

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS ISKOLAI KIRÁNDULÓVONATAI

SZERKESZTI: DR. BODNÁR GYULA





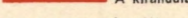


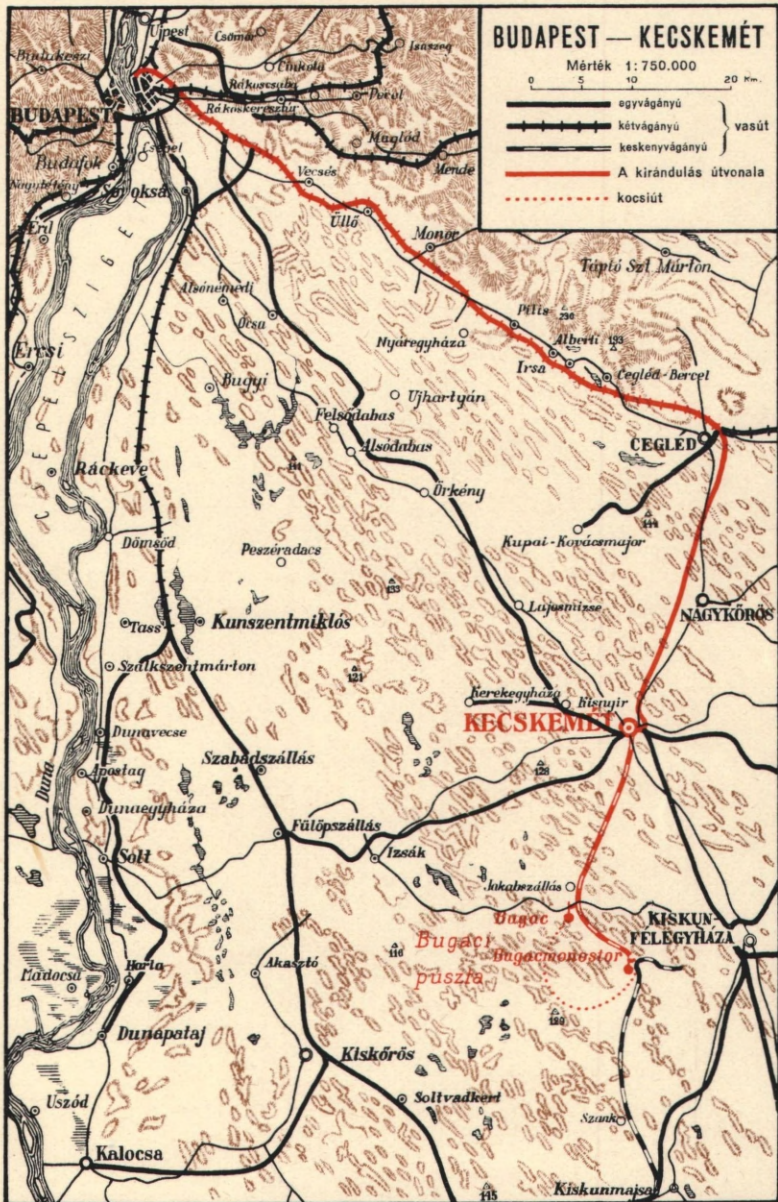
11 KECSKEMÉT BUGACPUZSTA

BUDAPEST — KECSKEMÉT

Mérték 1: 750.000

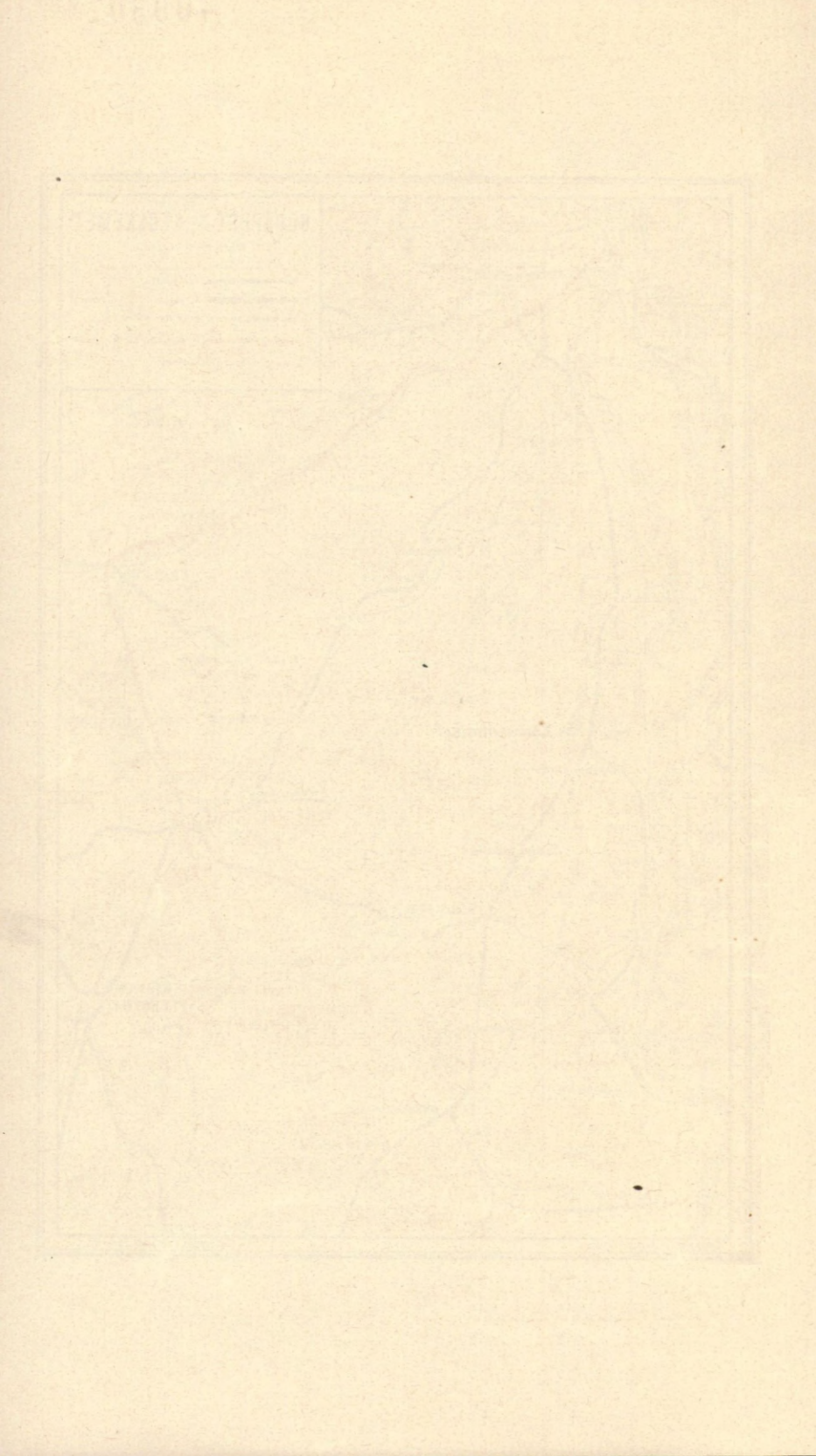
0 5 10 20 km.

-  egyvágányú
 -  kétvágányú
 -  keskenyvágányú
 -  A kirándulás útvonala
 -  kocsíút
- } vasút



Tervezte: Dr. Bodnár Gyula

Rajzolta: Lettner Ferenc



BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS
ISKOLAI
KIRÁNDULÓVONATAI

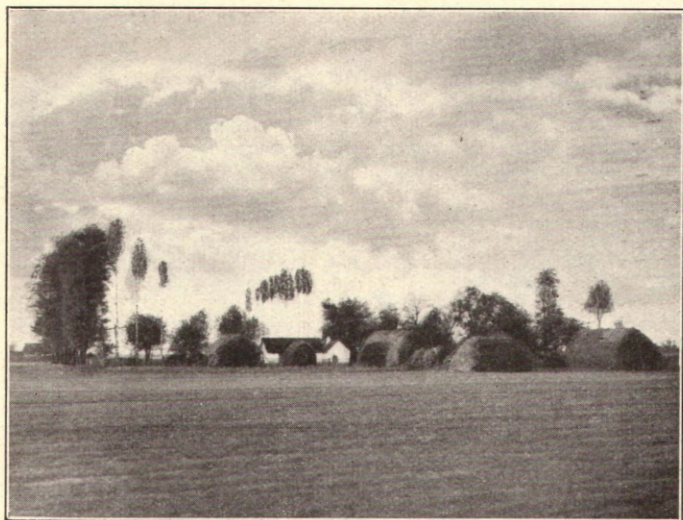
SZERKESZTI
DR. BODNÁR GYULA

11.

KECSKEMÉT
BUGACPUZSTA



BUDAPEST, 1935



Alföldi tanya.

BUDAPESTTŐL—KECSKEMÉTIG.

Vonalunk első szakasza, Budapesttől Ceglédig, az első magyar gőzvasút történetét eleveníti fel emlékezetünkben. A magyar törvényhozás 1836-ban kezdett Magyarországon létesítendő vasutakkal foglalkozni, de tíz évnek kellett elmúlnia, míg az eszme valóra válhatott. Egyrészt azt a kérdést nem sikerült soká eldönteni, hogy a létesítendő Pest-bécsi vonal a Duna jobb- avagy balpartján haladjon-e. (Mindkét vonal megvalósulásáról a legmerészebb elmék sem mertek álmodozni.) Másfelől az országgyűlés biztosítani akarta, hogy az esetleg jövedelmező bécsi vonal mellett az igen rossz üzletnek ígérkező Alföld-pesti vonal is bekapcsolódjék a létesítendő vasútba. Hogy az országgyűlés milyen kevés reményt fűzött az alföldi vasutak létesítéséhez, arra jellemző Deák Ferenc nyilatkozata: »Én azt hiszem, hogy a Debrecen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, ki velem együtt — tekintve a vasutaknak más országbeli történetét, s hazánk ez első részének statisztikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát — álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha vasút létezhesse« (1839.). Maga a gazdasági ügyekben annyira optimista, világlátott Széchenyi pedig így ítél a debreceni vasútról (1844.): »Csak egy pár vásár alatt lesz azon járás-kelés, különben nyugodni fog azon a 25 mérföldnyi pályán a locomotív.« A »Magyar Középponti Vasút« ebben az évben azzal a feltétellel alakulhatott meg, hogy az építkezést a Pest—váci és a Pest—szolnoki vonalon egyszerre kezdi meg. A Pest—váci vonal 1846 július 15-én, a szolnoki pedig 1847. év szeptember hó 1-én nyílt meg nagy ünnepséggel, István királyi helytartó és József főherceg jelenlétében. A első vonatot a szolnoki vonalon két mozdony, a »Haza« és az »István« vontatta. (Ebben az időben a mozdonyok épp úgy nevet kaptak, mint a hajók.¹⁾

¹⁾ A gőzvasutak létesítése előtt is közlekedett már Magyarországon lóvontatású vasút Pozsony—Nagyszombat—Szered között (1840—46). A vonatok sínek helyett erős pánttal ellátott fagerendákon jártak. Egy darab ilyen sín látható a Közlekedési Múzeumban. Eredetileg a Magyar Középponti Vasutat is lóvontatásra tervezték.

Ezen a vonalon menekült a magyar kormány és országgyűlés Debrecen felé 1848 utolsó napjaiban.

A szabadságharc bukása az első magyar gőzvasutat is magával rántotta. 1849 végén az osztrák kormány vette birtokába és 1853-ban Félégyházáig, majd 1854-ben Szegedig megnyitotta. Az egész vonal 1891-ben került a magyar királyi államvasutak birtokába. A Kecskemét—bugaci keskenyvágányú vasút 1928-ban nyílt meg.

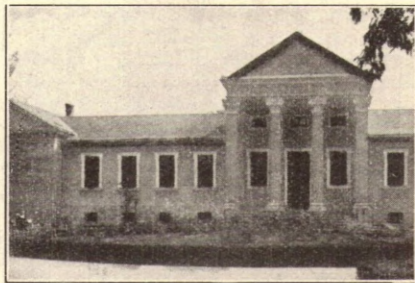


CEGLÉD. Ref. templom.

A gyárak messze túlhaladnak a székesfőváros határán és csak (13 km) **Pestszentlőrinc** állomásnál végződnek. (16 km) **Szemeretelep** állomástól egy csak teherforgalmat szolgáló szárnyvonal visz Soroksárra. Vonatunk most hullámos, erdős területen halad, a távolabbi kilátást enyhébbé teszi a dombhátak akadályozzák. (62 km) **Ceglédbercel**-Cserő után az utolsó dombot vágjuk át és kiérünk az Alföld első állomására (72 km) **Ceglédre**.

Itt vagyunk a Nagy Magyar Alföldön. De az ablakon kitekintve hiába keresünk sivár pusztaságot. Zöldebbé válik a táj, szőlőket, gazdag gyümölcsösöket látunk közöttük, szinte szabályos távolságokban sűrűn elszórt

A nyugati pályaudvarról induló vonatunk megkerüli a Városligetet, balra elhagyja a Vác—bécsi fővonalat, aztán délnek fordul. Keresztezzük a zuglói villamos vasutat, vashídon átkel felettünk a kőbányai villamos vonal és a MÁV Budapest—hatvani vonala, aztán (8 km) **Kőbánya alsó p.-u.-ra** érünk. Balkez felől, akár a városrész északi oldalán, itt is a gyárak hosszú sora következik, de míg északon az élelmiszergyárak ipartelepeit látjuk, itt a nehézipar helyezkedett el: a vas-, gép-, faáru és vegyszeti gyárak. Itt van a Nemzetközi Hálókocsi-Társaság kocsiműhelye is.



KECSKEMÉT. Városi múzeum.

tanyákat, egy-egy kicsiny lakóházzal s a hozzátartozó melléképületekkel. A Duna—Tisza közének jellegzetes települési rendszerét mutatja ez a kép. Az ország egyéb részein kisebb faluk nem nagy távolságra következnek egymásután. Az Alföldön nem így van. Aránylag igen nagyfaluszerű községek terülnek itt el egymástól igen nagy távolságra. A vonat is alig érint községet. Nyársapát, Katonatelep és a szegedi vonal sok más állomása nem községek, hanem csak puszták vagy dűlők nevei, ezeket az állomásokat csak a forgalom könnyebb lebonyolítása érdekében létesítették. Tudjuk a történelemből, hogy az alföldi virágzó községeket a török hódítás pusztította el. A nagyobb, népesebb helyek a menekülő vidék lakosságát is magukba vették, s így keletkeztek az óriási határral bíró, nagy lélekszámú, de egymástól igen távol eső községek. A külső területek művelése szükségessé tette, hogy a gazdálkodó lakásaita városból földbirtokára tegye át, s így fejlődött ki a tanyarendszer, amely némely város területén, így Kecskeméten is, már teljesen kiépített, sajátos közigazgatási rendszer szerint fejlődik.



Katona J. szobra



Kossuth-szobor.

Az Alföld, vagy legalább is ez a része, már nem a Petőfi Alföldje. Eltűntek a sivár, végtelen homokbuckák, az omladozó csárdák, a magukban álló gémeskutak. A faluk szélén méltóságosan járó szélmalombokból sem látunk már utunk egész vonalán egyet sem. Tagadhatatlan, hogy az átalakulással az Alföld elvesztette legegységesebb varázsát, a pusztaságnak, az elhagyatottságnak, az időt nem ismerő egyformaságnak lenyűgöző mélabúját. A változás azonban, amely az utolsó negyven



Szabadság-tér.

év alatt történt, kárpótlásul a vidék meggazdagodását hozta magával. A fásítás, szőlősfítés lekötötte a futóhomokot, az alföldi pusztító tudóvész egyik okát, a gyümölcstermesztés, zöldségkertészet új jövedelmi forrásokot teremtett, a tanyarendszer kiépülése pedig közelebb hozta egymáshoz az alföldi magány lakóit, lehetővé tette iskolák, templomok építését, a közbiztonság javítását, a kultúra terjedését.

Cegléd (37.413 lakos) már az Árpádok idejében nagyközség volt. A mult század közepe óta mint vasúti csomópont nevezetes. Itt ágazik el balra a szolnoki kettősvágányú vonal, amely a Tiszán átkelve Debrecen—Máramarossziget, Nagyvárad—Kolozsvár—Brassó és Arad—Brassó felé három elsőrangú fontosságú vonalra szakad. Cegléd azonkívül közvetlen környékével is össze van kötve helyi érdekű vonalakkal. Utcáin a régi magyar alföldi városok tipikus formái keverednek a modern utca képével. Cegléd nevezetessége a Kossuth-múzeum, benne Kossuth halálos ágya, bútorai és egyéb emléktárgyai.

Az állomásról tovább indulva megkerüljük a várost és jól láthatjuk a közepéből kiemelkedő hatalmas református templomot kettős tornyával. Itt keresztezzük a vezsenyi keskenyvágányú motoros vasutat.

(90 km) **Nagykőrös** (28.591 lakos) is régi város. A töröknél is többet szenvedett a Buda visszafoglalása után ott tábornok ütött idegen katonaságtól. Annyira kipusztították, hogy a város népe kezén nem maradt egyéb jószág egy fekete tehénnél, amelyet az eklézsia pincéjében rejtettek.

A vasútról jól látjuk a régi, füstös falú református

templomot s tőle balra a református gimnázium kimagasló épületét. Arany János Nagykőrösön tanárkodott 1851-től 1860-ig. Lakóházát márványtábla jelzi.

A nagykőrösiek már 1842-ben elkezdték a környék befásítását. Ma a város főnevezetessége a gyümölcsfélék és főleg az uborka nagyban való termesztése. A fővárost majdnem kizárólag Nagykőrös látja el uborkával s a külföldre is igen sokat szállít.

Szőlők és gyümölcsösök zöldje közt ér be vonatunk utazásunk célpontjára (104 km) **Kecskemét** állomására.

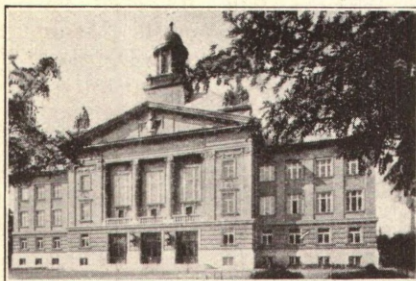


Az Öregtemplom.

KECSKEMÉT.

Tengerszint feletti magasság 122 m. Lakosság száma 82.000, ebből róm. kat. 63.000, református 16.000.

A színmagyar lakosságú Kecskemét törvényhatósági város területére nézve Magyarország második legnagyobb városa: 163.237 kat. hold = 939 km², (Debrecen 957 km²). Ennek az óriási területnek javarésze homok, az I. osztályú termőföld mindössze 1291 kat. hold. Ez az oka annak, hogy a lakosság főként a futóhomokot lekötő



Keszthelyi református gimnázium.

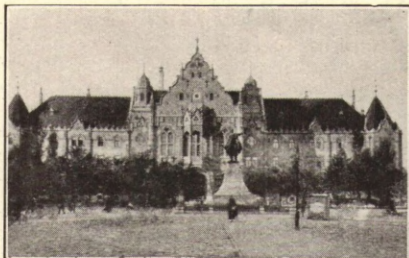
szőlő, gyümölcs- és zöldségtermeléssel foglalkozik. Ebben van ereje, gazdagsága. Az évi gyümölcstermés átlag 3000—3500 vagon. Ennek $\frac{5}{6}$ -od része külföldre kerül, a többi itthon kerül fogyasztásra, avagy a konzervgyár és szeszfőzők nyersanyagát alkotja. Barackérés idején a kora hajnali órákban zajlik a gyümölcs piac, a reggeli órákban már külön tehervonatok röpitik a gyümölcsöt és zöldséget a főváros és a külföld felé.

A homokos talaj kiválóan alkalmas bizonyos szőlőfajták művelésére, és a kecskeméti, különösen a szikrai borok minősége országos híré. A kecskeméti gyümölcspálinkák, különösen a borpárlat és barackpálinka híre a messze külföldön is ismert. A földművelésre alkalmatlan pusztán erdősítés és állattenyésztés folyik.



Ref. reálgimnázium.

jutott, amikor a város magába vette a környékén elpusztult falvak lakosságát és birtokait s ezzel határát a mainál is nagyobbra terjesztette ki. Jelentősége nem kevesbedett a török világ után sem, amikor területében érzékeny károkat szenvedett, s 1857 óta, amikor elnyerte a törvényhatósági jogot, minden tekintetben rohamosan fejlődik. Ebben része van szerencsés fekvésének is, a Budapest—Temesvár—bukaresti fővonal és a Calais—konstantinápolyi nemzetközi autóút mentén. A fővonalon kívül ötfelé ágaznak el Kecskemétről mellékvonalak. A városnak régi, nagyhíré iskolái vannak, elsősorban a református jogakadémia. Jókai és Petőfi együtt töltötték diákéletük egy részét Kecskeméten.



Városháza.

Kecskemét már az Árpádok idejében város volt. Igazi gazdagságra azonban sajátságosképen a török hódoltság alatt

Díszes utcáival, impozáns középületeivel, pompás parkos tereivel Kecskemét élesen elüt a legtöbb alföldi város falusias arculatjától. Bár a város belső része megőrizte régi, koncentrikus, szabálytalan utcahálózati elrendezését, a nagyvonalú városrendezés levegős,

lombos útvonalakat teremtett és a külsőbb útvonalaknak is megadta városias benyomását.

Az állomással szemben keskeny park terül el, a városba vezető főút balra indul s a széles **Rákóczi-út** palotái között vezet a belvárosba. A gyalogjárókkal azonban mi is átvágunk a parkon, elhaladunk az 1923-ban épült **Városi Múzeum** előtt, amely nevezetes igen gazdag bronzkori gyűjteményéről (temetkezési urnák) és a középkori magyarság viseletére és életkörülményeire vonatkozó anyagáról. Szemben a múzeummal Kecskemét nagy fiának, **Katona Józsefnek**, a Bánk bán írójának



A vérszerződés. Székely Bertalan freskója a városháza nagytermében.

mellszobra (1861). A költő díszes síremléke a Szentháromság-temetőben van, a város déli részén.

A parkon átvágva az egyszerű Nagykőrösi-utcán érünk a város szívébe, a **Szabadság-térre**. Hatalmas, szabálytalan terület ez, tulajdonképpen több térnek egymásba torkolása. A tér sarkán a **Beretvás-szálló**, szomszédságában a **zsidótemplom**, utána a **Rákóczi-út** torkolata. Jobbról a **Takarékpénztár** palotája. Az átjáróház a **piaristák** díszes rendházához és **gimnáziumához** vezet. Szemközt a **református reálgimnázium és jogakadémia** hatalmas újpalotája, előtte a **református templom**. A téren az élnépforgalmú piac, ahol hentések, gyümölcsösök, pékek, stb. sátrai a városházáig elhúzódnak. A tér legszebb képét a délnyugati oldal adja. Itt, már a **Kossuth-téren**, látjuk jobbról az **Öregtemplomot**.



Színház.

Klasszicizáló egyszerű külseje csak közről árulja el hatalmas arányait. A népdalokban is megörökített római katolikus templom építését 1764-ben kezdték meg s 1791-ben szentelték fel. Mennyezetét Roskovits Ignác szép freskói díszítik. Balról emelkedik az 1893/94-ben magyaros csúcsíves stílusban, Pártos Gyula és Lechner Ödön műépítészek tervei szerint épült **Városháza** hatalmas palotája. Legszebb része a **tanácsterem** Székely Bertalanak a magyar történelemből merített freskóival.



Kocsikázás a pusztán.

A városház előtt áll Teles Ede **Kossuth-szobra**. Közvetlenül a városháza előkertjében (a keleti oldalon) megható emlékmű áll: kettéhasadt terméskőköcca ezzel a felirattal: »Itt hasadt meg szíve Kecskemét legnagyobb fiának.« Itt állt a régi Tanácsház, ennek kapujában esett össze szívszélhűdéstől találva Katona József, legnagyobb tragé-
diaírónk, 1834-ben.



Katona József síremléke.

Szemben, fallal övezve, emelkedik a **ferencrendiek ősrégi temploma és rendháza**. A templom barokk belső díszítését sikeresen restaurálták. Az itt kezdődő Katona József-téren áll a formás **Katona József-színház**, Fellner és Hellmer építészek

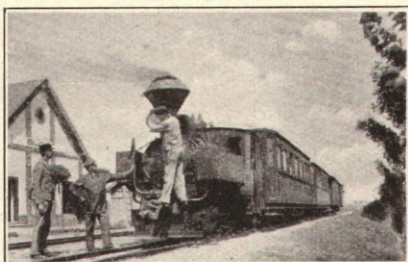
műve (1892—96). A színház 1896 október 14-én nyílt meg a Bánk bán előadásával. A színház mögött, a Bánkbán-utcában emléktábla jelöli **Katona József szülőházát**.

A Szabadság-térről Kecskemét legszebb utcája, a Rákóczi-út vezet a vasút felé. A széles, lombos útvonalat modern paloták szegélyezik. Jobbról a **Kereskedelmi- majd az Uri-kaszinó**, tovább a **Törvényszék** és a **Mezőgazdasági Kamara**. Az út a kis **Népligetben** végződik (Vigadó, Nyári Kaszinó), Kecskemét legnagyobb parkja azonban, a **Műkert**, két kilométerre van a város közepétől, a szegedi vasútvonalon túl. Ide a Csongrádi-úton juthatunk.

A város déli részeinek kisvárosi képét a modern iskolaépületek, kaszárnyák és ipartelepek szakítják meg. A Kada Elek-utca és folytatása, a Nagymagyarország-út Kecskemét modern sporttelepeihez és strandfürdőjéhez vezet. A Batthyányi-utcán a Rávágy-térre érünk. Itt van a **Kecskeméti Gazdasági Vasút végállomása**, jobbról a **Szentháromság-temető**, mögötte a **Konzervgyár**. Az innen keletre elterülő új utcatömbök mögött van az érdekes **Cigányváros**.

Kiemeltük fentebb Kecskemét mezőgazdasági fontosságát. Azonban az Alföld e nagy metropolisá jelentős iparral is dicsekedhetik. A legtöbb iparág természet-szerűen a mezőgaz-

dasági termékek feldolgozásával foglalkozik. Ilyen első-sorban a Benedek-féle **Hűtőház** (baromfi és gyümölcs) a Nagykőrösi-út végén, a vasuti sineken túl. Ez a vállalat átlag 700 alkalmazottat foglalkoztat. Tekintélyes kivittel dolgozik az **Első Kecskeméti Konzervgyár** is (500 munkás). Ide kell még sorolnunk a Platter-konzervgyárat, a városi szeszfőzdét, valamint a gőzmalmokat. Az egyéb iparágak közül említsük meg a cipőgyárat, gyufagyárat, vasöntődét és kesztyűgyárat.



Bugac állomás.

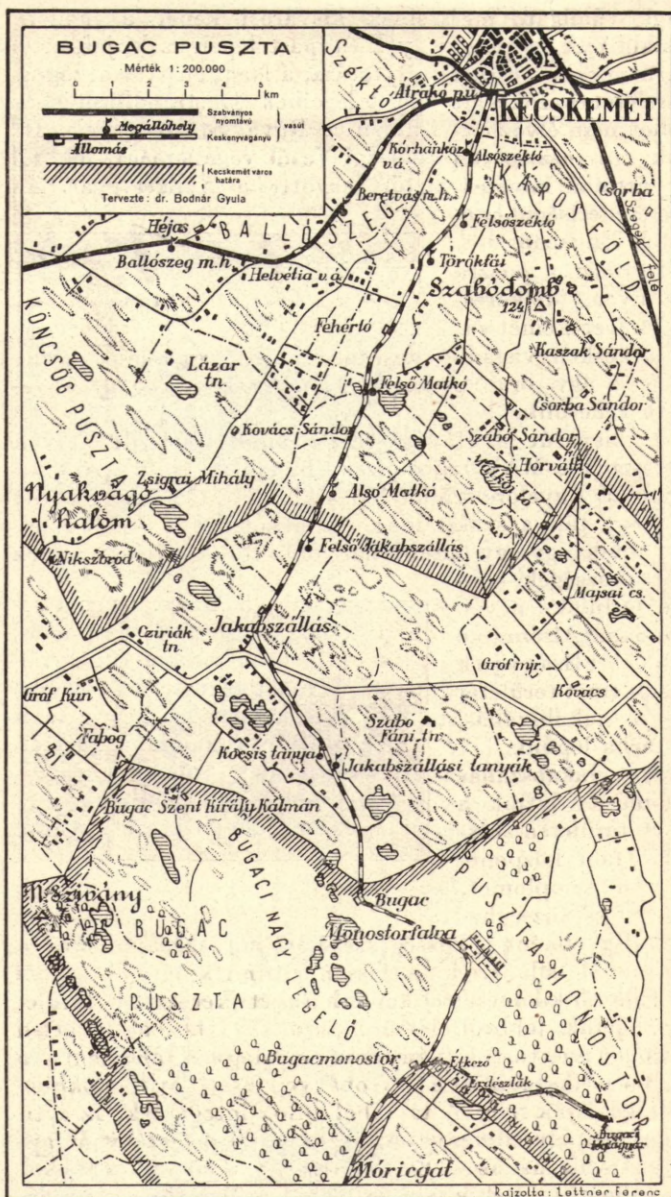
BUGACPUSZTA.

Említettük már Kecskemét óriási külterületét. A városhoz tartozó puszták nem alkotnak összefüggő egészet. Kelet felé egészen a Tiszáig húzódnak. E puszták talaja, mint már mondtuk, túlnyomóan homok. Ennek megkötésével a puszták felét sikerült már szántófölddé, szőlővé és gyümölcsössé átala-



Ménés.

kítani. A várostól 30 km távolságra eső Bugacpuszta már nehéz megközelíthetősége miatt is külön életet élt, szá-



zadok óta a rideg-pásztorkodás színhelye. Májusban a város gulyáját és ménesét, több ezer marhát és lovat kihajtanak a bugaci nagy legelőre, s ezek ott élnek pásztoraikkal együtt késő novemberig, az első fagy beálltaig. Ez a világtól való elzártág okozza, hogy a puszta képe, élete, szokásai megőrizték ősrégi arculatjukat. Az Alföldnek költőink által megénekelte végtelenségét, szabad-

ságát, hallgató melankóliáját, pásztornépének ősrégi viseletét és szokásait sehol nem élvezhetjük ma már olyan zavartalan, keveretlen eredetiségükben, mint Bugacon.

Ma már a pusztán könnyen felkereshető. Kecskemét várososa keskenyvágányú vasutat épített e távoleső területére, s egy órai utazással Bugacpuszta kellős közepére érhetünk.

A kisvasút a Rávagy-térről indul és nyílt pályán keresztezi a MÁV Lajosmizse—budapesti és fülöpszállási vonalát. Egyelőre szállótelepek közt járunk, miket itt-ott egy-egy tanya szakít meg. Az útvonal két oldalán felfel tűnik egy-egy kisebb-nagyobb tó. A megállóhelyek nem községek, csupán dűlők nevei. (B13 km) **Alsómatkó** után elhagyjuk Kecskemét területét és a jakabszállási határba lépünk. (17 km) **Jakabszállás** állomáson látjuk a nagy területen szétszórt falu központját, a templomot, iskolát és községházát.

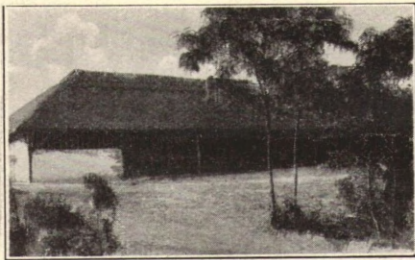
Egyébként a község szétszórt tanyákból és házcsoportokból áll. Ezek is lassan eltűnnek látókörünkől és mikor 8 kilométerrel tovább ismét Kecskemét területére lépünk, jobbról előttünk terül el a látszólag lakatlan végtelen pusztán. A látvány nem egyhangú. A talaj nem az a végtelen síkság, mint a Hortobágyon, alacsony homokbuckák szakítják meg. A távolból erdők integetnek, az évtizedes fásítás eredménye. A mezőt sűrűn megszakítják apróbb tavak, nádasok. Ezek közé rejtve működik a **Madártani állomás**, amelye zavartalan helyen a madarak vonulását, életét figyel és a madarak lábát ismertető gyűrűvel látja el. A telep állandó összeköttetésben áll a budapesti Ornithológiai Intézet útján mindazon délvidéki államok hasonló intézetével, ahová a vándormadarak télire költöznek. Itt a 36.000 holdas pusztán meglátogatjuk a gulyát és a ménest, látjuk a bikák korláttal zárt területét, a hosszúvályus gémeskutakat, a pásztorok egyszerű, szellős tanyáját, a fűzfavesszőből font cserényeket, és



Törzsgulya az itatónál.



Cserény.



Bugac. Étkező-szin.

megfigyelhetjük magát a napsütötte arcú pásztornépet is, a magyar fajnak ezt a páratlan ős típusát, amely nemzedékről - nemzedékre itt tölti életének javarészét kemény munkában, megfosztva a kultúra minden kényelmé-

től, de a határtalan puszta végtelen szabadságának öntudatában. (28 km) Monostorfalva után balról beágazik egy 7 km hosszú szárnyvonal, amely a város téglagyárát köti össze a fővonallal, azután (31 km) **Bugacmonostor** állomáson szállunk le a vonatról. Az állomással szemben, meglepetésünkre, fenyőerdő fogad. Érdekes dolog, hogy a homok lekötésére nemcsak az akácfa bizonyult alkalmasnak, de dúsan tenyészik a nyárfa, sőt a vizet és hűvösséget szerető fenyő is. A fenyves árnyékában építtette fel Kecskemét városa a hatalmas étkeztetőt nyitott konyhájával, ahol immár a külföldről is nagy tömegekben érkező turistákat kényelmesen el tudja látni.

A kirándulások vezetője igen hálásan venné, ha a fotografáló tanár urak és diákok jól sikerült felvételeik egy-egy példányát rendelkezésére volnának szívesek bocsátani. E képeket fel lehetne használni az utikönyv újabb kiadásaiban.

Nem csoportképekre és közkézen forgó sablonos felvételekre van szükség, hanem olyanokra, amelyek a látott dolgokat művészi árnyékhatással örökítik meg, továbbá olyanokra (intérieur-felvételek), amelyek a kereskedelmi forgalomban alig kaphatók.

A képeket tárgyuk megjelölésével és készítőjük nevével dr. Bodnár Gyula reáliskolai tanár címére (IV., Reáltanoda-utca 7.) kell beküldeni.

A címlap dr. Lázár Szilárd tanár festménye.

A kecskeméti képeket Kecskemét tj város szívességének köszönjük.

TUDNIVALÓK AZ UTAZÁSRÓL.

1. Az utazás a tanulásnak legkellemesebb formája, mert egyben gyönyörűséget is nyújt. Élvezni azonban csak akkor tudjuk, ha mások rendetlenkedésükkel nem zavarunk. Mi se zavarjunk tehát másokat. Mindig és mindenütt arra gondoljunk, hogy a főváros egész ifjúságát képviseljük. Tegyük magunkat szerény, csendes, tapintatos viselkedésünkkel kedvessé a vendéglátó vidéki városok szemében.

2. A kirándulásra ne vigyünk podgyászt. Ebédünk kis kézi csomagban is elfér. Szükséges ellenben esernyő vagy esőálló felöltő és nagyon kedves örömet szerez a fényképezőgép okos használata.

3. A kezünkbe adott vasúti, ebéd- stb. jegyet jól megőrizzük, otthon ne felejtsük. Azokat pótolni nem lehet.

4. Beszálláskor ne toladjunk. Mindenkinek biztosított helye van a jegyén feltüntetett számú kocsiban.

5. Nappal útközben figyeljünk ki az ablakon. Nemcsak a kirándulás végpontját, de az odavezető vidéket is meg akarjuk ismerni.

Sötétben (a visszafelé való úton) kedves szórakozás az ének. Az állomásokon azonban legyünk csendben, ne zavarjuk a polgári utazóközönset.

6. A kocsi végén levő nyílt perronon senki, a zárt előrészen is csak az erre a célra kirendelt tanuló tartózkodhatik. Egyik kocsiból a másikba átjárni, útközben a vonatról leszállni semmi szín alatt sem szabad. Szükség esetén erre a vezető tanár urakat kell megkérni.

7. A vészféknek közelében se tartózkodjunk. Megtörtént már, hogy tanuló minden rosszakarattal nélkül abban kapaszkodott meg a vonat hirtelen rázása következtében s ezzel a vonatot rögtön megállásra bírta. A nagy sebességgel száguldó vonaton ennek végzetes következménye lehet, de legjobb esetben is tekintélyes bírság sujtja az illetőt.

8. Sem a vonaton, sem a pihenőhelyeken szemetet csinálni nem szabad. A csomagolópapírokat egy helyre kell lerakni. Különösen vigyázzunk arra, hogy kemény tárgyat (üveg, fadoboz) az ablakon ki ne dobjunk.

9. A vonat teljes megállása előtt ne tóduljunk ki a nyílt kocsi perronokra. Vonatunk kitérő vágányra jár be, s a váltón átkaladva a kocsi hirtelen rándulása súlyos balesetet okozhat.

10. Leszálláskor pontosan tartsuk be a vezető tanár úr utasításait, ne toladjunk és elindulásig csendben maradjunk.

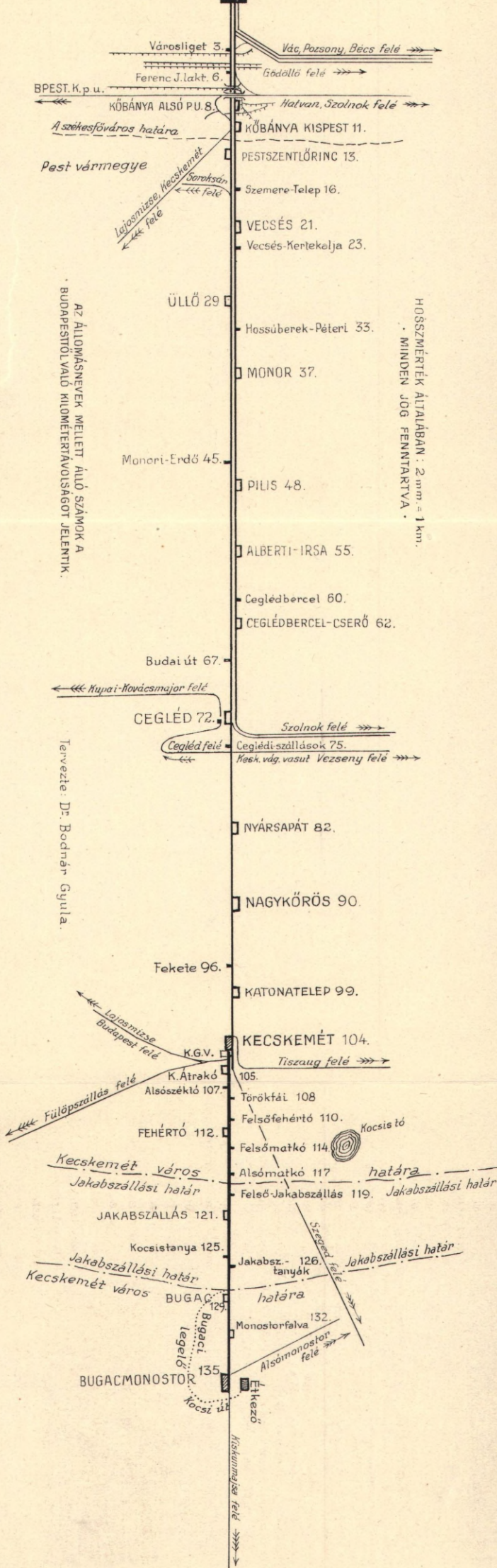
11. Zárt termekben való vezetés alkalmával maradjunk a vezető közelében, semmihez ne nyúljunk, hozzá ne dőlünk, hogy kárt ne okozunk.

12. A kiránduláson dohányozni, a vasúti kocsiba bárminemű szeszes italt bevinni, kártyázni a legszigorúbb büntetés alá esik.



Budapest székesfőváros
házinyomdája
1935 — 4471

BUDAPEST NYUGATI P.U.



AZ ÁLLOMÁSNEVEK MELLETT ÁLLÓ SZÁMOK A
 BUDAPESTTŐL VALÓ KILOMÉTERTÁVOLSÁGOT JELENTIK.

HOSSZMÉRTÉK ÁLTALÁBAN : 2 mm. = 1 km.
 MINDEN JÖG FENNTARTVA.

Tervezte: Dr. Bodnár Gyula.

KECSKEMÉT

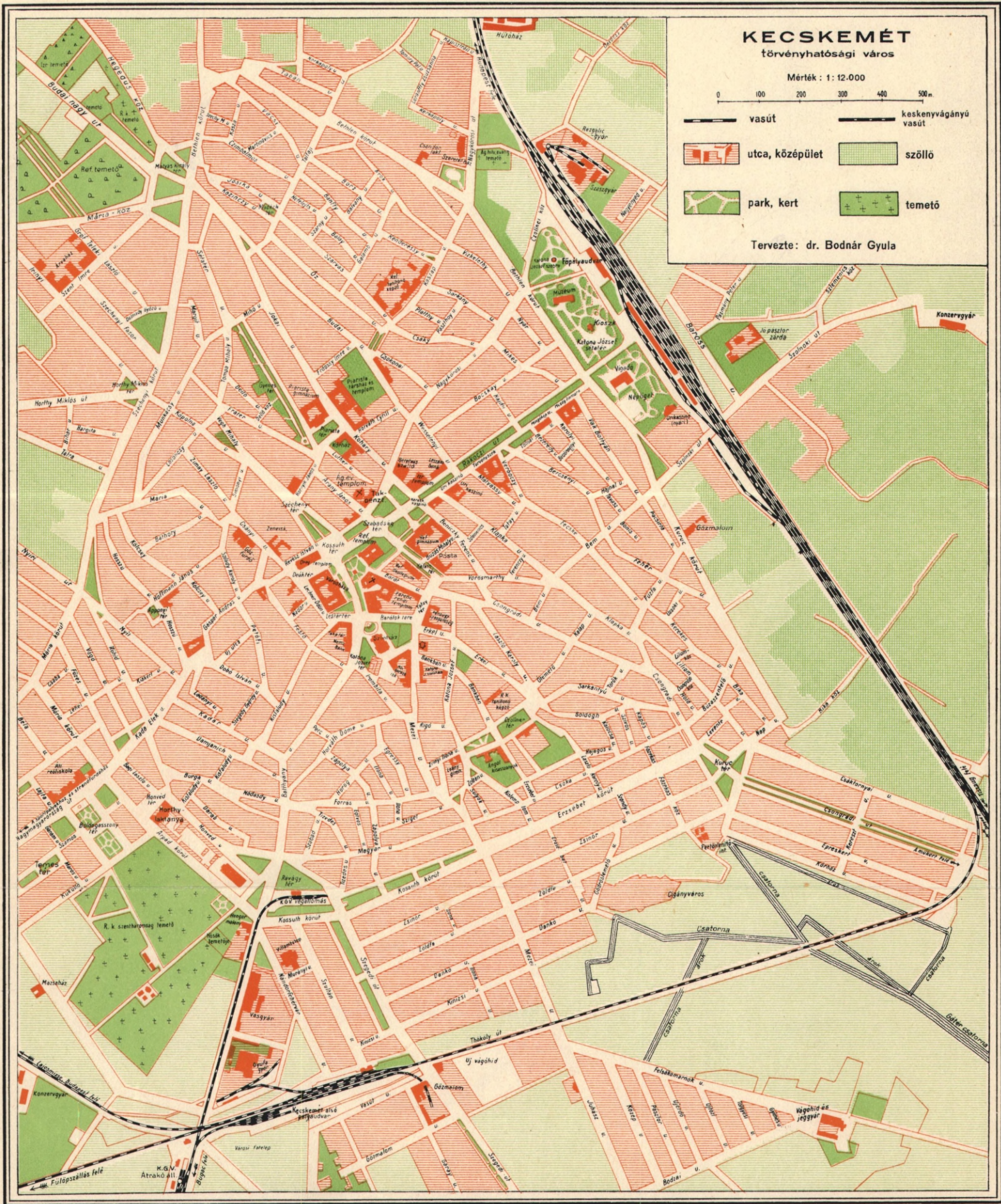
törvényhatósági város

Mérték : 1 : 12-000

0 100 200 300 400 500m

- vasút
- keskenyvágányú vasút
- utca, középület
- szőlő
- park, kert
- temető

Tervezte: dr. Bodnár Gyula



BUDAPEST



BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS
HÁZINYOMDÁJA

1935.