van, elutazása előtt kinyilatkoztatta, hogy jövő éy januar hónapban ismét visszautaztató Abbaziába, hogy a nagy tombola juttatón, mely valószínűleg januar hó közepén fog megtartatni, szintén részt vegyen, azonkívül ígérte, hogy április havában is le fog járulni, még pedig huzamosabb időre, hogy tájképfestészeti tanulmányait folytassa.

Az elindulásnál Ő Fensége több művészi kiállítású virágcokrot kapott, s a diszes közönség részéről lelkes ovációkkal üdvözöltetett.

Stefánia özv. trónörökösne több ajándékot hagyott Abbaziában s a szépitési egyesületnek 500 forintot adományozott.

A tengerészeti hatóság „Bátor” gőzösének személyzetét a Quarneróban tett ut alkalmból szintén 50 frtnyi jutalomban részesíté.

**Városunk új kir. ügyésze.** Értesülünk, hogy Dr. Várady Gábor kir. ügyész, ki olasznyelvbenvaló tökéletes végett Florenzbe lett kiküldve, mult hó végén városunkba érkezett, hogy a helybeli kir. ügyészi hivatal vezetését átvegye.

Kívánjuk, hogy városunk új kir. ügyésze, ki nemcsak jeles képzettség, de kiváló finom modora és előzékenysége vel mindnütt rokoszenve talált, városunkban is úgy hivatalában, mint hivatalán kívül minden lépését siker kísérje.

**A művészno érdeme.** Értesülünk, hogy Stefánia özv. trónörökösne ő Fensége Searamelli Jozefin hegedű művésznőnek — az abbaziai hangverseny alkalmából Ő Fensége előtt játszott darabokért érdemének elismerésül, Bellegarde főudvarmester által levélben legmagasabb elismerésének adott kifejezést.

**Előléptetések a 79. számú Jelláci ezrednél.** A 79. ik számú Jelláci ezrednél, mely ezrednek két zászlója városunkban tartja székhelyét, a következő előléptetések történtek:

*Friedrich Ede* alezredes ezredesé; *Sevastak* százados őrnagygyá, *Brambolic Pal* II. oszt. kapitány I. oszt. kapitánygyá; *Tschefarin Károly* főhadnagy II. oszt. kapitánygyá és *Pascha Antal* tisztlyettos hadnaggyá lett előléptetve.

**Villanyos világítás.** Értesülünk, hogy a bécsi gáztársulat, mely a helybeli gázyárnak is tulajdonosa, kinyilatkoztatta, hogy a Fiumében létesítendő központi villanyállomás felállítására nézve hajlandó egy újabb ajánlatot beadni, mely ajánlata úgy a társulat előbbi ajánlatához képest mint a bécsi központi villanytársulat által benyújtott ajánlattal szemben minden tekintetben előnyösebb lenne a városra nézve.

Az említett társulat egyuttal azon reménynek ad kifejezést, hogy a városi hatóság, mely első ajánlatát vissza vetette, ezen újabb ajánlatát, tekintettel az abban foglalt előnyös feltételekre, nem fogja figyelmén kívül hagyni.

**Városi képviselők választó bizottsága.** A városi képviselők mult heti ülésén, a legközelebbi képviselő választás kettős bizottsága a következőké alakult meg:

Az első bizottság elnökévé Dr. *Randich János*, tagokká *Dumich Lajos*, *Gerbaz Amato*, *Sirola János* és *Thian Venzel* lettek megválasztva. A második bizottság elnökévé pedig *Malle Marziale* lovag, tagokká: *Karletsky Lajos*, *Ossoinack János*, *Slabus Sándor* és *Zängerle G. R.*

Az első bizottság Fiume város és kerülete részére eszközendő választásnál, míg a második pedig az alközségek választásánál fognak a választásra felügyelni és annak rendszeres menetétellenőrizni.

**Magyar kárpát egyesület fiume osztálya.** A magyar kárpát egyesület fiumei osztálya, mely pár hóval ezelőtt alakult meg, választmánygyűlését mult hó 27.-én hétfőn tartá meg a *Deak* szálló nagytermében.

Az egyesületi alapszabályzatok ismeretése és elfogadása után az igazgatóság megválasztása került sorrendre mely a következő eredménnyel végződött:

Elnök *Schlemmer Károly*; alelnök *Blasich József*; titkár *Fletzer Ferencz*; Jegyző *Micheli Andor*; Pénztárnok *Slabus Miklós*.

Bizottsági tagok: *Brand Ede*, *Brellich Lajos*, *Chiuzzelin Antal*, *Donát Imre*, *Dumich Ferencz*, *Giacich Cesar*, *Matteusch Mihály*, *Smidt János*, *Schnautz Armin*, *Sziklay Gusztáv*, és *Thian Antal*.

Az igazgatóság csak egy évre lett meg választva és pedig 1891 december 21-ig amidőn ismét új választás fog eszközölni.

A kárpát egyesület első kirándulását mint értesülünk folyó hó 9.-én teszi Grohavora.

A tagok e kirándulásra nevezett napon a *Caffè Grande*-ban fognak gyűlekezni.

Végül még felemlítjük, hogy az egyesület igazgatósága a boldogult Mihich szegény munkás hátra hagyott családja részére 10 forintot adományozott, mely könyörületel adományért méltán elismerést érdemel.

**A plassei leány iskola bezárása.** Dr. *Pillepich* városi főorvos rendeletére, a plassei leányiskolákban kiütött ragályos betegség miatt, az előadások rövid időre be lettek szüntetve.

**Előléptetés.** Értesülünk, hogy *Isarborni Fidler Gyula* első oszt. sorhajó hadnagy a helybeli kerületi tengerészeti hadkiegészítő parancsnokság vezetője korvett kapitánygyá lett előléptetve.

**Nagy hőzivatár Buccari és Meja közt.** A mult hó 28-iki nagy zivatár, mely Fiumében vízőnszerű esővel és igen változó szélrohamokkal köszöntött be, a szomszédos hegyeket mindenütt nagy hóval borította. Különösen Buccari és Meja között oly nagy volt a hóesés és hófúvás, hogy a bőra irányában fekvő völgyek nagyobb részt betemetettek.

Ugyan az nap a károlyvárosi gyorsvonat csak is Buccariig volt képes hatolni, onnan tovább már nem folytathatá utját a nagy hó miatt.

28 és 29 én lapot sem kaptunk a fővárosból.

**Öngyilkos asszony.** Városunkban egy látszik napirendre került az öngyilkosság; alig pár héttel ezelőtt egy munkáspár szengázzal akart véget vetni életének, ami azonban nem sikerült, pár nappal azután egy szolgáló kénsav oldatot ivott, de szintén kellő időben észrevétlenül megmentetett a halálól, legutóbb pedig vagyis mult hó 28-án egy 24—26 éves asszony a negyedik emeletről dobta le magát a kövezetre és legborzasztóbb kínok közt mult ki.

Ez asszony öngyilkosságára vonatkozólag a következőkről vagyunk értesülve.

Az öngyilkos asszony, ki *Simoni* nevű torpedógyári munkásnak felesége a cantridi lakásáról az említett napon a komor esős idő daczára már kora reggel a városba jött, s az *Adamich* utczai *Mohovich-féle* ház előtt huzamosabb ideig sétálgatott. Kévéssel 8 óra után az *Adamich* tere sietett s ottan a 19-es számú hordárnak két levelet adott át oly meghagyással, hogy az egyiket férjének a másikat pedig egy helybeli vállalkozónak adja kezébe e szolgálataért pedig egy forintot adott a hordárnak.

A levelek átadása után vissza sietett a *Mohovich-féle* ház elé, hol kevés ideig a ház kapujában áldogált. 1/2 9 óra tájban felsietett a negyedik emeletrre s ott egy folyosó ablak párkányzatára mászott s onnét fejfel előre a pitvarba dobta magát.

Az öngyilkos asszony esés közben épen a pitvar szivattyus kutjára esett, hol fejét szétzuva szörnyet halt.

A boldogtalan asszonyt állítólag családí vizsályok üzték halálba.

**Magyar kereskedelmi társaság.** Baross kereskedelemügyi miniszter által inaugurált új kereskedelmi részvénytársulat létesítésének ez-méje Fiumében, városunk kereskedelmi helyretének természeténél fogva előzéláthatólag nagy érdeklődést keltett s a város töképenzei nem kérték a társulat létesítéséhez hozzá járulni, annak tudatában, hogy a mennyire emelni fogja a kellő eszközökkel rendelkező társaság az ország kereskedelmét legalább is ép oly mértékben lesz eszköze Fiume emelkedésének és jólétének.

Mint értesülünk a város töképenzei eddig már 130000 forintot irtak alá az üdvös intézmény létesítésére.

**Az orosz trónörökös tengeri utja.** Athenből távirják, hogy mult hó 29-én két orosz panczélhajó *Triesztbe* indult, hogy onnan az orosz trónörökösseel Athenbe s később Alexandriába hajózzon.

Az orosz trónörökös — mint a trieszti lapok írják — a szentföldre tervezett utazását elhalasztotta.

**Lázadó matrózok elfogatása kikötőnkben.** Fiume feltűnést keltett a mult hó 26 án, hét matróznak elfogatása, kik részben a *Vladimir*, részben pedig az *Aquila* bárka hajókon érkeztek kikötőnkbe.

Nevezett matrózok ugyanis f. évi szeptember hó végén *Nizzában*, *A. Vera* nevű osztr. magyar bárka hajón kapitány ellen fellázadtak, ki csakis a francia hatóság közbejárására folytán biztosíthatta magát a lázadók ellen, kiket a nizzai o. m. konzul rendeletére el is zártak *Nizzában*.

E matrózok az említett hajókon mult hó 26.-án érkeztek kikötőnkbe, hol a rév hivatal rendeletére a rendőrség utján nyomban el is fogattak.

**A kivándorlók sorsa.** Az olasz lapok jelentik, hogy egy nagy vitorlás hajó több száz orosz-lengyel-orzági kivándorlóval, kik Braziliába szándékoztak hajózni, *San Vincent* sziget közelében egy borzasztó orkán alkalmával hajótörsést szenvedett s a kivándorlók kevés kivétellel a hullámok közt lelétek sirjukat.

**A vastagnyaku református.** A mama, ki megjegyzendő katolikus vallásu, szörnyü mérgesen rátamad kis

Béla fiára, ki boldogult apja után nagy református hogy tulajdonképen miért nem vette fel a kikérsített tiszta inget, hisz máma nagy ünnep van, *Buldog* asszony napja.

A kis Béla sírásra fakad a mama szigorú szavaira, de azért macakodik és nem veszi fel a tiszta inget.

Mikor aztán nádpálczára kerül a sor, nagy nehezen tudtára adja mamának, hogy tulajdonképen csak azért nem veszi fel a tiszta inget, mert akkor az egész világ azt gondolná, hogy ő katolikus pedig hát ő nem az.

**A siénai főszékesegyház.** Pár héttel ezelőtt az olasz lapokból értesültünk, hogy a siénai főszékesegyházban kiütött tűz a templom belsejében elhelyezett műkincseken is nagy károkat tett. Legújabb értesülésünk szerint azonban a tűz — mely tulajdonképen a főszékesegyház külsőjén felállított faállványon keletkezett, — csakis a kupolát, illetőleg annak külső faszerkezetét hamvasztotta, el, míg a belső részekben semmi kárt nem tett.

**Vesztetgári intézkedések.** A m. tengerészeti hatóság a kereskedelemügyi m. k. miniszternek f. évi október hó 23-án 65694 sz. alatt kelt távirati rendelete alapján az alárendelt kir. rév hivataloknak és révkirendeléseknek körendeletilag a következőket rendeli el.

Az alexandretai öböl, nemkülönbén a *Mersina* és *Tripolis* közti tengerpart kikötőiből jövő hajók ellen a f. évi szeptember hó 25-én 4286 és október 10-én 4595 számok alatt kelt hatósági körendelletekkel elrendelt vestetgári intézkedések a Beirutig bezárólag terjedő egész szriai tengerpartra kiterjesztetnek.

**IRODALOM.**

A „Magyar Föld” hazánk e legrégibb, legjobb közgazdasági szaklapja, mely újkor tizenkettedik évfolyamába lép, mióta az új szerkesztő: *Kormos Alfréd* tulajdonába ment át, e rövid idő alatt is jelentékeny haladást mutat s minden újabb száma arról tanuskodik, hogy szakértelem hirlapiról gyakorlatossággal mindenre kiterjedő figyelem mellett a lap szerkesztésében a vezérelv a közügy, különösen Magyarország gazdának érdekeit minden ténre szolgálni és előmozdítani. E lap jelenleg másodnaponként jelenik meg (hetenkint 3-szor), de még ez év folyamán napi lappá fog átváltatni s mint ilyen egyedüli és hűzágpótló lesz a magyar szakirodalmi tere. Tartalma felől az összes gazdasági érdekeket, egyes rovataiban a gazdaságt minden ágával találkozik az olvasó s hogy a magyar gazdagközséget teljesen kielégítse, az üzleti és politikai tere előfordult eseményeket szakszerűen adja elő. A „Magyar Föld” előfőtői közt hának legelső uradalmainak, gazdasáinak és olvasókörreinek neveit találjuk s amint meggyőződni volt alkalmunk, városunkban és megyékben is tekintélyes számu előfőtői vannak. A „Magyar Föld” előfizetési ára: egész évre 12 frt, fél-évre 6 frt. negyedévre 3 frt, mely ár a lapnak napi lappá való átalakítás esetén nem fog felemelteni, daczára hogy ez által a lap kiadásai megkészszerződnek. A legmelegebben ajánljuk e kitűnő szaklapot városunk és megyénk gazdagközségének és olvasókörének figyelmébe. Mutatvány számokkal a „Magyar Föld” kiadóhivatala (Budapest, Erzsébet-körút 27. sz.) szivesen szolgál.

„A szeszés folyadékokkal való kereskedés Magyarországon.” Ilyen című munkára hirdet előfizetés *Osváth Imre* kir. törvényszéki bíró. a „Magyar Kereskedők Lapja” regále-rovatának vezetője. A munka égető szikéséget van hivatva pótolni, miután az italmérsi jövedéki törvény folytán minden eddig megjelent ismertető és magyarázó mű hasznavehetetlenné vált. *Osváth Imre* munkája a legnagyobb alaposággal tárgyalja a régiebb és újabb rendelkezések (törvények stb.) egybevetésével a szesz és egyéb szeszés italok nagyban forgalmát (szesz, bor-, sör-, nagykereskedést), a szeszés italok kismértékbeni forgalmát a kisméretű, a zárt edényekben engedélyezett elarusítást (kismértékbeni elarusítást) a kímérés és kismértékbeni elarusítás engedélyezésének feltételeit, az italmérsési illetéket, az italmérsési adót, az italmérsési jövedék hasznosításának módjait, az italmérsési adóberletet, a kizárólagos italmérsési jogosultságot stb. A munka nyolczadret nagysággal 10—15 svnyi terjedelemben fog megjeleni. Előfizetési ára 1 frt. (bolti ára 2 frt lesz), mely összeg november 15-ig a „Magyar Kereskedők Lapja” szerkesztőségéhez (Budapest, Erzsébet-körút 27. sz.) mint a mű kiadóhoz küldendő. Ajánljuk e nagy fontosságu szakmunkát az érdekeltek (közégek ügyvédé, kereskedők regálebírlők) figyelmébe.

**Bábéli zavar regale-ügyekben.** Az italmérési jövedéki törvények az év folyamán oly nagymérvű és gyökeres változásokon mentek át, hogy annak szövevényei közt a laikusnak eligazodni teljes lehetlenség s egyes bonyodalmas kérdések megfejtése az ez ügyekkel behatóan foglalkozó szakembereknek is gondot és fejtörést okoz. Pedig e törvény hazánk lakosságának igen tekintélyes részét közelről érdeklí és naponta merülnek fel esetek melyeknél ez illetők anyagilag érdekelve vannak s így azok helyes elintézése nagyon is érdekükben áll. A „Magyar Kereskedők Lapja” az egyedüli organum szakirodalmunkban, mely felismerve a regaleügyek fontosságát és méltányolva az érdekeltek közönség érdekeit, önálló rovatot nyitott hasábjain a regale-ügyek megbeszélésére és ismertetésére. Ennek állandó vezetése sikerült megnyernie az e téren szak tekintélynek elismert Osváth Imre kir. törvényszéki bírót, aki a lap előfizetőinek minden a lap szerkesztőségéhez intézett regale-ügybeli kérdéscikkre, a lapban készséggel ad választ, szakszerű részletes utasítást és tanácsot. Egyetlen ily tanács és utbaigazítás bőven kárpótol azért a csekély összegért amibe a lap előfizetése kerül, melynek különben a kereskedelem összes érdekeit felkaroló tartalmazma olyan, hogy az minden kereskedő és iparos-üzletemberre nézve nélkülözhetetlen tájékoztató és vezetőül szolgál. A „Magyar Kereskedők Lapja” előfizetési ára félévre 4 ft, s negyedévre 2 ft, mely összeg a lap kiadói hivatalához (Budapest VII. Erzsébet-körút 27 sz.) legezélszerűbben postautalványon küldendő be.

**Nyilt-tér.)\***

**Osztirigák, kagylók és különféle fajtájú halak.**

Alulírott látorkodik a t. közönség tudomására hozni, hogy üzletében mindenkor *fris osztirigák, kagylók és mindenféle fajtájú halak* bő választékban igen jutányos á-

\*) E rovat alatt közöltékért nem vállal felelősséget a szerk.

rak mellett kaphatók. *A pontos kiszolgálás és szállítástért* ugyiszintén a megrendelt árú jó minőségéért kezesség vállalattik.

Zára, 1890 október 22-én

kiváló tisztelettel  
**FERRI SIMON.**

Felelős szerkesztő: Schmidt Jakab.  
Segéd szerkesztő: Doroszlai Denk Árpád.  
Szerkesztő-tulajdonos: Mócs Zsigmond.

Alapítotott 1858. Kívétel az összes világrészekbe.

József főherceg ö. cs. és kir. Fensége ndvari szállítója.

Első magyar gép- és tüzelő-szerek gyára, harang- és ércöntőde.

**Walsér Ferencz**

BUDAPEST, VII. Rottenbiller-utca 66.

készít tüzfecskendőket gőz- és kézerőre minden minőség és nagyságban, kerti fecskendőket, vízfordó kocsikat stb., tüzelő szállító kocsikat, öntöző készülékeket magas nyomású vízvezetékhez, légszecs-fecskendőket (Extintoreket), tüzelő létrákat (a legnagyobb toló létráktól a legkisebb kézi létrákig), tüzelő omnibuszok és tüzelőgépi szerkocsikat, tüzelő lé-génységi felszereléseket, gőzszivattyúkat, kútszivattyúkat, borszivattyúkat, szivattyúkat, bármely ezétra, Centrifugal-zivattyúkat, légnyomású póczegődőr-tisztító ké-szüléket, érczhangokat minden nagyság-ban (az eddigi előállított legnagyobb 9700 kilogram), érczöntvényeket vasutak, gőzha-jók és gyárak számára, elvállal teljes viz-művek és magán vízvezeték építését és felszerelését, nyilvános gőz- és kádfür-dők berendezését, closetek és bármennyű közegészségügyi tárgynak szállítását.

Árjegyzékek és költségvetések ingyen és bérmentve

Levelezés magyar, német, francia, olasz, szerb és román nyelven.

**Hirdetmény!**

A nagytek m. k. dohány jövedéki központi igazgatóságának 1890 év október hó 9-én kelt 11655 számú magas rendelete folytán az a-lórirott m. k. dohánygyári igazgatóság részéről ezennel közhírré tété-tik, — miszerint az itteni m. k. dohánygyárnál 1891. évben szükségel-tető kemény és puha palló deszkák, — kemény deszkák, — kemény tü-zifa, — kőszén és faabroncsok szállításának biztosítása iránt verseny tárgyalás nyitattik.

A körülbelül szállítandó mennyiségek a következők:

1. Puha deszka 3-8 m. széles 2 cm. vastag 1000 drb. 21-1 c. széles  
4000 " 26,3 " "  
1000 " 31,6 " "  
összesen 6000
2. " " " " 13 m/m vastag 10000 " 21-1 " "  
36000 " 26,3 " "  
10000 " 31,6 " "  
összesen 56000
3. Palló deszka jávorfa 4 m. hossz. 5-3 c. vastag 27 c. széles 32 drb.
4. Tüzifa kemény 1 m. hosszú. . . . . 250 □ m.
5. Kőszén . . . . . 8000 m. m.
6. Faabroncs nagy 3—3½ m. hosszú 2 cm. vastag . . . 400 drb.
7. " kis 1½—2 " " " 1½ cm. vastag 80000 " "

Ezen verseny tárgyalásra a vállalkozók azon megjegyzéssel hi-vatnak meg, — hogy 50 kros bélyeggel ellátott lepecsételt ajánla-taikat a követelendő ár 10%-os bánat pénzével vagy készpénzben vagy pedig annak a helybeli m. k. fővámhivatalnál történt letételé-ről szóló pénztári nyugtákkal együtt legkésőbb 1890 évi november hó 4 én délelőtt 10 óráig a fiumei m. kir. dohánygyári igazgatóságnál nyujtsák be, — melynél az árlejtés, valamint a szállítási felletelek a hi-vatalos órák alatt a gyári hivatali irodában betekintheők. —

Az ajánlatban az egy drb. egy köbméter és 100 kg. után kö-vetelt ár számokkal és betűkkel teendő ki. —

Szöbéli vagy a kitűzött határidő után beérkező ajánlatok figye-lembe vételni nem fognak. —

**M. k. dohánygyári igazgatóság.**

Fiume, 1890. október 15.

**Legujabb! Sétabot-furulya!**

**Idényszerű ujdonság!**

A sétabot-furulya kettős ezétra szol-gal: Mint sétabot nagyon csinos kül-sővel bír, mint furulya pedig lisztán kihangolt, felette kellemes zenéjű hang-szer, melyet bárki legott megtanulhat. A sétabot-furulya felhangokkal bír mi-nélfogva bármely zenedarab rajta eljátszható. Különös fontossággal bír a **sétabot-furulya kirándulók részére**, kik könnyű módon séta-közben lépten-nyomon zenei élvezetet szerzeknek vele maguknak és társaiknak. E **sétabot furulya** ára csomagolással együtt utánvét mel-lett 1 frt 70 kr. Ajánlatosabb azonban az összeget előre beküldeni, mely esetben 2 frtnak előleges utalványozása ellenében bárhová bér-mentve elszállítatik.



**STERNBERG ÁRMIN,**

hangszeripartelepe BUDAPESTEN.

VI., kerepesi-ut 36. sz.

Kívánatra nagy képes hangszerkatalógusom érdeklődőknek ingyen és bérmentve megküldeték. — Harmonikáról szóló képes árjegyzék külön kiadásban.

**100 Márka**

fizetnek minden tüdőbajosnak, ki a vi-lághírű maláta készítmény használásával biztos javulást el nem ér. Kőhögés, rekedt-ség, asthma, tüdő- és légesőharut kiűtés stb. már néhány napi használat után el-mulnak; szájak alkalmazták kitűnő siker-rel. E maláta készítmény nem titkos szer, hanem maláta és tengeri vegyületekből állítatik elő. A legmagasabb hatóságok-tól bizonyítványok állnak rendelkezésre. Ára: 3 üveg ládában 3 frt, továbbá 5 frtos, 12 frtos 0 és 6. szállítmányok ZENKNER ALBERT, a maláta készítmény feltalá-lója, Berlin (26).

A Flandriai gróf ö. kir. Fensége

által alapított

**PALINI PEZSGŐ-GYÁR**

a legjobb, legkedveltebb és többszö-rösen kitüntetett hazai pezsgőt szol-gáltatja.

Vezér képviselő:

**STREM JÓZSEF**  
BUDAPEST, Teréz körút 5. sz.

Kapható Fiumében:

**CSILLAG & PICK-nél.**

**„ADRIA“**

Magyar tengeri hajó-zási részvénytársaság.

1890. november első havában az alant felsorolt osztályú gőz-hajók (vagy más póthajók) fognak Fiume, a nyugot-europai és amerikai kikötők között közlekedni, ha csak rossz időjárás vagy előre nem látható körülmények a meneteket meg nem akadályoznák:

Marseille	Triest, Fiume	Gőzös	1890 november
Spalato Cattaro Antivari, Bari	" "	„Stefanie“	1—10
Liverpool	" "	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
Malta, Catania, Messina Bari, (Barletta, Brindisi, Cor-fú), London	" "	„Braemar“ „Sultana“	5—15
Hull, Newcastle o/T	" "	„Palermo“	5—15
Rio de Janeiro, Santos	" "	„Szécheny“	10—20
Dunkerque	Ancona	„Tibor“	10—20
Glasgow	Trieszt	„Tisza“	15—25
Dunkerque	" "	„B. Keményi“	5—15
Rouen	" "	„Jóka“	20—30
Liverpool	" "	„Aleppo“ (Cunard Line)	20—30
London	" "	„Durham“	20—30
Fiume	Bristol	„Szápáry“	1—10
"	Bari, Messina, Catania, Mal-ta (Barletta Brindisi Corfú)	„Braemar“	1—10
"	New-York	„California“ (Anch. Line)	1—10
"	Liverpool	„Palmyra“ (Cunard Line)	5—15
"	Oporto, Dunkerque	„Stefanie“	10—20
"	London,	„Narva“	15—25
"	Leith	"	15—25
"	Hull, Newcastle o/T	„Yeddo“	15—25
"	Bordeaux	"	15—25
"	Rouen,	„Valin“	15—25
"	Glasgow	„Glenberrie“	15—25
"	New-York	„Utopia“ (Anchor Line)	15—25
"	Antwerpen	„Adria“	20—30
"	Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	20—30
"	Spalato, Cattaro, Antivari, Bari	"	20—30

A már életbe léptetett vagy még alkalmazandó vesztégzár intézkedések következtében történhető járat elmaradásért, vagy a fentemlített gőzösök későbbi indulásáért a társaság felelősséget nem vállal.

FIUME, 1890. szeptember hóban.