

# A TENGERPART

POLITIKAI NAPILAP.

IX. évfolyam.

FIUME, szombat 1912. május 11.

105. szám.

Szerkesztőség és kiadóhivatal (telefonszám 229).  
Gradinata del Sasso Bianco 3, Wurzer ház 1 em.

Felelős szerkesztő:

MURAI JENŐ.

Előfizetési ár:

Egész évre . . . . . 24 kor. | Negyedévre . . . . . 6 kor.  
Félévre . . . . . 12 kor. | Egy óra . . . . . 2 kor.

Egyes szám ára helyben 6 fillér.  
Hivatalos hirdetések 6 hasábos petit sorja 60 fillér.

Nyomda telefonszáma (sürgős esetekben) 932.

## Fiumei vasutunk jövője.

— Két cikk. —

Írta: Polgár Iván dr.

I.

Fiumei fővasutunk a világtengerek olcsó közlekedő útját folytatja a szárazföldön. Nagy jelentősége legjobban kitűnik, ha tengeri kikötőnek és vasutjának egymáshoz, valamint más országokhoz való viszonyát vesszük röviden figyelembe.

Szerencsés országok azok, amelyek tengeröblöt, hajózható folyót vagy csatornát jellemlhetnek meg a tengeri ut egyenes folytatójaként. De hazánk ezek közé nem sorolható. Nagy előnye valamely országnak, ha tengeri kikötői vannak. Nekünk ebből is csak egy jutott, holott az európai országok közül csak Svájc és Szerbia az, amelyek ezzel nem dicsekedhetik. Ez utóbbi küzködik érte eleget, hogy valamiképp tengerpartot érhesen; az előbbinek itt is kedvez a szerencse, fejlett ipara miatt hatalmas szomszédjai készítik részére a tengerhez vivő utat. Mert Svájc tengerparti forgalmát Német- és Franciaország is magához szeretné ragadni, amaz a Rajnát, emez a Rhonét akarja szabályozni, hogy svájci területre saját földjén át vihesse az árukat tengeri kikötőibe.

Mi a kis Montenegró hazánkhoz képest? Területe 31-ed része a magyar királyságnak, hat megyénk bármelyikénél kisebb, legjobban megközelíti Torontálmegyét és partszegélye mégis 14-szer nagyobb, mint a szoros értelmű Magyarország 5 km. fiumei partja. Ezért mondják egyesek: Fiume partja oly kicsiny, területe oly szűk, hogy nem érdemes rá költenek! Ezt emlegetheti egy olyan nemzet, amelynek bőven van módja kikötőiben változtatni. Mi ellenben míg a mai kor vívmányai szerint Fiumében minden talpalatnyi helyet ki nem használtunk, míg odavezető vasutunkat a tökéletesség magaslátára nem állítottuk, addig csak fejlesszük ezt az egyetlen biztos kikötőnként, alakítsuk át vasutját oly módon, hogy korunk legnagyobb teljesítő képességét adhasuk meg neki! Ezalatt majd csak lejutunk Knin irányában is, meg Bosznián keresztül is a dalmát partokra, ahol aztán alkalmasabb átmeneti kikötőbe is vihetjük áruinkat.

Hogy a magyar tengerpart vasutjának múltját láthassuk, érdemes egy pillantást vetnünk tengeri áruforgalmunk növekedésére! 1871-ben volt a behozatal 689.000, a kivitel 521.000 mázsa; 1891-ben behoztak 2.779.000 és kivittek 5.866.000 mázsát; 1911-ben pedig a behozatal 7.702.474, a kivitel 8.514.808 mázsára emelkedik. Kikötőnk építésétől számított 20 év alatt szinte páratlan nagy az áruforgalom szaporodása, a második 20 év alatt — különösen a kivitel terén — miért marad el tőle oly nagy arányban? Hajóink és raktáraink

hiányossága mellett főképp az, mert vasutja nagyon gyéren fejlődött.

Kikötőnk áruforgalmának korszakát 1873 október 23-tól kell számíttatnunk, amikor a Károlyváros—Fiume fővonalat megnyitották, még pedig az akkor legnagyobb terhet bíró 33,25 kilogrammos sineken. Azóta még most is ugyanaz az egy vágány végez minden szállítást s a pálya kérdésében csak a góliát sin jelöli a haladást.

Pedig hogy milyen lényeges kérdés hazánkra nézve fiumei vasutunk állapota, hogy mily értékes nekünk maga Fiume, Magyarország az a tengerre nyíló egyedüli kapuja, még jobban kiviláglik tengerhajózásunk tényleges fejlesztéséből. Fiume pályaudvarra és kikötőre a két újabb nagy beruházás közül az 1904. évi XIV. tc. 6 millió, az 1908. évi XXXI. tc. pedig 11 millió 990 ezer koronát szánt, ez utóbbit oly kikötéssel, hogy a befektetést a legközelebbi három év alatt kell eszközölni. A magyar nemzet magára a kikötőre 1872 óta 42 milliót, vasúti pályaudvarra pedig 40 millió koronát költött. A három és fél millióba kerülő rendező pályaudvar építéséhez már folyó évre 1.850.000 koronát szavazott meg 1911-ben fél millióval emelte a tengerhajózás eddigi állami szubvencióját, 1912-ben pedig még két millióval többet állított be ugyanezen célra. És még mennyi a tennivalónk!

Azon feladatokat, amik tengerhajózásunk fejlesztése körül ránk várnak, helyesen csak úgy oldhatjuk meg, ha vele lépést tartva fejlesztjük a partról hazánkba vezető vasut forgalmi képességét is. A tengeri és szárazföldi közlekedésnek ebben a szoros kapcsolatában rejlik fiumei vasutunk fontossága.

Tudjuk, hogy a magyar külkereskedelem 20 százaléka tengeri forgalmunk számlájára esik; ezt a nagy szállítást pedig mi más végzné a karszton át, mint tárgyalásra kiszemelt vasutunk? Ha aztán továbbra is van reményünk a magyar ipar föllendüléséhez, van kilátás tengeri forgalmunk nagyszabású emelkedéséhez: megvan akkor a föltétlen bizonyosság afelől is, hogy a fiumei vasutirány a közel jövőben négyszer-ötször nagyobb áruforgalmat lesz kénytelen lebonyolítani, mint manapság. Ebből következik, hogy a MÁV-nak összes fővonalai közül egyikre sem vár oly nagy jövő, mint tengeri kikötőnk vasutjára.

Az államvasutak igazgatóságának mindezzel természetesen számolnia kell; a legfontosabb vaspályán évtizedek munkáját előre kell látni, befektetéseit akkor és olyképp intéznie, hogy a vasut mindig eleget tehessen a fejlődő igényeknek.

Ma elég annyit hangsúlyoznunk, hogy a fiumei pálya alig bírja a forgalmat; és ez sokkal jobban bent van a köztudatban, hogysem részletezve ismertetésre szorulna.

Utunkat, a 601,9 km.-es fővonalat könnyebb kezelés végett osszuk fel két részre. Alap gyanánt a földrajzi viszonyokat tekintjük. Az I. rész Budapest k. p. u. és Károlyváros közé esik, itt a kezdő és végpont 104,9 és 113,9 m. a tenger színe fölött, a pályaszín pedig 93,8 és 177,0 m. tengerfölötti magasság közt ingadozik. Legnagyobb lejtője Budapest k. p. u. és Budapest-Ferencváros közt van, azonban ez a 10‰ is csak mesterségesen jött létre az áthidalások miatt, máshol az egész 7,1 ezreléknél nagyobb sehol sem fordul elő, vagyis joggal nevezhető sík, vagy szelidebb dombos jellegű pályának.

Ezzel határozott ellentétben áll a II. vonalrész, amely Károlyvárostól Fiuméig terjed. Tengerfölötti magassága kezdetén 113,9, végén pedig csak 3,0 m.: vágányfelszíne mégis 836 és 3 m. véglelet mutat; a legnagyobb lejtő sok esetben 25‰. Eszerint benne a legigazibb hegyi vasutra ismerünk, ennek minden nehézségét feltalálva: a 275 m. legkisebb görbületi sugarát lépten-nyomon, a megengedhető legmeredekebb emelkedést és Ogulintól kezdve a pálya hosszát növelő bonyolult vonalkifejtést. A pályának felszínváltozása tehát az I. rész 426 km.-én csak 83,2 m., holott a II. résznek 175,6 km. vonalán 833 m., tehát épen tízszer: akkora.

Ennek a két pályarésznek óriási különbsége elére is megfelel arra a kérdésre: lesz-e a magyar főváros és tengeri kikötője közt második vágány? Lehet, sőt kell is lenni az I. részen, de kárba vesztett erőlködés lenne a II. részen. Vizsgáljuk most fővonalunk két részének jövőjét külön-külön!

I. Fővasutunk I. vonalrészére vonatkozólag a balatonvidéki vasut építésekor merült fel az a terv, amely a Fiuméba törekvő második irány gyanánt ilyen utat ajánlott: Budapest k. p. u.—Érd megálló—Martonvásár a velenicei tó északi partja—Pákozd—Székesfehérvár—Sárpentele—Nádasladány—Berhida—Füző a balatonparti m. áll. vasuton—Nemestördemic—Balatonederics—Keszthely—Égenföld—Kiskomárom—Komárváros—Sánd—Iharosberény—Csurgó—Gyékényes—Zágráb—Károlyváros. Ezt az utat a tervezet csak a második irányként ajánlja, kimutatva, hogy ez a távolságot 14 km-rel rövidíti; fölkeresi Közép-Európa legnagyobb tavát, ennek is azt a partját, amely történelmi, irodalmi vonatkozásokban gazdag, tájszépségben, kies fürdő- és üdülőhelyekben bővelkedik; bekapcsolja a MÁV. nemzetközi forgalmába Székesfehérvár és Keszthely városokat, be az új balatoni vasutat is. Ez a második és kisegítő fiumei irány nem zárja ki, hogy második sinpárt fektessenek le a mai vaspályán.

Ugyancsak a balatonvidéki vasut felhasználásával jelöli meg a második Budapest—Fiumei-irányt az a közlekedéspolitikai tanul-

mány, mely — eltekintve a kiálló forgalmi igényektől — „már magyar politikai és gazdasági szempontból is“ szükségesnek tartja egy második fiemei fővonal építését. Szerinte a balatonvidéki vasut (Budapest k. p. u.—Adonypusztaszabolcs—Börgönd—Tapolca) teljesen értékesíthető, Keszthely—Zalaegerszeg közt kissé nehezebb terepen új pálya, aztán a dunántúli h. é. vonalon Csáktornyáig s innét a zagoriai h. é. vasuton Zapresic és Zágrábra. Azzal szemben, hogy ez mintegy 70 km.-rel lenne hosszabb a mainál, hivatkozhatik arra, hogy csak 30 km.-en kíván új pályatestet, máshol csupán elsőrangúsításról van szó. Hozzáfüzi, hogy ez a főirány az Iakkori kereskedelmi miniszter programjában is bent volt, már a Balatonvidéki is ennek hatása alatt nyerte fővonal jellegét.

A decentralizáló hatás látszik meg azon az ajánlaton, amely azt veszi szemügyre, mily rossz összeköttetése van Fiumével hazánk nyugati részének, vagyis épen annak, amely legközelebb esik hozzá. És fölveti azt az eszmét, hogy „egy Pozsonyból vezető gyorsvonat Ausztria s talán Németország adriai forgalmának egy részét is Fiume felé terelné.“ V lóban Zsolna—Lipótvár—Pozsony—Csorna—Szombathely—Zalaegerszeg—(Csáktornya—Zágráb, vagy) Nagykanizsa—Gyékényes—Zágráb irányban kétségtelenül sokban hozzájárulna Budapestnek s környékének vasuti decentralizációjához s a fiemei fővasut tehermentesítéséhez is.

Lássuk hát, milyen jövőnek néz elébe ez a tárgyalásra kitézött I. vonalrész!

Minthogy fővasutunk Budapest-Ferencváros és Budapest-Kelenföld között kölcsönösen szállítja Bécs, Grác és Fiume felé a vonatokat, és mivel a meglevő dunai vashíd régi szolgálata jutalmául már gyökeres javításra érdemes, a MÁV. igazgatósága a mai hid északi oldalán új összekötő vasuti hidat emeltet, amely szintén kettős sínpáru, de ívezett lesz, 1913-ban készül el és mintegy négy millió koronába kerül.

Budapest-Kelenföldről Adonypusztaszabolcsig a fiemei pályát régóta használják a Pécs felé haladó összes vonatok is, valamint a paksi h. é. közvetlen vonat is, ugyanezen jár 1909. óta a Balatonvidéki is, sőt a budapest—győri pálya tehermentesítése végett s a hajmáskői tüzelővöiskola miatt erre fog terelődni minden valószínűség szerint a budapest—gráci forgalom is: mindezek arra birták a kereskedelemügyi kormányt, hogy az említett vonalrész minél előbb második sínpárral szerelje fel. A nagy jelentőségű építés 1911. őszén kezdődött, hatalmas erővel halad, három helyen csekélyebb vonaláthelyezést is von maga után, a lejtő és a kanyarulat viszonyait is még kedvezőbbé teszi, kapcsolatban van minden állomás bővítésével, az utkereszteket felüljáróban oldja meg, következésképpen a forgalmat is még jobban biztosítja, az új cukorgyár miatt Ercsi—Adonypusztaszabolcs közt 1912. őszére befejeződik, 1913. elején a közbeső vonalon is véget ér és összesen körülbelül 7 millió 700 ezer koronába kerül.

Ha a német vasutegylet kötelékébe tartozó vonalokon a két és több vágányt összehasonlítjuk, bizony be kell vallanunk, hogy a magyar államvasut legutoljára kerül, mert 1909-ben a saját vonalainak csak 12·8 százaléka volt két sínpáru. Pedig vasuti forgalmunk oly mértékben növekszik, aminőre sem nálunk, sem a külföldön számítani nem lehet, hiszen „Az összforgalomban elszállított tonnák száma 1911-ben kereken 12 százalékkal volt több, mint 1910-ben.“ Ebből tengeri forgalmunk derekasan kivette a maga részét, Fiume vasuti áruforgalma ugyanis 1911-ben behozatalban 10,460.526, kivitelben pedig 5,644.160 méter-

máza volt. Méltán csodálkozhatunk tehát azon, hogy még mindig csak egyvágányu fiemei vonalunk hogyan bírja ezt az óriási forgalmat lebonyolítani. Ennyit általánosságban!

Mikor 1911. november elején megnyitott a gombosi vasuti hid a Duna fölött, Budapest—Bosznabrod közvetlen vasuti forgalma elhagyta fieme fővonalunkat s a 75 km.-rel rövidebb szabadka—gombosi irányt választotta. Azonban a budapest—pécs—északi forgalom egész Ujdombovárig ezen az uton maradt továbbra is. Ez pedig a magában is lekötött fiemei sínpáron még nagyobbra emeli a túlterheltséget. Emiatt az Adonypusztaszabolcs—Ujdombovár második vágányának terve már tanulmány alatt van.

De már Ujdombovártól Kaposvárig vaspályánk a fiemein kívül semmiféle idegen vonat nem szállít, jegyzik meg némelyek. Ebben igazuk is van. Ámde nézzük közelebbről a dolgot.

Hogy a budapesti és környékbeli pályaudvarokon az árutörklődés nem ölt a mostaninál nagyobb mérvet, ezt a bajai és gombosi vasuti hidnak köszönhetjük. Mindkettő a decentralis rendszer alkotása, Erdélynek s a Nagy Alföldnek áruit viszi a Dunán keresztül Fiume felé és viszont. Érihető tehát, hogy Budapest—Ujdombovár közt fiemei vonalunkat felszabadította bizonyos mennyiségű teherből; csak hogy kétséget nem szenved, hogy Ujdombovártól fogva fiemei vasutunk teherszállítmánya semmivel sem kevesebb most, mint volt Baja vasuti hidjának megnyitása előtt. Következésképpen Ujdombovártól Károlyváros felé ép úgy, sőt még jobban ki van használva a vágány most, mint volt azelőtt.

Tárgyalt vasutunk Zágrábrban veszi magába az egyetlen nemzetközi fővonalat, amely Belgrád, Bosznia s a Nagy Alföld felől tereli erre szállítmányait, s amely az alsó Tiszán emelkedő vasuti hidnak s a bosnyák vasutaknak kiépítése után jelentőségben lényegesen növekedni fog.

Mindezek a részletek azt mutatják, hogy minél közelebb jutunk Károlyvároshoz, annál több irány adja át szállítanivalóját. Így a budapest—károlyvárosi vonalrészben, ahol mindvégig alkalmas terepen haladunk, a teljesítőképesség növelése céljából fokozatosan, de halogatás nélkül meg kell építenünk a második vágányt. A vasut és víziut mennyire segítő társai egymásnak, világos abból is, hogy tömeges szállítmánytól mentheti föl eddig leirt vonalunkat az az olcsó közlekedő út, amely épen Károlyvárosig fog vezetni, ha elkészül egyrészt a Dunát—Szávát összekötő vukovár—samaci csatorna, amelynek költségei 25·4 millióban vannak előirányozva, másrészt Sziszek—Károlyváros közt a Kulpa hajózhatóvá tétele is, ami 3·8 milliót tesz ki, mert ez fényes jövőt biztosít tengeri kikötőnk forgalmának. Ime mily erős munkatársat nyer majd a magyar vasut, ha tengeri kereskedelmünk jó nagy része a károlyváros-vukovári utat használja behozatal-kivitel terén egyformán, főleg ha a vízi beruházásokba fölvevett összes hajózó ut minő kiépül!

Első vonalrészünk jövőjét tehát így foglalhatjuk össze: elkészül a góliát sinekből álló második vágány a mai mellett, amely kiegészítőre találhat a balatoni és pozsonyi közvetlen MÁV. vonalban, legfőbb levezető és tápláló erei pedig a bajai és gombosi Dunahídon kívül azok a vízi utak lesznek, amelyek Károlyvárosnál a Kulpán, Zágrábnál a Száván és Gyékényesnél a Dráván nyílnak meg a közforgalomnak.

II. Ezzel elértünk a fiemei vasut azon pontjához, amelyet tárgyalásunkban határu tűztünk ki. Innét a tengerig a II. vonalrész, amelynek említett hegyi jellegén kívül ismer-

tető jele az is, hogy 176 km. hosszában egész végpontjáig többé egyetlen elágazása sincs, se könnyebbségére, se terhére; míg a magyar fővárostól idáig futó első vonalrészhez 25 oldalirány csatlakozik, hol növelve, hol csökkentve a fővonal szállítását. Oka természetesen a földrajzi viszonyokban rejlik. Ugyanezek kölcsönzik ennek a második résznek azt a sajátságát is, hogy ma még senki sem tudná biztosra mondani, milyen alakot nyer itt a vasuti szállítás pl. husz év múlva!

Elűt a két vonalrész abban is, hogy ha az I.-en elégtelen a teljesítő képesség, azt könnyen növelhetjük a szokásos módokon: a góliát sinen hosszabb és gyorsabb vonatokat járathatunk, megállóhelyek közbeiktatása elősegíti a vonatok kitérését és megelőzését, állomások bővítése s a második vágány lényegesen emeli a forgalmat. Mindez azonban nem hoz keleti orvoslást a II. vonalrészben, mert a Karszt fő hibáját, a kezdő és végző pont 833 m. magasságkülönbséget s a vele kapcsolatos rövid sugaru hosszú vonalkifejtést megszüntetni nem tudja. Mivel pedig „a gazdaságos üzem alapföltétele kifogástalan, korlátozásokat kizáró pálya“, ma már a vélemények meglehetősen egybehanganak abban, hogy a mostani mellé a liburniai hegyvidéken a második sínpárt lefektetni céltalan, sőt helytelen költsékezés volna.

(Folytatjuk.)

## A magyar színészet hajléka.

Immár második éve annak, hogy a magyar színészet száműzve van Fiuméből. A legutolsó olasz ripacsbandák is hajlékhoz juthatnak itt bármilyen időben, csak az elsőrangú magyar társulat részére nincs hely, pedig a magyar színészetet nem annyira az üzleti érdek hozza ide a magyar tengerpartra, mint inkább a magyar kultúra terjesztésének szüksége.

Eddig, mint ismeretes, másfél nyári hónapban keresztül a magyar színtársulatot a magyar kormány tekintélyes szubvenciói fejében megtűrték az előkelőnek legkevésbé sem mondható Fenice-színházban. Mert hiszen a Comunaleről a Lega mai uralma alatt sem lehet, úgy látszik, szó. A rozoga Fenice-színház most már nem veszél ezteti a színházi közönség életbiztonságát, mert végre megkezdtek az épület lebontását, mely másfél év óta üresen ödög. Ugyanezért sikerült a Fenice-színház részvénytársaságot is összehozni. A Riccotti örökösök, a Fenice-színház tulajdonosai, a tervező Celligoi Vencel építésszel együtt fogtak hozzá a részvénytársaság szervezéséhez. A részvénytársaságot 500.000 korona alaptőkével szándékoztak megalakítani s az egyetlen biztos bázis, amelyre terveiket felépítették, a magyar állam kilátásba helyezett szubvenciója volt.

A tárgyalások a szubvenció irányában már folynak az illetékes tényezők előtt, de szerencsére még nincsenek olyan előrehadott stádiumban, hogy a kultuskormány észhez ne térjen és azt a kilátásba helyezett szubvenciót kiadja a Fenice színház részvénytársaságnak, amelynek tegnapi alakuló közgyűlése övatoságra kell, hogy intse az illetékes köröket.

Az alakuló közgyűlésen szerzett tapasztalataink kétségtelenül bizonyossá teszik, hogy a magyarságnak és a magyar kultúrának a legmaximálisabb állami szubvenció dacára sem lesz biztosított hajléka a Fenice színház, amelynek igazgatósága egy kivételével olaszokból és horvátokból áll. Prodam János elnököt az alakuló közgyűlésen, a jegyzőkönyvet pedig dr. Szegő Gyula vezette. Ugyanez, akit később mint egyetlen magyart beválasztottak a társaság igazgatóságába. Az alapítók bejelentették, hogy a részvénytőkét tulajgyezték s ezért a társaság 500.000 korona helyett 522,600 korona alaptőkével alakul meg. A közgyűlésen a jelenlevő mintegy harminc részvényesnek semmi különösebb kívánsága nem volt s minden hozzászólás nélkül választották meg a következő igazgatóságot:

Blasich József, Celligoi Vencel, Dubokovic Ferenc, Gherbaz Lajos, Minach János, Padoani

Prodam János, Riccotti Mária, Riccotti Umberto, dr. Szegő Gyula, dr. Vio Ferenc polgármester és Zergollern József.

A felügyelő-bizottság tagjai lettek Brei Erő, Celligoi János, Maylander Albin, dr. Polassi Ferenc, Riccotti Adám, Riccotti Arrigó és Svorka Rafael.

Csak végig kell nézni e hosszú névsoron, a legfeljebb szemmel vizsgálva is a személyeket, feltétlenül bizonyossá tűnik fel, hogy ennek az igazgatásnak egy csöppet sem fekszik a szívében a magyar színészet, a magyar kultúra sorsa. Csak a magyar szubvenció nekik. Talán Dubokovic urtól, a Dalmáciából idetelepedett horvát borkereskedőtől, aki magában több részvényt jegyzett, mint az összes magyar részvényesek együttvéve, várjuk a magyar színészet támogatását? Nem. Erre ő a többiek nem lesznek hajlandók. Azt jelölték, hogy ma békés szelek fujdogálnak a Celligoi Vencel, miután érdekei úgy kívánják, a Lega kebelében ölekeznek össze a kormány- párttal, de hogy mi lesz holnap, nem-e fognak az urak mint dühös ellenzékiek a magyarság érdekei ellen törni, azt ma senki sem tudná megmondani.

A kultusz-kormányának ezért az olasz-horvát vállalkozásért egyetlen fillért sem szabad kockáztatnia. Ha azt az összeget, amit a Riccotti-Celligoi vállalkozásnak szándékozik adni, vagy esetleg annál valamivel többet biztosítaná a magyar állam legalább huszonöt évre, akkor bizonyos hogy a magyar színészetnek magyar vállalkozók is a legnagyobb készséggel fognak hajlékot építeni, még áldozatok árán is, mert ez a színház egyáltalán csarnoka lenne az egyetemes magyar kultúrának is. Például tudná nagyrészt a nagy reménykedéssel várt, de mindig késlekedő kulturpalotát. Gróf Zichy Jánost mi ismerjük olyan jó magyar embernek, hogy nem fog nehéz ezeket megmondatlanul oda dobni a „Fenice színház részvénytársaság” című olasz-horvát üzleti vállalkozásnak, amelynek karmái között a magyar kultúra ismét évtizedekig ki volna szolgáltatva minden nemzetiségi és politikai áramlatnak.

## UJDONSÁGOK.

— Személyi hír. Dr. Ballay Lajos miniszteri tanácsos, a szabadalmi hivatal elnöke, tegnap Fiumén át Abbaziába érkezett, ahol e hó végéig szándékozik üdülni.

— Az állandó bizottság ülése. A városi állandó bizottság ma este ülést tart Vio Ferenc dr. polgármester elnöklésével. A bejelentéseken, indítványokon és interpellációkon kívül a városi tanácsnak a közszégi választói lajstromra vonatkozó döntések feletti határozathozatal szerepét az ülés napirendjén.

— A politikai választási lajstromok. A városi tanács május 25-ig lesz még közszemlére kifüggesztve az 1913. évi ideiglenes politikai választási lajstrom. A lajstrom megtekinthető reggel 8 órától délig s délután 2 órától 6-ig. Felszólamlások május 15-ig s az ezek elleni észrevételek 16-tól 25-ig tehetők meg a központi választási bizottsághoz a városi tanács útján. A felszólamlások és észrevételek kellő okmányokkal felszerelt írásbeli beadványokban teendők. A központi választási bizottság a felszólamlások és észrevételek feletti július 1—20-ika között fog dönteni. A döntés eredményét a városházán közszemlére fogják kifüggeszteni s az érdekelteket közvetlenül értesítik a döntésről. A Kuria döntései alapján azután összeállítják a végleges választási listát.

— Tézene. A városi zenekar ma, pénteken este fél kitenckor tézerénét ad a Dantetérnen a következő műsorral:

1. Mancinelli: Kleopatra induló.
2. Franchetti: „Germania” op. II. kép.
3. Massenett: A „Manon” op. ábrándja.
4. Verdi: Aroldo szimfónia.
5. Virgili: „Si e no” keringő.

— Baleset a motorcsónakversenyen. Az abbaziai motorcsónak versenyen tegnap délután súlyosabb baleset történt. Dreher trieszti versenyző a „Diabolo” nevű motorcsónakkal vett részt a versenyen. A Diabolo, mint megittuk a motoron keletkezett defektus miatt már a napokban is baleset érte. A hatodik fordulónál Dreher észrevette, hogy fűtője hiányzik.

Dreher azonnal vészjelzt adott s a IV. számú torpedóhajó keresésére indult a motorcsónakból kiesett fűtőnek. A fűtőt, aki 20 percig tartotta fenn magát a vizen, holtrafáradtan emelték ki a tengerből. Dreher az eset annyira felzúgatta, hogy hibásan kezelte a motort, melynek kazánja felrobbant. A motorcsónak süllyedni kezdett s most Drehernek a tengerbe kellett ugrania, hogy életét megmentse. Addig uszált a vizen, míg érte jött a IV. számú torpedóhajó, amely felvette. A motorcsónak füstét a robbanás után elsüllyedt. Dreher és fűtőjét az abbaziai mentők vették ápolás alá. A motorcsónakot tegnap d. u. már kiemelték a tengerből. Délután 4 óra tájban, miközben a buvárok a gözdaru segítségével a csónak kiemelésén fáradoztak, újabb baleset történt. A víz fölött egy méternyi magasságban vastag kötél volt kifeszítve. Egy haditengerészeti sarka, melyben két tiszt és két matróz ült, a kötél felhaladt. A csónak utasai háttal ültek a kifeszített kötélinek. Midőn a csónak a kötél alá ért az egyik tiszt és matróz észrevették a kötelet, a másik tisztet és matrózt azonban a ruganyosra kifeszített kötél a tengerbe hajtotta. Mindketten kitépázkodtak a vízből s csurorn vizesen kerültek vissza a torpedóhajóra.

— Tizenkétéves betörők. Az Adria-hajó-társaság Malusan nevű raktárnoka bejelentette tegnap a rendőrségen, hogy a szerdáról csütörtökre virradó éjszakán a hajó-társaság szabadkikötői raktárában betörők jártak, akik 125 koronát, három doboz cigarettát és kisebb tárgyakat vittek el. A rendőrség kinyomozta a tetteseket. Ezek Gyurcsák János és Zurkovic Ferenc 12 éves fiúk. Szerdán este elbújtak a raktárban s az éjszaka folyamán egy karddal, mely a raktár irodájában volt, feltörték az asztalfiókot. A lopott cigarettákat elosztogatták a kikötőmunkások között s a pénznek is nyakára hágtak volna, ha a rendőrség el nem fogja őket. Elmondták, hogy a raktár egyik ablakát betörték s úgy menekültek el. A rendőrség a két fiatal bűnöst a jegyzőkönyv felvétele után szabadon bocsátotta s az iratokat az ügyészséghez tette át.

— Külkereskedelmi forgalmunk az első negyedévben. A m. kir. közgöti statisztikai hivatal most tette közzé a magyar szent korona országainak I. évi március havi forgalmára vonatkozó adatokat. A füzet tartalmazza az 1912. év március havi külkereskedelmi forgalomnak adatait, szembeállítva azokat az előző év március havának forgalmi eredményeivel, valamint az év első három hónapjának forgalmi adatait, ugyancsak a múlt év megfelelő adataival összehasonlítva. A közölt adatok szerint behozatalunk értéke az előző évi 430.5 millió koronával szemben az év január—március havában 505.1 millió koronát ért el s ebből 376.5 millió korona Ausztriából való behozatalunkra esik. Kivitelünk értéke a múlt évi 354.1 millió koronával szemben a folyó év három első hónapjában 405.1 millió koronát tett, mely összegből az ausztriai rendeltetésű kivitelre 299.5 millió korona esik. Az 1912. év három első hónapjában áruméreglünk összesen 100 millió korona, Ausztriával szemben pedig 77 millió korona behozatali többletet tüntet fel.

— A kikötőből. Május 10-én. Érkezett: „Lederer Sándor” magyar gőzös Valenciából 1975 zsák kávéval, 700 ball raffiával, 200 zsák paprikával és 50 hordó olajjal; „Stefánia” magyar gőzös Rouenből 40 hordó fakivonattal és 70 tonna festékkel.

Indult: „Volturno” angol gőzös Hullba 350 tonna cukorral, 160 tonna fával, 60 tonna liszttel és 20 tonna ásványvízzel; „Huron” angol gőzös Port-Saidba üresen; „Isonzo” osztrák gőzös Arsába üresen.

— Nagy zsáklópás. Maracich János krimai pék bejelentette a susáki rendőrségnek, hogy műhelyéből 276 üres zsákot loptak el. A pék gyanúja alapján letartóztatták Mohovich Rezső és Gellicich Mária egyéneket, akik bevallották a lopást. A zsákokat Gersich Giusto fiúmei kereskedő vette meg, akinek a tolvajok azt állították, hogy atyjuk zsákgyűnök, mire ő gyanútlanul megvette a zsákokat.

— Cselédek összeírása. A rendőrség figyelmezteti mindazokat, akik cselédeket alkalmaznak, hogy a cselédeket a legelővidebb időn belül a rendőrség 3. számú szobájában jelentsek be, mert az új szabályzat életbelépésétől számított tizennégy nap után általános cselédösszeírás lesz s a be nem jelentett

cselédek miatt 50 koronáig terjedhető pénzbüntetés jár.

— Szerencsétlenség az épületbontásnál. A Riva Cristoforo Colomben lebontás alatt áll a Baccich-féle ház. Tegnap délután Ossoranov Tamás 24 éves dalmát kőműves az egyik állványon dolgozott. Az egyik lába eközben megcsuszott s Ossoranov 14 méternyi magasságból az utca kövezetére zuhant, hol eszméletlenül terült el. A szerencsétlenségről értesítettek a mentőket, akik Ossoranovot a kórházba szállították. Állapota veszélyes, mert súlyos külső sérüléseken kívül belső sérüléseket is szenvedett.

— Meglopott munkások. Gyurgyevics Fál, Gyurica Milán, Vukobrad Dusan és Bregovar János napszámosok bejelentették a susáki rendőrségnek, hogy ismeretlen tettes betört közös lakásukba, ahonnan minden fehéreműjüket és kisebb tárgyait ellopták. A susáki rendőrség letartóztatta Pecnik Károly napszámost, aki bevallotta a lopást.

— Baleset a kőolajkikötőben. Tegnap nap este 6 órakor a kőolajkikötőben Pillepich János 42 éves kikötőmunkás a daru által emelt áru és a rakpart fala közé került. A baleset folytán jobb lába kifacmodott és falószínűleg belső sérüléseket is szenvedett.

— Kabaret előadás. A „Concordia Sport Klub” saját alapja jrvára a Máv Altiszii Kör helyiségében e hó 11-én este 8 órakor kabaret estélyt rendez, melyet tánc követ. Belépti díj 60 fill., családijegy (3 személy) 1 korona 40 fillér.

— Hangverseny a Deákban. A Deák-szálloda nagytermében ma, pénteken este Scaramelli hegedűtanár hangversenyt rendez növendékeivel. Kezdeté fél kilenc órakor. Belépti díj nincs.

## Csak valódi LINOLEUM

(utánzat kizárva)

Futók 67 cm. magas méterje K 1.80  
" 90 " " " " 2.30

Valódi kész linoleum tapéták:

Nagyság 150/200 drbja K 12.--  
" 200/250 " " 20.--  
" 200/300 " " 24.--

Mosdó elé való linoleum szőnyegek 4 fémsarokkal darabja  
K 3.50

Viaszkosvászon alul bolyhos:

78 cm. magas méterje K 1.80  
100 " " " " 2.25  
115 " " " " 2.60

Tisztelettel

## WEISS M.

FIUME Gorso 11. TRIEST Corso 9.  
Szabott árak!

— **Cigányzene.** A Deák-korzón levő új Imperial-kávéházban esténként nagy közönség előtt játszik Zsolnai Vilmos kiváló zenekarával. Zsolnai kitűnő szólólista, ki már a német császár és az orosz cár előtt is dicsőséget szerzett a magyar zenének.

## TŐZSDE.

	Május 9 zárlat	Mai árf. 1/2 óra
<b>Budapesti Értéktőzsde.</b>		
Magyar hitelrészvény	843.—	841.75
Osztrák hitelrészvény	643.75	643.—
4 <sup>o</sup> /o-os koronajáradék	89.40	89.45
Osztr.-magy. államvasut	734.—	734.—
Jelzálogbank	473.50	473.—
Leszámitolóbank	545.—	546.—
Hazai Bank	303.—	301.—
Magyar Bank és Keresk. R.-T.	667.75	668.—
Rimamurányi	762.—	762.—
Salgótarjáni	744.—	751.—
Közúti Vasut	779.75	777.—
Városi Villamos	421.75	421.—
Adria	525.—	—
Déli Vasut	109.50	—
Magyar Cukoripar	3230.—	—
Rizsgyár	4070.—	—
<b>Budapesti Gabonatőzsde.</b> (50 kilogrammonként)		
Buza májusra	11.78	11.80
Buza októberre	11.34	11.32
Rozs októberre	9.62	9.60
Tengeri májusra	9.25	9.24
Tengeri júliusra	9.22	9.21
Tengeri augusztusra	—	9.07
Zab májusra	—	—
Zab októberre	9.09	—
<b>Bécsi Értéktőzsde.</b>		
Osztrák hitelrészvény	644.—	644.—
Magyar hitelrészvény	843.50	843.50
Osztrák magyar államvasut	734.25	734.50
Alpesi	973.—	976.50
Déli Vasut	—	106.25
Skoda	—	742.50
Osztr. koronajár.	89.70	—

### Fiumei és trieszti értékek:

	Legutóbbi köté- sek átlagár.
Fiumei 4 <sup>o</sup> /o-os kölesönkötv.	92.50
Magyar-Horvát Gőzhajótárs.	7000.—
Magyar Horvát Szabadhajózás	1000.—
Orient tengerhajózási társ.	1175.—
„Indeficienter” tengerhajóz. társ.	78.—
Osztrák Lloyd	547.—
Stabilim. Tecnico	9800.—
Navigazione Libera Triest	544.—
Austro-Americana	271.—
Fiumei Kereskedelmi Bank	305.—
Litorale Bank és Takarékszövet.	228.—
Banca Fiumana	630.—
Fiumei Népbank	110.—
Magyar Olajgyár	213.—
Prodotti Chimici	8700.—
l. Horvát Takarékpénztár	5700.—
Altal. Forgalmi r. t.	2500.—
„Kerka” dalmát vízművek r. t.	1400.—
Spalatoei Portland Cement	307.—
l. Trieszti Rizsgyár	390.—
Riunione Adriatica	1017.—
Assicurazioni Generali	4615.—
	Nap. 1025.—

## Távirat ◀▶ Telefon

### Lukács tárgyalásai.

BUDAPEST, máj. 10. Beavatott helyről nyert információ szerint Lukács László miniszterelnök holnap újra megkezdte tárgyalásait az ellenzékkel. Az előkészítő munkálatok szombatig okvetlenül befejeződnek s akkor aztán megkezdődhetik az igazi munka. A kompromisszum végleges megkötése nem akadályozza meg, hogy a Ház sürgősen elintézzék az idejében rendes üljönmegajánlásról szóló törvényjavaslatot. Hazay Samu honvédelmi miniszter legutóbbi bécsi utja is égetően aktualissá tette a sorozások kiírását. Hir szerint a képviselőház már hétfői ülésén megkezdte az üljönjavaslatok tárgyalását. Justh Gyula szerint nincs akadálya annak, hogy a Ház az üljönjavaslatot megszávaltassa.

### A választójog előkészítése.

BUDAPEST, máj. 10. Lukács László miniszterelnök egész nap lakásán tartózkodik a

hol a választójogi reform előkészítésével foglalkozik. Magához kérette Némethy Károly államtitkárt és Vargha Gyulát a statisztikai hivatal főnökét. Lukács remélhetőleg még ma elkészül a javaslattal, mert már bejelentette, hogy holnap szombaton felkeresi Justh Gyulát, akit meg fog ismertetni az új választójogi törvény főbb elveivel és fontosabb pontjaival.

A lapokban számos verzió jelent meg a választójog reformjának részleteiről. Illetékes helyről kijelentik, hogy sem Lukács, sem Justh erre vonatkozólag nem nyilatkoztak, épen azért a közzéadott hírek nem mindenben felelnek meg a valóságnak.

### A provizorium jóváhagyása.

BUDAPEST, máj. 10. A hivatalos lap mai száma közli az országos bizottságnak az 1912. évi május elsejétől október harmincegyedikéig terjedő provizoriumra vonatkozó határozatát. A delegációknak ezt a határozatát a király is ellátta jóváhagyó záradékával.

### A horvát királyi biztos Budapesten.

BUDAPEST, máj. 10. Dr. Cuvaj horvát királyi biztos ma reggel Budapestre érkezett s délelőtt 10 órakor Josipovich horvát miniszter kereste fel. A királyi biztos a délután folyamán ellátogatott Lukács László miniszterelnökhöz is. Dr. Cuvaj folyó ügyek elintézése végett utazott Budapestre.

### Skerlec Iván új állása.

SARAJEVO, máj. 10. A „Sarajevoer Tagblatt” mai száma azt a hirt közli, hogy báró Skerlec Iván miniszteri tanácsost, volt miniszterelnöki titkárt, aki néhány hónapig a király kabinetirodai főnökét helyettesítette, ki fogják nevezni a bosnyák tartomány főnökének helyettesévé. Ugyanez a lap azt is írja, hogy Skerlec nem akarja ezt az állást elfoglalni, mert reménye van reá, hogy a horvát viszonyok szanálása után a lemondó Cuvaj helyett őt fogják horvát banná kinevezni.

### Hazai Bécsben.

BUDAPEST, máj. 10. Hazay Samu honvédelmi miniszter ma délután Bécsbe utazik, ahol az altisztkérdésről fog tárgyalásokat folytatni az illetékes körökkel.

### A „Carpathia” kapitánya Budapesten.

BUDAPEST, máj. 10. Rostron kapitány, a „Carpathia” hős parancsnoka ma reggel 8 órakor Budapestre érkezett, ahol végignézi a „Carpathia” footbalsapatának ma délutáni mérkőzését. Kisérletében voltak Hanhison másodkapitány és dr. Lengyel Árpád hajóorvos. A vonat beérkezésekor hármas „hip hip hurrah” kiáltással fogadták a kupéból kiszálló kapitányt, akit Brüll Alfréd üdvözölt és a bemutatkozások után automobilon a Hungária-szállodába kísért. Rostron a Hungáriában megreggelizett, majd meglátogatta az angol konzult és Náray képviselőházi elnököt. A délutáni mérkőzésen jelen lesz Lipót Szalvátor főherceg is. Az ünneplésből bőven ki fog jutni a hős hajóparancsnoknak, akinek a sportpályán fogják átnyújtani a főváros díszermé-

### Betörőhajó Budapestben.

BUDAPEST, máj. 10. Ma éjjel csaknem reggelig tartó hajószét rendezett a budapesti rendőrség két vakmerő betörő után. A betörést Konrád István vette észre, aki éjfél után a Váci-utcában levő lakására igyekezett, mikor a Koronaherceg-utcán haladt végig az egyik sarkon, ahol Stokkel kalapraktára és Herczog ékszerüzlete van gyanus zajt vett észre. Azonnal értesítette a főkapitányságot, ahonnan 150 rendőr vonult ki a helyszínre. Közben óriási tömeg verődött össze a Koronaherceg-utcán. A rendőrök megállapították, hogy a betörők keresztül futtak a ház padlását s azon át tévedésből az ékszerüzlet helyett a kalapraktárba jutottak. A betörők mikor látták, hogy tettüket felfe-

dezték, a háztetőkön keresztül menekülni igyekeztek. Rettenetes hajsza kezdődött, amely a hajnali órákig tartott. Végre Nagy Ignác detektív észrevette, hogy a két betörő a főposta tetején a ventilátor készülék mellett huzódtak meg. Itt azután sikerült is elfogni a veszedelmes tolvajokat. Az egyik Kazimir István 17 éves, a másik Rakovszky István 17 éves mázolósegéd. Beismerték, hogy már eddig is számos betörést követtek el. Mindkettőjüket letartóztatták.

### Osztrák-magyar repülőgépek Törökországban.

BECSUJHELY, máj. 10. Tegnap délután öt órakor török katonatisztekkel álló bizottság érkezett ide. A magasrangú katonákat Petróczy százados fogadta és elvezette a bécsujhelyi katonai repülőgép telepre. A törökök több repülést végigtekintettek s megelégedésüket fejezték ki a tökéletes repülések felett. A török hadsereg kiküldöttéi több autóbliplánt szándékoznak vásárolni.

### Hadihajó és repülőgép.

KONSTANTINÁPOLY, máj. 9. A Sabah jelenti, hogy Kassandra előtt tegnap tizenöt hadihajó vonult el. Egy olasz repülőgép Deagatch felett repült.

### Megcáfolt török híradás.

RÓMA, máj. 10. Az Agenzia Stefani jelenti: Az a török híradás, mely a rhodoszi török győzelemről s az olaszok 1000 főnyi veszteségéről szól s amely állítólag Rhodosz kormányzójától ered, már csak azért nem lehetséges, mert a kormányzót és kíséretét az olasz hadihajók egy vitorlásan elfogták és már viszik Olaszországba.

### Panasz a tripoliszi hadjárat ellen.

MILANO, máj. 10. De Felice képviselő, a Secolo tripoliszi tudósítója levelet intézett a tripoliszi tárparancsnoksághoz s a levélben súlyos panaszt emel az elhamarkodott expedíció ellen. De Felice, aki lelkes harcosa volt az előre nyomuló csapatoknak, most pokolnak nevezi Tripoliszt, mely nem ér meg annyi véraláztatást. Panaszát a parlament elé fogják juttatni.

## „Margherita” mozgó

Via Alessandro Manzoni 3.

Csütörtök május 9-étől vasárnap 12-éig.

### A FALUSI ÉLET.

Életből merítve.

## ■ ■ A gyűlölet. ■ ■

Az orosz feudalizmus idejéből való történelmi dráma a XIV. századból. 36 kép, 2 részlet.

E fényes darabot követi az

### A LEGYŐZÖTT ANYÓS.

című tréfa, mely rendkívül mulattató.

## KOLB ISTVÁN (ezelőtt Bertl) MAGYAR ÉTTERMEI

ABBAZIA.

Magyar villásreggeli. Rendkívüli olcsó árak.

Allandóan frissen csapolt pilseni és kőbányai sör.  
A szállodában olcsó szobák, penzióval vagy anélkül.

## Helyi ügynökök

olasz és horvát nyelvtudással felvétetnek. Cim a kiadóban.

Egy jó karban levő cimbalom olcsó áron eladó. Via dell'Industria 74. sz. I. em. II. ajtó.



# Első Automobil Társaság.

TELEFON 530

Fiumében.

TELEFON 530

Az Első Automobil Társaság már megkezdte működését.

A vállalatnak négy taxaméterrel ellátott automobila van, amelyek a „Piazza Dante“-n és a „Piazza Elisabetta“-n állnak a n. é. közönség rendelkezésére.

## ÁRAK:

A városban az első 1000 m ára	K	1.50
minden további 500 m	"	— .40
Fiume-Abbazia oda	"	30.—
" " vissza egy órai várakozással	"	40.—
Fiume-Buccari oda	"	30.—
" " vissza egy órai várakozással	"	40.—
Fiume-Monte Maggiore és vissza egy órai várakozással	"	100.—
Portorè	"	60.—
Cirkvenica " 2 " "	"	80.—
Kastua " 1 " "	"	40.—
Triest " 3 " "	"	200.—
Feistritz " 1 " "	"	110.—
Pola " 3 " "	"	320.—
Adelsberg " 3 " "	"	180.—
Lovrana oda	"	50.—
" " vissza 1 órai várakozással	"	60.—
minden további várakozási óra	"	5.—

Egyéb utak megegyezés szerint.



Ára 30 Kor.

Nincsen Önnek rendes háztartása, ha ECLIPSE dagasztógépe nincsen

3 perc alatt lehet vele bármilyen tésztát főkéletesen átdagasztani.

Minden vas- és edényüzletben kapható.

Bővebb felvilágosítást ad: The Eclipse Selling Company képviselője, Eckel Egon, Fiume Via del Fosso 9. szám

## Ritűntetett angol női- és férfi szabó.

Legdivatosabb ruhákat gyorsan és kitűnően végzi. Javítás valamint ruhavasálás elfogadtatik.

Guczul András, Abbazia.

ARBE.

## Caffe Restaurant Bolkovic

Egyetlen kávéház, közvetlen a kikötőben.

Jó kávéházi italok.

Fagylalt, jegeskávè.

## „ADRIA“ szálló és étterem

Via Adamich 5. szám.

Telefonszám 482.

Kitűnő konyha. - Kőbányai polgári sör. - Elegáns vendégszobák, tengeri kilátással. - Jól elkészített tengeri halak. Tulajdonos Tranquillo de Negri.

## Restaurant Pilsen

VELENCE.

Elsőrangú étterem kerthelyiséggel a Szent Márk-tér közvetlen közelében. Német és francia konyha. Német étlapok. Valódi pilseni és müncheni sör.

## Ha egészségét félti „ADRIA“

savanyu vizet igyék,

mely igen olcsó és kristálytisza. Baktériummentes magas hegyi forrásvíz. Természetes szénssavval telítve fertőző betegségek, nével, étvágyzavaroknál és emésztési nehézségeknél igen hasznos ital. Borral keverve kellemes üdítő hatása.

Mindenhol kapható!

Töltőtelep ABBAZIA Friedrichshof

LOVRANA

## „ADRIA“ KÁVÉHÁZ

Nagy strandterrasse, gyönyörű tengeri kilátás. A legelőkelőbb társasági találkozó helye. Abbaziából hajóval és villamoson kellemes kirándulás.

Tulajdonos: Glück Alfonz

a Quarnero kávéháznak sok éven át igazgatója.

## Lido-Venezia MAISON VENIER

a „Hungária“ szálló mögött.

Szép tiszta butorozott szobák jutányos áron. 1 percnire a hajóállomástól és a nagy fürdőintézetétől. Villanyos világítás.

## Hartweg Testvérek

Fiume, Via Acquadotto 11. sz.

Első fiumei és tengerparti gőzruhafestő és vegytisztító intézet. Kifogástalanul fest és tisztít.

## :: BUCCARI :: BRIDIĆ I. KÁVÉHAZA

a kikötőben. Fagylalt, jegeskávè. Kávéházi italok. Különböző hírlapok.

## Kávé és Tejmérés

Fiume, a Kapucinus templom épületében. - Friss tej és tejtermékek kívánatra házhoz is szállítatnak.

Kávé. Csokoládé. Tea

Magyar, német és olasz lapok.

Olcsó árak!

Számos pártfogást kér

Ljubich Jozefin tulajdonos

## Reggelizés előtt félpohár

Schmidthauer-féle

Használata valódi áldás gymorhajosoknak székszorulásban szenvedőknek.

Kapható Fiume és vidékén minden gyógyszerárban és jobb fűszerüzletben.

## Igmándi keserűvíz

Az elrontott gyomort 2-3 óra alatt teljesen rendbehozza. Kis üveg 40 fillér. Nagy üveg 60 fillér.