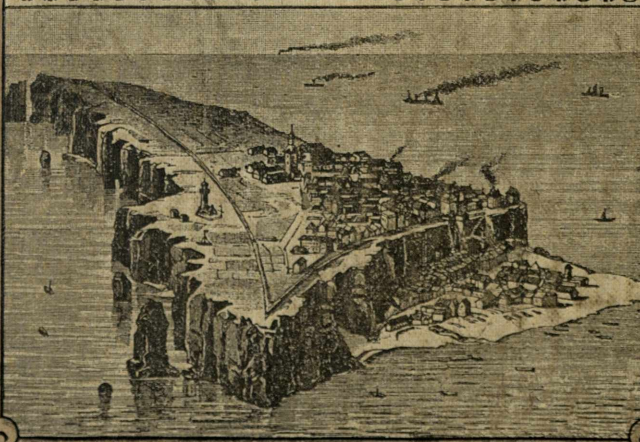




# IFJUSÁGI KÖNYVTÁR

Szerkeszti  
DR. SZEMÁK ISTVÁN

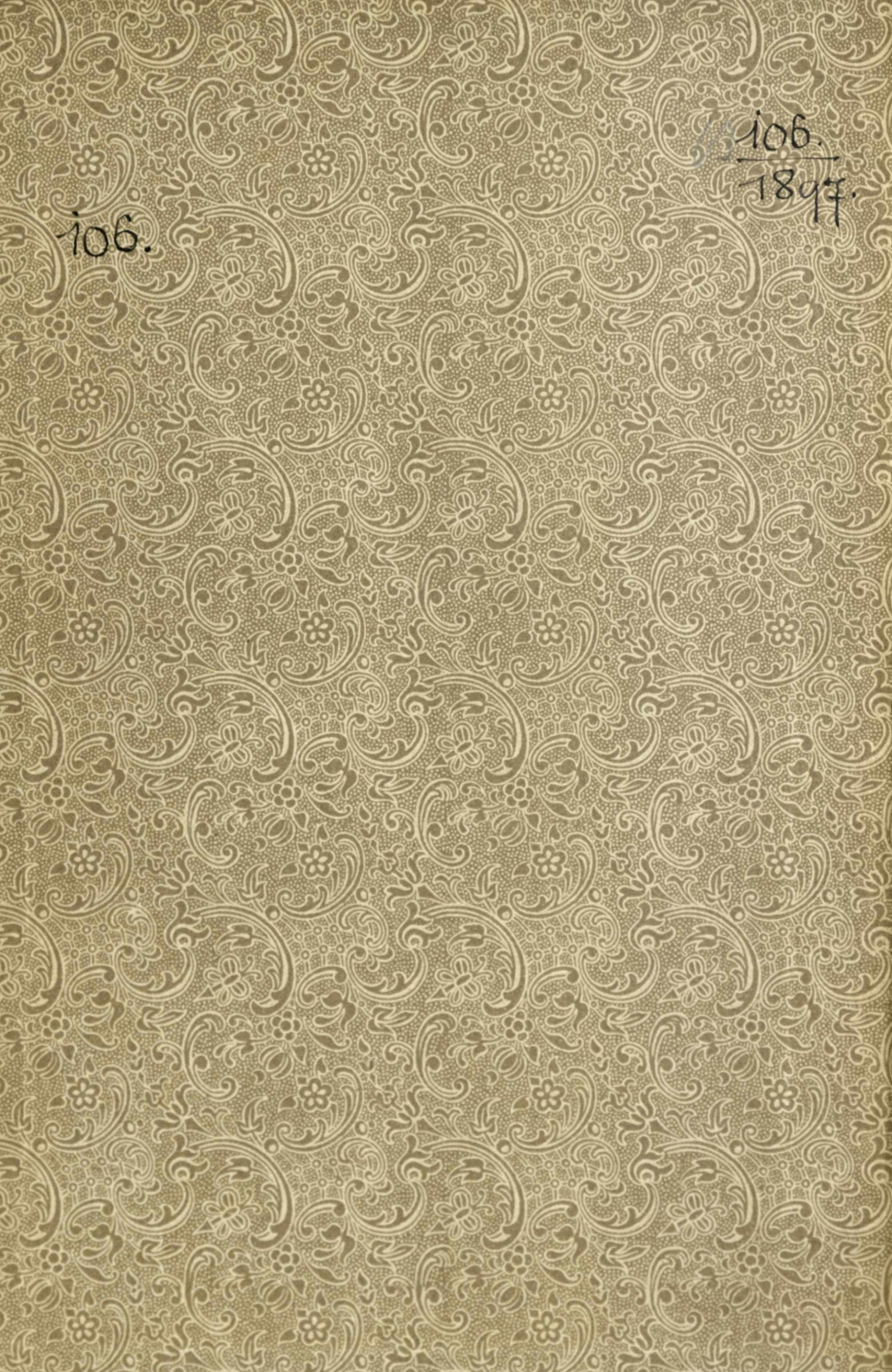
KÖZÉP-EURÓPÁBÓL  
IRTA  
FANUSZ ISTVÁN.



4.

Kiadja: Stampfel Károly, Pozsony.

szám.



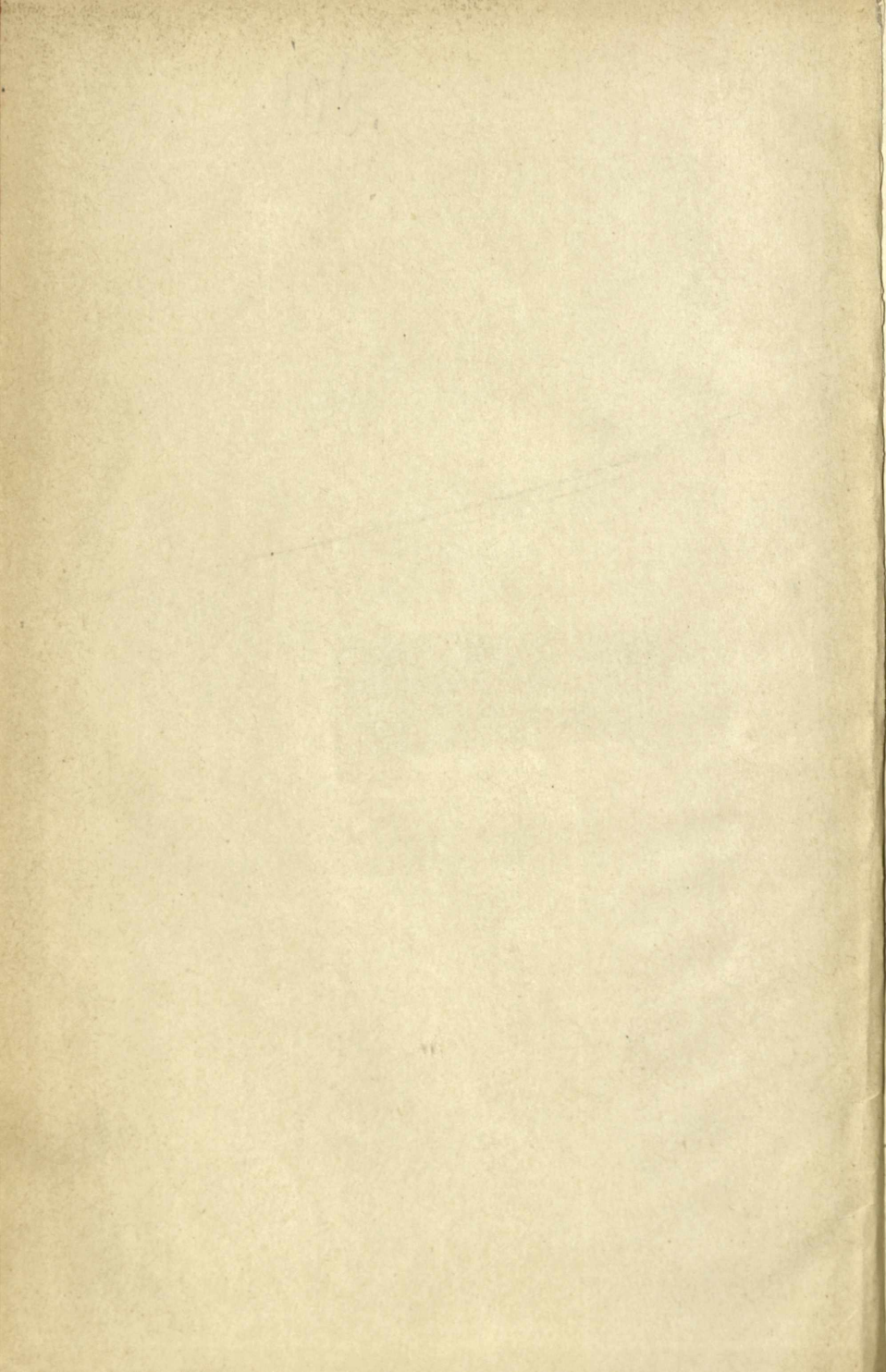
106.

106.  
1897.

Katona József Könyvtár  
Kecskemét



D51000312159



# IFJUSÁGI KÖNYVTÁR.

SZERKESZTI Dr. SZEMÁK ISTVÁN.

---

## KÖZÉP-EURÓPÁBÓL

### FÖLD- ÉS NÉPRAJZI KÉPEK.

IRTA

HANUSZ ISTVÁN.

Nincs a Magyarföldön kívül jobb élet  
e földön itt s máshol kenyeret, bort és  
pecsenyét ne keress.

Szaller György 1796.



POZSONY-BUDAPEST.

—  
KIADJA STAMPFEL KÁROLY

es. és kir. udvari és kir. akad. könyvkereskedő.

KECSKEMÉTI KÖNYVTÁR

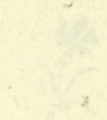
1876. MÁJUS 15. 1911. MÁJUS 15.

KECSKEMÉT TH. VÁROS  
KÖNYVTÁRA

FÖLD- ÉS MÉRPÉLJÉZ KÉPES

HAROSZ VÁROSA

1876. MÁJUS 15. 1911. MÁJUS 15.



KECSKEMÉTI KÖNYVTÁR

## Európa városainak fekvése.

**A** földkerekség kiváltságos pontjai azok, hol nagyobb embergyűjtő centrumok bírnak keletkezni, és oly sokfélék a föltételek, melyek a városok keletkezését lehetővé teszik, hogy szinte nehéz előre meghatározni, hol boldogulhat valamely új alapítás, hol nem. Közönséges a hiedelem, hogy a hol bő asztalt terített a természet, ott jelennek meg a fogyasztók tömegesebben, — holott ennek is egyszer-másszor ellentmond a tapasztalás.

Ha még oly dús is helyenkint a középzásiai pusztá; ha még oly virágosnak találja is azt, ki tavasszal változatos síkjait bejárja; ha nagy termőképes területeket foglal is magában: az egy helyben való megtelepedést, ottlakást az ahoz való ragaszkodást mégis csak a legáldottabb pontjain engedi meg. Jövés-menést, kóborlást, vándorlást, fölmerülést meg eltűnést követel meg csaknem mindenik gyermekétől; azt követeli állattól, embertől, a ki egyáltalán rajta él és mozog. Egyes részein hatalmat vehet a szántóvető, falut, várost építhet is; de a pusztát a maga egészében mégis örök időkre csak a nomád pásztoroknak lehet birtokba venniök, mint a kik mindenféle körülményekhez hozzá tudnak simulni.

Tisztelet ezért a régi városoknak, hogy hosszú idejű létezésökkel kipróbálták, adhat-e az emberek tömörülésére, boldogulására lehetőséget az a pont, a hol évszázak vagy talán évezrek óta állanak. Maszlaghy Ferencz azt írja, hogy Berlin, Drezda, München kaczer, modern úrhölgyek, kiknek kötelességből tesz az ember vizitet; Augsburg, Regensburg csunya ránczos vén szűzek, kiket meglátogat az utas, mert fél a

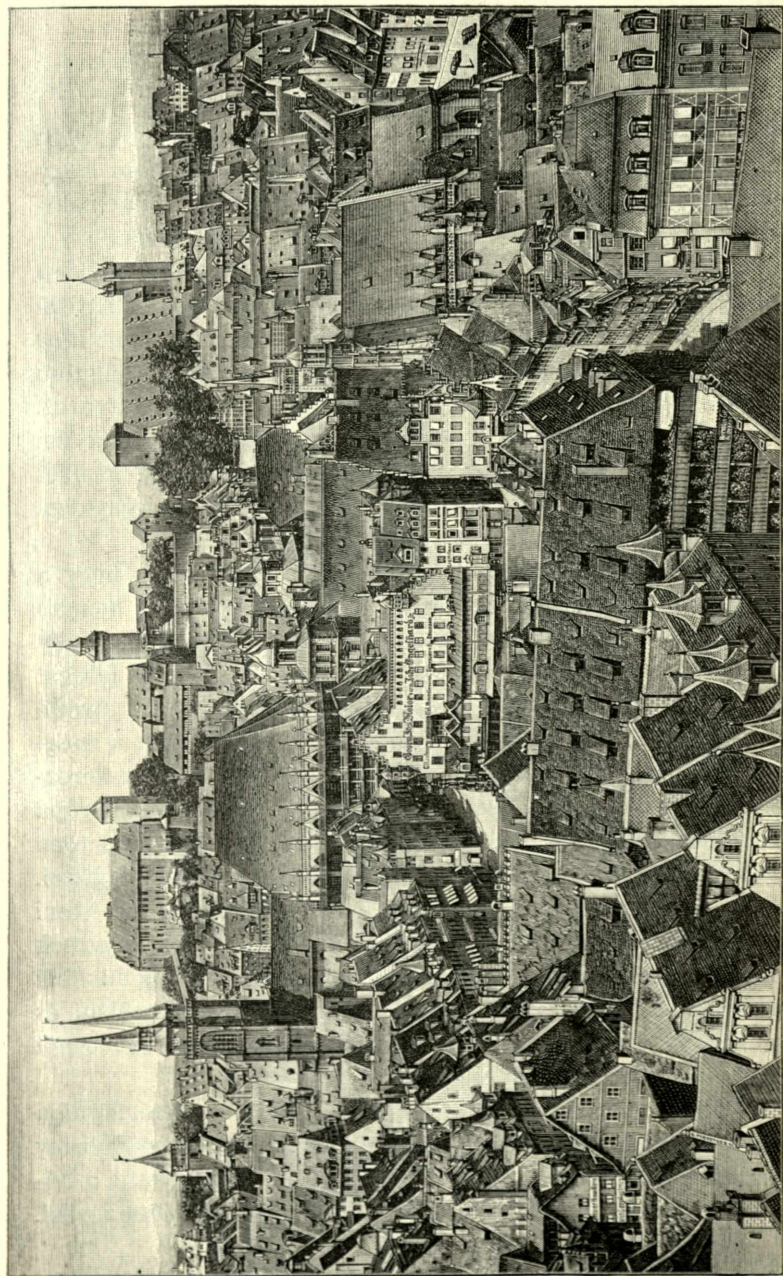
nyelvöktől; Linz, Grácz kiszolgált invalidusok, szivesen beköszönt nálok az ember egy szóra, de aztán tovább siet: **Nürnberg** azonban szerető kedves nagynéni, régi szépség nyomaival a lelkén és arczatán, kit fölkeresnünk ünnep számba megy.

A Tiberis egyik kanyarulatánál kis sziget nyúlik a folyó közepén, melyet a legrégebb időkben halászok népesítettek be, mert bár kisebb a Tyrrhen tengerben a dagály és apály, mint az óceánokon, ott mégis érezhető, s a tenger vize csaknem egészen Rómáig föltolul. Ez nemcsak a hajózásra nézve előnyös, de a halászat is hasznát veszi, minthogy a vízzel a tengeri halak is egészen odáig fölmennek, s a kis sziget környéke bővelkedik halakban; akkor legalább úgy volt, mikor Róma épült. Nem pásztorok alapították azt, hanem halászok, lakossága a farkastermészetet később öltötte föl s alapítási mondáját is hozzá idomította.

Nem dicséri a fekvését Goethe, sőt részvételt gondol a kényszerített települökre, kiket az ifjú **Róma** harcziás népe szorított hajdan arra, hogy kedvesebb helyt épült városaikat odahagyva, a Tiberis fölszálló ködeitől elnehezült levegőjű új városba gyülekezzenek lakni. És mikor Róma végtére mindent elnyelt, akkor gazdagai mégis csak oda építtették villáikat, a honnan őseik egykor Rómába költöztek. Nápoly szabad fekvéséhez képest, úgymond, Róma olyan, mint valamely rosszul elhelyezett kolostor.

Négy európai fővárosnak ítélte oda Humboldt Sándor a nagyszabású szépség elsőrendű díját. Közöttök három, ú. m. Konstantinápoly, Lisszabon és Nápoly tengerparti városok és szépségök vonzó varázsában talán épen akkora része van a tengernek, mint szárazföldi környékeknek. A negyedik **Prága**, szárazföldi város, és így pusztán páratlanul festői fekvésével, történeti emlékeivel és jeles egyházi megvilági épületeinek nagy számával szolgál rá versenytársai





Nürnberg.

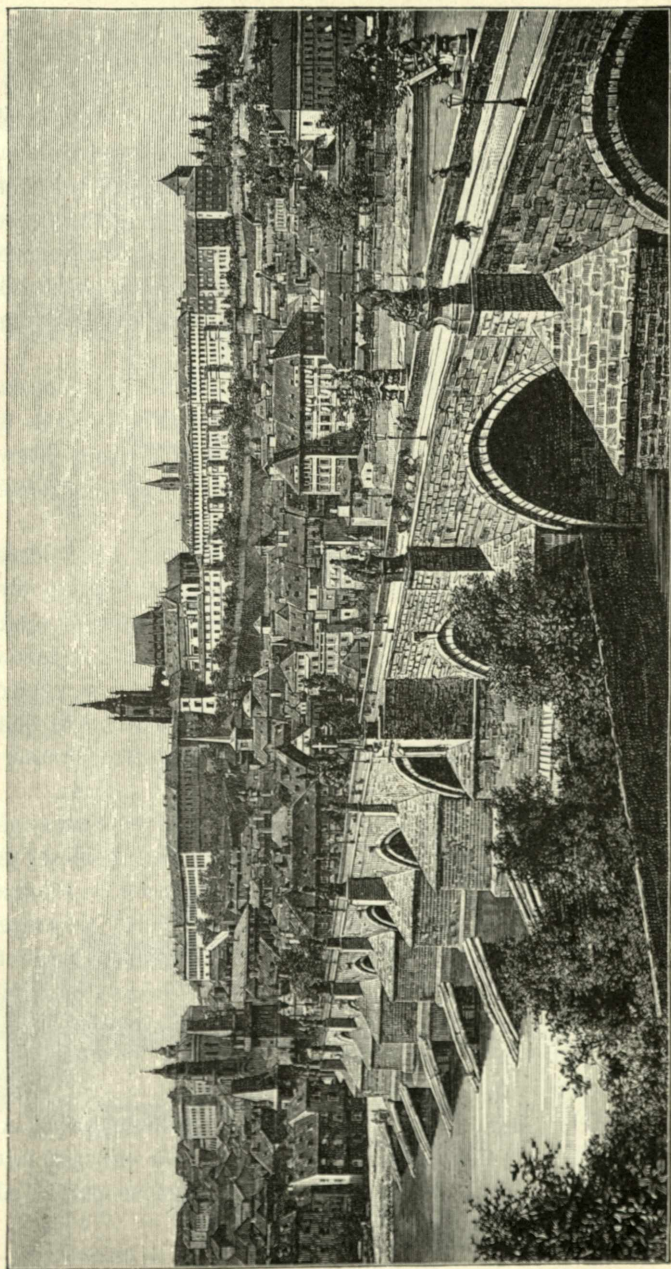
között az elsőségre. Humboldt életéveiben (1769—1858) Budapest még külön két város volt, és maga sem hitte, hogy oda fejleszti az idő, a hol ma van, — Humboldt ma valószínűleg őt említené a három elsőrangú szépség mellett.

Konstantinápoly olyan hölgy, kit a természet minden pompával fölékesített úgy, hogy első pillanatra elbűvölő hatást bír előidézni; csak a közelebbi ismeretség tanít meg rá, hogy hiányzik nála a kellő műveltség s ragyogó külszine alatt szennyes czafatokat rejteget. Pedig ugyancsak régi város. Kr. e. 657-ben Byzas megarai polgár alapította, kitől ősi Byzantium nevét kapta; van még részlet a falból, melyet Byzas neje Phidalia épített. Sőt mikor még előbb igénytelen thrák gyarmat volt, Ligosz név alatt ismerték.

• Már Augustus császár foglalkozott a gondolattal, hogy a római birodalom székhelyét arra a pontra tegye át, a honnan egykor Trója uralkodott a Hellespontos torkolatán. Nagy Konstantin császár ugyanazon vágtyól vezérelten más falakat is kezdett huzatni a part mentén, mely az Ida hegy tövétől a rhetei előfokig nyúlik, — de utóbb oda módosult a meggyőződése, hogy Byzantium fekvése jóval kedvezőbb a kereskedelemre és a birodalom megvédésére; a miért is Európa és Ázsia határán azt a helyet választotta, hol egy kezdetben gyöngye görög gyarmat hatalmas köztársasággá birt fejlődni.

Minthogy pedig Konstantin emez új városa az isteni eredet dicsőségével nem kérkedhetett, mint Róma vagy sok más embergyűjtő középpont, azt bocsátotta politikából szárnyra a császár, hogy isteni parancsot nyert álmában és annak folytán kell a már korgyöngeségben szenvedő úrnőt szép ifjú hölgygé átvarázsolnia.

És midőn római szokás szerint az új város területét dárdája vasával barázdálta körül s azt mondák neki, hogy túlnagy kiterjedésüre szabja, azt felelte, hogy mindaddig folytatja a bővítést, míg csak meg nem áll az, a ki láthatatlanul előtte lépdel.



Prága. (A Károly-híd és a Hradsín.)

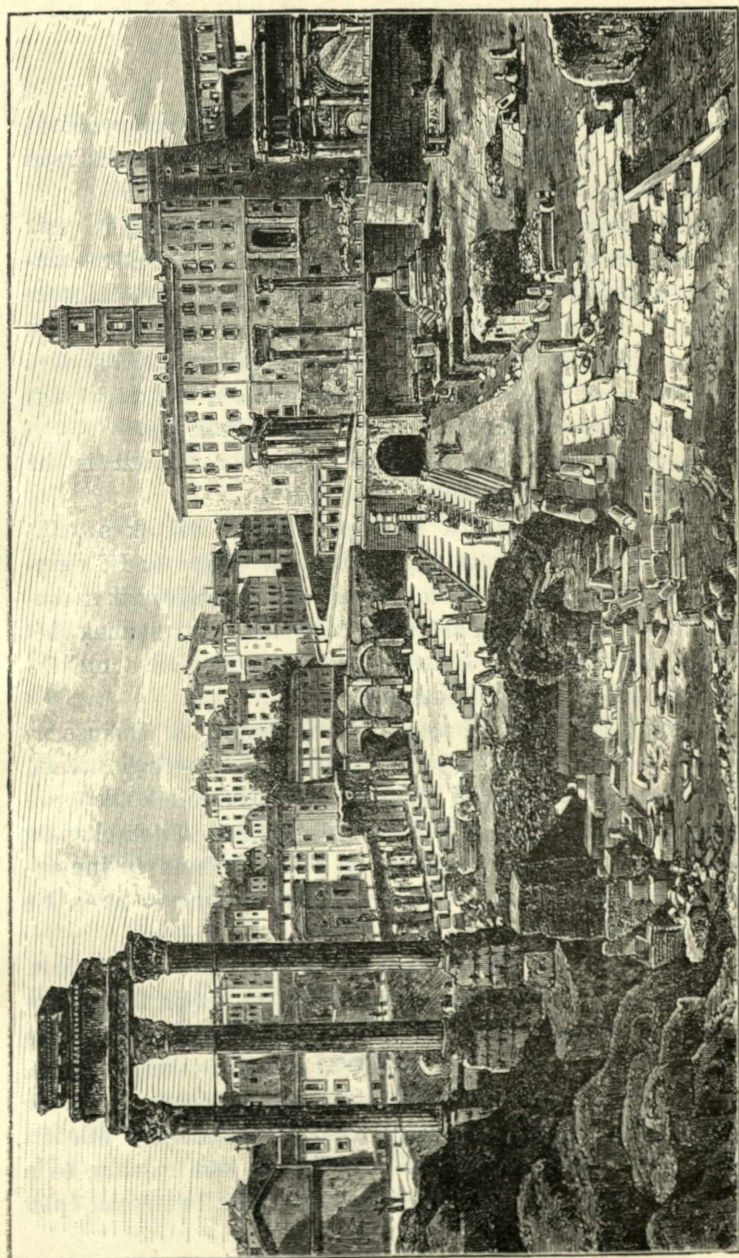
A császár Nea (új) Rómának akarta nevezni, de a hízegés Constantinopolis (Konstantin városa) névvel ruházta föl, mint a mult században Gyula-Fehérvárt Károly-Fehérvárnak nevezték el, mivel Mária Terézia atyja építkezéseket tett ott. Konstantinápolyt a régi orosz könyvek Czaregorod (czárváros) néven emlegetik, a bolgárok Czaregrádnak hívják; a normannok a X. században Myklagard-nak nevezték, mi nagy várost jelent.

Környéke görög lakossága csak »Esz tanbolin« (a városba) néven ismerték, miből az Isztambul, Sztambul török elnevezés származott; az ulemák, a mohamedán szent könyv magyarázói Izlam-Bula (a hit városa) névvel különböztették meg, de ez közhasználatba nem ment át.

Azt mondja Hammer, hogy Konstantinápoly két földrész és két tenger úrnője, Európa és Ázsia fölött hét halmon ülve uralkodik; három tengertől övezve hétszeres trónjáról tekint alá délnek a Propontisra és csatornájára, a halban gazdag Hellespontra, keletnek a kígyozó Bosporusra és a viharos hirhedett Pontusra, mely a Feketetenger; de a mi neki soha el nem évülő kincse és legfőbb szépsége, teszi hozzá Vámbéry, az a Bosporus.

Egy perzsa sah Konstantinápolyba küldötte építő mesterét, hogy nézze meg és építsen neki olyant Teherán helyére. Az visszatérve így szólt: »Trónod zsámolyára teszem le fejemet, uram, de Sztambult ide építeni nem tudok; belső szépségeit utánozni bírnám, de azt nem, hogy a falai aljához naponta két világfejedelem dörzsöli oda homlokát hódolata jeléül. Ezek a Fekete- és a Márványtenger.« És az építőnek igaza volt, de az átellenes ázsiai part közelségének is megvan a maga nagy jelentősége.

Gallipolit számtalanszor elpusztította már ellenség, de mindig fölépült és megnagyobbodott. Strabo már emlegeti mint kis falut, mely Lampsacus átellenében az európai parton áll,



A Forum Rómában.

de idő folytán szerepet cseréltek; az egyik elhalaványodását a másiknak fölvirágzása váltotta föl, mi csak a földrajzi helyzet rátermettségéről tanuskodik.

Fölvirágzása a későbbi macedon királyok idejére esik és rászolgált a Kallipolis (szép város) névre; a keleti császárok megerősítették, mint a Hellespont kapuját, utóbb Velence kezére került és kereszties hadait Barbarossa Frigyes ott vitte át Ázsiába. 1356 óta a törököt szolgálja, a ki Gallipolira fordította nevét, de azon a mostoha kézen sem ment úgy tönkre, mint a Balkánfélsziget sok más városa.

Kedvező földrajzi helyzetnek szokás jelezni azt is, ha valahol két folyó találkozik.

Pavia, hol egykor a lombard királyok laktak s a IV. Károly császár alapította egyetem van, a Ticino és Po egyesülésénél épült. Házak, kertek, szántóföldek szegélyezik szakadatlanul a mérsékelt Európa minden nagy folyamának két partját, faluk és városok épülnek mindenütt, [ahol a mellékfolyók a főfolyóval összeömlenek.

Amint gyakorta mondogatják, a Szajna, a Themse, a Rhone, a Loire nem egyebek, mint hosszú, mozgó utcák, melyek annak a rengeteg városnak egyes részeit kötik össze egymással, mely őket a forrásuktól egészen a torkolatukig szegélyezi. A ki Passau fekvését az ölelkező Duna és Inn találkozó pontján látta, az megérti, mint daczolhat az a kis város századok viharáival.

Lyon város a Rhone és a Saône összefolyásánál fekszik. Földrajzi értelemben a Rhone a főfolyó, és mégis többet köszönhet a város a mellékvíznek, melyen évente 400.000, a Rhone folyón ellenben csak 250.000 tonna árú érkezik Lyonba. A város legrégebbi része a székesegyházzal együtt a Saône jobb partján fekszik, a csirája tehát ott keresendő; átlépett utóbb a balpartra, terjeszkedett a Rhone jobb oldalán, és a mi belőle annak is a balpartjára átkelt, csak hézagosan épült

új telep még. Ez német nyilatkozat, Peschel Oszkár tette elég régen.

Vele szemben nyomatékosan jegyzi meg Elisée Reclus, hogy Franciaországnak egy városa sincs földrajzi fekvésénél fogvást abban a helyzetben, hogy több igényt támaszson fővárossá válni, még magát Párist sem véve ki, mint Lyon.

Ártott azonban neki egyrészt Amerika felfödözése, mely a nemzetközi forgalmat az Atlanti óceánra terelte, másrészt a montcenisi vasútvonal, mely Páris felől Olaszország felé való mentében Amberieu és Maçon irányában egész jogosulatlanul kerüli el a francia déli metropolist. Lyonnak így is naponta 250 induló és érkező vonata van, be nem számítva az ünnepi vonatokat, meg a viczinális vasútakat.

Lyonéhoz hasonló fekvésű város Avignon a Durance torkolalánál, Coblenz (Confluens) a Moselnél, Mainz (Mains Stadt) a Majna fokánál, Mannheim a Neckárnál, Ulm az Illernél, Regensburg a Regen-nél, Enns a hasonnevű víznél, Belgrád a Szávánál, Nikápoly az Olnál, Galacz a Szeretnél, Nishnij-Nowgorod az Okánál.

E város elhasznált névalakja Nishegorod, és 1816 óta az a pont, hol kelet és nyugot árúi a Volga és az Oka egyesüléséből háromfelé nyíló úton érkeve találkoznak. A városnak állandó lakossága alig 13-adszáz ezer lélek, de szeptemberben meghaladja a 180.000-et; az egész vásári forgalom, mely a késő nyár és kora ősz érintkezésekor ott két hónapig tügzik, fél millió jövő-menő kereskedőt számlál.

Azt hitték, hogy a vasút kiépítése meggyöngíti fontosságát, holott épen az ellenkező történt vele; 1868—1881 között az árúforgalom 120 millió rubel értékről 246 millióra szökkent (egy rubel átlag 1,5 frt), az árúraktárak száma 5700-ról 6300-ra. Ma 225 millió rubelig becslik világvására árúforgalmi értékét, raktárai meghaladják a 7000-et. Ez a

földrajzi helyzet műve, melynek kihasználását a vasúti összeköttetés csak elősegítette.

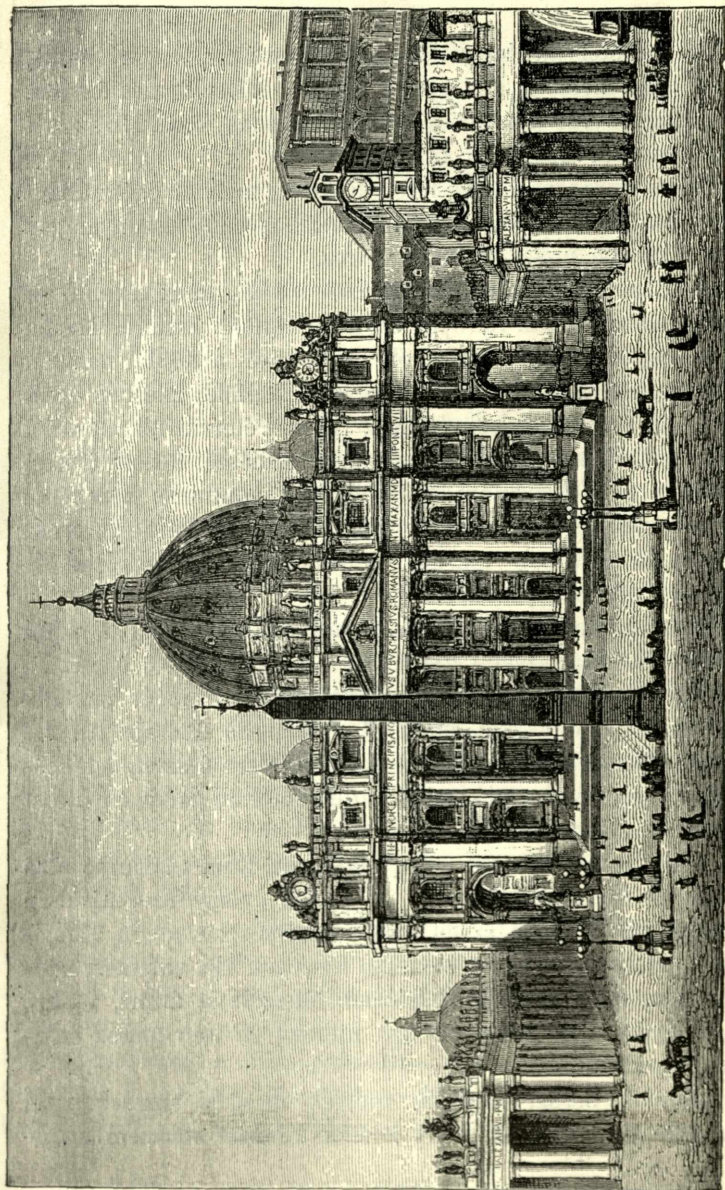
Meglepetéssel vegyest bámulatba esik az, ki nem vásárolkor érkezik Nishnij-Nowgorodba és a vasútállomástól az Oka alacsony partja mentén a Volga irányában a városba igyekszik.

Jól kövezett tiszta utczákon meglehetősen számban lát impozáns épületeket, nyír- és nyárfáktól árnyékolt nagyszabású főutczát, csinosan ívelt hidakkal ellátott csatornát, hatalmas víztartó tornyot, a pompás Newsky Sándor székesegyházat, börsét, színházat, hoteleket, piacztereket, szóval mindent, mi egy életrevaló, népes kereskedővárost jellemez, — de élő lénynek a nyomát sehol. Fű és gyom burjánoz az élettelen utczákon, az üres sugárútak fái zavartalan dalolnak a madarak, a számtalan raktár és bolt-kirakat zárva van, nem hangzik harangszó a tornyokból, soká bolyonghat az idegen az utczákon, míg emberrel vagy épen kocsival találkozik. Így látta Kennan György.

Nem véletlen dolog az, hogy a legéjszakibb fekvésű főváros, Szent-Pétervár az egyenlítőtől a sarkhoz való közeledés útjának csak a második harmada határpontján, a szélesség 60-ik fokánál birt fejlődni, és mondhatni, ott is csak fejedelmi parancsszóra olyan nép között, mely vakon engedelmeskedni előbb tanult, mint gondolkodni.

De mind a *czári sic volo, sic jubeo* (így akarom, így parancsolom) ige, mind az alattvalói föltétlen alkalmazkodás siker nélkül maradt volna, ha esetleg a helyi körülmények nem kedveznek vala Nagy Péter czár és a nagy orosz nép eme közös vállalatának; mert tény az, hogy a földrajzi helyzetadta természeti viszonyok a valódi gazda az ember letelepülésénél, — azok megkérdése nélkül számítást tenni hálátlan munka, miért is, a hol azt kellő figyelmen kívül nem hagyták, ott a siker sem maradhatott el.





Szent Péter temploma Rómában.

Szent-Pétervár alapja lőn ugyan az oroszok tengeri hatalmának, de a nemzeti középpont, hol a népélet összes fonalai, az egyházi és világi érdekek összpontosulnak, csak Moszkva maradt, a czár koronázó városa.

Nincs város az orosz birodalomban, mely az egész állam történetét, kiterjedését, a távol külföldre való viszonyait oly híven tükrözné vissza, mint Moszkva.

A Finn-öböl melléki új főváros inkább kereskedelmi és kikötői jellegű, ablak Európa felé és a külföldi kultúra, idegen szokások góczpontja; épen oly külföldies a többi nemzeti város mellett, mint idegen mesterektől külföldi ízlésben épült palotái az orosz kabakok mellett. Szent-Pétervár alapításából csak azt látni, mire képes a szellem a természet fölött; átteszi a székhelyt a birodalom belsejéből, a kontinens közepéből annak a szélére, szögletére, a tenger oldalára, — de az orosz történet Moszkvában maradt, miről maga I. Napoleon is helyesen volt meggyőződve.

Vannak kiváltságos pontok, hol akárhányszor dúlja föl az ellenség vagy elemi csapás az embergyűjtő középpontot, új életre támad az, mint hamvaiból az őskor regés Phoenix madara, mivel a varázs, melylyel a kedvező földrajzi helyzet az öntudatlanul is megbüvölt és letelepedésre késztetett lakosságot édesgeti, csalogatja, mindig ifjú erőttől duzzadoz és várost teremt, ha drága áron is.

Több mint 300.000 ember lakik az Etna tűzhányó alsó lejtőin és tövében. Városok és falvak gyöngyfüzér alakban veszik körül Szicília sziget eme szeszélyes hegyét, a Mongibello-t, mely örök veszedelemmel fenyeget. Ha valamely erősebb lávaömlés az emberi lakások lánczolatát áttöri, tönkre teszi, csakhamar helyreáll az, mihelyt az izzó tömeg valamennyire kihült.

Vannak ősrégi városok, melyek minden korszakon át megtartották rangjokat, mert jólétök forrásai sohasem apad-

tak el, s így mintegy megújhódtak, és építkezésükön alig lát-szanak meg viharos multjuk nyomai. Viszont vannak városok, melyek mélyen aláhanyatlottak egykori polczukról; de mivel az építő kedv a vagyonosság elapadásával természet-szerűen megbénult, legalább a régi idők műemlékeit s ezekkel egykori történeti jelentőségük bizonyítékait megőrizték.

Aquileja sem az egyik, sem a másik csoporthoz nem tartozik. A mi ezt a büszke nevet ma viseli, az egy csoport szegényes ház a termékeny csatornákkal átszelt sikon, minden városi jellemjegy nélkül. A római világvárosból, az Adriai tenger melléki nagy kereskedelmi helyből s Itáliának a barbárok ellen való hatalmas védbástyájából egyetlen fal, egyetlen oszlop sem maradt meg. És a mi még csodálatosabb, a sok templomú patriárka-város szintén eltűnt, kivéve a bazilikát, a harangtornyot és a romban heverő baptiszteriumot, vagyis keresztelő kápolnát.

Hogy kellően kimagyarázzuk ezen úgyszólván egymás fölött támadt két város teljes eltűntét, melyek közül a későbbi, habár fény és gazdagság tekintetében végtelen messzire maradt a régibb mögött, még mindig tetemes anyagi s nagyobb egyházi hatalom kifejezője volt: egyáltalán még nem elég azokra a szorongattatásokra, melyeken a hanyatló római birodalom polgárháborúiban Aquileja átesett, vagy a városnak a húnok és longobardok által történt elpusztítására s a patriárkátus középkori küzdelmeire hivatkozni.

Sokkal inkább szem előtt kell tartanunk azt, hogy e harcziás időkben a földművelés pangásával az egykor viruló szántófldjeiről híres síkság mindinkább elmocsárosodott és a posványi levegő mindenféle betegséget idézett elő, a miért is a patriárkák papokból és szerzetesekből álló nagyszámú kíséretökkel már a VIII. században a kies fekvésű Cividaleba húzódtak, s székhelyökre csak rendkívüli és ünnepi alkalmakkor látogattak el; hogy továbbá az omladozó épületek a tenger-

hez közel kényelmes fekvésüknél fogva századokon át kőbányául szolgáltak, s a Rialton fölvirágzó Velenceze a régi Aquileja köveiből épült.

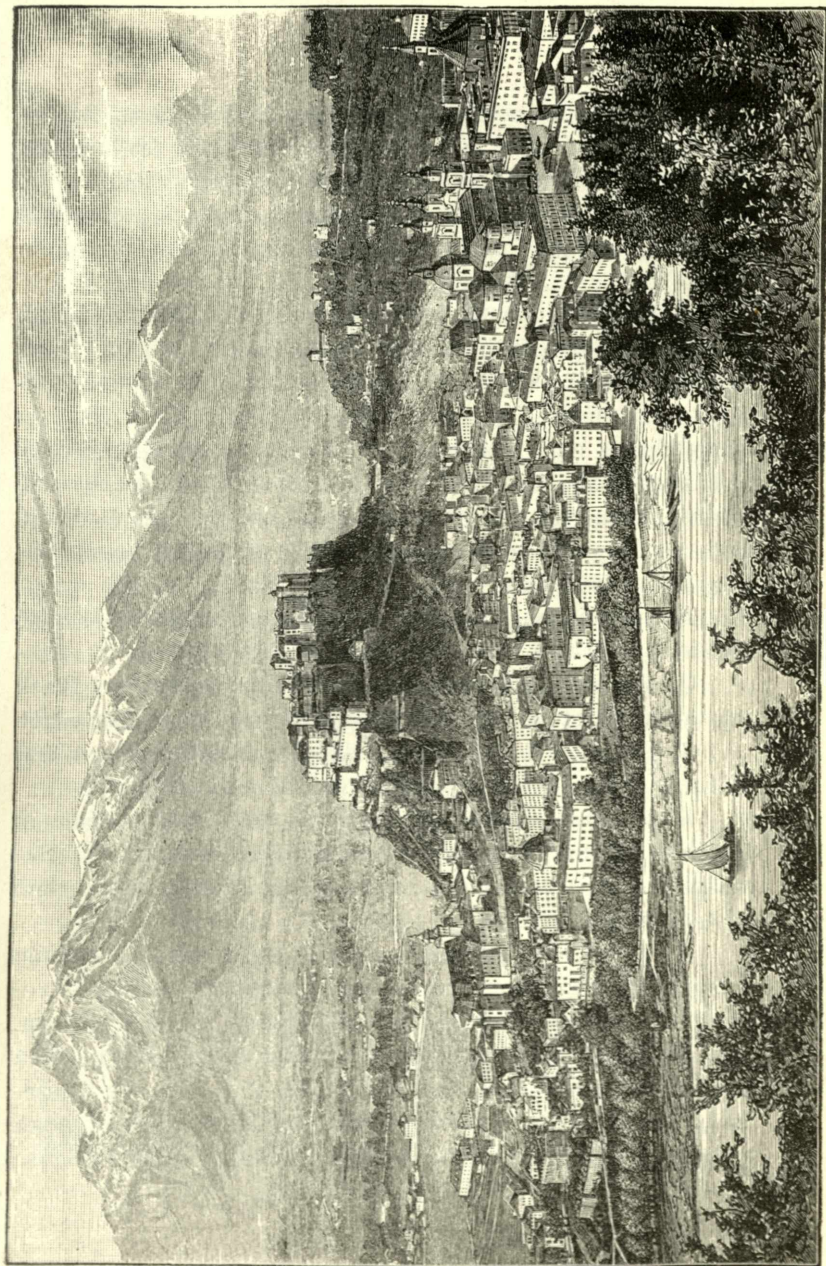
Cordoba spanyol város lassú, de folyton haladó hanyatlását úgy magyarázza ki Hesse-Wartegg, hogy a spanyol nem tud teljesen otthonos lenni a régi mór városban, a miért is ennek ősi palotái nyomhagyás nélkül tünedeznek el.

Olvastam, úgy mond Maghreb történetében a bűvös-bájos mór Versaillesről, melyet Abdurrahman Cordobától nem messze a maga szultánája, Azzachra részére a X. században épített. Évtizeken át dolgoztak rajta; a mózaik anyagot, márványt hihetlen árákon messze országokból hozatta; nem kevesebb, mint 4300 márványoszlop jött Róma, Narbonne, Tunisz és egyéb városokból s a palota előállítási költségei 7 $\frac{1}{2}$  millió dinár-ra (453 millió frt) rúgtak. Benne e mór XIV. Lajosnak 6300 főből álló szerája használatára 300 fürdő volt a palotában.

Reméltem, folytatja tovább, hogy legalább falromokat, alapépítményt, oszloptöredékeket találhatok még belőle; e végből kikocsiztam Dehesa-ba, mely 4 kilométernyire van a Sierra Morena lábától és ma Guadalcazar marquis tulajdona. Láttam téres mezőket, narancs-ligeteket, mindennemű ültetvényt, de Abdurrahman palotájából nyomokat sem. Osztózik ennek sorsában Alcazar is, annyira omlanak tornyai meg falai, hogy maholnap a lakóházakra kerül a sor, és ki tudja, nem fog-e a közel jövő század utazója olyan romokon járni ott, mint én pár év előtt Carthago helyén?

Mindenütt, hol a környező helyeken keresztül út- és kijárási nyílik a síkságra, hadi és kereskedelmi tekintetben jelentős középpont keletkezik, mely annál nagyobb jelentőségűvé fejlődik, minél több út találkozik az illető helyen.

Nem a vidék szépsége, mely iránt 1000—2000 évvel ezelőtt valószínűleg nem igen volt kifejtett érzékök az embereknek, okozta azt, hogy **Salzburg** helyén város épült.



Salzburg.

Ezt más törvényből kell kimagyarázni, mely az Alpoknak úgy északi, mint déli párkányán mindenütt érvényesnek mutatkozik. A hegység szélén található városok ott jöttek létre, hová nagyobb folyók völgyei torkollanak, és e városok annál nagyobbak lesznek, minél nagyobbak az azon folyók mentén haladó útvonalok elágazásai.

Sajátságos, mond Moro Miksa, hogy Karinthiában falvak és nagyobb községek leginkább ott keletkeztek, a hol a magas hegységből jövő patakok a síkságra ömlenek, mi miatt a községek állandóan árvíz-veszélynek vannak kitéve. Oka az elhelyezkedés eme módjának, nem tekintve a kényelmet, hogy a háztartásban szükséges vizet könnyen lehet megszerezni, főként abban van, hogy a patakokat mint mozgató erőket, őrlő- és fűrészmalmok s egyéb e félék hajtására annál jobban fölhasználhassák.

A liguriai tengeröbölben a la Bocchetta és Giovi hágó torkában a ligurok Antiuma állott, jelenleg Genua.

Olaszországban a sok kis és nagy város közül némelyiknek már a természet jelölte ki helyét s határozta meg jelentőségét.

A galloktól feldúlt Melpum helyére Mediolanum, a mai Milano épült, Felsina helyére Bononia, a mai Bologna.

Ilyen Umbria fővárosa Perugia, mely már a rómaiak idejében virágzó város volt és minden romlás után újra fölvirágzott, mert termékeny lapály szélén fekszik, a hol több út találkozik.

Hogy az ősi Páriszt és Bécszet ne említsük, szintén szerencsésen választott embergyűjtő középpontok Cadiz, Carthagera, Marseille; egynek egy, másnak más a kiváltsága, melyet földrajzi helyzete kitűnő voltából nyer; és épen ennek felismerése, méltatása egyik legszebb vívmánya az összehasonlító földrajznak, mely a történetbuvárnak olyan rejtélyek megoldása kulcsát adja kezébe, melyek kimagyarázása egyébként talán teljesen lehetetlen volna.

Vannak városok, melyek a fejedelmek székhelyei nélkül elvesztenék fontosságukat.

London azonban nemcsak a világ első kereskedő városa, hanem egyszersemind középpontja a britt birodalom összes városai tevékenységének és irányának. Úgyszólván London szétszedett részei; mindenikök a Londonban egyesült sokféle életműködés egyikét képviseli: Liverpool a tengeren túl való forgalmat, Oxford es Cambridge a szellemi, York és Canterbury az egyházi érdekeket, Manchester, Birmingham és mások az ipart, míg London az állam összes érdekeinek hatalmas középpontja.

Páris akadályozza a vidéki városok tevékenységét, London hasonlóképen összpontosít, de előmozdítja a többi városok fejlődését. Párisban egész Franciaországot, Londonban az egész világot találjuk; mert az előbbi inkább szárazföldi, az utóbbi inkább tengeri város, melybe a parlament palotájáig fölhatol az Éjszakitenger dagálya.

A hol azonban kedvezőtlenek a természeti vagy a forgalmi viszonyok, a már megalapított városoknak is pusztulniok kell. A Campagna Romana éjszaki szélén a XI—XII. században Ninfa városa keletkezett és lakosai csakhamar kénytelenek voltak azt elhagyni; kőfalait, tornyait, templomait, kolostorait, palotáit a repkény és más kúszó növények lepték el. Nem egy pápa törekedett talajjavítással megmenteni, de a malária, mocsárláz szétszórta a lakosságát, holott hajdan kertek, virágzó villák voltak, pezsgő étellel, ma pedig mocsáros puszta a helye.

Madrid sem épen szerencsés fekvésű főváros; levegője oly ritka, hogy a spanyol közmondás szerint a gyertyát el nem olthatja, de az embert megölheti. A meghülések következtében való gyakori hirtelen halálozásokat, miről Madrid égalja híres, szintén az a csöndes, de hűvös szellő okozza, mely a Guadarama hegységből különösön estenkint száll alá a fővárosra úgy, hogy elejente észre sem lehet venni.

II. Izabella királynő idejében (1833—1870) ellene oltalmul a prádón nagy kiterjedésű fenyvest ültettek. Egyébként tudvalevő, hogy Madrid környéke, a mely II. Fülöp idejében (1556—1598) még tele volt erdőkkel, azóta teljesen fátlan lett, és ez rontja földrajzi helyzetét; csak újabb időben fogtak megint némi ültetéshez.

Hiába való törekvés az is, hogy világforgalmat erőszakoljunk és világra szóló jelentőséget igényeljünk ott, hol az emberiség számára csupán elszigetelt helyi érdekek, korlátolt viszonyok és közömbös erények léteznek. Ehez hatalmas térvizonyok, impozans keret, a szellemi élet történelmi és politikai nagysága, a nagy vagyonnal járó kifejlődött fényűzés és kulturélet s ezeket mozgató eszközök szükségesek az intézményekben. A mely város e föltételek bármelyikét nélkülözi, lakott legyen bár falai között a vezérhatalom, az idők árja tova hömpölyög kövein.

De az is áll, hogy kedvezőtlen politikai viszonyok között a legelőnyösebb földrajzi fekvés és világhelyzet sem képes érvényesülni. Budapest leggyöngébben emelkedett az abszolút kormány idejében.

Kohl János György (1808—1878) volt az, ki az ember és lakóhelye közötti kapcsolatot úgy tüntette föl, mint okot és eredményt; 1841-ben ugyan csak általánosságban, 1874-ben azonban külön is földrészünk ama pontjaira nézve, hol a legtöbb ember verődött össze, hogy a társadalmi együttélés javait élvezze és terheit kötelesség gyanánt viselje.

Neki, utóbb Dr. Hunfalvy Jánosnak sikerült kimutatniok, hogy a teremtés koronája bár nem mindig öntudatosan, de annál következetesebben azon talaj természetétől függ, a melyen kisebb-nagyobb tömegekben együtt él; mert az államok földrajzi fekvésének és a népek elhelyezkedésének figyelmen kívül hagyása mellett legtöbb esetben csak a véletlen szerzőlyes játékát látnók a történelemben, írja dr. Vajda Gyula.



## A népszellem Európa főbb városaiban.

**A**zt mondják, hogy a dánok, normannok, angolok sohasem váltak volna azokká, a mik, ha nem lenne oly kedvező a tengerök. Azt veti ellen a hollandi, hogy Deus mare, Batavus litora fecit, — vagyis Isten teremté a tengert, de hogy partja hol és meddig terjedjen, a batáv parti lakos szabja meg. Évszázakat túlélte jelszó Weliki Nowgorod városáé is: »Ki tehet Isten és Nowgorod ellen?«

E makacs szivósságra valló szálló igék azt jelzik, hogy a városok alapítása, föntartása körül a természeti és forgalmi viszonyok, mint döntő tényező mellett, nagyon figyelembe veendő a népek belső jelleme, a népgénusz, mely nemcsak a lélekszám szaporodásában mutatkozik, hanem a vezérszereplésben is, melynek jellemző képe visszatükröződik városaik fönmaradásában, de még inkább tovafejlődésében.

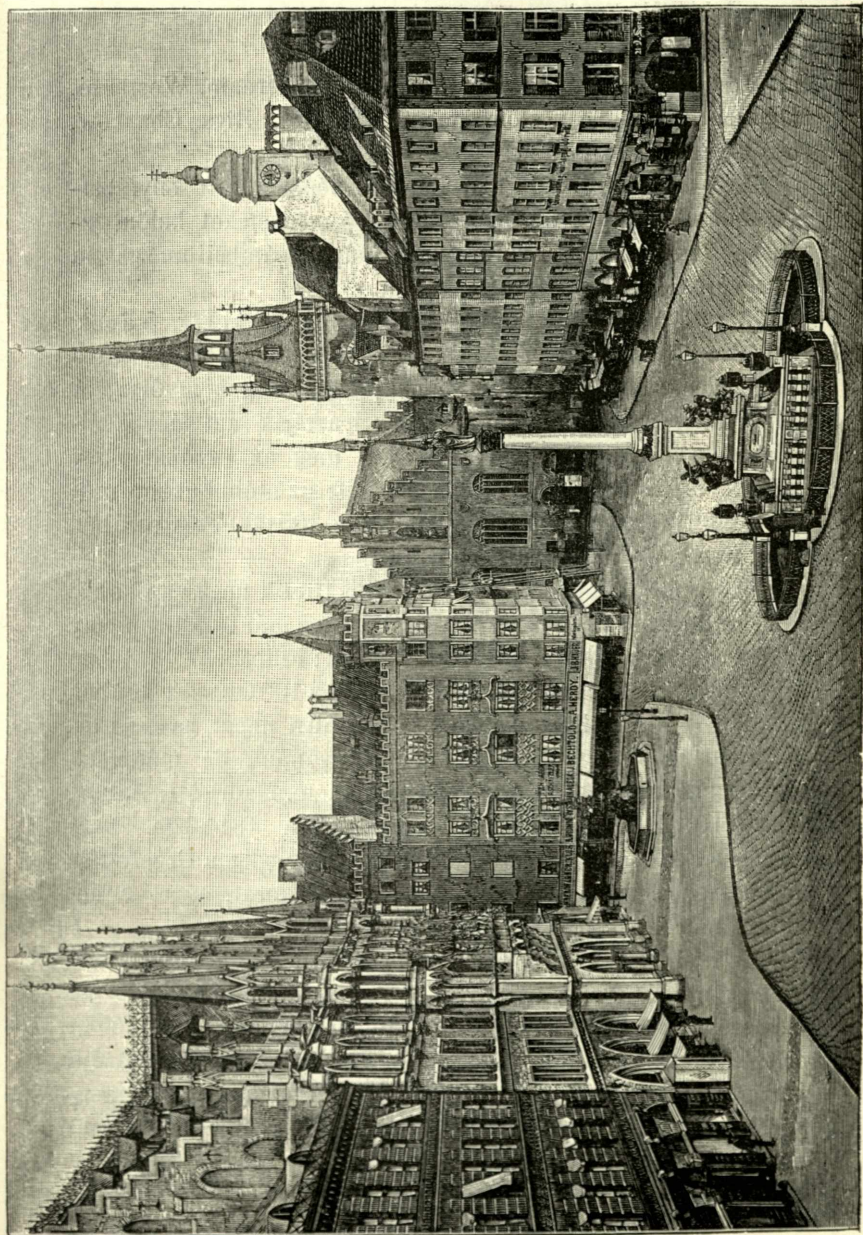
A. W. Greely tábornok 1895-ben a Föld 100 legnagyobb városát hasonlította össze népességi sorrend szerint. Ezek közül 56 Európában van; rang szerint London kezdi a sort 5,633.332 lélekkel és Kiew zárja be 183.640-nel. E városok között sokan változtatták helyzeti számukat az utóbbi 80 év alatt, emelkedtek mások rovására, és e mozgalmából első tekintetre kimagaslik, mennyire életre való valamely népfaj a létnek ama harcában, melyet nem öldöklő fegyverek döntenek el.

Ha hőmérő alakjára rendezzük a városokat, a melyek az 1814—1893 közé ékelődő 8 évtíz leforgása alatt népességök ismert létszáma alapján összehasonlíthatók, a következő kis tábla áll elő helyzetszám szerint:

	1893-ban	1814-ben	különbség
Manchester . . . . .	11 . . . . .	21 . . . . .	+ 10
Berlin . . . . .	3 . . . . .	12 . . . . .	+ 9
Marseille . . . . .	19 . . . . .	24 . . . . .	+ 5
Bécs . . . . .	4 . . . . .	7 . . . . .	+ 3
Szent-Pétervár . . . . .	5 . . . . .	6 . . . . .	+ 1
Moszkva . . . . .	8 . . . . .	9 . . . . .	+ 1
London . . . . .	1 . . . . .	1 . . . . .	0
Páris . . . . .	2 . . . . .	2 . . . . .	0
Konstantinápoly . . . . .	6 . . . . .	4 . . . . .	- 2
Madrid . . . . .	13 . . . . .	10 . . . . .	- 3
Lyon . . . . .	18 . . . . .	13 . . . . .	- 5
Hamburg . . . . .	26 . . . . .	19 . . . . .	- 7
Amsterdam . . . . .	17 . . . . .	8 . . . . .	- 9
Milano . . . . .	29 . . . . .	18 . . . . .	- 11
Barcelona . . . . .	33 . . . . .	22 . . . . .	- 11
Nápoly . . . . .	15 . . . . .	3 . . . . .	- 12
Dublin . . . . .	23 . . . . .	11 . . . . .	- 12
Bordeaux . . . . .	36 . . . . .	23 . . . . .	- 13
Róma . . . . .	32 . . . . .	16 . . . . .	- 16
Palermo . . . . .	46 . . . . .	14 . . . . .	- 32
Lissabon . . . . .	39 . . . . .	5 . . . . .	- 33

Annyira hanyatlottak Drinápoly, Velenceze, Sevilla, Valencia, hogy Greely 100-as jegyzékéből is kiszorultak; 1837-ben Cork még 100.000-res város volt, Filippopol ugyanannyit számlált még 1814-ben, de ma már mind a kettő alul áll ezen mélyen.

Ellenben nem volt még 100.000-res a következő sor, a mely 792.728 lakossal indul és 183.640-nel záródik: Glasgow, a mely Skócia lakosságának 56%-át táplálja környéke talajkincseivel; Liverpool, Budapest, Brüsszel, Varsó, Birmingham, Kopenhága, Leeds, Lipcse, **München**, Boroszló, Sheffield, Odessa, Köln, **Drezda**, Edinburg, Belfast, Stockholm, Turin, Antwerpen,



München.

Bukarest, Bristol, Bradford, Nottingham, Rotterdam, Westham, Magdeburg, Lille, Kingston on Hull, Salford, [Riga, Charkow, New-Castle, Prága, Kiew.

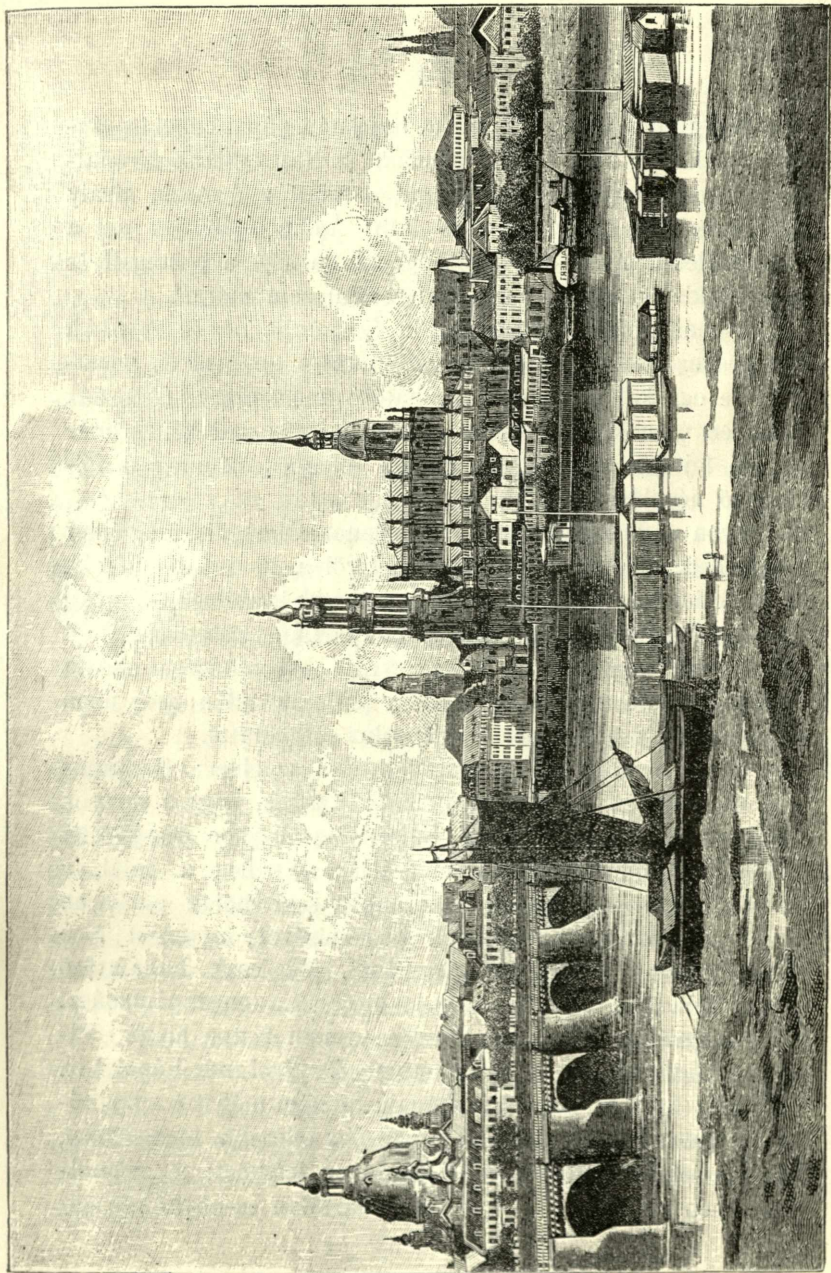
A társadalmi statisztika Európa népei között enyészetnek indult, tengő, virágzó és föltörekvő nemzeteket különböztet meg, és ezt igazolja városaiknak helyzetszámbeli mozgalma e 60 város felsorolásában is.

A világnemzetek sorából kidült már a kelta, vaszk, lett. Ezeket sem az Irtenger, sem a Viszkaja-öböl, sem a Baltitenger szomszédsága a hanyatlástól meg nem óvja. A kelták nagy városai Dublin és Cork igazolják azt fényök elhalaványodásával. Az első 1837-ben még az európai nagy városok 8-ika volt, ma 23-ikra süllyedt; az utóbbi akkor még 30-ik volt, de már 1881-ben kimaradt a 100.000-esek sorából, noha akkor olyan már 87 volt.

Osztoznak a két irváros sorsában a török nagy városok is Konstantinápoly 1837-ben 3 helyen állott, ma már 6-ik, Drinápoly 1814-ben 17-ik volt, ma alul áll az 56-on; Filippopol 1814-ben még 10-ik volt és már 1837-ben kiszorult a 100.000-sek sorából.

A Pirenei félszigeten lakó két román népet, ha nem tekinthetjük is még enyészetnek indult gyanánt, de már csak tengő-lengő az életök. Nagy városaik ú. m. Madrid, Lissabon, Barcelona, Sevilla, Valencia helyzetszáma 1814-ben 88-as összeget adott, 1881-ben már 238-at, ma pedig a Greely-féle kulcs szerint meg sem határozható, mekkorát, mert a két utóbbi már ki is maradt az 56-os sorból.

A mely híres tengerjáró két nép Keletindia<sup>7</sup> mesés kincseihez mutatta meg a közvetlen vízi utat és az emberiséget egy egész új világ ismeretével ajándékozta meg s a Földet először megkerülte, oda jutott, hogy a kalózok ellen hazája partjait külföldről bérbe vett hajórajjal kényszerült megvédelmezni; utóbb pedig egy szárazföldi hatalomtól vásárolt néhány szú ette kiszolgált vén hajót.



Drezda.

Pedig volt idő, mikor e két hajósnép pápai békebíróssággal osztakozott meg a Föld birtokán, a Nap egyikök birodalmában sem ment le; ki is fakadt e miatt a francia király és azt mondta, hogy szeretné látni Ádám apánknak azt a végrendeletét, mely a világot úgy osztja szét a portugall és spanyol király között, hogy neki semmi sem marad.

A másik három román nép, a francia, olasz és oláh bár kedvezőbb helyzetben vannak, mint a spanyol és portugall, de egy kalap alá nem vonhatók; mert míg a francziák fölszinen úsznak, az olaszok a forgandóság kerekének már az eső lejtőjén állanak, az oláhok ellenben némileg a föltörekvő népekhez sorolhatók.

Lyon és Bordeaux nem hanyatlanak, Marseille meg éppen emelkedett, amennyiben a 24-ik helyről a 19-ikre lépett elő. A francziák hanyatlásáról kivált a németek beszélnek örömet; van is Franciaország déli tengerpartján egész sor holt (Mort nevű) város; igaz, hogy a vizek helyváltozása okozta romlásukat, de a hollandi népnek geniusza talán még azon a természeti csapáson is tudott volna változtatni.

Sehol sem látni úgy megvalósulni az elvet: *Cernimus exemplis oppida posse mori* (Példákból látjuk, hogy a városok elhalhatnak), mint Itáliában. Salernoban egykor pezsgő élet uralkodott, ma a malária (mocsárláz) képében a halál, a pusztulás ütött ott tanyát. Túloznak a szalernóiak egykoron szebb napokat látott városuk dicsőítésével; egyenest Noe egyik fiának tulajdonítják alapítását. Ma csak hullámtörő (diga) volna az óhajtasuk, mely kikötőjüket a tenger támadásai ellen megvédje, ennek a teljesülése esetén bizton hiszik, följönne városuk csillaga és elsötétítené fényével még Nápolyt is.

Van hullámtörője Molfettának, de nem mélyítik a kikötőjét, s a dombokról lerohanó esővíz úgy telerakja törmelékekkel, hogy a sekély víztükrön hajó meg nem jelenhet; a gyámoltalan nép pedig csak sóhajtozik, határtalan szennyes utczáin

őgyeleg, de kikötőjén segíteni nem bír, a mely életet várásolna oda.

De az olaszok többi városa is tesped, hanyatlík. Milano 11-gyel, **Nápoly** 12-vel, Róma 16-tal, Palermo 32-vel lett kedvezőtlenebb helyzetű, sőt Velence ki is maradt az 56-os sorból, holott 1814-ben még a 15-ik volt. Rómában 1890. elején 4000 ház állott üresen, 1888/89-ben két év alatt csak 20 új ház épült, az 1890-iki farsangban (carneval) csak 5—6 ezer idegen látogatta, egyébkor 100 ezer.

Hogy Rómának nagy szüksége van a pápai udvar fényére, kimutatja a történelem is. Míg a pápák Avignonban éltek, a közel 70 év alatt Róma lakossága 17.000-re süllyedt. Eleven képét adja a város visszamaradásának Hübner báró a könyvben, melyet V. Sixtus pápa, Rómának ez új föllendítője életéről irt.

Az oláh Bukarestnek 1814-ben még csak 42.000 lakosa volt és ma 220 ezerre teszik ott a lakosság számát.

Az igazi kulminálás, a vezérszerep a Földön ma a germán fajé, melynek tagjai az angol, holland, a hármás skandináv és a német. A Föld 100 legnagyobb városa közül 52 angol nyelvterületen van, 17 csak Nagy-Britanniában, a hol London áll az élükön, mint legyőzhetetlen állandó első, Manchester pedig 1814 óta a 21-ik helyről a 10-ikre emelkedett. Angliának magának van 24 olyan városa, hol a lakosság létszáma fölözi a 100 ezret. A többi németfajú népek térfoglalása mérsékeltébb emelkedésben van, noha Hamburg a 19-ik helyről a 26-ikra esett, Amsterdam pedig a 8-ikről a 17-ikre.

A határozottan fölvergődő népelemet a szláv képezi, Szent-Pétervár a 6-ik helyről az 5-ikre lépett, Moszkva pedig a 9-ikről a 8-ikra. Nem voltak 100.000-sek 1814-ben Varsó, Odessa, Riga, Charkow és Kiew, és ma benn vannak a Greely-féle 100 legnagyobb város-sorban; követik őket 100.000-en felül még 13-an.

Szinte félezer templomával Moszkva a mai Oroszbirodalom magva, a bibliai mustármag, melyből a Föld legmagasabb és legterepélyesebb fája nőtt ki. Az államalapító Rurik birtoka Nowgorod volt a Közép-Volga partján, az első orosz fejedelmek Kiewben laktak, ez minden más orosz város anyja.

Európa tehát a népelemek egymás között való küzdelmének színtere a jelenben, és úgy látszik, soká lesz, míg az általános forrongásból az egyes alkotó részek egymás fölött mint rétegek, tisztán megülednek.

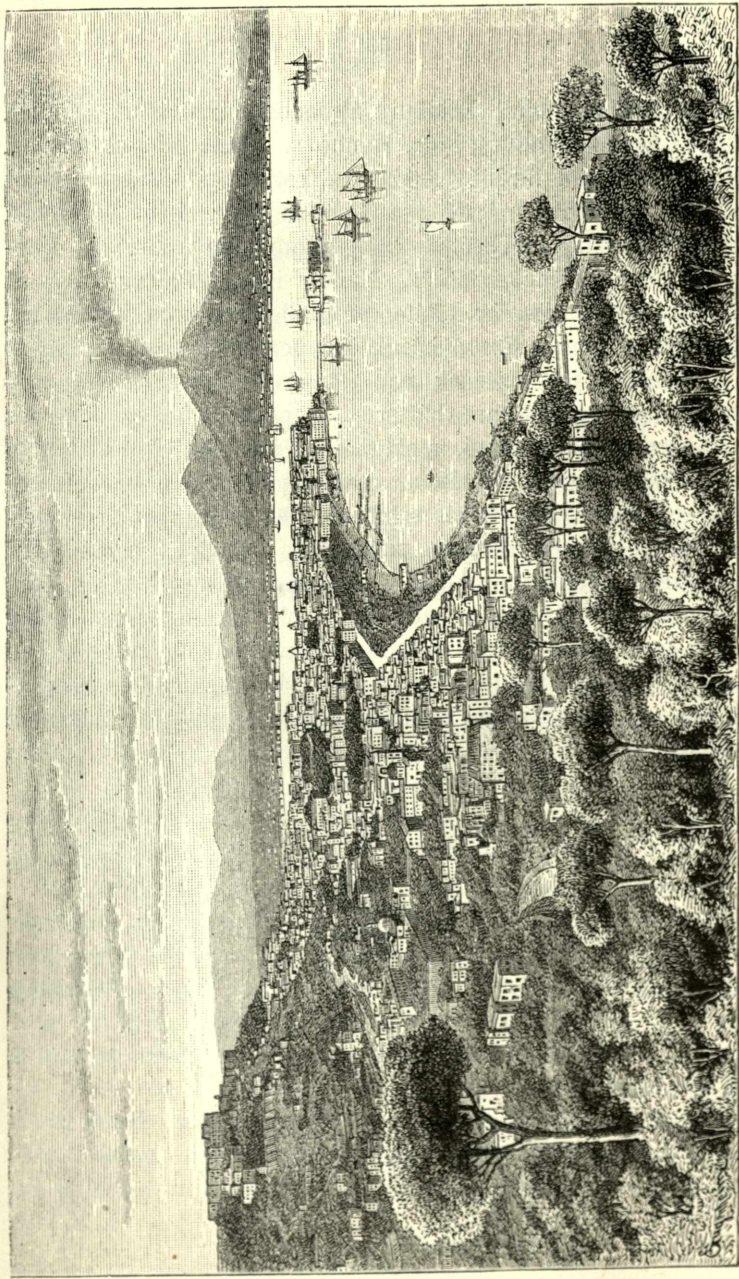
E versenygés képét kicsinyben az osztrák s magyar monarchia is föltünteti. E kettős államban Európa három vezéreleme, a germán, szláv és román mellett negyedikül erős súlylyal a magyar nehézkedik a mérlegre, — nem annyira létszáma, mint belső ereje és szellemi tartalma adja meg túlsúlyát. Például 1876-ban német nyelven 2059 munka jelent meg, magyarul 991, szláv 941, egyéb nyelveken 472, — noha akkor a birodalom népességének 37 milliójából 1087 millió beszélt németül, 172 millió szlávul, 596 millió magyarul, 368 millió románul és egyéb nyelveken.

De mivel az akkor még nem egészen 6 millió magyarnak szellemi terméke még absolute is többre ütött ki, mint a három annyi szláv: természetes, hogy kénytelen a birodalom hegemoniáját a művelt német vezérelem 1867 óta a magyarral osztani meg, mely azóta is bevált erősen emelkedő népelemnek; fővárosa Budapest a 33-ik helyről a 10-ikre küzdötte föl magát, és a birodalom másik fővárosának ma már nagyon is nyilatkozó irigységét rohamos fejlődésével erősen kihívja.

Alljon végül a tréfás jellemzés, melyet egy bécsi szellem az európai főbb városokról adott; van benne a multra való tekintettel sok igaz. Arra a kérdésre felel meg, hogy mit csinálnak a nagyvárosok?

Aachen konspirál, Amsterdam alkuszik, Berlin töpreng, Bécs emészt, Brüsszel vitáz, Budapest fecseg, Drezda, csodál-





Nápoly és a Vezuv.

kozik, Dublin koldul, Edinburg álmodozik, Frankfurt számlál, Genua nevet, Hamburg iszik, Hannover alszik, Kassel hortyog, Konstantinápoly fürdik, Kopenhága festi magát, Lipcse ujságot olvas, Lissabon mérgelődik, London ásit, Lyon dolgozik, Madrid füstöl, Manchester papol, Mannheim átkozódik, Marseille dalol, München söröz, Nápoly izzad, Palermo legezei magát, Páris társalog, Pétervár hallgat, Róma imádkozik, Stockholm mulat, Varsó búsul, Velence sóhajtozik.

Mind e jellemzésnek van több-kevesebb történeti, néprajzi vagy éghajlattani háttere, — csak a magyar fő- és székvárosáéknak nincsen, mert ha ott jogainkról olykor talán hangosabb beszéd esik is, az csak a rá féltékeny bécsi füleken tünhetik föl fecsegés színben. Das bedrängte Wien jelszóval jajgatnak Bécsben szüntelen, mihelyt Budapestnek valamely sikerét meghallják, — pedig Bécs vagyonilag nem áll rosszul, 88 millió frtot ér a birtoka, adóssága pedig 1895-ben 284.971 frttal fogyott. Hübner báró már 1848-ban emlegette, hogy fölötlik Bécs arczulatán a marasmus, a vénhedés, — mi pedig azt sem elő nem idéztük, sem meg nem akaszthatjuk.



## Kirándulás a szomszédba.

**A**nnyira divatosá tette a közlekedés eszközeinek napról-napra haladó tökéletesedése az utazást, hogy a láthatatlan, de sokaktól rettegett zsarnok, a közvélemény szinte követelőleg lép föl, hogy mindenki útra keljen, mihelyt rendes foglalkozásainak uralma alól néhány napot felszabadíthat.

Hivogatólag incselkednek a vasút-vállalatok hirdetései ügyesen összeállított és tetemes viteldij-mérséklést ígérgető körutazási terveikkel; csalogatnak a kéjvonatok, a minőket az itt-ott felmerülő látványosságok alkalmából mind sűrűbben ajánl az üzleti szellem.

A lánykák, kik a farsang folytán egészségesek mint a makk, különféle bajokban kezdenek szenvedni, mihelyt a nyár beköszönt, fürdőre mehetés kedvéért, és a jó mama túlteszi magát a család fő zsebének aszályos vagy lapos voltán, erősen sürgeti az elutazást, mert néhány hét óta ő is emésztési zavarokban és vértorlódásokban szenved, mely bajokon gyökeresen enyhíteni egyszül a légváltás képes.

A tisztviselő azért veszi ki egész évre járó 6 heti szabadságidejét egy tagban, hogy utazhasson, — vagyis turistává csap föl mindenki, a kinek módjában áll, sőt annyira fajul napjainkban a helyváltoztatási vágy, a szórakozás-hajhászat, hogy ha épen a tolonczoknak nem is találkozik irigyök, de az üzleti ügynököknek és vasúti vonatvezetőknek igen.

Nem volt hajdan az utazás élvezet, hanem munka, az is a nehezebből; nem is utazott, csak az üzlet embere, a zarándok, a katona parancsolatból, meg a ki szerencsésjét hitte távol országban megalapíthatni. Keveseket ösztönzött a vágy, hogy

ismereteiket nehéz utazások árán gyarapítsák. Nem is csalogatta ki fészkeből az embert akkoron semmi kényelem; az utak rosszak voltak, személyre és vagyonra nézve bátorságtalanok, hiányzottak a szabályos postajáratok, vendéglők, letéti bankok. Kénytelen volt az utas magával hurczolni sátorfáját, vaczkát, élelmét, pénzét mind és mellé állig fegyverkezni, sőt útrakelése előtt végrendeletét elkészíteni.

A hatóságok előtt lépten-nyomon igazolnia kellett utazási célját, hogy kalandor vagy szökevény számba ne menjen, és mielőtt valamely városba betérhetett, annak elüljáróitól kellett engedelmet kérnie, önmagát és kísérete tagjait hiteles útlevéllel a letartóztatás ellen biztosítani; ha járványos betegség híre járt a vidékről, a honnan érkezett, heteken át a falakon kívül vesztegelnie. És ha ez ürügyet csak a kapzsiság találta ki, azt előbb pénzzel kellett kielégíteni.

Ekkor a fejedelmek gyors postáinak is rengeteg idő kellett; levelök Rómából Velenczéig 4 nap alatt ért el, Lyonig 10, Párisig 15 nap volt úton. Madrid és Prága között 3 hét kellett; a tengeri rablók miatt veszélyes vízi út elkerülése miatt a spanyol király postája Délfranciaországon át 3 hónap alatt érkezett meg Rómába. V. Sixtus pápa követe 3 éves keletű levelet birt a perzsa sahtól urának kézbesíteni. Telvék is a régi útleírások panaszszal; a természet és művészet remekeinek, a társadalmi viszonyoknak emlegetése bennök ritka madár.

Csak a XVII. században indul meg a javas vízforrások, fürdők látogatása üdülési célból, meg az angoloktól fölszínre hozott turistaság, mely utazási nemnek élvezet a célja. Ekkor kezdik az útrészletek szebb pontjait tollal festeni, a megragadóbb tájképeket ecsettel ábrázolni. Brill és Claude Lorrain az úttörők abban, hogy a néma természeti szépet vászonra vessék. Ma ellenben utazik minden, sőt egy-egy út a Föld körül is szinte csak séta képét ölti magára, s az ér-

dekes meg tanulságos útleírások a világirodalomban nagy könyvtárt tesznek ki.

Nem hiányoznak azok között képzeleti utazások sem, melyeknek Jules Verne utólérhetetlenül kedves regényei, melyekben a lélekderítő mesébe szövötte a legérdekesebb földrajzi, állattani, geológiai, csillagászati tételeket oldja meg az ismeretek azon időbeli állásához mérten, mikor azokat megírta. A tudományos valószínűség vörös fonálként vonul át valamennyin; de francia eredetiben kell olvasni, vagy legalább hiteles német fordításban, hol a földrajzi szélesség és hosszúság adatai helyesek, a természettani, vegytani, természetrajzi elnevezések helyesírása jó.

Bernstein Áron meg éppen a világegyetembe rendez kirándulásokat, hogy a csillagtábor s a naprendszer csodáiról ismertethessé azt a tudni hasznost, a mi megbízható. Flammarion Camille ez irányban már kevésbé szerencsés, a tudást támogató tudományos föltevések teréről hamar át hagyja magát ragadtatni a hihetlenségek birodalmába. A mi útunk a Föld színén marad és csak Amerikáig visz és arról ad számot, hogy e ma már eleget járt vonalon körülbelül mivel lehet találkozni. Nem is vetekszik ez útrajz Verne, Bernstein nagyszabású vállalataival, de elindul az ember fakószekéren (vasalatlan kocsi) is, ha már útkészen van, és ha részére üveges hintó nem áll elő.

Még csak nem éppen rég is a magyar ember, ha Triesztbe törekedett. Bécsnek vette útját, sőt képes volt a feleségének kedveskedésül még szegedi szappant is hozni onnan, mert azt hitte, hogy Bécs a világ közepe.

Rövidebb út kedvéért a magyar királyi államvasútak budapest-ruttkai vonalán indulunk el, mely remeke az újabb mérnöki szakismeretnek. Nem oly magas, mint a 882 m. semmeringi, sem mint az 1338 m. mont-frejuszi, melyet közönségesen mont-cenisinek nevezgetnek, vagy a csöndestengeri

(Pacific) pálya, mely a 2408 m. magas Evan-hágón vezet keresztül Éjszakamerikában, vagy a 2544 m. magas veracruz-mexikói Középamerikában.

Oly nagyszerű alagútai sincsenek, mint Mont-Frejus-ben, hol a hegytető még 1582 méternyire meredezik a 12·22 km. hosszú tunnel fölött, vagy a minő készült a Szent-Gotthard hegységben Svájcban.

De oly nyaktörő merészséggel sem dicsekszik, mint a legrégibb Pacificpálya, hol a sok munkába kerülő alagútak helyett a sínek síkját emelik s a hegyek között födetlen átjárókat szerkesztenek. Ezeken látszik meg igazán az amerikai vakmerőség. Szilárd töltésekről szó sincs, a vonat ég és föld között egy-egy áttört kaliczkaféle alkotmányon robog. Visszaborzadna az európai ember a gondolattól, hogy ily vakmerőséggel épített vaspályára bizza magát, az amerikai ellenben pillanatig sem haboz, mert a jelszava : előre. És a lokomotiv valóságos dühhel vágat végig a rezegő rostélyzaton, mely feneketlen mélységet hidal át.

Kicsinyben föllelhető a budapest-ruttkai vonalon is mind az, mi egy vaspályát széppé, merészszé tehet a nélkül, hogy veszélyessé lenne a rajta való járás ; meredekebb kaptatóin annak a gépe is szór homokot, hogy a síneket tapadósabbakká tegye és fékez az erősebb ereszkedőkön, de biztonságát sok évi használat mutatta már ki. A folyók völgyein föl-fölkúszik a hegyek erdőkoszorúza oldalaira, tovább elbúvik a talaj változatos redőibe, szeliden emelkedik hágóról-hágóra, meglódulás nélkül bocsótkozik alá a völgyekbe, az ember lakása küszöbe elé.

Ha romokban dűledező lovagvárakat keres szemünk, nem kell a Rajna vagy a Neckar völgyeig kívánczoznunk, lelni e vonalon eleget, melyek mindenikéhez nemzeti történetünk múzsája lelkesítő vagy fájó emléket fűzött, mert hajdan hősök laktak ott, kik mint a költő zengi :

Ha csatára trombitáltak,  
Mint a sasok, víni szálltak.

(Kisfaludy K.)

Végig haladva a regényes Nógrádmegyén, melynek trachit hegykúpjairól magános várromok tekintenek némán alá a völgyben döbörgő vonatra; keresztül vágatva a magyar Kalifornián, Hont és Zólyom vármegyéken, a selmeczi pipák hazáján, és a hol a körmöczi aranyok teremnek: csakhamar hazánk ama vármegyéjébe bocsátkozunk, a melynek egymáshoz közel határgerincei a legsötétebb fenyeseket hordják büszke vállaikon, és mely teknőalakú kis ország onnan nyerte Turócz nevét, hogy illatos fűvel benőtt havasi legelőin kitűnő tejet ad a szarvasmarha, és a belőle készült túró messze földön ritkítja párját.

Igen kedvesen írja le ezt az útrészt Ócskay és Somogyi könyve, »A magyar királyi államvasútak útképekben 1890« az 1—7. lapon.

Átkelünk Ruttkán a Kassa felől érkezett nem állami vonatra, mely a Kiszucza folyó völgyén a 620 m. magas jablunkai hágóra visz; átlépjük ott a haza küszöbét, azt a szorost, mely hajdan a borostyánkő-kereskedésnek volt egyik forgalmi útja, de hetedfél száz év előtt a berohanó tatároknak is tárt felénk kaput Szilézia felől, amely néven egymással határos két tartományt ismer a földirat.

A kisebbik Szilézia, melyet közelébb érünk, csak 5148 □ km. területű, valamivel csekélyebb Kolozsvármegyénél és kettős monarchiánk másik feléhez tartozik. A nagyobbikat ellenben, melynek 41870 □ km. a kiterjedése, 1724-ben szakították el a poroszok az osztrák uralkodó ház birtokaitól. És annyira sajnálta Mária Terézia a szép tartomány elvesztését, hogy köny tolult a szemébe, ha Bécsben sziléziai parasztot csak látott is; s ha hitelt adhatni a rossz nyelveknek, állítólag azért foglalta el haddal Nagy Frigyes e természeti kincsekben gazdag földet, mivel a ritka szépségű fejedelemnő szívét annak idején megvívni nem bírta.

Utunktól kissé elesik Freiwaldau, közelében Gräfenberg,

hol 1826-ban Priesznitz a róla nevezett hidegvíz gyógyító intézetet alapította. Ki tudja, nem maradt volna-e az egész Szilézia birtoka együtt az osztrák kétfejű sas szárnyai alatt, ha vagy 90 évvel korábban keletkeznek azok a jótékony zuhanyok, melyek használata képes az ember vérének lehűteni, hogy igaztalanságokra ne vetemedjék. De ki tehet róla, hogy Priesznitz Vincze csak abban az esztendőben született, melyben az Alter Fritz, mikép a berliniek az erőszakoskodó Nagy Frigvest nevezték, épen meghalt.

Vagy az sem lehetetlen, hogy Gräfenberg kedvéért azt a 90 □ mérföldet is anektálta volna a többihez, a mi még megvan; mert szívesen ráteszi kezét a porosz Vetter mindenre, a minek hasznát venni reményli.

Bismarck hasonló tekintetekből Hollandiára vetette szemeit, a mely kis országnak sok szép gyarmatgyöngye van szétszórta a külső világrészekben és hasznos lett volna azokba örökösül beülni. Ha már Gräfenbergben vagyunk, ez erősen látogatott fürdőhelyen, végig nézzük az emlékjeleket, melyek Priesznitz tiszteletére hálás betegek adakozásából emelkedtek, — legcsinosabb közöttük a magyar fürdővendégek oroszlána, melyet a híres Schwanthaler mintája után öntöttek vasból.

Kiérve az osztrák s magyar birodalom területéről, az Odera folyó völgyén röpit bennünket lefelé a gőzös sebes szárnya Boroszlónak, mely rangjára nézve a harmadik székvárosuk a porosz királyoknak, Európában pedig népesség szempontjából 25-ik. Ezen osztályozás szerint a magyar fő- és székváros 10-ik. Ha egyébre idő nem marad is, nézzük meg legalább Blücher tábornok ércszobrát. E törhetetlen lelkületű katona emlékét híven őrzi a német nép és az oroszok elnevezése után nem hívja másképp, csak Vorwärts-Marschall-nak. I. Napoleon nem nézte őt egyébnek részeg huszárnál, de Byron angol költő annak a könek nevezi, melyen a nagy Napoleon is meg tudott botlani.



Az Odera völgyéből a Spree völgyébe csap át vonatunk a fejedelmi Berlin felé, melynek azonban a lomha folyó morotváit, holt ágait, nyáron bűzhödő mocsárai nem a legfejedelmibb keretet adják. Egyébként nem egyedül Berlin a főváros, melynek kietlen vidéke van, osztozik ilyen vonásban Madrid, München és Pétervár is, — de ki tehet róla, ha feledtetni bírja a fejedelmek mindenható kegye az emberekkel a természet mostohaságait is?

De a kedélyes berlinieket nem bántja a tájszépség hiánya. L. G. Blanc is azt jegyzi meg terjedelmes földrajzi munkájában, hogy az idegenek kietlennek tartják Berlin környékét, pedig ott is csattog a fülemüle. Mintha bizony volnának vágyai a fülemülének a lombok alatt terülő árnyas bokron túl, a hol fészket rakhat és a sereg szitakötő, kérész stb. rovarnál, mely eledelül szolgál, és mely csemegét bőségben nevelnek számára a Spree ingoványai.

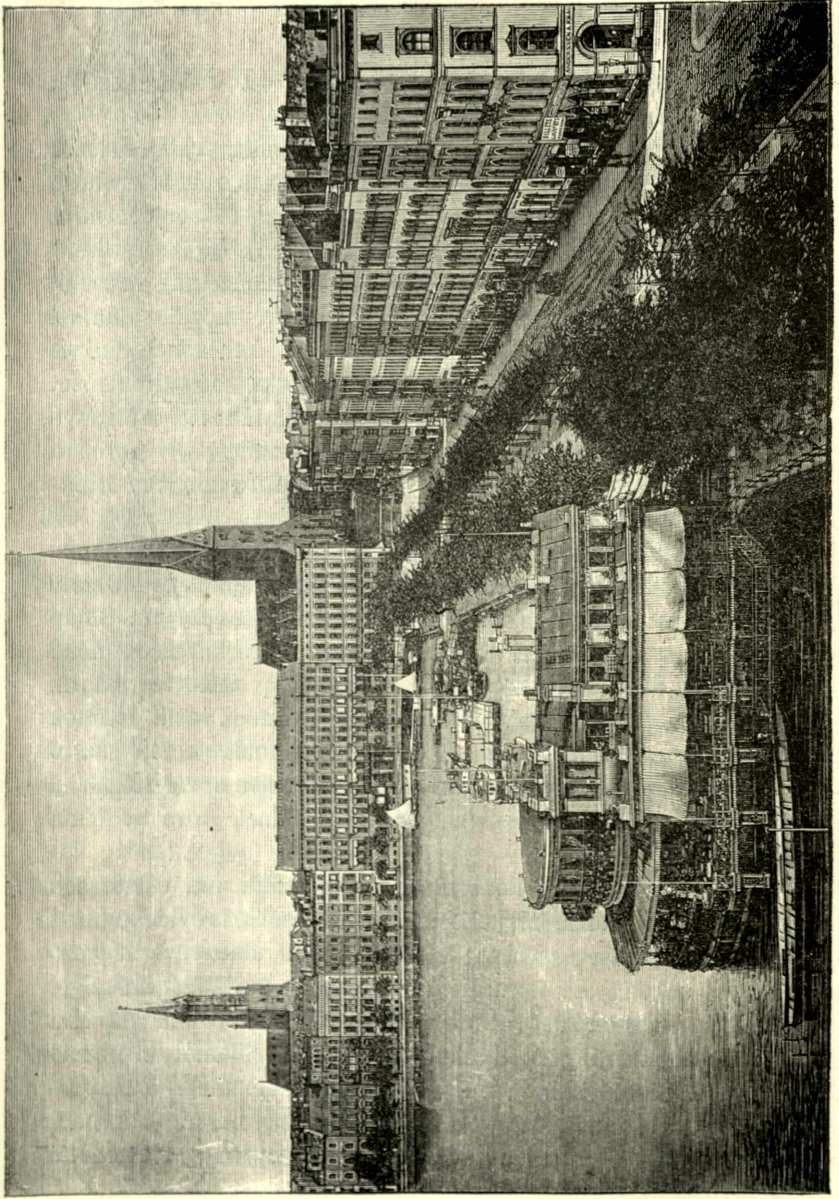
Noha a Kultur-Hauptstadt-ban, a hogy a poroszok nevezni szeretik, magas az emberek között a halandósági százalék, mégis lélekszámban erős a gyarapodása. Európának népességre nézve 3-dik városa, mely gyors emelkedését jó részben a még ma is gyűlölt francziáknak is köszönheti, kik az 1789-iki bonyadalmak idején tőkék és iparbeli ügyességökkel együtt seregestől menekültek a francia határoktól annyira távol városba, — de a kiknek könnyed és olykor ledér magatartása még ma is meglátszik a berliniek szeretetreméltó, de nagyon sokszor pikáns élességbe is átmenő modorán. Legkiválóbb utcája az Unter den Linden, melynek az a nevezetessége, hogy innen-onnan alig van már benne hársfa.

A bántási láposokhoz hasonló Hawellandon keresztül az Elbe folyó völgyébe kanyarodik utunk **Hamburg** felé, hol százával állnak induló készen a hajók Amerika felé, mert alig van város az európai kontinensen, honnan annyi kelne gőz- vagy vitorlaszárnnyra, hogy az új világba átjusson. Némely

évben 100.000-re megy az olyan utasok száma, kik jobb hazát indulnak keresni túl az Atlanti világtengeren. Közön-séges a vélemény, hogy Hamburgot, mely 135 kméternyire van még a tengerparttól, a természet alkotta kitünő tengeri kikötővé, — holott az tisztán az élelmes hamburgiak érdeme, kik századok óta küzdenek azért, hogy az Elbe egész víz-tartalmával csak városuk érdekeit szolgálja és századokra terjedő kitarításukat annyi siker koronázta, hogy az átmet-zésekkel és töltésezéssel szabályozott Elbe Hamburgnál állan-dóan 6 m. mély, a mennyi épen szükséges, hogy a tengerjáró nagy hajókat elbirja.

Az már a természet adománya, hogy az Éjszaki tenger magas vízállása következtében az árapály hatása Hamburgon fölül 30 kméternyire megérezhető, mi rendes körülmények között 2 m. vízmagassági különbséget okoz, a szökőárok (Springfluthen) alkalmával 5—6 métert is, mikor a földalatti raktárak és pinczék ablakait a betóduló víz elöl el kell zárni. Tömérdek költségbe kerül évente a 135 km. hosszú folyó-ágnak kotrása, ekkora viziútnak kijelölése, — de úgy látszik, kifizeti az óriási forgalom, melynek ekkép gyűjtő-pontjává válik a különben szárazföldi város.

Meghaladja a 6000-et a hajók száma, melyek évente a 600 év óta neves kikötő város alatt horgonyt vetnek, s ezek  $\frac{1}{8}$  része egyenest Amerikából érkezik, miért is alig van érdeke-sebb látvány, mint a mely Hamburg kikötőjében napról-napra, leszámítva természetesen a telet, 20—30 hajó beérkezésekor kínálkozik, párját alig találni annak az árboczerdőnek vala-melyik más kikötőben. Az évenként való behozatal értékét 7000 millió frtra becsülik; maga Bécs is több gyarmatarút kap Hamburgból, mint Triesztből, mely a saját kikötője. Egész országok forgalmát haladja meg e városé, és Európában csak Liverpool és London a révek, a melyek e tekintetben rajta is túltesznek. Csak 4 nevezetesebb pénzintézete évenkint



Hamburg.

18—19 ezer millió frtot forgat, urak is itt a kereskedők, de csak a nagyok, valódi pénzkirályok.

»Tengerre magyar« volt a jelszó mindig, valahányszor egészséges és jóakaró politika vezette hazánk ügyeit. Kimutatta Könyves Kálmán királyunk, kinek bölcsesége előbb járt mint századaé, hogy Magyarország boldogulásának egyik hatalmas eszköze a tengeri forgalom. Jól fogta föl nemzetünk érdekeit az 1867 óta intézkedő magyar kormány, hogy a fumei kikötőt óriási áldozatokkal törekedett jó karba helyezni és olyanban föntartani, mert tenger birtoka nélkül nemzet nagygyá nem lehet, az neveli az erőt, hatalmat, tekintélyt, vagyonosságot. Ezuttal azonban »hajóra mielőbb« legyen a jelszavunk, ha Amerikáig el akarunk jutni, a melyért Hamburgig jöttünk.

Colombo Kristófnak első újvilági fölfödöző útja 70 napba került; de ma a gőz szárnyain, a tengeri áramok és időszakai szelek pontosabb ismerete és azok kihasználása folytán 8 nap alatt könnyen elérhetni Hamburgból a new-yorki partot, noha 860 mf. (6380 km.) körülbelül a távolság; miből az látszik ki, hogy a nagy tengeri hajók a keleti expressz vasút-vonatok gyorsaságának több mint a felével haladnak, holott az ő kerekök, csavaruk tépni, szakgatni kénytelen a víz tükrét, a gőzkocsi kerekai pedig könnyedén gördülnek tova a sima vas-sinen.

A ki a hajó-utat hosszadalmasnak tartja, ám válaszszon Don Quixotte de la Mancha-féle regényesebb, rövidebb útát, ha ugyan lehetséges volna; üljön a tenger alatt végig kigyózó telegraf-kábelre, az torony iránt megy. De bár Valencia sziget Irlandban, a honnan kiindul, csak 450 mf. (3340 km.) távolra van St.-Johntól Uj-Foundlandben, hol a villámáram-vezető drót a Race előfokon a tenger alól fölbukik: mégis a tengerfenék egyenetlensége 297 kméterrel kívánt hosszabb kábelt, mint hogyha az a tenger tükrén volt volna végig fektethető.

Lerakását 1857-ben kezdték, de egy hónapnál tovább nem volt vezető képes, sok igazítás után 1866 óta teljesíti szolgálatát folyton. Az első telegramm, melyet Amerika Európának küldött, a betlehemi gratuláció volt: Dicsőség mennyben az Istennek, békesség földön az embereknek. A lerakott sodrony súlya 65.000 métermázsa és lerakása költségeit nem számítva, 7 millió frtba került az anyaga. 1867-ig minden egyes továbbított szóért 12 frtot kellett fizetni, 1886 óta már csak 30 krt.

Hajó után nézünk. Alkuszok közvetítésével jegyet váltunk egy szolid külsejű gőzösön a II. helyre, mert ott még szárazföldi a konyha, vagyis friss eledeleket talál föl az ebédlő, — holott a III. helyen már csak konzervek, borsókolbász, sózott hús, kétszersült, tengeri hal a napi eledel, mely étkezést megizlelni tapasztalás kedvéért hasznos, de vele huzamosabban élni merénylet az emésztő szervek egészsége ellen, kivált mikor a vízelemnek szokatlan mozgékony tükre már maga is képes beteggé tenni a szárazföld fiát.

A tengeren járók járványos, sőt látás után ragályos nyavalyája, a jellemzően nevezett »tengeri betegség« nem halálos kimenetelű, csak szerfölött kínzó és legfőlegb akkor nyújtó teljes megnyugvást, ha a hajó valóban komoly veszedelemben van; a tengeri betegségben szenvedőnek jelszava, hogy »hadd jöjjön, a mi jőni akar«, — de mihelyt újra szilárd talajt érez lábai alatt, rövid órák alatt fölgyógyul és utóbajul legfőlegb kitünő farkas-étvágya jelentkezik, min segíteni nem nehéz. Nem épen étvágyköltő pedig a tengeri hajók konyháinak a belseje.

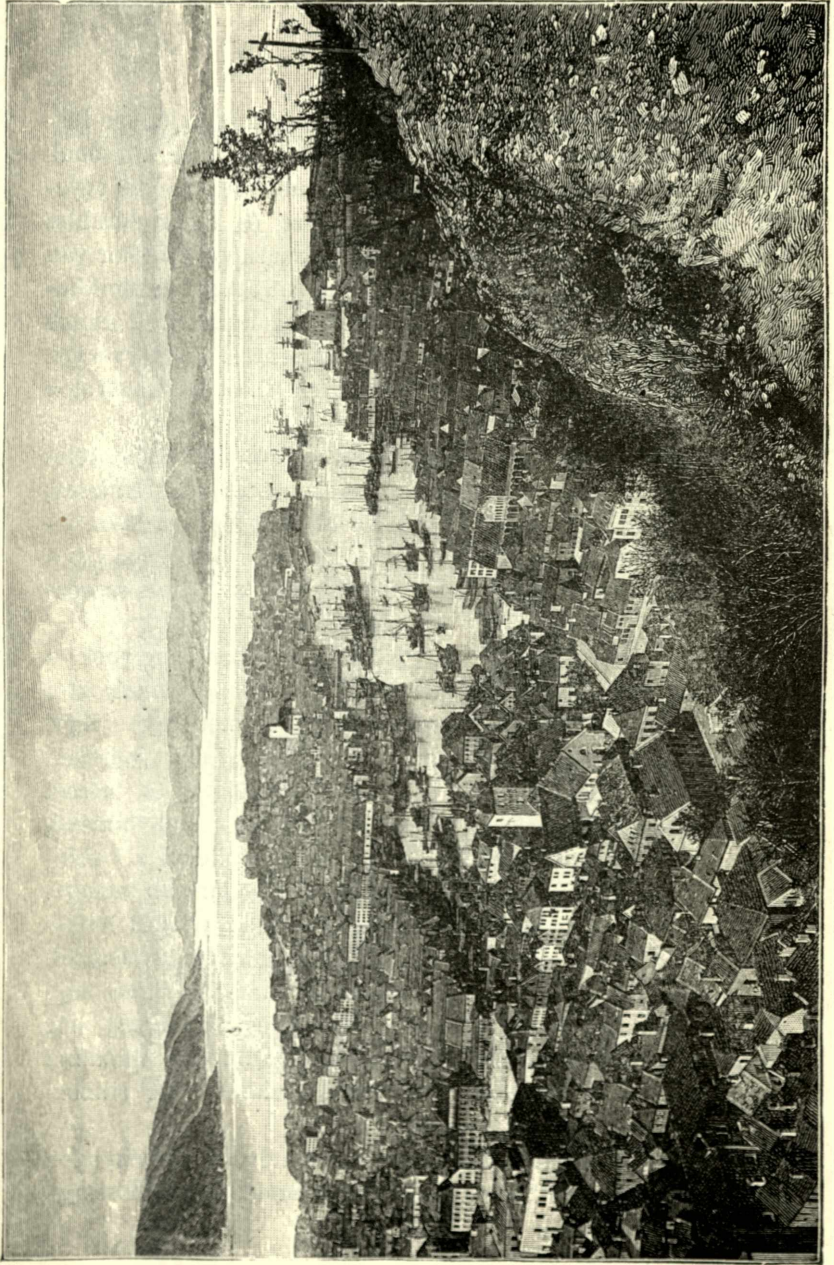
Ott nem vasalt, fodros kartonba öltözött, tisztakezű szakácsnők főznek, kuktálkodnak, mosogatnak, hanem legtöbb esetben néger férfiak, kiknek zsiros, füstös arczbőre, bécsi-korom színű szemeik, kiálló vérpiros ajkaik, azok közül kiragyogó fehér fogaik és rövidre nyírott göndör, lószórhöz

hasonló gyapjas fekete hajuk, esetleg cigaretta füstfelhőbe burkolt egész lényök nem teszi kívánatossá kezük után az eledelt. De a gyöngédebb nem aligha bírná ki a tengeri konyha nehezebb szolgálatát a leves elszósása nélkül. Már pedig sósvizen utazni és sóslevet élvezni mégis csak sok lenne a jóból, a minek kilogrammja megdarálva nálunk csak 13 krajczár.

Szóval, a hajók konyhaszellemei olyanok, hogy drótosaink és kéménysöprőink még hivatalos öltözetökben is egész Adonisok hozzájok képest. Különben nem rossz üzlet étkezőt vállalni és étvágya mérsékléséről gondoskodni, melyet úgyis erősen fejleszt a tenger fölött nyugvó tiszta lég, de a mely folytonos mozgásban van a hajón utazóra nézve. A tarisznyából való étkezést hosszabb tengeri úton is megengedik; de minden utas megfizeti ellátását, mert a hajó annyi élelmet és ivóvizet vesz föl egészségrendőri szabályok parancsa szerint, hogy esetleges késedelem közbejöttével se üssön ki az utazók között éhinség. Ezt elinduláskor a parti kapitányság fölülvizsgálja.

Kellő számú ágyúlövések közben fölgördül a nehéz horgony, lomhán mozdul meg a hajó a kapitány »előre« szavára és lassan bontakozik ki ott maradó társai sorából, hogy az Elbe széles tükrének vágva lefelé a tengerhez jusson. Elérjük Cuxhafennél a sós vizet, mely nem azért sós, mert heringek úszkálnak benne, mint valaki mondani találta. Elmarad jobbról Holstein lapos partja, és gőzösünk nyugotnak kanyarodik, — balra hagyja Bremerhafent, honnan 1872. június 13-án az osztrák s magyar éjszaksarki expedíció kiindult, s a mely út utóbb a Ferencz József-föld fölfödözésére vezetett.

A szélrózsa melyik égtája felé fordul innen hajónk orra, bajos meghatározni. Terveit ritka kapitány közli alattvalóival vagy éppen hajójának utasaival, neki föltétlen diktátori hatalom nyugszik a kezében, látható gondviselés, élet-halál ura ő,



Bergen.

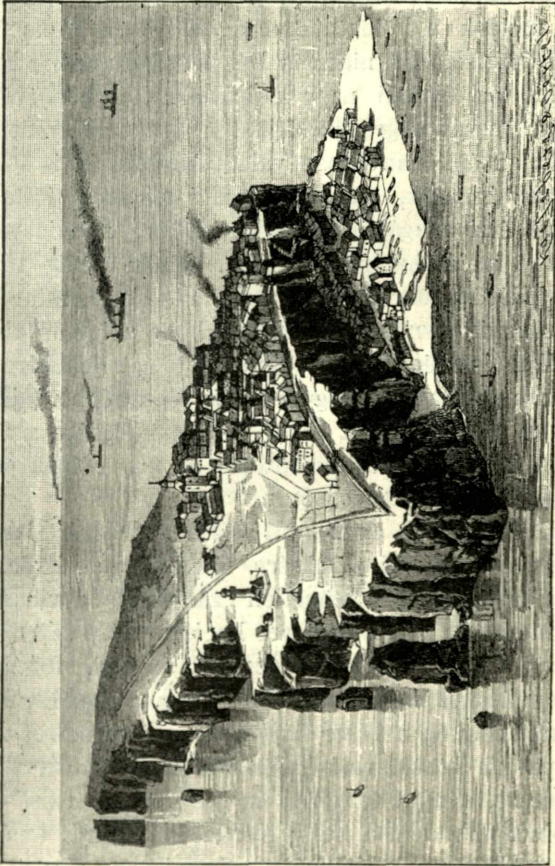
kinek szigorú kötelességei vannak az utasok és hajónépe biztonságára érdekében. Végveszély idején ő hagyja el utolsónak a hajót, miért joga van tanácsba nem állni senkivel, ő egyedül az elemek, lelkiismerete, saját esze és tudása uralma alatt álló hatalmasság. Környezete, tisztikara csak akkor van jogosítva intézkedéseit fölülbírálni, ha váratlan beszámíthatatlanság tünetei jelentkeznének rajta. Az ilyen ritka esetek elbírálásában is fölöttébb szigorúak a tengeri jog törvényei, és semmit nem büntetnek oly keményen, mint az alattvalók indokolatlan ellenkezését.

Sejthető, hogy aligha kerüljük meg Nagy-Britanniát kelet felől, mert ezt az utat csak ősszel használják rendszeren, mikor gyakori viharok dúlnak a La Manche csatornában, — és ime hajónk valóban délnyugoti irányt vesz, balról hagyja a Dollart-öblöt és Hollandia szigetei mellett a Calais-szorosnak tart.

Benn vagyunk tehát az Éjszaki tengerben, melynek a francziák adták a La Mer du Nord nevet, mert hazájoktól éjszakra fekszik; holott jogosultabb régi Némettenger (Mare Germanicum) elnevezése már csak azért is, mert partjain mindenütt német eredetű nyelveken beszélnek. A német nyelvcsaládhoz tartozik a norvég, dán, éjszaki német, holland, flamand, angol és skótnak a nyelve, ha közvetlenül a beszélők nem értik is meg egymást. Ez a világ legjártabb tengere, mert nemcsak hogy három oldalról fészkelnek tengeri hatalmasságok a partjain, de a hering-halászok sűrű látogatásainak is örvend júliustól októberig. Csupán Hollandiából 1200 hajó foglalkozik ezzel, pedig Norvégia, Anglia és Skótország még nagyobb mértékben űzik a hering-halászatot, az utóbbiból csak Wick város egymaga 2000 halászbarkát 10.000 emberrel foglalkoztat ezen a tengeren.

Norvég **Bergenbe** is a júliusi vásárra évente töménytelen hajó jár tőkehal és halzsír kedvéért Olasz- és Spanyolország-





Heligoland.

ból, mely csinosabb, könnyebb hajók azonnal fölismerhetők az éjszaki idomtalan, nehéz hajók között, melyek a téli ködökben a norvég partok számtalan szigetei és fjordjai között keményebb harcztot kénytelenek az elemekkel szemben kiállani, mint a melyek a Földközi tenger örökké nyílt partjai szolgálatára épültek. De nincs is Déleuropának annyi hajóépítő fája, mint az éjszaki nagy erdőknek, hol a norvég fenyű Európában mesés nagyságra fejlík. A délvidéki eredetű hajókon tehát az építő anyagban való takarékoság is fölötlik.

Utazók beszélík, hogy az Éjszaki tengeren tiszta időben soha sem érzi magát egyedül az ember, mindig van rajta hajó, mely a látóhatáron vitorláz, gőzöl; pedig 15.000 □ mf. kiterjedésű a tükre, majd harmadfél akkora, mint Magyarország. Annyira ismerik a hajósok, hogy a legsűrűbb, vágni való ködökben is elég a függő ólmot a tenger fenekére bocsátani, és a naplóba jól bejegyzett mélység-értékből tájékozódni képesek a hátra tett út iránt. Közép mélysége a Shetland szigetek s a norvég partok között 190 m., délnek pedig fokozatosan és jelentékenyen fogy.

Sokkal mélyebb az Atlanti óceán, de azért bátorságosabban bocsátkozhatni a tükrére, mert azon a részén, melyet az Amerika-járó hajók szünetlen szántanak, a viharok nem veszedelmesek jó hajón és ügyes kapitány védő szárnyai alatt, mert ezen óceáni résznek nincsenek szigetei, fölszíne alatt bujkáló szirteket nélkülöz, sőt oly biztossággal ringatja a feneketlen mélység a bátor hajóst, mint gyermekét az anya. Míg a partok között való hajózás a hajótöröttek 23<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ának kerül életébe, a nyílt tengeren ez csak 9<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ot tesz.

Jobbra marad el a hullámverte **Helgoland**, ez új német birtok; tovább utunk Hollandia szigetei előtt visz el, melyek gyöngyfűzér-alakban sorakoznak apart elé és láthatólag jelzik a határt, meddig hajdan a szárazföld tartott. E kis ország partvidéke nem egy ponton alacsonyabb a tenger tükrénél; el-

képzeltetni tehát, mekkora kiterjedésű és szilárdságú töltések kellene itt a szökő tengerár ellen, és ha éjszaknyugoti viharok korbácsolják, nyomják a hullámhegyeket a part felé. És mégis századok óta százezrek életét, vagyonát vette el már a hatalmaskodó vízelem.

Nem fél a tengertől a hollandi, nyílt harczot vesz föl vele szemben, sőt foglal tőle nem egy ponton; ilyen vállalat az is, hogy Enckhuizentől Kampenig 186 km. hosszú töltéssel a Zuidertó déli részét kiszárítják, hogy gabona-kalászosok óceánja rengjen ott, hol csak nemrég a tenger szörnyei tusakodtak közel 2000 □ km. téren. A mi százaink is ez Éjszaki tenger árjai elől menekült flamandok, kiknek őseit királyaink a magyar szent korona védő szárnyai alá fogadták, — de hogy a jöttment eldődök késő unokái mennyire hivek a magyar vendégszeretettel szemben, a történelem legyen bírójok.

Hajónk tovább határozottan a Calais csatornának tart, de mielőtt belépnénk, Ostende a híres belga tengeri fürdő marad el balra, hol nagyjaink közül többen örömet edzik megrongált idegzetüket a forró nyári napokban a lágy tengeri porondon, a hullámcsapások és enyhe tengeri szellők jötevő hatása alatt. A tengerszoros 34 km. széles Calais és Dover között és úgy tekinthető, mint kürtforma kapu az Atlanti óceánba Amerika felé. Noha erős benne a hullámtorlás, pl. St. Malo mellett a St. Michel öbölben 17 m. magasra csap föl a tengerdagadás a francia partokon, mégis sok hajó szeli naponkint, mert ez a tengerág összekötő kapcsa Belgium, Franciaország és Angliának.

De mivel a ködök és viharok miatt kivált télen és a nap-éj egyenlőségek ideje tájt nehéz járható: tunnelt terveznek alája, vagy hiddal akarják átívelni. A mélysége 30—40 m. között van, de szélessége nagyobbodásával növekszik; Cherbourg és Wight sziget között, mely utóbbi pont királyasszonyunknak is kedvelt telelő helye volt, már 104 km. széles.

Franciaország partjait balra hagyva, egyenest az Atlanti óceánnak vágunk, melyet magyarosabban Atlaszi óceánnak kellene az általában elfogadott névvel szemben neveznünk, mivelhogy nevét az Éjszakafrikában meredező magas Atlasz hegytől nyerte. Utóbbi időben kiválóan csak világtengernek nevezgetik és teljes joggal, mert nemcsak az a legforgalmasabb az öt óceán között, de maga a világtörténelem is, melynek súlypontja hajdan a Földközitenger medencéje volt, Amerika fölfödözése óta (1492) egészen a világtenger keleti és nyugoti partjaira helyezkedett át.

Ez az óceán mint valami óriásan széles folyó választotta el eddig az ó- és újvilágot egymástól, ma ellenben Fulton gőzszárnyú hajóinak közvetítése folytán éppen a legszerencsésebben köti őket össze. Afrika belsejét csak a 700—800 km. széles Szahara sivatag különíti el Éjszakafrikától, és míg e században az ellentett oldalról, a Nilus és Kongó felül kikutatni nem sikerült, ismeretlenebb volt Amerikánál, melynek 400 év előtt alig hitte valaki a létezését Columbuson kívül, — sőt maga a nagy fölfödöző is abban a hiedelemben halt meg, hogy csak Ázsia legkeletibb partjairól lebbentette föl a fátyolt nyugoti irányban.

Az Atlanti óceánnak részünkről most átszelendő részén évente átlag 2000-szer hajóznak keresztül, naponkint legalább 3-szor indul neki személy- és póstaszállító hajó és vissza. Egy ilyen hajó közönségesen 3000 tonna súlyig terhelhető, de már az 5000 tonnásak is gyakoriak.

A szolgálattevő személyzet vagy 100 emberből áll, a fölvehető utasok száma 900-1000, de ezek úti podgyásának is jut hely.

Az Atlanti óceán Norvégia és Grönland között csak 200 mf. széles, éppen a mennyire Európa szárazföldén Trieszt és Krisztiánia vannak egymástól. Legnagyobb mélysége déli részére esik, hol Rio Janeiro és a délafrikai Fokföld között 13.730 m. mélységet találtak, mely 1460 m. híján 2 mértföld.

Utunkban először is a Rennel-féle tengeráramon kell keresztül törtünk, mely Spanyolország Finisterre nevű fokától kanyarodik a Biskaya öbölbe. Ez a fok onnan nyerte »földvége« nevét, hogy Amerika fölfödözése előtt a szárazföld végső határának tekintették nyugot felé, melyen túl a régi térképek csodás tengeri szörnyetegeket ábrázoltak, a mint az óceánra merészkedő hajót minden rajtalevővel a mélységbe rántják. Innen magyarázható meg Columbus első útítársainak páni félelme, mikor Európa és Afrika partjait a szemhatárban elmerülni látták. Nagy-Britannia legnyugotibb csúcsa is Lands-End nevet visel.

A Rennel-áramlat a francia partok mentén a csatorna bejáratához jut, ott a Cornwallis félsziget Lands-End csúcsán megoszlik, egyik ága a Szent-György csatornán át az ir tengerbe csap, a másik a smaragd-sziget (Irland) nyugoti partja mellett visszakanyarodik az óceánba. E tengeráram langyos vizei Anglia délnyugoti partjain oly enyhe éghajlatot teremtenek, hogy nincs ott fagy, nem süllyed 4 meleg fokon alul a hőmérséklet télen sem, miért is kitelel ott szabadban a száz esztendőös áloe (Agave), a khinai eredetű és hölgyeinktől annyira kegyelt kamélia, ablakaink ékessége, a fuchsia, a libanoni czédrus, a narancsféle fák, mirtusok a temetőben, — de nem érik meg a rá következő nyirkos nyáron, ködös ősszel a szőlő, melynek tenyészeti ideje alatt magasabb hőfokokra van szüksége. Szántanak ott télen át is a zöld mezőben, pedig éjszakibb fekvésű, mint Arvavármegye, hol májusban ereszt ki a tél, és a zabot augusztus végén vagy szeptember elején gyakorta már hóban sarlózzák.

Francziaországra nézve ellenben kártevő a Rennel-áram, partjára túrja a tengeri fűvényt és mind ama sziklatörmelék, melyet a spanyol éjszaki partokról lesúrolt. Nem egyszer torlaszolta már el a folyók torkolatát és lett okozója veszedelmes áradásoknak. Igy cselekedett 1500-ban az Adour

folyóval, mely azután Bayonne-től éjszakra 30 km. távolban kényszerült magának új torkolatot nyitni és csak 79 évi erőlködés után sikerült őt, az eltévelyedetett régi medrébe visszatereelni.

Az egész futóhomokterület, mely az Adourtól a Gironde folyóig 260 km. hosszú, 50—80 km. széles és vagy 900 □ km. fölületű, ennek az áramnak köszöni eredetét vagy legalább homokkal való elboríttatását. Franciaországban e kis Szaharának Les Landes a neve és oly laza a talaja, hogy a birkapászor falábakon mozoghat rajta. A francia forradalom óta kísérleteket tettek befásításával, jegenyefenyűt (*Abies excelsa*), meg paratölgyet (*Quercus suber*) törekedtek ott meghonosítani, valamint egyéb művelési ágak részére alkalmassá tenni, de az erdősítés is csak pontonként sikerült, és e helyek oázok gyanánt vannak a sivatagban széthintve, a phylloxera-vész óta inkább szőlővel próbálkoznak ott és kedvezőbb sikert érnek el.

Épít s ront a tenger; Hollandiát vájja, a Landes vidéket vakolja, csak köszönet nincs benne. Nem is tekinti a földrajz a tengert lomha víztömegnek, melyről elég annyit tudni, hogy árkában sok a víz és sós, és a költő szerint :

... iszonyú, ha mélyét fölveti,  
Midőn hullámaít vad szélvész kergeti.  
Ha földült síkjain a barna zivatar  
Előt s halottakat éjével eltakar.

(Vörösmarty.)

Sőt inkább a Föld éltető eleme, vére a tenger, mely szüntelen való körforgásával annak mintegy vérkeringését alkotja, a belé ömlő folyóknak nemcsak temetője, de új bölcsője is.

Az összes világtengerekben, melyek tulajdonkép összefüggő egészet képeznek, egyetlen főáramlat uralkodik, mint a szervezetben egy összefüggő vérkeringés, — de részei közül ezuttal az ránk nézve a legfontosabb, melylyel útunk utolsó negyedében, az Atlanti óceán közepe táján találkozunk. Ezt röviden

csak Golfáram néven emlegetik s Maury (élt 1806—1873) a new-yorki csillagvizsgáló intézet nagynevű igazgatója következőképen írta le:

»Van a világtenger (Atlanti óceán) kebelében egy folyó; legcsekélyebb vízállásában soha meg nem apad, legnagyobb áradata soha a medréről ki nem csap. Partjait és ágyát hideg víz szegélyek alkotják, azok között langy meleg kék vizei tömör hullámokban hömpölyögnek. Sehol a Föld szárazán nincs hozzá hasonló fönséges hullámár; sebesebb az Amazonasznál, háborgóbb mint a Mississippit és hömpölyögtetett vizeinek a két óriás-folyó víztömege még ezredrészét sem képviseli.«

Kezdetben 22 km. széles, a floridai szorosnál 296, vizeinek a színe Carolina állam partjáig indigókék, sósabb a többi tenger vizénél és tele van tengeri fűvel, gazzal, mit a mexikói öbölbe ömlő folyók belé sodornak. A Hatteras fokon túl 600—1200 km. szélesre terjeszkedik és a színe szürkülni kezd, de oly élesen különbözik még ott is a tenger többi vízszínétől, hogy szemmel fölismerhető, ha a hajó félig benne, félig kivüle halad. Eredet helye a Karibi tenger és a mexikói öböl kettős medenczéje, hol vizei a hegyektől körülzárt óriási ikerkatlanban fölmelegszenek és óránként 22 km-éternyi sebességgel tódulnak az Atlanti óceánba, mint Amerika legnagyobb folyóinak ársjai; mélysége 380 m.

Vizeit az óceánnak egyenlítői áramlatából nyeri, mely a guineai öböl felől jön és Délamerika legkeletibb fokánál, a Roque-nál ketté oszlik. Egyik része a Kis-Antillák sziget-csoportján szűrődik át és létet ad a Golfáramnak. Utját pontosan jelölték azok a pálmaolajjal telt hordók, melyeket az áramlat 1823-ban Hammerfestbe, Norvégiába usztatott; előtte való esztendőben a guineai öbölben villám roncolt szét egy hajót és annak a romjai közül szabadultak el ezek a tengerár futam jelzők.

Még Amerika fölfödözése előtt fogtak ki az Azorok egyik

szigetén csónakot, melyben addig ismeretlen népfajtához tartozó vörösbőrű ember hullája feküdt, vonásain pedig az éhhalál küzdelmei voltak megmerevülve láthatók. A Spitzbergen szigeteken nem egyszer vetődtek partra a tengerből olyan növénymagvak, melyek még üde külsejűek voltak, de a nagyon messze Nyugotindiából kerülhettek, a hol honosak. Jan Meyen szigeten háznagyságú uszadékfa rakások torlódnak meg, azokat az áram a Mississipp-i közvetítése folytán Éjszak-amerika belsejéből hordja oda.

A Golfáram hőmérséklete eredeti helyén  $24-26^{\circ}$  R., az éjszaki szélesség 40-ik fokán túl 2—3 fokkal kevesebb, de ott már mint széles köpeny terül szét az óceán hidegebb vizei fölött és eszközli azt, hogy benne az úszó jéghegyek rohamosan olvadnak, meg hogy Európa nyugoti partjai egész az éjszakkig (Nordkyn) be nem fagynak és télen át is folyhat azok mentén a hajózás, — míg az amerikai parton az ellenes irányban délnek menő hideg áram miatt mind jegesek a kikötők. Ilyen volt St. John kikötője Új-Foundland szigeten 1831-ben még június hónap folytán is, pedig nincs közelebb az éjszaki sarkhoz, mint Kecskemét. A Golfáram még januárban is 2 fok meleg Izland sziget körül.

Belátható, hogy ekkora vízfölület, melynek állandóan magasabb a hőmérséklete, mint a fölötte terjeszkedő légréteg, hatalmas befolyást kell, hogy gyakoroljon a légáramok irányára és egyuttal az éghajlatra is, a mely jótékony behatás nélkül Skandinávia és Oroszország örökös jégbékóban meredeznének, mint a zöldsországnak csúfolt Grönland is, noha annak a neve nem a grün szóból eredett. Még olyan magas szélességek alatt is, hol a Nap egész januárban a szemhatár fölött nem látható, és a hol a higanyhőmérő rendes viszonyok között is megmerevül, megtart ez az áram magában 2—3 fok meleget; az ő érdeme, hogy Bergen, a híres norvég halpiacz melegebb télen, mint Bologna Olaszországban.



Ezért a hőmérő csak olyan vezére az Atlanti óceánon hajózóknak, mint az iránytű, a csillagtávmérő, chronométer óra, függő ólom; mert csak a hőmérő mutatja meg az áram hollétét, ha zajos a tenger, vagy ködös az idő, mivel akkor nem lehet azt a jellemző színe után fölismerni, — pedig fontos a hajósra nézve tudni a hollétét, mert a folyás ereje a magasabb szélességek alatt is óránként 8—10 km., hamar kisodorja irányából a hajót és keserves megszabadulni jóakaró tartóztatásától. Hasznos ellenben a halászok és sarkvidéki hajózóknak, mert az ő érdeme, hogy bátor norvég bárkások olykor a szélesség 80 fokáig is fölkalandoznak. Még a gőzösöket is visszatartja egy hét alatt 24 órai késedelemre, kellő fölhasználásával pedig 2—3 napot lehet nyerni Amerikából visszajövet.

Az áram szélében szeretnek járni a gőzösök, mi kivált Amerikához közel fontos, hogy a hideg Labrador áramtól hajtott jéghegyek közelébe ne jussanak, mivel ezek a nyugoti hosszúság 28-ik fokán túl már sűrűn járnak április és május hónapokban. E mellett a Golfáram egész tárháza a tengeri viharoknak, melyeket elszállít gyakran a Balti tengerig is Középamerikától, miért Maury az Atlanti tenger vihar-királynak nevezi, ki háznagyságú hullámokat űz maga előtt és a hajók szilárdságát erősen kipróbálja.

Ha borús, csöndes éjszaka ér a tengeren, bűvös világításban fénylik a Golfáram, olyanban, mely a legszebb csillagos éj szépségeit feledtetni képes. Ez a tünemény bár inkább az egyenlítői melegebb tengerek örök bája, de elégszer előfordul a mérsékelt övek alatt is. Láttá fényleni a tengert P. Erman Kamcsatka déli részén is, pedig ott a víz hőmérséklete nem volt magasabb 5° C-nál. B. Bibra szerint oly sajátosságos varázs és oly különös báj nyilatkozik meg abban a tüneményben, hogy aki annak indító okával és keletkezésével nem törődik, még az is órákig képes nézegetni a hullámok eme

gyönyörűen fénylő játékát. Partokról is látható, mint az Lima kikötőjében elég gyakorta megesik, mikor a várból este jel-lövés dördül el. És mivel a lövéstől mozgásba hozott lég rázkódása fénylésre ingerli az apró tengeri szervezeteket, e fény forrásait, hirtelen fölvilágításuk lassankint alszik ki, a mint a levegő a nyugalom egyensúlyába tér.

A sík tengeren hajózók csöndes, csillagtalán estén egyes világító, úszó gömböket, részint hosszasan kigyózó vonalokat látnak, de ezek sokasága olykor egy egészszé folyik össze és mint óriási széplátó (kaleidoskop) a legszebb szín- és alakkombinációkat idézi elő. A halak láthatókká válnak 5 m. mélységig, és a hajók tengerre nyíló ablakainál könyvet lehet olvasni a fény erőssége miatt, de szemérvetéstessel, mint a teljes holdvilágnál. Tüzesnek látszik a szembe jövő hajó orra, ezer meg ezer égő, izzó csöpp röpdösi körül, szikrákat hányanak a vízre bocsátott csónak evezőlapátjai, fénybarázda nyúlik a nyomában. Szép látvány a hajót kerülgető delfinek fényjátéka, mert a világló árban csillámlik az üstökük és a hullámokat tűzfényű kigyók gyanánt szeldelik.

Ezer meg ezer apró tengeri állat képes világítani, és azok a legkülönbözőbb nemekhez, fajokhoz tartoznak. Első hely közöttök a Tunicatá-kat illeti meg, melyek zöld, piros, violaszín fényben tündökölnek és olykor mértföldekre nyúló kiterjedésben több eméternyi vastagságban úszkálnak, kergetőznek a tenger felszínén. Ilyenek a Salpá-k, melyek üveg-tiszta, átlátszó teste kékes-fehér fényt árasztva, mint izzó hengerek gurulnak tova. A Pyrosomá-k sárga fényben ragyognak, az Acalephá-k között kivált a Meduzák és Pelagiá-k színjátéka nagy felejthetetlen benyomást a néző emlékezetében. Kár, hogy belőlök emléket hozni nem lehet. Sokszor megszurte Baster a tenger világló vizét, de a fénylő pontok igen apróknak, és csak nagyítóval megkülönböztethetőknak bizonyultak, sőt a 10 klg. súlyú Meduzákat sem lehet megszárnítani, mert

még a borszeszben is dekagrammokra zsugorodnak össze és rövid időn alig fölismerhetőkké változnak át.

Látni röpülő halakat, milyen a tengeri matrózok fecskéje, a *Trigla hirundo*; e  $\frac{2}{5}$  m. hosszú állat nem néma hal, mert ha kézre kerül, nemtetszését morgással fejezi ki. Röpülő halak a *Dactylopterus* nem kevés számú fajai, melyeknek légutazó képessége addig tart, míg úszószárnyaik meg nem száradnak. Leggyakoribbak azonban a *Exocoetus*ok, mely csukaformájú halak hosszú úszóik segítségével olykor 100-ig is menő csoportokban szöknek föl a vízből, de leggyakrabban csak egyesével a hajóhoz ütődő hullámokból és 30 másodperc alatt 200 m. hosszú ívet is képesek meghaladni; az utasok örömeire nem egyszer a hajóra esnek, mi leginkább azért történik, hogy mint a költöző madarak, vagy a gyermekek tavaszi papírsárkányai, mindig szél ellen haladnak.

E légutazás a tenger utonállói, a tinhal és aranyos rokona, a *Coryphaena*, meg a czápa és a delfinek miatt történik, melyek szüntelen éheznek ez igen jóízű hal húsára; és mivel szélcsöndben soha sem repülnek a halak, azt hiszi Humboldt hogy a vízből inkább tiszta lég szívása végett szöknek föl. Sorsukat azonban a szegény menekvők ritkán kerülik el, mert zsákmányul esnek a tenger fölött szüntelenül kóválygó *Diomedea* vagy a *Tachypetes* nevű madaraknak.

Az első ugyan a déli félteke szárnyasa, de gyakori vándorlást tesz az egyenlítőn innen is messzire; a másik pedig, mivel gyöngye lábait sem járás, sem úszásra nem használhatja, egészen a légben való hajózásra van utalva, miért 2 m. hosszú szárnyaival a partoktól 400 tengeri mértföldnyire is találkozni vele, a mint a végtelen vizek fölött lebeg; mivel hosszú villás farkát röpülése közben gyakran összezsukja és kinyítja, a matrózok szabónak nevezik.

Hajónkat czápak kíséretik, éhesen és kajánul pislognak föl, lesekedve folyton, mi esik le onnan elnyelhető, mert ők

folyton éhesek. E 10 m. hosszú, 15 mázsa súlyú szörnyeteg száz és száz mértföldeken át kíséri a tengeren járókat; mint a halak fejedelme, ritkán jár udvar nélkül, társaságában gyakori a Naucrates hal, melyet a matrózok a czápa hirnökének neveznek; az Echineis ellenben, mivel vele versenyt úszni képtelen, szívó korongjával erősíti magát hozzá és úgy utazik vele messze tájakra. Udvarát képezi továbbá a borzas Diodon, melyet ha a czápa elnyelt, halála okozójává válik; elejénte bár vigan uszkál annak nagy gyomorüregében, de ha fogságát megunta, mint Dr. Allan beszéli, átrágja magát a czápa egész testén és úgy megöli.

Elég gyakori jelenség a *Phocaena communis* nevű delfin-faj, melyet orra alakjáról közönségesen tengeri disznónak neveznek; de élettani alap nélkül, mert mivel mint emlős állat tüdővel veszi léleketét, turkálás végett a tenger fenekén nem tartózkodhatik. Nagyon meg van szorulva a tenger bármely emlős állata, ha üldöztetés következtében 10—15 perczet tölt a víz színe alatt. Uszása is esetlen, mint minden farkonáé, szegzugos irányú, de elég gyors, mert hosszúk a karjai.

Láthatni a bálnák több fáját, közöttök az orrmányos *Balaenoptera boops* nevűt, mely 30—31 m. testhosszával minden állatot fölülmúl; vagy törpe rokonát, mely csak 9 méternyi. Figyelemre méltóbb a *Physeter macrocephalus* vagy potval, mely a déli szélesség 70-ik fokától az éjszaki szélesség hasonló értékű fokáig minden tengerben honos, legnagyobb kiterjedésű téren tehát minden emlős között. Ez a világtengerek összes állatvilágának valódi réme, magát az emberevő czápát sem véve ki, és bő halászat végett közel jár a meleg áramokhoz, de langyosságuk miatt bennök tartózkodni nem szeret. Mihelyt az orrlyukain kifecskendett, magasra törő vízszugár a közellétét elárulja, lázas nyugtalanság vesz erőt a matrózokon, szeretnének megküzdeni vele; a cet-ír (*sperma ceti*), meg a jó-

illatú ambra, mely a belsejében található, szép pénzt hozna, ha a legelső parti városban áruba bocsáthatnák.

Jelentik is a kapitánynak, de az hallgatagon veszi tudomásul és szobormerevséggel áll emelvényén, a legénység pedig lehangoltan kíséri szemmel a biztosra vett prédát és számolgatja a 70—90 tonna halzsírnak, 20—25 métermázsa czetírnak az árát, mely illetéknép elúszott. Noha újabban kéksavval mérgezik a szigonyokat, hogy rögtön öljenek, de mégis aligha telnék ki félnapból e jól úszó állat megközelítése, elejtése és hajóra csomagolása annak, a mi belőle értékesíthető, — pedig a kapitány pontosan akar megérkezni.

Ilyen vagy hozzájuk hasonló szórakozások között telik el a határtalan óceánon való átkelés; ha útközben szelek nem ellenkeztek vagy úszó jéghegyeket kerülgetni nem kellett. Ez utóbbi különösen fontos dolog. Alig sülyed el Európa a látóhatár pereme alá, a tiszték és a legénység a kritikus napokról kezdenek beszélni, mint az orvos és betegápolók a nehéz nyavalyák forduló pontjáról. A 12 napos átkelésnél a 7—8-ik, a 6 naposnál a 4—5-ik az. Addig akárminő időjárás jónak a számába megy, és ha a kritikus 2 nap eltelt, föllélekzik az egész hajószemélyzet.

E két napon ott széli át a hajó az óceánt, hová az Izland és Grönland közé szorult nagy jégjáró kapu nyílik. Jéghegyekkel derült napon találkozni nem baj, de a mint azok a melegáramot elérik, olyan sűrű ködöt fejlesztenek, hogy miatta délben is alig látni a hajó közepéről a két végét és csak a hőmérő hirtelen sülyedése sejteti egy-egy ilyen veszedelmes útonálló közellétét, pedig a vele való ütközés a hajót egyszerre agyonzúzza, mert a vágatva menő gőzös tehetetlen nagy tömege rögtön előtte megállni képtelen.

Az esetleg szembe jövő hajókkal való ütközést elhárítani a köd-tárogató van hivatva, mely perczről-perczre rémesen bődül el és idegrázó méla bús hangja kísértetiesen szól bele

a sűrű sötét ködbe, memento mori gyanánt a közelgő hajónak, hogy az rögtön jobbra térjen. Ha mégis megesik a szerencsétlenség és sikerült a hajó nevét megtudni, valahány emberét kimenteni, lesz szó felőle a lapokban, ellenesetben a megmaradt hajó folytatja útját úgy, a hogy tudja, nem is tehet egyebet. Mikor Hübner sétáját tette a Föld körül, 4 matróz némán összefont karral állott a hajó orrán, mozdulatlan szögezték előre a szemöket, minden élettevékenységök szinte egészen a látó idegeikbe összpontosult, hogy idejekorán vészjelt adhassanak.

A legkritikusabb pillanatokban sem mérsékli sebességét a hajó, mert azt hiszik, hogy így jobban engedelmeskedik a kormányrúdnak. Ezt a veszedelmet el lehet kerülni, ha az átkelés a szélesség 42-ik foka alatt esik meg, a hol ködök nincsenek, de a gőzhajó-társaságok és kapitányok bravúrt csinálnak a gyors utazásból, esetről-esetre a lapok is közzéteszik, ha valamely hajó pár órával korábban érkezett meg a rendesnél. Emelkedtek már komoly hangok ez esztelen versenygéssel szemben, de az utas is szeret kockáztatni, csakhogy hamarabb czélt érjen, holott mindent kockára tesz olyan vetélykedő hajón. Az új-foundlandi zátonynál a tengerfenék hajótöredékekkel van parkettázva, és mégis akad vakmerő hajós és utas, ki neki vágtat az ott uralkodó, vágni való ködnek.

A belőle való kibontakozás után 1—2 napra végre lehangzik a Mashból, a mint a hajósok az árboczkosarat nevezik, a »föld« kiáltás, noha az utas a nyugoti szemhatáron semmit sem lát, csak a matróz gyakorlott sasszeme hatol el 70—75 km. távolra. Megjelenik a kikötő vezérdereglyéje, rajta a pilot, hogy a hajót a kikötőbe bekalauzolja; dobogó szívvvel nézik az utasok, mint kúszik föl a napbarnított arcú férfiú a hajó kötélaljtorjáján; ezentúl ő a kapitány és biztosan vezeti a hajót az úszó jelek között, és ha Philadelphiával

szemben értünk az újvilágba, bátran gőzölünk be a 40 km. széles Delaware öbölbe, mely a várost metsző folyónak óriási torkolata, tölesérszerűen kitágulva.

E 10 m. mély vizű úton egész a város alá lehet jutni, pedig majd 130 km. távolban van a tengerparttól. Ha erős éjszaki szél fúj, a Lewis révben kötünk ki, melyet 500 m. hosszú jégtörő és 1100 méteres hullámtörő sarkantyú véd. Innen vasút vezet a városba, melynek »testvérszeretet« (görögül Philadelphia) nevet adott alapítója, Penn Vilmos.

Elértük tehát útunk célját, és ha közben sem viharral nem találkoztunk, mely imádkozni megtanít, sem tengeri betegség nem kínozta meg, mely a béketűrés erényének 13-ik iskolája: marad megütközni valónk kettő is. Az első az, hogy Amerikában a kalendárium dátuma egy nappal hátrább van, mint a maradi óvilágban, és midőn déli 12 órakor Philadelphiába bevonultunk, a mi óránk már esti 6 óra 17 percet mutat. Az első különbséget nemzetközi megállapodás hozta létre, az utóbbit a földrajzi helyzet, mert  $94^{\circ} 14'$ -cel fekszik nyugotra a magyar fővárostól Philadelphia, a mi több a körnek  $\frac{1}{4}$  részénél. Mikor ott dél van, az emberek feje oly irányban áll az égnek, mint tornyaiink villámfogó rúdja; ugyanakkor mi Európában olyan helyzetben állunk, mint a toronyból keletnek kitűzött zászlórúd. Mely visszásságból és meglepetésből fönmarad a vigasztalásunk, hogy nemesak  $1\frac{1}{4}$  nappal fiatalabbak lettünk: hanem hogy a vén Európa, ha egyébben nem is, de legalább időben előbb van Amerikánál.



## Mit regél a Duna tündére.

### I.

**A** jó bécsiek annyira magukénak tekintik a »blaue Donau«-t, hogy még »Walzer«-t is irtak hozzá; pedig ha magát a fejedelmi folyót megkérdézzük, kiének vallja magát, bizonyosan részünkre nyilatkozik. Nem szóval, hanem cselekedettel, mert nemcsak hogy meglassítja futását hazánk határain, megelégedetten megpihen, mint ki czélját érte, hanem még azt is megteszi, hogy összes pályája felét nálunk akarván elvégezni, két hatalmas görbületet csinál, mert óriási karjával csakis így tarthatja átölelve előbb a szép Dunántúlt, utóbb meg a nagy magyar Alföldet, melynek ő a szülő anyja és nevelő dajkája.

Nincs is Európa nagy vízerei közt egy sem, mondja Peters, mely a Dunához hasonlóan volna alkalmas föld-részünk fejlődéstörténetét oly jól körvonalozott téren megvilágítani, — eltekintve attól, hogy Dunánk az a folyó, mely Európa népeinek történetén mint irányjelző piros fonál húzódik végig, s torkolata körül ma is a világtörténelem egyik legfontosabb problémája, a nehéz megoldású »keleti kérdés« sarkallik.

Nemcsak a külső világrészek óriási folyóinak van meg a saját fölfödözéstörténetök, de az öreg Dunának is, mely ama társainál sokkalta régebben ismeretes az emberi tudás előtt. A régi térképekről látjuk, hogy csakúgy járt ő, mint a Föld egyéb nagy folyói, melyek pályájuk különböző szakaszain más és más nevet kaptak.



Igy alsó folyásán a Vaskaputól a tengerig Ister volt a neve, a felsőn Danubius. E néven, mint mondják, először Julius Caesar említi, mikor a dákokról szól, de csakhamar istenségi névvé vált és Rómában tisztelet tárgyává lett. Mai egységes Donau, Duna, Tuna neve a Nibelungenlied részéről látszik megállapítva, ez Tounowe névvel ruházza föl. Sőt forrásfeje hollétének megállapítása sem oly régi, mint hamarjában hiszszük. Ezt Herodot (Kr. e. 448—408) a Pirenek havasaiba helyezte, de mikor a II-ik pún háború idején (Kr. e. 218—201) többször keresztezték római hadseregek a Rhone alsó völgyét, meggyőződött az ókori geografia Herodot nézetének tarthatatlanságáról, és a szegény Duna forrásainak messze éjszaknyugotnak, a mai Bretagne hegyeibe kellett hátrálniok. Kiigazították ezt a hibát Julius Caesar galliai hadjáratai (58—51 Kr. e.), de csak azért, hogy új tévedést hozzanak forgalomba; e szerint a Duna forrásfeje az Alpok déli részébe jutott. Végre Germanicus vindelicizai hadjáratai (14—16 Kr. u.) derítették ki Európa fő vízerének valódi születési helyét.

Még ma sem vesztett a szép folyó a maga titokzatosságából a partjain lakó népek szemében. Maszlaghy Ferencz »Séta a Dunán« című útirajzában Donauwörth és Bécs közt a Duna tündérét szólaltatja meg, vele mondatja el a csodaszép regéket, melyekkel a felső dunaparti nép a fejedelmi folyó mentén düledező várromok komor falait beaggatja. Nem hiányzanak ilyenek nálunk sem, mint népköltészeti töredékek, a halászok ajkain; minő a Jávor halászlegény regéje a Csallóközben, kit a Duna aranyhajú tündére annyira megkedvel, hogy utóbb magával is ragadja vízalatti bűvös-bájos palotájába.

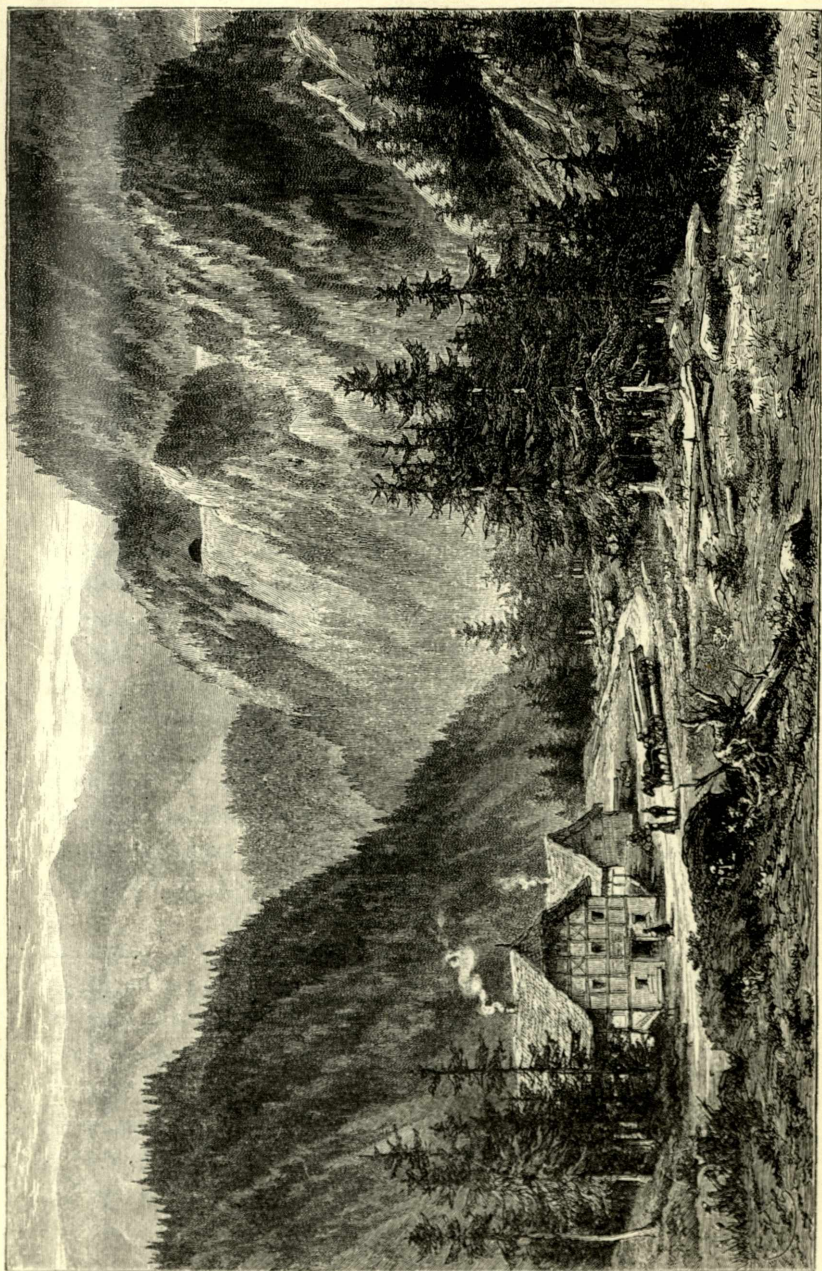
A társadalomnak az az eleme, mely utazni szeret, mondja idézett úti rajzában Maszlaghy, a művelt Európában csak egy fejedelmi folyót akar ismerni, mely a neki hozott pénzáldozatot dúsán kárpótolja, és ez a Rajna; holott e tündérfolyónak méltó társa szőke Dunánk, mely Ulmnál csak

olyan, mint a kis bohó lány, de Regensburgnál már büszke szirénné lesz, ki érzi, hogy szép.

Nevét a donau-eschingeni vár udvaráról hozzá lesiető nemesi apródtól, a Donau-Bachtól nyeri. Ulmnál kilép bölcsőjéből, pajzán zajongó gyermekké lesz, mely játszótársával az Illerrel bodros habjait gondtalan veti szét, nevetve fút tova rétek és mezők közepette. Donau-Wörthnél golyhókorba lép, ügyetlen és tétovázó, nem tudja, merre menjen. Oldalt jön eléje a Lech azon sárosan, piszkosan, a hogy a Formanin hegy oldalából előkerült, neki ront, de a tündér Duna észre sem igen veszi. Ez a víz az, mely fönnen hirdeti, hogy keresztvizet szolgáltatott a magyar nemzet civilizációjához, pedig épen ő itta a vérét az ősmagyaroknak.

A mint a Duna tovasikamló habjai alább a büszkén fölmagasló Walhallát megpillantják, egyszerre megkomolyodnak, s mintha ködös ábránd szállná meg őket: lassan, megrengve folynak odább, nem enyelegnek már többé, hanem szűzi tartózkodással ölelik át a közelgő Isart, mely az első érzelem odaadó bájával dül a tündér Duna keblére. Ettől fogva belép az érett korba, egymás után jönnek széptevői. Az Inn hideg, kékes-zöldbe öltözött gavallér, kin ő hamar túlad; tovább az Enns, a még éretlen ifjoncz, kinek epedése alig talál viszonzásra, mert a Duna érzi, hogy a mint Magyarország határaihoz közelít, mindinkább szebb lesz.

A Morva folyó már félénk tisztelettel közeleg feléje, mint ünnepelt szépséghez, ki nagyon megválogatja udvarát. Csakhamar kiüti őt a nyeregből előbb a hallgatag Lajta, utóbb az élénkebb Rába, végre a Vág, mely ugyancsak tarka trencsényi szólamokban sóhajtozik; de kénytelenek mindannyian helyet adni a szeliden ábrándozó Garamnak, majd a telivér parlagi gavallér Ipolynak. Elfogadja a Duna mindenikök széptevését, de minél tovább halad pályáján, annál inkább érzi, hogy méltatlanokat ölelt föl.



A Feketehegység.

Szive melegebben lüktet, midőn a magyar hazán végig vonul. Költők fogadják itt lantjaikkal, búbajos szavakban éneklük meg szépségét, ezüst hullámaid, szőke habfodrait, fejedelmi tekintetét. És a nemzet, mely itt partjain él, hazája történetébe vési nevét, sajátjának fogadja, czimerébe illeszti. Csak itt, az érzelem és költészetben gazdag magyar földön kezdi átérezni hivatását, komoly és méltóságos lesz. Itt egy árva gyermek jön eléje, a kised Rákospatak, és ő gyöngéden öleli keblére, mert hiszen

„Magyar esonton foly a vize,  
Könyektől sós annak ize.“

És midőn ekkép Buda, Mohácsnál elvonulva a haza szívében lejt, elmondja Pozsonynál a buvár Kund regéjét, Győrnél a vaskakas megszólamlását, üdvözli Komárom vára fokán a márványkeblű szüzet s Esztergom ormán a magyar fejedelmi főtemplomot. Elbeszéli Visegrádnál a német asszony merész szökését a szent koronával és a borzalmakat, melyeket Vác fölé egy végzetes virágvasárnap hozott. Elmondja, mint remegett meg keble Szilágyi érczvitézeinek súlya alatt, mikor Buda és Pest között elhangzott fölötte a magyar haza dicső korszakát megnyitó szöveget: »Éljen Mátyás király!« Szól ama sasszemű, vasakarató férfiuról, ki lánczczal hidalta őt át, ki partjain a magyar édesen hangzó nyelvének szentélyt alapított; szól egy másiktól, ki merészen törte szét a Vaskaput, hogy ő akadálytalanul mehessen vizeivel utján.

Epedve néz körül, zajtalanul hullámzik tova, várva az igazi jegyest. Jön a Dráva, ez az opportunitásos barát, ki ha tetszik, akár kétféle szláv, vagy ha jobban tetszik, magyar nyelven szól; de mivel szeles és változékonynak ismeri, tündérünk nem köti hozzá élete hajóját, hanem még mindig vár, ha soká kell is várnia. Látja már messziről a szép haza véghatárait és kesereg, hogy igazi társ nélkül kell búcsút mondania a dalszerető fajnak, mely övének fogadta, midőn

váratlanul, a hol nem is álmodá, Titelnél ünnepélyesen jön eléje a fejedelmi jegyes, a merész, a daczos, a rakoncztalan kényúr, a Tisza. »Én vagyok az egyetlen tiszta magyar, enyém vagy és senki másé«, mond határozottan, s azután karöltve haladnak az élet meredélyes útain, verőfényes napokon, holdvilágos éjeken.

Beszegődik elmaradhatatlan házi barátnak a simán oda kigyózó Száva, de a horvát testvériség hangján nem zavarja meg a boldog hitestársak egyetértését; hiven együtt bolyongják azok át az életet tovább kemény szirtek, daczos zátonyok, veszélyes hegyhasadékok között. Egymáshoz simulnak a vész helyén, megosztva örömet és fájdalmat. Így lejtének odább az észrevétlenül közelgő »fekete« sir felé, szétoszlanak, szakadozott deltában küldik gyermekeiket előre. A tenger sirja csöndesen fogadja be a messze országból jötteket s tört hullámaikat az ősi Byzancz falai alá viszi, hol aranyos félholdak ragyognak alá a kupolák magas tetőiről a Bosporus suttogó habjaiba, s némán hallgatják regéjét egy hosszú, fáradalmas és szép életnek.

Eddig a Duna allegóriája.

## II.

Sajátszerű a folyóknál, hogy ritkán van egyetlen egy kútfejök, rendesen mint két- vagy többfejű szörnyetegek látnak napvilágot.

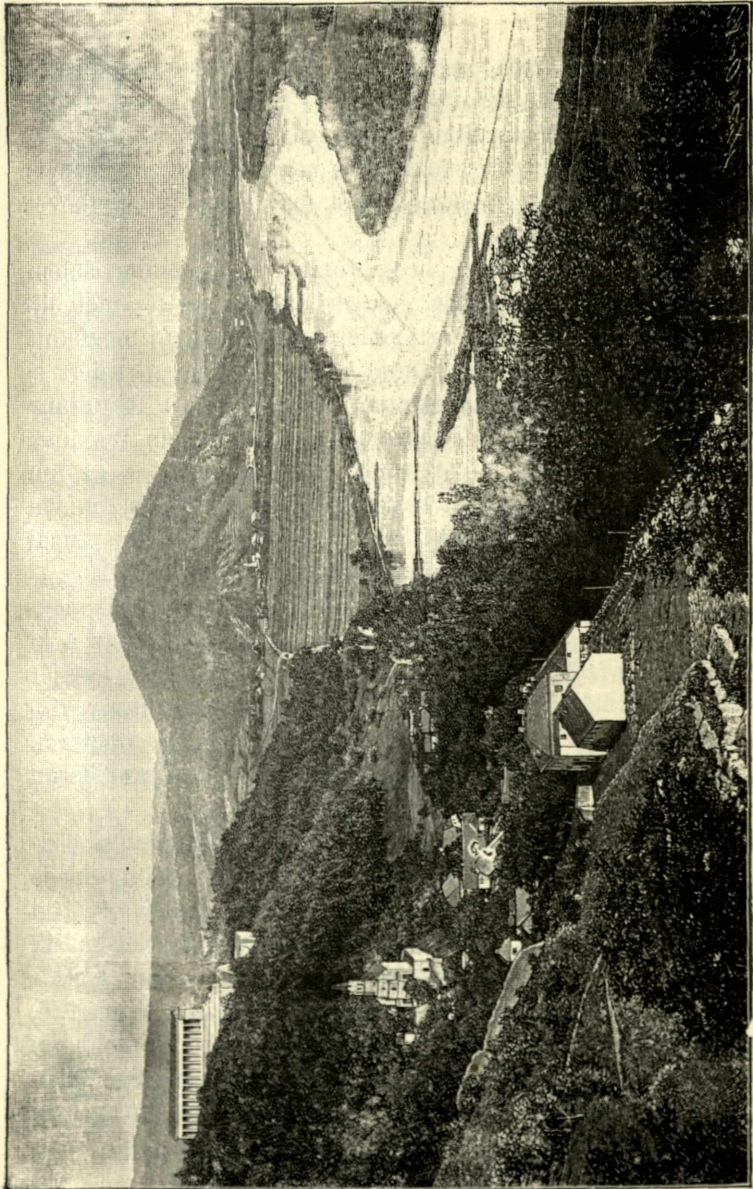
Ilyenek a két forrású Tisza, Vág és Árva, a háromfejű Szamos és Körös; de maga a Duna is. És hogy születése még regényesebb legyen, három forrásfeje közül az egyik, a Bregé, a Katzensteig völgyében szent Márton kápolnája mellett van; a másik, a Brigach, ellenben a trybergi akasztófa mellett; a harmadik végre, a Donaubach, mely a másik két forráspatak egyesüléséből származott folyónak nevet ad; a donau-eschingeni vár udvarán körülfalazott kútból veszi eredetét. A Fürstenberg

hercegek kastélyának parkjában van e nevezetes forrás, melyet csinos kőkerítés véd; a belőle fölgöngyözőtt vízcsepp, mint kiszámították, 330 nap alatt éri el a Fekete tengert.

A három patak egy mocsáros síkon ömlik össze, mely hajdan tó volt, és ennek a lefolyása a mi Dunánk. A badeni nagyhercezség tehát a Duna bölcsője, és a benne repeső kised már ott csínyen töri a fejét; olyan mint az ó-görög hítrege Hermese, ki pólyáiból szökött el, hogy Apollo szarvasmarháit orozva elhajtsa. A gyermek Duna is vízének egy részét elrejtí és hegyentúli czimborájának, a Rajnának ölébe lopja át. Régóta gyanakodtak rá, hogy örökségét titkon tékozolja, míg végre 1877 őszén sikerült a szemfüles természet-tudósoknak rajta kapni a furfangon, hogy földalatti csatornája van a bodeni tóhoz, az Aach patak közvetítésével. Előbb sőt, utóbb foszforeszkáló anyagot bocsátottak be a Dunába ott, a hol a sziklarepedésekre gyanakodtak, hogy azok a vize leeresztői; és mind a két anyag átvitelét igazolta az Aach patak erősen előtörő forrása.

Hajózhatósága az Iller beömlésénél kezdődik, és mivel a rajta megjelenő hajók kicsinyek, a sváb nép humora azokat ulmi katulyáknak nevezi. Gőzhajók Donau-Wörthnél mutatkoznak a tükrén legelőször.

Forgalma emelése végett csatornával kötötték a bajorok a Dunát a Rajnába ömlő Majna folyóhoz, az Altmühl és Regnitz folyócskák közvetítésével. Tervezte Nagy Károly császár ezt már 793-ban, de hiányzottak neki a XIX. század mérnökei, kik a 117 méterrel alantabb folyó Majnát a Dunával egy 88 m. magas hegyháton keresztül összeköszék. Létesítették ezt 1836—1845 évek közt 10 millió frt költséggel úgy, hogy építettek a csatorna számára 12 hidat, melyeken a víz az útjába eső, de föl nem használható folyókon átkelhessen. Csináltak neki még 94 zsilipef, számos zúgót a fölösleges víz lebocsátására. Hossza e csatornának 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mf., fönntartása



A Duna és a Walballe Regensburgnál.

évenként 80,000 frtba kerül, de a hozzá kötött várakozást, hogy Középeurópa kereskedelmét a Feketetengerrel jelentékenyen fogja előmozdítani, nem igazolta, sőt a vele párhuzamosan épült vasútvonalakkal is nehezen állja a versenyt; gabonát, gyümölcsöt, főzelékzöldséget, márványt és épületkövet eleget szállítanak rajta.

Miután a Duna 84 mf., hosszú útat tett a Németbirodalom területén, Passaunál még egyszer akkora terjedelmet ölt, mert beléömlik ott a 11 mértfölddel hosszabb pályát megfutott Inn, melynek vize is több, mint odáig a Dunáé, a miért is méltán lehetne az Innt tekinteni főérnek, ha a folyóirány figyelembe vételével a néphagyomány alább is nem Dunának nevezné az egyesült folyók vizét. Sőt állandóbb is az Inn vize bősége, mert forrásai havasok jégáraiban levén, midőn a Duna vize nyár derekán erősen megfogyatkozik, annál bővebben ontja az olvadékvizet a havasokból az Inn.

Az Inn kékebb és hidegebb vize egy darabig jól megkülönböztethető a Duna szökebb hullámaiban úgy, hogy a ki Passauban edzőbb fürdőt kíván venni, az Inn vize csikját keresi föl. Különben ilyen kék csik a Dunában alacsony víz-álláskor föltünik Budapest két partja közt is, és öreg molnárok úgy magyarázzák, hogy a Vág vize az, mely olyan lassan keveredik el a Duna árjaiban.

Az Inn fontosságát és előjogait még a művészet is elismeri, mert mikor O Felsőgeik ezüst mennyegzői örömnépe volt Bécsben, és a kettős monarchia geniuszai folyók képében ábrázolva jelentek meg: hazánkat a Tisza, a monarchia másik felét pedig az Inn személyesített alakja képviselte. Felső-Ausztriában a Mühl folyócska siet baloldalról a Duna felé, mi azért méltó az említésre, hogy így a schwarzenbergi fauszató csatorna segítségével a csehországi Moldva folyó fűződik Dunánkhoz és közvetett összeköttetésbe hozza azt Hamburg életerével, az Elbe folyóval.



Alább jobbról a Traun hoz hírt a szép Ischl felől, még alább az Enns jön; mely a két Ausztriát egymástól elválasztja. Ez minket magyarokat annyiban érdekel, hogy a róla elnevezett Felső- vagy Oberenns-Ausztria volt a híres operenczia, hol Welsben a régi magyar huszárok állomásoztak; ott volt szerintök a világ széle, melynek párkányáról egy-egy vitéz Hári János kedvére lógathatta lábát a semmibe. Az Enns torkolatával szemben van Mauthausen, honnét Budapest kövezetének gránitkoczkái nagy részben kerültek.

Dévénynél lép a Duna hazánkba, de alig hogy Pozsonyt odahagyta, Püspökinél már meghátrálnak mellőle a magas partok, a következő laposok pedig nem bírják őt medrében tartani; szétterül, fő- és mellékágaiban számtalan zátonyt, szigetet alkot, melyek folyton változnak, itt elenyésznek, amott előtűnnek. Egy megakadt fatörzs vagy elsüllyedt csónak elegendő arra, hogy a szigetalakulásnak alapul szolgáljon. Így van ez Komáromig. A szigetek számát az Öreg-Duna érsekújvári és mosonyi mellékágaiban 160-ra teszik. Igazi útvesztő ezek tömege, és tájékozottnak kell a hajósnak lennie, ha a vízér-fonadékban eltévedni nem akar.

Ez a tündérlak Magyarhonban; a Csalló-, Csiliz- és Szigetközhez fűződnek tündérregéink legnagyobb számmal, mint az Ásvány-falu regéje is, melyet Tompa Mihály dolgozott föl. Az aranyhajú tündéreknek itt való járás-keléséről szóló mondák keletkezésére talán az nyújtott alkalmat, hogy a Duna főenyéből nem eredmény nélkül iszapolnak még ma is aranyszemeket a Csallóközben.

De nem ily ideális színben nézi Dunánk eme szakaszát a dunagőzhajózási társaság, mely a Gönyő-Pozsony közti vonalon sok nehézséggel küzd; a 20—25 ezer kilogr. terhet, mely Gönyőig 8—10 uszályhajón egy gőzös erejével volt szállítható, ott ha esetleg kisebb a vízállás, 4—5 vontató hajó közt kell megosztania.

A folyónak Esztergom-Vác közti szakasza kiállja a versenyt a Rajna legszebb vidékeivel is; mert ott az utas a Duna völgyének minden egyes görbületénél új panorámát lát maga előtt föltárulni, s midőn az elhagyott bezáródik mögötte, inkább valamely hegyvidéki tavon képzei magát, mint folyón, melynek tiszta tükrébe a közel hegyek erdőkoszorúzza ormai kíváncsian tekintgetnek alá, keresve a visegrádi hableányt, és csak ott hátrálnak meg, a hol a fejedelmi folyó helyet parancsol magának, hogy nagyszerű könyökhajlását hozzá illő eleganciával csinálhassa meg és útját egyenest a magyar fővárosnak vehesse.

Az itt kezdődő szentendrei szigetnek alsó nyúlványai gyanánt tűnnek föl a pörölyök csörömpölésétől visszhangzó óbudai hajógyarak és a gyönyörű Margitsziget, melyet a legmagyarabb főherczeg alakított földi paradicsommá, de melylyel időnkint úgy cselekszik a tündér Duna, mint a regubeli Jávor halászszal, a hullámai alá meríti. A világlátott Adam Edmondné azt mondta 1884-ben a Margitszigetről, hogy olyan mint egy kis királyság, melyhez szépségre csak a monacoi herczegség hasonló; a széles Duna köríti és fürösztli. Hosszú, elegáns, olyan mintha úsznék, ha a folyam hullámzik; vagy horgonyt vetve aludnék, mikor a folyam csöndes.

Midőn a török szultán visszatért gőzhajón a bécsi világtárlatról, és kísérete őt a magyar fővárosba való megérkezésekor fölköltötte: álmos fejjel első pillanatban azt hitte, hogy a konstantinápolyi szép aranyszarv hullámain ringatózik hajója, annyira megbűvölte őt fejedelmi Dunánk tekintete Budapestnél.

A vén Gellérthegyen alul kimegy a folyam a síkságra, megunta a korlátot, melylyel útját az ifju erőtlől duzzadó magyar főváros szűkre vonta; kiterjeszkedik, csapong mint a kalitjából kiszabadult madár, kétszerte hosszabb utat tesz meg a Dráva torkolatáig, mint a mennyire szüksége lenne. Vízbősége bár nem igen szaporodik, de erőben nem veszít,

mert míg Bécs és Budapest között 160 lóerejű gőzösöket visz hátán, a fővároson alul már 200 lóerejűeket, sőt nem hiányzanak 400 lóerejű vontatók sem a Duna ezen szakaszán. Tovább haladtában azonban, mint pl. Zimonynál, folyása annyira meglassúdik, hogy csak a belé dobott fadarab mozgásának iránya mutatja a szemnek, hogy vize meg nem állt. Szélessége itt 698, Uj-Palánkánál 850 m.

Baziástól kezdve 135 km. hosszú vonalon regényes sziklaképletek közt folytatja útját a Duna; majd a medrébe nyomuló sziklaormok, majd sebes áramlású szorulatai, majd a tükrre alatt bujkáló szirtgerinceken áthabzó vízgyűrűk s keringő örvények lepik ott meg a szemlélőt. Drenkován alul van a két Tachtalia, a hogy a Duna ágján keresztül vonuló két szirtpadot nevezik, meg a Kazán-szorulat, az a nagyszerű ősvulkáni hegyrepedés, melyen a geológok nézete szerint a történelem előtti korban a magyar Alföld tengere lefolyt. Az itt összeszorult Duna helyenkint szinte tengeri mélységű, átlag 20 m., de a magyar határon kívül van utolsó szirtes esése, a rajta való hajózásnak legnagyobb akadálya a Vaskapu, hol a szerb oldalról óriási sziklatömbök gördültek a folyó ágába.

A szerb nép hiedelme szerint a Duna vizének összepréseltetése a szorosokban olyan nagy foku, hogy a belé dobott vas sem merül el benne, — daczára, hogy a kő alá megy, az előbbi balhiedelem mégis fönntartja magát. Oly veszélyes az átkelés a vaskapui sellőkön, hogy 1850-ben Franiónál halálát lelte az a 3 amerikai, kik okvetetlen csónakon akarták a Dunát végig utazni; 1862-ben pedig a Szilisztria nevű török hadigőzös közel 3 m. magas vízállás mellett úgy megfeneklett, hogy onnan többé elvontatható sem volt. Hogy 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. mélyen járó hajók közlekedhessenek, Orsovánál legalább 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. víznek kell a nulla fölött lennie, és akkor is 4 kemény férfi fogja kezébe a kormánykereket; de arra is van eset, hogy 18 méterrel magasabb a víz a rendesnél.

A Duna víztükrének fölülete azon a  $126\frac{1}{2}$  mf. hosszú vonalon, mely Dévénytől Orsováig ér, 9 □ mf., szigeteinek összes száma 867, ezek 200 híján kataszterileg föl vannak mérve, és kiterjedésök összesen 57·68 földrajzi □ mértföldre rúg; e területnél 15 vármegyénk van a 63 között kisebb.

Hátra van még szólnunk ama 132 mf. hosszú folyópályáról, melyet Dunánk a tengerig tesz meg, miután Magyarországól búcsút vett.

E hálás haza még azután sem feledkezik meg róla, utána küldi a Zsily, Olt folyókat és számos kisebb nagyobb patakot, hogy kegyenceze további hosszú útjában se szenvedjen hiányt, mert Bulgária e tekintetben ugyancsak szűkmarkú iránta. A román lapályon ismét olyan sajátságokat ölt, minők magyar-alföldi pályáját jellemzik: medre szétterül, folyása lomha lesz, partjai iszaposak, szélessége itt-ott közel jár a  $\frac{1}{2}$  mértföldhöz, vidéke egyhangú; bozótos, nádas balpartján messze épültek tőle a városok, hadsereggel csak némely magasabb pontoknál lehet átkelni rajta ingoványai miatt. Ilyen réveknél erős várak épültek éjszak fiai ellen. Brailától torkolatáig nemzetközi jellegű.

Midőn 7 mf. közelségre jut a Feketetengerhez, a dobrodsai halmok elől kitérve éjszakkak fordul és Tuldsánál kezdődik meg elágazása, deltája. E 46 □ mf. kiterjedésű vízfönadék 3 főágon üríti ki magát a tengerbe, hol a szőke Duna vize 18 mf. távolságra a partoktól még megkülönböztethető. Közlekedésre a középső ágat használják. Torkolatánál ezölöpökre épült a 4000 lakosú, világító toronnyal ellátott városka, melyben legkiválóbb épület a nemzetközi Dunabizottság palotája.

209 mf. hosszú útját a fejedelmi folyó 181 mf. kerülővel teszi meg úgy, hogy ekkép csaknem 400 mértföldnyire nyúlik meg pályája. Hajózásra ennek  $\frac{11}{12}$ -ed része használható, a beléömlő 120 vízer közül 30 képes arra, hogy a forgalmat

könnyítse. Az Alpok és a Cseherdő fája, Magyarország és Románia gabonája, szarvasmarhája, a Kárpátok sója és ércze a Dunán lelik meg legolcsóbb útjokat kelet felé.

Ez miniature képe Közép-Európa legnagyobb folyójának. Nincs földrészünknek vízere, mely annyi különböző tartományt, nemzetet és népfajt érintene, mint a Duna, 40 millió ember lakik a területen, melyet ő éltet. Felső folyásánál németül beszélnek, közép szakasza körül magyar szó zeng, az alsó vidék egyik partján románul kiejtett szóra a túloldal délszláv nyelve felel meg; deltája nemzetközi. A közlekedés, kereskedés és hadjáratok mindig partjai mentén vagy hullámain vették útjokat, 10 erős vár fekszik partjain, 7 helyt van állandóan áthidalva.

Világtörténeti események egy folyamhoz sincsenek akkora számmal kötve, mint a Dunához. Ennek hosszában száguldott végig az »Isten ostora«, midőn nyugottal megmérkőzni Chálons mezőire ment; ezen vonult alá Nagy Károly császár, hogy az avarok hatalmát megtörje; ennek partjain robogtak végig az ősmagyarok, hogy Németországot rémületbe ejtsék; ezen úszott alá Fekete Henrik német császár, hogy hűbérúri jogait Árpád nemzetére kiterjeszteni megpróbálja; e folyó mentén huzódtak a keresztések a szent sir megszabadítása végett keletnek.

De hogy történeti vonatkozásaimat magyar szívhez szóló dologgal végezzem, azt említem meg, hogy a szőke Duna habjain jött alá hozzánk nemcsak Nyugot kultúrája, hanem az a dicső Királyasszony is, ki elődeinek díszes koszorújában talán egyedül akart és tudott e nemzethez magyarul szólni; és midőn ezt ma Budán, Gödöllőn napról napra teszi, nem csupán a mi szíveinket hódította meg, hanem ő is magas foglya lett a mi jobbágyi hódolattól lángoló szeretetünknek.



## A világforgalom gócpontja.

**S**zelek járásáról beszél a hajós, házi állatairól a földműves, mondja a régi klasszikus író, és igaza van, mert saját eszme köréből, gondolat-világából szeret meríteni az ember, a városban városokról szól örömet, olyan középpontokról és olyan középpontoknak, melyek tulajdonkép a kereskedelemnek köszönhetik keletkezésüket.

A kereskedők a földrajz-tudomány körül érdemeket szerzett ősök unokái, mert a föld ismeretének leghivatottabb terjesztői a közvetítők voltak mindenha, mint egyúttal áruszállítók; és ha ők magok el nem beszélhetek is mindent kielégítő ékesszólással a bejárt messze vidékekről, szóltak helyettük a cikkek, melyek első bemutatása az ő érdemök volt, de ők tették lehetővé azt is, hogy a látásból eredt megszerzési vágy okkal-móddal kielégítést nyerhetett.

Ez ma sincsen másképp, érdemes tehát közelebbről ismerni a nagy várost, mely a földteke áruforgalmát önfalai közé összpontosítja, és nem is nehéz kinézni, melyik az a gócpont, mert elég a forgalom tonnatartalmát mérlegbe vetni, a mely mint a jártabb helyeken fölállított árusító automat, a belevetett pénzdarabért kiveti a kívánt cikket. Csakhogy a világforgalom gócpontja jellemzésében rengeteg számmal kell dolgozni, azok pedig szárazak, nem alkalmasak derült hangulatkeltésre, mely a kellemes olvasmánynak egyik kelléke; de viszont nem szeretni való az olyan könyv, a melyben a lapszámokon túl egyéb numerus nincsen, mert sok lehet az olyanban a fantázia, ez a kézzel meg nem fogható dolog.

A nagy számok városa London; kiterjedés, népesség, személy- és áruforgalom, gazdagság dolgában első városa a világnak, vagy mint az angol mondja: világ önmagának. Tág világ is az angol főváros, a lakott világ középpontja, de csak azóta lett igazi centrum, hogy az ember az egész földtekét hatalmába kerítette. Ennek pedig alig 200 éve. Amerika fölfedezésének 4-ik évszáza nem rég tölt be, Ausztrália és szigetvilága pedig még később jutott Európával érintkezésbe.

Mikor az emberiség története még csak a Földközi tenger medenczéje keretében mozgott, és természetes középpontjául Róma város vált be, az ókor vége felé London csak név nélkül való helység volt a Themse folyó partján; Tacitus történetíró sem emlegeti, holott Britannia ismertetésével nem bánik szűken. Időszámításunk VIII. századában Lundenwic volt a neve, a IX. század végén Nagy Alfréd angol király tette kis országa fővárosává, megerősítette és közigazgatásának városi szervezetet adott. A XIV. században 35000 lakosa volt, a XVI-iknak vége felé már 20000 fegyverest állíthatott ki 38 hajóval, a XVII. század közepén lakosainak létszáma  $\frac{1}{2}$  millióra emelkedett.

Oly kicsiny volt még a XII. században, hogy megtörténhetett, a mit Becket Tamás életírói elbeszélnek. Becket Gilbert követte I. Henrik angol királyt keletre a keresztes hadjáratba és ott a hitetlenek fogságába került; börtönőrének a leánya őt azonban megszökni engedte és haza került. De az arab lányka nem élhetett nélküle és utána indult; nem tudott e két szónál többet, mint London és Gilbert és sikerült őt föllelnie. Ennyi önfeláldozáson megindult az angolszász lovag és nőül vette. Az ő gyermekök lett Tamás, utóbb canterbury-i érsek és kancellár, kit az egyház szentei sorában is tisztel.

Igazi lendületet Londonnak a kereskedelem adott. Lakosságának úgy nőtt létszáma, mint a havasról lerohanó lavina, mielőtt összeköttetésbe lépett a moszkvai kereskedőkkel.

Csakhamar megnyílt az északamerikai gyarmatokkal való árucserre, megalakult a keletindiai kereskedelmi társulat, megindult az üzlet Levante-val, mely szó kelet-et jelent, és alatta nemcsak egész Előázsiát, de az európai Törökbirodalmat és Egyiptomot is értették.

Nemcsak születések szaporították a rohamost növekvő város népét, de bevándorlások is. A franciaországi vallásüldözés, a hollandiai polgári surlódások annyi népet tereltek oda, hogy az angol királyok tilalma ellenére is gombamódra hirtelen nőtték elő a talajból külvárosai. Csak 1710-ben egyszerre kellett 50 új templomot emelni, és kezdett a túltömött belváros, a mai City, hatalmasan kifelé terjeszkedni. A bennszülött lakosság ma sem több 65%-nál, s az Angliában tartózkodó 218—220 ezer idegennek majd fele (95—96 ezer) Londonban lakik.

De tér kellett a fölszaporodott és zsúfolásig megtelt áru-raktáraknak, a növekedő vagyonosodással szemben igényekkel lépett fel a kényelem is, a szűk utcák tágultak, parkok keletkeztek, melyek első sorban arra hivatják, hogy levegőt adjanak. Ezek kiterjedése ma 9 □ kilométer, több mint akárhány nagyvárosunk területe. Nevét Lawndinas (város az erdőben), Llongdinas (hajók városa), Lyndun (erősség a tengernél) szavakból származtatják le; 1870-ben 23000 utcája volt, közöttök sok egynevű, mi a forgalomban sok bajt okozott.

E bajon tilalmakkal törekedett a községtanács segíteni a nélkül azonban, hogy sikerült volna azt megszüntetni.

Azt mondja erre a Természet cz. folyóirat, hogy bámulandó az angolok gondolat-fukarsága, mennyire takarékoskodnak az utcanevekkel; de meglepőbb a levélhordók ügyessége, hogy az angol pósta jó hírnevét ilyen kézbesítési nehézségek között fönn bírják tartani.

Cantu olasz történetíró már 1858-ban lelkesedéssel szól London szokatlan nagyságáról. Szerinte akkor 47 □ mért-



földet foglalt el területe és 327.392 házból állott; ezek száma évenként 4000-rel, a lakosoké 40000-rel szaporodik. A város hossza 3 mértföld, és ha házai egy sorban volnának, Yorktól Franciaországon keresztül a Pirenék hegyvonalát érnék el.

Az 1856-iki népszámlálás 2,362.236 lakost mutatott ki. Ezek száma  $\frac{1}{4}$ -del több mint Pekingé, 2-szer több mint Konstantinápolyé, 4-szer több mint Péterváré, 5-ször több mint Bécs, Madrid, Uj-Yorké, 7-szer több mint Berliné, 9-szer több mint Rómáé.

Mai kiterjedése Londonnak meghaladja a 6 □ mértföldet, hossza a Themse két partján 26 km., szélessége 20 km. A folyón 19 hid és 3 alagút vezet át. Az utóbbiak építését az követelte, hogy a legbüszkébb tengeri hajók is megalázkodás nélkül mehessenek föl a **parlament palotájáig**, hol a britt hatalmi élet szivverése van, és az a régi »londoni hid« fejénél áll, a mely pontig a tenger dagálya a város szívébe folthatol.

A hajók száma már ezelőtt 10 évvel  $82\frac{1}{2}$  ezer volt  $19\frac{1}{2}$  millió tonnasúlylyal; közöttök csak  $37\%$  volt a parti hajózó, a többi mind tengeren túlról és a messze óceánokról érkezett.

Hogy ekkora árboczerdő helyet találjon, míg a tartalmát kiadja vagy beveszi, mesterséggel készített dock-ok, kikötő medenczék épültek; ezek 522 hektár területet foglalnak el, bennök 270 hektár a vízfölület, melyen a jövő-menő hajók ezrei óriási sokadalom képét nyujtják. Minden hajó oda állhat a saját raktárához és belőle óriási daruk, emelő gépek szedik a rakományt. Napjára 227 hajó érkezése esik átlag, sokszínű és sokféle nyelvű nép teszi-veszi a milliók számába menő csomagokat, ládákat, hordókat, zsákokat és hordja hangya módra a rakodó helyekre, pinczékbe. Kigúnyol eme bábéli zürzavarnak leírása minden tollat; látni kell azt, ecsetelni nem lehet.

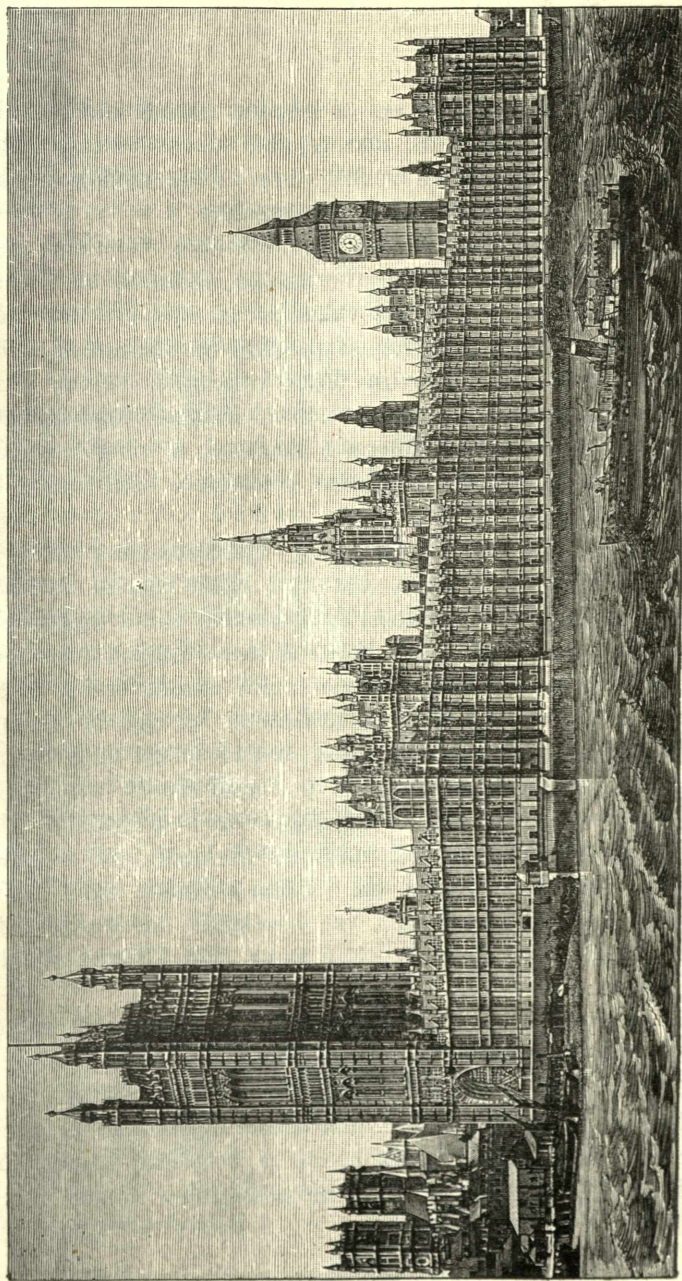
Főpiacza London a gyapjúnak, thea, kávé, bors, petrolumnak. Nagyban szerepel ezek mellett mindenféle fűszerszám gyapot, fém, gyapjúsövetek, ruhaneműek, gépek, bőrárúk, papír, aczélszerszámok, fegyverek, és ki tudná fölsorolni, hogy mi minden még az ég alatt; csak posztókereskedő van 9335.

A kereskedői kirakatok száma végtelen, fényök szemkápráztató; az angol kereskedőnek különös adománya van arra, hogy árúczikkeit ízlésesen és hatásosan tárja a néző közönség elé; jaj a néző zsebében minden krajczárnak, különben a kirakatok előtt arat a működésben levő 36.000 zsebmetsző is. A nagykereskedőnek üzlethelyisége nincsen, csak irodája a City városrész valamely szűk utcájában, melyet naponta fölkeres, de hajói az óceánokat szántják; kereskedőnek csak önmagát tartja; ki a nagy közönséggel küzködik bármilyen fényes kirakata mögött, az neki csupán szatócs.

A City városrész, hol 2000 ház tisztán kereskedelmi comptoir, és éjjel bennök senki sincs, nappal a nagykereskedőké, éjjel a rendőröké. A kereskedő urak olyan városrészekben laknak, a melyek tisztább levegőt és több kényelmet nyújtanak. E városrész különben olyan szentély, hogy London főpolgármestere, a Lordmayor. engedelmé nélkül a király sem léphet be oda, akkora hatalmat ad neki a gyapjuzsák, az ipari emelkedés jelvénye, melyen hivatalból ülnie kell.

Ekkora eredményeket kivált két dolog bir létrehozni, a társulás és a pénz. Londonban a 91 kereskedőtársulatnak 6600 tagja van. Az angol bank alaptőkéje 145·53 millió frt, e mellett külön működik 72 részvényes, 107 magánbank. Utánok következnek a börzék, a melyek működése kivált a hajóforgalmat istápolja.

Az a fényes 14 árúcsarnok, mely Európa bármely fővárosában egyenkint is számot tenne, Londonban a város kiterjedése és népességéhez arányítva csekély és aligha bírná a nagy közönség igényeit kielégíteni; de gondoskodnak erről a



A parliament-palota Londonban.

házaló kiskereskedők bőven, a helyébe visznek mindenkinek mindent, a mire akár van szüksége, akár nincs. 904 ezer ember dolgozik napról napra a végből, hogy a kereskedők árúraktáraiból az iparcikkek ne hiányozzanak.

Hogy egy London csak úgy vaktából, véletlenül nem verődhetett együvé, könnyen belátható; valamint az is tény, hogy csupán egy nép életrealósága azt megteremteni nem bírta volna: kell ott a Themse partján, Európa száraz földétől egy nagy kőhajításnyira olyas valaminek lennie, a mi ekkora eredmények létrejövetelének kulcsát magyarázatul adja kezünkbe. Erre a fölvetett kérdésre a világtörténelem oknyomozó fölfogása, mondhatni bölcsészete adja meg a kielégítő feleletet.

Olyan az összes emberiség fejlődésmenete, mint az egyes emberé. A gyermek először a szülői házban tájékozik, szelleme azt veszi legelőbb birtokba, mint legközelebb esőt, térismerete és térfoglalása fokozatosan tágul. Az emberi társadalom is korlátoltabb körön belül ébredt cselekvésre s uralmát lassan terjesztette a földtekén. Az első birodalmak termékeny alföldeken keletkeztek, onnan indult meg terjeszkedésük; a népesség zöme s az intéző körök azonban a középpontban maradtak s azt fejlesztették góczponttá. Úgy tesz a bölcs kormányzat, mint a keresztes pók, a hálót messze sugarakban feszíti, de ő maga középpütt foglal helyet, mert tudja, hogy az a pont van birodalma minden részéhez legközelebb. Ilyen főváros volt évezrek előtt Előázsia alföldén Babylon.

A mint ismeretei tágulásával a hatalma alá hajtott terület is nőtt, kilépett az ember fejlődéstörténelme a mindenünnen határolt alföldek szűk keretéből és folyó-völgy helyett beltengert keresett, s annak már sokkal tágabb peremét ölelte birtokába. Az ősi ház szűk keretét a szülőföld tágabb köre váltotta föl. Góczpontot is természetszerűleg annak közepe

tájt kellett keresni, és talált is, mert a tömörülő fejlődés, az állami és nemzeti kikristályosodás törvénye úgy hozta magával. Ez alapon uralkodott Róma az ókor ismert világa fölött, melynek akkor a szélén volt a mai London helye.

Cselekvése színterét utóbb áttette a nagykorúvá fejlett emberiség az óceán partjára, mi azt hozta magával, kivált Amerika fölfödözése és Ausztrália szigetvilágának birtokba vétele után, hogy középpontját a lakott világ közepén helyezze el az ember. Meg is történt ez, nem öntudatos számítás alapján, hanem mint a térnövekedés természetes következménye. Közel van Londonhoz a világ 2-ik nagy városa Páris és nem külön középpontok, sem versenytársak, hanem magasabb szempontból tekintve egymásnak mintegy kiegészítői. Közelednek is egymáshoz, de öntudatlanul. A La Manche csatorna alá tervezett tunnel, a föléje épülendő hid, meg Párisnak ama törekvése, hogy a Szajna kimélyítésével az óceán nagy hajóinak utat nyitni kíván, melyen azok hozzá közvetlenül följöhessenek, ezt látszik igazolni.

Telefonösszeköttetés London és Páris között régen van már, nem mintha az angol és francia egymást nagyon szeretné; nemzeti geniuszuk meglehetősen eltérő, de átérzik, hogy fővárosaik az emberiség gyűjtőpontjai, vezetői, és az az eszme és hatalom, hogy az egyik a hasznost, a másik a szépet képviseli, egyesíti őket, mint a kik a lakott világ középpontján élnek.



## Repülő napi vásárok Londonban.

**A**z angolszász népfaj és a földrajzi fekvés kedvezése váltva vetve akkora várost teremtettek a Themse folyó két partja mentén, a melynek népességre párja eddig a földtekén nincs és a multban sem volt. A községek lakos-létszáma egészszges viszonyok között évenkint átlag 2·5%-kal szokott növekedni. Londonnak 5 milliónyi lakosa e számítási kulcs-hoz hiven évről-évre 100.000-rel szaporodik. Hol állapodik ez meg, bajos meghatározni, de az embercentrumok fejlődésének is meglehetnek a maga határai, a melyeken túl nem léphet. És bár London még ma nem mutatja a fejlődésében megállapodottnak képét, de úgy lehet, nincs már messze az idő, mikor ez is beáll, mert nem hiányzanak a jövőbe élesen bepillantó szellemek, kik e világvárosra nézve közel kulminálást és utána természetszerűleg hanyatlást sejtenek.

Macaulay látnoki szemmel pillantja már meg a jövő századok amaz újseelandi lakosát, ki az ellenlábás féltékéről érkezik a Themse partjára és annak egyik hidja omladékán ülve rajzolgatja albumába a parlament-palota s a Szent-Pál templom romjait. Ő ugyanis abból a tényből kiindulva, hogy gyermekkorában a világtörténelem a folyók völgyeiben (Mezopotamia, Egyptom) fejlődött, ifjú korát a Földközi tenger medenczéje keretében élte át s férfikorába lépve az Atlanti óceán partjára tette át lakását, azt következteti, hogy a jövő századok emberének szerepléstere az új és legújabb világ (Amerika, Oceánia) lesz.

De nem egyhamar esik ez meg; soká lesz még London a világ legnagyobb városa, hol nagyszerű a berendezés a

mindennapi élet kényelmét illetőleg. Mit bizonyít, hogy sok egyéb fontosabbat mellőzzünk, már az a czélszerű szerepkiosztás is, mely az apró cikkek elárusítói közt megvan, és e berendezésnek az 5 milliónyi számban összezsúfolt ember-tömeg azt köszönheti, hogy nagy kényelem és olcsósággal szerezhetheti be a mindennapi élet ezerféle apró szükségleteit, beleszámítván a luxuscikkeket is. A házalók örökmozgó hada folyton nyüzsg az utcákon és kínálgatja portékáit a nap minden órája szükségletéhez képest, kora hajnaltól késő éjig. E repülő vásárosok kapun, ablakon át szolgáltatják be cikkeiket gyorsan, olcsón, becsületes mennyiség- és minőségben.

E kiskereskedők négyféleképp osztályozhatók. Az 1-sőbe, kik abban az arisztokrata réteget képezik, azok tartoznak, kik ponny vagy szamar vonta kétkerekű taligán járnak, a 2-ik csoport maga tolja-húzza saját taligáját, a 3-ik bérelt vonószerszámot használ, a 4-ik csoport a proletárok, kik fejkön, kezökben, hátukon, ölükben czipelik eladni valóikat a napnak vagy éjnek szabályszerűen megállapított órájában.

A kora reggel első cikkei a hal, zöldség, főzelék és salátául a vízi zsáza (Sisymbrium). A halászok távol tanyáikról éjjel után 2 óraker indulnak útnak és hozzák a Themsén fölfelé, valamint vasúton is Billingsgate-be a tenger állatait, tőlök a házalók reggel 4—5 óra közt veszik át a szállítmányt; lazac, félszegűszo hal (Rhombus), mely utóbbiból London évenként közel 1 millió frt értékűt fogyaszt el, valamint a hozzá hasonló hal-előkelőségek nem igen kerülnek a ficsérek kosaraiba, azok az üvegkirakatos halkereskedők jegesládáiba vándorolnak; de annál több olcsó halat és egyéb tengeri állatot szednek össze a házalók és 8—9 óra közt nagy zajjal kínálgatják a legféléreesőbb városrészekben, melyek mértföldek távolában vannak a középponttól.

Igy hozzá jut a friss halhoz a szegény néposztály is jókor és naponta; ha pedig még az olcsó halat is drágának érzi

zsebe, vásárol egy pennyért (5 kr.) tengeri rákot, csigát, kagylót, melyeket ismét más árusok hordoznak fejökön napjában többször.

Versenyre kelnek e repülő vásárosokkal a leányok seregei, kik énekszóval vízi zsászájakat kínálgatják, mely nélkül az angol reggeliző- vagy thea-asztal hiányos fölszerelésű; mások narancsot hordanak kosarakban késő ősztől kezdve nyárig. Az óriási város ezret meghaladó utczáinak mindegyikét bejárják a zöldségárusok, kétkerekű nagy taligájok egész árúasztal; rajta tavasszal és őszszel rengeteg mennyiségben van fölhalmozva a rebarbara (Rheum) levélnyele, és ez nagy kelendőségnek örvend a rebarbara-pástétom miatt, mely Londonban olcsó és nagyon izletes is egyuttal; de mint egyszerű csemege is helyet talál az asztalon és eléje teszik sok gyümölcsnek. Mi a rebarbarát el sem tudjuk választani a betegség és patika gondolatától, úgy szintén idegenkedünk a vízi zsászájától, holott alig van a vajás kenyér mellé izletesebb és egészségesebb fűszer és saláta ennél, ha sóba mártva élvezi valaki. London naponta ezrekre menő mázsa mennyiséget fogyaszt belőle. Télen olykor nálunk is fölkerül az asztalra, egyéb üde saláta hiányában, de most jobbadán csak a fővárosi tenyészkertekből megszerezhető drága czikk, holott könnyű meghonosítani bármely folyóvíz mentén, és oly gazdag a tenyészete, hogy koldus is fűszerezhetné vele kenyerét.

A főzelék és zöldség nagy részét London közelében termesztik mintegy 11.000 holdnyi téren. Hasztalan keresne az ember szeme gyomot vagy csak beteges növényt is eme kerttelepeken, néző-lencsével fegyverkezik föl a kertész és úgy vizsgál meg minden egyes szálát, hogy a hibásakat eltávolíthassa. Azt mondják, hogy 35.000 embernél több gondviseli csak a zöldségkerteket. A bogarak, hernyók, férgek irtását tyúkók végzik, s lábaikon sarukat viselnek, hogy ne kapargáljanak. A csigák falánksága megakadályozása végett varas-



békákat még Franciaországból is szállítanak és szabadon bocsátják. Egy tuczat átlagos ára 6 shilling (3 frt 60 kr.).

Megjelenik a délelőtti órákban minden ház előtt a virág-árús gyalog vagy taligán, úgy szintén a kimustrált porcellán és kőedények kínálgatói, elfogadnak ezek czikkeikért készpénz helyett ringyet-rongyot, régi dolgot, elhasznált ócska lomot.

Ugyanekkor jó meszsziről hallik már az éles kiáltás: »Vegyenek macskahúst,« mi tulajdonképen úgy értendő, hogy húst a macskák számára, melyek Angliában minden háznál kiváló ápolásban és szeretetben részesülnek. A mint a macskahús-árús szavát meghallja a hincz, murr, tom, pussy vagy akár-mint nevezik is a háznak czicza szemefényét, rögtön az ajtónál terem és keserves nyávogással csinál olyan macskaparádét, hogy sietve kell részére megvásárolni fél pennyért a napi húsporciót, mely fanyársra tűzve szerviroztatik. Ez adagok épen nem kicsinyek és napról napra oly frissek, hogy volt idő, mikor francia szegényebb menekültek is táplálkoztak e macska-hússal olcsón és kielégítően.

Ezután következik az eleven tejes ember, ki teheneit utczáról utczára hajtja és messziről kiáltozza a friss tejet. Mihelyt pedig a fehér fejkötős konyhafejedelemnő ragyogásig tiszta fazekával a kapuajtóban megjelenik, ő is közelebb lép, előszólítja nevén valamelyik tehenét és kifeji a kívánt mennyiséget. Nyaralókban sem juthatni hozzá frissebb tejhez, mint így; de természetes, hogy ilyen idylli állapot csak a mellék-utcákban lehetséges, hol csöndesebb a közlekedés és forgalom, mint a város főerein.

Londonban nem okosság kinézni az ablakon, mert aki ilyesmit merészel, megadja az árát. Mintha csak az ő megjelenését várták volna, rögtön ott terem minden elgondolható és elgondolhatatlan ember, asszony, gyerek, koldus, kintornás, a legkülönbélebb hangszereket kinzó muzsikusok, kik közül még a temetési gyásztrombitás is alig hiányzik; azután

jönnek a cipőfűző-, keztüggomboló-, nadrágtartó-, különféle kötölékek-, gyufa-, írószer-árús, a vízholdó, rongy- és csontszedő nagy zsákokkal. Ezerféle mimika kíséretében, kiáltozással akarják rábirni a kinézőt egy kis üzletre, kézzel és póznákon nyujtogatják föl portékáikat. Mulatságnak ez rövid ideig járja csak meg.

Hasonló ostromállapotba juthat az ember akkor is, ha a túlnépes utcák valamelyik csomópontján megtorlódnak a járókelők és néhány percze meg kell állania, hogy az átmenők megritkulását bevárja. Ilyenkor sebtében körül táborolják a megállót és orra alá tolnak minden eladni és venni valót, kefét, fésűt, fogpiszkálót, hírlapot, illatszert, szappant, képeskönyvet, tárczát, zsebkendőt, aranyhalat, madarat, fehér egeret, ölebet, kis macskát, házi nyulat és még a manó tudná felsorolni mit. Ezekkel szemben nem használ egyéb, mint a menekülés, sőt az sem mindig, mert ha egy ostromló hadtól épségben meg bír valaki szabadulni, belejuthat a másikba, csepegő alól csurgó alá; szinte vesszőfutással föléró multság az ilyen. Járnak-kelnek a fotográfok ügynökei és tőlök telhető ékesszólással törekszenek rábirni az átmenőt, hogy velök a 4-ik emeleti fénykép atelierbe fölmenjen; ha nem használ a szépszó, előszedik a cselnek ezerféle furfangos nemét.

A Scylla kerülgetőre nézve valóságos Charybdis, ha véletlenül olyan népcsoportba ütközik, a melyet bábjátékszín vagy utcai csepűevő mulattat; közönségesen nem messze van innen egy-egy Olcsó János, t. i. az az angol különlegesség, ki fontoskodó képpel és nyers ötletekkel hozza forgalomba a közönség közt sheffieldi árúczikkeit, asztal-, zseb-, toll-, konyha- és mindenféle néven nevezhető késeit, beretvát, ollót, különféle hegyes, görbe, rövid, hosszú, vágó, szűrő, csiptető eszközeit, ha nem aczél- vagy vashól, legalább bádognól. Föláll az ilyen valamely emelvényre, kegyetlenül szabdalja beretvájával a levegőt, olykor sűrű ködöt és kínálja nagy szóval egy shilling-

ért. Demosthenesi szónoklásában előbb a közönség lelki vak-ságát korbácsolja, melyből csak úgy gyógyulhat ki, ha az ő beretvája kitűnő voltát elismeri; ha nem indít meg ez, melléje vesz egy konyhakést és együtt kínálja egy shillingért, ha még az sem használ, tesz hozzá egy tollkést vagy ollót és mind e ragyogó, magasztalt iparremekeket együttvéve oda adja egy árva shillingért. Ha előbb még senki sem mozdult meg, most már a csodálkozás ül ki az arcokra.

De ő fáradhatatlanul újra kezdi műveletét és folytatja óraszámra. Alig fogható föl, mint fizeti ki magát ilyen üzlet, és az Olcsó János még meg is él belőle, mert cikkei ki-mustrált tárgyak, melyekre a lelkiismeretes angol gyáros a maga bélyegét ráüttetni nem meri; de meg nem mindig kény-telen e vásári szélkiáltó egy shillingért 3—4 darabot eladni, sok-szor fog baleknek egy-egy újoncz, tapasztalatlan vevőt és külö-nös érzéke van az ilyenek fölismerésében; ha ilyent kibazsált, azonnal elszigetelni törekszik őt a tapasztaltabb körülállóktól. A ki e módon lépre ment és kivágja shillingjét egy beret-váért vagy tollkésért, meglehet, hogy 200 perczentes hasznot is adott neki, minek következtében egész eszközcsoportot adhat most már el akár nyereség nélkül, sőt némi veszteségtől sem riad vissza, csakhogy az üzlet meg ne akadjon. Ilyen szélkiáltó másutt csak országos vásárok alkalmával jelenik meg, Lon-donban azonban napi tünemény.

Érdekesek a ponyvairodalom árúsítói; madzagot vonnak ezek a középületek vasrácsain és oda aggatják föl füzetei-ket, a legalsóbb néprétegek szellemi táplálékát, mely alig több egy nyomott ívnél, tartalmok gyilkos történet, utczai jelenetek, rettenetes események, versbe szedett apróságok. Némely ponyvairodalmi termékkereskedő csak vallásos tar-talmú nyomtatványokat tart készletben. Csak nem rég is ismert alak volt egy ilyen vak utczai könyvárús, ki a new-gatei borzasztó börtön vasrácsai előtt éveken át szolgálta ki

vevőit és ujjai finom tapintásával nemcsak az újabb irodalmi termékeket bírta megkülönböztetni egymástól, de a mellett helyesen adott vissza mindig, fölismerte a hamis pénzt is. A ponyvakönyvárásokat Dickens örökíti meg egyik regényében, de nem valami hizelgő képből.

A középosztályok számára szánt szellemi mindennapi kenyérről ezer és ezer tolakodó, leleményes és a mellett mégis olykor elegáns könyvházaló gondoskodik. Akárhon áll meg az omnibusz vagy tramway (lóvasút), ott teremnek ezek rögtön, kínálják a napi lapokat, röpiratokat, regényfüzeteket, s ha találtak olyant, ki velök szóba állt, készek a kedvéért fölülni és elutazni olykor pár angol mértföldnyire, csakhogy a megkezdett üzlet kötetlen ne vesszen; más meg a kocsikkal versenyez lábon és ha bedobott czikkeért nagyobb pénzt kap, pontosan és hiven röpíti vissza összecsomagolva a különbséget papirban, mert máskor is kíván üzletet csinálni. Ha pedig valamely szenzációs ügy tárgyalása folyik valamelyik törvényszéken, vagy szokatlanabb módú gyilkosság történt, vagy fontosabb szavazás esik meg a parlamentben, az ilyenek alkalmából megjelenő külön lapszámok elárusítása külön munkát ró rájok, mely eltart éjfélig is, de külön folyik érte a jövedelem szintén.

Mind e, többé kevésbé nélkülözhető dolgok mellett fontosabb az 5 milliónyi embertömeg anyagi ellátása táplálékkal és melegítővel.

Valódi jótévi London szegényebb sorsú népének azok, kik tengeri rákot (Crangon), tengeri csigákat (Buccinum), kagylókat (Pecten), olesó halat, kivált a Liparis vulgaris nagy mennyiségben hozzák forgalomba. Ezek kosaraik és kézi taligáikból árúcsarnokokat rögtönöznek, hol az éhező sokaság utolsó rézpénzén is tápláló, izletes eledelhez juthat. Szerencséje Londonnak, hogy ez állatokat Európa egyéb tengerparti lakossága élvezhetetlenekül tekinti csupa előítéletből, pedig ha

megizlelné, bizonyára két kézzel kapna utánok, mint az angol munkás, ki gombos-horgas tűvel kirántja hüvelyéből az izletes csigát és siet olyant minél többet azon nyersen bekebelezni, még citromlevet sem önt rá, mint az olasz.

Nagyon népszerű alak London utcáin a téli hónapokban a forró krumplis ember, talpon is van az késő éjszakáig, mert az ő olcsó czikke melegítő és eledel együttléve az elgémberedett, fázó szegény néposztályra nézve, majd olyan szerencse ez neki, mint a magyar cigánynak, ha dermesztő időben és kongó gyomorral szalonnát csurdíthat. Nagy bádóg edényben parázs fölött folyton sül London utcáin a burgonya, és ha a vevő vaját nem kérhet melléje, a becsületes és előzékeny árusító legalább meghinti sóval.  $\frac{1}{2}$  pennyért ökölnagyságú burgonyát kap, 5 külön fillérért pedig annyira megtölti vajjal, hogy belőle a vevőnek nemcsak a 10 ujjá, de még a ruhája is kap, ha nem vigyáz nagyon.

Ezek mellett számtalan gesztenyesütő szaladgál, mind-egyiknek nyakában a vaslemez, alatta zsarátnak, úgy folyton szolgáltathatja az édes, forró gesztenyét, mint melegítőt és csemegét. Éj idején az utcasarkokon nagy üstökben föl a borsó vagy ángolnaleves, és e laczikonyhákat olyan titokzatos alakok lepik el, melyekkel nem volna tanácsos másutt találkozni, itt azonban az éhség és elfázottság patikája csalogató légkörében mind meg van juhászodva. Számtalan a barakkcsarnok, hol kávé, sült szalonna, főtt hal és hús illata csalogat lépten nyomon; kapható itt borsópudding is, meg pástétom angolnával, afonya-bogyóval, rozina-szőlővel, adagonkint 1—2 penceért.

Lépérsről lépésre abban a helyzetben van az ember a világváros keretén belül, hogy a röpülő vásárosok megbízható kezéből elláthatja magát minden szükségessel a nap és éj megfelelő órájában, úgy hogy ott a társadalmi szerep-osztakozás a lehető legtermészetesebben fejlett ki a nélkül, hogy megállapítása határozott terv szerint történt volna.

A mint éjfél után az utolsó burgonya-árús visszavonul, megjelennek a mozgó kávéosok, szembe hozva a forró reggelit a korán kelőknek és olyan bámulatos olcsón, hogy nem kérdezheti meg az ember, mit kapott kávé néven, mert a mi benne a valódi és hamisítatlan, az csak a meleg. E kávéüzlet képét még aligha festette meg Dickens, e munka még más korrajzírónak mesterei tollára vár, pedig nagyon érdekes részlet ez a londoni éjfélutáni életből, de tanulmányozása az éjjeli nyugalom fölálkozásába kerül.

Nem sok vártatva megérkezik a halászok flottája, a kertészek hada, melyeknek egyedüli parancsnoksága az a társadalmi mindenható elv, hogy adok, ha adsz, kapsz, ha fizetsz.

És e nagyjából vázolt kép ismétlődik, mint a fölhúzott óra járása évről évre 365-ször, a szökőévekben kivételkép egygyel többször; ezt a hatalmas, millió kerekű gépezetet az a társadalmi tömörülés hozta létre, melyet Londonnak földrajzi helyzete mintegy parancsszóra idézett elő évszázadok hosszú folyamán, és fönttartja, fejleszti, ki tudja még meddig.



## Európa milliomosai.

**E**gy német professzor az a szerencsétlenség esett meg, hogy hallgatói közül csak egy értette meg, az is félre értette. Hegel volt az első, Rosenkranz az utóbbi. Hasonló baj elkerülése végett jóeleve kijelentem, hogy Európának sem bankáraitól, sem nagybirtokosairól nem kívánok szólni, — beszél róluk a világ eleget, irigyök is több van, mint a mennyit megérdemelnek; mert aki az ő házi körülményeikbe, a kulisszák közé betekinthez, az tudja csak, hogy néhány száz millió krajczár érték sem olyan föltétlen biztosítéka a boldog megelégedésnek, mint a fölületes szemlélő gondolja.

Midőn ez értekezésnek »Európa milliomosai« czímet adtunk, földrészünk amaz embergyűjtő középpontjairól kívántunk szólni, a hol egy-egy millió léleknél több tömörült össze a végből, hogy a társadalmi együttélés előnyeit kizsákmányolhasssa.

Egy svéd turista Varsóban arra fogadott, hogy egy év alatt Európának összes mai és volt fővárosait beutazza. A fogadástétel az összes kimutatható útiköltség volt, testtörődésért pedig 5000 font sterlinget engedett az angol ellenfél. Beutazta 1884. január 1-én kezdve, Németország minden fővárosát, s bár azok száma csak 26, de márczius vége felé már kimerültnek érezte magát. Oroszországban Varsó, Wilna, Szent-Pétervár, **Moszkva** és Kiewet nézte ki meglátogatás végett. Különben nem az a kérdés lényege, mennyit volt képes beutazni, hanem hogy tulajdonkép melyek voltak a multban valaha a fővárosok, — mit kideríteni egyedül a történelmi beható ismerete képes.

A sok régi és mai főváros közül azonban csak 5-nek sikerült oda fejlődni, hogy egy milliót meghaladó lélekszám részére adhasson födelet és megélhetési föltételeket, London, Páris, Berlin, Bécs, Szent-Pétervár lesznek tehát a helyek, hová ezuttal gondolatban elrándulunk, — sebesebben mint a villámvonat, kevesebb veszélylyel mint bármely fontolva haladó viczinális.

Első közöttük a XIX. század fővárosa London, melynek a külseje koránsem oly megkapó, mint Európa egyéb fővárosaié. Mivel ezek kisebbek, csekélyebb kiterjedésüknél fogva sűrűbben összepontosíthatták nagyobb köz- és magánépületeiket.

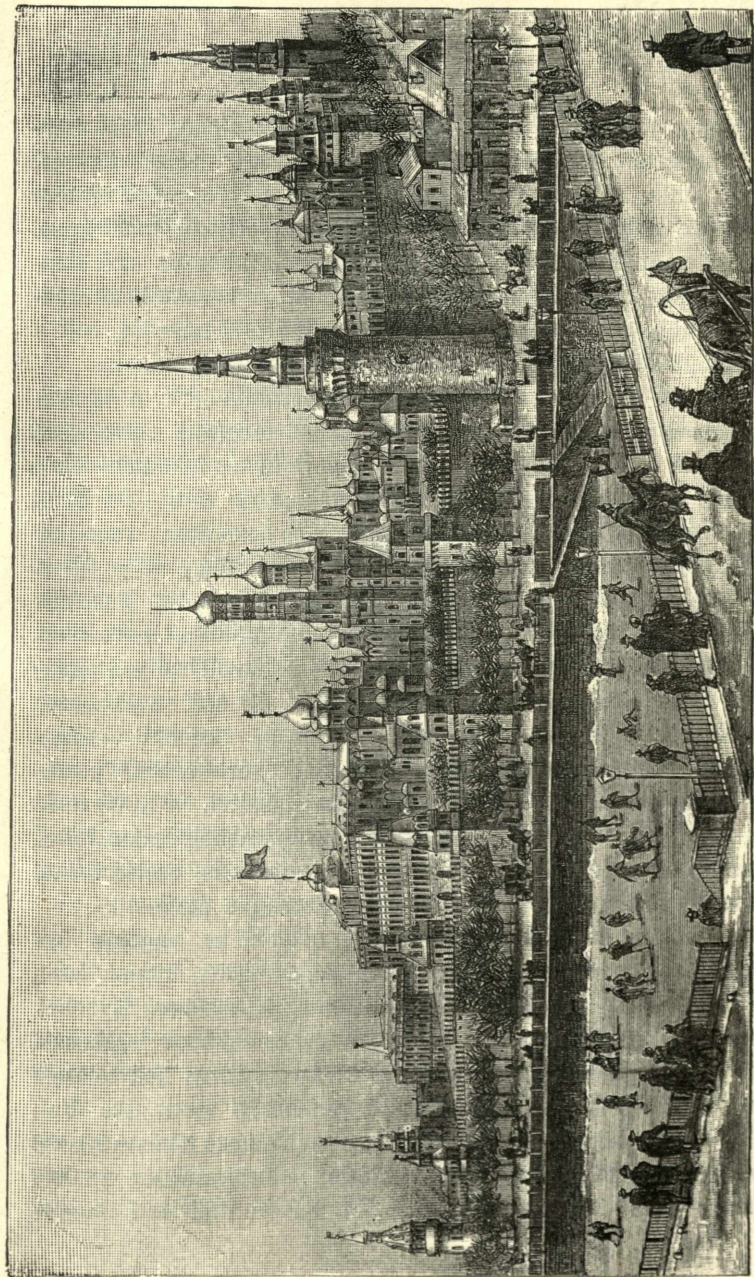
London területe 313 □ km., Bécsé 233 □ km., Budapesté, a jövő milliomosáé 194 □ km., Szent-Péterváré 110 □ km., Párisé 78 □ km., Berliné 63 □ km.

Londonban rengeteg a 2—3 ablak széles, de a mellett 4—5 emeletes ház; föld alatt van a konyha, földszint az üzlet vagy iroda, első emeleten a szalon vagy fogadószoba, másodikon a nappali időző és étterem, harmadikon a hálószoba, a negyedik emelet a gyermekeké, az ötödik a cselédségé. Igazolja ezt a berendezést először a telkek drágasága, miért terjeszkedni csak a levegőbe lehet; másodsor az angolnak az a természete, hogy senkivel közös udvaron lakni nem szeret, — inkább járkál harkály madár módjára egész életében egyik emeletről a másikra föl s alá, mint a levesmerítő kezében a kanál.

Ez a különvált életmód lehet az oka részben annak is, hogy mivel sok ember nincsen kis térre összezsúfolva, London sok más városnál egészségesebb. Évente ott 1000 emberből csak 22 hal el, de Stockholmban és Bécsben 41, nálunk sem sokkal kevesebb. Holott Londonban az óriási közlekedés, meg a nagy ködök okozta kocsiosszeütkezések miatt egyre-másra 252 embert gázolnak agyon.

Népének főfoglalkozása a kereskedés, hajózás és halászat;





A Kreml Moszkvában.

mégis volt ott már 1851-ben 15.764 selyemfonó, 7740 szerzőkészítő, 6422 timár, 5029 bérkocsis, 4931 ügyvéd, 4847 órás, 3959 orvos. A kik különösen a kereskedők részére szoktak dolgozni, azok száma alig részletezhető, mert közel jár a millióhoz. 1889. karácsonykor december 21—25 napjai között közel 50 millió levelet kellett a kihordóknak kézbesíteniök, 1883-ban még csak  $19\frac{1}{2}$  milliót. Tömérdek volt a csomagküldemény, 6000 levélhordót kellett alkalmazni.

1891-ben Londonnak 340.000 kereskedője volt, azok áruforgalmát jelezze az, hogy 5 emeletes tárházak egész sora tele van tömve indigóval, annak a pora kékes felhőként lebeg körül; a raktári dohány értéke állandóan 50 millió frt körül jár. Van a kikötők közelében egy óriási kemence faragatlan kövekből, hol az elkobozott, megromlott vagy időn túl ki nem váltott, el nem kótyálható cikkeket megégetik. Tüzelnek ott folyton, miért is a nép a »királynő pipájának« nevezi azt.

Igazolják a város nagyságát még a következő számadatak: van Londonban a Themse folyón 48 híd, a közönség mulattatásra állandóan 76 színház szolgál, van 510 vendégfogadó, 1450 templom, 1800 kávéház, 2100 kórház, 2200 postai és táviróhivatal 150.000 főből álló személyzettel, 391.000 férfi- és nőcseléd, mi 547.410 házhoz nagyon csekély szám lehet, mert ha minden házra csak egyet számítunk is, cseléd nélkül 156.410 ház marad. Hibás lehet e pontban a statisztika.

London lakossága jellemzését magok az angolok úgy adják, hogy nem épen kedvező az. Az előkelők, kiknek Isten napja délelőtt 11 órakor kezdődik, meg a középosztálybeliek miveltek; de a nép alsó rétege, a gyármunkások iszákosak, renyhék, ravaszak mint a róka, kívánságaik és kedvteléseik megnevezhetetlenek. Szomorú is a rendőrségi statisztika. Van ott 150 ezer bélyegezett korhely, kényszer-dolgozó házban 23.000 van, koldus 20.000, vásott, gazdátlan utcagyerkőcz 12.000, kártya után 10.000 ember él. Sőt tett a Pall-Mall Gazette

újság 1885-ben borzasztó leleplezéseket olyanok üzelmeiről is, kik születés, tudomány vagy vagyonuknál fogvást inkább megőrizhetnék magukat az elaljasodástól.

Az 1851-iki világtárlat óta sokat veszített szögletességeiből az angol főváros lakossága, türelmesebbé vált az idegen szokásokkal szemben, sőt némely jót el is sajátított; egységes városi szellem kifejezését azonban nem bírja magára öltetni, mely az összetartozás érzetében nyilvánulna, — minek oka kétségen kívül az is, hogy egész birodalom a város, akár kiterjedését, akár lakossága létszámát tekintjük. Mintha félne az emberi szív a végtelentől.

Annyi igaz, hogy Londonnak nagyobb a népessége mint nem egy európai szuverén államé; milyenek Románia (5·038 millió), Svédország (4·774 millió), Hollandia (4·622 millió), Portugal (4·307 millió), Svájc (2·933 millió), Dánia (2·254 millió), Görögország (2·217 millió), Szerbia (2·157 millió), Norvégia (1·999 millió), Montenegro (vagy 0·200 millió).

I. Napoleon azt mondta Firenze olasz városról, hogy katulyába kellene tenni, kár hogy eső veri, szél fújja, oly szép. A milliomos városok között azonban **Páris** a legszebb és eme tulajdonságát III. Napoleonnak köszönheti, ki ott sugárútakat teremtett.

Dicsekszenek vele a németek, hogy Páris mai szépségének a megteremtője egy német báró, Haussmann György Jenő, III. Napoleon prefektusa, ki 16 évig szolgálta a francia főváros ügyeit. Ő bontatta le a császár beleegyezésével a világváros csunya tabánját, hol a szűk és görbe utcák emlékeztettek nemcsak a középkori építésmódra, de fészkei voltak az utczai népesoportosulásoknak és fölkeléseknek.

El is tűnt néhány hét alatt minden; a hol a kőműves kalapácsa elég gyorsan bontani nem birt, ágyúval lövette halomba a putrikat. Igaz, hogy Páris évi költségvetése 28 millió frtról 105 millióra szökkent és azonfölül csinált még 356 millió

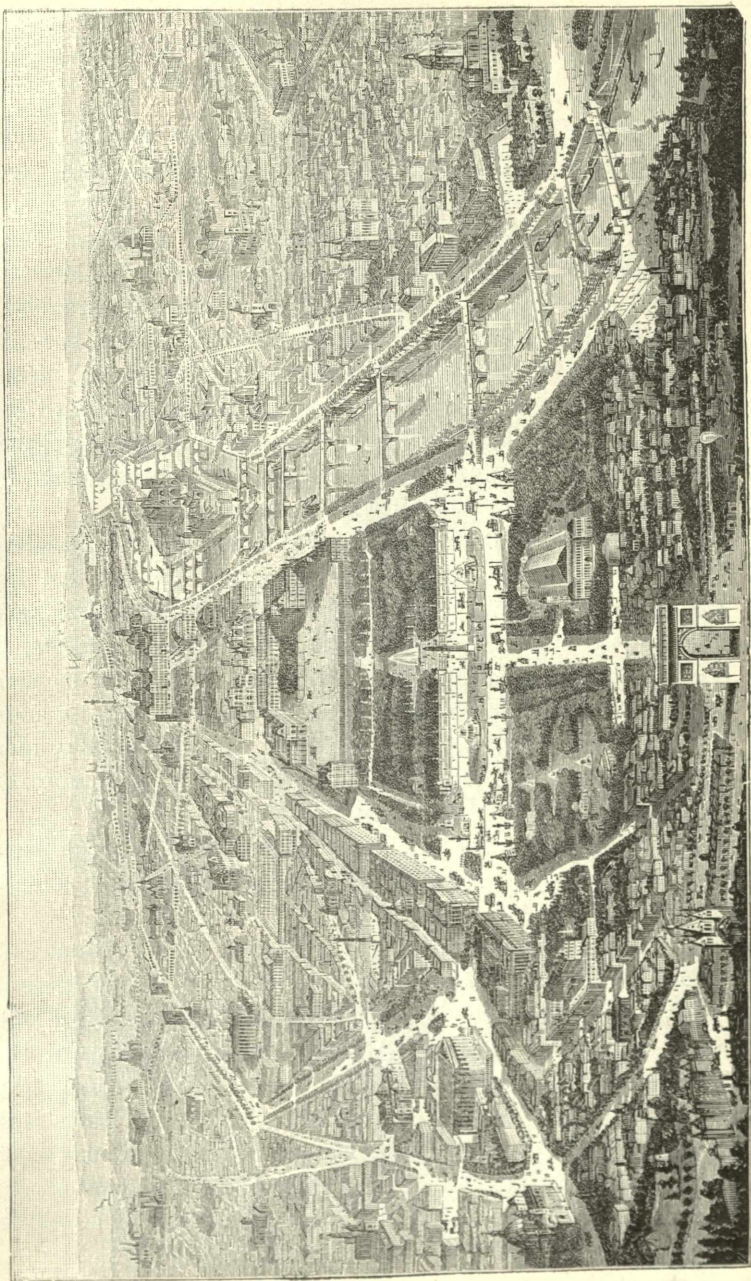
frt adósságot; de gyönyörű palotasorok emelkedtek a régi rondaság helyén.

Hausmann báró a császárság bukása előtt egy évvel vonult vissza, de nevét nemcsak Páris évkönyvei őrzik, hanem a legszebb bulvár is. Noha a 2-ik császárság idejéből minden elnevezést kiküszöböltek a republikánusok, de Hausmann neve kiméletet talált.

Nem lehet a mai Párisban ráismerni a régi Lutetiá-ra, a hogy Julián római császár idejében (361—363) neveztek. Akkor falakkal körülvett kis szigeten feküdt, két oldalról fahidakon lehetett bele jutni. A Szajna tükre ritkán változott a tavaszi esőzések vagy a nyári szárazságok miatt, tiszta vizei pompás látványt és kellemes italt nyújtottak. Vízet bajos is volt volna máshonnan szereznie, minthogy a város szigeten feküdt. A tél nem volt zordon, mi az óceánnak köszönhető, mely alig 900 stádiumra van tőle, s kigőzölgései odáig mérséklék az éghajlatot. Jó szőlője és fűgéje van, melyeket szalmába takarva védelmezik az időjárás viszontagságai ellen. Így szóltak róla másfélezer év előtt az irók.

Páris 1886—1891 között 180.500 lélekkel gyarapodott, de legnépesebb városrésze fogyott; összes népe 1891-ben 2.448 millió volt. Londont nevezik újkori Babel-nek, és mégis Páris építette meg a 300 méter magas tornyot vasból, melynek csúcsa már a felhők birodalmába merítkezik. Páris fényűzését jellemzi, hogy ott évente 17 millió frtot költenek női ruhára, az elegáns világ ebben 12 millióval van képviselve, szeret költeni, de fizetni nem.

Különlegesség számba ment az 1889-iki kiállításakor az összes franciaországi polgármesterek banketje, hol a 13.000 teritéknél használatban volt 80.000 tányér, 20.000 pár kés meg villa, 16.000 kanál, 15.000 kávéskanál, 52.000 pohár. Az ebédet 75 szakács 140 kukta segítségével készítette, fűszolgált 1000 pinczér. Főztek 2800 liter levest, 3000 kiló



Páris.

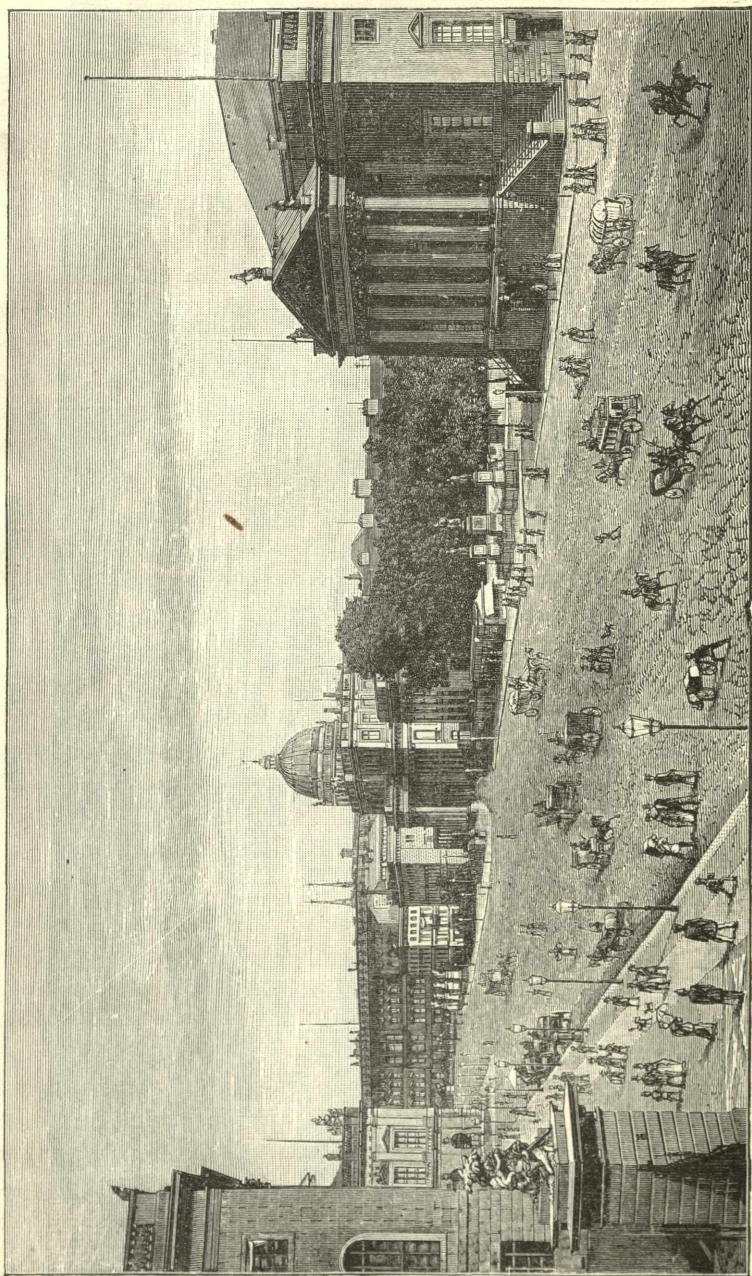
halat, 2500 kiló marhahúst, sütöttek 1200 pulykát. Elfo-  
gyott 27.000 üveg bor, 4000 üveg savanyúvíz, 3000 üveg  
jegesvíz.

A németek szemefénye **Berlin**. Ez a milliomos város  
az utóbbi 50 év alatt 4-szeresre nőtt, lakosságának létszáma  
400.000 lélekről 1.655 millióra, sőt ha előhelyeit beszámítjuk,  
2 millióra, évenként való szaporodását 60.000 lélekre becsülik.  
Növekedését kivált az lendítette meg, hogy az új német  
császárság székhelyévé lett. A beépített telkek száma 1870—  
1887 között naponta átlag egygyel szaporodott, egynek-egynek  
a népessége 71 lélekről 76 lélekre nőtt, a lakások ára  
átlagos 287.4 frtről 375.2 frtra emelkedett.

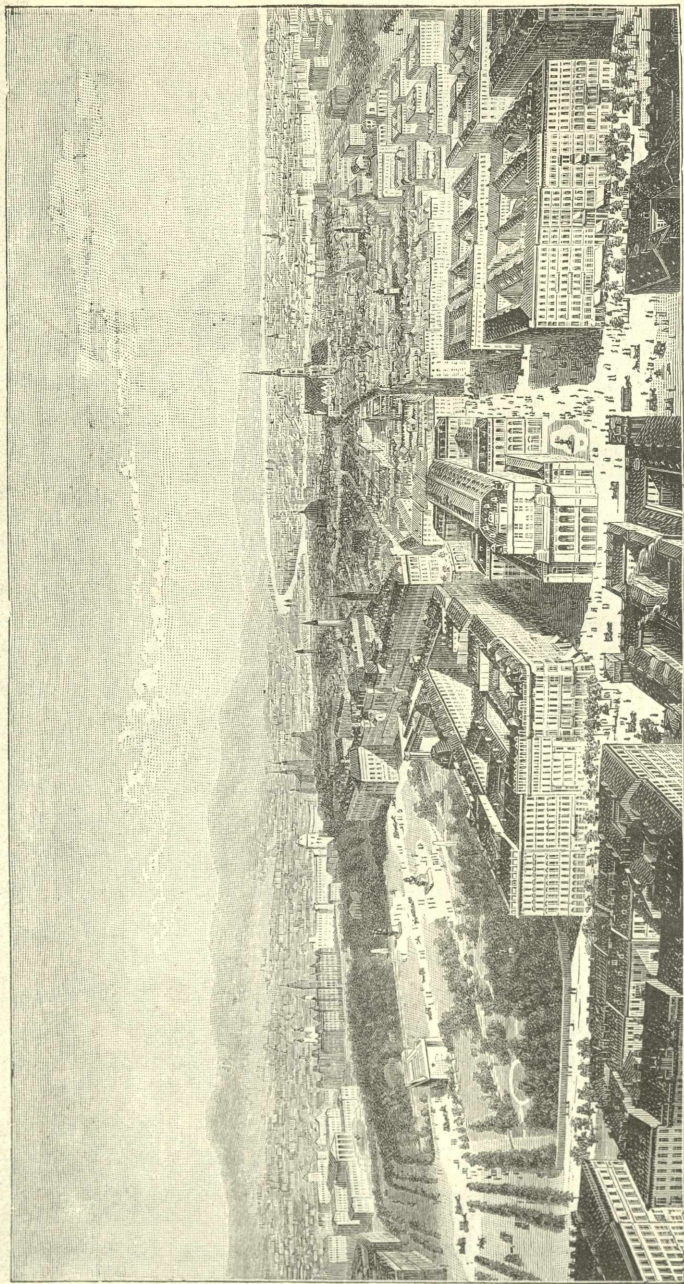
Van benne 52 protestáns, 7 katolikus, 8 izraelita templom,  
25 középiskola, 7 főiskola, 19 muzeum, 65 politikai lap,  
220 tudományos, művészeti folyóirat, 200 kereskedelmi szak-  
közlöny. A forgalmat 7500 kocsi közvetíti az utcákon. A  
város földbirtoka 1889-ben 146,780.691 frtot ért, de mivel  
117,221.361 frt teher volt rajta, 29,559.330 frt volt az adós-  
sága. Ekkora deficit nélkül talán nem volna világváros, mert  
hozzá vagyunk szokva minden nagyság mögött nagy árnyékot  
is keresni, és Berlinnél nem hiányzik ez.

Vendéglősei átlag  $\frac{1}{2}$  millió idegent jelentenek be éven-  
kint, legtöbbit augusztus és szeptember hónapokban; állandó  
lakosa azonban 873 mohamedán.

A negyedik milliomos város **Bécs**; de a császári és  
királyi udvar, meg a katonaság, valamint az előhelyek leszámí-  
tásával 1891-ben csak 809.443 lélek lakott benne. Régi kelta  
neve Findbonn (fehérmező) volt, belőle faragták a régi  
rómaiak a Vindobonna (jótígérő) nevet. Világvárossá 1859  
óta emelkedett, midőn ősi várfalai helyére a Ringstrasse  
kezdett épülni, — de milliomossá is csak az udvar és  
katonaság teszi, ez emeli meg lakossága létszámát az elő-  
helyek népe beszámításával 1.365 millióra; de növekvése



Berlin.



Bécs a Belvedere felől nézve.



nem oly rohamos, mint Berliné, hol az utóbbi 10 év alatt 3·7% volt a népszaporodás, Bécsben ellenben csak 1·5%.

Ha leszámítjuk a milliomosok lisztájáról Szent-Pétervárt, melynek csak télen van 10-szer 100 ezret meghaladó számú népe, akkor Bécs az európai milliomosok között a legkisebb; de népe hagyománykép őrzi, hogy legöregebb valamennyi között. Táplálékot nyert ez a hiedelem abból is, hogy egyik külvárosában, Gumpersdorfban I. Ferdinánd orvosa Lazius Farkas ősi sírköveket talált s róluk azt olvasta le, hogy a várost 810 évvel a vízözön után fenecziai izraeliták alapították, — de röstellik is azt a mai bécsi antiszemiták.

Európa legfiatalabb milliomosa **Szent-Pétervár**; csak 1703-ban jelölte ki Nagy-Péter czár a helyét, és bár sokan ócsárolták, hogy ingoványos pont az, rideg a klimája, az előtte fekvő tengerből nem elég mély a nagyobb hajók számára és közel lesz mint főváros a birodalom széléhez, tehát kéz alatt bármely ellenségnek: mégis rohamosan emelkedett az új város. Igaz, hogy 100 órányi környékből 80.000 jobbágyot parancsolt be a talaj előkészítése munkáját végezni, és mint Cantu mondja, a jó ég tudja csak, hány ezer és ezer ember élete föllaldozásával lett a Newa szigetcsoportja lakhatóvá a 10 ágú torkolatban.

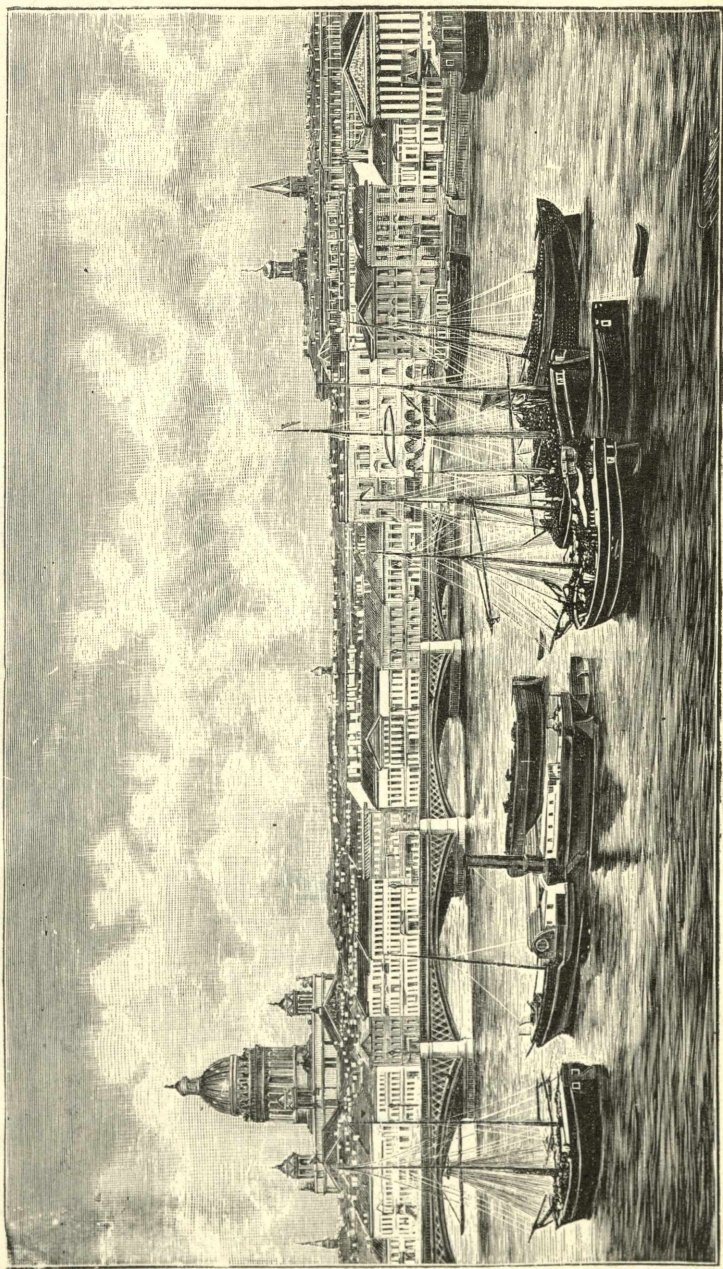
Eredetileg a Newa folyó Szent-Péter szigetére tervezte a czár az új város középpontját, de már az ő életében és még inkább azután a Vazul sziget, meg a vele szemben álló part kezdett hatalmasan kiépülni. Százados tapasztalás igazolta pedig, hogy 147 napon át, tehát több mint 4 hónapig áll a Newa jege, és akkor annak erős páncélja egygyé olvasztja az orosz fővárost. Egyébkor 150-et meghaladó számú híd közvetíti ott a közlekedést. Szerencse, hogy a Newa vize iható, valóságos szűrő medenczéje annak a Ladogató, honnan a leülepedett víznek a fölszíni tiszta rétege jön a város alá, — mi azért fontos, mert egy kút vize sem jó.

Folyton vízveszély fenyegeti Szent-Pétervárt, mert ha tartós a nyugoti szél, a Newa vizei le nem folyhatnak a Finn-öbölbe s a várost öntik el. 1715, 1777, 1814-ben 3—4 m. magas víz árasztotta el, százával veszttek el benne az emberek. Ha ellenben keleti szél fúj, annyira kikergeti a vizet a városból, hogy a hajózás miatta fölakad.

Még ma is vannak az orosz fővárosban faházak, s a népforgalom, melyet 20.000-nél több kocsi segít elő, akkora a Szénapiacson, hogy London és Páriséval vetekszik. Megbámulja a téli vásárok alkalmával a déleuropai útas az állattestek és különböző állati árúk hatalmas piramisait, melyek a szigorú tél hidegének hatása alatt meredten állnak. A mézet, vaját, viaszt, sajtot fejszével, fűrészszel darabolják. Nagyszerű templomai közül is 44 épült fából; a kazáni »Isten anyja« nevű azért is kiváló, mert oltára tömör ezüst, fölépítéséhez a donvidéki kozákok 30 mázsa szinezüsttel adóztak, de az előtte álló balusztrád is tömör ezüst.

Sajátságosan is sorakozik Szent-Pétervár, e félig ma is ázsiai jellegű főváros európai milliomos társai mellé. Nem ok nélkül mondta Nagy-Péter, hogy annak a városnak alapításával ablakot akar nyitni Európa felé. Budapestet csak nem rég is Kelet kapujának neveztették Nyugoteuropában, de már messze van Ázsiához s közelebb ahhoz, hogy Európa milliomosainak sorába lépjen. Budapest az, mely a külső telepek, kész előhelyek bekebelezése nélkül az európai fővárosok között legrohamosabban emelkedik.





Szent-Péteváár.

## TARTALOM.

1. Europa városainak fekvése . . . . .	3
2. A népszellem Európa főbb városaiban . . . . .	21
3. Kirándulás a szomszédba . . . . .	31
4. Mit regél a Duna tündére . . . . .	60
5. A világforgalom góczpontja . . . . .	74
6. Repülő napi vásárok Londonban . . . . .	82
7. Európa milliomosai . . . . .	91



KECSKEMÉT TH. VÁROS  
KÖNYVTÁRA





1969 MAR 10

1982 FEB 10

1971 AUG 10

2000 SEP 10

2009 FEB 10

2007 FEB 10

