



Kiadja: A FÖLDMIVELÉSÜGYI M. KIR. MINISZTERIUM
AZ „ORSZÁGOS HALÁSZATI EGYESÜLET” HIVATALOS KOZLÖNYE

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.

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. vesz fel.

TARTALOM: Huszonöt év. *Landgraf János.* — Élőhalak szállítására való vasúti kocsik. *H. P.* — Közigazgatási hatóságok hatáskörébe utalt halászati kihágások. *Antalfi Sándor.* — A halak pikkelymerekedése. *Keller Oszkár dr.* — Kérdések és feleletek. — Vegyesek. — Hirdetések.

Huszonöt év.

Irta: *Landgraf János.*

Azok, a kik velünk együtt fáradoznak hazai haltermelésünk fejlesztésén, önzetlen és hivalkodástól ment munkásságuk közepette, aligha gondolnak mai lapszámunk dátumának jubiláris jelentőségére. Ma van ugyanis huszonötödik évfordulója annak a napnak, a melyen a halászatról szóló törvény életbelépett s azzal a mi tevékenységünk határozott irányt és szilárd alapot nyert. Huszonöt év úgy az emberek, mint intézmények életében jelentékeny idő és oly kimagasló határpont, a melyiknél érdemes megállani és a multa visszatekintve elmélkedni a felett, mennyit haladtunk eddig és miért nem többet. Talán nem vétünk tisztelt munkatársaink szerénysége ellen, ha a fennforgó alkalomból, minden személyes vonatkozástól menten, foglalkozunk eme kérdésekkel s egy rossz szokásnak adózva, azzal a jelzett értelemben jubilálunk.

Tudvalevőleg a halászat hanyatlása mindenütt a haladó kultúrának járt nyomában. Nálunk a mult század hatvanas éveiben, a mezőgazdaságban észlelt azzal a változással kezdődött, a mikor ez kibontakozva ősi pátriárkális kereteiből, az itthoni szükségleteken felül, kivitelre is kezdett termelni. Ezzel éledt ugyanis az a törekvés, a termőföldet lecsapolásokkal, a vizek szabályozásával, a ármentesítéssel és az erdők irtásával mentől inkább gyarapítani. Alig egy-két évtized alatt, mintegy 6 millió holdnyi termőtalajt hódítottak el így csupán a vizektől, a mi a halászatra nézve nemcsak területbeli apadást, a mi a gyökeresen módosult vízjárás folytán minőségbe a gyökeresen jelentett, hiszen mindenkorra megfosztották a halakat legjobb ívó- és tápláléktermő helyeiktől. Vegyük ezekhez még a halászati jog értékének csökkenése folytán országszerte űzött pusztító halfogás romboló hatását és tisztán áll előttünk annak az oka, miért

köszöntött be nálunk a halászat közismert dekadenciája gyorsabb tempóban, mint más országokban.

Eme bajok ellen két dolgot ajánlottak akkoriban orvosszerként. A mesterséges haltenyésztés meghonosítását és a kéméletnélküli halfogás megrendszabályozását. Az elsőt illetőleg, nemzeti önállóságunk visszaállításának második évében tett már a kormány egynémely intézkedést; ellenben a halászatnak törvény által való védelmére 17 évvel utóbb került csak sor, a mikor gróf *Széchenyi Pál* akkori földmívelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter idevágó javaslatát 1885 tavaszán a törvényhozás elé terjesztette.

Noha a hivatott tényezők régóta és érzékenyen fájalták az akkori állapotok visszasságait és erejükhez mérten részt is vettek a munkában, nem rajtok mult, hanem az akkori általános fölfogáson, hogy a halóvász és kémélet lett a törvény gerinczvé. Hiszen köztudomású, hogy akkoriban a halban aféle istenadta jószágot, a halászatban pedig ennek megszerzésére irányuló szabad foglalkozást röviden: *őstermelést* látott a köztudat. Hogy a *rendszeres termelés* olyan, mely halhús előállításában kiforrt elmélet és gyakorlat szerint tudja a föld termőerejét értékesíteni, az csak azóta lett ismertté.

Azóta azonban a szakkörök osztatlanul vallják azt is, hogy a kémélet egymagában nem sokat bír a sinylődő halászaton lendíteni, hanem evégből oly intézkedések szükségesek, amelyek a helyi viszonyok szerint termelhető halak szaporodását és fejlődését szorosan vett gazdasági vonatkozásaikban érvényre juttathatják. Fölfogásuk szerint, ha általános gyakorlattá lesz az az elv, hogy a halászat terén is vetni kell annak, a ki aratni akar, az okszerű kémélet törvényes kényszer nélkül is megvalósul, mert a vetést jelentő halásztással kapcsolatos beruházásnak minél jobb jövedelmezősége készíti a halászatra jogositottat a halfogásnak korrekt módon

való végzésére. Ilyen üzem keretében a halfogás egyszerű eszköz a termés összegyűjtésénél s így az annak szabályozására hivatott törvény legfeljebb az orvul halászokra nézve bírhat gyakorlati jelentőséggel.

A halászat érdemében végbe ment ezen nevezetes változás folytán, a törvény végrehajtásánál egészen más tényezők léptek homlokterbe, mint a mire annak idején a fősúlyt fektették. S ha ennek daczára a törvény huszonöt éven át haszonnal szolgálhatott: ez bizonyítja legjobban, hogy nem volt hijával olyan belső tartalomnak sem, mely őt életképessé tette. Örömmel állapítjuk meg, hogy ebbeli jelentőségét olyan rendelkezésnek köszöni, mely legelőször a magyar halászati törvényben jutott kifejezésre s a mely majd 20 évvel előzte meg a hasonló nyomon járó, magát az elvet azonban kimerítően feldolgozó 1908 augusztus 15-iki bajor halászati törvényt, ugyanazt, melyet ezidőszert legjobbnak tartanak.

A kérdéses elv tudvalevőleg ama korlátozásban áll, mely szerinl a tulajdonosok az őket illető halászatot önállóan csak akkor értékesíthetik, ha azt *okszerűen* és *a szomszéd birtokosok érdekeinek sérelme nélkül* végeztetik, különben *tartoznak társulni* és jogukat együttesen értékesíteni.

Törvényünk ezen sarkalatos rendelkezése adott módot a halászat gazdasági tárgyú kérdéseinek megoldásához, a mennyiben a halászati jogok túlságos megosztása mellett eddig sehol sem lehetett a társulástól eltekinteni. A társulási kényszer alkalmazásával azonban nemcsak a szétdarabolt területek voltak kommaszálhatók, hanem az utóbbiakon az adott helyzeti viszonyokhoz mért okszerű gazdasági üzem, a halászat számára pedig az állandó érdekképviselő is biztosítható volt.

Más szóval törvényünk a halászati társulatok intézményét a gazdasági és kulturális haladás tényezőivé kívánta tenni, mi végből olyan önkormányzati szervezettel ruházta fel őket, hogy a kifogástalanul kialakult többségi akarat minden általa hasznosnak vélt eszközt akadálytalanul állíthat az ügy szolgálatába. Erre való a társulatokra nézve kötelező üzemterv, a mely kormányhatósági jóváhagyás alá esik, minek folytán nem hiányzik a mód és az alkalom arra sem, hogy összefüggő azonos természetű vizeken a halászat hasznosítása az egész vízre egyöntetűvé tételhessék. Kiválóan fontos pedig az, hogy a társulatok az önadóztatás jogkörével felruházva, az általuk képviselt érdekek szellemi és anyagi erejének szervévé, jogi személylyé és gazdasági alanyává válnak s mint ilyenek egymással versenyezve a haladás számára biztos utakat nyithatnak.

Hogy e tekintetben az eszme pártolói nem számítottak rosszul, azt már kézzelfogható eredmények is bizonyítják, a mennyiben ott, a hol termékeny működésre vágyó és arra képesített vezetők kezébe kerültek a társulati ügyek, a halászat mindenütt megszilárdult és megizmosodott.

Új utakon és példa nélkül indulva, a halászati társulatok szervezése, még inkább pedig azok tevékenységének kialakulása bizony csak lassú tempóban fejlődött. Első teendőként a halászati tulajdonjog tisztázásának a kérdése jelentkezett, a mi mintegy két évet vett igénybe. Addig is azonban megindult a társulat alakítási eljárása a Balatonra nézve, a hol a tulajdon kérdése soha sem volt vitás, az érdekeltségi adatok pedig már előbből rendelkezésre állottak az önként társult Balatoni halászati szövetkezet révén. Itt a társulat már 1890-ben megkezdte működését. Ezt követte a Velencei tavi halászati társulat. Majd a Dunának Dévénytől a Dráva-atorokig terjedő szakaszára került a sor, kormányközvegek

által végzett érdekeltségi összeírás alapján. Ugyanígy jártak el a Tiszára nézve is, úgy hogy 1894 körül teljes erővel folyt a társulatok szervezése a két folyón.

Hogy mennyi előítélettel, nem ritkán a legmakacsabb idegenkedéssel kellett megküzdeni, azt azok tudják, a kik az ilyen eljárást vezették. Mindenki saját egyéni jogainak korlátozóját látta a társulatban és olyan költséges szervezetet, a melyik a legjobb esetben is felemészti az általa elérhető hasznot. Ezekről való félelmükben tehát mindenki körömszakadtáig ragaszkodott halászatának önállóan való gyakorlásához. Mivel pedig az ilyen igények elbírálása a közigazgatási bizottság, illetve végső fokon a földművelési miniszter elé tartozik, az eljárás néha évekre nyult. Az idegenkedés csak később az elért eredmények hatása alapján enyhült s ma végképp megszűntnek tekinthető, úgyannyira, hogy ha az érdekeltség és azok vízterületeire vonatkozó adatok helyesen vannak összeírva, szinte ellenállás nélkül megy végbe az átalakulás.

Számolva az érzékenységgel, az ellentétek enyhítése végett kezdetben a halgazdasági követelményeknek olyan átmenetszerű megoldásával kellett beérni, a mely mentől kisebb mértékben volt az érdekeltekre nézve feszélyező. Csak vázlatosan érintjük azokat a fokozatokat, melyek a fejlődést jellemzik. Kezdetben minden társulat egy bizonyos minimális terület bírásához kötötte a szabad értékesítés jogát, hogy így a tagok kifogását enyhítse, a túlságos fölaprózásból eredő hátrányokat azonban lehetőleg mérsékelje. Utóbb, a mikor ennek már eredményei mutatkoztak, a társulatok megszüntették eme kedvezményeket s vízterületüket czélszerűbben tagolva, maguk értékesítették a halászatot, a tagok javára. Sokáig a bértartamnak csupán 6 évre való kiterjesztése is ellenzésre talált s csak lassan sikerült azt annyira tágítani, hogy most már 10, sőt 25 évre terjedőkre is találhatunk. Eredetileg úgy a tulajdonosok, mint a bérlők idegenkedése miatt gondolni sem lehetett a halásztási kötelezettségnek üzemtervszerű kimondására, holott ma úgy ezen, mint sok más, az észszerűség követelményét szolgáló intézkedés akadálytalanul életbeléptethető.

Egybefoglalva mindent, a halászati jogok értékesítése közül legjobban jellemzi a haladást a bérleteknek akként való kialakulása, hogy a bérlő nincs kényszerítve a pillanatnyi haszon hajhászására, hanem a lehető legokosabb üzem folytatásában kell boldogulását keresni.

Am, hogy eme törekvések mit jelentenek halászatunk reneszánszában, annak feltüntetésére megemlítjük, hogy eddig 95 halászati társulat alakult s azok együttvéve majd 300,000 kat. hold kiterjedésű, valamennyi nagyobb halasvizeinket felölelő vízterületet gondolnak. Tevékenységük közvetlen haszna a halászati bérjövödelmeknek országszerte mutatkozó emelkedésében öltött alakot, a mi nemcsak azt igazolja, hogy a régi zilált viszonyok szűnőben vannak, de azt is, hogy a hanyatlást az óhajtott haladás szaka váltotta fel. Vannak társulatok, a hol a béremelkedés 40—50%, sőt kivételesen még a 100%-ot is meghaladja s ha a közvagyonosodás szempontjából már ez is örvendetes, részünkről még nagyobb jelentőséget tulajdonítunk a halászat iránti érdeklődésben megnyilatkozó ténynek. Ebben látjuk ugyanis biztosítva annak a lehetőségét, hogy a kövízi halászat kifejlesztésének legfőbb tényezőjét: a rendszeres halasítást is hamarosan sikerül dülőre juttatni. Reményünket nagyban fokozza az, hogy az állami segélyképpen szétosztott tenyészanyaggal elért eredmények több irányban igazolják a halasítás sikerét s így alig van más hátra, mint az összefüggő s azonos természetű vizeken érdekelt halászati társulatokat újabb közös szervezetbe egyesíteni s aztán

ennek felhasználásával a halasítást az egész vonalon egységesen és tervszerűen végrehajtani.

Ugyancsak az érdeklődés felébredésének folyamánként jelentkezik egy másik öröndetes tény is, nevezetesen, hogy hazai gazdaközönségünk évről-évre nagyobbodó mértékben vonja a haltermelést munkássága körébe. Leginkább a talajjavítás eszközöként használják olyan területek értékesítésére, a melyek eddig kevés vagy semmi hasznot nem hajtottak. Vízmenti legelők és mocsaras rétek, főleg azonban a szikes területeknek ilyen módon való felhasználása vett nagyobb lendületet, kiváltképpen a mióta a nagyobb tőkék is szívesen fordulnak ezen termelés felé.

Ezen a téren való haladásunkat és haltermelésünk mai fejlettségét megvilágítandó, utalunk a kormánynak 1912. évi tevékenységéről a törvényhozás elé terjesztett jelentésében foglalt adatokra, a melyek szerint ezen év végéig 188 helyen 20,000 kat. holdat meghaladó vízterületen folyt belterjes, tógazdaságszerű haltermelés. Köztük 90 tógazdaság 10,500 kat. holdon felüli vízterülettel teljesen lecsapolható tavakból áll, s azokban kevés kivétellel etetéssel kapcsolatos üzem folyik. Ezek termési eredményei által ösztökélve, nagyban szaporodnak ama vállalkozások is, a melyek természetes állóvizek értékesítését tűzték feladatukul, nem egy esetben igen jelentékeny tőkebefektetés árán. Az apróbb ilyen tavaktól eltekintve, hivatkozunk a Velencei és a Palicsi tavon, továbbá a Tisza és a Duna mentén fekvő több holtágon berendezett ilyen halasgazdaságra. Mindezen gazdaságok évi termésének értéke közel jár a 4 millió koronához s így bizonyára nem túlozunk, a midőn a nemzeti vagyonban a haltermelés révén elért, tőkeshaporulatot 100 millióra becsüljük.

Teljesség okáért szóljunk még az ú. n. *mesterséges haltenyésztésről* is, a melyet nálunk nem annyira önczélként, mint inkább a pisztrángféléknek a hegyvidéki vizeken való szaporítására eszközként alkalmaznak. Vannak ugyan olyan telepek is, a hol a multból eredőleg ezen halfajtákat tavakban is tenyésztik, ámde konstánunk kell, hogy azok is inkább ikra-, mint hústermelésük révén jutottak valamelyes gazdasági jelentőséghez. Annál inkább virágzik a másik irány, nevezetesen a közvizek halasítását szolgáló azon apró, olcsón épült költőházak tevékenysége, a melyek évről-évre jelentékeny számú halivadékot költenek, hogy aztán legtöbbször nevelőtavakban kellőképpen kifejlesztve, a közvizekbe bocsássák. Az 1912. év folyamán 175 ilyen telep állt működésben, 5.060,000 drb ikrát költenve. Főleg a kincstári erdészet buzgólkodik ezen a téren öröndetesen, valamint a vidéken alakult sportegyesületek és halászati társulatok, a melyeknek alakítására most került csak sor a kisebb hegyi vizeken. A kincstár a halasított patakokat a sporthorgászoknak engedti át, miáltal azok nemcsak jól értékesülnek, de az egészséges testet és lelket egyaránt üdítő sporthorgászat fejlődését is nagyban előmozdítja.

Haltermelésünknek az előzőekben ismertetett fejlődése természetesen a kereskedelemben is érvényesítette hatását. A régi kezdetleges „fiserkedés“ helyébe, a czéljával tisztában levő és megfelelő eszközökkel dolgozó modern kereskedés kezd lépni. Nagykereskedők akadtak, a kik jelentékeny készletek beszerzésével igyekeznek a fogyasztók minél szélesebb rétegeinek szükségletét kielégíteni, természetesen a kiskereskedők közvetítésével. Egyébként a közvetítést nagyon sok termelő is szolgálja azzal, hogy árúját megfelelő részletekben a közelebb eső városok piaczaiba bocsátja áruba. Mindez élénken közre-

működik abban, hogy ma sok olyan helyen is lehet élő halat kapni, a hol azelőtt ezt csupán hírből ismerték. Jellemző az is, hogy a nagykereskedelem legújabbban ú. n. speciális halszállító vasúti kocsikat is állít a kereskedelem szolgálatába, a melyeknek használatával a magyar ponty és czompó élve jut Berlinbe, sőt Hamburg piaczára is.

Ha elgondoljuk, hogy 10—15 évvel ezelőtt a cseh eredetű ponty uralta székesfővárosunk halaspiacját, holott ma a külkereskedelmi forgalmunkról vezetett statisztika számszerűleg igazolja, mint apad évről-évre a behozatal és emelkedik főleg tenyésztett halakban az ország kivitele: senki sem kételkedhet abban, hogy züllött halászatunk megmentésére irányuló nemzeti munka eszméje él és ha lassú tempóban is, de állandóan halad s kitartás mellett okvetlenül győzni fog!

Eme hitünket, sőt meggyőződésünket nem ingathatja meg, sajnos szintén való ama tény sem, hogy a halászati törvénynek, némely — a közérdek szempontjából ugyancsak hasznos rendelkezése — még mindig végrehajthatlan. Hogy csak a legtöbbször említett, még mindig nincsen tisztázva, mely vizek tekintendők zártvíznek s mint ilyenek a törvény hatályán kívül esőknek. Teljesen megoldatlan továbbá a kíméleti terek kérdése, úgyannira, hogy tudomásunk szerint eddig egyetlen ilyen kíméleti tér sem létesült a törvény alapján. Mit szóljunk továbbá a halak forgalombahozatalát és piaci értékesítését szabályozó, úgymint egyéb az okszerű kímélet érdekében alkotott tilalmak közül tapasztalható visszasságokról? Mindezek felette szomorú tanúbizonyosságot tesznek arról, hogy főleg a legközvetlenebbül érdekelt halászok nem tudnak és nem akarnak a törvény nemes intenczióival megbarátkozni s szinte kéjelegnek azok kijátszásával. De mivel az ilyen szándéknak a gyökere alapján mégis csak az emberi érzésből táplálkozik, velük csakis a szakértelem terjesztésével és az eredmények meggyőző erejével lehet sikerrel küzdeni. Egyik is, másik is terjed — s ha netán egy következő halászcserázásra vár is — csupán idő kérdése, hogy elkövetkezzen.

Vajjon haladásunk mértéke elfogadható-e kielégítőnek, annak eldöntését, könnyen érthető okokból, a szives olvasóra kell bízunk. Hogy pedig ítékezése mentől tárgyilagosabb legyen, két körülményt különösen is figyelmébe kell ajánlanunk.

Az egyik abban áll, hogy a haladást szolgáló tevékenységnek olyan kezekbe kellett illeszkedni, a hol a szakértelem teljesen idegen volt, annál inkább uralkodott azonban a közöny, a kicsinylés és előítélet, szóval minden, a mi egy új termelési ág meghonosodását akadályozhatja. A második viszont az, hogy a halászat terén az állam támogatása soha sem terjedt túl az állami szakértőknek díjtalan átengedésén. Az érdekeltek kaptak tervet és útmutatást, de sohasem részesültek pénzügyi segítségben, vagyis abban az eszközben, mely nálunk leginkább segíti elő az újítások gyors terjedését. Bár lassan érett, de föltétlenül egészséges gyümölcs tehát az, a mi munkánk eddig érlelt s éppen azért bízhatunk halászatunk további fejlődésében.

Élő halak szállítására való vasúti kocsik.

A halkereskedelemben napról-napra nagyobb jelentőségre emelkednek a halszállító vasúti kocsik. Németországban pl. azokon továbbítják a piacokra az édesvízi halak 70—80%-át. És hogy az édesvízi halkereskedelem a mai fejlettségét elérte, ez nagy részben a

halszállító vasúti kocsik forgalombahelyezésének köszönhető. A halszállító kocsik használata ugyanis célszerű és kitűnően bevált berendezésüknél fogva úgy az üzem gyorsasága, mint biztonsága s gazdaságosága tekintetében óriási előnyöket nyújt a szállítónak a hordókban való szállítás módszerével szemben. Nem akarunk ehelyütt részletesen foglalkozni a hordókban való szállításnál fölmerülő nehézségekkel és veszélyekkel, a minők a föl- és lerakódás nehézségei, csatlakozó állomásokon a szállítmánynak huzamos veszteglése stb., melyeknek gyakran az egész halszállítmány áldozatul esik, csupán gazdaságossági szempontból hasonlítsuk röviden össze a két szállítási módot.

Egy 14,000 kg. raksúlyú halszállító kocsiban átlag 70–80 q halat lehet nagyobb távolságra biztonsággal elszállítani. Ugyancsak 70 q halnak hordókban való szállításához 250 liter víztartalmú hordók esetében egy hordóra 60 kg. halat számítva 120 hordóra van szükség, a mi körülbelül 5 *vagon* rakománynak felel meg. Míg tehát 70 q hal szállításánál halszállító kocsiban 140 q bruttó súly után fizetendő szállítási díj, addig hordókban való szállításnál $120 \times 2,50 = 300$ q és 70 q, vagyis 370 q után. Hordókban való szállítás esetében 70 q halnak a tógazdaságból a vasúti állomáshoz való szállításához (120 hordó) legalább 40 kocsifuvar szükséges, a szekerekről a vasúti kocsiba való átrakodáshoz pedig 6–10 napszám. Halszállító vasúti kocsiban a halat nem hordókban, de vízhatlan ponyvával kibélelt kocsiban szállítják a földadó állomásra, úgy hogy 70 q halat ilyen módon 6–8 fuvarral könnyen el lehet szállítani s az átrakodáshoz, melyet legrosszabb esetben a vasúti kocsikísérője és a fuvaroskocsis el tud végezni, legfeljebb 1–2 napszámra van szükség. Ha most már figyelembe vesszük még az üres hordók visszaszállításának költségét, továbbá azt, hogy a napszámok és fuvarosok költségei a halszállítmánynak rendeltetési helyére való érkezése után ismét fölmerülnek, könnyen elképzelhetjük, hogy gyakori nagy szállításnál mennyi megtakarítást jelent a halszállító vasúti kocsik használata.

Hazai halnagykereskedőink közül eddigelé Singhoffer és Társai, továbbá Pironcsák Antal állítottak üzembe halszállító vasúti kocsit. Pironcsák Antal kocsijának (1. kép) még az a nevezetessége is, hogy az első ilyenű hazai gyártmány. *A kistarcsai gép- és vasútfelszerelési gyár r-t. készítette.** Ennek rövid leírását közöljük alább.

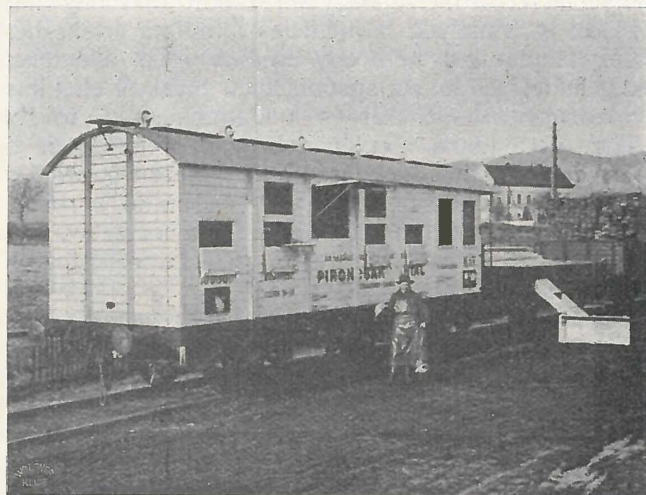
A kocsit (lásd 2. kép) háromtengelyű fedett tehorkocsi, melynek szekrénye csapóajtóval ellátott fallal a gépszakasza és tartányszakasza van osztva. A gépszakasza elhelyezett szivattyú, melyet 4 lóerős benzínmotor hajt, a halak befogadására szolgáló tartályokból a vizet szívókosáron át a kocsitetőíveire felfüggesztett 2 párhuzamos csőbe nyomja, honnan azután a víz gummitömlőkön át esik vissza a tartányokba, levegővel keveredve. A gépszakasza levő benzínmotor a szivattyún kívül még egy a kocsit világítására szolgáló dinamót hajt. A motor táplálásához szükséges körülbelül 80 l. ürtartalmú benzintartány külön védőburkolattal van ellátva s a kocsitetőívére van erősítve, úgy, hogy a gépszakasza csupán a motorra szerelt kis, robbanásmentes tartány van elhelyezve. A kipuffogó cső a szekrény alatt az alvárra felfüggesztett kipuffogó edényhez vezet. Maga a motor elektromos gyújtásra és elgőzölögtető hűtésre van berendezve;

* Most készül Zimmer Ferencz cs. és kir. udvari szállító részére is ugyancsak két újabb ilyen élő hal szállítására való kocsit.

fogyasztása óránként körülbelül 1 kg. benzin. A gépszakasza lecsapható lépcsőn egy 1220×620 mm. méretű ajtón át jutunk a tartányszakasza, hol azután a tartányokra elmozdíthatóan ráhelyezett deszkapadlókon lehet a kocsiban közlekedni (3. kép). A tartányszakasza 5 drb tartány van, melyeket egymástól lyukacsosított vaslemezfalak választanak el úgy, hogy egyik tartányból a másikba a választófal lyukacsain keresztül a víz szabadon közlekedhet. A tartányok különben 2 mm. vastag horgonyozott, szögvasakkal merevített vaslemezekből készültek.

A tartányok szívókosárral és 4 drb szűrőkosárral ellátott vízleeresztő szeleppel vannak felszerelve, befogadó képességük $14,3 \text{ m}^3$.

A kocsit világítására 5 drb 16 gyertyafényű izólámpa szolgál, melyek közül 4 drb a tetőn 1 drb pedig hordozhatóan van felszerelve; a szellőztetést 5 drb torpedószellőztető látja el. A gépszakasza, hol a gépi berendezésen kívül a kocsikísérő részére egy felcsapható nyugágy és egy szerszámszekrény van még, a szellőztetőkből és a lámpákból 1–1 drb van elhelyezve;



1. kép. Élőhal szállítására való vasúti kocsit.

a motórral szemközti oldalon két leeresztendő ablak van alkalmazva, a melyeken át szükség szerint bőven bocsátható friss levegő az esetleg túlmeleg helyiségbe. A tartányszakasza a közepén mindkét oldalon 1–1 felcsapható és kitámasztható, 4–4 kisebb lefelé csapható ajtóval, valamint 2–2 védőrácsccsal ellátott ablakkal van felszerelve.

A tűzbiztonságot egy a gépszakasza elhelyezett „Minimax” kézfecskendő fedezi.

A kocsit futó-, alváz-, ütköző-, vonó- és kapcsolókészülék a MAV. előírásainak és szabványainak felel meg. A kocsit hordó rúgók közül a gépszakasza alatt levő 2 drb 9 lapos és a további 4 drb 10 lapos 90×13 mm. megfelelő anyagú szalagokból való és 1100 mm. hosszú. A fék 8 tuskós kiegyenlítő rendszerű és a MÁV. által előírt fékállásból kezelhető. A személy- és gyorsteher-vonatokkal való kapcsolás megfelelően van felszerelve.

A kocsit önsúlya 15,500 kg.

A kocsit raksúlya 14,500 kg.

A tartányok befogadóképessége $14,3 \text{ m}^3$.

A kocsit önsúlya teljesen megrakott állapotban 30 t.

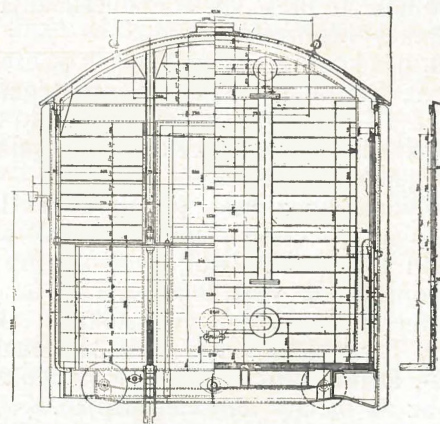
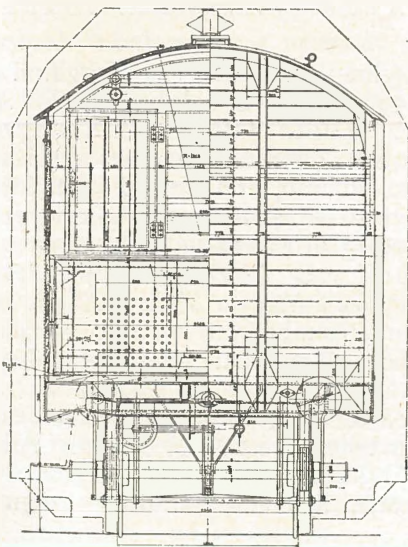
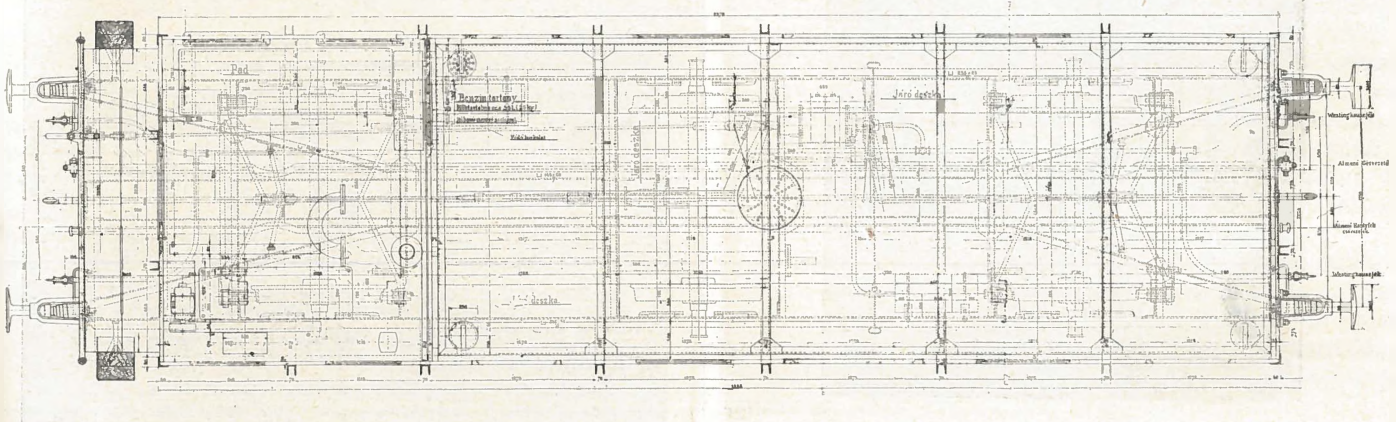
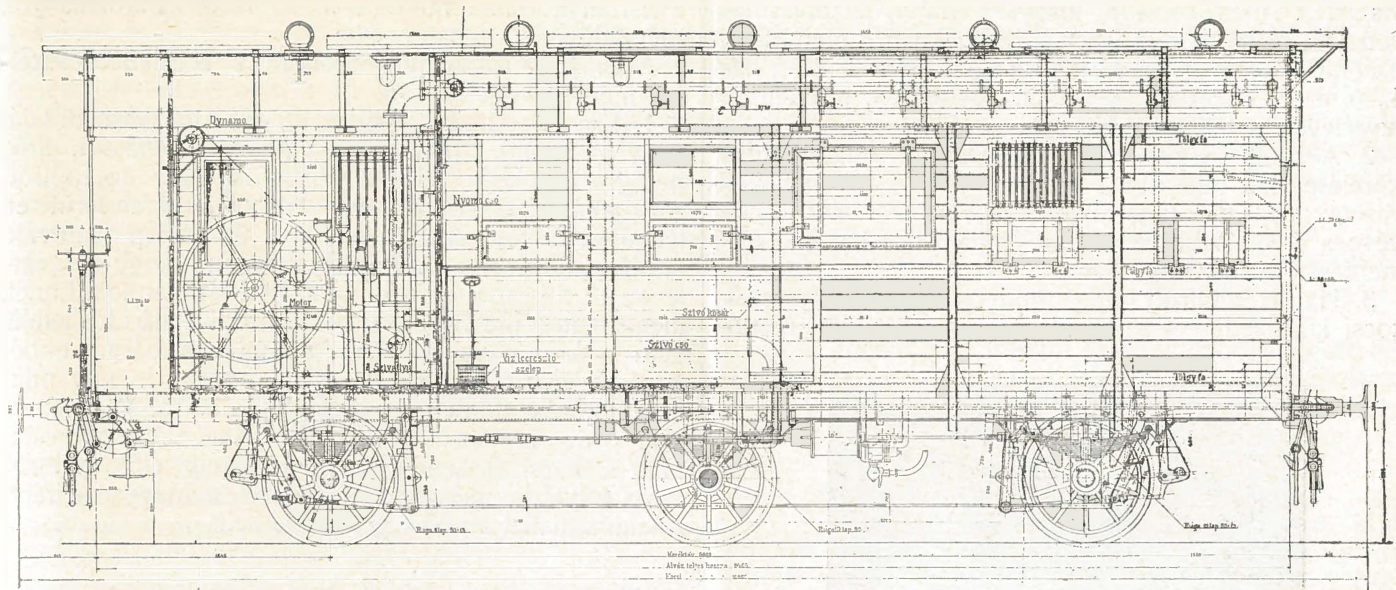
A kocsit előállítási ára 21,050 korona.

A 4. kép a vasúti kocsiból való kirakodást mutatja.

A „Feltételek”, melyek mellett a halszállító kocsit a

MÁV. kocsitelepébe felvételre és forgalomba helyezett, nem kevesebb, mint 18 §-ba vannak foglalva, a hol mindenik szakasz számos pontot is tartalmaz.

megállapítására s átállomásítására vonatkozik. E szerint a kocsin rajta van a MÁV. cégjele, a tulajdonos hal-nagykereskedő neve, lakása s a tároló állomás. Az 5. §.



2. kép. A halszállító vasúti kocsik szerkezeti rajza. A kistarcsai gép- és vasútfelszerelési gyár részvénytársaság terve.

Ezek közül az 1. §. a kocsik szerkezetére és felülvizsgálatára, a 2. §. a tartalékkocsi alkatrészekre, a 3. §. a kocsifeliratra, a kocsik átvételére, a tároló állomás

a kocsinak mozgósítás és háború esetén való használatáról és az azért való szavatosságról szól, a 6. §. pedig a „Feltételek” felmondásáról és a kocsik kisorozásáról.

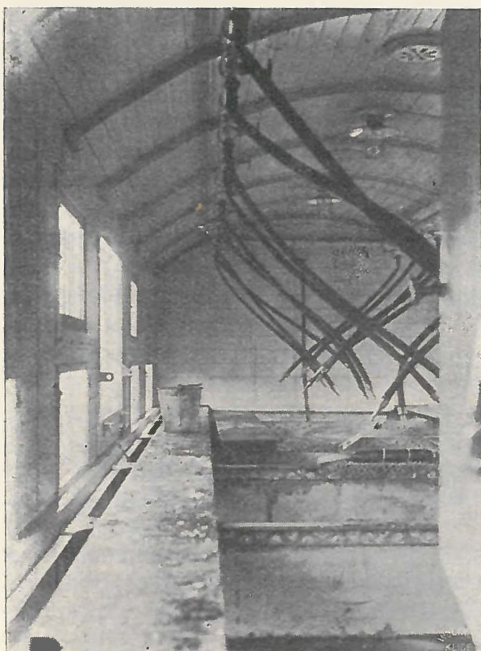
Fontos a következő három szakasz.

A 7. §. a díjak számításáról szól üres és rakott meneteknél.

1. A megrakás végett elküldendő, nemkülönben a kirakás után, vagy esetleg elmaradt felhasználás folytán visszatért üres kocsi a magyar királyi államvasutak vonalain, továbbá mindazon forgalmakban, a melyekben hasonló megállapodások léteznek, kivéve a 4. §-nak 4., 6. és 7. bekezdéseiben említett eseteket, mindenkor fuvarlevél nélkül továbbítandó.

2. A beállított kocsinak a Magyar Kir. Államvasutak kezelése alatt álló saját vagy az általuk üzembe vett vasutak vonalain, üres állapotban való szállítása — kivéve a 4. §. 7. bekezdésében említett esetben — díjmentesen eszközöltetik.

3. Ha az alulírott cég rendelkezései folytán ezen kocsi közlekedése közben idegen vasutakon üres mene-



3. kép. A halszállító vasúti kocsi víztartányai.

tek idéztetnek elő, köteles az alulírott cég a továbbító idegen vasútnak az üres kocsi szállítási díja fejében követelt illetéket megfizetni.

4. A fuvardíj a kocsiába rakott élő halak, az ezek részére szükséges víz és motor hajtására szükséges benzin szállításáért, a 10—10 kg.-ként felkerekítendő tényleges súly, de kocsinként és fuvarlevelenként legalább 5000 kg.-ért számítatik és pedig:

a) személyvonatokhoz való feladásnál az I. osztály díjtételei alapján, ha csak a mérsékelt gyorsárúk díjtételei alapján számított fuvardíj nem olcsóbb;

b) gyorsvonatokhoz való feladásnál — amennyiben ez megengedett — a személyvonatokhoz való feladás esetében járó fuvardíj 50%-nyi pótlékkal felemelve;

c) vegyes-, állatszállító- vagy tehervonatokhoz való feladásnál: az A. osztály díjtételei alapján.

5. A benzinmotor kezelése céljából a halszállító kocsi-ban utazó egy kísérőért kilométerenként 23 fillérnyi (kor. ért.) menetdíj fizetendő, melyben a magyar szállítási adó és az állami bélyegilleték már befoglaltatik. Amennyiben azonban az ezen egységtétel alapján esedékes menetdíj a személyvonatok III. osztályáért járó díj-szabásszerű menetdíjnál magasabbnak mutatkoznék, akkor a kísérőért ezen utóbbi menetdíj fizetendő.

6. Egyebekben a szóban forgó halszállító kocsiakra nézve üres vagy megrakott állapotban való szállításkor a magyar-osztrák és bosznia-hercegovinai vasutakon érvényes díjszabás I. része B. szakaszának E. fejezetében a tartánykocsikra mindenkor fennálló határozmányok mérvadóak.

A 8. §. a díjmentes tárolásra s kocsikilométerteljesítményre vonatkozik:

1. Ezen kocsinak a Magyar Királyi Államvasutak saját vagy az általuk üzembe vett vasutak állomásain, még pedig a tárolásra kijelölt vágányon vagy az alulírott cég tulajdonát képező, avagy az általa bérelt területen fekvő vágányon, akár rakott, akár üres állapotban való tárolása díjmentes, kikötetik azonban, hogy a fuvarlevelek a díjszabásszerű határidő alatt kiváltandók. Ennek megtörténte, illetőleg a díjszabásszerű határidő letelte után a kocsin vagy annak tartalmában bármi okból (ideértve a vasúti üzemből eredő okokat is, úgy mint összeütközést, horzsolást, kisíklást stb.) akár véletlen, akár pedig erőhatalom (vis major) által előidézett, valamint a kocsi leszerelhető alkotórészein előfordulható lopás folytán bekövetkező károkért a Magyar Királyi Államvasutakat felelősség nem terheli.



4. kép. A halszállító vasúti kocsiból való kirakodás.

2. A mennyiben az üzemi vagy forgalmi viszonyok gátolnák, hogy a kocsi a 4. §-ban kijelölt állomáson tároltassék, ez esetben jogában áll a Magyar Királyi Államvasutaknak a kocsit ideiglenes tárolás céljából más állomásra küldeni, ez utóbbi körülményről azonban az eredeti tároló állomás az alulírott céget mindenkor írásbelileg értesíteni tartozik.

3. Az alulírott cég köteles a kocsit olyképpen kihasználni, hogy az a Magyar Királyi Államvasutak saját vagy az általuk üzembe vett vasutak vonalain, avagy azokon átrakott állapotban félévenként legalább hat (6) menetet tegyen.

4. Abban az esetben, ha a kocsi ezen előírt rakott meneteket nem teljesítené, a Magyar Királyi Államvasutak a kocsit a 6. §-ban foglaltakhoz képest kocsitelepéből kisorozhatja, illetve az alulírott cégnek visszaadhatja.

A 9. §. az idő- s futásbérekről rendelkezik:

1. A Magyar Királyi Államvasutak a kocsi után azon egész időtartam alatt, míg az a Magyar Királyi Államvasutak cégjele alatt közlekedik, az alulírott cégnek semminemű illetékeket nem fizetnek.

2. Mindazon illetékek, a melyek futás- és időbér

czímén a kocsi után, esetleg más vasutak által a Magyar Királyi Államvasutak javára elszámoltatik, a Magyar Királyi Államvasutak tulajdonát képezik és azokra az alulírott cég semminemű igényt nem tarthat.

A 10. §. a kocsi használatbavételére, a meg- s kirkadására, a 11. §. a kocsinak idegen vasutakon való közlekedésére, a 12. §. a kocsi fenntartására a javítási s fenntartási költségekre, a 13. §. a képviselőre, a 14. §. a tűzkárokról, a 15. §. a felelősségről és kártérítési különleges határozmányokról, a 16. §. a perbírósról, a 17. §. a bélyeg- és illetékköltségekről szól, végül a 18. §. tartalmazza a záróhatározmányt és rendelkezik a „Feltételek” kiállításáról.

H. P.

Közigazgatási hatóságok hatáskörébe utalt halászati kihágások.

Összeállította s magyarázó jegyzetekkel kísérte:
Antalfi Sándor.

Hazánk halászata érdekeinek megvédésére az 1888. évi XIX. törvényczikkben lerakott elvek s az abban alkotott szabályok vannak hivatva. Ezen szabályok kihágásnak minősítenek minden olyan cselekedetet vagy mulasztást, amelyek nem tevésére vagy megtevésére vagy eltűrésére kötelezik részint a halászatot gyakorlót, részint a halászati jog tulajdonosát, vagy a parti birtokost. A halászati kihágások felett érdemben közigazgatási hatóságaink mint rendőri büntető bíróságok határoznak, ítélnék. Közigazgatási hatóságaink azonban, különösen az I. fokúak munkával annyira túl vannak terhelve, hogy az egyes kihágási nemek mélyreható tanulmányozásával foglalkozni alig lehet idejük. Így van ez a halászati kihágásokkal is. Elbírálásuknál ugyanis lépten-nyomon tapasztalható, hogy a törvény odavágó rendelkezései tévesen alkalmazhatnák. Ez összeállításnak tehát az a célja, hogy némi tájékoztatásul is szolgáljon a halászati kihágások elbírálásánál eljáró hatóságoknak és érdekelt feleknek.

1888. évi XIX. t.-cz.

Kihágások.

I. Anyagi rész.

2. §. Árvizek kiöntéseiben a halászati jog azokat a birtokosokat illeti, kiknek területét az árvizek elborítják. Ily vizekből a halaknak a mederbe való visszatérését akadályozni tilos.

8. §. Aki halászni akar, halászejegyet váltani és azt halászás közben magával vinni köteles.

A halászejegyet a hatóság állítja ki és azon világosan kiírandó annak neve, állása vagy foglalkozása és lakóhelye, akinek javára kiállítatik.

A halászatnak horoggal való gyakorlásához is halászejegy szükséges.

Miután a halászatról szóló 1888. évi XIX. t. cz. 8. §-a általánosságban kimondja, hogy aki halászni akar, halászejegyet váltani s azt halászás közben magával vinni köteles, ebből önként következik, hogy a halászatnak bármely eszközzel, tehát horoggal való gyakorlásához is halászejegy szükséges. (M. kir. földművelésügyi miniszter 1892. évi 62,483. sz.)

A halászatra jogosult, ha mások által halászatot a halások részére halászejegyet köteles váltani. (A M. kir. földművelésügyi miniszter 1892. évi 70,092. sz.)

9. §. Az állami csend- és rendőrök, törvényhatósági közbiztonsági közegek, valamint a pénzügyőrök kötelesek, a halászati jog tulajdonosai, haszonbérleti és alkalmazottjai,

valamint az erdők, szőlők, mezők és gátak felügyeletével megbízott személyek pedig jogosítva vannak azokat, akik halászati eszközökkel vizek partjain járnak, a halászejegy előmutatására felszólítani.

10. §. Ezen felszólításra a halász halászejegyet előmutatni köteles, aki pedig ezt bármily okból elő nem mutatja, tartozik a halászzal azonnal felhagyni és ha ismeretlen, a felszólító kívánatára akár nevét és lakását megmondani, a czélból, hogy ezeknek bizonyítására szorítható legyen, alkalmas zálogot adni, akár a felszólítót a legközelebbi község előljáróságához követni, hogy kiléte ottan kideríttessék.

11. §. A parti birtokos túrni tartozik, hogy a 4-ik, illetőleg 5. §. szerint igazolt jogosított azon vizeket, illetőleg vízrészeket, melyekre halászati joga kiterjed, táblával megjelölje.

A 4., illetve 5. §. szerint igazolt jogosított alatt érti a törvény azon halászati jogtulajdonosokat, akik a halászati törvény életbelépésekor a halászati jogot oly vízterületen gyakorolták, amelynek medre tulajdonukat nem képezte, s amely jogot egy év alatt a törvény előírta szabályok (3. §) szerint maguknak torábbra is biztosították.

12. §. A parti birtokos és a medertulajdonos túrni tartozik, hogy a halászatra jogosított a vízhez járjon, hálóját vagy egyéb halászati eszközét a partról a vízbe vethesse és kihúzhassa, azonban a halászat gyakorlása közben a vetésekben, ültetvényekben vagy más gazdasági, erdőszéli tárgyakban vagy területeken okozott minden kárért a halászatot gyakorlók teljes kártérítéssel tartoznak. Evégre megkívántatik, hogy a kár a hatóságnak a kár elkövetésétől számítandó nyolcz nap alatt felvehetés czéljából bejelentessék. A vetésekben okozott kárnak a becslése mindig oly időben eszközöndő, midőn az termékmennyiségben megállapítható; a kár vagy természetben vagy pénzértékben téríthető meg.

Az 1888. évi XIX. t.-cz. 12. §-a értelmében az okozott kárért a halászatot gyakorlók teljes kártérítéssel tartoznak, ha a hatóságnál a tulajdonos kárait nyolcz nap alatt bejelenti; de nem jogosított a tulajdonos a használatot kártétel czímén megakadályozni. (M. kir. földművelésügyi miniszter 1892. évi 70,092. sz.)

Halások a halászat gyakorlásától az okozható károk megelőzésének okából sem tilthatók el: A cs—i káptalan uradalmi tisztartója által M. K. ellen folyamatba tett halászati kihágási ügyben hozott másodfokú ítélet harmadfokban felülvizsgálat alá vétetvén s ennek eredményéhez képest megváltoztatott; mert M. K. azon cselekmény által, hogy a cs—i káptalan halászati jog bérletén a part birtokához fűzött jogczímén bérlő halászeit a földje mentén elfolyó Temes medertől eltiltotta, a halászati törvény 12. §-ában terhére megállapított szolgalmi korlátozás ellen vétett. (M. kir. földművelésügyi miniszter 1899. évi 52,134. sz.)

16. §. Állandóan víz alatt levő oly területek, amelyek a halak ivására s a halivadék fejlődésére alkalmasak, kíméleti terekké nyilváníthatók. Ily esetben a mező- vagy erdőgazdasági használat korlátozásáért a halászati érdekelt megfelelő kártalanítást tartoznak nyújtani a kíméleti terek tulajdonosainak. A kíméleti térré való nyilvánítás iránti eljárás az érdekelt kérelmére vagy hivatalból indítható meg.

17. §. A kíméleti terek határa táblákkal kellőleg megjelölendő.

A halászati társulat által a törvényes rendelkezések mellőzésével kijelölt kíméleti tér törvényes védelemben nem részesíthető. (M. kir. földművelésügyi miniszter 1904. évi 83,464. sz.)

18. §. A halászat nyílt vizekben az ezen §-ban felsorolt halfajokra nézve a tilalmi időszak alatt tiltva van. A tilalmi időszakok a következőképpen állapíthatók meg:

Április 1-től június 15-ig tilalom alá esik:

Fajtók (Tok. *Acipenser schypa*).

Fogassüllő (*Lucioperca sandra*).

Kecsege (*Acipenser ruthenus*).

Köcsüllő (Tótsüllő. *Lucioperca volgensis*).

Márna (*Barbus fluviatilis*).

Sőreg (*Acipenser stellatus*).

Szúntok (*Acipenser glaber*).

Tetemes tok (Szűk hal. *Acipenser Güldenstädtii*).

Viza (*Acipenser huso*).

Április 1-től július 15-ig:

Ponty (Potyka, Pozsár, *Cyprinus carpio*).

Szeptember 15-től január 31-ig:

Lazac (*Salmo salar*).

Pisztráng (Salar Ausonii).

Március 1-től április 30-ig:

Lepényhal (Pérhal, *Thymallus vexillifer*).

Március 1-től május 31-ig:

Galócza (*Salmo hucho*).

(Folyt. köv.)

A halak pikkelymervedése.

(*Lepidorthosis contagiosa*).

Irta: Dr. Keller Oszkár.

Ez a betegség szórványosan gyakran fellép a különböző fajú, úgynevezett „fehér hal-ak” (*Leuciscidae*) között, sőt némelykor, járványszerű előfordulása sem tartozik a ritkaságok közé. Eddig a fejes domolykón (*Squalius dobula* L.), az ónos jászson (*Idus melanotus Heck.*), pirosszárnyú keszegen (*Leuciscus rutilus* L.), pirosszemű konczéron (*Scardinius erythrophthalmus Bon.*) észlelték gyakrabban a bajt, míg a dévérkeszeget (*Abramis brama* L.) és a pontyot (*Cyprinus carpio* L.) már ritkábban támadja meg. E fertőző természetű betegség előfordulását dr. Br. Hofer szerint több helyről ismerjük. Így az Isar folyóból, közel Münchenhez, a Spree folyónak Berlinre és környékére terjedő részéből, a Rajnából. Azonban e helyeken csak kisebb terjedelmű, szórványos megbetegedésekről van szó, míg a kleinkesseloki pontytavakban már járványszerűen lépett fel. Hazánk folyóiban és tavaiban, így a Balatonban is, elvéve találkozunk e bajjal, azonban járványszerű fellépéséről eddig tudomásom nincs.

A megfigyelések a mellett szólnak, hogy ezen betegség inkább a halastavakban és a halcsarnoki haltartókban lép fel, míg a szabad vizekben ritkább. A szabad vizekben nagyobb elterjedésének ugyanis gátat vet az a körülmény, hogy a beteg halakat a rablóhalak és madarak a betegségnek már a kezdeti szakában felfalják.

A betegség különösen arról ismerhető fel, hogy a beteg halak pikkelyei vagy az egész testen, vagy pedig csak a fark hátsó részében erősen fölmerednek, fölborzolódnak, úgy hogy az ilyen hal olyan, mintha felfújták volna. A pikkelyeknek a fark hátsó részében való fölmeredése gyakrabban észlelhető, míg az az eset, hogy a pikkelymervedés az egész testre kiterjedjen, már ritkábbnak mondható. Az egyes pikkelyeket a pikkelytáskában összegyűlt víztiszta izzadmány emeli fel; rendszeren teljesen lelapulva fekszenek azok a táskákban. Ha az ilyen folyadékkal telt s kórosan elváltozott pikkelytáskát ujjunkkal megnyomunk, annak víztiszta tartalma, a pikkelytáskából finom sugárban lövel ki.

A betegség kezdeti szakában a beteg halakon lényegesebb elváltozást nem igen lehet észlelni, azonban később elveszítik mozgékonyágukat, légzésük lassúbbá és nehézkesebbé válik; a baj végső szakában a beteg halak mozdulatlanok, bénák lesznek s hátukon fekvé néhány napon belül elpusztulnak. A belső szervek közül a máj és a vesék erősen vérrel teltek, a testüregben véres folyadék gyülemlik össze s a has bőre is élénk vörös színű lesz.

Dr. Marianne Plehn mutatta ki először Münchenben a bajor királyi halbiológiai intézetben, hogy e betegség okozója azonos a rákpestis bacillusával (*Bacillus pestis astaci*). A rákpestis bacillusait ugyanis dr. M. Plehn, úgy mikroszkóppal, mint kitenyésztéssel kinutatta a beteg halak véréből és minden szervéből. Most már tudjuk, hogy ha teljesen tiszta rákpestist egészséges halak vérebe fecskendezünk, azok rövid időn belül megbetegszenek s rajtuk a rákpestis minden jele észlelhető. A halakból tiszta tenyésztéssel előallított rákpestis bacillusai azonban különböznek azoktól a rákpestisbacillusoktól, a melyeket egyenesen rákokból vettünk, a mennyiben a beteg halakból vett bacillusoknak igen csekély virulenciájuk van, a mely csak akkor emelkedik, ha a bacillusokat az ember többször rákba ojtja be. A rákpestisbacillusok 1—1.5 μ hosszúak és 0.25 μ vastagok, testük vége lekerekített, 1—6 ostorokkal élénken mozognak. Szobahőmérsékleten, 16 óra alatt, a zselatinlapon mélyen fekvő, kerekcsélű sárga telepet alkotnak, míg alacsony hőmérséklet mellett a telep széle rozettaszerűvé válik. Körülbelül 1/2 óráig tartó 60 C° hőmérsékletnél tönkremennek, azonban toxinjaikra még 60—100 C° meleg sem ártalmas. A rákpestis nemcsak a változó hőmérsékletű állatokra veszélyes, hanem a kisebb melegvérűekre is. Így a fehér egereket már 1/2 mgr. kulturának befecskendezése után 24 órára erős görcsök lepik meg, a mi után rajtuk a bénulás jelei is felismerhetők; a házinyulak és tengerimalaczkok 1—2 nap alatt eldöglenek, hogy ha 0.2—1 cm³ bujonkulturát fecskendeztek hashártyájukba (Intraperitonealisan).

Igen valószínűnek látszik az, hogy a pikkelymervedés a test azon részein kezdődik, a hol a bőrt a rákpestis bacillusai fertőzték, de előállhat a betegség akkor is, hogy ha egészséges halakat rákpestises vízbe helyezünk. A betegség lassú lefolyású: 3—4 hét szükséges ahhoz, hogy a baj a fertőzéstől kezdve általánosan az egész testben elterjedjen s a bénaság jelei is mutatkozzanak, a mi után rendszeren egy-két nap alatt a beteg halak el is döglenek.

A fertőzött halakon csak ritkán lehet tiszta, oxigénben dús vízbe helyezéssel segíteni; legtanácsosabb az egészségeseket a betegektől elkülöníteni, az eldögletteket pedig gondosan összegyűjteni és elégetni. Különös gondot kell fordítani a haltartók és halastavak vizének tisztaságára s ha azok vize bármiképpen szennyezett, a a halastó, vagy haltartó vizének leeresztése után, azok alapos kitisztítása és a tófenéknek oltatlan mézporral való behintése lehet gyökeres orvoslása a bajnak.

KÉRDÉSEK ÉS FELELETEK.

Kérdések.

16. Alulírott a s—i halászati társulattól bérbe vettem a g—i csoport halászterületét. Ezen a szakaszon 5 mű- és közönséges vízimalom van. Bár a halászati társulat sem az árverési feltételekben, sem a megkötött bérleti szerződésben nem kötetett ki semmi kivételt ezen malmokra, vagy azok malomjogi területére, mégis a

malmok tulajdonosai és megbízottjai az általam tartott halászat alkalmával engem a szabad halászatban megakadályozni igyekeztek. Kifogásuk részben az, hogy *a malomépületektől és a malomgátaktól lefelé és felfelé 60—60 méter hosszúságban a víz malomjogot képez, tehát ezen a területen csak a malomtulajdonosnak, vagy csak az ő engedélyével szabad halászni*; részben pedig az, hogy a malomtulajdonos a szabad folyó mindkét partján nagyobb földterület tulajdonosa lévén, azon a helyen, *a hol mindkét parton tulajdonos, a halászati jog is az övé.*

Én ezen velem szemben támasztani igyekezett és velem között akadályokra egyáltalában nem hederítettem, hanem a szándékolt halászatot megtartottam. Miután azonban a malom- és a parttulajdonosokkal mindenféle jogtalan összeütközést kerülni akarok, kérem, tessék felvilágosítást adni, hogy a fent elősorolt és az egyes malomtulajdonosok által *velem szemben kifogásolt területeken gyakorolható-e a halászatot?* Ha igen, mily törvényes intézkedés, vagy rendelet adja meg erre a ogot? *És főleg a gátak fölött és alatt való halászati tilalom fennáll-e?* Kérek felvilágosítást arra nézve is, hogy általában *az egyes parttulajdonosok megakadályozhatják-e, és ha igen, mennyiben, hogy halászatok alkalmával az ő területeikre lépünk?*

G . . . falva, 1914. január 26.

Zs. J.

17. Tengeri, árpa, borsó és lóbab etetésénél mily takarmánnyal, illetve mily keverékkel kezdjem meg halaink etetését? A magam felfogásából kiindulva, czélszerűnek tartottam az etetést árpa és lóbab 50—50%-os keverésével megkezdeni, majd később az árpa és lóbab mellett a borsó, még később a tengeri bevonásával folytatni, úgy hogy végeredményben ismét csakis az árpa és tengeri keverékét adjam a halaknak. Eddigi terveink szerint 2 vagon lóbab, 2 vagon borsó, 6—7 vagon árpa és 10 vagon tengeri volna ez évben 60.000 III. nyaras (25 dkg. átlagsúlyban), 40.000 darab II. nyaras, (3 dkg. átlagsúlyban) hal részére feleltendő. Ezenkívül természetesen számításba kell vennem az idei ívatással nyerhető I. nyaras ivadéknak kifejlesztését is, melyhez finoman megdarált árpát vélnék czélszerűnek felhasználni.

S. S.

Feleletek.

16. A halászati társulatok hatásköre a folyóknak rendszerint egy nagyobb szakaszára s ezen a szakaszon a vízmeder minden ágára és minden részére, tehát a malomgátak és malomépületek körüli részekre is kiterjed. A törvényszerű megalakulás után kormányhatóságilag jóváhagyott társulati alapszabályok és üzemterv alapján történik a társulati vízterületek halászati jogának nagyobb szakaszokban, vagy csoportokban való bérbeadása is.

Ennélfogva a halászati társulatoktól bérelt vízterületeken a halászat joga — mindenki mást kizárólag — *csakis a bérlőket illelheti meg* s azt a törvény és a társulati üzemterv *korlátai* között szabadon gyakorolhatják. E korlátozások közé tartozik az 1888. évi XIX. t.-cz. 23. §-ának g) pontjának az a rendelkezése, hogy a „*gátaktól, zsilipektől, hallépcsőktől és egyéb vízi műépi ményektől harmincz méternyre felfelé vagy lefelé, horog kivételével halászni tilos*“.

A törvény rendelkezésének az a célja, hogy a gátak és zsilipek körül a halászatra jogosított még csak véletlenül se okozhasson valami kárt, vagy üzemzavart nehezebb és nagyobb halfogó eszközök alkalmazásával; ilyen helyeken tehát 30 méternyi távolságban még a bérlők is csupán horoggal halászhatnak.

A *vízmű- és malomtulajdonosoknak*, ha már azon a folyószakaszon a halászati jog tulajdonosokból halászati társulat alakított és *ha egyszer a társulat vízei bérbe vannak adva, a halászat gyakorlására semmi czímen se lehet joguk* még malomgát, vagy a malomépületek körül sem. Még akkor is, ha pl. a malomárkot tisztogatni akarják, be kell azt a halászatra jogosultnak a halászati törvény 23. §-ának h) pontja alapján jelenteni, hogy az a száraz mederben maradó halakról gondoskodhassék.

Egyébként úgy látszik, hogy az ottani vízmű- és malomtulajdonosok összetévesztik a halászati és vízjogi törvény rendelkezéseit, melyek a halászat és a vízhasználatok ügyét egymástól függetlenül

külön-külön szabályozzák. A *vízjogi törvény alapján ugyanis a víznek csupán mezőgazdasági vagy erőművi felhasználására, illetőleg az e célból szükséges vízművek (vízi műépítmények) létesítésére lehet jogot nyerni az engedélyokiratban körülírt mederszakaszok és a vízművekhez tartozó csatornáknak jókarbantartási kötelezettsége mellett.* Ez a kötelezettség rendszerint a vízművektől felfelé és lefelé is a vízművek hatásának megszűnéséig (legfennebb néhány száz méternyre) szokott megállapíttatni, szigorúan körülírva a vízhasználati engedélyben, ez azonban csupán a kérdéses vízfolyás partjainak (az árvizek természetes levonulását akadályozó növényzet, fűzesek, különösen a mederbe benőtt bokrok és fák stb.) tisztogatására, úgyszintén a gátfeletti vízduzzasztás által okozott iszapolások és zátonyok eltávolítására, továbbá a gátak mellett jelentkező part- és mederelfajulások terjedésének megakadályozására vonatkozik, *de semmiféle jogot nem ad az engedélyesnek más használatra, tehát a halászatra sem.*

Ha a vízmű- vagy malomtulajdonosoknak parti birtokok alapján esetleg volna is halászati joguk, ez csak azt jelentené, hogy a megalakult halászati társulatnak a törvény alapján ők is tagjai. A jog gyakorlása tekintetében azonban tartoznak magukat a társulat rendelkezéseinek minden irányban alávetni. A mennyiben tehát valamelyik vízműtulajdonos, avagy az érdekeltségi kimutatásból kimaradt partbirtokos a társulati tagsághoz jogot tart és a halászati bérlőjédelemből részesedni kíván, ez ügyben közvetlenül az illetékes halászati társulat elnökségéhez kell fordulnia s jogosultságának okmányoszerű igazolása esetén a társulat tagjai közé utólag is felvehető és ezen az alapon a vízterülete szerinti részesedés illeti meg.

Az *egyes parttulajdonosok akadékoskodását illetőleg* megjegyzem, hogy rendes körülmények között a meder és így a halászat joga is a partbirtok tartozéka lévén, a partbirtokos halászerületének bérbeadása esetén magától értetődőleg meg kell hogy engedje bérlőjének a parton való szabad járás-kelését, nevezetesen a halászat gyakorlása közben elkerülhetetlenül szükséges mértékben a vízhez való be- és kijárást, a hálónak vagy egyéb halászati eszközöknek a partról a vízbe való vetését és kihúzását stb., mert e nélkül nem halászhat. Elképzelhető azonban bizonyos megszorításokat tartalmazó bérszerződés is.

A *halászati társulatok, illetőleg ezek vízterületeinek szakaszonkénti bérbeadása, avagy egységes értékesítése esetén a halászati bérszerződések meghötésénél a partbirtokos a halászati jog tulajdonosok helyett a társulat szerepel a bérlővel szemben. A parton való szabad járás-kelést a fentiek szerint magától értetődőleg ilyen esetekben is meg kell engedni a bérlőnek.* Mindazonáltal merülhetnek fel súrlódások a partokat ténylegesen használó társulati tagok és a társulat bérlői között, a minek megelőzése céljából különösen kívánatos, hogy a társulati bérbeadásoknál a fenti kérdések minden kétséget kizárólag rendeztessenek.

Végül a mennyiben a vízmű- és malomtulajdonosok vízműveik (gátak, zsilipek, malomépületek, üzemcsatornák, stb.) körül jogosulatlanul halásznának, az esetben az illetékes járási főszolgabírósnál, avagy az illetékes városi rendőrkapitánynál kell a tettesek ellen halászati kihágás miatt panaszt tenni. A parton való járást-kelést akadályozó partbirtokosok ellen azonban a közigazgatási hatóság nál senkiesem keresheti az igazát, hanem jelentse be a dolgot a vízterületet bérbeadó társulatnál s kérjen ott megfelelő intézkedést; ha ennek a bejelentésnek nem volna fogantatja, akkor *bérszerződése alapján a rendes bíróság előtt* indíthat *kártérítési* pört a bértárgy természeteszerű megfelelő kihasználásában való megakadályoztatása miatt. Ismételtelen hangsúlyozzuk azonban, hogy az ilyen bonyodalmak és hosszadalmas pörösködés legjobb ellenszere a mindenre részletesen kiterjedő jó bérszerződés.

V. J.

17. Az etetésnél általános alapelv az, hogy különböző eleséggel dolgozva, először a *húsképző*, tehát nitrogén-, fehérjetartalmú anyagokat adjuk, később az etetés befejezéséül pedig a *zsírképző*, tehát nagyobb keményítő-, szénhidrát-tartalmú eleséget.

A halnak először a test vázának, csontnak, izomzatnak felépítésére van szüksége, azután hízhat. Tudvalévő pedig, hogy a pillangósak

magvai, így a lóbab, borsó stb. aránylag sok nitrogént tartalmaznak; egészen helyes tehát azokat az etetés kezdetén felhasználni, épp úgy, mint a tengerit az etetés végére hagyni, mert az meg főképp zsírképző eseség. Az is jó, hogy az árpából jut a halaknak a legtöbb, mert az a mi viszonyaink között körülbelül az előbb említett két főtípus között álló eseség, úgy hogy magában is kiváló haltáplálék. Az ivadéknak az etetésére sem rossz finoman darálva, de mégis ajánlatos volna húsliszttel keverve adni, hogy még erőteljesebb legyen a takarmány.

A közölt számokból kivehetőleg egyébként úgy látszik, igen nagy szabású üzembről van szó. A kényaras anyag azonban aggasztóan gyengének mutatkozik. Ha fajtabeli hiba oka kicsiségének, akkor kár rá vesztegetni a sok drága eseséget. Máskülönben közelebbről, avagy részletesebben hozzászólni a dologhoz csakis a tógazdasági üzem teljes ismeretével lehetne: a víznek, talajnak, a tógazdaság tagozásának, a halfajta minőségének alapos és megbízható ismerete kell hozzá, hogy megítélhesse az ember, mennyiben helyes a tervezett etetési üzem s várható-e attól megfelelő gazdasági eredmény?

VEGYESEK.

Kitüntetés. A király *Landgraf János* miniszteri tanácsosnak, a földművelésügyi minisztérium halászati ügyosztálya vezetőjének és törvényes utódainak a közszolgálat terén szerzett kiváló érdemei elismerésül a magyar nemességet adományozta *sárvári* előnévvel.

Bizonyára e helyen végeznők a legfelelősebb munkát, ha *Landgraf János* amaz érdemeit, a melyek révén már ismételt s most legújabbán részesévé lett a legfelsőbb elismerésnek, ismertetni akarnók. Ismeri azokat az országban mindenki, a ki hazánk halászatához bármi csekély vonatkozásban is van.

De felment ettől a feladattól a véletlennek ama különös játéka is, hogy éppen ő, e lapnak sok éven át volt szerkesztője s ma is első munkatársa s éppen ma ismerteti vezető cikkünkben a halászatról szóló törvény életbelépte óta letelt huszonöt év történetét.

Ez a történet a *Landgraf János* működésének története is. Neve halászatunk újraéledésével, fellendülésével elválaszthatlanul össze van forrva. Ma 30 éve annak, hogy mint fiatal kulturmérnök úttörő megbízatást nyert e nár-már elapadó gazdasági erőforrásunk helyreállítására. Járatlan utakon, igen sokszor kicsinyeskedő akadályok ellen küzdve érte el azt az eredményt, hogy ma a halászat hazánk közgazdaságának ismét jelentős tényezőjévé lett s nem oszlanak meg többé az országban a vélemények a tekintetben, hogy nemzeti vagyonunk e számottevő részét nemcsak szükséges, de érdemes is művelni.

Mindenki, a ki e munkában részt vesz, őszinte örömmel üdvözlí a legfelső kitüntetés alkalmából ugysis mint vezérét, ugysis mint munkatársát!

Tengerkutató expedíció. A Magyar Adria Egyesület második tengerkutató expedíciója április hó közepén indult el három hétig tartó útjára. Az expedíció céljaira *Haus Antal* admirális, a haditengerészeti parancsnoka a Najade nevű hadihajót bocsátotta rendelkezésre. Az expedíciót *Leidenfrost Gyula*, az Adria Egyesület titkára vezeti. Az expedíció felszerelését az Adria Egyesület újabb műszerekkel gyarapította, úgy hogy a magyar tudományos világ ezzel az expedícióval teljesen méltóan csatlakozik a nemzetközi Adria-kutatás nagy munkájához. Az expedíciónak a tudományos kutatáson kívül gyakorlati célja is van, nevezetesen halászati kísérleteket is végez. A legvégső állomás a montenegrói partokon lesz. A tudományos felszerelés befejeztével a Najade a műszerek kipróbálására a bukkari öbölben végzett kutatásokat. Az expedícióban részt vesz a m. kir. halélettani és szennyvíztisztító állomás részéről *Maucha Rezső dr.* is.

A Bodeni tavon igen szerencsések voltak a halászok az 1913. évben, mert csak a Németországhoz tartozó vízben is 410,058 kg. halat fogtak ki 508,537 márka értékben. Az előző 1912-ben a fogás csak 305,511 kg. volt 417,054 márka értékben; még kevesebb 1911-ben: 252,554 kg. 343,054 márka értékben.

A szép eredmény ottani szakkörök nemcsak a véletlen szerencsének tudják be, hanem legfőképpen a víz nagyarányú okszerű művelésének. Nagyon sok költőtelep működik a tó partján, a melyek mind ivadékokat nevelnek a számára. Főhala a tónak a nemes „Felicien“, a melyből 1913-ban magából 296,290 kg.-mot fogtak 377,300 márka értékben; 1912-ben 289,620 márka volt az az érték, 1911-ben pedig csak 198,656 márka.

A német tengeri halászat értékét a következő számok mutatják: Az Északi tenger halászata 1913-ban 87.313,620 kg. halat eredményezett 21.857,288 márka értékben, más tengeri állat értéke még körülbelül 1 millió márkát tett ki. A Keleti tenger halászatának eredménye ugyancsak 1913-ban 35.118,293 kg. hal volt 10.554,534 márka értékben. Nagy értéket képviselnek a halkészítmények is; így pl. a sózott hering értéke maga 11.451,509 márkára rúgott.

Ikrakezelés a költődényben. Általános érdeklődésre tarthat számot az a rövid eszmecsere, a mely az Allgemeine Fischerei Zeitung ezidei 4. és 5. számában *Sendler Konrád* (Tiefhartmannsdorf) és *Schumacher M.* (Kruft) között az ikrakezelésről folyt le. A vitára ez utóbbinak az A. F. Z. 1913. évi 23. számában a kezdők számára adott az az útmutatása szolgált okul, hogy nem ajánlatos a költődényben a fejlődés kezdő állapotában levő ikrák megmozgatása. Ennek mond ellen *Sendler* nemcsak saját, hanem több tenyésztőnek az övével egyező tapasztalatai alapján is.

Egészséges tenyészanyagnál csak hasznos lehet, ha mindenféle szennyezéstől óvjuk, de ezt csak az ikrák mozgatásával érhetjük el, bármilyen, még ha tiszta forrásvizet használunk is a költetésnél, nem kerülhetjük el az iszaplerakodást. A víznek a szűrése a jól működő szűrőberendezés költséges volta miatt nem gazdaságos. Ezenkívül a használatos szűrők, úgymint szilacs, fagyapot, kavics, koks, gyakran melegágyai a kártékony férgeknek s így többet ártanak, mint használnak. Nagyobb üzemmél meg körülményes voltuk miatt teljesen használhatatlanok. Van olyan telep, a hol a költődényekhez 20—25 l. víz szükséges másodpercenként. Hogy ilyen vízmennyiség tökéletesen és tartósan tisztíttassék, a berendezésnek abnormálisan nagyok kellene lennie és gyakran kellene azt magát is tisztítani. Ez pedig az üzemet ok nélkül terhelné meg. Mindezt *Sendler*, hogy a szennyet az ikrától eltávolítsa, az ikratartót óvatosan fel- és leemelgeti már a költetés kezdetén is. Azt tapasztalta, hogy így kevesebb volt a vesztesége, mint azelőtt, mikor még azt hitte, hogy a mozgatás árt az ikráknak. Ha a költési idő már körülbelül 100 napfok, akkor a hozzáfolyást fokozza úgy, hogy az ikrákat az áramló víz tartja mozgásban. Később gyakrabban leloccsolja azokat és végül tálban mossa meg, a mikor az utolsó meg nem termékenyítettek is felismerhetők. Később azt is tapasztalta, hogy jó ikrák esetében a mozgatásnál kezdetben csak a termékenyítetlen és értéktelen ikrák fehérednek meg, melyek később ígyis-úgyis elvesznek. Magától értetődő azonban, hogy a vigyázatlan lökészerű mozgatás a legjobb ikrának is árt.

Schumacher válaszában azt mondja, hogy az ikrákat ő is mozgatással kezeli és kizárólag kezdőknek tanácsolta, hogy ne nyuljanak az ikrához. Egész más dolog, ha a tapasztalt tenyésztő mozgatja meg az ikrákat, vagy pedig kezdő. Ha a kezdő tiszta forrásvízzel rendelkezik, kisebb mennyiségű iszaplerakodás kevésbé ártalmas, mint az ikrák vigyázatlan megmozdítása. Gyakran tapasztalta azt is, hogy az elővigyázatos kezelés is balul üt ki. Mindenesetre igaz az, hogy a költetés első hetei kritikusak. A szűrőberendezés mindenesetre nyújt bizonyos fokú tisztítást, de feltétlenül mellőzendő, ha oly hanyagul kezelik, hogy abban a kártékony férgek honosodhatnak meg. Ezért nem szabad általánosítani. Lehetnek okok, a melyek mellett a tisztító berendezés nélkülözhetetlen. Példának okáért, ha valaki a költővizet tóból nyeri, a melyben erős algaképződés van, a melyik különösen a tavasi időben, mikor az ikrák már kifejlődtek, virágzik. Még ha kicsiny is a szűrő, visszatartja az algákat. Különben bejutva az ikratartóba, nagyon gyorsan eldugják a szűrőt és a víz az edény tetején folyik át, az ikrát is magával vite. Természetes, hogy a szűrő tisztántartása fáradtságos. A természet is gondoskodik a kavicságygyal a patakokban némi

szűrősről, a mi fölöttébb szükséges, mért nincs, a ki az ikrák mozgását végezhetné. (Allgemeine Fischerei Zeitung 1914. 4. és 5. sz.)

A halak színváltozása. A „Fischerei Zeitung“ f. évi 8. számában *Schulze H.* érdekes megfigyeléseket közöl a halak színváltozásáról: Ha éves pontyivadékokat fehér zománczozott vederbe teszünk, már egy fél óra múlva is, de legfeljebb egy óra múlva ezüstös-fehér színűekké válnak. Mentől sötétebb a víz feneké, annál sötétebbek általában abban a halak. Tőzeges medenczékben a halak csaknem mindig sötétszínűek, rygagos medrekben ellenben világosak. Ez a színváltozás valószínűleg összefüggésben van a látóérzékkel, mert a vak halak, különösen a czompó, még homokos vagy agyagos tavakban is gyakran sötét, csaknem fekete színűek. A természetes vizekben azonban ugyanazon fajnál is különböző színezetűkre akadunk. Van sárga és fekete dévér. A legtöbb tóban a sárga nő nagyobbra; de azért olyan esetek is vannak, a hol a fekete lesz súlyosabb. Az angolna között is van fekete, zöld, sárga és szürke színű ugyanazon vízben is. A szürke rendszerint nagyobb, mint a zöld, de legnagyobb a fekete, úgy hogy a színezésből szinte a halak növekedési képességére lehet következtetni. A pontyok egyes helyi fajtái gyakran egészen eltérő színezetűek, a szerint, a mint a tenyésztő a sárga vagy a fehér fajtát kedveli. Ez a szín oly állandó, hogy az ivadék átörökli; ugyanazon évjáratnál a különböző féleséget a színől meglehet különböztetni. A természetes tavakban csaknem minden tóban más és más a színeződés. A kárászok között is gyakori a sötétebb s világosabb színeződés.

A szivárványos pisztráng ivási idejéről. Többször figyelték, hogy a szivárványos pisztráng itt-ott korábban kezd ivni a szokottnál. *Apel Hermann* (Trautenfels) 1913 decemberében látta már hogy a szivárványos pisztráng az íváshoz készül. *Sendler* is tapasztalta, hogy a szivárványos pisztráng már januárban ívott. Azt hitte, hogy a korai ivarérettséget az idézi elő, hogy a halak aránylag melegvízi tóban teleltek át. Kísérletei ezt a feltevést csak részben igazolták. 1912. év őszén a halászás után mintegy 40 db szivárványos pisztrángot meleg forrásvízzel telt tóba helyezett ki. Közöttük 8 db volt olyan, a melyik már előzőleg is ívott; ezek már 1913 február közepén ivarérettek voltak. A többi 30 — kettő időközben kimúlt — csak más, hideg tóban áttelelt szivárványos pisztránggal egyidőben, márczius 12-én érett meg. A hidegvízi tavakban is voltak öreg halak, a melyek megelőzőleg már többször ívtak. A meleg víz tehát legfőképp az olyan halaknál sietteti az ivarérettséget, melyek már többször ívtak. *Sendler* azt hiszi, hogy a szivárványos pisztrángok nagy étvágának van abban része. Az öregebb halak ugyanis, melyek már többször ívtak, természetesen jóval nagyobbak is, mint azok, a melyek első ízben szaporítanak. A meleg vízben tehát olyan halak vannak együtt, melyek különböző erősségűek. A melegvízi tó téli időben is sok természetes táplálékot nyújt. A nagyobb halak a kicsinyeket elverik az élelemtől. Falánk-ságuk szembetűnőbb, ha a tóban mesterségesen is etetnek. A táplálékot mind a nagyobb halak alják fel. A jobb táplálkozás mellett ivartermeik is jobban fejlődnek.

Tény, hogy a szivárványos pisztráng korai ívását csak ott figyelték meg, a hol a tenyésztésre használt ikrásokat évek sora óta tavakban tartották és ismételten használták tenyésztésre. A korai ivarérettség az oly években vált szembetűnővé, a mikor meglehetősen enyhe tél volt, úgy hogy a víz, a melyben az állatok voltak, viszonylag melegebb maradt, mint szigorú télen. A legelső ilyenmű megfigyelés 1909 telére esik, a mely különös enyhéséggel tünt ki.

Ha degenerációról ily esetekben nem is lehet beszélni, a szivárványos pisztrángok korai ívását, enyhén szólva, mégis abnormitánsnak kell tartanunk.

A szivárványos pisztrángot az teszi értékessé, hogy félannyi idő alatt fejlődik, mint a sebes pisztráng. A tenyésztő a sebes pisztráng után költetheti ugyanabban a költőedényben, mert a mikor a szivárványos pisztrángok ívnak, a közönséges pisztráng már az ivadéknevelő tóban van és a költető újból rendelkezésre áll. Ezért minden tenyésztőnek arra kell törekedni, hogy e salmonidák korai érettsége meggátolassék. Szerencsére az eddigi esetek szivárványosak,

de mindenesetre alkalmasak voltak arra, hogy „kiváló tenyésztés“ kifejezéssel némelyeket tévedésbe ejtsenek. (Allg. F. Z. 1914. 5. sz.)

Budapesti halpiacz. Az idej husvétii halkereslet szokatlan élelnek volt és kielégítése áruhiány miatt nehézségeket is okozott.

Ennek következménye, hogy egyes hiányzó halfajok ára eddig még nem tapasztalt magasságot ért el.

Bőségesen csak élő ponty volt kereskedőink tartányaiban és bárkájában előkészítve. Más fajok hiányában e készletek az eddiginél magasabb áron találtak elhelyezést.

Bátran lehet állítani, hogy megfelelő készletek és megfelelő árak mellett jóval többet tudott volna a fogyasztás felvenni. Most is mutatkozott tehát az a jelenség, hogy a tulmagas árak kedvezőtlenül befolyásolják a piacz felvevőképességét.

Némileg hozzájárult az áremelkedéshez a külföld is, különösen Ausztria magas haláraival, a hová az ünnepek előtt, a saját magasan tartott áraink mellett is, lényeges kötések és szállítások történtek.

Tógazdáinknál a már csak lényegtelen maradékkészletek szállítása most van folyamatban; ezek hivatják nyílt vizeink tilalmi ideje alatt a csekély halszükséglet fedezésére.

A nagy ünnepi élénkséget most aztán teljes üzleti csend váltotta föl; a halkereslet a szokottabbnál is kisebb. Az árak ennek megfelelően megcsappantak.

E hó 27-én lesz Bécsben az évente megtartani szokott halvásár. Itt alakulnak majd ki a jövő idényre kötendő üzleteknél a halak, főképp a ponty és a czompó árai.

A mint mondják, egy vezető szerepet játszó, eddig irányt jelölő csehországi nagy tógazdaság, ismét lényegesen óhajta emelni halárait. Pedig kár lesz a hurokat túlfeszíteni, mert ennek ismét a fogyasztás apadása lehet csak következménye, végeredményképpen pedig egy esetleges nagy visszaesés.

A budapesti piacz halárai nagyban:

Viza és tok	2:60—3:20	kor.-ig
Kecsege nagyság szerint	5'—10'—	"
Süllő nagy	3:20—4:20	"
" közép	2:40—3'—	"
" apró	1:80—2:40	"
Élő ponty nagy	2:20—2:40	"
" " közép	2'—2:10	"
" " apró	1:80—2'—	"
Ponty jegelt	1:60—2'—	"
Harcsa vágó	2:80—3:40	"
" közép	2'—2:60	"
Czompó élő	1:80—2'—	"
Csuka élő	1:80—2:40	"
" jegelt	1:40—1:80	" C.

Elfogadok előjegyzést idej zsenge ponty-ivadék június elején való szállítására, ezre ivótónál átvéve 5 korona. Előnyújtott ivadék 3 - 5 centiméteres, ezre 20 korona.

CORCHUS BÉLA

Budapest, IX., Boráros-tér 3. sz.

TÓKEZELŐ kerestetik

a Délvidéki Haltenyésztő R.-T. suseki tógazdaságához, Szlavóniában. Pontykezelésben gyakorlott, töltés- és csatornázási munkálatokban járatos fiatal, erélyes gazdák, vagy gazdatisztek elsőbbségben részesülnek. Pályázatok bizonyítványmásolatokkal a **Délvidéki Haltenyésztő R.-T.-hoz, Pusztafácánkert, u. p. Tolna** intézendők.

Kitünő, szapora, olcsó haltakarmány!

Ne ad'uk többet pénzünket a külföldnek, hanem vásároljunk itthon! Bármilyen mennyiséget, konkurrens árakon, szállíthatok azonnal! Ajánlom Ausztriában már is igen jól bevezetett haltakarmányféléseimet, ú. m.: **száritott és darált húst Korongokba préselve**, nem tévesztendő össze holmi döngöktől származó kiégetett szappangyári hulladékkal! A halak általában mind igen szeretik, nagyon tápláló és a mi a fő nagyon szapora. **100 kiló 32 K. Törmelék-rizs 100 kiló 25 K.; rizsliszt 100 kiló 18 K.**, továbbá hámozott borsótöredék, **vérlist, csontliszt** stb. sokkal olcsóbb, mint bárhol is! Miután az árak igen váltakoznák, azért igen ajánlom tisztelt vevőimnek, hogy a szükséges mennyiség felemlítésével tőlem árajánlatot kérjenek az árú lekötése czéljából! Kívánatra szállítom a **száritott halakból készített lisztet** is! **A TURUL füllesztő** (főző) mesésen vált be fentti takarmányok elkészítésénél. Minden racionálisan kezelt halgazdaságban kell, hogy meg legyen! Kapható különböző nagyságokban, leírást igen szívesen küldünk költségvetéssel egyetemben. **A VIDRA** a halgazdaság róme, mesésen vonzódik a kitett törhöz, ha azt **Storcz** udv. vadász **csalijával** kezeltük. **Egy doboz 2 K.** — A hazai halgazdaságok szíves pártolását kéri:

WIRKER J. Órangyal gyógyszerlára és laboratóriuma Rákoskeresztúr Budapest mellett. :: József Fűherczeg Öfensége udv. szállítója.
erdő- és mezőgazdasági kártékonyok ellen

Tógazdaságok figyelmébe!

Veszek **több ezer métermázsa** élő pontyot, czompót, kárászt stb.

ZIMMER FERENCZ halászmester, cs. és kir. udvari szállító **BUDAPEST**, Központi vásárcsarnok. Telefon: 61—24.

Kerestetik

mielőbbi belépésre egy szakavatott, több évi gyakorlattal bíró és lehetőleg a német és horvát nyelvekben jártas

önálló tőkezeelő

egy újonnan létesített 300 hold nagyságú tógazdaság részére. Ajánlatok igény megjelöléssel és bizonyítványmásolatokkal a **bárá Gutmann-féle uradalom jószágigazgatóságához, Orahovica** (Szlavónia) intézendők. 3-1

CHEMISCHE FABRIK SCHLUTUP

Dr. Max Stern
Schlutup, bei Lübeck.

A kitünően bevált

I-a SCHLUTUPI HALLISZT
egyedüli készítője.

Rendkívül nagy **halhúsgyarapodás** csekély termelési költség mellett. Feltűnő jó eredmények **pontyoknál**, czompóval való vegyes benépesítés mellett, valamint **pisztrángoknál**, különösen **zsenge ivadék- és növendékhalaknál.**

HALGAZDASÁGHOZ VALÓ ESZKÖZÖK: PISZTRÁNGIKRA-



KÖLTŐEDÉNYEK, halivadékszallítóedények, **AQUARIUMOK**

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



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

A SÁRDI TÓGAZDASÁG

Levélczím: Tógazdaság Sárd.

Sürgönyczím: 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 (higoi), 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.