

A TENGERPART

POLITIKAI NAPILAP.

IX. évfolyam.

FIUME, kedd 1912. november 5.

249. szám

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

Felelős szerkesztő:
MURAI JENŐ.

Előfizetési ár:
Egész évre 24 kor. | Negyedévre 6 kor.
Félévre 12 kor. | Egy hónapra 2 kor.
Egyes szám ára helyben 6 fillér.
Hivatalos hirdetések 6 hasábos petit sorja 60 fillér.

Uj tranzverzális vasuti irányok.

A decentralizáció és Fiume érdekei.

(Közl.) Európa vasuti hálózatának a mult század második felében történt rohamos evolúciója alatt minden állam természetesen arra törekedett, hogy fővonalai valamennyi irányból az ország fővárosába, mint forgalmi centrumba fussanak össze s az országos és a világforgalom még abban az esetben is a fővárosban át vegye útját, ha annak rendeltetésére tranzitjellegű volt.

Az ókorból fennmaradt azt az axiómát, hogy „Minden ut Rómába vezet” magától értetődőleg alkalmazni kellett a vasuti hálózatok első megtervezésénél is.

Európa fővárosai valósággal ennek a kulturális és nemzeti szempontból ma is igaz jelszónak köszönhetően azt a kolosszális, rohamos föllendülést, mely a centrális vasuti fővonalak megépítésével a fővárosokat a szó valódi értelmében is államaik létközéppontjává, gazdasági, népességi politikai, társadalmi és kulturális gócpontjává tette meg s néhány évtized alatt százados tespedés mulasztásait pótolta.

Ebben a tekintetben az európai fővárosok közt a legszerencsésebb helyzetben hazánk fővárosa, Budapest fekszik. Ez a fekvés, valamint az ország földrajzi alakulata már magába véve is olyan, hogy abban Budapestnek mind a vasuti, mind a vízi közlekedés középponti gócpontjává kellett válnia. Szép fővárosunk szinte predesztinálva van földrajzi helyzete által arra, hogy a Kelet- és Nyugot, valamint az Észak és Dél közötti világforgalom közvetítője legyen.

Már Berlin, Páris és London, valamint Szt.-Pétervár excentrikus fekvésük miatt nincsenek ily szerencsés helyzetben. Berlin a délnémetországi emporiumokat (Drezda, Lipese, München); Páris pedig a délfrancia nagyvárosokat (Marseille, Lyon, Bordeaux) nem tudta közlekedés szempontjából teljesen magához láncolni. Azok mindegyike a maga körzetében egy-egy önálló, nagy vasuti és kereskedelmi esomópontra nőtte ki magát.

Mé gkedvezőtlenebb helyzetben van Bécs. Ez, az alaktalan Ausztriának is a legszélére eső világváros magába kényszerítette ugyan a különböző világtájakról jövő osztrák fővonalak végpontját; de azok ott belső nemzeti szempontból zsákutcába jutottak s a város egész körzetén szétszórt pályaudvarokban végződnek. Így vált lehetővé, hogy Prága is külön közlekedési, gazdasági és kulturális középponttá lett, ami nem kis mértékben segítette elő a cseh nem-

zeti önérzetét és önállóságra való törekvését. Ez maga után vonta azt is, hogy a németiség korlátlan szupremáciája Ausztriában kezd aláhanyatlani.

A csehek szívós sovinizmusa és gazdasági fejlettsége Prágát kétségtelenül szintén világvárosi színvonalra fogja rövid idő alatt emelni.

Ez a centralizáló forgalmi politika, mely nemcsak a személy-, hanem az összes átmenő áruforgalmat is kényszerítette, hogy útját a fővárosban át vegye, kétségtelenül helyes volt mindaddig, amíg a fővárosok pályaudvarai annyira bővíthetők voltak hogy az ide irányuló helyi szállítmányokon kívül még az átmenő forgalmat is befogadhatták, azokat rendezhették, irányíthatták és továbbíthatták; vagyis a meddig az illető főváros pályaudvarainak teljesítő-képességét a forgalom növekedésével arányosan lehetett fejleszteni.

Szép fővárosunk függő-gazdasági helyzetünk mellett is oly rohamos, szinte amerikai módon történt fejlődését, rövid néhány évtized alatt világvárossá való meg-növekedését legnagyobb részben — köztudomás szerint — ennek a nálunk is követett és már Széchényi által inaugurált s főleg Baross Gábor vaserélyével befejezett, centralizáló vasuti forgalmi politikának köszönhet.

A világszerte beállott, exorbitáns gazdasági föllendülés azonban e század elején nagy fordított a helyzetben. Hazánkban a mellékvonalak és helyi érdekű vasutak sűrű hálózata — mint fővonalaink gyűjtőerei — a vidéki gazdasági és kulturális életet is annyira föllendítették, hogy a vasuti forgalom a legutóbbi években szinte ugrásszerűen megnövekedett. (1911. évben ez a növekedés 11%-ot tett ki a megelőző évvel szemben). Fővonalaink teljesítő-képessége a nagy forgalom lebonyolítására mind elégtelenebb lett.

Az utóbbi években beállott árutorlódásoknak nem annyira a vagonhiánya, mint inkább az állomások csekély befogadó-képessége, a vágányok hiánya s a rendező pályaudvarokban — főképpen a fővárosban — beállott hihetetlen torlódás volt az oka.

Az állomások bővítése és a fővonalak második vágányának építése az elégtelen anyagi eszközök miatt nem tud lépést tartani a forgalom növekedésével. Rendező pályaudvaraink nem tudják befogadni az irányításra és új vonatokba sorozásra váró kocsik tömegét s így tehervonataink kénytelenek a megelőző állomásokon sokszor a nyílt pályán vesztegelni. Székesfővárosunk meglévő pályaudvarai szűkek s a vágányok elégtelenek még a személyvonatok befogadására is. Azoknak bővítése fizikai akadályokba ütközik s immáron lehetetlenné vált

a főforgalmi közutak közé beékelte területeken.

Azeknek az évtizedeken át visszamaradt állapotoknak azután az lett a természetes következménye, hogy az utóbbi években szinte félelmetes örvendetességgel megsaporodott, úgy szólván túltengő áruforgalom, mely minden irányból Budapestet át akarta venni útját, a főváros pályaudvarain s egyes vidéki állomásokon is olyan veszedelmes bémultságot okozott, mely miatt az árufelvételt is bizonyos irányokra több-izben napokra is be kellett szüntetni, s mely miatt a pesszimisták már a MÁV. üzemének a esődjét kezdték megjósolni.

Bizonyos, hogy ezeken a zavart állapotokon csak ideig-óráig segíthetnek azok a kisebb-szerű remédiumok is, amiket a tulajdonképpen való vasutüzemmel szorosabb kapcsolatban nem lévő műhelyeknek, szer-táraknak kitelepítésével s ezek helyén a vágányok szaporításával elértek.

Manapság tehát, amidőn a székesfőváros meglévő pályaudvarait tovább terjeszteni már alig lehetséges, és a főváros tüne-ményes növekedése itt már a lakás- és élel-mezési viszonyokat is türhetlenné tette: semmi értelme sincs annak, hogy a különböző irányokba gravitáló forgalmat továbbra is itt torlasszuk össze. Mert miért jöjjön az utas vagy áru, amely Pozsonyból Fiuméba vagy Kassáról Temesvárra tart, szintén Budapestet át? Erre most már semmi szükség s az ilyen átmenő forgalomnak megtor-lódása Budapest thatalmas középponti for-galmát és fejlődését nem csak táplálja, hanem ellenkezően: meg akasztja s a főváros fejlődését és terjeszkedését is megnehezíti.

Azt már az eddigi helyes vasuti politi-kával elértük, hogy valamennyi, a világfor-galommal összefüggésben álló fővonalunk Budapestet, mint az ország vasuti metsző-pontjában szalad át. Most azonban elérkezett már az ideje annak, hogy a periferiák forgalmát gyökeresen decentralizáljuk s gondoskodjunk a vidéki emporiumoknak hat-hatósabb fejlesztéséről is. E célból figyei-műnket olyan tranzverzális főirányok létre-hozatalára kell fordítanunk, amelyek hi-vatva lesznek vidéki nagyvárosainkat egy-mással elsőrangú vonalak útján összekötni s ezeknek gyorsvonattal és direkt tehervo-natokkal való összekapcsolást most már nemcsak a középponton keresztülfutó, átlós vonalak útján, hanem a körív hurjának megfelelő módon is létrehozni.

Ausztriában — mint említettük — a középpontosító vasuti politikának nem volt olyan kedvező talaja, mint hazánkban. Bécsnek excentrikus földrajzi fekvése s az országoknak nagy távolságokra terjedő szét daraboltsága, párosulva az egyes tartomá-nyok politikai különállóságával, maga után vonta azt is, hogy Bécsből függetlenül, kü-

külön vidéki emporiumok és a világforgalommal összefüggésben álló vasuti gőcponatok keletkeztek. Így, különösen a cseh és morva ipar rendkívüli föllendülésével Prága és Brünn, továbbá a távolfekvő Lemberg egészen önálló vasuti középpontokká fejlődtek ki, amelyekben azok helyi forgalma, valamint a nyugatról keletre tartó világforgalom és Bécs érintése nélkül bonyolódik le. Mindazonáltal a század elején már az osztrák államvasuti politika is még jobban a decentralizáció terére lépett. Az utóbbi években Ausztriának a Dunától délre eső részében horribilis államköltségen megépített magashegyi fővonalak és összekötő irányok a dédelgetett Bécsét nagyrésztben elkerülik. Szembeszökő tendenciájuk oda-irányul, hogy Triesztet, Ausztriának ezt az egyetlen nagy tengeri kikötőjét az ország minden részéből, Bécs elkerülésével is hozzáférhetővé tegye s azt a világkereskedelem egyik gőcponatjává emelje. E célból épült meg legutóbb a Tauern-vasut gyűjtőneve alá összefoglaló összekötő fővonalak egész komplexuma.

E vonalak (Schwarzach—St. Veit—Gastein—Spittal—Milstaedtersee; Villach—Assling—Görz—Triest) a 8560 m. hosszú Tauern, 7980 m. hosszú Karawanki és 6340 m. hosszú Wocheini alaguttal mintegy 280 millió koronába kerültek s Salzburgot és Délnémetországot Triesttel a legrövidebb uton kötik össze. Míg u. i. azelőtt Salzburgból az ut Triesztbe Bischofshofen—Seltzthalon át 662 km.-t tett ki; addig az új Tauern-vonalon ez csak 414 km., tehát 248 km.-rel kevesebb. Ez a vonal egyuttal megadta a Bécs és Trieszt közötti második összeköttetést is azáltal, hogy a villach—asslingi vasut Rosenbach állomását egy rövid, 36 km. hosszú új vonalutján összekötötték Klagenfurttal. Ez az irány ugyan Amstetten—Seltzthal—St. Michael—Klagenfurt—Assling—Görzön át Triesztig 667 km. hosszú, tehát 78 km.-rel hosszabb mint a Déli vasut bécs—trieszti 589 km. hosszú vonala; de meg van az az előnye, hogy egész hosszában államvasuti vonal s így tarifapolitikájával mérséklőleg hat a Déli vasut tarifáira. Azonkívül emelkedési viszonyai is kedvezőbbek mint a semmeringi vonalrészé.

A Tauern-vasut megépítésével kapcsolatban Ausztria még egy harmadik fontos tranzverzális vonalat is megvalósított. Nevezetesen megépítette a linz—klausi fővonal folytatását a Steyr folyó völgyéből az Enns völgyébe, Seltzthalhoz. Ez által Prágából Budweison, Linzen át egyenes összeköttetést nyert Triesztig, sőt Drezdát és Berlint is — Bécs elkerülésével — a legrövidebb uton kapcsolta Trieszthez.

Amint látjuk, Ausztria az utóbbi években óriási áldozatokat hozott új, hegyi fővonalainak megépítésével a vasuti forgalom decentralizációjára és a trieszti kikötő világforgalmi jelentőségének emelésére.

Hazánkban a forgalom decentralizációja a komárom—érsekújvári, majd a bajora—bátaszéki összekötő vonalak s most legutóbb a gombos—erődi állandó dunai hid megépítésével kezdődött meg. A budapesti pályaudvarok befogadó képességének növeléséhez az Istvánfalvi főműhely 1901—1905. évben történt megépítésével fogtak hozzá, hova a nyugoti pályauvar műhelyét helyezték ki. Az így felszabadult területen új vágányokat építettek. Majd kihelyezték a szénpályaudvart s a vontatótelepet és megnagyobbították mind a két Rákos állomáson levő rendező vágányok hálózatát.

A budapesti pályaudvarok gyökeres és egyöntetű rendezése még folyamatban van s annak végleges befejezése még mintegy tíz évi ciklust fog igénybe venni.

Folytatják ezenkívül fővonalaink második vágányainak építését is. Ezidő szerint építés alatt áll a fiumei fővonal kelet-föld—adonypusztaszabolcsi vonalrészének II-ik vágánya. Megindultak a zimonyi vonal ferencváros—szabadkai vonalrészén szükséges második vágány előmunkálatai is.

Mindezek a hosszabb időkre beosztott nagyszabású beruházások kétségtelenül szükségesek egyrészt fővonalaink teljesítő képességének fokozatos nagyobbitására, másrészt a budapesti pályaudvarok befogadó képességének emelésére. Véleményünk szerint azonban mindez még nem elégséges a forgalom előre nem is sejthető további növekedése mellett a gyökeres, hogy ugy mondjuk — beláthatatlan időkre szóló, providenciális intézkedéshez, a törődások egyszerűsödésére való megszüntetéséhez s a forgalom zavartalan folytofosságának még a távol jövőben is szükséges biztosításához.

Különösen nem tartjuk kivihetőnek a budapesti rendező pályaudvarok további nagyobbitását, nemesak a helyszüke miatt, hanem azért sem, mert e pályaudvaroknak enormis nagyságra való bővítése a helyes áttekintést és a kocsirendezés gyorsaságát is hátrányosan befolyásolná.

A külföldön oly szépen bevált az a helyes rendszer, hogy a kocsirendezést egymásután fekvő, két rendező pályaudvar teljesíti és pedig az első a főirányok szerint, a második pedig az állomások sorrendjében: ez a rendszer Budapesten már kivihetetlen. E célra u. i. újabb 2—3 km. hosszú területszalagra lenne szükség, ami sem a két rákosi, sem a ferencvárosi rendező pályaudvarok folytatásában már nem áll rendelkezésre.

A gyökeres és a távoli jövőt is szem előtt tartó berendezéshez sokkal mélyrehatóbb rendszerváltozásra van szükség, mint a pályaudvarok bővítése és a sínpárok szaporítása. Olyan rendszerváltozásra, amely azután az emberileg belátható időkhöz biztosítja a főváros összehalmozott és összekuszált forgalmának helyes kialakulását. Ez a rendszerváltozás a főváros forgalmának a decentralizációja kell, hogy legyen és pedig két irányban, u. m.:

I. Szükséges, hogy a fővárostól nem nagy távolságban az egyes, sugárirányú fővonalak között elsőrangú, összekötő vonalak épüljenek egyelőre csak a teherforgalom számára a végből, hogy a Budapesten csak átmenő kocsirakományok és tömegáru szállító, zárt tehervonatok is Budapest érintése nélkül, rendeltetésük irányba közvetlenül átfuthassanak.

II. Gondoskodni kell az ország keleti, nyugati, északi és déli részein olyan nagy új tranzverzális fővonalak létrehozataláról, melyek — amint már említettük — vidéki gazdasági és kulturális gőcponatjainkat egymással is összekössék és azoknak intenzívebb, emporiális fejlődését a székesfővárostól függetlenül is előmozdithassák.

(Folytatjuk.)

Minden a kikötés vagy a székhely körüli felmerülő gazdasági telepek, vagy levelezőlapoknál a kiadókhoz kért bejelenteni.

Ujdonságok.

—o—

— **A városi költségvetés tárgyalása.** A városi képviselőtestület ma, hétfőn este ülést tart, amelyen folytatni fogja az 1913. évi városi költségvetés feletti vitát.

— **Szabad-Lyceum.** A Fiumei Szabadlyceumban pénteken este fél hétkor Ágoston Gábor előadást tart. Amerika társadalmi és gazdasági életéről. Az előadás a felsőbb leányiskola nagytermében lesz.

— **Holttest a tengerben.** Tegnap délután a Mária Terézia-hullámját közelében feloszlásnak indult férfitestet halásztak ki a vízből. Megállapították, hogy a holttest 10—15 napig volt a tengerben. A holttest személyazonosságát mindeddig nem sikerült megállapítani, azt hiszik azonban, hogy Holisberg a neve a vízbelettnak. Irást nem találtak nála, s így azt sem tudják, vajjon öngyilkosság, vagy szerencsétlenség történt-e.

— **A hét fertőző betegségei.** A városi tisztifőorvosi hivatal jelentése szerint Fiumében és kerületében az október 28-tól november 3-ig terjedő héten 12 ragályos betegség fordult elő. A kórházba egy vörhenyest és egy trachomásbetegyet szállítottak.

— **Zátoryra jutott olasz gőzös.** Brazza szigetről táviratozzák, hogy „Agrumaria” olasz gőzös, mely utban volt Triesztből Metkoviesba, a sziget közelében nagy viharban zátonyra jutott. Orra és alja súlyos havariákat szenvedett. A legénység megmentette magát, a hajóparancsnok azonban elűnt.

— **A keleti tengerhajózás és a háború.** A Balkánon folyó háború nagy mértékben befolyásolja a levantei hajózást is, amely természetesen sokat szenved a háborús zavarok következtében. A Magyar keleti tengerhajózási társaság galac—konstantinápolyi járatát zavartalanul fentartja ugyan, azonban a bulgáriai kikötőket nem érinti. A bolgár vizeken trózkodó ellenséges flottá eddig még nem zavarta a kereskedelmi hajókat, azonban ennek a veszélynek állandóan ki van tév a hajózás és nem lehet tudni, hogy nem fogják-e a hadihajók a kereskedelmi hajókat zaklatni vagy feltartóztatni. Konstantinápolyon tul egyelőre nem vállalnak szállítványokat a társaságok, mert a Bosporus és a szigetek partvidéke tudvalevőleg ellenséges flottával van tele. Tarifaemelések még nem történtek, mert a társaságokat szerződéses tarifák kötik, azonban ahol szerződéses relációk nincsenek, ott természetesen más díjtételek léptek életbe, a minnek következtében a társaságok pénzügyi helyzete is sokkal kedvezőbb lesz. Egyelőre nincsenek nagyobb zavarok és csak az aggodalom nagy, hogy a háborús veszedelem terjedésével a forgalom akadályai is növekedhetnek.

— **A kikötőből.** Nov. 3. Érkezett: „Árpád” magyar gőzös Marseilleből, 3900 láda narancsesal, 100 zsák somacoval, 10 tonna kénnel, 107 láda tésztával, 100 zsák szentjánoskenyérrel; „Meran” osztrák gőzös Konstantinápolyból, 800 zsák korpával, 700 zsák babbal, 10 tonna-dohánnyal; „Lina” olasz gőzös Licatából, 651 zsák kénnel, 590 láda narancsesal és 20 zsák szentjánoskenyérrel; „Princesse Christ” osztrák gőzös North Shieldsből, 1700 tonna kőszénnel.

Indult: „Mátyás Király” magyar gőzös Marseillebe, 280 tonna fával, 70 tonna cukorral, 50 tonna babbal, 30 tonna paraffinnal és 20 tonna ásványvízzel; „Giorgia” osztrák gőzös Philadelphiába, 1750 tonna magnésittel és 20 tonna babbal; „Barletta” olasz gőzös Velencéből, 50 tonna cukorral és 30 tonna fával; „Jadran” osztrák gőzös Makarskába, 10 tonna tengerivel, 10 tonna fával és 20 tonna vegyes áruval; „Oretto” olasz vitorlás Tripoliszba, 750 tonna fával. November 4. Érkezett: „Vorwaerts” osztrák gőzös Triesztből üresen.

Indult: „Ivernia“ angol gőzös New-Yorkba 260 tonna babbal, 120 tonna ásványvízzel, 30 tonna bőrrel, 30 tonna (hordó) borral és 20 tonna (hordó) likörrel.

Elsüllyesztették a Mária Terézia csatahajót? Kerülő uton, magánkézből olyan szenzációs értesülést kap A Tengerpart, amely — ha igaz — kiszámíthatatlan bonyodalomuk kuforrása lehet. Arról szól a hír, amelyet egy fiumei bank kapott, hogy a Mária Terézia csatahajót, melyet Szalonikibe rendelték, ott tegnap elsüllyesztették. Egy másik értesülés szerint egy görög hajó csak rálőtt a Mária Teréziára, amely megsérült, de nem süllyedt el. A hír természetesen ez ideig ellenőrizhetetlen és így megerősítésre szorul.

Lapzártakor beavatott helyről azt az értesítést kapjuk, hogy a Mária Terézia csatahajó aknába ütközött, amely felrobbant és elsüllyesztette. Talán még ez a hír a legvalószínűbb, mert nem lehetetlen, hogy a törökök a minapi görög támadás folytán aknákat helyeztek el a kikötőben, amit titokban tartottak.

Hirtelen elment a hajóraj. A haditengerészet téli hajórajja, mely kedden érkezett Fiuméba, és holnap kedden szándékozott elmenni, az éjjel 12 órakor váratlanul felszedte horgonyait és elment. A hirtelen történt elutazást még szenzációsabbá teszi az a lázas sietség, ahogy a városban széledt tengerészeket összeszedték. Az őrzőpartok este 9 órakor futólépésben mentek mindenhol és ahol tengerészek voltak, vendéglőkben, kávéházakban, osztrérikban, mindenütt abba kellett hagyniok a mulatozást és rohanniok kellett a kikötőbe. A Deák-szálló éttermében sok tiszt a vacsorát is ott hagyta. Így is itt maradt 24 tengerész, akiket reggel 8 órakor a Scharfschütze torpedóhajó szállított a hajóraj után. A többi hajó: az Erzherzog Franz Ferdinánd, a Radetzky, a Zrinyi csatahajók, a St. Georg pán célos, az Admiral Spaun felderítő cirkáló, az Uskok, Steiter, Greif, XXXIV., XIII., XII. torpedórombolók és két torpedócsónak éjjeli 12 órakor teljes gőzzel megindultak, még pedig — mint A Tengerpart jó helyről értesül — Szalonikibe. Kétségtelen, hogy a hajóraj váratlan elutazása szoros összefüggésben áll távirati rovatunkban található azon értesüléseinkkel, melyek a német, orosz, és angol hajóknak a török vizekre való elindulásáról szólnak. Hogy ezek a mozgósítások minő titkot rejtenek, azt a közelebbi napok fogják megmondani.

A hajóraj fontos küldetését igazolja, hogy Chmelarz Jenő ellentengernagy, parancsnok nem ment a hajórajjal, hanem Bécsbe utazik ma este, ahova bizalmas utasítások átvételére végett táviratilag rendelték fel. Az ellentengernagy Bécsből fog a hajóraj után indulni.

A hírrel kapcsolatban megemlítjük, hogy fiumei katonai körökhöz ma az az értesítés jött, hogy Szalonikiben 2000 keresztényt lemészároltak. Valószínű, hogy ez a közvetlen oka a hajóraj hirtelen távozásának.

Meg akart halni? Szombaton este tíz óra tájban Novák Antal 26 éves pénzügyőr a Zichy-mólóról a tengerbe ugrott. A közelben tartózkodók kimentették a vízből Novákot, aki elmondotta, hogy azért akart meghalni, mert a kedvese elhagyta. Bajja nem történt.

Fiume új mulatója. Tegnap és tegnapelőtt este, helyesebben: éjjel zsufolva volt az Apolló-színház helyisége. A sablonos kifejezést, hogy minden talpalattnyi hely el volt foglalva, itt szószerint kell értelmezni.

És mindjárt megjegyezzük, hogy családok voltak jelen és a hölgyek a legnagyobb élvezettel, minden zavar nélkül hallgathatták az igazán magas színvonalu, értékes előadást. Az Apolló egy csapásra meghódította Fiume közönségét, mert a családok számára rendezkedett be. Artistái elsőrendűek, a hangulat kedves, intim és ha megszűnik a kezdetlegesség apró-cseprő nehézsége, akkor az Apolló kinövi magát azzá, aminek hiányát régen éreztük: az esték kedvenc szórakozó helyévé. Így van éjjelig, amikor a könnyű muzsa veszi át a birodalmat és a mulatni vágyó fiatalság igényei szerint alakul át a variéte igazi bohémantanyává. A megnyitó-előadás alkalmával az éjjelig törtétekről ezekben számolunk be. Mint említettük, a helyiség zsúfolásig megtelt, Troppauer direktor pedig boldogan dörzsölte kezét. A 7 tagú zenekar rázendített, amikor is arról győződünk meg, hogy az Apolló muzsikája elsőrendű. Aztán jöttek a szereplők, akik közül elsőnek a zene excentrikusokat kell felemlitenünk. Pompás két alak, akiknek irigylésreméltó, őszinte nagy sikerük volt. Glück Olga szépen csengő hangja nagyszerűen érvényesült, dalait viharosan megtapsolták. Az akrobaták mutatványai művészi magaslaton állanak. Ugyanezt mondhatjuk Hilda Ernau táncáról. Rügamer grotesk-komikus sok kacagást váltott ki, de tetszett Fanara, az olasz komikus is. Az egyfelvonásos bohózat igen jó. Ebben Troppauer, Troppauerne és Techee voltak sikerült alakok. Jó lenne, ha egy magyar komikus is volna, mert a közönség legnagyobb öröme az magyar. A francia és magyar énekesnők csak elnézéssel, a kezdet nehézségeire való hivatkozással fogadhatók el — ideiglenesen. Egészben véve: az előadás teljes meglepetést és sok tapsot váltott ki a közönségből és az Apollónak a legszebb jövőt lehet jósolni.

Az Adria szerződése. Az országos iparegyesület végrehajtóbizottsága a napokban ülést tartott, melyen Tonelli Sándor dr. másodtitkár bemutatta az Adria m. kir. tengerhajózási részvénytársaság díjszámláira és hajórakleveleinek határozmányaira vonatkozó elaboratum-tervezetét, amelyet a kereskedelemügyi miniszter a megkötendő új szerződés előtt kért az egyesülettől, hogy az érdekeltég álláspontját megismerje. A szakosztály a felterjesztés tervezetéhez hozzájárult. — Klein Gyula a Hitelbank igazgatója, ebből az alkalomból megjegyezte, hogy egyes kiviteli relációkban a magyar királyi államvasut bizonyos cikkeket a fiumei utirányon magasabb tarifaosztályba soroz, mint az osztrák államvasut a triezsi utvonalon. Bejelentette, hogy erre részletes adatokkal fog szolgálni és kérte, hogy ebben az ügyben az egyesület intézen felterjesztést a kereskedelemügyi miniszterhez. Az elnök javaslatára a szakosztály Klein Gyula indítványát magáévá vette, de kimondja, hogy e kívánalom a mostani véleményes jelentéstől elkülönítve, önálló felterjesztés formájában, juttatandó a miniszter elé.

Hajza a zsebtolvaj után. A Miramare kávéházban szombaton este egy Kiss Zsigmond nevű vendég fizetés előtt a zsebébe nyulva, ijedten vette észre, hogy 107 koronát tartalmazó pénztárcája eltűnt. Gyánúja a mellette ülő egyik esavargókülséjü emberre irányult, aki felkelt és kisetett a kávéházból. Kiss utána ment, mire a gyanús ember futásnak eredt. Kiss többekkel együtt utána szaladt a Torrettaig üzték. Ott a menekülő embert egy rendőr feltartóztatta s bekísérte a san nicolói rendőri kirendeltségre. A 107 koronát megtalálták nála s beismerte azt, hogy Kiss zsebéből lopta ki a pénzt. A tolvajt átadták az ügyészségnek.

Fiatal betörők. Mandich Ferenc 16 éves és Rachetta Károly 14 éves fiuk szombaton betörték Travaglia san-nicolói kereskedő üzletébe, honnan szótót tábla csokládét vittek el. A rendőrség mindkettőt elfogta. Rachettát fiatal kora miatt szabadonbocsátották, Mandichet pedig lopásért fogja felelősségre vonni a törvénszék.

Takarék-hamatláb emelése. A Fiumei Kereskedelmi Bank Rt. közzé teszi hogy takarékbetétek és folyószámla követelések

után f. évi november 4-étől fogva visszavonásig öt százalékos kamatot fizet feleinek. A tőkekamatadót az intézet továbbra is sajátjából viseli.

TŐZSDE.

	Nov. 2. zárlat	Maí árf. 1 óra
Budapesti Értéktőzsde.		
Magyar hitelrészvény	790.—	781.—
Osztrák hitelrészvény	608.—	602.—
4%-os koronajáradék	84.55	84.50
Osztr.-magy. államvasut	681.—	672.—
Jelzálogbank	414.—	411.—
Leszámitolóbank	508.—	502.—
Hazai Bank	284.—	283.—
Magyar Bank és Keresk. R.-T.	532.—	526.—
Rimamurányi	727.—	700.—
Salgótarjáni	709.—	707.—
Közuti Vasut	649.—	641.—
Városi Villamos	370.—	363.—
Adria	507.—	—
Déli Vasut	—	—
Magyar Cukoripar	—	—
Rizsgyár	—	—
Budapesti Gabonátőzsde. (50 kilogrammosként.)		
Buza októbertre	—	—
Buza áprilisra	11.74	10.80
Rozs októbertre	—	—
Rozs 1913 áprilisra	10.39	10.46
Tengeri májusra	7.98	7.99
Zab októbertre	—	—
Zab áprilisra	11.04	11.07
Bécsi Értéktőzsde.		
Osztrák hitelrészvény	608.25	601.—
Magyar hitelrészvény	791.—	779.—
Osztrák magyar államvasut	678.75	670.—
Déli Vasut	104.50	102.—
Alpesi	973.—	956.—
Skoda	760.—	780.—
Osztr. koronajár.	85.30	—

Fiumei és triezsi értékek:

	Legutóbbi tőke- sek állagár.
Fiumei 4%-os kölcsönkötv.	92.—
Banca Fiumana	640.—
Fiumei Kereskedelmi Bank	302.—
Fiumei Népbank	114.—
Litorale Bank és Takarékszövetk.	228.—
I. Horvát Takarékpénztár	6000.—
„Indeficienter“ tengerhajóz. Nom 250	500.—
Magyar-Horvát Gőzhajótárs.	1420.—
Magyar-Horvát Szabadhajózás	1120.—
Orient tengerhajózási társ.	1440.—
Alt. Forgalmi r. t.	2250.—
Magyar Olajgyár	212.—
Austro-Americana	270.—
Navigazione Libera Triest	570.—
Osztrák Lloyd	505.—
Stabilimento Tecnico	9850.—
Ampelea Szeszpároló Rt.	410.—
I. Triezsi Rizsgyár	874.—
„Kerka“ dalmát víaművek r. t.	388.—
Spalatoí Portland Cement	396.—
Assicurazioni Generali	900.—
Riunione Adriatica	3756.—

„Margherita“ mozgó

Via Alessandro Manzoni 3.

Hetenkéntháromszor

uj, fényes műsor!

A Fiumei Kereskedelmi Bank Rt.

takarékbetétek és folyószámla követelések után f. évi november 4-étől fogva visszavonásig

öt százalékos kamatot

fizet feleinek. (A tőkekamatadót az intézet továbbra is sajátjából viseli).

Távirat — Telefon. A Balkán háboru.

Új fordulat a balkán háboruban.

BÉCS, nov. 4. Vasárnap újabb szenzációs fordulat állott be a balkán kérdésben. A nagyhatalmak ugyanis el akarják intézni a Dardanellák kérdését és tegnap délelőtt a hatalmak konstantinápolyi nagykövetei megjelentek a portán, követelve, hogy a Dardanellákat minden állam egy csatahajója és egy páncélos cirkálója számára nyissák meg. A hatalmak be sem várva a porta választást, akként intézkedtek, hogy a hadihajókban lázasan felszerelik a tartalék hajókat és egy-egy hajóosztályt küldenek a török vizekre. A hadihajók be fognak hatolni a Dardanellákba.

Hadihajók utban.

BERLIN, nov. 5. A Hertha, Freija, és Lüneburg hadihajók a török vizekre indultak, hogy a német alattvalók érdekeit védelmezzék. Két páncélos a Boszporushoz ment.

PORSTMOUTH, nov. 5. A VI. torpedó flottila az angol alattvalók védelmére több torpedózúzóval a földközi vizekre ment.

KONSTANTINÁPOLY, nov. 5. Meg erősítik azt a hírt, hogy az orosz flotta Szabasztópolból elindult és a török vizekre megy.

ATHÉN, nov. 4. A Boszporus előtt hat nagy orosz csatahajó és számos torpedózúzó jelent meg.

A francia békejavaslat.

BÉCS, nov. 4. A külügyminisztérium szombaton kapta meg Poincaré francia miniszterelnök ismeretes békejavaslatát, a mely azt akarja, hogy a nagyhatalmak minden érdek nélkül közvetítsék a balkáni békét. A javaslathoz Ausztria-Magyarország nem járulhat hozzá, mert nagy érdekei vannak a Balkánon. Az angol és orosz követség már pénteken megkapták a javaslatot.

A külügyminisztérium ma értesítette a francia nagykövetséget, hogy Poincaré javaslatát Ausztria-Magyarország nem fogadhatja el. A válasz nem rideg visszautasítás és a végén kijelenti, hogy újabb javaslatot szívesen lát.

Szerb csapatszállítások.

BELGRAD, nov. 4. A szerbek arra a hírre, hogy a törökök visszafoglalták Bunarhiszánt, lázas csapatszállításokba kezdtek. Rengeteg katonát szállítottak ismét a határhoz és a személyforgalom befejezéséig csak a katonavonatok közlekednek.

Drinápoly ostroma.

SZOFIA, nov. 4. A bolgár főhadvezetőség jelentése szerint Drinápoly ostroma örvendően halad előre és valószínű, hogy a város némsokára elésik.

A törökök visszavonulása.

BERLIN, nov. 4. A török hadsereg Lüle-Burgasznál kénytelen volt pozícióját feladni és Csataldzsab visszavonulni. A törökök először nagy bátorsággal harcoltak, haláláig erősen tartották, de végre a bolgárok győztes ágyútűzelése elől kénytelenek voltak meghátrálni. A törökök kitartására és vitézségére jellemző, hogy haszezer emberük maradt a csatatéren. Mikor a nagy áldozatoknak már úgy sem lett volna értelme, a hadvezetőség elrendelte a Csataldzsaba való visszavonulást. Ennek az a célja, hogy a török hadsereg, ha még mindent elcsúsztat, legalább a fővárost meg menthesse az elfoglalástól.

A vízi ütközet.

FRANKFURT, nov. 4. A „Frankfurter Zeitung” haditudósítója azt jelenti lapjának, hogy Vizánál a török haderő jobb szárnya egyesült a bal szárnyával és az együttes sereg visszaverte a bolgárokat, akik három ezer halottat és sebesültet hagytak a csatatéren.

Török győzelem.

PETERVAR, nov. 4. Ide Konstantinápolyból az a hír érkezett, hogy a törökök győzelme folytán a vasuti összeköttetés Drinápoly és Konstantinápoly között újra helyre állott.

KONSTANTINÁPOLY, nov. 4. (Hivatalos) A törökök Lüle-Burgast, Csorlut, Baba-Eszkit és Bunarhiszánt visszafoglalták. A főhadiszállás most Szarajban van. A bolgárok az egész vonalon visszavonulnak. Három hadosztály utban van, hogy csatlakozzék a fősereghez. Az eddigi sebesültek száma 10.000. Ugyanennyire tehető a halottak száma is.

LONDON, nov. 4. Négy csatahajóból és négy cirkálóból álló hadosztály a török vizekre indult. A második és harmadik hadosztály is parancsot kapott, hogy indulásra készen álljon.

Török hangulatkeltés.

BERLIN, okt. 4. A „Berliner Tagblatt” tudósítója jelenti Konstantinápolyból, hogy az öt napig tartó ütközetben a törökök vereséget szenvedtek. A török hadügyminisztérium által kiadott jelentések adatai nem felelnek meg a valóságnak és csak hangulatkeltésre voltak szánva.

A görögök Szaloniki előtt.

ATHÉN, nov. 5. A görög seregek Sarantophoros bevételé után elfoglalták a petraisi szorosokat, azután Caterini felé nyomultak. Sarantophoros és Caterini ostrománál hőiesen harcoltak a görögök. 18 tiszt is elesett. A görög katonaság rohamot intézett a gyenge török utagek ellen, dacára, hogy a török ágyúk megriktították soraikat. A görögök most Jenidzsében vannak, nyolc órai távolságra Szalonikitől.

Jenidzséért egy napi küzdelem volt a görög katonaság messze üldözte a menekülő törököket.

A görög harctérről.

ATHÉN, nov. 4. Konstantin trónörökös jelenti hogy Janina, törökök szent városa előtt nagy harcok voltak, amelyek szombaton és vasárnap egész nap tartottak. A véres csatában a törököket, akik nagy veszteségeket szenvedtek, a görög hadsereg visszaverte.

A szerb fővezér kitüntetése.

BELGRAD, nov. 4. A ma megjelent királyi ukáz Putnik tábornok hadügyminiszter, a szerb hadsereg fővezérségnek az újonnan rendszerezített fővajda (hercegi) címet adományozta.

Az angol flotta mozgósítása.

LONDON, nov. 4. A tengerészeti minisztérium a király parancsára elrendelte az I. II. és a III. angol hadi hajóosztály mozgósítását. Egy osztály hat csatahajóból, tizenkét cirkálóból és a hozzájuk tartozó torpedóhajókból és naszádokból áll. A flottának ez a része indulásra készen várja a további parancsot.

A király Budapesten.

BUDAPEST, nov. 5. A király ma délután 5 órakor érkezik Budapestre. A rendőrség csak a szokott intézkedéseket teszi, dacára a szociáldemokrata párt előkészületeinek. Ő felsége a pályaudvarról a Váci-köruton, Arany János, Akadémia-utcákon a Lánchídon és Albrecht-uton át vonul Budára. A királyi konyha és istálló már tegnap

megérkezett Budapestre. A szociálisták pártja újabb reparatokban szólítja fel a polgárságot, hogy a király megérkezésekor legyen az utcán és a köztársaságos, nyugodt tüntetés híjva fel Ő felsége figyelmét arra, hogy a beígért választói jogot a nép még mindig nem kapta meg.

A rendőrség délben értekezletet tartott, melyen elhatározták, hogy a katonaságot a király bevonulásakor nem veszik igénybe, hanem az egész utvonalon a rendőrök vonnak kordont. A csendőrség a rendőrlaknyában lesz készenlétben.

Az ellenzék határozata.

BUDAPEST, nov. 4. A szövetszített ellenzék ma délelőtt értekezletet tartott, melyen elhatározták, hogy a delegáció ülése ellen óvást emelnek és azt törvénytelennek nyilvánítják. Az ülésekre elmennek és — miként Bécsben — tiltakozni fognak. Valószínű, hogy a zellenzék mai értekezlete folytán ismét katonai kordon lesz a parlament körül a delegáció ülésezése alatt.

Az amerikai elnökválasztás.

NEW-YORK, nov. 4. Ma kezdődött meg az amerikai elnökválasztás. A választásnak holnap éjjelre lesz vége.

Halálos párbaj diákok között.

BUDAPEST, nov. 4. Az Elemér-utca 6 számú házban Resznikov Gyula és Fehér József polgári iskolai tanulók kardpárbajt vívtak. Fehér kardja Resznikov halántékába furódott. A szerencsétlen fiu nyomban meghalt.

Még teljesen jókarban lévő

Singer varrógép

olcsón eladó.

Cím a kiadóban.

Apollo Színház

Igazgató: TROPFAUER ÁRMIN
Via Alessandro Volta 6 (A De la Ville és az Imperiál szálló közötti utcában).

Egyetlen elsőrendű családi mulató.

Naponta pont fél kilenc órakor este

nagy előadás:

Hombert és Renardó

zeneexcentrikusok.

Felsen Christl

operette énekesnő.

Deché Gyula

kómikus.

Chr. Rügammer

F A N A R A

A HIREN OLASZ KÓMIKUS.

Ernan Hilda

csipke táncosnő

Glück Olga

operette énekesnő

The Havards

Giolo Ada

francia énekesnő

Révész Kató

magyar diseuse

Egy hülye találmány

német sketch.

Helyárak: Páholy 5 személyre K. 15.-, Páholytűs K. 3.-
Fentartott hely K. 2.- II. hely K. 1.-

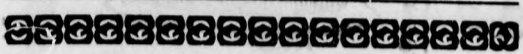
Előadás után káharé szabad bemenettel.
Meleg konyha egész éjjelen át!

Beszámolók.

BUDAPEST nov. 4. Gödöllőn a kerület képviselője, Hédervári Lehel tegnap beszámolót mondott. Károlyi Mihály gróf, Décsy Zoltán, Zlinszky István és Förster Aurél képviselők voltak jelen.

Zilahon a szövötközött ellenzék népgyűlést rendezett, amelyen Barabás Béla, Lovász Márton, Nadányi Gyula, Justh János, Jaczkó Pál, Maczky Emil és Szalkai Sándor képviselők beszéltek.

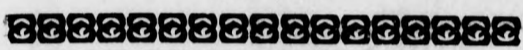
Sárkeresztúron Madarász József tegnap tartott beszámolót, a melyen az ellenzék pártok részéről Zichy Aladár gróf, Paizs Gyula, Mandorff Géza báró, Szluha Pál, Csontos Andor és Horváth Gyula fejelegyei képviselők vettek részt. A beszámoló egyszersmint ünneplése volt a 98 esztendő képviselőnek, aki 64 év óta egyfolytában képviseli a kerületet.



Tóth Mariska

Fiume Via Trieste 22 szám

alatt most nyitotta meg ujonnan berendezett **pálinka mérését és magyar kifőzését.** Ezen kizárólag magyar vendéglő a magyar közönség legmelegebb pártfogásába ajánlatik.



Intelligens bankhivatalnok ajánlkozik

könyvelési

valamint német és magyar

levelezési

munkálatoknak az esti órákban való elvégzésére. Cim a kiadóban.

Magyar borok!

Ajánlok kitünő visontai és mátrahegyaljai **fehér rizling** és **vörös borokat.** szavatolt természetes tiszta minőségben, literjéért 80 fillérért, avagy házhoz szállítva, fogyasztási adóval együtt 1 koronáért.

PAUK ÖDÖN - FIUME, Riva Szápary 16.

Le-kisebb vétel 30 liter. Mintát ingyen.

CIRKVENICA

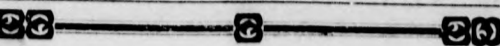
Szálloda **HORVÁTH** Étterem

Penzió

Magyar ház, magyar konyha, magyar borok. - Olcsó árak.

Tengeri fürdő Lusinpiccio Cigale Strand-Hotel és Bellevue penzió - Cigale -

Minden kényelmet biztosító elsőrangú családi otthon. Magyar ház. Prospectus.



LEDERER PENZIO ABBAZIA

Habsburg villa és Park szálló.

120 szoba. Lift. Fürdők a házban. Villanyvilágítás. Árnyas kert. Gyönyörű kilátás a tengerre. **Szoba és ellátás 8 koronától feljebb.** Családoknak engedmény.



Magyar-Horvát tengeri Gőzhajózási R.-T., Fiume.

Fiuméből Dalmáciába és Olaszországba.

A turisták által elismert legrövidebb és legkényelmesebb összeköttetés.

Fiume-Dalmácia: naponta hajóindulás ezek közül hetenként 4 gyorsjárat Fiuméből, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa (Ragusa), Castelnuovo és Cattaróba. Az utazás tartama Gravosáig csak 20 óra. Catazói csak 24 óra

Fiume-Venezia: hetenként 3-6 gyors-hajóösszeköttetés.

Fiume-Ancona: hetenként 2-3 gyors-hajóösszeköttetés.

Fiume-Ravenna: hetenként egy járat oda és vissza.

Ezen gőzösök közvetlen csatlakozásban közlekednek a Budapest felől érkező és Budapestre induló gyorsvonatokkal, melyek a hajóállomásig és onnan közlekednek, ugyszintén Veneziában és Anconában az olasz vonatokkal csatlakoznak Róma, Nápoly, Bari, Brindisi, Bologna, Firenze, Milano felé stb.

Fiume-Corfú-Patras kétszer havonként.

A gőzhajók modern kényelemmel, hálófülkékkel, kitünő étteremmel és a kényelmes és kellemes utazás minden kellékével vannak felszerelve.

Bővebb felvilágosítást nyújt az igazgatóság és a m. kir. Államvasutak városi menetjegyirodája.

TOPICS MILAN

fogtechnikus

— Susákról Fiuméba költözött —

Via del Porto 8. szám II. emelet.

A legajánlatosabb fiumei szállók:

„Deák” szálló

a Deák-korzón és dependance-a a

„Bonavia” szálló

Via Edm. De Amicis 4.

Mindkét szállóban kitünő konyha és árnyas kertek. Fajborok és valódi

Pilzeni ősforrás sör.

Tulajdonos

Ederer-Burger Gyula.

Imperiál szálló

Viale Deák, a pályaudvartól egy percnnyire. **Fiume legújabb szállodája.** — 50 modernül berendezett szobával. — Szobák 2.40 K-tól feljebb Villany. — Lift. — Fürdők. A kávéház fényesen berendezve megnyitott.

Tulajdonos **LINENBERGER S.**

ÓH JAJ!

KÖHÖGÉS, REKEDTSÉG

ÉLJEN!

és elnyálkásodás ellen gyors és biztos hatásúak

EGGER MELLPASZTILLAI

az étvágyat nem rontják és kitünő ízűek.

Doboza 1 és 2 Kor. Próbadozoz 50 fill.

Kapható gyógytárakban és drogeriákban.

Fő- és szétküldési raktár: **Dr. EGGER LEÓ és EGGER I.** Budapest, VI., Révai-u. 12.

— Kapható: Fiume és Szaszkánudon gyógyzertárban és drogeriájában.



Megfojt ez az átkozott köhögés.



Egger-mellpasztilla csakhamar meggyógyított!

Tudja Ön már, : h^ogy mi az :

ALGA?

Az ALGA egy kizárólag növényi nedvekből készülő gyógyyszer, mely biztos eredménnyel használható **csúzfájdalmak, fejfájás, fogfájás, kellemetlen szájszag, nátha, gége és mellhurutok, gyomorgyengeség, hányás, tengeri betegség és ájulás** ellen valamint használható a rossz levegőjű betegszobák levegőjének tisztántartására és bármely szoba levegőjének illatosítására.

Kapható kizárólag! **Budak D.** gyógyszertárában

VIALE DEÁK — FIUME — VIALE DEÁK



Ha egészségét félti
„ADRIA“
 savanyu vizet igyék,
 mely igen olcsó és kristálytisza. Baktériummentes magas hegyi forrásvíz. Természetes szénssavval telítve fertőző betegségeknek, étvágyzavaroknak és emésztési nehézségeknek igen hasznos ital. Borral keverve kellemes üdítő hatása.

Mindenhol kapható!
 Töltőtelep ABBAZIA Friedrichshof.

ABBAZIA
 Hotel, Penzió és Caffè-Restaurant

„TRAUBE“
 Arnyas kert. Kényelmes fedett helyiségek. A fürdőhely legolcsóbb étterme. Magyarok találkozó helye.

ETTEREM
LUSSINGRANDE.
NARODNI DOM
 Villásreggeli, ebéd vacsora.
 Nagyon olcsó árak, frissen csapolt sör.

HOTEL LIBURNIA
 közvetlen a kikötőnél. - Elegánsan berendezett, tengerre nyíló szobák. Olcsó penzió. Egész éven át nyitva. Café-restaurant a házban saját kezelésben.

LUSSINGRANDE egyetlen magyar háza
Café - Restaurant Szalay
 Igen olcsó árak. Billiárd. Különböző hírlapok. Különlegesség: Münchener Hofbräu.

Kávé és Tejmérés
 Fiume, Via Carducci 8. - Frisstej és tejtermékek, kívánatra házhoz is szállítatnak.
 Kávé. Csokoládé. Tea.
 Magyar, német és olasz lapok.
Olcsó árak!
 Számos pártfogást kér
Ljubich Jozefin tulajdonos

Ára 30 K.



Nincsen Önnek rendes háztartása ha Eclipse dagasztógépe nincsen
 3 perc alatt lehet vele bármilyen tésztát tökéletesen átdagasztani.
Minden vas- és edényüzletben kapható.
 Bővebb felvilágosítást ad: The Eclipse Selling Company képviselője, Eckel Egon, Fiume Via Carducci 14. sz.

33 óceánjáró **33 óceánjáró**
Austro Americana - Trieszt.
 Rendes személy- és tehergyorsáru forgalom, Görögország, Spanyolország, Észak és Dél-Amerika felé.
Triesztből Newyorkba személyforgalom.
 „Laura“ gőzössel . . . okt. 19-én
 „Martha Washington“ gőz. „ 26-án
Trieszt-Newyork-Philadelphia teherforgalom.
 „Franconia“ gőzössel . . . okt. 19-én
 „Clara“ „ . . . „ 26-án
 „Georgia“ „ . . . „ 31-én
 Patrasz, Almenia, Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo és Buenos-Ayresbe, az
 „Atlanta“ személy gőzössel . . . okt. 31-én
 Almenia, Taneriffa, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo és Buenos-Ayresbe a
 „Sofia Hohenberg“ szem. száll. gőzössel . . . okt. 17-én
 Tudakozódni lehet az igazgatóságnál, Trieszt, Via Molin Piccolo 2, (Táviratcim: Cosulich, Trieste) Schenker és Tsa főügynökségnél Bécs I., Neuthorgasse 17., az utas-irodánál Bécs, II., Kaiser Josef-strasse 36 és a társaság más ügynökségeinél.

Hotel Slatina, Abbazia
 A Slatina-fürdővel szemben a katonai gyógyház mellett. Előkelő családi ház. Szobák ellátással s anélkül, nagy étterem, kert, magyar és francia konyha. Villanyvilágítás. Mérsékelt árak.
 Telefon 101. Tulajd. Lackner Fanny.

LOVRANA
Pensió Lukács
 Elsőrendű családi otthon.

Magyar vendéglő
FIUME
 Riva Szápary 6. Telefon 11-49 szám
 Elismert kitűnő magyar konyha. Tisztán kezelt fajborok. Állandóan frissen csapolt kőbányai sör.
 Minden magyar itt találkozik!
 Tengerre nyíló szobák olcsó áron.
 Kiadótulajdonos: „A Tengerpart“ lapkiadó vállalat.

Klemencsics Károly
 Telefon 951. FIUME Corso 12. sz.
Vasutdijszabási és szállítási iroda
 (Alapított 1892).
 Elvállal mindennemű helyi és tengeri szállításokat előnyös feltételek mellett. Fuvarlevé-felülvizsgálat és díjkülömbözetek visszkeresete.

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

FIUME.
 Különlegesség
FÉNYKEMÉNYÍTŐ
 táblácskákban.



VÉDJEGY.

A vegyi tisztaságért a gyár kezkesedik

Mosoda a Csillaghoz
 Értesitem a n. é. közönséget, hogy a Via Remai 2 sz. alatt **új mosodát nyitottam.**
 Gyors és kifogástalan kiszolgálás. Magyar tulajdonos. Via Remai 2. — Telef. 15-87.

Nattich Henrik
 Fiume, Corso 35.

Nagy raktár mindennemű órákban, ébresztő, ingaórák, precíziós kronométer-órák és láncokban jutányos árakon, jótállás mellett. — Saját javítóműhely.

Nyomatott a „Polina“ nyomdában Fiume.