



Kiadja: A FÖLDMIVELÉSÜGYI M. KIR. MINISZTERIUM
AZ „ORSZÁGOS HALÁSZATI EGYESÜLET“ HIVATALOS KÖZLÖNYE

MEGJELENIK minden hó 1-én és 15-én.

Az Országos Halászati Egyesület tagjai ingyen kapják.
Nemtagoknak előfizetési díj: Egész évre 6 K, fél évre 3 K

Szerkeszti: RÉPÁSSY MIKLÓS műszaki tanácsos

Szerkesztőség: Budapest, V., Ügynök-utca 19. szám., IV. emelet.
A lapra vonatkozó mindennemű közlemények a szerkesztőséghez intézendők.
Hirdetéseket a lap számára a „Pátria“ r.-t. Budapest, Üllői-út 25. sz. fel.

TARTALOM: Hivatalos rész. — Az élőhalak szállítása és a vasutak. I. Scheiber József. II. Bacsák Béla. — Ismét a szennyvizek kérdése. Répássy Miklós. — A naphalnak hazai vizeinkben való meghonosodásáról. Vutskits György dr. — A vontatott horog. Az öreg horgász. — A m. kir. kincstári erdősegek halasvizei. (Folyt.) Simonffy Gyula. — Kérdések és feleletek. — Társulatok. — Vegyesek. — Szerkesztői üzenetek. — Hirdetések.

HIVATALOS RÉSZ.

A m. kir. földművelésügyi miniszter a *Hunyadvár-megyei marosi halászati társulat* alapszabályait 1912. évi 17,621. szám alatt kelt elhatározásával jóváhagyta.

A m. kir. földművelésügyi miniszter a *Gömör Alsó-Sajóvölgyi halászati társulat* alapszabályait és üzemtervét a folyó évi 17,988. szám alatt kelt elhatározásával jóváhagyta.

Az élőhalak szállítása és a vasutak.

I.

A mesterséges haltenyésztés egyik legfontosabb és egyúttal legégetőbb problémája, az élőhalszállítás kérdése. Egyfelől csakis az élőhal árai érik el azt a magasságot, a mely mellett a mesterséges haltenyésztés kifizetődik, másfelől tudvalevő, hogy vevőink túlnyomóan élőhalat keresnek. A piac szükséglete tehát csak úgy mint a haltenyésztés gazdasági természeté is, egyaránt a mellett szólnak, hogy a halnak, főleg az élőhalnak vasúti szállítása körül fölmerült nehézségeket, a melyeket az utóbbi időben — sajnos — még mesterségesen is támasztanak, elhárítsák. Kongresszusok, egyletek és szakkörök tanácskozásain, valamint a szaksajtóban is ismételtelen rámutattak a szállítás körül felmerülő nehézségekre s kimutatták, hogy a szükségelt nagy befektetések, a nap-nap mellett dráguló üzemi költségek és takarmányárak mellett csakis úgy lehet gazdaságos a mesterséges haltenyésztés, ha a piacra élőhalat visz, a melynek árai a nem élő árúét tudvalevőleg 20—30, egyes fajoknál 40—50 százalékkal haladják meg.

Ha a haltenyésztésre nézve általában áll az a szabály, hogy a gyors, biztos és olcsó vasúti szállítás egyik létfeltétele a gazdasági termelésnek, különösképpen áll ez hazai mesterséges haltenyésztésünkre, a mely az utóbbi időben nagy arányokat öltött. Utat és módot kell tehát találni arra, hogy a termelt halat az ország különböző, távolos piacaira is gyorsan és előnyösen lehessen eljuttatni, mert hiszen a nagy góczpontok, elsősorban fővárosunk nem tudja már a tömegesen termelt halat felvenni és így a messzebb fekvő piacok hozzáférhetetlensége olyan túlprodukcziót fog eredményezni, a mely közgazdasági szempontból is számbaveendő hátrány.

A távolabb eső piacoknak élőhallal való ellátása sürögősen követeli a szállítás körül jelenleg fennálló terhes díjszabás és forgalmi szabályzatok megváltoztatását, valamint azt, hogy a végrehajtó közegek kényelmes közönyükről tegyenek le. A mesterséges haltenyésztés érdekeltjeinek jogos igényük, hogy illetékes helyen kívánságaikat hallgassák meg és illetőleg teljesítsék azokat. A szállítás körül tapasztalt hibák orvoslására a következőket vélem szükségesnek.

Mindenekelőtt kérni kell azt, hogy az élőhalat — mert hiszen ez is állat — az állatdíjszabásban a házi szárnyasállatok, de legalább a szarvasmarha, sertés, juhok stb. részére fennálló díjtétel mellett szállítsák. E kívánság annál is inkább méltányos, mert hiszen a halszállítással a vasút semmiféle kockázatot nem vállal, míg a szarvasmarha szállításánál a szállítmány egy részének elhullása esetén a vasútnak igazolnia kell vétlenségét, tehát azt, hogy úgy a használt kocsi, mint a lekötés stb. a célznak megfelelő volt, mert ellenesetben a vasút kártérítéssel tartozik.

Szükséges volna aztán, hogy a teherárúként feladott halat a gyorsan romlandó és élő állatok szállítására rendelt gyorstehervonatokkal továbbítsák s hogy, amennyi-

ben a rendeltetési helyre gyorstehervonatok nem mennek, vagy ha mennek is, de összeköttetések, illetve menetrendjük az élőhal szállításának kedvezőtlen, ráfizetés vagy díjemelés nélkül a legközelebbi személyvonattal szállítsák. Az élőhalszállítmány a hosszabb veszteglést nem viseli el, mert a stagnáló, tehát nyugodt felületű víz oxigénjét a hal hamarosan fölhasználja és mivel pótlás nincsen, mert nyugvó víznél csak diffúzió útján, tehát nagyon csekély oxigén jut a vízbe, levegő hiányában megüллad a hal, míg ha a szállítmány és evvel a víz is mozgásban van, akkor a víz tükre nem síma, hanem hullámos s így a víz intenzívebben ragadja magába a hal lélekzétvételehez szükséges levegőt.

Ha minden várakozás ellenére a szarvasmarhára szóló díjtétel nem volna engedélyezhető az élőhal szállítására, ebben az esetben legalább azt kellene megadni, hogy a hordókban vagy hasonló edényekben történő szállításkor a víznek csak egy része, legfeljebb a szállítóedény úrtartalmának feléért kelljen fizetni. Köztudomású, hogy az elindulás után a víz egy része rendszerint kilotyan és így a szállító kétszer akkora súly után fizet, mint a mennyit a vasút tényleg szállít. E méltánytalan többfizetés elengedése tehát teljesen jogos és igazságos.

Negyedszer szükséges volna, hogy az összes állomásokat, vagy az érdekeltek kérelmére bizonyos állomásokat utasítsák az élőhalszállítmányoknak a hivatalos órán túl való fölvetelére, illetőleg leadására. A vasút természetesen kikötheti, hogy az elszállításnál az elszámoláshoz szükséges okmányokat még a hivatalos órákon belül adják át az állomásnak, a leadásnál pedig vagy megfelelő összeget helyezzenek letétbe vagy a címzett szállítási hitelezést kérjen. Ez a kívánság úgy vélem nem szorol bővebb indokolásra, mert hiszen kézenfekvő, hogy a legtöbb esetben a feladó állomásról este vagy éjjel induló vonattal kell indítani a szállítmányt és hogy a leadó állomásra a nappali hivatalos órákon kívüli időben is gyakran érkezik. Ámde az élőhalat nem lehet órákkal az indulás előtt föladni, a minthogy az érkezési állomáson sem lehet órákig hevertetni, a mint azt fentebb már megmagyaráztuk.

Az élőhalszállítmányt általában nem lehet más szállítmányokhoz hasonló módon kezelni és a fennálló szabályzatok vagy szokásokot sem lehet rájuk általánosítva kiterjeszteni. A vasútnak e szállítmányokat különleges sajátágaik szerint kell kezelnie, a kereskedő gondosságával szállítania és ezért méltányosan kívánhatjuk, hogy a csatlakozó állomásokon, a hol a csatlakozó vasútra hosszabb ideig kell a szállítmánynak várnia, a szállító-waggont a tolató- vagy tartalék-mozdony tolatás által tartsa mozgásban, nehogy a víz felülete nyugváshoz jusson és így a halak levegő hiányában szenvedjenek. A waggon mozgásáért a vasút az érdekelt felektől góztartás címén díjat szedhetne.

Kötelezőnek tartjuk továbbá az állomásokat, főleg a feladó állomást arra, hogy az élőhalszállítmányokról a csatlakozási állomásokat, esetleg a címzettet is, sürgőnyileg vagy telefonon hivatalból értesítsék.

Kérnünk kell aztán, hogy a m. kir. államvasutak 87088/912. F. IV. a. számú rendeletét helyezték hatályon kívül. E rendelet ugyanis megtiltja, hogy élő állat, tehát élőhal is a rendeletben megjelölt vonalakon személyvonatokkal továbbítsassék. E rendelet fenntartása egyes helyekről teljesen lehetetlenné tenné az élőhalszállítást, mert vannak állomások a honnét pl. Budapest felé alkalmas gyors tehervonatok nem közleked-

nek, rendes tehervonattal pedig élőhalat szállítani képzelenség.*)

A lefolyt szállítási sáisonban egyes haltermelők úgy segítettek a fenti tilalom által előidézelt bajon, hogy kerülő utakon, idegen vasutak igénybevételevel szállították el az élőhalat; de nincs minden haltermelő abban az előnyös helyzetben, hogy az elszállításra idegen vasút is áll rendelkezésére.

Ime ezek volnának főbb pontokban azok a jogos és méltányos kívánságok, a melyek az élőhalszállítás körül fennálló hiányok orvoslására alkalmasak. A föl soroltak nem igénylik a maguk számára a teljességet. Kiegészítve és a tapasztalat által szerzett tanulságok által dik-tált proposíciókkal kiegészítve az Országos Halászati Egyesület útján illetékes helyre kellene azokat juttatni s megfelelő kérvényben kérni kellene teljesítésüket. Az élőhalszállítás körül sürgős szükség van a segítségre, mert a nélkül az amúgy is sokoldalúlag megterhelt termelési ág nem tud megküzdeni az elébe tornyosuló akadályokkal.

Scheiber József.

II.

Napról-napra jobban érezzük azokat a nehézségeket, a melyek az élőhal szállítása körül fölmerülnek. Azok némelyikére részemről is rá akarok mutatni, illetőleg enyhítésük, avagy lehető kiküszöbölésük végett az alábbiakat javasolni:

1. A vasúti állatdíjszabás I. rész B. XI. fejezet b) 1. pontja értelmében a fuvardíj következőképp számíttatik: a) „személyvonatokhoz való feladásnál az I. osztály díjtételei alapján, ha csak a mérsékelt gyorsárúk díjtételei alapján számított fuvardíj nem olcsóbb“.

Ez alapján véve igazságtalan, mert nem tesz különbséget az 1—200 kg. vagy 5000 kg. bruttó súlyú küldemények között, pedig ez majdnem minden más árúnál megvan. A vasútnak sokkal több dolgot ad kisebb súlyú, ú. n. „darabárú“ szállítása, hol az átrakás a csatlakozó állomásokon kézierővel történik, tehát méltányos, hogy a drága gyorsárú díjtétel fizettségéig, viszont teljesen indokolatlan, hogy az 5000 kg.-on felüli bruttó súlyú kocsirakományok is ugyanazt a magas díjtételt róvják le. Okvetlenül szükséges, hogy e tekintetben különbség tétessék az 5000 kg.-on aluli és felüli küldemények között, s hogy utóbbiaknál személyvonattal való továbbítás esetén is az „A“ osztály díjtételei alkalmaztassanak. A vasút már 1500 kg.-ért való díjfizetésnél is köteles külön kocsit adni az élőhalszállítmányhoz, mely kocsit ugyanannyi ideig vétetik igénybe, mintha ugyanazon úton 5000—7000 kg. súlyú küldemény volna belerakva, így már a kocsik jobb kihasználása érdekében is szükséges volna az 5000 kg.-on felüli szállítmányok díjtételét az „A“ osztály alkalmazásával mérsékelni.

A vasúti állatdíjszabás I. rész B. XI. fejezet 8. a) pontja értelmében a vasút ugyan jogosítva van a külön kocsikba a halakon kívül egyéb árúkat is berakni, de erre azt hiszem, még sohasem került a sor; egyrészt, mert minden vonat elején úgy is van „gyűjtőkocsi“ a darabárúk részére, tehát nem volna czélszerű, a darabárúk egy részét a rendszerint a vonat hátsó végén kapcsolt halaskocsiba rakni, másrészt a halashordókból kifreccsenő víz is kárt okozhatna a többi árúban.

2. Igazságtalan az, hogy míg más élőállatok kocsirakománykénti szállításánál a szállító eszköz (kocsi) visszaküldéseért a csekély fertőtlenítési díjon kívül semmit

*) Erre vonatkozólag az O. H. E. már kérte a m. kir. földművelésügyi miniszter közbelépését. L. mai számunk „Társulatok“ rovatát. Szerk.

sem fizet a szállító közönség, addig az élőhalak szállítóedényei (hordók) visszaszállításánál tetemes összegre rúg azok visszaszállításának fuvardíja. Annál szembeszökőbb ez az aránytalanság, ha tekintetbe vesszük, hogy egy 5—6000 K értékű marhaszállítmányért kevesebb fuvar kell fizetni 4—500 km. távolságon, mint egy 2—2500 K értékű kocsirakomány élőhalszállítmányért, mely utóbbinál a hordók visszaküldési díján felül még a nagy elhullási % kockázata is számításba veendő.

Németországban a vasútak a visszaküldött üres hordók fuvardíjának kiszámításánál a *tényleges súly felét* veszik alapul, a mi legalább némi rekompenzáció a magas fuvarért; nem is szólva arról, hogy üres hordók visszaküldésénél *ritka* az olyan szállítmány, melyben 20 hordó közül 2—3 drb meg nem sérülne az átrakás alkalmával!

3. A vasúti állandósági szabás I. rész XI. fejezet A. a) 6. pontja értelmében „A feladó kívánságára és költségére a feladási állomás, a rendeltetési és átrakó állomást a küldemény elküldéséről *magántávírral* értesíti“. Ezzel szemben Németországban ezen értesítés „Dienstdepesche“ útján történik, táviratonként 25 pfennig díjért, tekintet nélkül a távirat szószámára, s a díjak a „beszedendő illetékek“ rovatában iratnak a többi fuvardíjhoz. A feladó vagy kísérő (bármely átrakó állomáson is!) csak megnevezi a szolgálattevő tisztnek az értesítendő állomásokat. Miért ne lehetne ez nálunk is így? hisz a vasútnak is érdeke, hogy a küldemény minél előbb való beérkezése és továbbítása céljából az átrakó állomások elkészülhessenek az átkapcsoláshoz!

4. Szükséges, hogy a máv. igazgatósága szigorúan utasítsa az állomásokat, hogy ott, a hol az élőhalak kocsit egy óránál tovább vesztegelni kénytelen, az a tartalékmozdonyhoz csatoltassék és tolatás közben folyton mozgásban tartassék. Saját tapasztalásból mondhatom, hogy még akkor is, mikor kéresemre külön igazgatósági rendelet lett kiadva erre, megtörtént, hogy a „kocsimester“ csak erélyes fellépésemre s az állomásfőnök szigorú utasítására kapcsolta a kocsit a tartalékmozdonyhoz! hát még ha nem lett volna igazgatósági rendelet kiadva?

5. Azon esetre, ha egy csatlakozó állomásra beérkező vonat, a melylyel a halaskocsi tovább volna szállítandó, ezt túlterhelés okából nem tehetné meg, utasíttassék az állomások vezetősége, hogy ez esetben más, kevésbé romlandó tartalmú kocsit kapcsoltasson le a vonatról, hogy a halaskocsi minden körülmények között továbbítható legyen.

Bacsák Béla.

Ismét a szennyvizek kérdése.

(Hígítás és jogeset.)

A szennyvizek kérdése, úgy látszik, már állandó rovata lesz az érdekelt lapoknak. Bizonyára van rá ok, mert hát „nem zörög a haraszt, ha nem fú a szél“.

A „Vízügyi és Hajózási Közlöny“ f. évi 12. számában (H.) ír erről a kérdéstről. Azt, amit a cikk végén mond, magunk is osztjuk. Tudniillik, hogy nem a törvény rossz, hanem a végrehajtók. Elmondja közigazgatásunkról azt, amit annak egyéni érdekszféráján kívül állók bizony mind egyetértelműen vallanak: „Maga a rendszer olyan, hogy a legképzettebb, legarravalóbb közigazgatási tisztviselő sem képes sokoldalú feladatának a külső hatóságoknál megfelelni, de némelyik tartózkodik is a törvények szigorú alkalmazásától, mert ha befolyásos egyének ellen jár el, ezek a következő választásnál kibuktatják.“

Akkor azonban, mikor ezt mondja, mindjárt meg is mutatja nekik, mint szakértő, hogyan lehet a törvényt *nem szigorúan* alkalmazni. Mert cikkének első bekezdésében egyszerűen kijelenti, hogy: „A szennyvizek élő vízbe való bevezetésének előfeltétele tehát, hogy legalább húszszoros hígításra nyujtson módot a mederben lefolyó vízmennyiség.“ Ezt a kijelentést arra az előzőleg kifejezett axiómára állapítja, hogy: „Nincs az az ártalmas szennyvíz, melynek húszszoros hígítás el nem venné ártalmas tulajdonságait.“ Hát ezt így talán mégis merész dolog állítani. Különben cikkíró maga is rögtön utána teszi, hogy „ez a föltétel (t. i. a húszszoros hígítás lehetősége) sem általános érvényű, mert ahányféle a szennyvíz, annyiféleképp különböző a hatása s ahányféle folyóvíz, annyiféleképp különböző a jellege.“ Hát hiszen éppen ez az; vagyis általános érvényű kijelentéseket egyáltalán nem lehet tenni.

Arról a bizonyos *hígítási elméletről* pedig már nagyon sok szó esett. Hogy törvény alapjául egyáltalán el nem fogadható, azt igazságtalan volta eléggé megokolja. Mert az *első* szennyzők lehetnek csak olyan kiváltságosak, hogy a törvény megengedné nekik szennyvizeiknek az élő vízbe való bevezetését, addig is, a míg annak mennyisége annál a bizonyos *ártalmatlan huszadrésznél* nem több; utánuk aztán már egy csepp szennyvíz bevezetése se volna engedélyezhető, mert az élővíz már telítve volna. Ilyen *relatív* igazságosság még se járná már manapság! Mert a másik és pedig az alapvető hibája ennek az elméletnek éppen az, hogy *relatív*. Ennélfogva azt egyáltalán nem lehet kijelenteni, hogy ez vagy az a folyó egyáltalán nem szennyezhető. Pedig ezt mondja cikkíró a Dunáról. Kijelenti, hogy „tízannyi város és tízannyi gyár csatornáit sem ártaná annak a nagy víztömegnek, mely százszoros hígítással közömbösít mindent s könnyen oxidálja a szerves anyagot. A Dunánál nem kell attól tartani, hogy városok és gyárak megfertőztetik a vizét“.

De hátha százannyi város és százannyi gyár csatornáit ömlenek majd bele? Mi lesz akkor? Akkor már csak *tízszerezesen* hígít! Az pedig nem elég.

Egyébként ott a szomorú példája a hígítási elméletnek a szemünk, illetőleg az orrunk előtt, mert az illatát is elég gyakran érezhetjük: a soroksári Dunaág.

Bizony — s ez a harmadik hibája — csak *elmélet* hígítás!

Cikkíró felhossa a Rajna példáját. Említi, hogy a kettedszénsavas mész a Rajna vízében oly nevezetes mértékben van jelen, hogy literenként 80 milligramm kénsavat közömbösít. Mi következik ebből? Szerinte az, „hogy a Rajna Köln városánál, a hol ezer köbméter víz folyik le másodpercenként, kisvíz idején is minden nehézség nélkül befogad és közömbösít minden másodperczenben negyven kilogramm, tehát percenként 24, óránként 1440, naponként 34,000 q vitriolt. A német birodalom kénsavgyárának összes termelését (évi 1:2 millió tonna) bátran be lehet bocsátani a Rajnába s egyetlen hal sem pusztul ki, a víz pedig határozottan jobb lesz mindenféle célra, mert mézstartalma csökken“.

Ime hová lyukadunk ki! A veszedelmesnek, ártalmasnak tartott vitriolfertőzés még hasznosnak is bizonyul s ha nincs elég vitriolos szennyvízű gyár, állítani kell mentől többet, hogy a Rajna rossz vizét megjavítsák! De halljuk tovább: „A vegyi gyárak bebizonyították, hogy nem harmadfél, de hétezer tonna kénsavat közömbösíthet naponként a Rajnavíz mézstartalma; tehát a német kénsavgyártás kétszeres mennyiségét bátran be lehet eresztetni a Rajna folyóba. Hogy a hal oda men-

jen, a hol éppen a kénsavat beöntik, attól nem tart a halászati szakértő, a ki ismeri a hal elővigyázatos természetét. Azt a vízterületet, a hol még nincs meg a kívánatos mértékű fölhígítás, a hal elkerüli. Mihelyt érzi, hogy a víz neki nem való, villámgyorsan menekül."

De hisz épp ez a mi bajunk! Hogy a hal elmenekül. Mit ér aztán annak a vízterületnek a halászata, ha az okos halak elmenekülnek. Ez nagyon jól van megfigyelve s mindenesetre halászati szakértelemre vall.

Hanem hát lássuk csak előlről a dolgot. A német vegyi gyáraknak lehetnek igen jó vegyészei, a kik *kiszámíthatják*, hogy mennyit volna képes a Rajna-víz mésztartalma a beléjutó vitriolból naponként közömbösíteni; de *bebizonyítani* azt, az egészen más valami! Aztán meg azok a vegyi gyárak bizonyos mértékben mégis csak érdekelt felek, így hát a számításaik objektivitásához is férhet némi kétség.

Egyébként pedig az idézett sorokból is kitűnik, hogy a közömbösítést cikkkíró is csak a *kívánatos mértékű fölhígítás* mellett tartja megtörténhetőnek.

De hát kérem, hol az az ember, készülék, avagy gépezet, a mely *negyven kilogramm vitriolt ezer köbméter vízzel egy másodperc alatt egyenletesen összekever, úgy hogy minden literre pontosan 80 milligramm vitriol jusson?* Mert ez a dolog lényege. Ha az összekeveredés nem történik meg *egy másodperc* alatt — már pedig vitriolt lehet rá venni, hogy nem történik meg — akkor már a víz egy része, ott, a hol koncentrálna van a vitriol, fertőzött; ott a halak, hogy csak azokról beszéljünk, vagy felfordulnak vagy ha okosak s óvatosak s ráérnek, elmenekülnek. A halászati jogtulajdonos pedig sírva nézhet utánuk. Hogy micsoda a hatása a szennyezéseknek a halászatra éppen a Rajna egy bizonyos szakaszán, arról német forrásmunkák nyomán a „Halászat“ f. é. 21. sz.-ban tájékoztattuk olvasóinkat.

Tehát nagy különbség van az elmélet s a gyakorlat között. A németeket igen szépen kitanította arra már ama híres nevezetes Göthe János Farkas kijelentése, hogy: „Grau ist jede Theorie!“

Szürke bíz az a szennyvízhígítást illetőleg is. Éppen azért nem is fogadhatjuk azt el semmiféle körülmények között.

Szerencsére ez a felhogása, eddig még legalább, nálunk a legfelsőbb hatóságoknak is. Erről tanúskodik az a *jogeset*, a melynek ügyében a földművelésügyi m. kir. miniszterium (66,536/912.) a közelmúltban a következőképp határozott:

„A . . . vármegye közigazgatási bizottságának másodfokban hozott azon határozatát, melylyel feloldotta az alispán azon határozatát, hogy a . . . i erdőipar r.-t . . . i gyártelepén összegyülemelő szemét, fűrészpormentes trágya, csapadék és szennyvizeknek a . . . vízébe való bevezetése iránti kérelmével a közegészségügyi érdekekre tekintettel elutasította és utasította az alispánt, hogy a kérelem ügyében az 1885. XXIII. t.-cz. 24., illetőleg 161. §-a alapján az engedélyezési eljárást tegye folyamatba; K. felebbeszésére felülbírálván, ennek eredményéhez képest azt megváltoztatom s az elsőfokú alispáni határozatot helyben hagyom.

A vizeknek ártalmas anyagokkal való megfertőzése tekintetében a vízjogi törvény 24. §-ában foglalt tilalom kizárja annak megengedhetőségét, hogy a szennyvizek a bennök lévő ártalmas anyagok fertőző erejének elvonása, tehát kellő tisztítás nélkül legyenek az élővízfolyásba bebocsáthatók.

A r.-t. kérelmében semminemű utalás nem történt arra, hogy a szennyvizek kellő tisztítással szándékoztat-

nak levezettetni; ily irányú, de egyáltalán semmi tervek — a melyek nélkül pedig a kérelem a vízjogi törvény alapján nem is tárgyalható — a kérvényhez csatolva nem voltak.

Helyesen járt el tehát az alispán, midőn a kérelmet ily alakban, mint közegészségügyi érdekebe, tehát közérdekebe ütközőt visszautasította.

Miután azonban a törvényes rendelkezések nem zárják ki azt, hogy a szennyvizek *kellő megtisztítás után* a vízfolyásba bevezethetők legyenek, amennyiben a r.-t. a szennyvizek kellő tisztítását is felölelő tervek alapján kérné a szennyvizei levezetésének a megengedését, nem lesz akadálya annak, hogy az engedélyezési eljárás folyamatba tétessék."

Ez a határozat, azt hisszük, elég világos és érthető. Hagyjunk fel tehát azokkal a hígítási elméletekkel. Ne higítsuk csak folyton a szennyvizeket, hanem kezdjük el végre *tisztítani* is azokat. *Répassy Miklós.*

A naphalnak hazai vizeinkben való meghonosodásáról.

Irta: **Vutskits György dr.**

A „Halászat“ 1909-ik évfolyamának 4-ik, azaz októberi számában közöltem, hogy az amerikai eredetű naphalnak (*Eupomotis aureus* *Jord*) néhány példánya *dr. Hirsch* Alfréd Somogy megyében levő sárdi tógazdaságából, a Balatonba vezető közcsatornán át szép nagy állóvizünkbe menekült. Halászaink igen megbámulták e nagynéha hálójukba kerülő jövevényeket először és elhozták hozzám, mint ismeretlen halfajokat.

Egy hónap mulva rá, két amerikai pisztrángsügéért (*Micropterus salmoides* *Jord*) is fogtak ki, mely szintén a sárdi tógazdaságból került nagy magyar vizünkbe. E halfajt is leirtam és rajzban is bemutattam a „Halászat“ ugyanaz évi 7-ik számában.

Az 1910-ik évnek majdnem minden hónapjában fogtak ki halászaink és horgászaink e két jövevény fajból, de ezek a már az előző évben kifogott halaknál nagyobbak voltak. Meg kell még jegyeznem, hogy horoggal csakis a jóval gyakoribb naphal került szárazra, pisztrángsügé egyetlen egy sem. Ugyanezen évben megkérdeztem a sárdi tógazdaságot, vajjon ezen évben nem menekültek-e ki ismét onnét a halfajok közül egyes példányok? *Dr. Hirsch* Alfréd úr lekötelező szives válaszában megírta, hogy ezidén ő e halfajokat a halgazdaság felső taviban helyezte el és így lehetetlennek tartja, hogy azok 5—6 tavon keresztül a levezető árokba és innen a Nagyberket átszelő közcsatornán át ismét a Balatonba jutottak volna. Hiszi ő is, hogy az 1910-ben kihalászott példányok még a múlt évben a Balatonba került halak közül valók, melyek tehát már a magyar tengerben teleltek át.

Az 1911-ik évben szintén került a Balatonból gyűjteményünkbe néhány naphal, de pisztrángsügé egyetlen egy sem.

Az 1912-ik évben azonban már annyi, de nagyobbára apró halfajt fogtak ki a balatoni halászok, hogy meg sem lepték őket e tropikus színpompában ragyogó, gyöngyházfényű szökevények. Valószínűnek tartom, hogy a kishalak már a Balatonban láttak napvilágot.

Valószínű feltevésemet igazolja, hogy a fészeképítő naphal ivarérettségét kétnyaras korában éri el és az, hogy nagyon szapora. Míg a Balatonba került pisztrángsügé, melyről *Répassy* is *Édesvízi halászat és halgazdaság* című munkájában azt írja, hogy alkalmaz-

ködési képessége csekély, a Balatonban valószínűleg elpusztult, mert nem találta meg édesvizünkben az élet-feltételeire szükséges tényezőket, addig a naphal annyira elszaporodott, hogy e merész vállalkozó a Balatonból a Sión és Sárvíz-csatornán át már eljutott a bajai Dunába is — az ottani öreg halászok nagy bámulatára. A szabadság hazájából hozzánk importált fajta szabadságszerető dunai példányát *Palotay Irén* főgimnáziumi tanár, volt tanítványom küldötte el nekem május hó 15-én azon helyes megjegyzése kíséretében, hogy a kérdéses halfaj valószínűleg a Balatonból került hozzánk, mert a Sárvíz-csatorna torkolata táján fogták ki. Május hó 22-ikén már a Drávának egyik *Csombina* nevű holt ágából — melyben nincsen halászati tilalom — jutott egy kis naphal kezeim közé és ez is valószínűleg a Balatonból került a Sión és Sárvíz-csatornán át a Dunába és innen a Drávába.

Érdekes ezen óceánontúli halfajnak vándorlási hajlama; valószínűleg meg fog jelenni nemsokára a Duna víz-környékének sok folyójában és hogy feltűnése meg ne lepje sem a szakembereket, sem a halászokat, feljegyeztem eddigi térfoglalását. Egyúttal nagyon szépen kérem a halászatnak és a természetnek minden barátját, legyen oly jó és tudassa velem e nyugatról keletfelé törekvő merész turistának feltűnését, ha eddig ismeretlen termőhelyen kerül elő.

Tekintve, hogy a nagyra ugyan meg nem növő, de ízletes húsú naphal ragyogó pikkelyruhájával, mint díszes akváriumi hal is értékesíthető volna, ajánljuk halfaunánk új honpolgárát haltenyésztőink és halászaink jóakarátú figyelmébe. Mint új hazát kereső és meghonosításra önkéntesen jelentkező halfaj vízeinkben valószínűleg nagyon el fog szaporodni; ha egyébként nem, mint nemesebb halfajaink takarmányhala is megérdemli pártfogásunkat.

A vontatott horog.

A vontatott horoggal való horgászatot tudtommal hazánkban nem igen úzik, mivel kevésbé ismerős, pedig e horgászati mód igen érdekes; társaságban úzható, álló- és folyóvízben egyaránt, nem kell gyakorlatához nagyobb felszerelés és mesteri ügyesség, azonfelül testedző sporttal, csónakázással egybekötött szórakozás.

Gyakorolhatók egy vagy több horoggal.

Több horgot csak igen mély, 40—60—100 méteres mélységű tavakban szoktak használni, mint a Garda-tó. Comó, Genfi és Bódeni tavak, azért ezen mód ismeretétől eltekintek; összetétele is komplikált s így cikkem nagyon terjedelmes lenne; de rövidesen vázolom.

A többes horgú vontatásnál a készülék 100—200 méter hosszú nagy motollán felfűzött erős, kenderből készült horogból áll, az alsó végén 500—1500 gr. nehéz körtealakú súlylával.

E súlytól íelfelé 3—5 méter távolságon a víz mélységének megfelelően 4—6 horogkésztség van forgók és mellékkarok (Boom) segítségével alkalmazva. Kezelése azonos az egyes horogéval.

Az egyhorgú vontatókésztség.

Ha horognyél nélkül dolgozunk, úgy a horogin felfűzésére szintén motollát alkalmazunk.

Jobb azonban horognyelet használni, mivel ezzel a horogint jobban irányíthatjuk, annak mélyebb vagy

sekélyebb járását szabályozhatjuk és vezethetjük horogunkat jobbra vagy balra. A horognyél ruganyossága, azonfelül a hal kifárasztásánál is előnyünkre van; végül a hal kivágása is erélyesebben eszközölhető.

A *horognyél* rövid, erős, de azért ruganyos legyen. Három méternél hosszabb nem ajánlatos. Legjobb a 2¹/₂ méter hosszú, horoginvezetőkarikákkal és a zsinórkerék felcsatolásához kellő karikákkal. Hogy mily anyagból legyen, azt pénzügyi viszonyaink határozzák meg. Elég jó a Tonkin-nád és olcsó is.

Az *orsó* oly nagy legyen, hogy arra 80—100 méter hosszú, vastag kender horogint fellehessen fűgyázni. E célra elég jók és a legolcsóbbak a fából készült, ú. n. Nottingham-kerekek fék nélkül 130 cm. átmérővel. Ennek ára 450—600 korona.

A *horogin* okvetlen legyen 100 m. hosszú ⁸/₁₂ vagy ⁸/₂₀ erősségű fonott (geklappert) kenderzsinór. Ennek ára 750—1050 korona.

Horognak egyszerű horgot, vagy *fonóhorgot*, vagy *fémfonót* használunk.

Ha *egyszerű* horoggal halászkodunk, úgy vegyünk ²/₀, vagy ha nagyobb halra van kilátás ⁴/₀ horgot, ferde állásút, rézhúron vagy galvánsodronyon.

Ha *fonóhoroggal* dolgozunk, úgy nagy választékunk van. Az idevágó árjegyzékből bőven válogathatunk.

Legegyszerűbbek az ú. n. Nottingham- és Francis-rendszerűek, igen jók a Pennel-Bromley-rendszerűek és a türendszerűek. A felcsalítás módját minden árjegyzék ismerteti.

Hogy horgunk össze ne gabalyodjék, a horog és a horogin között egy külön patonyt (vorfach) kell alkalmaznunk.

Ez a patonyrész 6 vagy 9 selyemféregbőlből font és 2 forgóval ellátott, 2 méter hosszú, avagy galvánsodrony. Készségünk tehát áll: 2¹/₂—3 méter hosszú horognyélből, 110—130 cm. átmérőjű orsóból, melyre 80—100 m. hosszú kender horogin van felfűzve, egy 2 m. hosszú forgókkal ellátott patonyból és a horogkésztségből.

A patonyra, esetleg a kenderzsinórra még egy ólomból készült sülyesztőt alkalmazunk. Ez arra szolgál, hogy a horgot ne engedje a víz felszínére. Nagysága attól függ, mélyen vagy sekélyen akarjuk-e horgunkat járítani, állóvízben vagy sebes folyóban horgászkodunk-e, lassan vagy sebesen ladikázunk-e.

Állóvízben könnyebb, sebesvízben nehezebb súlyozót veszünk, ha mélyebben akarjuk horgunkat járítani, úgy nehéz súlyt alkalmazunk, esetleg többet is.

E horgászati módot az ú. n. *fémforgóval* (Metallspinner) is gyakorolhatjuk. Ezt a patony alsó végére alkalmazzuk minden további csali nélkül. A fémforgók — fonók — száma légió. Lehet bennük válogatni.

Legcélszerűbb az ú. n. kanálforgók (Blinkerek), tükörforgók (Devon-forgók). Jó többféléket beszerezni és a melyik bevált, avval horgászni.

A *felcsalítás*, miután e horgászat alapjában fonóhorgászat, melynél a csalinak forognia kell, ennek megfelelően történik.

Egyes horognál a csalit úgy erősítjük a horogra, hogy a horgot a kis hal száján bevezetjük, a kopolyúnál kitoljuk és aztán a hal farka előtt, a hal oldalán átszúrjuk, a csalit kissé meggörbítve. Így aztán szépen forog. Lehet úgyis felcsalítani, hogy a hal száján be- s a szemén kiszúrjuk a horgot, de ekkor forgása kevésbé szapora. Ha egy, de háromágú horgot használunk, úgy a patonyt a szilványnál be- és a szájon kidugjuk; a hármashorog egyik ágát a hal oldalán a farkánál

átstúrjuk és a csalit kissé meggörbítjük, a patonyt pedig az előinba csatoljuk.

Hogy a csali helyzetét ne változtathassa, illetőleg a víznyomás össze ne zsugorítsa, jó ha a hal száját czérnával — tú segítségével — a horogtartó dróthoz kötjük és ezáltal rögzítjük.

A *fonóhorog* fölcsalizása a fonórendszer szerint változik. Az illető horogszer árjegyzékekben ez minden egyes horognál ábrákkal van megmagyarázva.

Csalinak csakis kis halat, lehetőleg széles formájút, 7—8 cm. hosszút használunk. Fémforgónál csali nincs.

A horgászat gyakorlása.

Mint már említém, e horgászati mód csónakból történik. Lehet azt ugyan egyedül is megcselekedni, de ez már nagyobb ügyességet és bő tapasztalatot igényel, azért csupán a társasmódot ismertetem.

Társunknak ügyes evezősnek kell lenni, mivel a siker nagyrészt tőle is függ.

Csónaknak legjobb egy kisebb, 2—3 személyre való jármű két ülődeszkával. Az evezős a hátsó deszkára ül és szembe vele a horgász az első deszkára.

Midőn készségünket felszereltük, a csónakot elindítjuk és szép lassan eveztetünk. Most a csalit a vízbe becsájítjuk és lassú menés közt lassan horogint engedünk körülbelül 20—30—40 métert. Mély vízben hosszabb, sekélyben rövidebb innal horgászunk. Ha már elegendő ínt engedtünk, sebesebben haladunk és ekkor a horognyél ide-oda, fel- és lemozgatásával horgunkat dirigáljuk, néha ínt engedve, néha ismét rövidebbre behúzva.

Időnként megvizsgáljuk horgunkat, nem-e rakodott rá moszat vagy gaz és vajjon jól forog-e a csali.

Ha esetleg megakadtunk, úgy az akadás helyéig vissza eveztetünk, midőn is horgunkat könnyen kiemelhetjük; ezt erőltetni nem szabad.

Ha már most a hal horgunkra kap és annak rántását érezzük, úgy gyorsan — a tempo — röviden, de erősen bevágunk! Ha észleljük, hogy halunk nem valami nagy, a horogint felfágyázzuk és a halat kiemeljük.

Ha azonban a fogott hal erős ellenállásából látjuk, hogy az nagyobb darab, úgy előbb ki kell fásasztanunk, addig, míg tehetetlenné válik.

A hal kifásasztása a horgászat koronája! Ezt írásból megtanulni nem lehet. Ennek a mestere csak a gyakorlat és a helyes megfigyelés. Ha tehát érezzük, hogy horgunkra nagy hal akadt, elsősorban is a víz közepe felé eveztetünk, nehogy halunk nád, sás közé, vagy valami vízalatti akadályba jusson, mivel ekkor elveszett!

Ha a hal erősen húzza a horgot, ínt engedünk, vigyázva azonban, hogy az meg ne lazuljon. Ha nem húzza a hal a horgot, ínt vonunk be és azt karikákba fágyázva, a csónak fenekére rakjuk, nem csavarjuk az orsóra.

Így aztán ide-oda húzva, a ladikot előre-hátra evezve, szekirozzuk a halat, vigyázva, hogy a horogin se meg ne lazuljon, se túlságosan meg ne feszüljön és esetleg elszakadjon.

Ha aztán észleljük, hogy halunk már nem fejt ki nagyobb ellentállást, a horogint — de vigyázva ám — bevonjuk.

Társunk ezalatt készen tartja a kiemelő horgot és ha a hal odaér, bevágja a feje megett vagy a torkán alul és kiemeli.

Ez a kifásasztás néha felóráig, sőt tovább is eltart. A dolgot nem szabad elhamarkodni, ide türelem és

gyors elhatározás kell, mert ha a nagy halat, mielőtt elfáradt volna, kiakarnók emelni, úgy az az utolsó pillanatban kiszabadítja magát.

Különösen ügyelni kell az evezősnek, hogy a hal ne jusson a kifásasztás alatt a ladik alá, mert ez esetben elszabadul.

Ha mélyen akarjuk horgunkat járatni, lassan eveztetünk, hosszabb innal dolgozunk és horoginunkon egymástól 1—1½ méter távolra ólomsúlyokat alkalmazunk. Sekély járatnál ellenkezőleg cselekszünk, esetleg az ólomsúlyt elhagyjuk. Kanyarokat, görbületeket és örvényeket sebesebb tempóban járjuk meg. Patonyunk két végére ú. n. karabinokat, forgókat alkalmazunk, hogy csalink jól forogjon. Tiszta szívből merem e horgászati módot ajánlani.

Az öreg horgász.

A m. kir. kincstári erdőségek halaszvizei.

(1910. évi állapot.)

(Folytatás.)

Írta: **Simonffy Gyula.**

A haléltre *káros befolyást* gyakorló körülmények igen különbözők. Bánya- és zúzóművek az abrudfalvai s topánfalvai, Kolozsvár város villanytelep művei a gyalui, vízi fűrészek az albáki, gyalui és a reketői erdőgondnokságok kerületében. Úsztatás folyik az albáki, topánfalvai, vidrai, reketői, fogarasi és a sárkányi erdőgondnokságok kerületében.

Az orvhalászat helyenként nagy mérvű és annak minden módja, de különösen ívás idején dinamitózással, dugázással és meszezéssel folytatott módja szokásos.

Népesítési célra szolgálnak az iszticsói, a laposnyai és a dobresti erdőgondnokságok kerületében épült *hal-költőházak* összesen 20 drb kaliforniai rendszerű költőedényre felszerelve.

A költőházak 95,000 drb sebes és 10,000 drb szivárványos pisztrángikrát költenek, a melyből a legutóbbi év alatt 88,000 drb zsenge ivadék származott, a költési eredmény tehát 85% o.

Külön *ivadéknevelés* céljaira szolgáló mesterséges tó nincs az erdőigazgatóság kerületében, ehelyett a dobresti erdőgondnokságban a patak medre van szabályozva, illetőleg 1—5 □-öles területrészekre osztva.

Az erdőigazgatóság erdőgondnokságai közül bérletileg értékesíti a halászatot 9, a vadászattal együtt 1, míg 4-ben a halászat értékesíttlen.

A bérbeadott terület 658 kat. hold 205 □-öl, mely után évenként 579 K. 50 fillér folyik be, tehát a holdankénti nyers bevétel 88 fillér. Az évi bérösszegeből az összes állandóan vízzel borított terület 1 kat. holdjára 71 fillér esik.

X. *A szászsebesi m. kir. erdőhivatal* vizei Szeben, Hunyad, Alsó-Fejér vármegyék határában 200—1764 m. t. sz. f. magasságban terülnek el és egészben a Tisza folyó vízrendszeréhez tartoznak.

A kerület nevezetesebb patakvizei névszerint a következők: Sebes, Dobra, Frumoz, Bisztra, Csibán, Prigona, Szalár, Ansel, Riu mare és mik, Riu dobi, Riu glivi, R. Aninesulni, R. Petrosulni, R. Gredistye, Groza, Vultur, Valea, Ruzi és Grosilor, Zalosd, Nagyrunk, Buli.

Az összesen 196 kat. hold 512 □-ölet kitevő, állandóan vízzel borított terület az erdőgondnokságok között a következőleg oszlik meg:

| | | |
|--------------------------|--------------|-----------|
| 1. Sugági erdőgondnokság | 16 kat. hold | 672 □-öl. |
| 2. Bisztrai | 41 " " | 320 " |
| 3. Gotuli | 33 " " | — " |

| | | |
|--------------------------|--------------|-----------|
| 4. Kudzsi erdőgondnokság | 34 kat. hold | 800 □-öl. |
| 5. Dévai | 20 " " | 1440 " |
| 6. Szászvárosi | 23 " " | 320 " |
| 7. Zalatnai | 7 " " | 1440 " |
| 8. Vajdahunyadi | 19 " " | 320 " |

A vizek a márna és a pisztráng *színtájába* sorozhatók és *főhalfajaik*: a márna, a mely a dévai erdőgondnokság területében található, a pénzes pér és a sebes pisztráng. *Rák* nincs, miután a dévai erdőgondnokság vizeiben az 1906., 1907. év folyamán fellépett epidémius betegség ez állományt kipusztította.

A *halnépesség* ritka és a multhoz képest apad.

Az átlagosnál kedvezőbb az arány a bisztrai, a gotuli és a szászvárosi erdőgondnokságok egyes vizeinél.

Nagy mérvű úsztatás folyik a bisztrai, gotuli, a kudzsi és szászvárosi erdőgondnokságok területében s ennek megfelelően a vizek el vannak látva az úsztatásra szolgáló, de a halak szabad vándorlását akadályozó műépítményekkel.

Kudzsi az állami vasgyár, Zalatnai pedig az aranyzó művek és a zalatnai aranyolvasztó szennyezik a vizet.

A vajdahunyadi erdőgondnokság által közölt adatok szerint ezen erdőgondnokságban a gyakori záporosók és felhőszakadások is tetemes kárt okoznak a halállományban.

Az *orvhalászat* nem nagy mérvű és a dévai és zalatnai erdőgondnokságok területétől eltekintve, ahol robbanószerekkel halásznak, inkább kézi eszközökkel folytatott kémleletesebb módjai szokásosak.

Halköltőház van a gotuli, kudzsi és a szászvárosi erdőgondnokságok területében összesen 28 drb kaliforniai költőedénytel berendezve. A legutolsó évék költési eredménye 140,000 drb sebespisztrángikrából 83,000 drb kihelyezésre alkalmas zsengeivadék, tehát az összes ikraszám 59%-a.

Ivadéknevelő tavak nincsenek.

A szászsebesi erdőhivatal gondnokságai közül a halászati jog 6-ban bérletileg értékesítették, 2-ben pedig értékesítetlen.

A *bérbeadott vízterület* 146 kat. hold 992 □-öl, a mely vízterület halászati jogáért a bérlők 201 K évi bért fizetnek. Ebből a bérbeadott terület 1 kat. holdjára 1 K 38 f, az összes vízterület 1 kat. holdjára pedig 1 K 02 f esik.

XI. A *lippai m. kir. főerdőhivatal* vizei Arad és Temes vármegyék határában 103—738 m. t. sz. f. magasságban terülnek el és egészben a Tisza folyó vízrendszeréhez tartoznak.

Nevezetesebb folyó és patakvizek a következők: a Maros folyó, a Milove és Milovicza, a Valea Szelistye, V. Mussa, V. Sztirkonye, V. Rumsavuluj patakok.

Az *összesen 524 kat. hold 1215 □-ölet kitévő vízterület* erdőgondnokságok szerint a következőleg oszlik meg:

| | kat. hold | □-öl |
|---------------------------|-----------|------|
| 1. Pécskai erdőgondnokság | 198 | — |
| 2. Csálai | 281 | 1152 |
| 3. Solymosmilovai | 4 | 265 |
| 4. Tótváradi | 40 | 1398 |

A kladovai, lippai, sistaroveci, dorgosi, berzovai, alsó-dombrói, valemári erdőgondnokságok kezelése alatt állandóan vízzel borított, tehát halászatilag hasznosítható terület nincs.

A pécskai és csálai erdőgondnokságok területében több olyan holt Marosmeder, ártérben fekvő mocsár és

mélyedés van, a melyekben a halászat csak esős időjárás s csupán a Maros folyó nagyobb vízállása mellett gyakorolható, ellenben nagy szárazság idején kiszáradnak.

Halrajzi szempontból a vizek mindhárom *színtáj* vizei közé sorozhatók és pedig nagyobb részükben a márna és dévér, kis részben — bár ezidőszert a sebes pisztráng elő nem fordul — a pisztráng régiójához.

Főhalfajok a Maros folyóban: a márna, a ponty, a kecsege, a harcsa és a dévérkeszeg. A felsőbb színtájhoz tartozó solymosmilovai és tótváradi erdőgondnokságok vizeiben ezidőszert értékesebb halfaj elő nem fordul.

Ezzel szemben ezen utóbb említett erdőgondnokságok vizeinek *rákállománya*, különösen a tótváradié igen szép, annak ellenére, hogy az 1903. évben fellépett rákvész az állományt megtizedelte.

A Maros folyó halbősége hajdan ismert volt, de ez időszak a Maros folyónak szabályozás előtti idejére esik. Jelenleg a *halnépesség* ritka. (Folyt. köv.)

KÉRDÉSEK ÉS FELELETEK.

Kérdések.

8. Mi a fagyasztás hatása a halhús minőségére s a hosszan, mondjuk hónapokon át tartó fagyasztott állapot befolyása a halhús minőségére általában s fajoként s melyik a legalkalmasabb fagyasztási hőmérsék az egyes halfajokra nézve?

9. Nyáron mely csomagolási módok a legbiztosabbak s a hal minőségi szempontjából is a legjobbak?

10. A technika mai állása mellett mennyibe kerül a fagyasztás üzeme kalóriánként, illetőleg C. fokónként:

a) 1 m³ víz fagyasztásánál?

b) 1 m³ levegő lehűtésénél?

c) 1 m³, illetőleg 1 mm. hal fagyasztásánál?

M. J.

Feleletek.

8. Romlandó ételnemüeknél a fagyasztást konzerválás céljából alkalmazzuk. Ezt a konzerválást az alacsony hőmérsékkel érjük el, a mely az anyagok bomlását, a baktériumok szaporodását stb. megakadályozza. Mentől alacsonyabb hőmérséknek teszünk ki az anyagot, annál jobb. De egyes anyagok, egyéb tulajdonságaik miatt, csak bizonyos mértékig fagyaszthatók. A halak fagyasztásánál alkalmazott hőmérsék — 10° egész — 15° C. között van; ennek teszik ki a halakat 10—15 órán át. Fajonként semmi különbség nincs.

A fagyasztás a halhús minőségére, megfelelő eljárás mellett s ha a hal csakugyan frissen kerül a hűtőbe, még ha hosszan tart is a fagyasztás, észrevehető befolyással nincs.

A fagyasztás előtt azonban igen gondosan ki kell válogatni az anyagot s feltétlenül ki kell selejtezni a nem teljesen ép s jó állapotban levő halakat. A többit aztán jól meg kell öblíteni tiszta vízben, hogy minden iszaptól s piszoktól megszabaduljanak. Csak ezután szabad fagyasztani. A fagyasztás után hideg vízbe mártják a halakat; az így képződő vékony jégréteg visszatartja a hal testében az illó olajakat, a melyek annak különleges zamatját adják s egyáltalán nem engedí a halhús kiszáradását. Ha a fagyasztott hal hosszabb ideig hever raktározva, akkor ezt a vízbe való bemártást többször is ismételni kell.

A jól fagyasztott hal 8 hónapig is eláll s súlyából alig veszít 1—2%-ot. Megtartja külső alakját, valamint húsának ízét s zamatját. Ha fagyasztásra kerül, akkor előzőleg vízfürdőbe teszik, hogy a jégkéreg leolvadjon róla, a mikor is a frissen fogott haltól alig különbözik.

9. Az édesvízi halak nyári, vagyis jég között való csomagolására a máv. igazgatósága adott ki egy nem éppen szerencsés rendeletet (186,071/905. — F./IV. sz.), a mely szerint az ilyen csomagokat csak a következő feltételek mellett veszik fel:

„A szállításhoz használt vesszőkosarakba, illetve ládába, mielőtt a szállított friss hal belétehető, a kosár, illetve láda alját és oldalát egészen beborító pergamenpapír helyezendő, melyre száraz szalmát kell tenni és pedig oly mennyiségben, hogy a göngyölet aljához és oldalfalához szorított szalmaréteg 7—8 cm., illetve 4—5 cm. vastag legyen.

A csomagokon felül szintén pergamenpapírt és szalmát kell tenni a tartalomra s azután a kosár, illetve a láda kemény fedele tartósan lezárandó.

Ez a rendelkezés csak 5000 kgr.-nál kisebb súlyú küldeményekre vonatkozott s a célja az lett volna, hogy a halaskosarokból az olvadó jég vizének kicsurgását megakadályozza s a halküldeményrel egy kocsiba került egyéb szállítmányt az esetleges átnedvesedéstől megóvja.

A rendelkezés ellen illetékes szakkörökben azonnal felszólaltak s kimutatták, hogy az egyrészt céltalan, mert a víz a pergamenívek rései között mégis csak kiszivárog, ennél fogva hiábavaló megdrágítása a szállításnak, másrészt az árúra egyenesen veszedelmes, mert a szalma:étegg az abba felszívódó nedvességtől megfüledt, ez a fülledtség a visszatartott nedvességgel együtt csakhamar megrontja a hal húsát.

Sajnos ez a rendelet még ma is fennáll s úgy látszik nem is igen gondolnak a megváltoztatására; pedig igazán nincs sok értelme a vasút szempontjából sem, a halászatra, illetőleg halkereskedelemre pedig határozottan káros.

Leghelyesebb az a csomagolási eljárás, a melyet a berlini piacra való szállításhoz is általánosan használnak. Abban áll, hogy a fűzfavesszőből készült kosarat kibélelik pergamenpapirossal oly módon, hogy fenekének közepén egy kis rész szabadon maradjon; ott kicsuroghat a jég olvadó vize s kitakarodhat a meleg levegő is; a pergamenlapok a kosár széle felett annyira kiállnak, hogy a kosár tartalma betakarható azokkal. A halakat hátukra fektetve rakják a kosárba s bőven beborítják azokat jéggel. A jégre ráhajtják a pergamenívek kiálló végeit s az egészet vászonnal levarrják. *Szalmát nem szabad a csomagoláshoz használni.* Ez az egyszerű csomagolási mód a legbiztosabb.

10. Erre a kérdésre, illetőleg kérdésekre csakis hűtőberendezéseket készítő gyár adhat választ, de az is mindenik csak a maga szerkezetére.

A mesterséges fagyasztás igen sok tényezőtől függ. Elsősorban attól, hogy mily nagyságú hűtő, illetve fagyasztógépek állítják elő a hideget. Minél nagyobb a berendezés, annál olcsóbb a hűtés. A 100,000 kalóriás gépeknél, ha a hajtóerő és a szükségelt hűtővíz normál s árban kapható, 1 métermázsá jég előállítására önköltségben körülbelül 50—60 fillér, kisebb típusú gépeknél ezen előállítási ár felmehet 100—120 fillérig is.

Megjegyzendő még, hogy 1 kg. jég fagyasztásához körülbelül 130 kalória szükségeltetik.

A levegő hűtése függ elsősorban azon helyiség helyes szigetelésétől, melynek levegőjét állandóan bizonyos alacsony fokon kell tartanunk. Ha a szigetelés tökéletes, vagyis a melegvesztés minimális, akkor a levegő hűtése még a levegő nedvesség tartalmazásától és a helyiségbe raklázott anyagok milyenségétől és mennyiségétől függ. Általánosságban 1 m³ levegő hűtésére — 10° C.-ig, — a mely hőmérséklet a halak fagyasztásához szükséges — körülbelül 70—80 kalória igényeltetik.

Egy 40—50 m³ ürtartalmú helyiség hűtése naponként körülbelül 7—8 K-ba kerül.

Általánosítani a dolgot még alig lehet. Mutatja ezt az is, hogy a Nemzetközi Hűtőipari Egyesülés második bizottsága a következő kérdéseket szándékozik a chikágói kongresszus elé terjeszteni:

I. Létesítsék *egységes* megállapodás a kondenzátor és a refrigátor hőmérsékletére, valamint a hűtőgépeknél szerepet játszó azon többi tulajdonságra nézve, melyek tekintetében az utólagos viták kikerülése érdekében célszerű lenne a nemzetközi szerződéseken részletezni a hűtőgépek hatásfokát és teljesítményét.

II. Megállapítandó a hűtőgépek hatásfokának s teljesítőképességének meghatározására egy egyöntetű és egyszerű módszer, a mely egyaránt alkalmazható lenne a különböző gyártmányú gépeknél, a hűtőipar különböző ágazatában és a mely lehetővé tenné az ugyanazon, vagy különböző rendszerű gépek pontos összehasonlítását.

Egyelőre leghelyesebb, ha egyes jobbnévű gyárosoktól ajánlatot kér a tervezett hűtőberendezésre s a leggazdaságosabbnak ígérkezőt kiválasztja. E tekintetben a „Magyar Hűtőipari Egyesület“ (Budapest, V., Kádár-u. 4.) adhat leginkább útbaigazítást.

TÁRSULATOK.

Az Országos Halászati Egyesület vezetősége az 1912. márcz. 21-én tartott közgyűlés határozataiból kifolyólag az alábbi két kérelmet intézte a m. kir. földművelésügyi miniszter úrhoz és pedig az elsőt az élőhalaknak a személyvonatokkal való szállítása, a másodikat meg a vízirendőrség szervezése ügyében:

I.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Kegyelmes Urunk!

Újabb időben, éppen a földművelésügyi kormányzat hatékony gondoskodása folytán, mind jelentősebben veszi ki részét a köz-élelmezés ellátásában a halászat is. Hazai, egyébként kedvező viszonyaink között kellő istápolás mellett bizonyára hivatott lehet ez a termelési ág is, hogy az általános drágulás közepette a maga egészséges, jóízű termékeivel az élelmiszerekbe bizonyos változatosságot hozzon be, azok mennyiségét fokozza s így általában némi enyhülést, ármérséklést idézzen elő. Kellő fellendülésének első feltétele azonban az, hogy e termékek, természetüknek megfelelően, *gyorsan* s *biztosan* kerüljenek piacra.

Igaz, hogy a piacra való szállítás sikere sok mindentől függ, de legelső sorban mindenesetre attól, hogy fő szállító vállalataink, a vasutak, illetőleg nálunk a *magyar államvasutak* miképp kezelik e szállítmányokat.

Sajnos, e tekintetben nagyon sok a kívánni való.

Legújabbban is oly rendelkezések történtek e téren, a melyek súlyos következményeire tekintettel kötelességének tartotta az Országos Halászati Egyesület azokkal külön is foglalkozni f. évi márczius hó 21-én közgyűlésében, illetőleg június hó 12-én tartott választmányi ülésében. Az ott hozott határozatok alapján mély tisztelettel alulírottak kegyes jóindulatú beavatkozását kérjük Nagyméltóságodnak az iránt, hogy a piaci fogyasztásra, úgyszintén a tenyésztésre szánt *élőhalak vasúti szállítását érintő* és méltán *jelpanaszolt ez a rendelkezés mielőbb megszüntetessék*.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának 87,088/912. f. IV. a. számú rendelete alapján ugyanis az állomásfőnökségek talán téves értelmezéssel, de valóságban az *élőhalaknak személyvonatokkal való továbbítását megtagadják*. Ennek a sérelmes rendeletnek hiteles szövege a következő:

„Mint hogy pedig az 1910. évi január hó 7-én 3961. szám alatt kelt és valamennyi üzletvezetőséghez intézett rendeletünkben tett az az intézkedésünk, hogy a személyvonatok mentesítése céljából befektetett gyorsjárátú gyorstehervonatok a „személyvonathoz“ feladott élő szállítmányok továbbítására nézve a személyvonatokkal egyenlőknek tekintessenek, melyben a versenyllovak kivételével mindenféle élőszállítmányok a személyvonatokhoz való elfogadását határozottan megtiltja, a bírósággal szemben nem volt fenntartható; intézetünk anyagi érdekeinek megóvása ezéjjából az állatdíj-szabás I. rész B) melléklet 4. (1.) pontjában és az ahhoz tartozó I. végrehajtási határozatban biztosított jogunknál fogva *megtiltjuk állomásainknak*, hogy:

a budapest—bruck-királyhidai,
budapest—marcheggi,
galánta—zsolnai,
budapest—aradi,

budapest—szegedi,
 budapest—szabadkai,
 budapest—miskolci,
 budapest—salgótarjáni,
 budapest—püspökladányi és
 budapest—újdombóvári vonalakon és vonalakra, valamint e vonalakon át, de csakis a magyarországi, ausztriai és bosznia—hercegovinai állomásokkal való forgalomban úgy kocsirakományokban, mint darabárúként szállításra kerülő *élőszállítmányokat* — versenylovakat kivéve — „személyvonathoz” való szállításra elfogadják.

E rendelet *teljesen kizárja az élőhalaknak vasúti szállítását*, mert a legtöbb esetben lehetetlen a gyorstehervonatokkal olyan összeköttetéseket teremteni, melyek lehetővé tennék az élőhalszállítmányok egyes állomásokon órákig tartó csendes veszteglésének megakadályozását.

Már pedig mindenki tudja, a ki az élőhalaknak vasúttal való szállítását ismeri, hogy az élőhalak a hordóban és vízben az ilyen órákig való csöndes veszteglést ki nem bírják, hanem fulladás következtében elhullanak, miáltal a piacra szánt halak értéköknek legalább felét elvesztik, a tenyésztésre szánt apróbb halárú pedig teljesen értéktelenné válik. Tekintve a mai magas halárakat, ilyen károsodás nagyon is érzékenyen sújtja az áruszállítmány tulajdonosát.

Még sokszor olyan esetben is, a mikor a gyorstehervonat is teljesen megfelelne élőhalak szállítására, lehetetlenné teszik ennek igénybevételét a leadóállomás sajátos viszonyai.

Így pl., ha valaki a budapest—zimonyi vonalon az ottan közlekedő gyorstehervonathoz halat ad fel Budapest—Ferencvárosra, mint egyedül számbavehető budapesti leadóállomásra, úgy árúja rendszeren esti 8—9 óra körül érkezik meg Ferencváros állomásra elég jó állapotban. Itt azonban forgalmi tekintetből a vonatot a rendezővágányokra állítják. Innen az ez időben érkező és ott lebonyolítandó erős vonatforgalom miatt az élőhallal megrakott kocsit idejében ki nem állíthatják s az árú ennyi veszteglés után többnyire döglötten, csak éjjel felé kerül kiadásra. Erre való tekintettel a m. kir. államvasutak igazgatósága 4019/III. sz. átíratával megengedte, hogy az élőhalszállítmányok a 907. sz. személyvonattal továbbíttassanak; most azonban ezt az előbb említett 87,088/912. számú rendeletével visszavonta.

Ez a rendelet tehát olyan válságos helyzetbe hozta az egész hazai halkereskedelmet, de a haltermelőket is, hogy érvényben maradása ezen fontos *közgazdasági és közéletelmzési ágnak teljes megbénítására vezetne.*

A hazai szállítási viszonyokat vizsgálva s összehasonlítva a németországi viszonyokkal, egyáltalában nem találunk elfogadható okot arra, hogy az *előhalaknak a személyvonatokkal való továbbítását* a máv. fővonalain beszüntessék. Mert ha a németországi vasutak — a mieinkhez képest — óriási forgalmuk mellett is nemcsak nem zárják ki az élőhalszállítmányokat a személyvonatokkal való továbbításból, hanem azokat *személyvonatokon is teherárúdíjtétellel továbbítják*, annál inkább megtehetné ezt a máv. vasút.

Közudomású tény, hogy a máv. vonalain a tehervonatok pontos beérkezésére és csatlakozására egyáltalában nem lehet számítani, ezt a máv. igazgatósága is jól tudja és kénytelen beismerni; de ha feltételezzük is — a mi ezidőszerint ki van zárva —, hogy a tehervonatok pontosan közlekednek, a tehervonatok menetrend szerint is a közbeeső állomásokon 2—3 óra hosszát vesztegelnek, a mi csak némileg enyhébb időjárásnál is, a halak nagyrészének elpusztulását vonja maga után.

Ezenkívül figyelembe veendő az, hogy hazánkban és Horvát-Szlavonországban a nagyobb tógazdaságok rendszerint a fővonalaktól távol, vicinális vonalak mellett fekszenek, mely utóbbiaknak kevésszámú vonatai természetesen a *fővonalak személyszállító* vonataihoz bírnak csatlakozással, így szinte elkerülhetetlen az, hogy a halszállítmányok részben már a fővonalon való továbbítás előtt el ne pusztuljanak.

Nem szabad elfelednünk azt sem, hogy élőhalaknál nemcsak a

hal súlya, hanem a szállításra használt víz mennyisége után is számíttatik a fuvardíj, tehát ha a téli időben szokásos $4\frac{1}{2}$ —5-szörös vízmennyiség helyett, tekintetlén a hosszabb menetidőre és a hosszabb veszteglésekre, a halak súlya 7—8-szorosának megfelelő mennyiségű vizet használunk a szállításhoz, ez a fuvardíjat megkétszerezi.

Ezekből látható, hogy *fenti tiltó rendelet* kiadása alkalmával hiányzott az árúk természetével számoló kellő körültekintés és az összes viszonyok kellő mérlegelése, a mi feltétlenül szükségessé teszi, hogy a rendelet azon kitétele: „megtiltjuk állomásainknak, hogy élőszállítmányokat — versenylovakat kivéve — személyvonatokhoz való szállításra elfogadjanak”, *oda módosíttassék, hogy a piaci fogyasztásra, úgyszintén tenyésztésre szánt élőhalszállítmányok szintén a kivételek közé számíttassanak.*

Hogy ezen rendelet kiadására nem a feltétlen kényszerűség indította a máv. igazgatóságát, mutatja az a tény, hogy a versenylovakat kivette a tiltó rendelkezés hatálya alól, pedig ezek a párnázott vasúti kocsikban sokkal inkább kibírnak egy hosszabb — tehervonaton való — szállítást, mint az élőhalak.

A magas földművelésügyi kormány két évtizednél hosszabb idő óta sok fáradtsággal, erkölcsi és anyagi támogatással életre keltette és felvirágoztatta az addig teljesen parlagon heverő mesterséges halaszatgazdasági üzemet úgy, hogy ez úgy a közéletelmzésben való részvétele, mint a hasznavehetetlen területek hasznosítása által tekintélyes ága lett hazánk közgazdaságának. Lehetetlen tehát, hogy annyi fáradtsággal és áldozattal létrehozott s fellendített közgazdasági ág fejlődését megakaszthassa, sőt nagyrésztben tönkreteljesse egy, az árúk természetét figyelembe nem vevő máv. igazgatósági rendelet.

A magas kormány továbbá épen az utóbbi időben igyekszik a rendszeres halhús-fogyasztást olyan vidékeken is lehetővé tenni, hol ezideig jóformán ismeretlen volt, egyrészt, hogy a folyton emelkedő halhúsprodukczió itthon találjon fogyasztókat, másrészt hogy a közönségnek a halhús-fogyasztásra való szoktatásával redukálja a hazánk marhatenyésztésére oly káros nagymérvű borjúhús-fogyasztást. Már pedig ez az idézett máv. igazgatósági rendelet mindezeket a törekvéseket teljesen meddővé teszi.

Mindezek alapján mély tisztelettel kérjük, méltóztatassék sürgősen közbelépni s odahatni, hogy a panaszolt máv. igazgatósági rendelet még az *őszi halszállítási idény beállta előtt, vagyis október haváig a kért módosítással kiegészíttessék.*

Csak azt kívánjuk még megjegyezni, hogy a panaszolt sérelmes rendelkezésből származott zavarokat és károsodásokat szükség szerint konkrét esetekkel is igazolni tudjuk s hogy ezenkívül még nagyon számos bajt tapasztalunk a vasúti szállítás körül, de azokat külön felterjesztésben később fogjuk részletesen kifejteni. Egyelőre csupán a máv. igazgatóságának legsérelmesebb, legkárosabb következményű rendelkezése tárgyában bátorkodunk a fent előadott indokaink alapján Exzellenzciádtól lehetőleg sürgős intézkedést kérni.

Az Országos Halászati Egyesület nevében és megbízásából

Nagyméltóságodnak

Budapest, 1912. július hó 20-án,

mély tisztelettel

Répássy Miklós s. k.,
titkár.

Báro Talliáu Béla s. k.,
elnök.

II.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Kegyelmes Urunk!

Hazai halaszatunk igazi fellendülésének alapját a halaszatról szóló 1888. évi XIX. t.-cz. adta meg. Abban van megállapítva az a jogrendi keret, a mely a vizek művelésére irányuló munka eredményét biztosítja s a halászati jogtulajdonosok együttműködését a közérdek szem előtt tartásával lehetővé teszi. Hála a törvénynek s a mindenkorai földművelési kormányok ama segítő támogatásának, melyet végrehajtása körül minden egyes érdekeltnek juttattak, bár nem könnyű munkával, de elértük azt, hogy az idők haladásával

és a rendszertelen zsaroló gazdálkodással csaknem teljesen értéklenné vált halászati jogok ismét jelentékeny jövedelmek forrásaivá váltak s a halászat nemzeti vagyონunknak megint számottevő részéként jelentkeznek.

De a mint ezt a beállott s még folyton fokozódó értékemelkedést örvendetesen megállapítjuk, annál inkább érezzük törvényeinknek épen ezzel a nevezetes eredményével kapcsolatban egy nagy hiányát, a melyre Nagyméltóságod figyelmét bátrak vagyunk ez alkalommal az Országos Halászati Egyesület képviselőjében mély tisztelettel felhívni.

Törvényünk ugyanis megad minden módot arra, hogy hogyan s miképp művelhessük okszerűen s gazdaságosan vizeinket; rendelkezik a jog megállapításáról, a tilalmakról, a társulati szervezkedésekről s intézkedik arról is, hogy a törvény rendelkezései ellen vétők minő megtorlásban részesüljenek, csak arról nem gondoskodik, hogy ezeknek a rendelkezéseknek végrehajtása megfelelően ellenőriztessék, vagyis hiányzik belőle a halászati *rendészetre* vonatkozó fejezet!

Tényleg az egyetlen 9. §-on kívül, a hol azonban csupán s kizárólag csak a halászszeget ellenőrzéséről van szó, sehol az egész törvényben a *halászat gyakorlásának ellenőrzéséről* szó nincs.

Már pedig ezt az ellenőrzést épen a vizeknek a halászati törvény segítségével elért értéknövekedése követeli. Ezt az értéket nem szabad ismét veszni hagyni, azt meg kell őrizni. Viszont a további munkának is szüksége van annyi biztatásra, hogy eredménye nem vessz kárba. Csak a jól megőrzött vagyont lehet és érdemes gondozni!

A gyakorlat, a törvény hiánya ellenére sem tudott már eddig sem meglenni teljesen a rendészet bizonyos mértékű kezelése nélkül. Az illetékes felsőbb hatóságok is jóindulatú készséggel támogatták az érdekelteket abbéli törekvésükben, a mikor a 9. §. ötletéből rendeletileg a csendőrségnek és a pénzügyőrségnek is kötelességükké tették a halászat gyakorlásának ellenőrzését. De hát nagyon jól tudjuk, hogy ezek a közegek a legjobb akarat mellett is csak *mellékesen* tekinthetik ezt feladatukul, a mint épen az egyéb fontos állami érdekekkel összefüggő fő hivatásuk a víz mellé irányítja szolgálatukat.

Igyekeznek aztán egyesek, társulatok is tehetségük szerint őriztetni vizeiket. A földművelésügyi kormány segíti is őket anyagilag is, a mennyire s a minő mértékben azt a rendelkezésre álló eszközök megengedik.

De mindez nélkülözi, többek között a rendelkezésre álló eszközök hiánya miatt is, az egyöntetű, céltudatos és erélyes jelleget; ennél fogva a kívánt eredménye sem lehet meg. Többé-kevésbé meddő küzdelmek ezek az orvhalászat s más a *halászatot károsító* visszaélések ellen.

Egy olyan, a nép véérébe átment ősfoglalkozásnak, mint a halászatnak a fegyelmezésére, törvényes korlátok közé szorítására csak egy megfelelő hatáskörrel s eszközökkel bíró oly külön szervezet képes, a mely mögött az állam áll, mint tekintélyt s súlyt adó hatalom.

Csakis államilag, törvényes alapon szervezett *vízirendőrségtől* várható oly működés, a mely a vizekhez fűződő, ma már oly nagyszámú érdek védelmét, így a mi szempontunktól elsősorban a halászatét is, biztosíthatja.

A többi érdekeket is említjük, mert hisz nagyon jól tudjuk, hogy a halászaton kívül számos más közgazdasági haszonvétele van a víznek, de tudomásunk szerint azok védelme számára sincs ma még külön rendőri szervezet. Mindenesetre legkönnyebb volna tehát egy olyanak a létesítése, ha az ugyanahhoz a helyhez, a vízhez, kötött valamennyi közérdekű gazdasági tevékenység felügyelete s védelme utaltatnék hatáskörébe.

Egy ilyen intézmény számára meg is volnának már a keretek azoknál az állami szolgálatoknál, a melyeket hivatásuk közvetlenül, vagy közvetve a vizekhez köt. Ezek a folyammérnöki hivatalok — a kikhez hozzá lehetne venni, bár nem állami szervek, az árvédelmi társulatokat is — és az állami erdőszeti hivatalok.

A folyammérnöki hivatalok személyzete közvetlen gondozója a nagyobb folyóvizeknek, így tehát az a körül s az azon folyó min-

denféle természeti jelenséget és emberi munkát a legközvetlenebbül megfigyelhet. Ellenőrizheti ennél fogva a halászatot is mostani hivatása teljesítése közben is. Talán arról lehetne csak szó, hogy bizonyos eszközök bocsátásának rendelkezésére, a melylyel a sokszor nagyobb terjedelmű vizek bármely részéhez könnyű szerrel s lehetőleg feltűnés nélkül eljuthasson. Erre pedig manapság már könnyű módot adnak a napról-napra tökéletesedő s a gyakorlati céloknak ma már teljesen megfelelő motoros járóművek.

A folyammérnöki hivatalokat igen hathatósan támogathatnák a halászat ellenőrzésében a rokon hivatású ármentesítő társulatok. Bizonyára nem volna nehéz megtalálni azok alkalmazottai számára is a megfelelő törvényes alapot az ilyenmű hivatás teljesítésére.

Ép így nem volna az áll. erdőszeti alkalmazottaknál sem egyébre szükség, mint hatáskörük törvényes tágitására, hogy azokon a kisebb vízfolyásokon, tavakon, a melyek szolgálati körzetükbe esnek, a halászat gyakorlását ellenőrizzék.

Olyan vizünk pedig, a mely a felsorolt szolgálati ágak egyike, vagy másikának kezeügyébe ne esnék, aránylag kevés van; a teljesség kedvéért külön ezeknél a halászat ellenőrzésére alkalmazott egyének száma tehát igazán nagyon csekély lehetne.

Mind ebből következtetve, szerény nézetünk szerint valóban igen kevés anyagi erővel módjában volna az államnak a halászati törvény felpanaszolt s a vízrendészet mellőzésében rejlő hibáját orvosolni.

Kegyelmes Urunk! A vízirendőrség szervezésének szükségét a magunk viszonyaiban rejlő okokból igyekeztünk kimutatni. Még csak mellékesen akarunk röviden arra is utalni, hogy e téren a nyugat minden oly államában, a melyeknek számottevő édesvízi halászatuk van, találkozunk intézkedésekkel. Így Németországban, Svájcban, de különösen Franciaországban, a hol valóban mintaszerűen van a vízrendészet szervezve. Ezzel csak azt akarjuk jelezni, hogy az e tekintetben érzett szükséglet nemcsak nálunk áll fenn, hanem más országokban is, de azokban már ki is van elégítve. Pedig a mi törvényünk úgy a jogelvek megállapítása, mint a szakaszpontok tekintetében egyáltalán nem áll eme országok törvényei mögött, sőt bizonyos intézkedésekkel, így a halászati társulatokra vonatkozókkal, azokat meg is előzte, nagyon megokolt hát, hogy a gyakorlati végrehajtást legalább oly mértékben biztosítsuk, mint azt amazok teszik.

Nagyméltóságod számos esetben adta már tanujelét a halászat ügye iránt való jóindulatú érdeklődésének, igaz bizalommal fordulunk tehát most is Kegyelmes Uramhoz, az Országos Halászati Egyesület nevében s megbízásából azzal a kéréssel, kegyeskedjék e tiszteletteljes felterjesztésünkben röviden előadottak nagybecsű figyelmére méltatni s a halászat emelése érdekében elődei által megkezdett munkát azzal betetőzni, hogy a halászati törvényünk végrehajtását a gyakorlatban biztosító *vízirendőrség* intézményét megvalósítja, illetőleg annak szervezésére a törvényhozás illetékes tényezői elé a törvényt kiegészítő javaslatot tesz.

Kérelmünk ismételtén is kegyes jóindulatába ajánlva maradtunk az Országos Halászati Egyesület nevében

Nagyméltóságodnak

Budapest, 1912. augusztus hó 15-én,
mély tisztelettel

Répassy Miklós s. k.,
titkár.

Bárá Tallián Béla s. k.,
elnök.

A Dunajecz—biakai halászati társulat f. évi augusztus 6-án tartotta rendes évi közgyűlését Szepesófalon Winkler Kálmán al-elnök-igazgató elnökle alatt. Az igazgatói jelentés szerint a társulat érdemleges működését még nem kezdhette meg, mivel a m. kir. földművelésügyi minisztérium a jóváhagyás végett felterjesztett üzemterven módosításokat kíván. A most megtartott közgyűlésen a társulat elsősorban is az újonnan átdolgozott üzemtervet állapította meg. Majd felülvizsgálta a társulat pénztárát; a társulat mult évi bevétele 193.90 K, kiadása pedig 28.26 K volt s így a társulatnak 165.64 K pénztármaradványa van; a be nem folyt hátralék 266 K-t tesz ki. A jövő évi költségeket 459.90 K-val irányozták elő, melyből fel-

jelentések jutalmazására 200 K-t, vidrák pusztítására pedig 100 K-t vettek fel, s ehhez képest a tagok évi járulékát folyó kilométerenként 7 K-ban állapították meg. Végül az általánosan felmerült panasz alapján elhatározták, hogy az osztrák halászati jogtulajdonosok által üzött folytonos éjjeli halászat ellen a földművelésügyi kormányánál óvást emelnek. K.

Új halászati társulat alakult Sárosmegyében a Luczinkapatakon és mellékvizein *Luczinka völgyi halászati társulat* címen. A társulatba bevont patakok összes hossza 60 kilométer s a sebessztráng és szivárványos pisztráng tenyésztésre kiválóan alkalmasak.

Az érdekelt halászati jogtulajdonosokat f. évi augusztus 21.-re hívta össze alakuló közgyűlésre Sáros megye alispánja Péchújfalura s a túlnyomó többséggel megjelent birtokosok egyhangúlag a társulat megalakítása mellett nyilatkoztak. Tárgyalták az alapszabályokat s megállapították az üzemtervet is, a melyek jóváhagyás végett a m. kir. földművelésügyi minisztériumhoz fognak felterjesztetni. A társulat elnökévé *Péchy Zsigmondot*, igazgatójává *Péchy Antalt* választották meg.

VEGYESEK.

A szennyvesztől mentes cukorgyártási módokról hosszabb tanulmányt hoz a „Vízügyi Közlemények“ idei 4. füzet *dr. Korbuly Mihály* tollából. A dolog természetesen nagyon közvetlenül érdekelheti a halászati jogtulajdonosokat is, mert ismeretes, hogy a cukorgyárak mai gyártási módjai mellett a legvesztelmesebb szennyvizek kerülnek a vízfolyásokba. Szerző a mai eljárást röviden ismerteti. Annál tudvalevőleg kétféle szennyvíz származik: 1. a mechanikailag tisztítható s ennél fogva nem károsnak minősített szennyvíz, a *répaúszató* és *répamosó vizek*. 2. a mechanikailag nem tisztítható s ennél fogva káros szennyvíz, a *diffúzióvizek* s *szeletprésvizek*.

Ez a káros szennyvíz egy, napi 10,000 q. répát feldolgozó gyárnál 1278—1920 m³-t tesz ki, vagyis mennyisége 15—22 másodperczliter között ingadozhat. Ennek a szennyvíznek a tisztítására a gyakorlatban igazán csak a talaj segítségével, öntözés útján való tisztítás felel meg, a mit azonban területhiány miatt a legtöbbször nem tudnak kellő mértékben alkalmazni. Ezért a szennyvesztőkre való tekintettel, ma már a modern cukorgyártásban *új irányok* keletkeztek, a melyek arra töreksenek, hogy káros szennyvesztő víz egyáltalán ne jusson ki a gyárból. Különösen négy eljárás kellett az utóbbi időben figyelmet, a melyeket szerző részletesen ismertet, úgymint:

1. A *Claassen-féle* eljárás, a melynek veleje az, hogy a *diffúziós* és *szeletprésvizeket* összegyűjtve, szűrés és derítés után a diffúziórőkbe visszaviszik s így ilyenmő szennyvíz a gyárat soha el nem hagyja.

Ezt az eljárást bármely meglevő gyárban 10—12,000 K költséggel utólagosan be lehet rendezni.

2. A *Pfeifer-Bergreen-féle* eljárás, a mely szerint a *diffúziós* és *szeletprésvizeket* egymástól elkülönítve viszik vissza a diffúziórőkbe; lényegében alig különbözik a *Claassen-féle*től.

3. A *Stefen-féle* forróan lúgzó eljárás. Ez a régi diffúziós-telep helyeit az általa szerkesztett különleges berendezést alkalmazza. Hátránya, hogy aránylag sok cukor marad a szeletekben, tehát csak ott alkalmazható, a hol a szeleteknek ezt a tápértékben való jó minőségét megfizetik. De a legolcsóbb s legtöbb jövedelmet hajtó cukorgyártómód.

4. A *Hyros-Rák-féle* sajtoló diffúziós eljárás. A répaszeletek diffúzióját és kipréselését egyesíti; diffúziós és szeletsajtólóvíz a gyárat nem hagyja el.

E gyártási módok mindenike alkalmazásban van már s szerző az illető gyárak közül szintén ismertet többeket. Tanulmánya befejezéséül annak egyik céljául jelzi: „hogy hazai szakköreink, érdekelteink és hatóságaink tudomást szerezzenek, hogy a káros szennyvizek ma már nem oly elkerülhetlen bajai a cukorgyártás-

nak mint régenté s így, ha valamely gyár kedvezőtlen helyzeténél fogva a szennyvizet e sok módszer közül valamelyikkel megtisztítani, kártalanra tenni csakugyan nem tudná, semmi lehetetlenség sincs, hogy a gyártómód megváltoztatásával megszüntesse azt a roppant kárt, melyet szennyvizeivel a közönségnek okoz.“

Reméljük tehát, hogy mindezek után végre meg fog szünni az a bizonyos feljajdulás, a melylyel mindannyiszor találkozunk, valahányszor gazdagon jövedelmező iparvállalatainktól egy k's tisztaságot követelünk, az a frázis t. i., hogy azzal az ipart akarjuk tönkretenni.

A vízkereső varázsvessző felett ugyancsak „pálczát törnek“ a német geológusok. Eisenachban tartott gyűlésükön felvetették a kérdést: „Kötelesek-e a geológiai intézetek a varázsvesszővel való garázdálkodások ellen fellépni?“ Alapos vita után elhatározták, hogy röpíratokat adnak ki, a melyben tájékoztatják a közönséget a szakszerű vízkutatásokról és a varázsvesszővel való visszaélésekről. Egyébként a nagynyilvánosságnak szánt következő kijelentést tették:

„A német országos geológiai intézetek hosszú évek óta megfigyelték s ellenőrizték a varázsvesszősök tevékenységét víz keresésnél; egyes ilyen varázsvesszősök állítólagos különleges képességeit is megvizsgálták úgy gyakorlati, mint elméleti alapon. Az eredmény az, hogy a varázsvessző alkalmazásának sem Németországban, sem a gyarmatokban semmi haszna sincs. Az országos geológiai intézetek óvják tehát a közönséget a varázsvesszőkkel való üzletektől s igen komolyan ajánlják, hogy forrásvizek felkérése, vagy a földben rejlő egyéb kincsek feltárása céljából csak tudományosan képzett s gyakorlati tapasztalatokkal bíró geológusokhoz és hydrologusokhoz forduljanak.“

Budapesti halpiac. Multhavi jelentésünk után mai napig sem javult a piac helyzete, sőt az árú még gyérebben érkezik s még a gyöngye nyári fogyasztást is alig fedezi.

Hazai folyóink, különösen a Duna, még mindig magas víz-állású, a miért a fogások — dacára, hogy ezébben jobb halállomány mutatkozik — oly csekélyek, hogy a fogási helyek körül fekvő vidéki piacok szükségletét sem képesek fedezni. Minthogy ilyenformán a belföldi hozatalok elmaradnak, a budapesti halpiac jórészt romániai áruval van utalva. Azonban ennek az ára már oly magasságot ért el, hogy belső értékével sehogy sem áll arányban.

Például a romániai jegelt pontyot nagyban, kétes minősége mellett is, 200—220 koronájával árúsitják.

A romániai hal nagybani árúsitása néhány kereskedő kezében összpontosul, kik az itteni árusokat ilyen minőségű hallal, szükséglet szerint látják el. Ezek a kereskedők kizárólag romániai halak importálásával foglalkoznak, melyek árúsitását a központi csarnokban a reggeli órákban végzik. Mint egyedárúsok, különösen ilyen időben, midőn a belföldi árú hiányzik, a külföldi árú árát túltartják és polgárin jóval felülmenő haszonnal adnak túl azon. Bámulatos, hogy kereskedőink nem lépnek direkt összeköttetésbe a romániai piacczal, pedig úgy ezt a drága közvetítést elkerülhetnék.

Különösen nagy hiány mutatkozik vágóharcsában, mely hal nálunk a legkeresettebbek közé tartozik. Fölvágva a hal dereka a legkedveltebb haleledel. Ha a mai magas vágóharcsaárakat tekintjük, úgy tudva azt, hogy a halnak dereka összcsúlyának legfeljebb felét teszi, megfogjuk érteni, hogy kereskedőink ezen szeletekbe vágott harcsaderekért ma 6—7 koronát kérnek kilónként.

Tenyésztett pontyokban jövő hónapban már nagyobb hozatalok várhatók, miáltal a túlmagas halárak csökkenése remélhető. Októberben pedig, midőn már a termelt halak hozatala minden irányban megindul, ismét normális irányba terelődnek haláraink, legalább a fogyasztást képező élő pontyban.

Ha folyóink vízállása az ősz folyamán lepad, úgy kövizeinkben sikeres fogásoknak nézünk elébe.

Haláraink nagyban:

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Viza és tok | 2:40—2:80 kor.-ig |
| Kecsege nagyság szerint | 2:60—3:— " |
| Süillő nagy | 2:80—4:— " |
| " közép | 1:80—2:60 " |
| " apró | 1:20—1:80 " |
| Élő ponty nagy | 3:80—4:— " |
| " " közép | 2:20—3:20 " |
| " " apró | 1:60—2:10 " |

| | | | |
|--------------------|-----------|---------|----|
| Harcsa vágó | 2 80—4— | kor.-ig | |
| " közép | 1 60—2 20 | " | |
| Jegelt ponty | 2— | 2 80 | " |
| Czompó élő | 2— | 2 40 | " |
| Csuka élő | 2 20—2 80 | " | |
| " jegelt | 1 40—2— | " | C. |

SZERKESZTŐI ÜZENETEK.

Sch. J. Budapest. Köszönjük szíves figyelmét; az érdekes hír, a mint lapunk mult számában bizonyára észre tetszett venni, más úton is eljutott már hozzánk.

Értesítés!

Mindenféle díszes ruggyanta-(gummi-)bolyegzőt festékezőpárnával, számozógépet iparosok, kereskedők, ügyvéd-k, pénzintézetek, egyletek, hivatalok, községek részére legolesóbban készít az Első Czeglédi Ruggyantabolyegzőgyár Czegléden. — 10 koronán felüli rendelésnél a rendelő 100 darab pergamentnévjegyet kap tetszés szerinti betűvel. Ugyancsak különféle reklámtárgy kapható. Utazók és helyi képviselők magas jutalék mellett felvételnek. Tessék árjegyzéket kérni.

Mindennemű halászati hálóban, haláskötélben, halászszinegben legolcsóbb bevásárlási forrás ADAM MIKSA BUDAPEST, IV., Ferencz József-rakpart 6.



Halász acetylenlámpák

Esti használatnál nélkülözhetetlen. Óriási világító erő. Hosszú égési tartam.

Árjegyzéket ingyen és bérmentve küld:

BÁRDI JÓZSEF automobil r.-t., Budapest, VI., Liszt Ferencz-tér 15.

HALGAZDASÁGHOZ VALÓ ESZKÖZÖK: PISZTRÁNGIKRA-

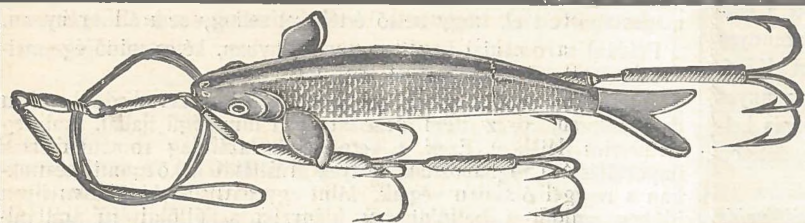


KÖLTÖEDÉNYEK, halivadékszallítóedények, AQUARIUMOK

stb. készítésében specialista. — Az országos halászati felügyelőség szállítója.



LAMMEL FERENCZ, bádogos- és szerelőmester, Budapest, VIII., József-utcza 17. sz.



Halászati kellékek

angol, amerikai és saját gyártmány nagyban és kicsinyben e helyen:

Joseph Oszvalds Nachf., Wien, I., Wollzeile 11.

Árjegyzék kívánatra ingyen.

200 mm. 1 és 2 éves, gyorsnövésű cseh ponty tógazdaságaimban nagyobb tételekben eladó.

CORCHUS BÉLA haltenyésztő, Budapest, IX., Boráros-tér 3. sz.

A SÁRDI TÓGAZDASÁG

Levélczím: Tógazdaság Sárd.

Sürgőnyczím: Tógazdaság Kiskorpád.

Vasutállomás: Kiskorpád.

Őszi és tavaszi szállításra elad 1—2—3-nyaras javított wittingai pontyot és anyapontyot, bajorországi aischgründi 1—3-nyaras és anyapontyot, japánpontyot (higo), aranyorfát, naphalat, amerikai törpeharcsát, 1—4-nyaras tavi czompót, fogassüllőt, megtermékenyített fogassüllőikrát és minden egyéb tenyészhalat.

A tógazdaság kizárólag csak tenyészhalat termel.

Árjegyzékkel szolgál a Tógazdasági Intézőség Sárd és dr. Hirsch Alfréd Budapest, Klotild-palota.