



AZ „ORSZÁGOS HALÁSZATI EGYESÜLET” HIVATALOS KÖZLÖNYE

Megjelenik minden hó 1-én és 15-én.

A FÖLDMIVELÉSÜGYI MAGYAR KIR. MINISTERIUM TÁMOGATÁSÁVAL

KIADJA: AZ „ORSZÁGOS HALÁSZATI EGYESÜLET” BUDAPESTEN,  
IX. ker., Üllői-ut 25. sz. (Köztelék.)

Az „Országos Halászati Egyesület” tagjai ingyen kapják.

SZERKESZTI: LANDGRAF JÁNOS, ORSZ. HALÁSZATI FELÜGYELŐ  
Budapest, V., Báthory-utca 7. sz.

Nem tagoknak előfizetési díj: Egész évre 6 K. Félévre 3 K.

## Vasutaink és az élőhal szállítása.

A körülbelül négy éve megtartott halászati kongresszuson első ízben volt alkalmam foglalkozni ama nehézségekkel, melyekkel tógazdaságainknak termékeik vasuti szállításánál lépten-nyomon meg kell küzdenie. Akkor a kongresszus felirat alakjában foglalkozott e kérdéssel és illetékes helyen megtette a szükséges előterjesztéseket, történni azonban azóta sem történt semmi, pedig a kérdést, t. i. az élőhalak vasuti szállításának kérdését oly fontosnak tartom, hogy a visszás és rendetlen állapotok további fennmaradása esetén alkalmasnak tartom ezeket, hogy egyébként szépen megindult tógazdaságaink további fejlődésének útját állják.

A „Halászat” olvasói többé-kévesbé gyakorlatilag is foglalkozván halászattal, haltenyésztéssel, sőt esetleg halértékesítéssel, feleslegesnek tartom bővebben fejtegetni, hogy miért fontos, hogy halaink — értem alatta tógazdaságaink főtermékét a pontyot — élő állapotban kerüljenek piacra, csupán csak arra utalok, hogy a fogyasztóközönség finomodott ízlése élőállapotban kíván minden oly halat, mely egyáltalán élve szállítható; utalok továbbá arra a körülményre, hogy az élő s nem élő ponty ára között 30—40% nyi árkülönbözet van s végül, hogy egyedül az élveszállítás az, mely a tógazdaságoknak megadja a módot, hogy a folyami, szóval nem mesterséges tavakban termő hallal kiállja a versenyt.

A tógazdaságok többé-kevésbé nagy befektetés-sel készülvén, egyenesen rá vannak utalva, hogy termékeik lehető magas árakon értékesüljenek. Ma már az országban kö el 6500 holdon üznek intenzíve kezelt tógazdaságot, további 4500 holdon pedig ugyancsak rendszeresen kezelnek nem teljesen lecsapolható állóvizeket. Alapos a remény, hogy néhány év múlva e számok megsokszorozódnak, mert hisz alkalmas területekben az ország nem szűkölködik; de ha csak ezen 11000 hold termésit vesszük is figyelembe, akkor is elég tekintélyes számok-

kal van dolgunk és épen nem közömbös, hogy ily nagyobb mennyiségű élelmicikk mily állapotban kerül piacra s minő áron értékesül ott.

Vasutaink a halszállításra, ellentétben a külföld, különösen Németország vasutaival, — tán tógazdaságaink újabb kelete folytán, — még nincsenek berendezkedve, eljárásuk nehézkes, komplikált, nagyon sok utánjárást igénylő és sokszor nem is sikeres, értem alatta, hogy az élveszállítás igen gyakran nem vihető úgy keresztül, amint az az ügy érdekében kívánatos volna.

A halszállításnál distingválni kell a tenyésztésre és fogyasztásra szánt élőhal között. Az utóbbi rendszerint nagyobb városokba gravitál, mondhatnám kizárólag Budapestre, míg a tenyészhal elszórva az ország minden részébe. A tenyészhal üzlet az utolsó évben nagyon fellendült s tekintve ama óriási területeket, melyek még benépesítésre várnak, másrészt pedig gazdáinknak mindinkább megnyilvánuló érdeklődését a haltenyésztés iránt, előrelátható, hogy a tenyészhal-üzlet még hosszú évekig fejlődni fog s miután a dolog természete szerint az egyes esetekben kis mennyiségről van szó, természetes, hogy a forgalom is meglehetősen nagy lesz. Már most mit tapasztalunk a vasutak részéről? A ponty hosszú szállítást is elbir, 24 órai szállítás megfelelő időben nem árt meg neki annyira, mint 1—2 órai mozgás nélküli állapot. A termelő s vevőre mondjuk a legkedvezőbb vasuti összeköttetés, ha x állomásról a halak az éjjel 11 órai vonattal továbbíthatnak Pestre; már most télen, vagyis a fő halszállítási szezónban 6 órákor vége lévén az árúk felvételének, kénytelen a termelő halait oly időben szállítani a vasuthoz, hogy az illető vasuti alkalmazottnak elég ideje legyen a felvételt, mázsálást, fuvardíj kiszámítását stb. a kellő alakban ellátni, mondjuk tehát legkésőbb 5 órákor a helyszínén kell lennie. Nem minden tógazdaság feküdvén azonban a vasut közelében, igen gyakran 10—20 ki'ométert kell még rossz úton a vasuthoz megtenni, vagyis el kell már például egy órákor indulni, hogy a halak a kelő időben az állomáson legyenek; a halak felvétetvén e ti



6 órától 11 óráig mozgás nélkül állanak, ami ép elég arra, hogy azok egy része ne élő állapotban érjen rendeltetési helyére. Hasonló az eset, például egy délután 2 óra 30 perczkor induló vonatnál, ahol a feladást még délelőtt kell eszközölnöm s a hol a halak ismét 2—3 óráig állanak; egy esetleg reggel 6—7 órakor induló vonat pedig igénybe sem vehető, ha csak az illető vasuti alkalmazott privát szívesességéből nem.

Gyakori esetben a tógazdaság nem feküdvén a fővonalon, még nagyobb a komplikáció, feltéve, hogy a berakás minden különös baj és incidens nélkül megtörtént egy közbeeső csatlakozó állomáson a halszállítmányt, mely mondjuk csak 4—5 hordóból áll ki s következésképp nincs külön kocsi rakva, át kell rakni a például 20 percz múlva induló csatlakozó vonatba. Az átrakó állomás csak akkor értesülvén a halszállítmányról, mikor az már ott is van, esetleg a szükséges munkás-személyzet hiánya folytán nem tudja az átrakást a kellő gyorsasággal eszközölni, a küldemény ott reked, csak a legközelebbi vonattal lesz továbbítva, a mely esetben azonban a halszállítmány sorsa el is dőlt s jó, ha a halak fele érkezik meg élő állapotban, a mi elég érzékeny kár, akár az eladót, akár a vevőt terheli.

Már most, ha a fogyasztásra szánt hal, ha nem is érkezik meg élő állapotban, még reprezentál valamelyes értéket és még elég friss arra, hogy az konzummáltassék, de mit csináljon az a tógazda, ki nem lévén közelében tógazdaság, avagy vérfelfrissítésre akar egy jobb nevű tenyésztőtől anyagot hozatni, ha megérkezik a feladótól már sürgönyileg avizált 1—2 hordó hal, melyért mellékesen megjegyezve nagyobb fuvarra fizet, mint a halak beszerzési ára volt s a halak nagy része el van pusztulva? A tenyésztésre hozatott hal a legtöbb esetben fejlettségénél fogva fogyasztásra még nem alkalmas — kénytelen tehát a drága pénzen vásárolt s nagy fuvart elszenvedett halat egyszerűen eladni.

Előfordul az is, hogy mondjuk ily halküldemény valahová este 8 óra közben érkezik meg, a címzett táviratilag már értesítve lévén azok érkezéséről, azokat már várja, de a vasuti közeg, hivatkozással a hivatalos órákra, másnapra utasítja a felet, ki természetesen a halak 90%-át elhullva találja.

Hazai tógazdaságaink egy igen tekintélyes része csak egyéves ú. n. hízaló-üzemre van berendezve, vagyis a benépesítéshez szükséges anyagot minden év tavaszán megveszi s ősszel eladja, évenként ismétlődőleg tehát rendszerint szállíthat tenyészhalat. Ily tógazdaság kellő időben megrendeli anyagját, a szállítás kora tavasszal eszközöltetvén az említett módon, ama szomorú tapasztalatra jut a tógazda, hogy mondjuk a rendelt s szállított anyagnak csak fele érkezik meg élve, a benépesítéshez szükséges anyagja hiányzik, az idő előrehaladott voltára való tekintettel új anyagot már csak a legkritikább esetben kaphat, tavai tehát csak félig, vagy még úgy sem lesznek kihasználva s ily eset csak kétszer ismétlődjék, a gazda ugyancsak alaposan elveszíti kedvét a haltermeléstől s előbb-utóbb mérhetetlen kárára az ország közgazdaságának, különösen azonban e termelési ágának, felhagy a haltenyésztéssel.

Nagyjában ezek volnának az élőhalaszállítás technikai nehézségei; az elmondottakkal főképp azt akartam demonstrálni, hogy a vasut főhibája, hogy nem ismeri el, miszerint a hal egészen egyedül álló különleges árú, mely ennek következtében egész különleges szállítási eljárást is igényel.

A vezetésem alatt álló tógazdaság ez évben 8—10 alkalommal tapasztalta, hogy általa az ország különböző részeibe az elképzelhető legnagyobb gond és elővigyázat mellett szállított tenyészhalak a M. Á. V. mulasztása folytán nagyon is kifogásolható állapotban érkeztek rendeltetési helyükre. A tógazdaság halait loco adván el, reá direct kár nem haramlik, ellenben igen érzékenyen van süjtve a megrendelő, ki a halak értékén felül a magas fuvarra is elveszíti, nem is említve, hogy bizalma megrendül a szállító irányában és a legjobb esetben nem bizik a halak elveszállításának lehetőségében.

E bajokat több ízben eredmény nélkül tártam fel a M. Á. V. igazgatóságának, a mely minden esetben igen kategorikusan az üzletszabályzattal takarózva tért ki a kártérítési kötelezettség alól. A sok eset közül általános okulásra csak egyet említek fel. Ez évi április 15-én egy 350 liter ürtartalmú halashordóban 300 drb egy nyaras ponty, tehát körülbelül 18 kgr. súlyú hal (az ürtartalomhoz mérve számba sem vehető súly) lett a délután 5 óra 9 perczkor induló személyvonattal Cs. állomásról Balassa-Gyarmatra címezve feladva, a címzett egyidejűleg értesítve lett, hogy a halakat másnap 16-án a déli 1 óra 25 perczkor érkező vonattal várja; ámde a küldemény csak harmadik nap: 17-én este ért Balassa-Gyarmatra s vasárnap lévén, csak hétfőn reggel a félnek kiszolgáltatva, — a 300 daraból természetesen egy sem élt. A címzett a tényállást a M. Á. V. igazgatóságának bepanaszolta, a mely 89463/f. IV. sz. a. a következő bölcs végzést hozta:

„A B.-Gyarmat állomásunk részéről f. évi április hó 18-án felveit tényálladéki jegyzőkönyvből s az annak alapján megejtett vizsgálatunkból kiderült, hogy a címze alatt Csurgó állomásról érkezett 350 kgr. súlyú 1 hordó élő tenyészhalból álló küldeménynél megállapított *nehézmény az élő állatok fuvarozásával járó különös veszélyből keletkezett*, ennél fogva stb. . . . kártalanítást nem nyújthatunk.“

Tehát a 24 órás késedelem figyelembe sem vétetik és egyszerű hivatalos „terminus-technikus“-sal lesz elűve a dolog.

Meggyőződéseim szerint a külföldi vasutak példája is ezt mutatja, a felsorolt bajokon kis jóakarattal könnyű szerrel segíteni lehetne. A szükséges rendszabályokra is ki fogok terjeszkedni, megelőzőleg azonban még egy igen nagy bajra kívánok rámutatni, arra t. i., hogy az élőhal szállítása mai alakjában alig elviselhetően drága.

Vasutaink díjszabása többé kevésbé a M. Á. V. díjszabásával azonos lévén, ezt veszem csak alapul. Élő halak a ma fennálló szabályok értelmében személyvonatokkal is továbbítanak, meg pedig u. n. mérsékelt gyorsarú díjtételei alapján. Ezen díjtétel a következő:

50 kilométer távolságnál 100 kgronként	74 fillér,
100 „ „ „	134 „
200 „ „ „	254 „
280 „ „ „	335 „

és így tovább. Vegyük ez utóbbi távo'ságot az összehasonlítás mértékeül, annyival is inkább, mert ez se igen közel, se túl távol nem lévén, leginkább alkalmas a számítás alapul vételére.

Az élőhalak szállítása hordóban és vízben történik, a hordó és víz képezi a csomagolást, mely ennek révén a halnál oly terjedelmű és súlyú, mint semminemű más czikknél a világon. 100 kgr. élő hal szállítására normális körülmények között 300—325 liter ürtartalmú vízzel megtöltött hordó szükséges, melynek súlya víz és



hallal együtt legalább is 350 kgr.; ha tehát 100 kgr. halhúst szállítok Budapestre, akkor 350 kgr. után fizetem a súlyt, vagyis számokban beszélve, miután a központi vásáresarnokokba címzett küldemények 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> szállítási kedvezményben részesülnek, fizetek métermázsánként 335—10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> = 305 fillért, 350 kgr. után tehát 10·70 K., vagyis más szóval 100 kgr. halhúsának szállítása 280 kilométer távolságról a mellékilletékeken kívül 10·70 koronába kerül. Ezen díjtétellel szemben csak az egyéb élelmi cikkek jóval kisebb fuvarjára utalok.

Baromfi élő s nem élő állapotban, vad s leölt hús fuvarja hasonló távolságra, mint aminőt számításba vettem 100 kg.-ként 305 fillér, vagyis nem egészen 29<sup>0</sup>/<sub>0</sub> az élőhal fuvarjának.

Még nagyobb a különbség, ha egyéb élő állapotban szállított hússal hasonlítjuk össze a tarifát. Ha például élő marha lesz szállítva, úgy tekintet nélkül annak tényleges súlyára:

1 drbnál	840 kgr.
2 „	1400 „
3 „	1680 „
6 „	2040 kgr. súly lesz a számítás alapján

véve, vagyis pl. 5 drb hizott marha után Pestre fizetek 1960 kgr. súly után a 2·65 koronát, 51·94 koronát, fertőtlenítés, bélyegilleték és homokozás címén 5·20 koronát, összesen 57·14 koronát. Az 5 drb hizott marha élősúlya minimálisan 3500 kgr., vágósúlya ennek 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vagyis 2100 kgr. tényleges hús, melynek 100 kilogramja eszerint 2·72 koronába kerül, amellet, hogy az egyéb részek is (bőr, szarvak stb.) is reprezentálnak némi értéket.

Ha rakterület után fizetem a súlyt, amelynek megválasztása pedig a féltől függ, úgy a hal rovására még kedvezőbb az arány. Egy 15 m<sup>2</sup> rakterületű kocsit a mellékilletékekkel együtt Budapestre (mindig 280 kilométer távolságot véve alapul) kerül 72 koronába, így kényelmesen berakható 8 drb teljesen kihizott marha egyenként 8 q., összesen 64 q. súlyban, melynek vágósúlya a szokásos élősúly veszteség levonása után 38·40 q., a tisztahús 100 kgja kerül tehát 1·87 koronába.

Ha egy ugyanily területű kocsit halak részére veszek igénybe, berakhatok 20 hordó 20 q. halat 70 q. bruttó-súlyban, amelyért a fennebb említett tarifa szerint 210 koronát fizetek, tehát ép a háromszorosát fizetem a waggon használatáért, mintha ugyanoly súlyú szarvasmarhát szállítanék. Igaz ugyan, hogy az élőmarha az úgynevezett gyorsított tehervonatokkal lesz továbbítva, a hal pedig személyvonatokkal, mint gyorsíru, de a különbség a gyors- és teherszállítmány között egy árnál sem éri el az utóbbi háromszorosát.

Egybevetve már most ezen tarifális nehézségeket az ezen fejtegetés elején részletezett szállítási misériákkal, evidens, hogy ezen visszás állapotok rendezése ép oly kívánatos, mint sürgős. Különösen két okból fontos e kérdés mielőbbi megoldása.

Elsősorban a főváros élelmezésében a hal mindaddig luxuscikk marad, míg annak behozatala olcsóbb és könnyebb nem lesz; egyaránt fontos a tógazdaságok területi fejlődése szempontjából is. Igen sok tógazdaság van ugyanis az országban, melyek egyik vagy másik kisebb város mellett vagy közelében fekvén, termésüket ezekben értékesítik, de termelésüknek határt szab az illető város fogyasztási képessége. Tán volna még az illető vidéken alkalmas terület, de a város többet nem lévén képes felvenni, a fővárosba pedig a fuvar túl magas, — e területek más célra alkalmatlanok lévén, haszonvétel nélkül fekszenek. Ezen állapotokon egy

okos tarifális reformmal könnyű volna segíteni. Szerintem az O. H. E. volna hivatva elsősorban a szükséges lépések megtételére s minden befolyását latba kellene vetnie, hogy a kereskedelmi miniszterium a bajokat minél előbb orvosolja. Az e célból szükséges rendszabályok a következők volnának:

1. Élőhal szállítmányokat, melyek gyorsírukép adatnak fel, a vasutak nappal és éjjel induló bármely személyvonathoz tartozzanak felvenni és pedig nappal a vonat indulása előtt  $\frac{1}{2}$ , éjjel 1 órával előbb. Mindazon szállítmányokat, melyek a hivatalos órákon kívül adatnak fel, tartozik a fél 24 órával előbb pontos megjelölésével a használni kívánt vonatnak a feladó állomásnak bejelenteni, amely a felvételhez egy tisztviselőt rendel ki. Éjjel feladandó szállítmányokat a fél maga tartozik berakni.

2. A vasut a feladó költségére, avagy, ha a fuvar a címzett fizeti, úgy ennek terhére tartozik az utóbbit hivatalból táviratilag értesíteni, hogy mely vonattal érkezik a halküldemény a rendeltetési állomásra, mely a halveszállítmányt azonnal kiadni köteles.

3. Ha a halveszállítmány nem szállítható közvetlenül, hanem csak átrakással, a feladó állomásra az átrakó állomást táviratilag avizálja, hogy mely vonattal hány hordó hal érkezik, hogy ez az átrakáshoz szükséges munkakerőről idejekorán gondoskodhassék.

4. A szállítási díj, tekintettel ama sajátlagos körülményre, hogy az élőhal csomagolása a tulajdonképeni küldemény súlyának  $2\frac{1}{2}$ -szerese 30—40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal mérséklenség.

5. Tenyészhalak szállítási díjtétele ugyanoly arányban mérséklendő, mint egyéb tenyészállat-szállítmányoknál. Visszaélések kikerülése végett minden ily szállítmány fuvarleveléhez az O. H. E. igazolványa melléklendő, melyben a feladó és címzett tógazdaságok megnevezendők.

Ha a porosz, bajor, szász és württembergi vasutak tarifáit és szállítási módzatait vizsgálat alá vesszük, meggyőződhetünk, hogy azokban jóval több kedvezmény van a haltenyésztőknek biztosítva, mint a mennyit mi kérünk. S most még csak két dolgot kívánok megjegyezni. Egész waggonrakomány jég közé csomagolt hordósör szállítmányoknál a jég súlya levonásba lesz hozva, itt a jégnek azonos a szerepe a halnál a vízzel. Ha tehát itt a csomaglás e neme után fuvar nem lesz fizetve, miért ne lehetne azt a halnál is elejteni.

Egy osztrák, egyébként jónevű haltenyésztő B. úr, Boszniában a Száva mentén nagyobbszabású haltenyésztőtelepet létesített; egyelőre, mintegy 1000 q. halat termel. A déli vasutnál nem érvén el oly arányú szállítási kedvezményt, mint az céljainak megfelelő volna, a MÁV.-hoz fordult — így adta ezt elő Heinrich v. Kadisch az osztrák földművelési miniszterium referense a halászati ügyekben egy az Osztrák Halászati Egyesületben tartott előadásában — amely, nem mérlegelve azt, hogy B. úr olcsón előállított halaival a magyar termelőknek veszedelmes versenyt csinál, neki oly kedvezményt nyújtott, hogy minden 100 kgr. halat Budapesten át Bécsbe 15 koronával *olcsóbban* szállítja, mint a déli vasut. Szokva vagyunk ugyan, hogy intézményeink, ahol csak lehet, az osztrák érdekeket portálják, de a MÁV.-nál ezideig hasonlót nem tapasztaltunk.

A Kadisch úr által felhozottaknak mindaddig kénytelenek vagyunk hitelt adni, míg azok dementálva nem lesznek. Ha pedig így áll a dolog, úgy mint magyar termelők nem is kérjük, de követeljük immár, hogy a MÁV. jogos kívánalmainknak helyt adjon!

Dr. Hirsch Alfréd.



## Rovarirtás és haltenyésztés.

**P**isztrángtenyésztők régen tudják, mily kiválóan fontos a mesterséges táplálék megválasztása. Hiszen mindennaposak az e körül elkövetett hibák nyomán keletkező károsodások. A tudomány régen megmutatta, hogy a hizlalt halak között tapasztalható tömegesebb elhullás legtöbbször a nem megfelelő táplálék okozta béglyuladásra vezethető vissza. Ki ne tudná továbbá, hogy a helytelenül takarmányozott halak húsának jósága messze mögötte áll azokénak, a melyek természetesen kosztos élnek, nem is szólva arról, hogy az ilyen halaknak alig van ellenállóképességük. Ezek s ehhez hasonló egyéb tapasztalatok nem hazýhatnak kétséget az iránt, hogy a haltakarmány megválasztásánál nem az olcsóságra, nem is a megszerzés és eltarthatóság körüli kényelemre, hanem kizárólag ennek alkalmas voltára esik a fősúly.

Azelőtt örültünk és beértük azzal, ha a halak a mesterséges táplálékul leginkább használt lóhúst, vágóhídi hulladékokat, sajtot, húslisztet stb. egyáltalán ették s azzal táplálva megélték és valamennyire fejlődtek. Sőt volt idő, a midőn a mesterséges haltakarmányozást azzal megoldottnak vélték, hogy a tengeri halászat részint a halak feldolgozásánál keletkezett hulladékokat, részint pedig az értéktelen halfajtákat a salmonidák takarmányául ajánlotta fel. Bár nem vitatható, hogy ezzel ez a kérdés jelentékenyen előbbre haladt, mindamellert korántsem oldódott meg teljesen. Ugyanis ezen anyagoknak olcsósága folytán, akárhányszor mindenféle hulladékok, gyakran más, nagymértékben rothadókat illetve megbűdösödötteket is hoztak forgalomba, amiért az ilyen táplálék vajmi gyakran adott alkalmat a halak fertőző betegségére. De még ettől is eltekintve, az egészen friss tengeri halak használatával sem tekinthető a pisztráng-takarmányozás kérdése végleg megoldottnak.

A ki valaha látta azt a lényeges különbséget, mely a tengeri halakkal etetett pisztrángok húsának minősége és azoké között van, a melyek természetes haltáplálék csoportjába tartozó élőállatokból táplálkoznak: az tanúságot tehet arról, hogy a legtermészetesebb táplálék a legjobb és ha drágán avagy nehezen lehet is ezt megszerezni, még akkor is legelsőbbnek bizonyult az hatásában. A különbség igen nagy s még a laikusnak is feltűnik, mennyivel élénkebb színűek és fürgébbek a természetes kosztos tartott pisztrángok, mint amazok. Annál többre becsüli ezt a szakértő, tudva, hogy a vadon tenyésztő halak sokkal életerősebbek és ellenállóbbak, mint a takarmányozottak. Különösen akkor szembeötlő a természetes kosztos élő halaknak fölénye a takarmányozottaké fölött, ha ennek a kétféle kosztosnak a hatását hosszasan és egymás mellett tenyésztett halakon észlelhetjük, a mint ehhez olyan telepeken van alkalom, a hol a tenyészanyagot szigorúan elkülönítve tartják az asztala szánt árútol. Ilyenkor önkénytelenül is az előbbieknak kell adni az elsőbbséget, oly szembeötlő a különbség minden irányban.

A tenyésztő szempontjából csak az a baj, hogy a pisztrángok etetésére alkalmas állatok közül csupán néhány állatfaj áll rendszerint tömegesebben rendelkezésre, nevezetesen az apró édesvízi halak, békák, ezek porontyai, csigák, kagylók stb., holott a rovarok rendjébe tartozókat csak gyéren bírhatjuk, sőt gyakran egészen is nélkülözniünk kell, noha éppen ezeket kedvelik a pisztrángok leginkább. Tény az, hogy a szabadban élő

pisztrángok az ide vágó állatokból élnek leginkább, egyaránt fogyasztva őket úgy a levegőből, mint akkor is, ha fejlődésük során a vízhez vannak kötve. Ez a körülmény a tenyésztőre azt a tanulságot foglalja magában, hogy ebben az irányban keresse a pisztráng-takarmány függő kérdésének megoldását és egész erővel igyekezzék ezen eddig figyelmen kívül hagyott irányra magát rávetni. Lehet, hogy nem fog teljes mértékben boldogulni, nevezetesen nem lesz képes a tulajdonképpeni takarmányrovarokat oly tömegben biztosítani, mint arra szükségé lenne, ámde ez ne aggassa, mert hiszen itt is vannak bizonyos szurrogátumok, a melyek fölhasználhatók és kellő mennyiségben megszerezhetők, ha irántuk szélesebb körben érdeklődnek.

Ezek közül eleve is kirekesztjük a *légypöndrókat* illetve az ezekkel való etetést. Jóllehet ez is a takarmányrovarok csoportjába tartozik, amellert bőven is termelhető, mégis származását és táplálkozását tekintve, nem egészen kifogástalan, éppen azért csak elővigyázattal és mindig kis mennyiségben alkalmazható.

Vannak azonban másféle rovarok, a melyek oly tömegesen lépnek fel, hogy kulturnövényeink egyikét-másikat ugyancsak komolyan veszélyeztetik, s ez okon őket a hatóság gyakran jelentékeny áldozatok árán is pusztíttatja. Ezekre gondolunk első sorban czélunk érdekében, amennyiben okkal-móddal a halak etetésén nemcsak felhasználhatók volnának, de ilyen módon bizonyos mértékben értékesülnének, sőt feldolgozásuk folytán még újabb keresetforrások nyitására vezetnének.

Ilyen mindenekelőtt az általánosan ismert *cserebogár*. Alig van év, amikor az ország egyik vagy másik vidékén ne panaszkodnának ezen rovarok tömeges fellépése, illetve pusztítása miatt. Nos, ezeket a pisztrángtenyésztők vajmi könnyen javukra fordíthatják, mivel élő vagy friss állapotban, hússal keverve és a husdarálón megőrölve, igen jó haltáplálékot szolgáltatnak. Mi sem akadályozza tehát az ilyen állatokat gyűjtető gazdákat avagy hatóságokat abban, hogy ezen bogarakat csekély ellenértékért a pisztrángtenyésztőknél értékesítsék. Vszont ezek, a mennyiben fölöslegük volna, ezen bogarakat megszáritva és megőrölve könnyű szerrel jutnak oly táplálékhoz, mely ilyen alakban eltartható, s azzal a halak mint húsliszttel etethetők olyan időben is, amikor a cserebogarak nem tenyésznek.

A cserebogár álcáját képező *csimasz* szintén fölhasználható a halak etetésére. Mivel pedig ezeket is irtják, célszerű volna őket is ilyen módon értékesíteni s ezzel, a gyűjtéseikre fordított költséget direkt úton is hasznosítani.

Vizben bővelkedő vidékeken némely évben feltűnő sok az u. n. *tiszavirág* vagy *kérész*, ugyannyira, hogy tömegesebb gyűjtésük mi nehézséggel sem jár. Megszáritva ez is pompás haltáplálékot képez.

Az *apácza bogár* tudval völeg a fenyőfákat pusztítja, a miért az erdészet ugyancsak irtja ezt a káros rovar. Vajjon miért nem értékesítjük ezeket is haltáplálékk gyanánt? Ezeket kívül ki ne látná azt a tömérdek röpködő rovar, mely nyári estéken a lámpák körül bolyong? Vajjon miért nem követjük a ok példát, a kik ezen röpködő rovarokat azzal fordítják hasznukra, hogy lámpákat raknak a tó tükrére s ezzel őket oda csalogatva, a lámpa lángja által megégetve tömegesen hullanak a vízbe, hol a halak martalékává lesznek? E tekintetben apró acetýlén-lámpák tehetnének jó szol-



gálatot, a melyek nemcsak erős fényűek, de úgy égnek, hogy a szél őket el nem olthatja.

Itt vannak végül a *sáskák* is, a melyek némely évben tömeges elszaporodásuk folytán valóságos csapásává lesznek egyik-másik vidéknek. Vajjon nem e akada olyan vállalat és vállalkozó, a melyik, illetve a ki, megkísérelné az ezek irtására irányuló tevékenységet saját javára fölhasználni, azzal, hogy gyárilag igyekszik ezen állatokat haltáplálékká földolgozni?

Egy bizonyos, hogy minden tenyésztőnek a legmelegebben ajánlható, miszerint halai számára mentől több természetes táplálékot gyűjtson s arra nézve egyetlen kínálkozó alkalmat se hagyjon fölhasználatlanul. Ha ez aránylag sokba is kerül, mégis jól értékesül, az állatok nagyobb ellenállóképességében, szívósságában, nemkülönben húsuk jelentékenyen jobb minőségében. De a hatóságoknak is melegen ajánljuk, hogy föladatukat ne tekintsék a mezőgazdaságra ártalmas rovarok összefogdosásával és megsemmisítésével kimerítettnek, hanem azon legyenek, hogy az így gyűjtött anyag haltáplálékként legyen értékesítve, miáltal nemcsak a pisztrángtenyésztésnek tesznek hasznos szolgálatot, de a rovarok irtásával járó költséget is egészben vagy részben megtérítik.

Végezetül felhívjuk azoknak a figyelmét, a kik haltáplálék termeléssel foglalkoznak, hogy a jelzett módon termelésüknek újabb irányt adhatnak, mivel ez az anyag biztos piacot talál úgy a haltenyésztésben, mint a fáczán- és a baromfitenyésztésnél is. *Nemo.*

~~~~~

## A szárnyas orvhalászok és azok irtás- módjairól.

(17. Folytatás.)

Mindez ugyan szorosán véve nem igen tartozik tárgyunkhoz, de annyiban mégis odatartozik, hogy a midőn a szárnyas haltolvajoknak életviszonyait tárgyaljuk, akl or egyszersmindt a halászati ornithologia szempontjából is foglalkozunk velök; ennek kapcsán tehát nem engedhetjük azt, hogy az ősi halászok magyar madárneveket eltökosítsák. És ilyen pedig említettekén kívül halomszámra kerül az egyre rekonstruálódó (!) magyar ornithologia nagyobb dicsőségére! — Erre nézve még csak egy példát. Mit szólnának ugyanis az én (rég elpusztult) halász és pákász barátaim, ha én azt a szép füttögésű snyeff-állatot, melyet a szólásáról „lidikének“, „lidimadárnak“ és „lilimadárnak“ említett névszerint a halászi közkiszólás: most az ő kitünően ártikulált fülük hallatára „*czánkónak*“ vagy „*czankónak*“ nevezném! Há' bizonyosan megbotránkozna az ő jó magyar fülük az ily czánkós filológiai botláson.

Hiszen uram fia, a *czankó* csöpentett szláv szó, mi több: internacionális jellegű a szlávtság között, sőt az oláh is jól ismeri és használja a zsidópálinka s a „bicskanyitogató“ esiger-bor megjelölésére. — Hogy pedig a Velencei tón az odaváló halászok mily nevezettel illetnek bizonyos madarakat, ahoz a magyar madárnomenklatúrának semmi köze sincs s irányadóul venni azt nem is lehet, a mennyiben a főváros környékén a tót és szerb nyelvnek hatása folytán a magyar nyelv sok tekintetben erősen meg van fertőztetve.

Ősi nyelvkincsek szedegetésére még természetrajzi téren is, alkalmatlanok a kevert ajkú vidékek, így különösen a főváros környéke, mely, sajnos, nevezetes magyartalanságáról. Nyelvkincseket onnan szokás szede-

getni, ahol az ősi törzsfá gyökereit még nem fertőztették meg idegen férgesek... Az ily helyeket pedig a szőke Tisza mentén és a Duna-Tisza-közben kell keresnünk.

A magyar halászat képviselői mindig nemzetiek valának érzésben s nyelvben egyaránt s ha valahol, úgy ezek még élő személyesítőinek ajkairól arathatjuk a nyelvkincsek gyöngyeit még madárnevek tekintetében is!

\* \* \*

Mielőtt további tárgyalás alá venném a *halászsésének*, a halászság eme egyik symbolikus madarának minket halászsokat és horgászokat közelebből érdeklő élettani viszonyait, vessünk egy tekintetet általában a sirályféle madarak halászati módjaira, melyekkel a halászati ornithologia szempontjából éppen nem érdektelen foglalkozni egy kissé.

A halvadász madarak ideális alakja bizonyára az „ezerszemű“, fáradhatatlan s villámként nyilaló *halvágó-sas*. Ez valóban maga az élő villám! A munkája csupa erély, csupa módszer és öntudatosság egyénileg roppant képességekkel felruházva! A szenvedély vele születik, mint a vizek tigrisével, négy lábú rablótársával: a *vidrával*. — Nem keresi a tavak, mocsarak félholt parti halait, amiket kivet tavaszi szélfuváskor a tó vize magából s amik oly könnyen megkaparítható prédául kínálkoznak az alkalmi halpicéző madarak számára, — mert nem csak éhsége kielégítése végett, hanem hivatottságból, égő vadászszendélyéből kifolyólag igazi vadászhoz méltóan hódol hivatásának, a melyben egyszersmind a kenyérféreg is kulminál.

Mennyire különböznek e madár élettani működésétől s annak brilliáns módozataitól a parti apró haltolvajok: a *cerkók* (Hydrochelidon) zsákmányolási módjai és halászati fogásai (!), azaz, hogy ezeknél voltaképpeni halászati módokról és „fogások“-ról alig beszélhetni, mert merőben az esetleges, véletlenségekre bizzák magukat, mint a mólók ácsorgó, korgó gyomru semmittevői, parazitái, kik seregestől lepik meg a kínálkozó jó alkalmat — ép oly tolakodó, határtalan szemtelenséggel, mint a hogy az élősdikerkókra tapasztaljuk, melyek szintén inkább csak a hulladékokra szorítkoznak s a halaknak csakis a legsilányabbja, legapraja a „szeméthalak“-nak jut nekik. Máskép van ez azonban a nagy sirályoknál (Laridae) s azonképpen a cséreknél (Sterna) is; mindamellett még ezek is csak kontároknak nevezhetők a halvágó halászmesterkedésével szemben és már csak azért is, mert hiányzik náluk az a kitünő ragadozási eszköz — egyben fegyver: a karmok, melyek a *halvágó* ragadozási képességét annyira hatványozzák. Halászati módjuk azonban bizonyos tekintetben mégis a halvágóéhoz hasonlít, habár sokkal kevésbé érdekes és megragadó motívumok keretében folyik is az le. Szolidan, komolyan sétálják meg a levegőt; átlibegnek lassan, szigorú figyelemmel a vizek felett s eközben vizsgálódnak erre is, arra is, nem merül-e föl valami sejtelmes kicsiségű haltestecske a sima víz áttetsző tükörlapján, hogy azután azonnal a cselekvés terére lépjenek, persze nem valami tohamos sietséggel, mert ez a sirályfélének nem szokása, noha a „keszég“ felette illanékony halállat. De eleve elárulja magát a hanczurozásával. Szokása ez már a halapróságnak! Pedig odafenn a gonoszok mindjárt észreveszik a cikikázásukat s odatartanak, mint farkasok a vérszagra. Megáll egyik is, másik is a levegőben, mintha oda volna akasztva s verdesi a szárnyát, tempózik a magasban — mindig csak egy helyen; ekköz-



ben azonban le nem veszik szemüket a gyanús helyről — várva, mire végzi az apróság a hanczurozást. Alól pedig mintha megelevenednék a víz pár tenyérnyi folton: mozog, szántják a kicsi testek az egymást keresztező barázdákat nagy hirtelen. A kiálló fűszálak meg-megmozdulnak, rendülnek, mintha beléjük ütődnek valami . . . pedig szél se lebben, fodrot se hány a víz . . . Így folyik egy darabig, de nem sokáig. A halasok pedig csak libegnek tovább is, mert: türelem a halász erénye. Majd elválik úgyszólván, sőt már válik is. Hirtelen nagy zurbolás támad a víz felületén . . . úgy tetszik, mintha valami kis raj szaladna szanaszét . . . és hirtelen ezüstös, aranyos testecskek villannak meg, mint piczurka ékszerek . . . Elérkezett a tevékenység pillanata a türelmes halászmesterek számára. Csak erre vártak! Idegesen megrándul a testük odafent s abban a pillanatban magára szedi egy a szárnyát; azután egyet csattan a víz, amint odacsapja magát a szárnyas halcsiszár s a jövő pillanatban már a levegőben apparitirozza tova ficzkándozó prédáját.

Vadászat közben néhány csér mindig együtt tart, de nagyon laza kapcsolat van köztük; nagy csapatokban azonban sohasem egyesülnek; hanem ha lövésnek esik áldozatul egy közülök, akkor minden irányból elősiet a környék valamennyi csérje és a kis czerkókkal közös csapatba gyűlve, nagy rimánkodások, siránkozások közt lebegnek megholt társuk hullája felett és valósággal el-siratják azt: „temetik a pajtásukat“ . . . mint a halászok mondják — s ez igen megható látvány.

Gyakran megtörténik, hogy az egymást kisértető csérek összemarakodnak a préda felett és nagy krijjegések közben kergetősdire fogják egymással a dolgot, sőt rá is csapodnak egymásra, mérges hangokat hallatva.

Életfentartási tevékenysége a csérnek majdnem szakadatlan; folytonosan a vizek felett jár-kele, többnyire lassúdad röpdéléssel, de néha csapongva, mintha kibontott fehér keszkenőt dobálna a szél, miközben egyre azt hajítja a madár, hogy: „csér, csérrr . . .“

Amint többször tapasztalni alkalmam volt, a csér főleg az apró süllőket, a sügért, mindennemű keszeget, de főleg a kűszhalat ragadozza, azonban vizi rovarokat is eszik.

Mint igen kényesfajta, érzékenytestű állat, tavaszkor meglehetősen későn, körülbelül április közepe táján érkezik hozzánk ez a madár — s kései felvonulásának megfelelőleg fészkelése is későn történik: május hónapban. Rendesen előfordulási körében nagyobb tavak, nagy folyamok vidékén s torkolatánál — főleg kavicsos zátonyokon stb. rakja le tojásait május vége felé. 2—3 tojása van, melyek többnyire valami általa kapart földi vaczokban található, mert tulajdonképeni fészket ritkán épít a csér, zombékos és nádtörzsös helyen azonban összehalmoz valami fészkeszerű vaczot költés céljára. Különben pedig telepeken fészkel közel egyik a másikához; mindamellett a csértojásokat, kivált kavicsos helyen, nagyon nehéz megtalálni, pedig sokszor üdvös dolog volna már magjában megsemmisíteni némely helyen a jövő efajta nem óhajtott kártévőit.

Őszi elvonulása a csérnek aránylag igen korai, a mennyiben a költés befejezte után nyomban megkezdődik lokális mozgalmak a cséreknek s rövid idő múlva az igazi őszi nagy takarodóba szakad bele, a mely már szeptemberben elviszi az utolsó példányt is tőlünk.

A mi a csér külsejét illeti, bővebb leírásra az alig szorul, a mennyiben minden halászmesterek igen jól ismeri ezt az ezüstszerű, fehér s halványkék-szürke

tollazatú madarat, melynek fehér farka igen jellemzően mint a fecskénél: erősen villázott és különösen két szélső farktolla igen hosszú. Fő ismertető jegye még fehérbe ragyogó tollán kívül vörös csőre és ugyanily színű lábai. Teste egyébként jelentéktelen nagyságú, körülbelül akkorás, mint a rigó, de persze hosszú szárnyaival s farkával, kivált röptében, jóval nagyobbak látszik. Hossza körülbelül 33—34 cm. Jellemző jegye még a fekete tarkó és fejtető.

A halász cséren kívül a csérnek még három faja fordul elő nálunk, az egyik:

a *kis csér* (*Sterna minuta*). Ez a faj röptében tekintve is jóval kisebb az előbbinél, különben körülbelül pacsirta nagyságú, hossza megközelítőleg 20—21 cm. — Csőre és lábai ennek sárgák; homloka fehér; feje'etején és tarkóján, valamint szemén keresztül csőre tövéig fekete sávja van. Színezete különben fölül halványszürke; néhány vezértolla palaszürke, alól széles fehér szegéssel. Farka ennek is erősen villázott. — A *fiataljai* sárgás homlokúak; hátuk sárgásszürke, világosabb szegésekkel.

Ez a faja a csérnek ma már éppen nem közönséges, ámbar költ is nálunk még imitt-amott, különösen a Duna kavicsos szigetein.

Hazánk délvidékein tavaszi vonulásakor régebben tömegesen mutatkozott, sőt az alföldi vizeken néha még ma is nagy számmal kerül elő áprilvégi vagy májuseleji átvonulása alkalmával.

Ezek is földi vaczokba rakják le tojásaikat, melyeket az előbbi faj módja szerint részben a nap melegével költetnek ki, mert ők maguk egyfolytában hosszabb ideig nem szeretnek a tojásokon üldögelni, a mennyiben izgatott természetük folytonos mozgékonyaságra készíti őket.

Halászati szempontból tekintve, a *kis csér* is szinte a professionátus haltolvajok közé tartozik. Egyike a legtelhetlenebb halzabálóknak s emiatt aránylag majdnem kártékonyabb, mint az előbbi nagy rokona, de sokkal mozgékonyabb is és prédáját nemcsak repülés közben, de uszkálva is keresi. A hálnak nem az apraját, hanem a nagyját válogatja: újjnyi hálnál alább nem igen adja.

Egy másik csérfaj még nálunk:

a *nevető csér* (*Sterna nilotica*). Ez a madár a 70-es években nagyszámmal fordult elő az alföldi sárréteken és több helyen költött is a Duna vidékén. Igen sok fészket lehetett találni Mosonmegyében is, valamint a Fertőnél is fészkel mai napig is és előfordulására nézve is elég gyakori még a Hanságban stb.

Külsejét tekintve kisebb galambnagyságú, de karcsúbb a teste. Kültekintete inkább sirályra, mint csérre emlékeztet és kivált röptében tekintve, inkább tekintélyes nagyságú sirálynak, mint csérnek látszik. A csőre is erősebb, mint a csérnek szokott lenni, a szárnya pedig farka végén túlterjed, farka azonban aránylag kissé rövid s csak kevéssé villázott; csüde hosszú. Színezetét illetőleg, jellemzi a fekete csőr s ugyanily színű kis lábai. Feje télen fehéres-szürke, nyáron fekete. Fölteste kékes-hamuszürke, alól fehér; ősszel fehéres feje s a tarkótól szemén át fekete foltos lesz stb.

Hossza 31—32 cm. — annak daczára, hogy jóval erősebb a halászcserné!

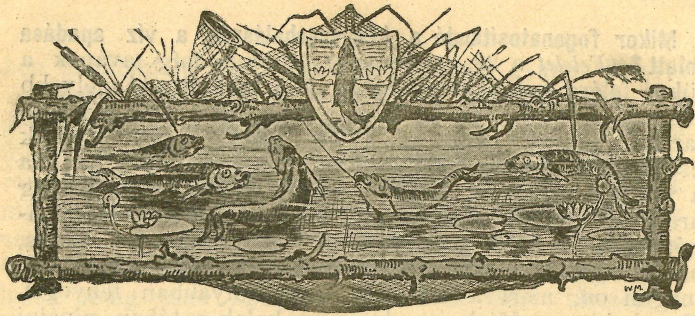
Életmódja a sirályok és csérek kevert rokonvonásait árulja el, de igazi professionátus halrabló madár, sőt a vizimadarak tojásait és fi-it is fölfalja.

Fészket kis zátonyokba, homokhátakra vaczolja magának, csekély mélyedést kaparván, 2—4 tojása van.









— o VEGYESEK o —

**Nemzetközi halászati kongresszus Bécsben.** A szentpétervári halászati kongresszus határozatából kifolyólag az 1905. évre tervbe vett bécsi nemzetközi halászati kongresszust az osztrák halászati egyesület, mint intéző u. a. év június 4–9-ig terjedőleg hívta egybe. Mint értesülünk az előkészületek széles alapon folynak s úgy szak-, mint tudományos körökben általános érdeklődés tárgyai. A kongresszus szabályzatát és munkaprogramját már szét is küldték. Abból kivehetőleg a kongresszussal együtt szakszerű és tanulságos kirándulásokat is terveznek. Részt venni szándékozóktól jelentkezéseket elfogad, valamint általában felvilágosítással szolgál a rendezőbizottság Wien, Schanflergasse 6.

**Vén aranyhalak.** Valószínűleg csak kevés ember tudja, hogy az aranyhalak a hosszúéletű teremtmények közé tartoznak. Van Washingtonban egy család, a melyik több mint 50 év óta gondozza egyazon aranyhalakat, olyan sikerrel, hogy azok ma épp oly élénkek és vidorak, mint akkor voltak, a midőn a családhoz kerültek. A szentpétervári császári aquariumban pedig néhány darab olyan hal van, a melyeknek kora 120–150 év között változik, sőt ha hitelt lehet adni egy chinai buddhista papnak, ez a templom udvarán levő haltartóban olyan szentelt aranyhalakat őriz, a melyeknek kora évszázadokra terjed.

**Alapos intézkedés.** Troppauból írják, hogy osztrák Sziléziának keleti részén a rákpusztulás mindnagyobb méreteket ölt. Elejét veendő a rákállomány teljes megsemmisülésének, a tartomány helytartója rendeletileg akként intézkedett, hogy a bielitzi és frideki járások, valami t Teschen város területén 8 év tartamára megtiltotta a vizekből rákot fogni, ilyeneket szállítani avagy elárúsítani. Külföldről eredő rákot vendéglőben is csak a közigazgatási hatóság engedelmével szabad árúsítani.

**Csalódás érte Alto a városát** a mikor a halcsarnokban az árúsító-helyeket árverezte. A halkereskedők kéz alatt akarták ezen helyeket kivenni s e végből ajánlatot tettek a városnak. Ajánlatuk folytán mintegy 28.000 márkát jövedelmezett volna a halcsarnok a városnak. Azonban ezt keveselte a város és nyilvános árlejtés megtartását rendelte el, a hol azonban 11.000 mk. kisebb összegben sikerült az árúsító-helyeket kiadni.

**Az angolna vándorlásáról.** Finnországban, az ottani déli tenger partjain régóta észlelik az angolnák ama szokását, hogy augusztusban keletről nyugat felé vándorolnak. Erről teljes bizonyosságot szerzendő, a múlt év folyamán Nordquist dr. és Palmien tanár Helsingforsban tettek újabb kísérleteket. Nevezetesen augusztus hó folyamán fogott 40 drb angolnát oly módon jelöltek meg, hogy azok uszóiba különböző helyeken színes selyem fonalat húztak s azután őket más-más helyen szabadon eresztették.

Majd a skandinaviai, német és orosz lapokban fölhívásokat tettek közzé, hogy aki ilyen megjelölt angolnát fogna, azt küldje el Nordquist dr.-nak. A jelölésre használt fonalak számát és színét elhallgatták, nehogy mistificációnak legyenek kitéve, a mire nézve volt is példa Svédország déli részéről. A kieresztett és megjelölt angolnák egyikét a svéd tengerparton, Möddenben csakugyan kifogták és így megállapították, hogy ez az angolna 25 nap alatt 350 km. utat tett meg. Ezzel bizonyítva van tehát nem csak az, hogy az angolna Finnország felől Svédország felé vándorol, de az is hogy mily átlagos sebességgel végzi ebbeli utazását.

**Beteg halak vizsgálata.** A m. kir. állatorvosi főiskola kórbonctani intézete (Budapest, Rottenbiller-utca 23. sz.) illetve ennek a vezetője dr. Rátz István ny. r. tanár készséggel teljesíti a beteg halak megvizsgálását. Haltenyésztők, valamint tógazdák jól teszik, ha megbetegedett, avagy beteges elváltozásokat mutató halakat a fenti cím alatt postára adva, mentül hamarabb beküldik. A vizsgálat legsikeresebben élő állatokon végezhető. Ha azonban élettelen halakat lehet illetve kell beküldeni, ezekből legalább 4–5 darabot kívánatos útnak indítani és pedig egyenkint begöngyölve, akár fagyapot, akár tőzeg avagy fűrészpor közé annyi jéggel együtt, a mennyi előreláthatólag eltart a szállítmány megérkezéséig. Tájékoztatás végett szükséges az észlelt kórtüneteket, valamint a halak tartására vonatkozó körülményeket is leírni és beküldeni. Rátz tanár úr kész a netáni kérdésekre akár levélben, akár lapunk útján felelni.



**Tudomásul a vadászat és halászat kedvelőinek.**

A többoldali felszólítások és biztatásoknak engedve, elhatároztam saját mintázatú gavallér-puskáimnak és messzehordó fegyvereimnek további gyártatását.

Fegyvereim elsőrendű francia, belga és német gyárakban készülnek a létező legjobb anyagból, pompás és elegáns kiállításban a fegyvertechnika minden vívmányának tekintetével. Böhler, Cockerill- és Krupp-féle aczél, avagy tetszés szerint eredeti belga vagy francia damaszt-csövekkel. Fegyvereim löképesége versenyen felül, áruk pedig oly jutányos, hogy hasonló fegyvereket boltban vagy gyárban két, sőt háromszorosan árban sem kaphatni. Fegyvereim szolid előállítás és kitűnő anyag tekintetében egyformák, csak a vésetek gazdagsága és a kiállítás dísz tekintetében különböznek egymástól s ehhez mérten áruk 52, 58 és 65 forint darabonként Lankaster-rendszerben, kettős csövel és kétszeres, háromszoros, illetve négyszeres reteszávarzatival. „Eredeti Lakatos K.-féle messzehordó gavallér-fegyvereim, új konstrukcióban 80 és 120 lépésre belőve (160 méterre is még éles sörétlővést adnak), perfect, elsőrendű előállításban: darabonként 100 és 120 forintért kaphatók.

Bővebbet kívánatra levélileg (válaszbélyeg). Csak oly megrendeléseket vehetek tekintetbe, minthogy nem üzleti célzattal, hanem csupán szívességből közvetitek: melyekhez a teljes vételár csatolva van, mert a fegyvereket magamnak is készpénzzel kell fizetnem.

Kaliber tetszés szerint. Hal- és tőörök számára kitűnően készített, egészen olesó fegyvereim vannak 26 forint árban, jó II. rendű aczélesővel, hosszukulosos záróval, angol modoru kiállításban.

Levelek, megrendelésekre nevemre (Budapest, II., Csalogány-utca 26.) címzendők.

Lakatos Károly.

