

MAGYAR-HOLLAND SZEMLE

TÁRSADALMI ÉS KÖZGAZDASÁGI LAP

A „MAGYAR-HOLLAND TÁRSASÁG” HIVATALOS LAPJA.

„Magyar-Holland Társaság” tagjai díjmentesen kapják.



Szerkesztőség és kiadóhivatal:
BUDAPEST, VIII., ÜLLŐI-UT 4 SZ.

TELEFONSZÁM: 38-4-90.

M. N. MŰZÉUM KÖNYVTÁRA
Mégjelölt havonta.

I. növedéknapló

35/944 SZ.

Közlekedési rend Hollandiában.

Hollandia — a tengermelléki egész keskenynek mondható dűnákön kívül és az országnak a Rajna völgye felé néző déli csücskében Arnheim városát körülövező dombos vidéket nem tekintve — teljesen sík ország és az ország területének ez a sík volta adta meg éppen a közlekedésnek azt a sajátos jellegét, mely a külföldi figyelmét elsősorban vonja magára.

Az ország területén szinte szitaszerűen keresztül-kasul húzódó és rendszerében egészen az Északi tengerig elnyúló édesvizi csatorna hálózata a gazdasági teherforgalom lebonyolítását úgyszólván majdnem kizárólag a vízi útra terelte s így a nagy technikai felkészültséggel megépített országúthálózat aránylag csak igen keveset szenved az egyes helyeken elkerülhetetlenül szükséges nehéz teherautóforgalom igénybevételétől.

A közúti közlekedés rendje általában két irányban fejlődött ki. Az egyik rendészeti irány az, amely a nagyobb városokban azoknak régebbi keletű szűk utcáiban, majd nagyszabásúan kiépített utcáin és terein figyelhető meg, a másik, amely a sok esetben nagy vasúti vonalak mellett párhuzamosan húzódó és egészen modern technikával kiépített országúton figyelhető meg.

Hollandiában jobbirányú közlekedés van és így ez szabja meg a közúti közlekedés rendjét. A nagy városokban kétféle rendszer épült ki aszerint, hogy a fentemlített víziutak, illetve csatornahálózatok a város belterületét is keresztülszelik-e, vagy pedig csak a városok perifériáin mennek keresztül s csak egyes helyeken nyúlnak be a város belső kerületeibe, lehetőséget nyújtván ezzel az ott elhúzó vágányok mentén való közvetlen átrakásra.

Azokban a városokban, melyeket a csatornahálózatok átszelnek, a csatornák mindkét oldalán elég széles úttest áll rendelkezésre a célból, hogy azokon a jobbirányú közlekedés mellett két szabványos teherautó is elférjen egymás mellett.

A csatornahálózatokat, illetve a mellettük elhúzó úttesteket részben fix, részben felemelhető hidak sűrű sora köti össze egymással. A vásárcsarnokok és nagy áruraktárak forgalmát úgyszólván kizárólag a csatornahálózaton bonyolítják le és e célból a csatornahálózaton („Grachtok”) a szükséges helyeken oly szélesek,

hogy azokon egymás mellett 6—8 uszály is elfér. Az uszályokat vagy kisebb motoros vontatóhajók vontatják hosszabb távolságokra, vagy kisebb távolságokra a hajósok csákyákkal továbbítják őket.

Ami a külföldinek elsősorban feltűnik, az a szinte flegmatikusnak nevezhető nyugalom, amellyel ez a vontató forgalom a csatornahálózatokon füttyülés, túlkölés és kiabálás s minden egyéb zaj nélkül lebonyolódik.

A nagyvárosok közlekedésénél szinte meglepő az a csend, illetve a mi füleinknek szinte szokatlanul csekély zaj, amellyel a kocsis-, autó-, teherautó- és villamos közúti forgalom lebonyolódik.

A városok belterületén az útkeresztezési pontokon ott áll a rendőr, minden külön jelzés nélkül látva el a közlekedési rendőrtisztét is. S bár az autók a város belsejében is 50—70 km. óránkénti sebességgel közlekedhetnek, torlódások vagy nagyobb vesztegelések csak különösen nagy városok úgynevezett belvárosában, a fő közlekedési időpontokban, akkor is csak elvétve, fordulnak elő.

Optikai jelzőeszközök aránylag csak elenyésző kevés helyen vannak felszerelve, kizárólag ott, ahol keskeny úttesten a város belsejében villamos vasúti és közúti keresztezések vannak. Úgy ezeken a helyeken, mint a városok terein újabban egyirányú és kör (giro) közlekedés van előírva.

A közúti villamos vasúti pálya a városokban legnagyobbbrészt 1 méter nyomtávval van kiépítve. A gondosan hegesztett felépítményeken a modern kényelemmel és ragyogó belső és külső tisztasággal csillogó, bőségesen szellőztetett kocsik úgyszólván zökkenés mentesen közlekednek.

A tengerparti fürdőhelyeket a közelben fekvő nagyobb városokkal szabványos nyomtávú villamos magánvasútak kötik össze. E vasútak megtekintése során jogos büszkeséggel hívtuk fel a külföldiek figyelmét azokra a szinte fényűzően megépített nagy villamos motor- és mellékkocsikra, melyek Hága és Scheveningen között közlekednek, melyeket a rajtuk látható gyártási tábla szerint Ganz-Danubius és a Ganz-féle villamossági rt. gyártott és szállított a vasút létesítése alkalmával.

Ami a figyelmünket elsősorban igen megkapta, az a nekünk szokatlan kerékpárforgalom.

Az utóbbi években már nálunk is divatba jött a kerékpár használata. A kerékpáros forgalmat főképpen a Budapest környékeről reggel befelé jövő és az esti órákban kifelé menő, napi munkájuk után járó közönségnél figyelhetjük meg. Ez a forgalom nálunk főképpen munkásokból, kereskedelmi és ipari alkalmazottakból adódik össze és a nap egyéb óráiban alig szembetűnő.

Hollandiában azonban a nap minden szakában rendkívül sűrű kerékpárforgalom észlelhető és ami feltűnő, hogy a városok belterületén, egyébként sűrű forgalom közepette is, 4 éves gyermek-től 60 éves nőig, apró, felnőtt, sűrű rajokban használja a kerékpárt. Még feltűnőbb az a nyugodt tempó, mellyel a kerékpárosok

közlekednek s különösen szembetűnő az az előrelátás, amellyel az államhatalom a kerékpárosokról közlekedés szempontjából gondoskodott.

A városok belterületéről kihúzódó országutakon mindenütt legalább 2 méter szélességű, aszfaltozott, kerékpárosok részére fenntartott útsávok (Rüjwielpad) létesültek, mely útsávokon sem gyalogosoknak, sem más egyéb forgalmi eszközöknek nem szabad közlekedniök. Vasár- és ünnepnapokon, sőt hétköznapiokon nyári délutánokon is, ezeken a kerékpárúton 4—6-os sorokban a kerékpáros kirándulók egész sűrű raja közlekedik s így jut a városok szívéből a tengerparti kirándulóhelyekre.

A tengerparti kirándulóhelyeken sűrűn egymás mellett kerékpármegővő intézmények vannak, ahol a kirándulók a kerékpárokat egy jegy ellenében beadják s azokat ott néhány centért egész napon át megőrzik.

A legimponálóbb azonban Hollandiában az a rendszer, amellyel országutaikat, legtöbb helyen a nagy vasutak mentén, megépítették. Ez úthálózatok keresztmetszete olyan, hogy a szabványos nyomtávú nagy vasút mellett létesült a helyi érdekű villamos vasút pályatestje. E pályatest mellé simul a széles, chaussészerűen megépített tükörsíma autóstrada. Az autóstradák mellett húzódik a lófogatós kocsik útteste, ezek mellett ugyancsak elég szélesen méretezett gyalogút.

Ennek a rendszernek köszönhető az, hogy a gyalogosok és teherkocsik, valamint a kerékpárosok és az autók nem zavarják egymás forgalmát, az autók nagy sebességgel is közlekedhetnek, baj nélkül előzhetnek és éber figyelemmel lehetnek az esetleges keresztezési pontokra. Ezeken a nagy közlekedési útvonalakon közlekedési rendőrség látszólag nincs. S mégis adott pillanatban, mikor a több irányból jövő útvonalak keresztezésénél, a forgalom csúcspontján, akaratlanul is kisebbszerű torlódások állanak elő, valamely irányból hirtelen előkerül egy oldalkosaras motorkerékpár melynek kosarában ott ül a közlekedési rendőr, aki gummitbotjával kezében, higgadtan és udvariasan, pillanatok alatt rendet csinál a torlódásban és a helyi viszonyokat esetleg nem ismerő idegen autókat udvarias előzékenységgel útbaigazítja.

Ennek a közlekedési rendnek köszönhető az, hogy közúti baleseti statisztikájuk igen kedvező s hogy Hollandiát egyébkénti gazdasági és természeti szépségein kívül a közlekedési rendje is azon országok közé sorolja, melyeket idegen turisták és látogatók saját forgalmi eszközeikkel is szívesen felkeresnek.

Mindenesetre nagy mértékben hozzájárul a hollandiai közlekedési rend mintaszerű fenntartásához a hollandiai lakosságnak temperamentuma, higgadtsága, mely minden közlekedési virtus mellőzésével óvatosan ügyel arra, hogy a közlekedési forgalomban sem a saját, sem a más életében vagy vagyonában ne tegyen kárt.

ZERKOVITZ RUDOLF.

Vagyontérő hagymák. — Hollandia tulipánrajongása.

Szenvedély, valóságos extázis volt az a tulipánrajongás, amely 1634-től 1636-ig Hollandiát hatalmába kerítette. Törökországból 1559-ben került Németalföldre az első tulipánhagyma. A lakosságot tüstént olyan rendkívüli izgalom fogta el, ami tekintve, hogy virágról volt szó, — példátlan a történelemben. Fantasztikus előszeretettel, rendkívüli vonzódással ültette mindenki a tulipánhagymákat és nem volt az a pénz, amelyet szívesen meg nem fizettek volna a szelíd fapapucsosok, ha egy ritka feleség birtokába juthattak. 1635-ben 40 tulipánhagymáért volt lelkük az embereknek 100.000 holland forintot, kb. 320.000 pengőt is kifizetni.

A XVII. század kezdetén 4400 forintba került az *Admiral Liefken!* A „*Viceroy*” 3000-be. De a legdrágább a „*Semper Augustus*” volt, amelynek hagymájáért, bár alig nyomott egy fél grammot, mégis 5500 holland forintot, kb. 16.000 pengőt fizettek ki. Manapság is csupán csak két példány tenyészik még a „*Semper Augustus*”-ból. A *haarlem-i kincs* egyik példányáért 12 hold földet sem volt hajlandó cserébe fogadni gazdája; míg az amsterdami hagymáért 4600 forintot, egy új kocsit, két almáspejt és egy teljes lószerszámot adott volt boldog birtokosa.

Valóban *kollektivörület* volt ez a holland tulipánrajongás. Az idegenek, kik akkortájt ott jártak, csodálatos dolgokat jegyezhetek fel. Egyszer az egyik tengerész megéhezve, vásárolt magának az üzletben valamit. Egy hagymát is lopott a pénztár mellől. Zsebrevágta és lesétált a kikötőbe. Majd jóízűen elfogyasztotta élelmiszerét. Éppen befejezte uzsonna-vacsoráját, amikor nagy lármásan rájautítotték és — *agyonverték*. Mert történetesen az egyik „*Semper Augustus*” dicső gubóját aprította fel a lopott hagymában. Kicsit drága vacsora volt, de sokba is került.

1636-ban azután tetőpontra hágott a tulipánörület. Ekkor már mindenki a hagymákban spekulál és vagyonok keletkeztek a különböző színkeveredések nyomán. A véletlen játéka és örjítő hatalmaskodása ez a korszak. Sokban hasonlított a francia (1717—1720) *nisszinipi krachhoz*. Mindenki eladta házát, ingóságát csak azért, hogy a kívánatos hagymákhoz juthasson. Ékszereket, családi ereklyéket dobtak piacra és mikor már mindenkinél sok volt a hagyma, elkövetkezett — a *bessz*. A pánik! Az ügynökök kerestek, a polgár becsapódott. Ugy, mint ahogy ez a részvényekkel napjainkban is elkövetkezni szokott. Valóságos nyomor-esztendő virradt akkor Hollandiára. Még az állami intervenciós vásárlások sem tudták megakadályozni az árleromlást.

A holland virágkultusz örülete azóta már elmúlt; mégis kedvenc kerti díszük maradt — még a csalódások után is a tulipán!

A batikolás Jáván.

A batikolás hazája Jáva és éppen olyan háziipara a bennszülötteknek, mint Magyarországon Halason a csipkeverés vagy Mezőkövesden a himzés. A batikolás úgy készül, hogy egy fehér vászonkendőre mintákat rajzolnak kézzel vagy mintákat nyomnak úgy, mint a kézimunkaelőnyomó üzletekben. Ha az előnyomás vagy rajz kész, akkor megállapítják, hogy milyen minták lesznek például pirosszínűek. A többi mintát erre bekenik olvasztott viasszal. A szabadon maradt mintákat pirossal befestik. Ha ez megtörtént, lekaparják a viaszt és most például a kékszínű mintákat hagyják szabadon, a többi bekenik be viasszal. És így tovább mindaddig, míg az összes minták nincsenek befestve. Ha a viaszt nem egészen pontosan kenik fel, akkor a minták szélei néhol összefolynak vagy elformátlannodnak. Ez a jele, hogy a batikolás kézimunka és nem nyomás.

A németek már mesterségesen folytatják össze a széleket, úgy hogy csak az itt-ott rajta maradt viasz ad biztonságot a kézimunka eredetisége felől. Az utóbbi időben azonban a német gyárak a batikolt kendőkön még viaszdarabkákat is helyeznek el, miáltal azok alig különböztethetők meg a kézimunkától.

Igy érthető, hogy ma már igen nehezen állapítható meg az eredeti jávai kézimunka a gyári munkától és azért kiveszőben van ez a háziipar. A valódi kézzel batikolt kendő Jáván azért oly drága. Z. E.