

# A TENGERPART

NAPILAP.

V. évfolyam.

FIUME, kedd 1908. október 20.

218. szám.

Szerkesztőség és kiadóhivatal (telefonszám 229)  
Vicolo dell' Ospedale, Wurzer ház I. emelet.

Nyomda telefonszáma (sürgős esetekben) 920.

Előfizetési ár:

Egész évre . . . 24 kor. | Negyedévre . . . 6 kor.  
Félévre . . . 12 kor. | Egy hónapra . . . 2 kor.  
Egyes szám ára 6 fillér.

HIRDETÉSEKET

kiadóhivatal mérsékelt áron számít.

Hivatalos hirdetések 6 hasábos petít sorja 40 fillér.

## Uj vasut Budapest és Fiume között.

Irta: Polgár Iván dr.\*)

Eppen most 35 éve annak, hogy a Károlyváros—Fiume vasuti vonalat átadták a forgalomnak s így 1873 október 23. óta hazánk egyenes vasuti kapcsolatban áll kikötőjével, Fiumével s általa a világtengerekkel. Harmincöt év az ember életében is elegendő arra, hogy egy férfi reményteljesen és büszkén tekintsen maga is saját szülőföldjére, aki hivatva van atyja gondjainak terhét megosztani, neki segítséget nyújtani s a szülő mesterségét folytatva, önálló üzletét még atyjánál is forgalmasabbá, virágzóbbá tenni. Ilyen segítőt, utódra van szüksége a budapest—fiumei fővonalnak is. Nem mintha öregsége miatt elgyöngült volna, hanem mert üzleti forgalma oly nagy, hogy régi rendszerű, szűk helyiségében a folyton szaporodó munkát elvégezni alig bírja, bármennyi segítséget alkalmazzon is. Szóval nem a munkaerő, hiányzik, hanem az üzleti helyiség kicsiny és nehézkes kezelése.

Hogy az üzleti helyiség kicsiny, ez alatt azt értjük, hogy a vonal és a pályaudvarok bővítésre szorulnak, minthogy a mai kívánalmaknak már csak nagy bajjal tudnak megfelelni. Állításunkat többféleképp lehet bizonyítani.

A mai világban bármely tengeri kikötő nagybodásával lépést kell tartania az oda-szolgáló szárazföldi forgalmi eszközök növekedésének is. Csak hogy miközben a mi kikötőnk a lefolyt harmincöt év alatt igen sokat fejlődött, amíg jelenben is, a nagy vasuti beruházás körültekintően Fiume kikötőjének bővítéséről sem feledkezett meg, addig vasutja ma is a régi állapotban van. Sőt Fiumének nem is lehet nagyobb arányban fejlődnie, mint amennyi behozott és kiviendő árut el bír szállítani jelenleg létező egy szál vasutja. Azt hinnünk ugyanis nem szabad, hogy a magyar kereskedelmi kormány vagy a Máv. igazgatósága Fiume fejlesztése által az ott felgyülemelő árucikkeket St.-Peter in Krajinán át Ausztriának és a déli vasutnak engedje át szállításra. A kikötőnek és vasutjának fejlődése közt nincs meg a megkívánt egyenes arány.

Hazánk határát a félkörben övező Ausztria felé tizenkilenc helyen lépi át a vasut, közülük három ízben két-két sínpáron; Boszniába három helyütt, Szerbiába egy helyütt, Romániába négy helyütt megy át a vonat; ezenkívül még Ausztriával, Szerbiával és Romániával egy-egy kitünő vízi útunk is van: a Duna; Boszniával is egy, a Száva. Tehát csak a tenger, ez a világhatalommal összekötő, olcsó vízi út az, ahová csupán egyetlen-egy sínpáron szállíthatja áruit Magyarország. A szabadság hazája, Svájc, s a művészetek otthona, nem riad vissza semmiféle merész tervtől, nem sajnálja a milliárdokat, hogy az Alpok hegygerincén az összeköttetést mentül sűrűbbé tegye. Itáliának három bámulatos alkotása, vasból való műútja van Franciaország és Svájc felé az Alpok sziklatömegén keresztül; közülük a Simplont csak 1906 májusban adták át a forgalomnak, kitünően bevált; és mégis már megint három új tervet törlik a fejüket az olaszok, hogy hazájuk forgalmát minél jobban növeljék az előbbi két ország felé.

\* E nagyérdékű cikket, melyet lapunk mai és holnapi számában két részben ismertettünk, Polgár Iván dr. szakavatott tollából a B. H. tegnapi száma közli.

Csak hazánk nem kell a Karszton át több vasut? Itália bővében van a tengeri kikötőknek; mi meg ezt az egyet sem akarnók szorosabban Budapesthez fűzni, s a lehető legjobban jövedelmeztetni? Talán ez az egyetlen, meredek hegyi pálya minden időre maga fogja közvetíteni a magyar föld és a magyar tenger érintkezését?

Ugyan nem hozna-e nagyobb jövedelmet hazánk az az egyetlen kikötője, ha valamely más irány is összekapcsolná létesítőjével, főntartójával? Főképp, ha az új vonal kedvezőbb volna a mainál! Bizony, eddig nekünk, sajnos, csak nyugat és észak felé volt szükségünk a sűrű összeköttetésre, amerre az árucikkért pénzünk kivándorolt; de szeretjük hinni, hogy ha nemzeti kormányunk derült ége állandó lesz, rövid idő alatt dél és kelet felé is rászorulnak több irányú forgalmi eszközre, mert áruinknak piacot csak arra remélhetünk. Így aztán csakhamar eljön az idő, mikor egy sínpáron és ezen a vonalon Fiumével való összeköttetést tovább föntartani lehetetlen, vagy csak oly föltétel alatt, hogy a forgalom növekedését magunk akarjuk gátolni s ezzel hanyatlásunk útját egyengetni. Ez pedig egyetlen magyar hazafinak sem lehet törekvése!

### A mai utvonal nehézségei.

Arról, hogy Fiuménkat a most üzemben levő vonalon egy igen nehéz pálya fűzi hozzá, az anyaországhoz, mindenki meggyőződött, aki csak egyszer is utazott rajta keresztül. A pályatest ugyanis a Karszton oly nehéz lejtőviszonyokkal van terhelve, hogy kilométerenként husz-huszonegy métert emelkedik, sőt Lics állomás előtt 25‰ mind a két irányban a lejtő; a vonal magasabb pontján, a Sljemealaguton nyolcszázharminchat méter tengerföltre magasságban bujnak keresztül fárasztó pályájukon a füstölgő óriások. Vagy hogy másképp alkossunk magunknak fogalmat a nehéz pálya merészségéről, az említett emelkedés olyan lejtőnek felel meg, amelyen — egyenes vonalban képzelve — Gombás kassa-oderbergi állomástól Csorba állomás föltől a levegőben éppen a Lomnici csucsra jutna föl a vonat a nyolcvannyaló kilométernyi uton.

Vessünk egy pillantást arra, hogy ez a 25‰ emelkedés mennyire lassítja a közlekedést. A Fiume—Plasse közt levő 28 kilométernyi utat a gyorsvonat megteszi fölfelé egy óra 16 perc alatt, lefelé átlag negyvenhét perc alatt személyszállító tehervonatnak pedig kell fölmenet két óra harminc perc, lefelé meg egy óra 9 perc. Holott tudjuk, hogy ugyanazon fővonalon másutt, pl. Budapest k. p. u. Adonypusztaszabolcs között egy óra tizenöt perc alatt hatvankilenc kilométert megfut a gyorsvonat; a személyszállító tehervonat pedig Ujdombovár—Simontornya közt két óra 30 perc alatt hatvanhárom kilométert.

Ez a 25‰ emelkedés akkora akadály, hogy míg sikon a lokomotív ötvenöt—hatvan kocsit visz, addig itt husz teherkocsinál többet el nem bír. Ha használna több teherkocsiból áll a tehervonat, akkor már két lokomotivnak kell dolgoznia a meredek hegyoldalakon.

Ennek szükségszerű következménye, hogy a tehervonatok száma a Karszton nagyon fölszaporodik és teljesen bizonytalan. Naponta rendszeren három gyors-, két személy- és egy

vegyes vonat és tíz tehervonat közlekedik Fiuméba is. Fiuméből is; ezeken kívül szükség szerint van hét tehervonat oda és szintén hét vissza. Mivel a tehervonattal rendkívül lassu, a pálya sokáig el van foglalva; és mivel a szemközti jövő vonatok elől sokszor ki kell térni, azért a szállítmány haladásában mindannyiszor hátráltatást szenved.

Ennek aztán az a szomorító következménye, hogy egy tehervonat Budapestről Fiuméba, vagy viszont huszonhat óra 28 perc alatt érkezik meg, nem is számítva az Ujdombovár Zágráb. C.-Moravica állomásokon töltött várakozási időt.

Az ilyen meredek pályán a vontatás lassúságával karöltve jár továbbá a pálya hosszabodása is. Például Fiume—Fuzsine egymástól való egyenes távolsága a levegőben mérve huszonhárom kilométer, a vasut pedig, hogy emelkedése az óriási lejtőn arányosan oszolja kel, addig kénytelen kanyarogni, míg végre negyvennégy kilométerrel éri csak el Fuzsine állomást, utja tehát csaknem megkétszereződik.

A Karszton eszerint a vontatás rendkívül lassan és kelletlenül hosszabb pályán történik; ennek következtében aránytalanul sok időbe és sok pénzbe kerül.

Ime ilyen a fiumei fővonal s a leírt módon teljesíti a naponként reánehézedő munkát, amely évről évre szaporodik! Minthogy így áll a dolog, senki sem kételkedhetik, hogy ez az egy vonal már a legközelebbi jövőben semmiképp sem tud eleget tenni feladatának.

### Uj vonal a Karszton keresztül.

Mit kívánnánk hát egy új vaspályától? Szerény nézetünk szerint azt, hogy: 1. minél közelebb maradjon a tengerszínhez, 2. ha lehetséges rövidebb legyen a mainál.

Hogy Budapest tengeri kikötőjéhez a jelenleginél könnyebben járható vasutat nyerjen, mely irányban lehetne elérni ezt a célt úgy, hogy az előbbi két kívánalomnak is a lehető legjobban eleget tegyünk?

Vegyük kiindulási pontunknak a Kulpa forrását, innen megyünk Fiuméba, azután majd Budapest felé. Főnt vagyunk Horvátországban közel az osztrák határhoz, Modrus-Fiume megyének Csabar járásában, ott, ahol háromszáz kilencven méter magason, Razloge falu alatt a hatalmas vizű Kulpa másodszer tör elő a föld alól. A kulpa forrásától indulunk föl a Krasicevicsa patak völgyén a hasonló nevű falucskaig. Krasicevicsa községnél alkalmas ponton mintegy négyszáz méter magasságban lehetne északi nyílása az új alagutnak, amely délnyugatnak a Risnjak orom alatti haladna el nem egészen tizenhét kilométer hosszúságban, déli nyílását kapná a kamenjak tető lábánál háromszáz tizenöt méter tengerföltre magasságban. Eszerint az alagut két bejárati felszínkülömbösége nyolcvanöt méter volna, ennyit kellene a nyílegyenes pályának emelkednie, vagyis kilométerenként öt métert. Ha esetleg a helyszíni szemle alapos okot találna abbéli félelemre, hogy a Risnjak gyomrában az alagut oly nagy mennyiségű vizet kaphat, amelynek öt méteres esése a pályatestre nézve romboló hatást gyakorolhat, akkor a Kamenjak oldalán kijöhet háromszáznegyven méter magasságban az alagut, miáltal hosszúságban is természetesen kisebbdni, lejtője is szelidülni fog.

Az alagut déli kijáratából egyenesen nyugatnak tartson a vonat, a híres Lujza ut mellé csatlakozva, azután Sobolj, Csavie, Csernik, Mavrinci, Kukuljanovo érintésével forduljon be Buccari máv állomásra, amit a tizenegyedik kilométeren ér el az alagutól számítva.

Ez a kis forduló azért szükséges, hogy a pálya az alagút nyílása és Buccari közé eső ötvenhárom méter felszínkülönbséget lehetőleg csekély (nem egészen 5<sup>o</sup>/<sub>100</sub>) emelkedésben tesse meg.

Az alagútból Buccari állomásra rövidebb uton is eljuthat a vonat, ha kijövet után délkeletre fordul; ez esetben már négy kilométerre elérné a máv mai vonalát azon a ponton amely körülbelül háromszázhat méter a tenger fölötti és a honnét Buccari állomás csak két kilométer. Így az egész távolság hat kilométert tenne ki; csak hogy megint a 22<sup>o</sup>/<sub>100</sub> emelkedésen kellene küzködni két kilométer hosszban, s a mi a legfőbb; még egy új, bár kisebb alagút válnék elkerülhetlenné.

A mai pályához Buccariban való csatlakozás azért ajánlatos, mert egyrészt a tengerszintől az alagútig a kellő emelkedésnek és fordulásnak ugyanis meg kell lenniök, másrészt Buccari állomásig már ugyanis tervezik a második vágányt.

Annak a gondolatnak, hogy ha már alagút épül, végképpen mellőzzük a kacskaringós utat, vagyis Krasicevicától tartson az alagút a Velenice lábáig, ahol mintegy 100 méter magasban egyenest belenézne az északdéli irányu mostani máv vasut, két nagy akadály állja útját.

Első az, hogy akkor huszonhárom méteres alagutat kellene furni, a minek költséges voltát bizonyítani fölösleges; második pedig, hogy a hegy belsejében építendő pálya állandó emelkedése 13<sup>o</sup>/<sub>100</sub> volna, ez pedig mind fogalmi, mint vízvezetési szempontból újabb nehézségeket támasztana.

E tervezetünkben ajánlott alagút hossza nem egészen biztos; oka ennek egyrészt az, hogy a köztudomás szerint vízben szegény Karszt belseje bizonyára bőven fog az alagútnak leszívargó vizet szolgáltatni, ami aztán az alagút lejtőjének meghatározásánál, ez meg viszont a hosszúság kérdésénél lép föl parancsolólag.

Másrészt pedig az, hogy a műtani bejárás a környék ügyes kihasználásával s a technika vívmányaival pár száz méterrel rövidítheti a villamos furók munkájának hosszvonalát.

Mindazáltal a — mondjuk — tizenhét kilométeres alagút építésétől nem szabad visszariadnunk. Tudjuk, hogy gazdaságosabb volna egy könnyebb járatu pálya, bizonyos, hogy ugyanaz a teher négyszáz méter magasra vonatva fél akkora hajtó erőt kíván mintha 800 méterre kell fölvenni; vagyis az alábbi esetben mindennemű szállítás kétszer kevesebb kiadást követel s így a pálya kétszer annyit jövedelmez mint az utóbbi esetben.

Már pedig ezen alagút megépítésével a nyolcszázharminchat méter legnagyobb magasságu fiumei vaspálya segítségével olyan új fővonal létesíthető, amely négyszáz méternél magasabbra nem megy és egyúttal 5—7<sup>o</sup>/<sub>100</sub> emelkedésnél magasabbra sohasem fog szorulni.

Már hogyné fizetné ki magát az az alagút, amelynek segítségével Fiuméből százharminckilenc kilométerre Károlyvárosban vagyunk amit ma a Karszt hátán csak százhetvenhat kilométerre érünk el.

Az az alagút, amelyen a pálya egyszerre harminchétfő kilométerrel lesz rövidebb és — a mi még fontosabb — négyszázharminchat méterrel száll majd alacsonyabbra! Az az alagút, amely lehetővé teszi, hogy Fiuméből három óra alatt Károlyvárosban van a gyorsvonal, holott ugyanezen két város érintése ugyanazon gyorsvonalnak ma még öt óra hosszan tartó munkájába kerül.

## UJDONSÁGOK.

— **A rappresentanza.** A városi képviselőtestület pénteken félbeszakított ülését ma este 6 órakor folytatja. Az ülés napirendjén a pénteken le nem tárgyalott tételek s ezek között az utcák új elnevezése is van.

— **Az iskolaszék ülése.** Az iskolaszék szerdán f. hó 21-én este 6 órakor Zanella Rikárd elnöklele alatt ülést tart.

— **Kinevezés.** A vallás- és közoktatásügyi miniszter **Poldrugo** Janka okleveles tanítónőt 1909 január 1-én kezdődő hatálylial rendes állami népiskolai tanítónővé nevezte ki és szolgáltatatlire népiskolai tantárgyak tanításának ellátására a fiumei bencés apácák zárdájában levő elemi iskolához rendelte.

— **A kormány terve a levantei forgalommal.** Csupa ideiglenes megállapodás, a szubvencióknak érdemtelen és aránytalan kiosztása és a végleges szerződések halogatása képezik a kormány kereskedelmi tengerészeti politikájának a gerincét. Ujabbant azt halljuk, hogy a kormány eddigi tehetetlenségét egy újabb merész ötlettel akarja reparálni. Arról van ugyanis szó, hogy a kormány egy kalap alá akarja hozni a tengerhajózási társaságokat. Ez a terve a levantei hajózás megerősítését célozza. A kormány azt szeretné, ha az Adria magy. kir. tengerhajózási társaság az „Atlantica” tengerhajózási társaság, a Magyar Keleti Tengerhajózási Társaság és a Magyar Folyam-Tengerhajózási Társaság a levantei forgalom lebonyolítására és erősebb kiterjesztésére vagy egyesülnének vagy szorosabb szövetségre lépnének. A terv még kissé homályos, mert maga a kormány sem tudja még, hogy milyen formát adjon ennek a fantasztikus ötletének, mert eddig mindössze annyi bizonyos, hogy a kormány ezt az óhaját, illetve tervét közölte az érdekelt társaságokkal. A szóban forgó vállalatok természetesen nem hajlandók a merész kombinációhoz még csak keretül sem szolgálni, mert egyik sem mond le függetlenségéről és arról a jogáról, hogy mint önálló vállalat folytassa üzletét és teljesítse hivatását. Tény az, hogy a terv fölmerült, de abból aligha lesz valami. A kormány pedig egyelőre ragaszkodik ötletéhez s ezért köt csak ideiglenes megállapodásokat és ezért nem tud irányt szabni tengerészeti politikájának.

— **Életmentő tengerész.** A hivatalos lap tegnapi száma közli, hogy a király elrendelte, hogy Macher Alfréd sorhajózási társaság egy alantának a vízbefúlástól saját élete veszélyeztetésével véghezvitte megmentéséért, a legfelső megelégedés kifejezése tudtul adassék.

— **Elkobozott irredentista lap.** A helybeli „Giovine Fiume” című lapot, mely szombat délután megjelent számában a polgármester ellen, kapcsolatban az utcák új elnevezésével véresszájú cikket közölt, elkobozták s az összes dohánytözsdékben este 7 órakor lefoglalták a meglevő példányokat. A lefoglalás azon a címen történt, hogy a lap Bosznia-Hercegovina annexiójáról Ausztria-Magyarországot támadó cikket közölt. Hír szerint a lapot az inkriminált cikk kihagyásával ma újra kinyomatják.

— **Házasság.** Schreiber Adolf, a Wolff Lipót fia kismartoni borkereskedő cég fiumei fiókjának vezetője tegnap vezette oltárhoz Alsó Domboruban Schwarz Friderika kisasszonyt.

— **Uj bankok Abbaziában.** A fiumei Kereskedelmi Bank alapítás alatt levő új abbaziai pénzügyintézet véglegesen megállapította cégét és alaptőkéjét. Az intézet „Bank-Actiengesellschaft für die oesterreichische Riviera” nevet fogja viselni és egyelőre 300 ezer korona alaptőkével kezdi meg működését. A bank az „Erzherzog Ludwig Viktor”-fürdő épületében bérelt helyiséget és még ez évben veszi fel tevékenységét.

Ezzel kapcsolatban megemlítjük, hogy Abbaziában legközelebb a trieszti „Adriatische Bank” nevű horvát pénzügyintézet, mely a susáki Litorale takarékpénztárral áll szoros összeköttetésben, szintén fiókot nyit a Jadran-villában.

— **A bér.** Zágrábban szombat délután három órakor beállított egy Luigi Simoni nevű olasz közműves Carnelutti József építész és olasz konzul irodájába s fölmutatott egy számlát kétszáz koronáról, melynek kifizetését sürgette. A konzul fia, aki egyedül volt az irodában figyelmeztette a közművest, hogy nem fizetheti ki az összeget, mert atyja néhány nap előtt 500,000 korona passzívával csődbe jutott. Simonit ez oly dühbe hozta, hogy átkozódni kezdett, revolvert ragadott ki zsebéből és a fiatal Carneluttira lött. Ebben a pillanatban lépett be az építész felesége és rémülten látta, hogy fia összerogy. Az asszony segítségért kiáltott és a fiára borult, ekkor a közműves kétszer is célba vette az asszonyt. Az egyik golyó a fején, a másik a mellén találta és Carneluttinét súlyosan sebesülve összerogyott. Az előszobából bero-

hant egy olasz munkás, akinek az irodában dolga volt. Amint Simoni őt meglátta, kétszer rálőtt s ez a két golyó is talált. A három sebesültet kórházba szállították, a merénylőt pedig megkötözve vitték a rendőrség fogházába.

— **A trieszti pestiseset utóhangjai.** A pestisben megbetegedett Devich matróz, kit annakidején a trieszti járványkórházba szállították most lábadozó állapotban van úgy, hogy pár nap múlva elhagyhatja a kórházat. Dr. Gioseffi orvos, ki a beteggel együtt több mint három hétig volt a kórházba bezárva, miután elmúlt minden veszély, tegnap elhagyta a kórházat. A járvány fészke, tudvalevőleg az Erzherzog Franz Ferdinand gőzösöt, volt és csak a trieszti tengerészeti hatóság erélyes gyorsan fogatosított intézkedéseinek köszönhető, hogy sikerült a járvány továbbterjedését idejekorán megakadályozni.

— **Élgázolta a kocsija.** A felső Belvedere utcán, szombaton délután 6 óra tájban súlyos baleset történt. Galich István kocsis lefele hajtattott az utcán, midőn lovai egyszerre megbokrosodtak s iszonyu gyorsasággal rohantak a lejtőn lefelé. A kocsis valahogyan lebukott s a lovak mint egy 200 méternyire vonszolták magukkal két fiatalember fogta meg a lovak istrángját s így sikerült megállítani a kocsit, mely mellett a kocsis borzasztóan megcsönkítva feküdt eszméletlen állapotban. A szerencsétlen embert hazavitték családjához és most élet és halál között lebeg.

— **Mr. Watchorn az amerikai bevándorlászról.** A newyorki bevándorlási biztos Mr. Watchorn állítja, hogy az Európából az Egyesült államokba irányuló kivándorlás a jövő évben olyan mérvet fog ölteni, hogy 1909. évet ebben a tekintetben a rekord év elnevezés fogja megilletni. Szerinte az Egyesült Államok közigazgatása nemcsak normális mederbe fogja a jövő évvel visszatérni, hanem az eddiginél jóval nagyobb irányokat fog ölteni, a közigazgatás minden területén. Ebben az évben több mint egy fél millió ember távozott az Ujvilágból, ezek nemcsak maguk fognak 1909-ben visszatérni, hanem magukkal fogják hozni rokonaikat és barátaikat is.

— **Arverés az állomáson.** A helybeli állomásfőnökség közlése, hogy holnap, f. hó 20-án d. e. 9 órakor a máv 33. számú raktár helyiségében nyilvános árverés útján a következő árúk fognak eladatni u. m.: használt ruha, tisztító por, faáru, szőnyeg, pótkávé, porcellán, pálinka, előszoba falrészt, üres hordók, paprika, seprők, vastűzhely, ingóságok, kézműárúk, cognak, babérlevél, faragott tölgyfa, gázcső, képek, üres koffer, motor, vaskarika, vasuly, ócska bádóg, bőr, műtrágya, rongy, papírprés, üres zsákok, vasbronce, gázolaj, papírzsákok stb.

— **Abbazia vendégei.** Abbaziába f. évi szeptember elsejétől október 14-éig 4955 fűrdővendég érkezett. Az utolsó héten f. hó 8-ától 14-éig 534 volt az érkezettek száma. Az október 14-én jelenlevő fűrdővendégek száma 1773-at tett ki.

— **A kikötőből.** Október 18-án. Indult: „Slavonia” angol gőzös Newyorkba 891 kivándorlóval és 560 tonna vegyes áruval „Carlo” osztrák gőzös Triesztbe üresen, „Zrinyi” magyar gőzös Valenciába 200 tonna fával és 60 tonna vegyes áruval.

Október 19-én Érkezett „Árpád” magyar gőzös Marseilleből 230 tonna vegyes áruval, „Venus” osztrák gőzös Triesztből üresen.

x **Uj magyar hentes üzlet.** Szathmáry György, a helybeli Baccarcich cég volt első segédje, Viccolo della Germania 1. szám alatt a kis vásárcsarnok közelében e hó 20-án magyar hentes üzletet nyit, hol az összes e szakmába vágó cikkek kitérő minőségben tisztán készítve és kezelve naponta frissen kaphatók lesznek. Ajánljuk a törekvő fiatal magyar iparost a fiumei magyarság jóindulatu figyelmébe.

## Távirat ◀▶ Telefon.

### Törökország és Bulgária.

KONSTANTINÁPOLY, okt. 19. Itt a legutóbbi napokban úgy állt a helyzet, hogy mindig 24 órától 24 órára várták a háboru kitörését Bulgáriával. Most azonban a helyzet lényegesen javult, mivel Bulgáriától garanciák és megnyugtató kijelentések érkeztek.

**A török mozgósítás.**

KONSTANTINÁPOLY, okt. 18. Hivatalosan határozottan megcáfolják ama híreket, hogy az egész török hadsereget mozgósították volna, valamint helytelennek jelentik ki a részleges mozgósításról szóló híreket is.

**Az osztrák és magyar áruk bojkottja.**

TRIESZT, okt. 19. Az osztrák Lloyd igazgatóságától vett értesülés szerint az „Enterpe” gőzös Mersinában nem rakodhatott ki és kénytelen Beyruthba tovább menni.

Szintúgy nem végezhetett a „Salzburg” gőzös Szalonikiben semmit, és még ma hétfőn elhagyta a kikötőt.

Szmirnában a „Hurgária” szabályszerűen el tudta végezni munkáját. Az „Urano” gőzös is kirakhatta áruát és miután 800 tonna újabb rakományt vett fel Szmirnában, tegnap, vasárnap délelben Trieszbe indult.

Konstantinápolyban a helyzet változatlan. Az összes hajók kirakodhatók és a szénellátás is simán ment. Csak a „Palacky” gőzös munkálatai késtek 24 órát s végül kénytelen volt áruát egy részét Konstantinápolyban, másik részét pedig Haider-Pasában kirakni.

**Hírek Szerbiából.**

BELGRAD, okt. 19. Tegnap este egy több ezer emberből álló néptömeg, többnyire fiatal suhancok, végigvonult a városon és „Le Ausztriával” kiáltásokkal összezúrták számos osztrák és magyar cég tábláit. A rendőrség nem volt képes a zavargókat munkájukban megakadályozni. Este tíz órakor ismét helyreállt a városban a nyugalom. Számos letartóztatás történt.

Pasics volt miniszterelnök Szent-Pétervárra készült, hogy -- mint mondja -- emlékeztesse a cárt apjának ama ígéretére, hogy nem fogja sohasem megengedni Bosznia annektálását Ausztria-Magyarország által.

**A boszniai szerbek az annexió mellett.**

SZERAJEVO, okt. 19. A független szerb párt ma egy gyűlésében elhatározta, hogy egy 60 tagú deputációt küld ő felségéhez, amely a boszniai szerbek hódolatát és köszönetét fejezte ki az annexióért.

**Khuen-Héderváry redivivus.**

ZÁGRÁB, okt. 19. Itt elterjedt hírek szerint Khuen-Héderváry grófot, Horvátország volt bányát kinevezik Bosznia-Hercegovina helytartójává.

**Beck báró a királynál.**

BUDAPEST, okt. 19. Beck báró osztrák miniszterelnök ma a cseh válság ügyében hosszabb kihallgatáson volt a királynál.

**A hadügyminiszter Budapesten.**

BUDAPEST, okt. 19. Schönaich báró közös hadügyminiszter ma ismét Budapestre érkezett.

**A delegáció tárgyalásai.**

BUDAPEST, okt. 19. A magyar delegáció pénzügyi albizottsága Harkányi Frigyes báró elnöklété alatt ma ülést tartott, melyben letárgyalták és elfogadták a közös pénzügyminisztérium költségvetését.

**Apponyi Jászberényben.**

JÁSZBERÉNY, okt. 19. Apponyi Albert vallás- és közoktatásügyi miniszter több képviselő társaságában, leutazott Jászberénybe, ahol nagy óvációkkal fogadták. A városházán elmondott beszámoló beszédében reszortjának ügyeire nézve kijelentette, hogy politikája a felekezeti béke megszilárdítása Magyarországon. Boszniai tekintetében hangsúlyozta, hogy a magyar szent korona jogai Boszniára teljes épességben fennállanak és a kormány „keresni” fogja a jogok érvényesülésének módját. A kormány működésével teljes erővel igyekszik a nemzeti államot kiépíteni.

A beszámoló után banket volt, melyen Apponyi Albert felköszöntött mondott a királynak.

**Kossuth szobor leleplezése.**

BUDAPEST, okt. 19. Rakospalotán tegnap leplezték le Kossuth Lajos szobrát Kossuth Ferenc, Sztéryni államtitkár és számos függetlenségi képviselő jelenlétében. Kossuth Fe-

renc beszédet mondott, melyben hangsúlyozta, hogy minden Kossuth-szoborral üjjászületik a függetlenségi eszme. (De csak az eszme és nem a valóság. — A szerk.)

**Szilágyi Dezső emlékezete.**

BUDAPEST, okt. 19. Tegnap leplezték le a kerepesi temetőben Szilágyi Dezső sírmlékét. Wekerle Sándor miniszterelnök néhány meleg szóval tette le a kormány koszoruját a sírra.

**A horvát koalíció ülése.**

ZÁGRÁB, okt. 19. A horvát-szerb koalíció ma Zágrábban fontos gyűlést tartott, melynek határozatait titokban tartják. Egy újságírónak a gyűlés több résztvevője annyit jelentett ki, hogy a horvát-szerb koalíció továbbra is fennmarad.

**Zavargások Prágában.**

PRÁGA, okt. 18. Szombatról vasárnapra virradó éjjel a cseh nemzeti szocialisták nagy németellenes tüntetéseket rendeztek és többek között Aehrenthal külügyminiszter palotájának néhány ablakát is beverték, azt kiabálván: „Bosszu Szerbiáért”.

Midőn ma délelőtt tíz órakor 300 német diák megjelent a Graben-en, hogy szokásos sétányát megtartsa, több ezer csehből álló néptömeg fűtyülései és szitkokkal fogadta a németeket és több deákot inzultáltak is. Csakhamar általános verekedés támadt, melynek folyamán a rendőrség visszaszorította a német kaszinó épületébe, a tüntetőket pedig széjjelkergette. A németek válaszul a cseh nemzeti himnuszra a „Wacht am Rhein”-t énekelték.

A tüntető csehek nemsokára újból összeálltak, végigjárták a várost és kövekkel dobálták meg az összes német épületeket. A rendőrség csak délután két órakor tudott a tüntetők szétkergetésével a garázdálkodásnak véget vetni.

Súlyosan megsebesült 3 német deák. A könnyű sebesülések száma igen nagy. A délután folyamán újból megújultak a tüntetések és ismét megtámadtak s véresre vertek több német deákot. A rendőrségnek kardlapozva kellett a zavargókat szétvernie és később katonai csapatok segítségét is igénybe kellett vennie, amely megzárta a város főbb utcáit. Összesen 76 ember sebesült meg a délután és az est folyamán.

**Angol-kór.**

Ama kiváló és koncentrált táplálék, a mely a SCOTT-féle Emulsió-ban foglaltatik, táplálja a csontokat, s azokat keményekké és egyenesekké teszi. E szer hatása alatt a csontokat körülvevő hus egészséges és szilárd lesz.

**Az általános egészség a****SCOTT-féle Emulsió**

hatása alatt, rohamosan javul és az angolkóros gyermekek époló rózsás és viruló arcszint kapnak, mint az egészségesek. Az orvosok állandóan ajánlják a

**SCOTT-féle Emulsió**

használatát.



AZ Emulsió vásárlásánál a SCOTT-féle módszer védjegyét — a halászt — hárjuk figyelembe venni.

Egy eredeti üveg ára 2 K. 50 fill. Kapható minden gyógytárban.

**Elsőrendű fehérenemű uri és női divatkülönlegességek**

igen mérsékelt árak mellett kizárólag csak

**VUJA M. cégnél Fiume Via Adamich.**

Tessék erről, próbavásárlással meggyőződni!

**„DE LA VILLE” SZÁLLODA, KÁVÉHAZ ÉS ÉTTEREM FIUME, DEÁK-KORZÓ.**

Naponta a hírneves

**BARCZA JENŐ**

kaposvári cigányprimás zenekarának hányarsenye.

Az átutazó és a helybeli magyarság legnagyobb és legkedveltebb találkozó helye.

TULAJDONOS:

SZENTGYÖRGYI FERENC.

**Magyar Vendéglő**

FIUME, Riva Szapáry

(az Ungaro-Croata irodája mellett.)

Kizárólag magyar konyha. Magyar borok. Kőbányai polgári sör.

Havi előfizetők felvételnek.

Vendégszobák tengeri kilátással.

**A hölgyközönség figyelmébe!**

Értesitem Fiume és környékének úri hölgyközönségét, hogy bécsi bevásárlásomról hazaérkeztem s a legújabb modellekkel és formákkal rendelkezem. Izléses átalakítások is olcsón teljesítenek.

WEISS FANNY

Női kalap divatterme  
FIUME, Via Andrassy 13 II. emelet.

**A FIUMEI KERESKEDELMI BANK**

RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

ADRIA PALOTA FIUMBAN ADRIA PALOTA

betétkönyvek és folyószámlák után

**4% netto kamatot**

térít meg feleink.

A járadékadót a bank önmaga viseli.

**VARIETÉ INTERNAZIONALE**

Estéknként kiváló művészierők fellépte

Via Alessandrina 3. Kezdeté 9 órakor.

**Használt és új zsákok raktára.**

Bel- és külföldi gyártmányu új és használt zsákok vétele és eladása.

**Rupnik Emil**

Ürményi-tér 6. sz. Steinmann-féle ház.

Telefon 226. sz.

**Fiumei első magyar rizshántoló- és rizskeményítőgyár részv.-társaság.**

FIUME.

Különlegesség

**FÉNYKEMÉNYÍTŐ**

táblácskákban.



VÉDJEJY.

A vegyi tisztaságért a gyár kezkesedik.

**Globus Hirlapügynökség.**

Ujság-elárulás rögton a vonatok érkezése után.

Fiume, Vincenzo de Domini utca  
(az Europa szálló közelében).

