

Előfizetési árak:

Egész évre 10.— kor.
Fél évre 5.— »
Negyedévre 3.— »

Egyes szám ára helyben
20 fillér.

Fiumén kívül 24 fill.

Megjelenik minden
vasárnap.

FIUMEI SZEMLE

Felelős szerkesztő:
GARÁDY VIKTOR.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Via della Salute 1 szám.

Telefon 629.

Hirdetések díjszabás szerint.
Nyilttér — 50 fill.
Szerkeszt. részben . 1.— kor.
Hivatalos hirdetések —.60 fill.
soronkint.

Beköszöntő.

Fiume, okt. 4.

Azok a sokat emlegetett „régí jó idők“, a melyekben nagyhangu frázisokkal és beválthatatlan ígéretekkel lehetett a közönség jóhiszeműségével visszaélni, végleg letűntek.

Praktikus időket élünk, a mikor mindenki csak abban bizik, a mit lát és aminek értékességét maga is vallja.

Programmot éppen ezért nem adunk. A legegyszerűbb szavakban adjuk tudtára e város közönségének, hogy a „Fiumei Szemle“ célja városunk érdekeinek közgazdasági és társadalmi úton való előmozdítása.

Függetlenségünkkel nem kérkedünk. Erről közleményeink fognak tanuskodni.

Szivesen látjuk munkatársaink sorában e város tollforgatóit és mindazokat, akik az ügy szolgálatába állani óhajtanak.

A „Fiumei Szemle“ a közönség lapja és éppen ezért helyet ad minden közérdekű munkának.

Ki kell emelnünk, hogy különös gondot fordítunk a város *idegenforgalmára* és célunk, hogy az *anyaországban Fiumét, a tengert és mindazt a mi a tenger világába és a tengerészet körébe tartozik megismerjék és megszeressék.*

Bizunk abban, hogy e város és az ország közönsége támogatni fogja vállalkozásunkat.

A „Fiumei Szemle“
szerkesztősége.

A „Fiumei Szemle“ tárczája.

Magyar hadak az Adrián.

Irta: Garády Viktor

Itt üldögélek egy szürke sziklakövön. Fönt a szellős halomtetőn, valami görbe olajfa derekához dülleszkedve és az őszi nap lágymelegében sütkérezek.

Alattam Novi, a kicsiny, de csinos tengerparti város, azután a csöndes, békésen nyugvó tenger. Zöldekék vizén reszketve omlik szét a reggeli nap sárga fénye és föl-fölcsillan a fodrok habzó, fehér taréján. Túl a kék vizen, nem is olyan messze, Veglia szigete tűnik elő. Szirtes hátán violaszínű fátyol leng, a mely lassankint szétfoszlik, elenyészik, belevész a a mennyég kéklő végtelenjébe.

Es messze, messze, a kanyargós, sziklás part legeslegvégén maroknyi házak fehérlelenek. Azt hinnéd, hogy valami norvég halászáros. Annyira hasonlít ez a vidék a magas észak fjordos országához. Sőt, ha szemed pillantása a Velebitre téved, a mely mint valami égbenyuló sziklafal meredez az ezüstpárás háttérben s hóborította csucsain vakítóan csillog a napfény,

Ai lettori!

Fiume, 4 ottobre.

È ormai passata l'epoca delle frasi altisonanti e dei programmi pieni di promesse fatte a qualunque costo anche con la certezza che poi non sarebbero mantenute.

Il nostro tempo più positivo e più pratico non presta fede se non ai fatti e sopra tutto a quelli il cui valore possa essere riconosciuto e constatato. Perciò in cambio di spendere lunghi discorsi per esporre il nostro programma, noi annunziamo, con le più semplici parole, che lo scopo della nostra pubblicazione è la tutela di tutti gli interessi economici e sociali della nostra città.

Non ci vantiamo d'essere e di voler rimanere imparziali: della nostra indipendenza farà testimonianza la nostra Rivista.

Fra i nostri collaboratori noi accetteremo chiunque voglia esserlo per il bene comune, chiunque desideri contribuire al nostro scopo, poichè la nostra Rivista deve essere per il pubblico e nelle sue colonne troverà sempre posto ogni argomento d'interesse pubblico.

Sarà nostro compito speciale dedicare le nostre forze al maggior sviluppo del movimento dei forestieri, e quello di far conoscere ed amare nella madre patria il nostro paese, la nostra Fiume, il suo porto, il suo mare e tutto quanto si riferisce alla sua navigazione, alla vita delle sue industrie marine.

csakugyan megjelennek előtte a norvég tengerpartnak ama bűvös-bájós képei, a miket Björnson ékes tolla regényeiben, elbeszéléseiben megörökített.

Olyan ez a kis város, mint valami ragyogó álomkép. Zöld kertek, rozsalugasok koszorúzik a csinos, takaros házakat, a cserépszindelyes piros tetőket, a fehér tornyokat, a szürke kőkerítéseket s a vár omladozó falait. És lenyulnak egészen a tengerpartig, a hol kitergetett, barna hálók száradnak a verőfényben. Halászemberek ácsorognak mellettük és elnézdegélik a kikötőből távozó gőzhajót, a mint utjában hosszú, egyre jobban szélesedő, fehér üstökőköt füstötget a tenger kék felületére. A gőzöst fehér sirályok követik s fölötte kóvályognak. Hol eltűnnek, hol ismét megjelennek, a hogy a fekete füstfelleg mögött elszállanak, a mit a piros sávós, fehér csillagos kémény ereszt a magasságba.

Olyan mélységes a csönd körülöttem, hogy a fejem fölött táncoló szunyograj zümmögését is hallom. Ez a panaszosan, gyöngén bűgő hang áthatja, el-elringatja lelkemet s félig nyitott szemmel álmodozva, képzeletem valami rég letűnt kornak a szép emlékeit varázsolja elébem.

Négyszázhuszonkét esztendővel ezelőtt, azon a fehér országúton, a mely kanyarogva húzódik oda lent a tengerpart hosszában,

Abbiamo piena fiducia che il pubblico vorrà concedere, il suo completo appoggio a quest'impresa a cui ci accingiamo dedicandovi tutta la nostra attività.

La Redazione del „Fiumei Szemle“.

Kereskedelmi tengerészetünk jövője.

Irta: dr. Kovács József.

Ha Ausztria határán vámsorompók fogják utját állani az ország nyugoti kereskedelmének, akkor a magyar tengerhajózás lesz hivatva arra, hogy egyetlen szabad kapunkon, a fiumei kikötőn át utat biztosítson az áruforgalomnak.

A fiumei kikötő, viszonyítva más államok tengeri empóriumaihoz, ugyszólván vicinális jelentőségű. A mólókba és hangarokba beépített miliók, a hajózási vállalatoknak nyújtott állami segélyezések az államnak hol intenzivebb, hol lazább gondoskodása nem voltak képesek Fiumét arra a színvonalra emelni, amelyet reméltünk. Fiume kikötője ma elhagyott és csendes, a szerződészerű szubvencionált járatokon kívül az itteni forgalom jelentéktelen, úgy hogy irigység fog el bennünket, ha azt olvassuk, hogy pl. ez idő szerint Odesszában oly nagy a gőzösök száma, hogy míg a kikötőben 19 hajó rakodik, a kikötőn kívül 27 gőzös várakozik, míg reá kerül a sor. A mi kivételünk és behozatalunk pedig pang és a fiumei kikötő üres.

Mi ennek az oka, ha az állami áldozatkészség egy nagy forgalom lebonyolításának lehetőségére bőségesen adta meg az eszközöket? A kereskedők hiánya. Fiume szerencsétlensége az, hogy bürokratikus és társulati szervezkedés mellett a magánvállalkozás fejlesztéséről elfeledkeztek, hogy itt nincsenek a szó magasabb értelmében vett kereskedőházak, melyek kellő tőkével, élelmességgel, üzleti tudással, s nehézségektől vissza nem rettenő kitartással felvennék a küzdelmet Triesztnak százados multja, export és import kereskedelmével.

Elhajózási alkalmatosságok tekintetében a két állam megegyezése teljes viszonyosságot és egyenlő tarifális elbánást biztosított Fiuménak és Triesztnak. Magyarország mint nyerstermelő állam

Mátyás király hatezer válogatott vitéze vonult végig és Cirkvenica felé tartott, hogy Szitovicza táján hajóra szállva, Veglia urát, a pártütő Frangepán Jánost, birtokaitól megfoszsza. Magyar Balázs, a király leghivebb embere, az ország hős kapitánya vágta a sereg élén. Városok, falvak hódoló követséget küldenek elébe s a merre csak elvonul, mindenütt a magyar király nevét éltetik. Sőt ott látjuk a küldöttségek között Veglia várának kapitányait, polgárait is, a kik lelkesen üdvözlük a magyar hadvezért és könyörögve kérik, szabaditaná föl őket az „ördöggel határos, gonosz ember“ zsarnok uralma alól. Mert „a sziget egész lakossága úgy várja őt, mint a zsidók a Messiást“.

A magyar hadak 1480 február 8-án kelték át a vegliai tengerszoroson, a mai Vos mellett levő öbölben szálltak partra és egyenest Kasztelmuszkió alá vonultak. Magyar Balázs csakhamar ostrom alá vette a várat és már azon volt, hogy Veglia ellen vezesse seregének egyik részét, midőn a magyar táborban egyszer csak hire terjedt, hogy Velencének a szigeten székelő helytartója a vár alatt partra szállt s a dozse nevében beszélni óhajt a magyar király kapitányával.

Nem az a célom, de akarva sem lehetne az, hogy egy tárcacikkely szűk keretében le-

biztosította forgalmának a nyugoti vonalakat az Adria, Ausztria mint iparos ország a keleti relációkat a Lloyd útján, de miként az Adria járatai Triesztet is, úgy a Lloyd járatai Fiumét is tartoznak érinteni, úgy hogy mind a két kikötőnek kellő számban menetrendszerűleg biztosított járatok állanak rendelkezésére keletre is, nyugatra is.

Az állam ezenkívül arról is gondoskodott, hogy a szubvencionált vonalakon kívül eső járatok az úgynevezett szabadhajózási segélyben részesüljenek, amely hajó beszerzési segélyre és járatsegélyre oszlik, sőt éppen most van a törvényhozás előtt egy bizottságilag már letárgyalt törvényjavaslat, mely a szabadhajózási segélyt jelen-tékenyen felemeli.

A két kikötő tehát elhajózási alkalom dol-gában ugyszólván egyenlő feltételekkel rendel-kezik, és mégis azt látjuk, hogy Trieszt folyto-nosan, az utóbbi időben szinte rohamosan emel-kezik, a fiumei forgalom pedig a kezdet bizta-tonak ígértékelt fellendülése után állandóan csök-ken, mint ezt az alábbi kimutatás igazolja:

Évben	Behozatal	Kivitel	Összforgalom
	m é t e r m á z s a		
1899	4,329.407	7,122.234	11,451.731
1900	3,748.023	7,912.706	11,660.729
1901	3,979.577	7,875.808	11,855.385
1902	3,531.859	7,503.695	11,035.554

A versenyben tehát, egyenlő forgalmi fel-tételek mellett, mi vagyunk a gyengébbek. A mi kereskedelmi életünkben hiányzik a trieszti nagy export és import cégek produktív tevékenysége. A Magyarországon elfogyasztott kávénak pl. ami elég nagy és jelentékeny fogyasztási szükséglet, ugyszólván minden szeme Triesztn vagy Ham-burgn át jön a magyar fogyasztási területre. Az e téren — társulati úton — megpróbálkozott erőltlen verseny zátonyra jutott kísérlet volt csu-pán. Ha Fiumében igazi üzleti vállalatok, nagy-szabású kereskedők volnának, vagy oda települ-nének, ennek a mérlegnek kedvezőbbnek kellene formálódnia. Az idők eseményekkel terhesek és ki tudja, hogy maholnap nem fog-e átalakulni a mai gazdasági berendezkedés. Ennek nem sza-bad bennünket készületlenül találnia, és a magyar kereskedőkre nagy hivatás várakozik. Foglalkoz-zanak ezzel a kérdéssel, vigyék Fiuméba tőké-jüket, tudásukat és vállalkozási képességüket és lehetetlen, hogy kitarás mellett ne prosperáljanak.

Ugy tudjuk, hogy néhány évvel ez előtt miniszteri kezdeményezésre és természetesen a nálunk oly előnyösen ismert ankettézés rendsze-rében élénkben foglalkoztak a fiumei propre ke-reskedelem fejlesztésének kérdésével, anélkül, hogy ennek a mozgalomnak a nyomában csak egyetlen eleven propre kereskedő is támadt volna, pedig nélküli a fiumei forgalom és tengerentúli kereskedelmünk fejlődni nem fog s ezért a kor-mánynak és a kereskedelmi érdekköröknek min-dent el kellene követni, hogy a mulasztások

irjam, miként engedte át Vegliát Frangepán János a velencei köztársaságnak, abban a hit-ben, hogy így majd elhárítja a szigetről a magyar sereget. Sem az, hogy az ez által be-következett bonyodalmakat tárgyaljam. Az a szándékom csupán, hogy megismerjék olvasóim, miképpen vélekedett akkor egy idegen nemzet mi rólunk, milyen volt a magyar katona, a magyar hadvezér akkor, hogyan domborodik ki ebben a hadjáratban a magyar katona vak-merősége, elszántsága, bátorsága, nemes büszke-sége és mindenek fölött a király és a haza iránt való rendíthetetlen hűsége, ragaszkodása, szeretete.

Magyar Balázs, a ki hősiessége és a ki-rályhoz való hűsége által egyszerű közlegény-ből az ország fejszó részének kapitányává, majd erdélyi vajdává és végre Horvát- és Dalmátországok bánjává lett, valóságos típusa a magyar huszárnak, a ki semmibe sem veszi az ellenséget és szinte játsza az életével, bravuros tetteivel ámulatba ejti az ideget.

Ezt a hadjáratot két szemtanu hű leírásá-ból ismerjük. Az egyiket Vinciguerra Antal, a velencei köztársaság titkára és akkoriajt a sziget helytartója írta, a dozsehoz küldött je-lentésében. A másik pedig valami Marin Sanudo, velencei krónikásnak a tollából ered.

pótolassanak, mert a fiumei kikötőnek nem lehet egyedüli célja csak az, hogy onnan gyorsan és olcsón lehessen Abbáziába rándulni.

* * *

Igaz, hogy Fiume földrajzi fekvését sem lehet szerencsésnek mondani. Oda van ragasztva a Karszt lejtőjéhez, terjeszkedni önmagában is szinte képtelen, hűjával van minden terjeszkedési területnek a szárazföld felé, aminek gazdasági kultúrája pedig a kikötők fejlődésének egyik igen elsőrendű tényezője, s nincsen közvetlen össze-függésben az anyaországgal sem. És izolá va van még a tengeren is. Az Adria legészakibb öblének a sarkában fekszik, ahol hajózási érte-lemben oly átmeneti forgalomról mint azt Nápoly-ban, Genuában, Marseillen és a többi nagy kikötőben csodálhatjuk, — ábrándoznunk, sajnos, nem lehet.

Am ha az ily nagy arányú fejlődés reményei-vel nem is bízathatjuk magunkat, s örülnünk kell, hogy államunk geográfiai alakulása mellett ezzel a kikötővel is rendelkezünk, — legalább a meglevőt kellene alaposabban kiaknázni és ki-használni, különösen, ha erre a célra már oiy temérdek anyagi áldozatot invesztáltunk.

A dolgok természetes rendje szerint a szük-ségletek teremlik meg az intézményeket. Ami hírtelen, szinte minden átmenet nélkül bekövet-kezett, ugyszólván mesterségesen készített gaz-dasági fejlődésünk során mi nem vártuk be a természetes haladási etappeokat, hanem előbb létesítettük az intézményeket és utólag vártuk, hogy a szükségletek a kész szervezetbe belenő-jjenek, beleilleszkedjenek. Készen van a nagy-szabású kikötői és hajózási berendezés és nincs elegendő áruforgalom, mely azt alimentálná, úgy hogy a magyar gőzösök hazai export és import hiányában jórészt a külföldi kikötők egymás közötti forgalmában kénytelenek rakományt ke-resni, nehogy üresen járva mérhetetlen veszte-ségeket okozzanak.

A borvámklauzula.

Fiume, okt. 3.

Az országban mindenfelé megkezdő-dött a szüret. A termés jó és mégis gond lépett a hagyományos vő nótázás és mu-latozás helyébe. A szőlőkben csak arról esik szó, vajjon megmenekül-e a magyar bor az olasz versenytől.

A bortermelők és borkereskedők orszá-gos szövetsége alhatározta, hogy az olasz borvám kérdésének ügyében érdemleges nyilatkozatra szólítja fel a kormányt.

Ezt a két kódexet a velencei szent Márk-féle könyvtárban őrzik.

Mikor a velencei helytartót Magyar Balázs elő vezették, javában folyt Kasztelmusztkio ostroma. A kapitány lóháton fogadta az olaszt, és mikor ez arra kérte őt, hogy szüntesse be a vár ostromlását, mert máskülönbén a hatalmas köztársasággal gyűlik meg a baja, Magyar Balázs nagy büszkén a szavába vágott s im-ígyen válaszolt: „Azon vettem magam észre, hogy a köztársaság (és itt Frangepán velencei születésű feleségére célozt) valami asszonyi állat miatt akar hadat üzeni felséges kirá-lyomnak. Azt hallottam, s jó eleve figyelmez-tettek rá, hogy Troját éppen valami asszonyi állat miatt pusztították el.“ Mire a helytartó azt feleli neki, hogy „ő ezt hál! Istennek *nem hallotta, hanem olvasta*, s egyszersmind kény-telen őt arra figyelmeztetni, hogy Troja király-ság volt, s az ilyent, nem pedig a respublikát éri asszonyi állat miatt hasonló veszedelem.

Ez a válasz, ugy látszik, nagyon sértette a magyar vitéz önértését, mert haragos pillan-tást vetett az olaszra és az ostromlót vár felé mutatva, így szólott hozzá: „A ki rugdalózó lovat akar becsületesen tanítani, előbb zablát vessen a szájába, aztán tegye nyereg alá, s csak úgy üljön rája.“ Az olasz pedig megér-tette a magyar embernek vele született, kép-

Fiume, 1903 vasárnap október 4.

A felmondott kereskedelmi szerződések három hónap múlva lejárnak. A hazai bor-termelő vidékeknek volt a létérdeke, hogy az olasz borvámklauzula megszüntetessék. Felmondottuk ezt a szerződést hogy 1904-re ujat köthessünk. Az áldatlan viszonyok azonban az új szerződés megkötését meg-akadályozták.

A helyzet ebben a szben is nagyon komoly. Ha január 1-ig nem tudunk Olasz-országgal szerződést kötni: elkerülhetetlen a vámháboru, melyben a vesztesek mi le-szünk, mert fa, spirtusz- és lókereskedel-münkkel a vámháboru tönkre fogja tenni, és a nagyobb iparágak közül a sörgyártást is nagy csapással sújtja.

A vámháborut el kell kerülni, de u szerződéssel elkerülni nem tudjuk, mert az új vámtarifa elkészültéig a kereskedelmi szerződés megújításáról még csak tárgyalni sem szabad.

A vámháboru elkerülésének egy módja volna: a felmondás visszavonása, a mely esetben az olasz kereskedelmi szerződés még egy esztendeig érvényben maradna.

Kérdés azonban, hogy ez megtörté-nik-e? Kénytelenségből mondottuk föl a szerződést, mert *ezt követelte a hazai bortermelők érdeke*. S ha a földmónás kénytelenség volt: még inkább kénytele-nek vagyunk a földmónást fenntartani. Ha ugyanis 1904 január elsején tul is él-vezné Olaszország a mai kedvezményes borvámot (a mihez a földmónás vissza-vonása esetén természetes joga volna), akkor ezt a rendkívül kedvező vámtételt a tuniszi konvenció értelmében teljes jog-gal követelné fölünk 1904 január elsején tul már *Franciaország is, mely az olaszé-nál sokkal olcsóbb borával úgy elárasztaná Magyarországot*, hogy a borte-rmelők visszasimák azt az időt, a mikor még csak az olasz konkurenciával kellett küzdeniök.

Semmi kilátás sincs arra, hogy ez a kérdés hamarosan megoldassék. Annyi bizo-nyos, hogy az olaszországi bor, amely több mint egy évtized óta Fiume behozá-tali forgalmának legnagyobb kontingensét teszi, a legközelebbi hónapokban ismét nagy mennyiséggel fog behozatalunkban szerepelni.

létes beszédét s jelentésében így magyaráz-gatja a dozsénak, hogy Major Blas (így írja a hadvezér nevét) a zabla alatt Kasztelmusztkiot értette, a nyereggel pedig Veglia várára cél-zott, hogy tudniillik előbb Kasztelmusztkiot veszi be s aztán Vegliára kerül a sor.

Végre így panaszkodik urának: „Bármint iparkodtam is, hogy meggyőzzem őt a merény-lel veszedelmes voltáról, a büszke magyar erő-sen ragaszkodott szándékához. Minduntalan szavamba vágott, másra terelte a beszédét és nem engedett szóhoz jutni. Egyre azt hajto-gatta, hogy ő itt a magyar király személyét képviseli s ebbei minőségében vezeti hadat egy párttűt s nem a köztársaság ellen. Szidta, átkozta, dühödtt, maró szavakkal illette János grófot, a ki a király szent személye ellen mert föllázadni, a szegény népet sarcolta, zsarnokos-kodásával gyötötte. Azután Kasztelmusztkio tor-nyára mutatva, egyszerűen hátat fordított nekem és hangosan kiáltotta: három nap múlva magyar lobogó lesz oda föltűzve!

Balázs vitéznek igaza volt. Harmadnapra csakugyan bevette a várat és tornyára föltűzette a magyar lobogót. Azután összeszedte seregét és menten Veglia alá vonult.

Erről a seregről igen hízeltgősen nyilat-kozik a helytartó. „A magyarok serege hat-ezer emberből állott. Mindannyian üdék, büsz-

Fiume, 1903 vasárnap október 4.

Fiume-Newyork.

Közvetlen hajójáratok Fiuméből Északamerikába.

Fiume, okt. 3.

A Liverpoolban székelő „*The Cunard Steam Ship Company Limited*“ az állam minden anyagi támogatása nélkül közvetlen hajózási összeköttetést létesít Fiume és az Északamerikai Egyesült Államok között és ezzel a legközvet-lenebbül nyitja meg a magyarországi termékek számára azokat a piacokat, a melyek az Anchor Line havi járatainak évek előtt történt beszünt-etése óta csak hosszadalmas áthajózással voltak a mi számunkra megközelíthetők.

Az angol vállalkozás közgazdasági jelentő-sége elvitatázhatatlan. Az a körülmény, pedig, hogy a Cunard hajózási társaság indítja meg ezeket a járatokat, már eleve is teljes garancia arra, hogy Magyarorszag érdekei teljes mér-tékben tisztelteben fognak tartatni. A Cunard ugyanis nemcsak nem ismeretlen a magyar kikötőváros tengerhajózási forgalmában, hanem ennek immár két évtized óta egyik igen jelen-tékeny előmozdítója. Több mint husz év óta tartja fenn rendszeres járatait Fiume és Liverpool között és ezen idő óta állandóan a legnagyobb előékenységet tanúsítja a magyar termékek ki-viteli érdekei iránt.

Az új vonalon a Cunard az „*Aurania*“ és a „*Carpathia*“ hajóit fogja járatni, amelyek óránként 16—17 tengeri mérföldet futnak be és az utat Newyorkig 16 nap alatt teszik meg. A körülbelül 16—18000 tonna hordképességű ha-talmas hajók a legmodernebb szerkezetűek, villa-mos világítással és légfűtéssel vannak felszerelve, külön termelők vannak az étkezésre, dohány-zásra és a nők részére, fedélzeti sétányai és fűrdői a III. osztályu utasoknak is rendelkezésre állanak, valamint Marconi-féle távirati felszerelése. Az étkezés a hajón friss, bőséges és jó és álta-lában a Cunard — a mi értesülésünk szerint — nagy gondot fordít arra, hogy ezen új vonala az igényeket minden tekintetben kielégítse. Erre kiválóan alkalmasak a rendszeres havi járatokra kiszemelt hajók, mert 2—4—6 személyre beren-deztetett fülkék vannak, a melyek tehát a kényelmes utazást biztosítják. (Eddig Brémából, Havreből és Hamburgból az utasok ugyszólván összepré-selve utastak Newyorkba, jöllehet már a behajó-zási kikötőbe fáradtan, törődötten érkeztek meg a 4—5 napi vasuti utazás után, a melyet kül-földi vasutakon kellett megtenniök).

kék, jól fölfegyverkezve és gazdag hadi és élelmi szerekkel ellátva.“ Az ostromot pedig *rémtűnök és rettenetesnek* nevezi. Később meg azzal vigasztalódik, hogy, a mint hallja, a magyaroknak elfogyott a boruk. A mi pedig rájuk nézve nagy baj. „Mert bor nélkül ez a nemzet a viláért sem tudna megélni“ (senza il quale non è né per sogno che, quella nazione possa *minime vivere*) Ugy látszik, hogy Balázs vitéz idejében sem igen vetették meg a jó bort! Akalmasint az indította az olaszt erre az állításra, hogy Kasztelmusztkio eleste után, bizonyosan nagy áldomást jíltek a győztes magyar harcosok. A mi egyébiránt igen ter-mészetes dolog.

Még érdekesebb az, a mit a Sanudo kró-nikája mond Balázs vitézről, a mikor ez már Veglia várát ostromolta s a köztársaság gályái már megérkeztek volt Veglia kikötőjébe és seregszáma hozták a sok olasz harcost Isztriá-ból, Dalmáciából és a Quarnero szigeteiről, hogy a magyarral szembezálljanak s a kö-ztársaság részére megvédjék a szigetet.

Magyar Balázs mindig lóháton ülve, maga vezette az ostromot, folyton a bombázáporban vágatva, parancsokat osztogatva, lelkesítve katonáit, a kik bezzeg nem igen fogták tréfára a dolgot s ugyancsak döngették Veglia falait.

„FIUMEI SZEMLE“

3

Az első hajó: az „*Aurania*“ november hó 14.-én reggel indul el Fiuméből Newyorkba.

Kiemelendőnek tartjuk a Cunard azon tényét, hogy fiólkjainak kiadott utasításában a legerélyesebb hangon tiltakozik a kivándorlásra való csábítás ellen és kijelenti ezen utasításában, hogy aki ez ellen vét, ne számítson sem támo-gatására, sem oltalmára.

Az angol társaság helyetteseül a magyar korona területére teljes jogkörrel és teljes felelős-séggel az „Adria“ m. kir. tengerhajózási részvény-társaságot nevezte ki. Az utasok tehát hazai kikötőben, a hazai hatóságok oltalma alatt és magyar hajózási társaság utbaigazításával szállnak a hajóra.

Dicséretet érdemel a Cunard azon elhatáro-zása is, hogy az Északamerikából hazautazó vagyontalan magyar honpolgárokat nagyon ol-csón, jóformán ingyen szállítja vissza Fiuméba.

Fiume forgalma szempontjából őszinte örömmel üdvözlöljük az angol társaság nagy vállalkozását.

Fiume—New-York

Corse dirette tra Fiume e gli Stati Uniti.

Fiume, 3 Ottobre.

La „The Cunard Steam Ship Company Li-mited“ residente a Liverpool si accinge a ina-gurare una comunicazione marittima diretta tra il porto di Fiume e gli Stati Uniti dell'America settentrionale.

Da quando, alcuni anni or sono, la „Anchor Line“ sospese i suoi viaggi verso quelle regioni, è venuta a mancare la via diretta che ci univa a quelle piazze, ed ora la „Cunard Line“ con l'istituzione di viaggi regolari riattiva queste comunicazioni ed apre ai prodotti ungheresi quelle piazze che non si potevano oramai più raggiun-gere senza un lungo e dispensioso giro, senza molti trasbordi.

L'importanza economica di questa impresa è tanto evidente che non ha alcun bisogno di essere dimostrata. La solidità e la serietà della Compagnia di navigazione inglese, che da tanti anni batte i mari, sono più che sicura garanzia che gl'interessi del commercio ungherese saranno completamente tutelati. La sua bandiera non solo è ben conosciuta anche nel nostro porto, ma già da due decenni partecipa largamente al no-stro movimento generale.

Da oltre vent'anni essa mantiene delle corse

A hajóraj parancsnoka ekkor elküldötte köve-tét a magyar táborba, hogy Balázs vitézt szép szóval meggyőzze és most már komolyan figyelmeztesse, hagyjon abba az ostrommal, mert Frangepán János nem hűbérese többé a magyar királynak, mivelhogy örökre lemon-dott a sziget birtokáról, még pedig a köztár-saság javára.

Magyar Balázs azonban nem tágitott és „azt felelte az említett titkárnak, mondaná meg a gályák főparancsnokának, hogy ő nem a köztársaság ellen vezeti hadát, hanem Fran-gepán János ellen, a ki királyának ellensége és hűtlen lázadó és ennek okáért azok ellen is, a kik a grótot oltalmukba veszik. Hogy ő nem ingó nádszál, meg tudja állani a háborut. És kihivta magát a parancsnokot is, hadd mér-közzék meg vele személyesen (corpo a corpo), ha ugyan van-e hozzá elég bátorsága. Jöjjön, ha akar, a magyar táborba, ott várja meg s aztán megvívhatnak egymással. És ezt olyan vidám szavak kíséretében mondotta, hogy lelke-mre mondom, el sem hinné az ember (con tanta allegrezza di parole che in fede mia *nihil supra*).“

A krónikás végre azon álmélkodik, hogy micsoda kuruc ember volt a magyar kapitány. „Nem rettent vissza semmitől. Megesett néha.

regolari tra Fiume e Liverpool e durante questo non breve spazio di tempo, dimostrò sempre di favorire con tutti i suoi mezzi gl'interessi del-l'esportazione ungherese.

Per la nuova linea, la Società di Liverpool ha stabilito i due grandi piroscafi „Aurania“ e „Carpathia“ capaci di filare dalle 16 alle 17 miglia marittime all'ora, impiegando così soli 16 giorni a raggiungere, da Fiume, il porto di New-York. I potenti battelli della portata di 16—18 mila ton-nellate sono costruiti secondo tutti i dettati della più moderna tecnica, provvisti di illuminazione elettrica e riscaldamento ad aria calda.

Muniti di ogni conforto, hanno sale sepa-rate per pranzo, per fumatori, per signore. Gli spaziosi „promenoirs“ sopra coperta e i bagni sono a disposizione anche dei viaggiatori di III. classe, e tutti possono usufruire degli apparecchi Marconi per la trasmissione di dispacci telegra-fici senza fili.

Il cibo di bordo è abbondante, sano, squi-sito, e generalmente la „Cunard“ — come noi veniamo a sapere — ha la massima cura di sod-disfare ogni desiderio dei passeggeri.

Per tutto ciò che abbiamo detto sono spe-cialmente addattate le navi destinate a queste corse mensili ordinarie, poichè offrono cabine per due, quattro, sei persone le quali sono le più racco-mandabili a chi voglia viaggiare comodamente. (Finora da Brema, dall'Havre, da Amburgo, i viaggiatori si trovavano costretti a fare il tragitto sipati come tante acciughe, quantunque al porto d'imbarco arrivassero già stanchi, dopo quattro o cinque giorni di ferrovia percorsa in territori stranieri).

Il primo batello: „Aurania“ salperà da Fiu-me per New-York la mattina del 14 novembre. Dobbiamo qui rilevare che la direzione centrale della Società ha diramato a tutte le sue figliali ed agenzie gli ordini più severi ed energici on-de i suoi dipendenti si astengano assolutamente da qualunque pratica che servisse ad adescare emigranti, minacciando i trasgressori di toglier loro ogni appoggio e difesa.

La Società inglese è rappresentata nel ter-ritorio della Corona ungarica dalla Società di na-vigazione „Adria“, alla quale furono conferiti i più larghi poteri a cui è congiunta la piena re-sponsabilità. Ai viaggiatori ungheresi è offerto così il grande vantaggio di potersi imbarcare in porto nazionale, sotto la tutela di autorità na-zionali e in battelli regolati dalle stesse norme che vigono per la navigazione nazionale.

hogy az ellenség táborán vágatott át egy-maga, csupán csak egy csatlósa kíséretében.“ Az olaszoknak pedig annyira imponált a magyar vitéznek eme vakmerő bátorsága, hogy szinte elhült bennük a vér s még csak útját sem merték állani.

És azért mind a mellett nem modhatjuk valami fényesnek a hadjárat kimenetelét. A magyarnak nem volt hajója s a mit kölcsön kapott, azt is elsüllyesztették a jól fölszerelt velencei gályák.

Magyar Balázs ennél fogva nem kaphatott élelmiszert a szárazföldről, mert a velenceiek minden oldalról körülzárták a szigetet, ez pedig nem volt akkora nagy, hogy hadseregét ele-gendő elegendéggel elláthatta volna. Nehogy pedig derék katonái éhenhaljanak (már pedig ezt akarták elérni a ravasz velencezések), hát „addig is, a mig nem tisztázzák Budán a dolgot“, be-szüntette az ellenségeskedést, mire a magyar harcosok, az összes hadiszerekkel átkeltek a vegliai tengerszoroson és Portoré alatt szál-lottak partra, a hol rengeteg sok élelmiszer várta a kiéhezett katonákat. Két álló hónapig alig ettek valamirevaló falatot, de azért a kró-nikás szerint megis *üdék és büszkék voltak!*

I cittadini ungheresi che privi di mezzi volessero rimpatriare troveranno dalla „Cunard Line“ ogni facilitazione possibile; perchè a loro è dato il mezzo d'esser ricondotti in patria a prezzo bassissimo — quasi gratis — e questa disposizione merita invero ogni lode.

Dal punto di vista del movimento economico di Fiume noi non possiamo che rallegrarci di queste nuove linee con le quali la „Cunard-Line“ ci mette in rapida e diretta comunicazione coi lontani porti degli Stati Uniti d'America.

Budapest—Zára. A magyar-horvát tengerhajós társaság Fiume és Zára között közlekedő elegáns és kényelmes gőzösein csak elvélve akad egy-egy magyar utas. Az is többnyire kereskedő avagy valami buvárkodó tudósemler. Az utazó magyar nagyközönség nem igen szánja rá magát arra, hogy megnézzze az érdekes és történeti emlékekben gazdag szép dalmát városokat. Pedig bizony bennünket régi és kedves történeti emlékek fűznek eme városokhoz, különösen pedig Zarához, amely rövid megszakítással 311 évig volt magyar uralom alatt. Zára még most is őriz számos magyar emléket nagy királyaik idejéből. Hanem eltekintve ettől, maga a város a legkellemesebb üdülő hely gyanánt szolgálhatna, akár nyáron, akár pedig télen. Bóra-mentes és egészséges klímája, fényes szállói, olcsó piacza, jó fürdői, délszaki növényzettel dúis, gyönyörű parkjai és tündéridéke, mind csak arra való, hogy oda csábítsák az utazó közönséget. És bár a távolság fővárosunk és Zára között nem valami csekély, rövid ideig, alig 18 óráig tart az odaváló utazás. Aki az esti gyorsvonattal indul Budapestről, másnap reggel 7 óra tájt érkezik Fiuméba, és ha innen tovább folytatja útját, hat órai kellemes és szép tengeri út után, délután 5 órakor már Zarában van.

Régi dicsőségünk a Tenger melléken.

Zengtől lefelé, a Maltempo csatorna kék habján hajózva, egyszer csak szemünkbe ötlük egy csinos kis község, takaros, maroknyi házaival, a mely szerényen meghunyászkodva fekszik a fölötté magasan emelkedő kopár hegy tövében.

Kis öböl terül el előtte. Sötétkek, csöndes vizét nem igen szántja föl a gőzhajó kereké. Legfőlebb egy-egy dalmát vitorlás, vagy valami kóbor halászbárka keres ott menedéket sötét, viharos éjszakán.

A kis község neve Jablanác.

Valamikor erős falak zárták körül a városkát. Az erősség emléke elenyészett, azonban romjai még megvannak. Ott láthatók az öböl szájánál, a nyugatra eső parton, mintegy figyelmeztetésül az arra hajózó utasnak, hogy réges régen magyar várórség hirdette ott régi dicsőségünket. Magyar lobogó lengett a várfalon, magyar vitézek éneke szállott a habok fölött.

A város IV. Béla királyunk uralkodása alatt épült, még pedig a tatárjárás után. A bölcs király okulva a veszedelmes ellenség pusztításán, megértette, hogy az ország megvédésének újabb alapjait kell megvetnie, várak, városok építése, felszerelése, harcosokkal való megrakása által. Hisz akkor az egész királyságban alig volt bástyás város és erős vár.

Ez a körülmény vitte rá IV. Béla királyt Jablanác alapítására is. Hogy ez mintegy védőbástya gyanánt szolgáljon a szemközt fekvő Arbe szigetének, kiváltképpen pedig a rajta levő gazdag és kereskedelmi szempontból akkor igen fontos városnak.

A város területét, a fölötté emelkedő Jablanác nevű hegygyel az arbieeknek adományozta a király 1251-ben. Az adománylevel fia, István Szlavónia hercege írta alá s a többek között ez áll benne: „Tekintve ama hegy erősségét, új várost akarunk oda helyezni, urunknak, Magyarország királyának tiszteletére.“

Egyről-másról.

Fiume és Abbazia között (a déli 1 órát kivéve) óránként közlekednek az ezen czélra épített „Sirály“ „Stephanie“ és „Volosca“ szalonhajók. A Fiume és Abbazia közötti út tartama 40 percz.

Az „Adria“ új elnöke: Láczy Leo. Közgazdasági életünkben az utolsó években mély csendben indult meg a mozgalom, hogy a nagy közgazdasági vállalatok elérő lekerüljenek azok a közéleti kitünőségek, akiket nevükön kívül semmi sem tesz hivatottá az ilyen diszes állások betöltésére. A mozgalom hamarosan nagy eredményeket ért el: *Láczy Leo, Kornfeld Zsigmond, Beck Nándor, Beck Miksa, Lovag Lederer* Sándor lettek a legelőkelőbb hazai közgazdasági vállalatok vezérei. Lederer Sándornak, az „Adria“ nagy érdemeiket szerzett elnökének elhalálózása óta sokat rebesgették, hogy a magyar hajózási társaság vezére korunknak egyik legnagyobb államférfia lesz. A találgatásoknak véget vetett az „Adria“ igazgatóságának az a ténye, hogy a hazai közgazdasági életnek egyik legjelentékenyebb és legnagyobb képzettségű vezérét: *Láczy Leo* udvari tanácsost ültette az elnöki székbe. Örömmel hangsúlyozzuk, hogy ezzel a legközvetlenebb kapocs létesült a magyar kikötőváros közgazdasági élete és Láczy Leo között, a mely remélünk engedi, hogy az új elnök ugy ebben, mint egyéb minőségében jelentékeny előmozdítója lesz Fiume érdekeinek.

Szent-Mihály napja. Amikor letarolják a rétet és nem hagynak rajta virágot, bezzeg szomorú minden odakünn a szabadban, de még bánatosabb szint őlt a tenger, amikor ékes virágai, a halászbárkák szép tarka vitorlái egyszer csak eltűnnek, elenyésznek róla. Ezek a sárga, piros és fehér vitorlák különös vidámságot, elevenséget kölcsönöznek a mi ragyogó kék tengerünknek. Különösen, amikor sima a habja, csöndes a levegő s a vitorla meg se libben. Ott imbolyognak a hosszú hullámtörő gátak mögött, hol párosával, hol többeid magukkal néha pedig itt-amott elszórtan egymaguk lézengve, ide-oda evezgetve, kifeszített vitorlával, amelyek ilyenkor csupán csak diszül szolgálnak nekik. Olyanok is azok messziről, mind valami cifra fedelmi sátrak, különösen ha rájuk süt az alkonyati nap és piros fénye ég, lobog rajtuk. — Soká nem láttuk ezeket a ragyogó képeket. Pünkösöd táján elhagyják vizeinket a chióggiai halászok és rendesen Szent-Mihály napkor térnek vissza hozzánk. Lessük, várjuk őket ilyenkor. Ki az ablakból, ki az erkélyről, ki pedig a gátakról tekint a kéklő messzeségbe, és kíváncsi pillantással vizsgálja a végső szemhatárt, mikor bukkan elő az első piros vitorla. Az első követi egy másik, rá nemso-

kára három, négy, tíz, húsz, itt-ott elszórva majd a szigetek, majd az isztriai partok alatt. Ugy rémlik ilyenkor a tenger ezekkel az ékes vitorlakkal, mint tavasszal a rét, amikor virág nyílik rajta. Csupa sárga, piros, fehér lilium. — Szinte ujjong a szívünk, amikor egyszer csak itt teremnek. Bár többnyire szidjuk őket, hogy így meg amúgy elpusztítják finom, izletes halainkat szörnyű nagy halókkal. De hát ki fogná nekünk a pompás quarnerói halat, ha a chióggiaiak nem jönnek el hozzánk? Bizony ujjong a szívünk, amikor szépen beállítanak öblünkbe, — mert ilyenkor megcsendül halcsarnokunkban a sok kinálgató, lármás hang mint akárcsak tavaszkor erdőn-mezőn a madárének.

Abbazia. A levelek hullásakor már elköltözt az szomszédos fürdőhelyről mindenki, akit oda át pincézerek, boltoslegények, szobaleányok, hordárok, csolnakosok „szükmarku, de hangos közönség“ gyűjtőneve alá foglalnak. Akadnak olyanok is, ha nem is éppen Abbaziában, akik a nyári puhlikumot a „józan“ jelzővel illetik, amint hogy ennek meg is van az értelme, mert aki kevés pénzt költ és, fényűzéssel nem törődik, hanem kedve szerint nyaral és a tenger acélos habjaiban fürdözik, mindenesetre inkább józan, mint az, aki a naponként többször cserél ruhát, fényesíti magát s ezzel izei el drága pénzbe kerülő unalmát. — Abbazia azonban nem élhet meg ebből a puhlikumból és ezért türelmetlenül várja a vagyonos de szűkszavú vedégeket, akik itt-ott már szállingóznak is.

Sok a tinhal. Sok bizony, de mi vajmi keveset látunk belőle. E héten ugyanis egyremásra fogdosták. Ritka jó szűretjük volt a tinhalásztelepnek. Nagyobb fogások voltak a bukariczai és a povilei tanyákon, ahol 10—10 ezer kilónyt halásztak ki a tengerből, a vállalkozók nagy öröme, akik siettek a rengetek sok halat Triesztbe és Velenczébe szállítani, nehogy mi — megcsömörödjünk tőle. Nagyon szeretnek bennünket ezek a jó urak. Féltek az egézségünket.

Körber a tengeren. E hó 21-én bocsátják vizre a trieszti Lloyd hajógyárában a délafrikai járatokra szánt „Körber“ nevű óriási gőzöst. A Lloyd gőzhajóstársaság elnöksége felkérte az osztrák miniszterelnököt, *Körber* drt, hogy jelenjék meg a nevét viselő hajónak vizre bocsátó ünnepségén. A miniszterelnök a meghívást elfogadta és megígérte, hogy 21-én reggel Triesztben lesz. A feldiszipott hajógyárban ez alkalommal nagy díszesbéd lesz, amelyen az osztrák tengerészet valamennyi notabilitása részt vesz.

Velencze. A hajdan híres Velencze immár a saját jószántából is arra törekszik, hogy csekély közgazdasági jellegét egészen elveszítse. Fősulya eddig is a Piazza San Marcon meg a Lidon volt, de a város illetékes tényezői eddigelé mégis csak törődtek valamit azzal is, hogy a kikötőnek legalál valamelyes hajó- és áruforgalom legyen. Erről — amint ezt a legújabb hírek igazolják — teljesen lemondtak a velenceiek és meglegedetten gondolnak arra, hogy minden nászutazás Velenczébe vezet. — Hetek óta ugyanis az a helyzet Velenczében, hogy az érkező hajók napokon át vesztegelnek a kikötőben, mert nem kapnak vasuti kocikat a hajón érkeztet árúk berakására. Városhatóság, kereskedelmi testületek és kamara ezzel mit sem törődnek, a kereskedővilág és a hajósvállalatok pedig azzal a kérdéssel foglalkoznak, hogy mi módon lehetne Velenczét lehetőleg elkerülni. Az olasz kormány ugyan nem segít ezen a már állandónak tekinthető képtelen helyzetben; hanem azzal igyekszik elhanyagolt kikötővárossá íránt érzett jóindulatát beigazolni, hogy új hajóáratot indítat Velenczéből Calcuttába. A Società Veneciziana-nak az olasz kormány ezen forgalomért, a melyet összesen négy hajóval fog közvetíteni nem kevesebb mint 1,500.000. lira évi államsegélyt

biztosított. Ezt a forgalmat ezideig az osztrák Lloyd társaság hajói bonyolították le, a mely társaság a Società Veneciziana új vonala következtében ezt a forgalmat teljesen elveszti.

Az idegenforgalom. — Ez Fiume szempontjából olyan valami, a mely van is, nincs is. Utasok ugyan is jönnek-mennek, sőt ezeknek a száma napról-napra nagyobb lesz, de egy jelentéktelen százaléktól eltekintve, mindannyian csak átutaznak Fiumén, itt éppen csak a vonat vagy a hajó csatlakozását várva be. Fiumében semmi intézkedés sem történik, semmi néven nevezendő vállalkozás nem indul meg, hogy az átutazó idegeneknek a Fiumében való tartózkodás lehetősége megadassék. Tíz év előtt még hallottunk tervekről, a melyek legalább egy tengerparti sétahelyet akartak teremteni — minthogy máshol erre hely nincsen — a Mária Terézia mólón. Ez a terv azonban terv maradt. Csodálatos és valósággal érthetetlen, hogy városunk intelligens és jobb módú polgárai még mindig nem foglalkoztak ezzel a kérdéssel, a melynek észszerű megoldása pedig busásan jövedelmezne Fiume lakosságának. — Magyarország vidéki városainak, a melyeknek idegenforgalma igazán minimális, évtizedek óta működnek az ugynevezett szepitési egyesületek. Ezeknek nem áll szolgálatára a természet, a mely a mi városunk szépségeivel ellátta, és mégis eredményeket mutatnak fel. Nagyon fontosnak tartjuk egy ilyen szepitési egyesület megalakítását Fiumében, mert az a meggyőződésünk, hogy ez városunknak önmagával szemben való kötelezettsége.

Hajógyék ara — nem végrehajtható. A hajón történt személyszállítás után felmerült költségeket nem szabad közigazgatási úton behajtani. Így határozott a fővárosi tanács egy konkrét eset alkalmából, amikor az egyik kerületi előjáróság elrendelte a végrehajtást az atya ellen, mert fia nem tudta megfizetni a tengeri hajóztársaságnak az utazás költségeit, mintegy 50 koronát.

A hajóviteldijak emelkedése. — Értésülésünk szerint már legközelebb némi emelkedés várható a hajóviteldijakban, amelyek tudvalegő az utóbbi időkben nagyon is alábbszálltak. Kedvező kilátások mutatkoznak a gabona és a gyapot kivitelét illetőleg és az Egyesült államokban máris itt-ott hajókereslet észlelhető gyors rakodásokra.

Új hajóáratok Amerikába. A „Withe star line“ angol gőzhajóztársaság ez év december 5-től kezdve rendes hajóáratokat indít meg, 15 naponként, a „Republic“, „Celtic“, „Canopie“ és „Romanie“ nevű négy express-gőzözeivel, a melyeknek mindegyike 16,000 ton. hordképességű és 16 csomó sebességgel jár. Az angol társaság hajói Gibráltár, Algir, Genova, Alessandria, Nápoly és Boston kikötőket érintik és az utat Nápolytól Bostonig 10 nap alatt teszik meg. A gőzösök 500 I. és II. és 2000 III. osztályú utas számára lesznek berendezve.

Fiume cukorforgalma. A múlt hó első felében összesen 4748 mm. cukor érkezett Fiuméba. Ebből 4703 mm. vasúton és 45 mm. tengeren. A kivitel tengeren kitétt összesen 26140 mmázsát, Augusztus havában 144527 mm. cukrot szállítottak tengeren Fiuméből. Legfőbb kiviteli piacunk Angolország volt, ahova mindössze 55983 mm. cukrot vittek ki.

A magyar liszt kivitele. Augusztus havában 9364 tonna magyar lisztet szállítottak Fiumén át a külföldi kikötőkbe. Ezen összegből 1406 tonna esik a dalmát és az isztriai kikötőkre, 183 tonna a hamburgi, 1206 az olasz, 306 a francia, 190 a hollandi, 4990 az angol, 6 a görög, 8 a maltai, 91 a keletindiai, 743 a brazilai és 18 tonna az afrikai kikötőkbe.

Forgalom. Megnyílt a forgalom szezonja és tegyük mindjárt hozzá: nagyon jó kilátásokkal az idei kivitelre. A kikötőben levő

tárak telve vannak árukkal, az Elevátor pedig éjjel-nappal dolgozik. A kivitelre kerülő árpa óriási mennyiségben van a közraktárban és kukorica-raktár is nagyon jelentékeny. Élénk érdeklődéssel kísérik a forgalom hullámzásait és ezt legközelebb számadatokkal is ismertetni fogjuk.

Kikötőnk heti hajóforgalma. A múlt hét folyamán, szeptember 20-tól 26-áig, összesen 228 hajó érkezett a fiumei kikötőbe 32250 tonna áruval megterhelve. Ezek között magyar volt 3 vitorlás és 187 gőzös, osztrák 12 vitorlás és 16 gőzös, olasz 6 vitorlás és 1 gőzös, angol 2 gőzös, német 1 vitorlás. Ugyanezen idő alatt 233 hajó hagyta el kikötőnket, 37394 tonna rakománnyal, és pedig magyar 1 vitorlás és 188 gőzös, osztrák 5 vitorlás és 17 gőzös, olasz 14 vitorlás és 3 gőzös, angol 2 gőzös, görög 2 vitorlás, német 1 vitorlás. Üresen érkezett 16 hajó, köztük 7 vitorlás és 9 gőzös, indult pedig üresen 17 hajó, még pedig 7 vitorlás és 10 gőzös.

Tina di Lorenzo. Most kilencz éve annak, hogy Tina di Lorenzo művészete e város közönségét meghódította. Ekkor már ismert volt a nagy művész néve az Appenineken és az Alpok déli lejtőin és az olasz kritika egyetértett abban, hogy Tina di Lorenzo ép oly utólrérhetetlen az igazságban és az élethűségben mint Duse Eleonora, de ezenkívül még a fiatalság és a szépség varázásával is hódít. — A Teatro Comunale közönsége, mely nem tartozik a könnyen lelkesülő publikumok közé, mindjárt az első estén tüntető ovációkkal vette körül a művésznőt. Tina di Lorenzo Pailleron „A hol unatkoznak“-ja naiv, bájos Susanne-ját, „Erede“ szigorú Costanzáját, a „Moglie ideale“ meg hasonlott lelkiületű modern, bánós asszonyát mutatta be egymásután és ötöt ötöt magasztaló kritika objektivitását teljes mértékben beigazolta.

Valóságos Tina-láz uralkodott Fiumében a művésznő rövid vendégszereplésének ideje alatt és ez megismétlődött két évvel későbbben, 1896 őszén, amikor Tina di Lorenzo másodizben ragyogtatta művészetét Fiumében.

Tina di Lorenzo szintársulata nálunk tizenegyet estén át vendégszerepel A szintársulatnak, a melynek élén *Tina di Lorenzo* és férje Flavio *Ando* állanak, a következő a művészi személyzete: Nők: Paladini-Andó Celestina, De Santis Gemma, Verani Vittorina, Cairo Emma, Flores Teresita, Frigerio Adele, Colonnello Chiara, Cortolani Ernestina, Giordano-Pero Alb., Frigerio Jone, Flores Giovanna, Masini Giulia, De Napoli Matilde, Colonnello Maria, és Montefiore Haydè; férfiak: — Falconi Armando, Tolentino Riccardo, Grassi Gioacchino, Frigerio Virgilio, De Napoli Giacinto, Valenti Antonio, Frigerio Aristide, Rossi Vincenzo, Masini Alfredo, Minuccelli Giuseppe, Montecchi Armando, Colonnello Adolf, Bordeaux Carlo, Cambiè Ettore, Rizzardi Eugenio, Foa Angelo, Frigerio Gaudenzio, Cristina Olinto és Colonnello Willi. — Bemutatásra kerülnek a modern és a klasszikus drámairodalom következő újdonságai: *Testoni* Alfréd „La duchessina“-ja *Lavedan* Henry „Il marchese di Priola“-ja, *Lopez* Sabastinonak díjat nyert „Tutto l'amore“ drámája, és *Capus* Alfréd „La castellana“ vígjátéka. A társulat minden darabot csak egyszer ad elő. Jegyek a hirdetet tizenegyet előadásra az Ozioni-féle kereskedésben válthatók: belépő a földszintre és a páholyokba 13 korona, földszinti ülőhely az első sorban belépővel 28 korona, a többi sorokban ugyancsak belépővel 26 korona, földszinti páholy belépő nélkül 85 k., elsőrendű félemeleti páholy belépő nélkül 130 korona, másodrendű páholy belépő nélkül 64 korona.

Szerkesztői üzenetek.

Izisz. Kedves levelére a mi postánk útján válaszolok. *Vineta*, a vendek régi kikötője volt, a keleti tenger partján. Nagy területű kikötőváros, gazdag kereskedelemmel. Gyakran háromszáz hajó is horgonyzott a kikötőben. A vendek eme fényes és kincses városát 1120-ban elnyelték a hullámok. Tehát abban az esztendőben, amikor Magyarországon az Árpád dinasztiából származó II. István király uralkodott. Ettől a katasztrófától kezdődik a vendek birodalmának hanyatlása. — Az összeomlott velencei szent Márk kampanille teteje eredetileg aranyozott fémlemezekkel volt befödve, „és verőfényes napon olyan messzire ellátszott a ragyogása, hogy az Isztriából jövő hajósoknak út jelző gyanánt szolgált.“ Ezt egyébiránt Sabellico könyvében olvassuk.

A kiadóhivatal üzenetei. Ebben a rovatban felvilágosítást adunk előfizetőinknek Fiumét, Fiume környékét, a tengerészélet és tengeri utazásokat stb. illető kérdézőkéskedésekre.

Kiadja a szerkesztőség.

A tiszteit vadászközönség szíves figyelmébe ajánljuk PREPAKÁLÓ INTÉZETÜNKET

Gondos, művészi preparáció, fermészethű kivitel, tartós munka, jutányos árak.

Vasuti szállítmányba nem szabad levelet tenni: ezélirányos ügy a szállítólevél, mint a csomagra ráírni: „Friss álat kitömésre“.

Az állatok lehetőleg friss állapotban és nyúzatlanul küldendők be annak megjelölésével hogy miképen kívánják azok preparálását (állványra, falra szönyeg, fall dekoráció, tabletára, nyitott vagy csukott szárnnyal, stb.) Nagyobb emlősök, (pl. medve, zerge, farkas, stb.) kisgerelendők; csak 10 kilónál nehezebb csomagok küldendők vasúton (gyorsárúként). Pontos címet és esetleg a vasuti állomás megjelölését kérjük.

Dr. LENDL ADOLF preparatoriuma
Budapest, II., Donát-ú. 7.

GARÁDY VIKTOR

iffjusági művei.

	Korona
A búrok földjén. Diszkótésben	2.80
A néger királyok kincse. Diszk.	2.80
Hegyen-völgyön. Kötte	1.50
A piros köpönyeg. Kötte	1.50
Fajankó, a bártai híres fabab. Kötte	1.50
Sárga violák. Kötte	1.50
Kerek erdő. Kötte	1.50
Hol a Vitéz? Kötte	1.50
Adria Gyöngye. Kötte	1.50
Magduska meséi. Kötte	1.50
Mi van a tengerben? Kötte	1.50
Derült világ. Diszkótésben	5.50
Elhagyottan. Pompás diszkótésben	6.40

Kaphatók:

ZANUTEL & Co. könyvkereskedésében
VIA ADAMICZI a Lloyd-szálló-mellett.

CARLO COSATTO

Acetilengáz berendezési különlegességek.

Mindenféle kézi, kerti és szoba lámpások acetillen világítással, négy órai égési tartammal, dhja 4 kor.

Szabadalmazott automato acetilengázométerek, 5 lánggal.

Acetilengáz-lámpások halászati célokra, tengeren vagy tavakon használható éjjeli halászatnál, hálával vagy szigonyval 500 gyertyaláng világítással.

A készülékek biztonságáról kezeskedem.

FIUME, Via Duomo, 3.

„ADRIA“ m. kir. tengerhajózási r. t., Fiume.

Fiume-Newyork

közvetlen hajóösszeköttetés Északamerikával

Fentartja a legnagyobb angol hajózási társaság a „Cunard Line“ vezérigazgatóság a magyar korona területén: „Adria“ m. kir. tengerhajózási részvénytársaság.

Ezen a vonalon szalon a III. osztályú menetjegyek adnak ki

Fiuméből-Newyorkba;

Magyar utasok részére magyar kiszolgálás.
Az első hajó a nagy

„AURANIA“

indul november 14-én reggel Berendezve 400 szalonnosztályú és 1600 harmadik osztályú utas felvételére.

Mindennemű felvilágosítással szolgál az

„Adria“ m. kir. tengerhajózási r. t.

Bristol szálló, Zára.

Modern berendezésű szálló a tengerparton a hajók rakpartja közelében Vilamos világítás. Saját kávéház és étterem. Mérsékelt árak.

Imperial szálló, Ragusa.

Első rangú szálló gyönyörű fekvéssel, felséges kilátással. Tengeri és szárazföldi kirándulások központja. Modern kényelem. Mérsékelt árak. Egész éven át nyitva.

GARÁDY VIKTOR:

TENGERPARTI SÉTÁK.

Ereleti képekkel, pompás díszkötésben 5 kor.

KAPHATÓ:

ZANUTEL & Co. könyvkereskedésében

Via Adamich a Lloyd szálló mellett.

A. Zanutel & Co.

Via Adamich

A Lloyd szálló mellett.

könyvkereskedése

A raktáron levő olasz művek gazdag készletén kívül, el vagyunk látva a legjobb magyar írók munkáival. Azonkívül a Magyar könyvtár, ifjúsági könyvtár, Filléres könyvtár, és az Egyetemes Regénytár összes kötetei vannak raktáron.

A magyar irodalom összes új-donságai. A fővárosi színházak teljes műsora nálunk kapható. Elfogadjunk előfizetést olasz, magyar, német, francia stb. képes lapokra s divatlapokra.

Via Adamich, a Lloyd szálló mellett.

„Grande Bagno Cantrida“

(TÉLI IDÉNY).

T. ez.

Van szerencsém T. ez.-nek becses tudomására hozni, hogy a remek fekvésű

Grande Bagno Cantrida-Vendéglő

a téli idény alatt is nyitva marad.

Minden Vasár- és Ünneppon, kedvező időben, az átalakított nagytérben hangverseny fog tartani belépti díj nélkül.

A közlekedést az eddigi „Omnibus“ tovább is mindennap, azaz Vasár- és Ünneppon és hetiköznapon reggel 9 óráig, déli 12^{1/2}-ig, délután 2 óráig, este 9-ig minden órában Pioppi-Cantrida vagy vissza, fogja kiszolgálni. Esetleges kívánatra, ezen időn túl is mindig kocsik állanak t. vendégeim rendelkezésére.

A vendéglő helyiségben jó hordósörrel, valódi Steierborokról mint Schützenbergi, Luffenbergi és kitűnő domagéri gondoskodva lesz.

Az ételek kitűnő és izletes előállításáról kereskedem és pedig Steierországi különlegesség:

1/2 sültcsirke . . . 40 krajczár.
1/2 csirke peccsenye . . . 40 „
1 adag kappan . . . 40 „
1 adag pulyka . . . 40 „

A mélyen tisztelt közönség jó és előékeny kiszolgálásáért kezeskedem.

Maradok, számos látogatásért eszedozve

Mély tisztelettel
MITTEL L.
vendéglős.

„NEPTUNIA“

TENGERIHAL ÉS RÁK SZÁLLÍTÓ VÁLLALAT

ADRIA PALOTA FIUME ADRIA PALOTA

Raktár: Punto franco — Előtelep: Budapest
Sürgönyezim: Giessing Fiume. - Telefon 321.

Ajánljuk naponta frissen szedett és érkezett La osztrigáinkat.

	Tucsaton-Postacoli	Kent	franco
Quarnero osztriga	1.-	5.-	
Adria	1.20	6.-	
Neptunia	1.40	7.-	
Francia	1.50	7.50	
Pedocchio	.60		
Tengeri datolya	.48		
Tengeri csiga	.24		

Az árak korona értékben értendők franco bármely állomásra. Postacsomagok utánvétel. Nagyobb rendeléseknél megfelelő árendemény.

Naponta friss tengerihal.

Balázs és Bródy
Műszaki-és gyárpár kellékek.

BUDAPEST

VI. Gyár-utca 54. sz.

Cs. kir. szab. délivaspálya-társaság.

(Uj Levante-díjszabás Trieszten és Fiumén át).

A déli vasút által kiadott hivatalos hirdetmény szerint az új díjszabás a közvetlen magyar és osztrák Levante-forgalom részére Trieszten és Fiumén át (a tenger felé a Levante kikötőhelyeire) 1903. évi december hó 1-től való érvényességgel fog kiadni és egyelőre a következő díjszabások jelennek meg:

a) a díjszabás I. rész.
b) a díjszabás II. részének I. füzet (az Ausztriából származó kivétel részére) és
c) a díjszabás II. részének 2. füzet (a Magyarországhoz származó kivétel részére).

Ezen díjszabási füzetekhez később várhatólag egy külön díjszabási füzet Szászország részére (az 1892. évi november hó 1-től érvényes füzet pótlásaként) és ugyanilyen a délnemzet államoktól való forgalom részére fog megjelenni.

Az új díjszabás, mint ez az illető hirdetőmőnből kivethető, a Levante több mint ötven kikötőhelyre, egyebek közt Alexandriára és Odessára is kiterjed, mi az eddigesiről érvényes díjszabással szemben, mely csak tíz levantei kikötőre szolt és a mely sok feladóállomást illetőleg csak Szaloniki, Delengacs és Konstantinápolyra nézve volt érvényes, tetemes haladást jelent. A fentemlítt hirdetőmőnből kitűnik még az is, hogy az új díjszabások tekintettel lesznek a fiumei és trieszti érdekeket óhajaira oly irányban, hogy a Hamburgi át érvényes ideigvaló díjszabások határozmányaitól eltérően, mely díjszabások igénybevétele a rexpeditio Hamburgban ki van zárva, a Fiumen, ill. Trieszten át való forgalomban a rexpeditio most nevezett kikötőkben bizonyos feltételek mellett továbbra is megengedtetik. Az új díjszabások előreláthatólag f. évi október hó 20-tól fogva vásárolhatók.

MOLNÁR D. FÉRFISZABÓ
FIUME

PIAZZA ELISABETTA 2. SZ.

Az őszi és téli idényhez

a legújabb bel- és külföldi szövetek már raktáron vannak. Minden tekintetben kifogástalan ruhák csakis mérték szerint készülnek.

Nagy raktár angol és francia szövetekben.

A nagyérdemű közönség becses megrendeléseit kérve vagyok kiváló tisztelettel

MOLNÁR D.

Az „ADRIA“ m. kir. tengerhajózási részv.-társ. hajójáratai.

Az „Adria“ m. kir. tengerhajózási részvénytársaság három vonala személyszállításra is be van rendezve. Az egyik a **FÖLDKÖZI TENGERI**, a másik az **ÉSZAKAFRIKAI**, a harmadik a **TYRRHENI VONAL**. Az első hetenként, a második kéthetenként indul Fiuméből. A harmadik menetrendjét alább közöljük. Mindkét vonalon csak I. (szalon) és III. osztályú menetjegyeket adnak ki.

I. FIUME-MALTA-OLASZ-, DÉLFRANCZIA- és SPANYOLORSZÁGI vonal.

FIUMÉBŐL: Kassa okt. 8-án, Zrinyi 15-én, Mátyás király 22-én, Rákóczy 29-én.

VALENCIÁBÓL: Rákóczy okt. 7-én, Lederer Sándor 14-én, Szent László 21-én, Kassa 28-án.

MENET:	Érkezés	Indulás	JÖVET:	Érkezés	Indulás
FIUME	—	Csütörtökön d. u. 8 ó.	VALENCIA	—	Szerdán d. u. 6 ó.
Bari	Szombaton d. e. 6 ó.	Szombaton d. u. 6 ó.	Marseille	Pénteken d. e. 6 ó.	Vasárnap d. e. 10 ó.
Messina	Hétfőn d. e. 6 ó.	Hétfőn d. e. 10 ó.	Genova	Hétfőn d. e. 8 ó.	Kedden d. u. 8 ó.
Reggio*)	Hétfőn d. e. 11 ó.	Hétfőn d. u. 3 ó.	Nápoly	Csütörtökön d. e. 8 ó.	Csütörtökön d. u. 4 ó.
Malta	Kedden d. e. 8 ó.	Kedden d. u. 6 ó.	Palermo	Pénteken d. e. 8 ó.	Pénteken d. u. 6 ó.
Riposto*)	Szerdán d. e. 6 ó.	Szerdán d. e. 10 ó.	Messina	Szombaton d. e. 6 ó.	Szombaton éjféltől
Catania	Szerdán délbén	Szerdán éjféltől	Riposto*)	Vasárnap d. e. 5 ó.	Vasárnap d. u. 3 ó.
Messina	Csütörtökön d. e. 6 ó.	Csütörtökön d. u. 6 ó.	Malta	Hétfőn d. e. 6 ó.	Hétfőn d. u. 6 ó.
Palermo	Pénteken d. e. 6 ó.	Pénteken d. u. 4 ó.	Catania	Kedden d. e. 6 ó.	Kedden d. u. 6 ó.
Nápoly	Szombaton d. e. 9 ó.	Szombaton d. u. 4 ó.	Bari	Csütörtökön d. e. 6 ó.	Csütörtökön d. u. 6 ó.
Genova	Hétfőn d. e. 6 ó.	Kedden éjféltől	Trieszt	Szombaton d. e. 6 ó.	Hétfőn d. u. 6 ó.
Porto Maurizio	Szerdán d. e. 4 ó.	Kedden d. u. 10 ó.	FIUME	Kedden d. e. 6 ó.	—
Nizza	Szerdán d. u. 3 ó.	Szerdán d. u. 8 ó.			
Marseille	Csütörtökön d. e. 8 ó.	Szombaton d. u. 6 ó.			
Barcelona	Vasárnap délbén	Hétfőn d. u. 6 ó.			
VALENCIA	Kedden délbén	—			

*) Feltételes megálló hely.

II. FIUME-ÉSZAKAFRIKAI vonal.

FIUMÉBŐL indul Árpád október 9-én, Adria 23-án.

TANGERBŐL indul Adria október 6-án, Árpád 20-án.

MENET:	Érkezés	Indulás	JÖVET:	Érkezés	Indulás
FIUME	—	Pénteken d. u. 4 ó.	TANGER	—	Kedden d. u. 8 ó.
Messina	Hétfőn d. e. 7 ó.	Hétfőn délbén	Malaga	Szerdán d. e. 5 ó.	Csütörtökön d. u. 6 ó.
Malta	Kedden d. e. 8 ó.	Kedden délbén	Oran	Pénteken d. u. 2 ó.	Pénteken éjféltől
Tunis	Szerdán d. e. 10 ó.	Szerdán d. u. 6 ó.	Algir	Vasárnap d. e. 6 ó.	Vasárnap d. u. 6 ó.
Algir	Pénteken d. e. 6 ó.	Szombaton d. e. 10 ó.	Tunis*)	Kedden d. e. 6 ó.	Kedden délbén
Oran	Vasárnap d. e. 7 ó.	Szombaton délbén	Malta	Szerdán d. e. 10 ó.	Szerdán d. u. 8 ó.
Gibraltar	Hétfőn d. e. 10 ó.	Hétfőn délbén	Catania	Csütörtökön d. e. 8 ó.	Csütörtökön d. u. 6 ó.
TANGER	Hétfőn d. u. 3 ó.	—	FIUME	Vasárnap délbén	Kedden d. u. 6 ó.

*) Feltételes megálló hely.

Az „Adria“ harmadik személyszállító járata Nápoly, Genova és Marseille között a következő menetrend szerint közlekedik:

III. TYRRHENI VONAL.

Az első osztályú gyorsgőzös **SZAPÁRY** minden szerdán délbén **Marseilleből** **Genovába** indul és pedig 1903. október 7-én, 14-én, 21-én és 28-án; minden csütörtökön este 8 órakor **Genuából** **Nápolyba**, minden szombaton délután 4 órakor **Nápolyból** **Marseillebe** és pedig 1903. október 10-én, 17-én, 24-én és 31-én.

A kizárólagos áruforgalomra pedig a következő menetrendet adta ki a társaság:

ATLANTI SZOLGÁLAT.

1903 október havában az alant felsorolt első osztályú gőzösök vagy ezek helyettesei fognak Fiuméből az alant megjelölt irányokban és külföldről hazafelé indítani, feltéve, hogy rossz időjárás vagy előre nem látható körülmények a menetet meg nem akadályozzák:

KIVITEL

BEHOZATAL

Hová	Gőzös	Kelet	Honnan	Hová	Gőzös	Kelet
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos ¹⁾	Duna	5	Rio de Janeiro, Santos	Trieszt, Fiume	Széli Kálmán	1-10
Liverpool	Brescia (C. L.)	1-10	Liverpool	Fiume	Veria (C. L.)	1-10
Hull, Newcastle o/T	Kolpino	1-10	London		Syria	1-10
Liverpool ¹⁾	Alsatan	1-10	Hamburg ¹⁾		Pergamon	1-10
Grimsby	Szent István	5-15	Rouen		Kolozsvár	5-15
London	Sultana	5-15	Liverpool ¹⁾		Bulgaria	5-15
Hull, Newcastle o/T ¹⁾	Clio	5-15	Hull, Newcastle o/T ¹⁾		Volturno	5-15
Liverpool	Aleppo (C. L.)	10-20	Bordeaux		Báthori	10-20
London	Széchenyi	10-20	Grimsby, Leith		Kálmán király	10-20
Hamburg	Bagdad	15-25	Rouen		Báton	10-20
Bordeaux ¹⁾	Baross	15-25	Hamburg ¹⁾		Achala	10-20
Rouen ¹⁾	Petőfi	15-25	Rotterdam		Jókai	15-25
Leith	Stefania	15-25	Antwerpen		Nagy Lajos	15-25
Liverpool ¹⁾	Fabian	21-31	Rouen		Zichy	15-25
Rotterdam, Antwerpen	Arad	21-31	Liverpool		Tyria (C. L.)	15-25
Glasgow ¹⁾	Szeged	21-31	London		B. Kemény	21-31
Liverpool ¹⁾	Veria (C. L.)	21-31	Glasgow		Tibor	21-31
Hull, Newcastle o/T ¹⁾	Ebro	21-31	Rotterdam, Antwerpen		Deák	21-31
London ¹⁾	Syria	25/X-5/XI	Hull, Newcastle o/T ¹⁾		Douro	21-31
			Liverpool ¹⁾		Falernian	21-31
			Rotterdam		Báro Fejérvary	21-31
			London ¹⁾		Jago	21-31
			Grimsby		Szent István	25/X-5/XI

Átrakodó szolgálat közvetlen hajóaklevelek alapján a f. l. sorolt kiindulási kikötőkből az összes földközi és adriai tengeri kikötőkbe, valamint az osztrák Lloyd levantei, keletindiai, chinai és japáni vonalaira.

A *gal megjelölt viszonylatban a gőzös Triesztet is érinti.

1) Ha a gőzös indulása előtt 8 nappal elegendő rakomány nem jelentetett be, az igazgatóság fentartja magának a jogot, hogy ezt a kikötőt ne érintse, illetőleg hogy ezt a járatot ne teljesítse vagy későbbre halasztza.

A társaság fentartja magának a jogot, hogy e menetrendben nem említett kikötőket is érintessen és hogy az egyes kikötőkben való tartózkodást a ki- és berakás mértékéhez képest az okvetlenül szükséges idővel meghosszabbíthassa vagy meg rövidíthesse.

Közvetlen személyjegyek és hajóaklevelek Gabes, Gerba, Moháda, Monastir, Sfax, Susa, Tripolis, Bizerta, Bengasi, Derna, Misurata, Arzew, Bona, Bougie, Collo, Djidjelli, Mostaganem, Philippeville, Larache, Melilla, Tetuan, Casablanca, Mazaganba és Mogadorba, Malakában, Tunisban, Algirben, Marselleben, Genuában és Gibraltárban való áthajózással; a földközi tenger valamennyi kikötőjébe, továbbá Montevideo, Buenos-Ayresbe, Rosarioba, Mexikóba, Kelet-Afrika, India, Kína, Japánba, és Ausztráliába.

Ugy a személy- és áruforgalomra vonatkozólag Magyarország területén részletes felvilágosítással szolgál az Üzletigazgatóság Fiumében vagy a vezérigazgatóság, Hoffmann S. és V., Budapesten, V. Zoltán utca 18. a személyforgalomra vonatkozólag még a M. kir. államvasutak menetjegyjárodája Budapesten és a vidéken, Thos, Cook & Son, Budapesten.

Első és legjobb hírnevű

ÓRAÜZLET

NATTICH
— **HENRIK** —
Corso FIUME Corso

CHRONOMETER és MŰÓRÁS

József Főherceg Ő cs. és kir. Fenségségének Udvari szállítója.

Engelsrath I.
ÉKSZERÉSZ
Piazza Adamich FIUME Piazza Adamich.

Mindenemű

Arany Ezüst Drágakövek Órák

Régiségek

és

Moretti különlegességek.

Pompás ujdonságok.

Legolcsóbb bevásárlási forrás.

SCHAMBIK EDE

Corso, 13 **FIUME** Corso, 13



Quarnero
Különlegességek

Moretti
eredeti
Japáni, Chinai
és
kagyló árúk.

Utazási eszközök. JÁTÉK-
és ILLAT-SZEREK.

BRONCE-, BŐR- és PIPERE
cikkek.

Szabott árak!



CSIZMÁS DEMETER

FIUMEI ELSŐ MAGYAR FODRÁSZTERME

FIUME VIA ADAMICH 2.

A Magyar-Horvát Gőzhajózási Részv.-társaság hajójáratai

I. Fiumei-Velence-i vonal.

FIUMÉBÓL indul kedden és szombaton délután 8.15 órakor.

VELENCZÉBÓL indul csütörtökön és hétfőn délután 8 órakor.

II. Fiume-Ancona-i vonal.

FIUMÉBÓL indul hétfőn délelőtt 7.30 órakor

» » csütörtökön délután 8.15 »

ANCONÁBÓL » szerdán délelőtt 7.— »

» » szombaton délután 8.30 »

Az utazás tartama 10 óra. A hajóknak rendes csatlakozása van a budapesti és bécsi gyorsvonatokhoz. Hasonlóképpen csatlakozása van mindkét hajónak a Velenczéből és Anconából induló olaszországi gyorsvonatokhoz. Ez tehát a legközvetlenebb összeköttetés a Rómába, Nápolyba, Bari, Brindisibe, Bologna, Milanoba stb. utasok részére. A Fiuméba érkező gyorsvonatok a hajóállomásig hozzák az utasokat.

Menetjegyek. Fiuméből Velenczébe vagy Anconába, vagy: Velenczéből vagy Anconából Fiuméba: Luxus osztály (ágygyal) 16.— korona, I. osztály (ágygyal) 12.— korona, és III. osztály (fedélzet) 6.— korona.

Közvetlen hajójegyek válthatók Budapesttől Nápolyba, Flórenczbe, Genuába, Milanoba, Turinba, Nizzába, Marseillebe, Lyonba és vissza. Ezen vonalakra körutazási jegyek is válthatók.

Ugy a dalmáciai mint a velencei és anconai járatokon kényelmes, teljesen modern berendezésű, villamvillagítással, kitűnő alvóhelyekkel felszerelt gőzhajók közlekednek. Étkezés a hajón, kiszolgálás kifogástalan.

Közelebbi felvilágosítással szolgál az Igazgatóság Fiumében, a vezérigénységek Budapestben, IV. Koronaherceg utca 16., a m. kir. államvasutak menetjegyirodája Budapestben IV. Vigadóter 1. sz., Nagel és Wortmann Abbaziában stb., valamint a társaság összes ügynökségei. — Menetrendek és ismertető-könyvecskék az összes társasági ügynökségeknél és képviselőségeknél ingyen kaphatók.

III. Fiume-Dalmáciai vonal.

1. Rendes hajójárat minden hétfőn d. e. 1/2 11 órakor Zarába, Spalatóba és Gravosába. Az utazás tartama 21 óra. Spalatóban csatlakozás a Fiume-Metkoviçi vonalhoz, ennél fogva az utazás tartama Fiuméből Metkoviçba 20 óra.

2. Minden kedden d. e. 1/2 11-kor Zarába, Spalatóba, Curzolába, Gravosába és Cattaróba. Az utazás tartama 26 1/2 óra.

3. Minden pénteken d. e. 1/2 11-kor Zarába, Spalatóba, Curzolába, Gravosába, Castelnouvoba és Cattaróba. Az utazás tartama 26 1/2 óra.

4. Minden szombaton d. e. 1/2 11-kor Zarába, Spalatóba és Gravosába. Utazási idő 21 óra.

5. Minden vasárnap esti 1/2 11 órakor Zarába, Sebenicoba, Spalatóba és Metkovichba. Ezen vonalnak nagy előnye, hogy a metkovichi vonatokhoz csatlakozása van. A legkellemesebb összeköttetés Boszniával és Hercegovinával.

A hajóknak rendes csatlakozása van a budapesti és bécsi gyorsvonatokhoz.

Ezen kívül minden szombaton esti 1/2 9 órakor egy gyors-hajó indul Triesztből Lussinpiccolóba, Zarába, Sebenicoba, Spalatóba, Curzolába, Ragusába, Castelnouvoba és Cattaróba. Turista vonal. Mindenütt elégséges idő a város megtekintésére. A hajójegyek ára nagyon mérsékelt. Közvetlen menetjegyek válthatók Bécsben vagy Budapestben a Fiumén át Dalmáciába való utazásokra. Jegyek, körutazásiak is válthatók a hajóvonalat is beleértve a Gravosából és Metkovichból Boszniába és Hercegovinába közlekedő vasutakra.