

gül eláll indítványától és csatlakozik Pribicsevics indítványához, mire a kongresszus egyhangulag elrendeli a vizsgálat fogantatását és egy háromtagú bizottság kiküldését. Musziczki kért ezután szót személyes ügyben és kijelenti, hogy nem volt szándékában senkit sem megsérteni, legkevésbé pedig dr. Szvinyarev nejét. Elnök felszólítására dr. Jaksics referens dr. Kraszejevics Györgynek, a szerb radikális párt elnökének megtámadott karlócai mandátumára vonatkozó petíciót ismerteti.

Verseny a levegőben.

— Első nap. —

Budapest, június 6.

(Saját tudósítónktól.) A tegnapi napon végre megkezdődött Budapesten a nemzetközi aviatikai verseny, amely egy résztvevők nagy tömege, mint tekintélyes versenydíjak tekintetében mindeddig páratlanul áll. A nagyszabású előkészületek, amelyek hónapok óta folynak, a rendezés és a versenyfeltételek megtették a magukét s már a tegnapi első napon oly szédületes röplési produkcióban volt része a közönségnek, hogy ebből az izelítőből a további napok folyamán a leggyönyörűbb versenyeredményekre lehet kilátásunk.

Mégis feltűnő, hogy dacára az előzetes reklámnak, dacára annak a fenomenális érdeklődésnek, sikernek és lelkesedésnek, amelylyel annak idején Blériot repülése járt, a tegnapi meetinget negyedakora közönség sem nézte meg, mint a mennyire a rendezőség számított. A száz- és százezrek népvándorlása elmaradt, a rettegett tolongásból semmi sem volt látható, s a rengeteg területre beépített tribünök üresebbek voltak, mint egy közepes érdekű lóverseny-napon a turf-tribünjei.

Már a délutáni felvonuláson érezhető volt a közönség megcsappant érdeklődése, s bár a rendestől eltérő látványt nyújtott a villamosok zsufoltsága a versenyterre vezető vonalakon — a kocsik hosszú sorban, körülbelül fél óráig ugyszólván, megszakítatlan vonalban száguldtak végig a Rákóczi-úton és a külső Kerepesi-úton — de tolongás, helyért való veszekedés, kocsitorlódás pillanatig sem volt. Az emberek minden különös viszontagság nélkül jutottak a Rákosmezőn levő pályára s azok, akik félve gondoltak vissza a Blériot-beli rémes zürzavarokra, most megelégedéssel konstatálhatták, hogy kényelmüket mi sem zavarta.

Fél három és három óra között volt még aránylag a legnagyobb a forgalom, amikor a Rákos felé vezető utakon villamosok, konflisok, fiakkerek, automobilonok és társzekerek vitték ki a sokaságot — elég szép számban voltak a gyaloglók is és azok is, akik a cinkotai helyiérdekű vonaton igyekeztek a pálya felé. Mindenfelé példás volt a rend s a harminc lépésenkint felállított rendőröknek egyéb dolguk sem akadt, mint a vonalból kifelé rakoncátlankodó kocsikat egy-egy néma intéssel visszaterelni.

Három órára még azok is kint voltak az aviatikai versenyterren, akik azt hitték, hogy nem baj, ha későn is érkeznek. Csalódtak. Mert még akkor sem érkeztek volna későn, ha egy-két-három, sőt ha négy óra múlva jelennek meg, dacára, hogy a rendezőség pont fél háromra hirdette a verseny kezdetét.

Bizony a közönség türelme alaposan próbára volt téve. Az a friss kis bóra, amely oly türethetővé tette a tiszta égről leizzó napot, alaposan visszariasztotta a legmerészebb aviatikust is attól, hogy gépét kihozza a hangárból. Ugy, hogy nagyon is elmúlt négy óra, amikor az első két biplán, a Paulhané és az Efimoffé kimerészkedett a starthelyre. Mindaddig egész más dolgokban telt a közönség kedve, mint a

röplésben. Nézték a versenyterren cirkáló élelmiszer-árusok vakmerőségét, amelylyel palikat igyekeztek fogni s hallatlanul drága áron kínálni kétes tisztaságú és izü portékájukat. Sainos, Budapesten minden ilyen kivételes alkalomkor, ezer bosszankodni valója van közönségünknek, amíg egy kis élvezetre tehet szert. Nem használ itt sem rendőrség, sem rendezőség, sem fenyegetés, sem kérés — a főváros vérszopó uzsorásai ilyenkor nem kimélik meg azt, aki zsaroló kezükbe kerül.

A rendőrség hiába adta ki rendeletét a bérkocsik fuvardija dolgában, a derék konfliskocsik és a fess fiakkerek az arcába nevettek annak, aki csak ötven százalékkal többet mert kínálni a megszabott fuvardijnál. Tizenkét-tizenöt forint alul a legbetegbebb konflisgebe sem vitte ki az embert a nem is oly messze fekvő versenyterre. Fiakkerek hallatlan árakat követeltek, úgy hogy azok is felszisszentek, akik holmi Király-díj napon meg sem nyikkanak egy-egy negyven-ötven koronás fuvar halatára. De hiába volt minden, aki tegnap fiakkerekre akart ülni, az drágán megfizetett e könynyelműségéért.

Odabent a versenyterren csak folytatódott a zsarolás. Egy pohár víz husz krajcár; négy szelet megfeketedett, gyanus illatu szalámi hatvan krajcártól feljebb, egy pohár sört ötven fillértől feljebb. Mindig csak feljebb — és sohasem lejjebb, pedig abból következtetve, hogy az elárúsítók a szeszélyük szerint szabták meg esetről-esetre az árakat, elvárható, hogy véletlenül negyven fillérért is kapjunk egy pohár jó melegeitett sört.

De ne gondoljuk, hogy ezzel véget is ért a közönség bosszantása. Hátra volt még az, amivel az érdemű rendezőség kedveskedett a misera plebsnek. Amikor már végre úgy hét óra után a versenyzők gyönyörű produkcióit nézve, ki-leverhette volna többeli keserűségét, a kezébe nyomtak busás áron két programot is — egy vastagot és egy vékonyat. Mert ezekből kellett volna megtudnia, hogy mit jelentenek a különféle jelzések; ezekből kellett volna megtudnia, hogy a gépeken ki ül, és az milyen versenyre pályázik. Ezekből kellett volna megtudnia . . . ha lehetett volna. Semmit sem lehetett; a számok rosszul voltak beírva mind a két könyvben, úgy hogy Lathamnak nézték Efimoffot, Paulhannak Adorjánt, biplánnak a monoplánt és fordítva. A végén egy általános zürzavar, amelyet még fokoztak azok az értelmileg egyszerű — hihetetlenül egyszerű és hihetetlenül értelmetlen — jelzések a póznákon.

És mégis — amit maguk az aviatikusok csináltak — az gyönyörű volt; egyre impozánsabb, s akik nem vették el a viszontagságokban türelmüket, este hét órától egész nyolcig a legcsodálatosabb, legszebb látványnak voltak tanui.

A földön.

(„Magasan repül a . . .“)

Ma még nem tudni, vajon a budapesti repülőverseny milyen hatással lesz az embriókorát élő magyar aviatikára, van-e egyáltalán gyakorlati értéke a rákosmezei légi manővereknek, amelyek — úgy lehet — szerephez sem jutnak a hazai aviatika történetében? . . . Még azt sem tudni, milyen sikerrel zárul a verseny, mint üzleti spekuláció, amelylyel — mint azok mondják, akik megcsinálták — kerek egymillió koronát tettek kockára.

Sejtelmünk sincs e pillanatban arról, milyen lesz a hangárváros képe, amikor megnyílnak hatalmas, tágas kapui az érdeklődők számára. Amikor e sorokat írjuk, még ott ragyog az izgalmas napokra ébredő város fölött az esthajnali csillag, még nem vrradt fel a repülőversenyek első napja, a szürke, meleg, júniusi éjszakában vagyunk. De ez az éjszaka erősen elüt a megszokott pesti éjszakáktól, amelyek mindig hangosak ugyan, de lármaját az éjszakázó Budapest veri

föl. Most kiforgatták ka.akteréből, világvárosi jelleggel cicomázták föl, szinte babiloni lett, annyi benne az — idegen.

És mi tagadás benne, mi, akik valósággal szomjazunk az idegenforgalomra, ezt a vasárnapra virradó, babiloni éjszakát máris örömmel könyvelhetjük a nyereség-számlára. Ha nem is forognak örülten az idegenek, de Budapest éjszakai mulatóhelyei azt az illuziót keltették, mert megteltek vígan pezsgőző, cigány mellett mulató, pénzt szóró idegenekkel. És mivelhogy rövidesen benne leszünk a repülésben, a cigányok is stilszerűek és talán a kelleténél is többször nótázzák:

— Magasan repül a daru, szépen szól . . .

És a „nimetek“ megbolondulnak, az osztrákok megkötyagosodnak. Jó, hogy messze van a Lajthán tul, nem hallszik el kurjantásuk a bécsi temetőig, mert szegény Lueger, tán a másvilágnak is szép Karcsija, megfordulna sírjában, amikor egyik honfitársában eként tüzel a bor:

— Eljen! Eljen Ungarn!

Hát még, amikor föláll a márványsztal tetejére és így szól:

— Extra Hungariam non est vital . . .

— Majd így folytatja, persze — németül:

— Barátaim, micsoda bájos ország! Tele van tüzzel, vérrel, étellel, temperamentummal. Milyen szépek, gyönyörűek az asszonyok! Milyen kitünő a bora! Szinte boldog vagyok, hogy néhány magyar szót megtanultam:

— Eljen! . . . Kicsaszon! . . . Cokolni! . . . Hoch Ungarn! . . .

Ezt mondta, szóról-szóra így mondotta. De ki tudja, így érezte-e csakugyan? . . . Elvégre megtanultuk már, hogy ne higgyünk az — osztrák sógornak!

(Dél előtt a versenyterren.)

Még faragnak, furnak, kalapácsolnak az ácsok a modern Ikaruszok deszkavárosában. De látni való, hogy a körmükre égett munkát délutánra egészen befejezik. A legszükségesebb épületekkel, a tribünökkel és hangárokkal egyébként is elkészültek és ez az építkezés fontosabb része. Persze, kívülről olyan képet nyújt a versenytelep, mintha készen várná azt a sok százezer embert, akikről a rendezők, — de hogy közelebbről határozzuk meg — a vállalkozók álmodoznak.

Amikor gépkocsink kívül kerül a városból és nyíleseben hagyja háta mögött a Ferenc József-lovassági kaszárnyát, egyszerre csak szemünk elé tárul a zászlódiszbe öltöztetett, végtelenségbe terpeszkedő aviatikai telep. Karcsu tornyocskák, fehérre mázolt, pályajelző oszlopok kandikálnak kifelé a reklámplakátokkal teleragasztott, magas deszkerítés mögül. Még csak tízre jár az idő, a versenyek órák múlva kezdődnek, de az érdekes látnivalókkal kecsgetett délutánra már most sorakozik az — ingyenpublikum. A vidéki embert fél nappal előbb odahajtotta a felcsigázott kíváncsiság. Szekereken érkeznek a környéki falvak lakói, akik jó előre gondoskodnak díjtalan helyről maguknak.

Persze, ha rajtuk mulnék, egész sáncot vonnának a pálya körül. De hát arra jó a rendőrség hogy helyet tartson a fizető közönség számára is, mert az úgy illik, hogy nagy pénzéért be is juthasson az ember a hangárvárosba. És azok, akik dél előtt kiinn jártak a pálya tájékán és látták, hogy milyen nagy dolgot ad a korán gyülekező tömeg a rendőrségnek, nem tudták elképzelni, milyen túmulus lesz ebéd után, amikor kezdetét veszi a népvándorlás? Hiszen Blériot felszállását megelőzően, száz- és százezer ember hömpölygésében akadt meg minden járműves közlekedés. Pedig akkor csak egy ember röpi . . .

Protekciónal bejutunk a versenyterre . . . Sürgés, forgás, lázas kapkodás az egész területen. A nagy szakállú Müller Károly, aki a legtöbb versenyző aviatikust — lovagolja, napkelet felé fordulva imádkozik, hogy vonuljanak el az esővel fenyegető felhők, s hogy a szél se lengesse a kitűzött zászlókat. Amióta Bukarestben Blériot vállalkozása csufos kudarcot vallott, erősen félős természetű lett. És amiközben benn a hangárookban a mechanikusok motorpróbákat tartanak és pokoli bugást hallatnak a szédítő sebességgel forgó kormánylapátok, kattog-

nak a propellerek, puffognak a robbanó benzincsőpek, — Müller maga köré gyűjti a mai nap indulót és azokkal kémleli a báránnyel, azurkék, beboruló égboltot:

— Követi-e zápor a tikkasztó, augusztusi, perzselő hőséget?...

(Mérsékelt népvándorlás.)

— Mi az?... Mi történt?... Megbukott az aviatikai verseny?... Ilyes valaminek kellett történni, mert a bakon székelő kocsi urak megsüvegezik az embereket. Sőt oda is szólnak:

— Tessék, nagyságos ur, tíz forintért kiviszem a versenytérre!

Különös, hogy tegnaptól mára illet zuhant a fiakker-börze. Szombaton hatvan, sőt száz koronát is kértek a fuvarért és annak, aki kevesebbet ígért, peckesen átköptek a fején. Szóba sem állottak ötven koronán alól az emberrel. Szinte félelmetesen nekilódultak a közönség zsebének, azt hitték vasárnap délután, közvetlenül a repülések megkezdése előtt, gyilkolni fogják egymást kocsiért az emberek. De számításukban csalódtak, mert az első versenynap közönsége, noha vasárnap volt, negyedrészre sem volt a publikumnak, amely Blériot felszállását nézte végig a múlt év őszén. Egyébként is, a versenypályát három oldalról lehet megközelíteni: a cinkotai vicinálissal, a keleti pályaudvarról induló kőbányai vonatokkal és a népszínház-utcai villamossal, s így, ugyancsak szétforgácsolódott a népvándorlás.

Az utóbbi vonalon volt egy kis élet, néhány zsúfolt, kettős kocsi, amelyekre vonatkozóan a főkapitány felfüggesztette az állás tilalmát is. Az emberek egymás hátra préselődtek, voltak kellemetlen, kínos, zajos, sőt botrányos incidensek is, amelyeket részben a türelmetlen közönség, részben a villamos társaság idegeskedő emberei, részben pedig a fejüket vesztett rendőrök provokáltak. Itt-ott pofon is csattant, a rendőrök sok grafitot koptattak a felelősségre vont emberek igazolásakor, de nagyobb bajok nem történtek.

Elvégre is, csak nem lehet nagy veszélyesség harminc-harmincöt ezer emberrel?... Tömegbecsülők ennyi főre tették a vasárnapi versenyek közönségét.

(Vigyázat, — mázolvai!)

Ebben a mérsékelt népvándorlásban szinte példás rendet tudtak tartani az egész vonalon. Nincs is csodálni, sem dicsérni való rajta, hiszen olyan apparátust mozgósítottak, amelynek négyszer, sőt ötször ekkora tömeget kellett volna féken tartani. A rendőrség feladatát ugyancsak megkönnyítette az a körülmény is, hogy rendkívül mérsékelt volt a kocsiforgalom. A gyálogos emberrel pedig kevesebb a veszélyesség, mert siet elfoglalni kibérelt helyét.

És akár kié volt is az ötlet, okos dolog volt, hogy a katonai gyakorlóter futóhomokját s az oda vezető utak porát, olajjal lekötötték. Szinte gyönyörűség volt, hogy nem usztak porfelhők az emberek feje fölött. De azért minden tizedik hölgy szeret, ha pompás, elegáns, drága toalettjén hatalmas olajfoltok vernek szennyes nyomokat. Sőt ilyen számarányt állíthatunk föl a férfiak részére is, amikor arról van szó, hogy ki szereti az olajba mártott — nadrágszárakat?

Már pedig az olajjal való szagtalanításról nem tájékoztatták a közönséget, amely utóbb, gyönyörű kosztümök és finom szabású nadrágok pusztulása árán szerzett tudomást az olaj jelenlétéről. Jó lenne, ha a repülőversenyek vezetősége tanulna a közönség kárán és kitenné az obligát táblácskákat:

— Vigyázat, mázolvai!

(A berugott program.)

Nemcsak ez a mulasztás terheli a rendezőséget. Vannak itt sokkal komolyabb és súlyosabb beszámítás alá eső rendtelenségek is, amelyeket szintén tanácsos lesz idejekorán korrigálni. Az első és főként elítélendő dolog, hogy a versenyek programját egy koronáért árusítják. Német- és Franciaországban művészi kivitelű programokat árultak a versenyek során — tíz krajcárért. De azzal szemben, hogy aránytalanul olcsóbb, tetszetősebb és jóval értékesebb volt tartalmában is, tényleg megbízható programját adta a versenyeknek.

Azonban az itt eladásra kerülő programok tele

vannak téves adatokkal. Annyira felületesek, hogy ilyen szarvas hibák vannak bennük:

Azt mondja, a 17-es számú gép Krastel H. Blériot-rendszerű monoplánja. És amikor a 17-es számú repülőgép kigurul a hangárból, akkor kiderül, hogy nem Krastel H.-é, hanem Paulhan L.-é s hogy nem Blériot-rendszerű monoplán, hanem Farman-féle — kétszikos gép. Persze, a közönség nem tud eligazodni a gépeken s az aviatikusokon és hogy végül egészen belezavarodjék a dolgokba, arról viszont a jelzőkészülékek gondoskodnak.

Még tévedésből sem történt meg egész délután, hogy egyetlen egyszer helyesen jelezték volna a felszállásokat, a versenyeket, a versenyzőket és az elért eredményeket. Amikor ez iránt az egyik sportférfinál panaszt tettek, dühösen így válaszolt:

— Azok a gazemberek részegek!... Annyit ittak, hogy berugtak!...

És különös, hogy estig sem jözanodtak ki. Pedig harminc és egynéhány ezer ember megérdemelt volna annyi figyelmességet, hogy a részeg jelzőembereket — józanokkal cseréljék föl. De, úgy látszik, a vezetők jól mulattak a — „berugott programon“.

(Razzia és drágaság.)

Érthető, hogy a vállalkozók, ha hasznot nem is tudnak, de befektetett milliójukat ki akarják srófolni a közönségből. Egymillió pedig nagy pénz, sok mindent kell csinálni érte. Hát hiszen, ami azt illeti, csinálnak is eleget. Csakhogy éppen cipőzsínort nem árultatnak a tribünök előtt. Annyi a rikkancs, hogy szinte kellemetlen. Különösen sok a levelezőlap-árus.

A rendőrség nem tudott róla, hogy a vezetőség bebocsátja a pályára őket. Csak ma délután látta a kellemetlen inváziót és abba a fura helyzetbe kerültek a detektívek, hogy diszkrét razzia-tartottak a toprongyos alakok között. Beck detektív rövid fél óra alatt tíz veszedelmes zsebtolvajt fűlt le a vállalat „igazolványos“ alkalmazottai közül. Négyen a hírhedt Offenthal-familiát képviselték a tíz között.

De az sem utolsó dolog, milyen árakat fizetettek a korcsmákban a közönséggel. Csak egy találmásra elősorolunk az árakból:

1. Sonkás-zsemlye (sonka nélkül) 1 K — fill.
2. Kávé 1 „ — „
3. Kifli — „ 10 „
4. Pohár sör — „ 44 „
5. Pohár víz (ásvány) — „ 40 „

Szívat is hordoznak körül a közönség soraiban és tizenhat filléres trabukkoért negyven fillért szednek.

(A kiváltságosok.)

Ott, ahol munkás, dolgos emberek elszántan küzdenek a levegő meghódításáért s ahol a lég királyai a demokrácia jegyében ölelkeznek egymással, a magyar „kiváltságosok“ meg nem engedett, sőt egyenesen tiltott előnyöket sарcolnak ki maguk számára. Azok a fiatal mágnás- és zseni-íjak, akik közel állanak a zsüri, vagy az Aero-Klub vezető tagjaihoz, a hangárok előtt kaptak helyet.

Már pedig, a szabályok értelmében, ott csakis az aviatikusok, a mechanikusok és segédmunkásaik tartózkodhatnak. Tudni kell, hogy a hangárokból közel ezeröttszáz kilogramm benzín van és elegendő egy-egy cigarettavég, vagy a gyufa eldobása, hogy kiszámíthatatlan veszedelem támadjon.

A rendőrségnek kötelessége volna, hogy a hangárok előtti térséget tisztítsa meg a kiváltságosaktól, akik ott való tartózkodásukkal a versenytér egész közönségét veszélyeztetik.

(Az unalom városában.)

A husz és tíz koronát fizető publikum még csak el-elbirta az úsítást, mert ott, a közelében játszódtak a startverseny, amely abból állott, hogy az indulók milyen kis sik beutása után tudnak levegőbe emelkedni. Amikor a kerekek alól elmaradt a talaj, meg is állott a motor és a gép visszerepült a földre. Csak Paulhan és az orosz Efimoff küzdöttek a díjért, amelynek eldőlése közel egy órát vett igénybe.

Persze, az olcsóbb helyek közönsége még ezt az unalmas versenyt sem láthatta és nagyfokú türel-

metlenségének zajongva, fütyülve, abcugolva adott kifejezést. Utóbb kínosan tarthatatlan lett a helyzet az egész vonalon, mert fél hattól hétig színét sem látta a közönség repülőgépeknek. Sokan megunták a várakozást és csalódottan távoztak.

Igy tett József főherceg is, aki családjával együtt elhagyta az udvari páholyt, mert megunta Paulhan és Efimoff monoton repülését.

A vezetőség utóbb belátta, hogy nincs rendén a dolog és nógatni kezdték Müllert:

— Botrány lesz, ha nem csinálunk valamit! Már is kész a skandalum, mert sokan hazamennek!

Müller a hangárokból rohant, beszélt embereivel, majd azzal az üzenettel tért vissza, hogy mindazok, akik mára beneveztek magukat, tíz perc múlva indulnak. Hét óra után sorra kivontatták a repülőgépeket és az utolsó óra látványai egészen elfeledtették a délután sok-sok boszuságát...

(Mentők a versenypályán.)

A mentők vasárnap is Kovács Aladár királyi tanácsos igazgató vezetésével három automobillal, nyolc mentőkocsival, huszonöt orvossal és ötven mentővel teljesítettek szolgálatot. Összesen öt őrsegét állítottak fel, egyet a 10, egyet az 5, egyet a 2 és egyet az 1 koronás helyre. Az ötödik őrseg, a főőrseg amelyet dr. Kovács igazgató személyesen vezet, a 20 koronás helyen, közvetlenül a hangárok előtt nyert elhelyezést. Az első őrsegét dr. Lénárd, a másodikat dr. Löbl, a harmadikat dr. Hajna és a negyediket dr. Kőrmöczy főorvosok vezették.

A versenytéren vasárnap harminckilenc esetben nyújtottak első segélyt a mentők. Nagyrészt ájulási esetek voltak ezek, három sérülés is történt, amelyek abból eredtek, hogy a két koronás helyen az emberek megmarkolták a szöges drótot. Ezeknek sérülése jelentéktelen volt. Valamivel súlyosabb baleset történt a repülőverseny területén kívül a belső Jászberényi-ut mellett elhúzódó vasuti töltésen. Ott csoportosult leginkább az ingyenes publikum, amelynek száma, rendőri becslés szerint, meghaladta a harminczet. Olyan nagy volt a tolongás, hogy az emberek egymás hátán állottak. Ebben a nagy tolongásban egy asztalos legényt lelőttek a töltésről, úgy, hogy mindkét lába eltört. A mentők a Rókus-kórházba vitték.

A mentők gondossága arra is kiterjedt, hogy nemcsak az első segélynyújtásra gondoltak, hanem arra is, hogy a pályán operációkat is végre lehessen hajtani. A műtőszobában dr. Boross Ernő műtőorvos állandó permanenciát tart.

(Zsebtolvajok munkában.)

A repülőversenyek nemcsak az érdeklődő közönséget csalták ki a pályára, hanem a zsebtolvajokat is fokozottabb munkára serkentették. Példa erre a tegnapi nap, amikor is a főváros ügyes zsebtolvajai több vigyázatlan ember pénztárcáját és óráját csemték el.

Legérzékenyebben károsult meg dr. Lazarevics György pancsovai orvos, akinek a nadrágszéből ellopták a pénztárcáját, amelyben ezerkétszáznyolcvan korona készpénz, hajójegy és kilenc darab 34.900 koronát érő kereskedelmi bankrészvény volt. Ellopták még Lakatos András asztalosnak és Illés János államvasuti irodakezelőnek arany óráját és láncát.

A verseny.

Pont negyednégykor tüzték ki a jelzőállvány csucsára a fehér lobogót, amely azt jelenti, hogy valószínűleg lesz repülés. Tizenöt percig lengett a zászló odafönt s akkor pirossal cserélték föl, ami az aviatikusok nyelvén ezt jelenti:

— Repülnek!

De nem így volt. Mindössze az történt, hogy a legszélső, 28-as számú hangár kinyílt s kapujában megjelent Winciers osztrák versenyző monoplánja. A közönség türelmesen várakozik s nem érti a késést. Persze csak kevesen tudhatták meg a direktió házikójának ablakáról, az oda kifüggesztett jelentésből, hogy északi szél fúj, másodpercenként tizedfél méter sebességgel. Öt perc múlva bevonják a piros zászlót, de nemsokára ismét kitűzték: négy óra után két percre megjelent a pályán az első repülőgép, a 17-es számú biplán.

Tehát Paulhan az első induló. Gépét négyen fogják le s ketten a vázra állnak. A nézők figyelnek az árbócra, amelyre fehér korongot huznak föl, de a szél leszakítja. Aztán többféle ábrát huzálnak föl, de senki nem tudja megérteni a jelentésüket. A verseny intézői megelégedtek a legfontosabbról, hogy t. i. jelezzék: milyen verseny következik. Tízféle programot sóztak a publikum nyakába, de valamennyi tévesen közli a jelzéseket; még a koronás programban is helytelen szavak vannak az egyes számok mellett. A direktió később el is hatá-

rozta, hogy új programot ad ki, még pedig külön-külön minden napra.

A hevesedő szélben, Paulhan a gépe mellett vár, amíg fehér startvonalat húznak mérszél a földre. Négy óra után tíz perccel ül föl a gépre s hátul forgatni kezdi mechanikusa a helise-t, a légcsavart. Rettentő gyorsasággal kavarja föl a levegőt, csapja hátrafelé a port és a huszkoronás korlátnál állók prüszkölve retirálnak. Eközben Paulhan kitér a kezeit, amivel azt jelzi, hogy elereszthetik a gépet. Ez pár méternyire szalad, aztán fölemelkedik és husz méternyivel odább leszáll. Csak egy-másfél méteres magasságban volt. Rögtön odaszaladnak a versenyzők s mérni kezdenek, míg a gépet visszatolják a startvonalra. Ebből tudják meg, hogy Paulhan a startverseny díjért indult. A nyerő itt az, aki a gép — adott jelre történt — eleresztésének helyétől számítva a legrövidebb idő alatt hagyja el a talajt.

Paulhan ismétél Huszonöt méterrel odább megint leszáll s a jelzőrúgócon nemsokára megjelenik egy fehér kör, ami világrekordot jelent. Ha a következő napokon le nem verik, 3000 koronán kívül 2000 korona rekordidítási díjat is nyer. De Rougier és Frey kijelentették, hogy a bizottság tévedett, amikor írásban is hirdette, hogy Paulhan hat méteres nekifutás után emelkedett a levegőbe. Ez nem helyes, mert 11 m. 5 cm. után repült föl.

A nagyközönség egyáltalán semmit sem tudott minderről. Csak azt látta, hogy Paulhan harmadszor is fölül a gépére s eközben kivontatják a 23-as számú biplán is, az orosz Efimov gépét, amely legutóbb Nizzában szerepelt. Négy óra 15 perckor száll föl ismét Paulhan s ezuttal husz-huszonöt méteres magasságban egy kört repült be. Most először látott az egész közönség repülést. Arról sem tud a publikum kilenc-tizedrésze, hogy Efimov szintén indult a startversenyben, de Paulhan nem tudta leverni. Két próba után ötödik órakor végleg fölszáll a magasba s az időtartamversenyben akár győzni. Javában repül, amikor Paulhan is ugyanazért a díjért indul. Most már ketten vannak odafönt. Paulhan körülbelül egy kilométernyire Efimov előtt, de a távolság egyre nő. Az orosz gépe simábban uszik a levegőben, Paulhané folyton hullámzik, de sokkal gyorsabban szalad és a fordulókat biztosabban veszi, — majdnem harmincfokos szögben balra dülve, közvetlenül a pilóták — a fordulatokat jelző deszkagulák — mellett repül el a fordulatokban is. Az ötödik körnél utóléri az orosz s magasabba szökve, el is hagyja.

Efimov 7 perc 38 mp.-ig volt a levegőben; összesen 6 kört, tehát 18 kilométert röpült be. Ezzel pályázott a távolsági és gyorsasági versenyre is. Paulhan 12 kört és 67 métert röpült be, 71.2 kilométer óránkénti sebességgel, 4 óra 47 perctől 5 óra 16 perc 49 mp.-ig repült és aztán simán leszállt.

(Hetén a levegőben.)

Másfélórai szünet következett az erős szél miatt. Paulhan kijelentette a zsűri előtt, hogy talán sohasem volt olyan veszedelmes helyzetben, mint az előző percekben. A szél csak hat óra után kezd csöndesülni s akkor Efimov száll föl, csakhamar harminc méter magasságba emelkedik s hatalmas ívben kanyarodik ki a vasuti töltés fölé, amelyen épp vonat halad s az utasok kendőket lobogtatnak. Mintha versenyre kelne Efimov a vonattal — gyorsan el is hagyja.

Háromnegyed hétkor tolják ki Latham monoplánját, a 31-es számú. A légcavart megindítják, berregni kezd, aztán eláll s a kísértet többször ismétlődik. Ugy látszik, nem működik rendesen, de Latham nem tágit s hat óra ötven perckor kitérja karjait. A gépet eleresztik, gurulni kezd, a térség közepén másfél méternyire fölemelkedik, de nyilvánvaló, hogy nehezen mozog. Hirtelen jobbra dül, jobb szárnya felturja a földet, porfelhő borul rá, farka magasra emelkedik s megáll. Latham hidegvérien megállítja a motort s nemsokára leugrik. A szánkó és a légcavár jobb szárnya eltört, a jobb szárnyfőület és a motor megrongálódott. Latham szerint motorhiba okozta a balesetet.

Amikor ez történt, már felröppent Kinet biplánja, a 15-ös startszámú és Paul biplánja, a 21-es. Hét óra után pár perccel Pischof monoplánja is fölszáll, aztán Winciers indul Antoi-

nette-monoplánján. Hét óra huszonnyolc perckor Chavez száll föl Fahrman-biplánon, utána Frey Alfréd Sommer-biplánon. Efimov vaj együtt heten versenyeznek. Később ketten leszálltak s három fölrepültek.

Kinet folyton emelkedik s a közönség a következő köröknél is ráismer, bár százméteres magasságban repül, mert furcsa testtartással, nagyon előrehajolva ül a gépén. Pischoffal együtt, a terhelési versenyen kívül minden versenyre pályázik. Az osztrák aviatikus volt az első, aki intést kapott, mert kétszer is olyan közelről érintette Efimovnak alatta repülő gépét, hogy azt a légnyomás majdnem lecsapta és jóval lejjebb kellett szállnia.

Chavez egy kör után legmagasabbra csapott, de hamar utána szárnyalt Frey s egyre magasabbra emelkednek. Három kör után a francia hirtelen meredek szögben szinte zuhanva száll le. A közönség nagyon megijed, főképp a tizkoronás helyen, de Chavez gyönyörű precizitással ereszkedik a földre. Ezt tartották a legravurosbab produkciónak, de a zsűri nem méltányolhatta, mert Chavez 162 méteres magasságát Frey 184 méterrel tulszárnyalta.

(A végeredmény.)

A vasárnapi repülések eredményét összegezve, a következőket állapíthatjuk meg:

Start-verseny. 1. Paulhan francia (Fahrman-biplán) 11.05 méteres rekord. 2. Efimov orosz (Voisin-biplán) 15 méter.

Gyorsasági verseny. 1. Paulhan. Három kört (tiz kilométer) 8 perc 25 mp. alatt tett meg, ami 71.2 kilométer óránként. 2. Pischof osztrák (Pischof-monoplán) 66.4 kilométerrel.

Időtartam-verseny. 1. Efimov (Voisin-biplán) 1 óra 1 perc 17 mp. alatt. 2. Kinet belga (Fahrman-biplán) 59 p. 32 mp. 3. Pischof. 4. Paulhan. — A napi ezerkoronás versenyt Efimov, a négyszáz koronásat Kinet nyerte meg.

Magassági verseny. 1. Frey Alfréd német (Sommer-biplán) 184.5 méterrel. 2. Chavez francia (Fahrman-biplán) 162 méterrel. — A napi első díj: Frey, második: Chavez.

Távolsági verseny. 1. Efimov orosz (egy-huzamban való repülés) 59 kilométer, 548 méter. 2. Kinet belga (56 kilométer, 840 méterrel). 3. Pischof osztrák. — A napi ezerkoronás díjat Efimov, a négyszáz koronásat Kinet nyerte meg. Efimov egy óra és egy perccig volt a levegőben, 10—15 méteres magasságban, Kinet 40—50 méter magasan repült, Pischof 10 méternyire.

Indultak még: Winziers osztrák (Antoinette-monoplán). Latham francia (Antoinette-monoplán). Wagner német (Henriot-monoplán). Bielowicz francia (Larcher-Besa-biplán). Warchalovszki osztrák (Vindobona-biplán). Paul francia (Voisin-biplán) és Adorján János (Adorján-monoplán).

Ezek közül Adorján gépe csak gurult, sőt bal szárnya a földet érte és megrongálódott. Paul gépe szintén nem emelkedett föl.

Repülnek az esőben.

— Második nap. —

(Saját tudósítónktól.) Az égiek jobb szemmel nézhetik a röghöz kötött embert, mint a felhőknek rugaszkodó, modern Ikaruszokat. Ezuttal a földesgazdák óhajta teljesedett, mert déltájban olyan tavaszi eső vonult el Budapest fölé, hogy gondolni sem lehetett a repülőversenyek folytatására. Persze, az aviatikában benfentesek tudták, hogy ez az idő nagyon is kedvező a légi gyakorlatokra, mert a csendes eső a legkitünőbb motorhűtő és a legjobb szélkergető. De a nagyközönség nem kér ebből a nagyszerű motorhűtőből és ma feltűnően távol maradt a versenypályától, amely négy óra körül, még ugyszólván, egészen néptelen volt.

Különösen az olcsó, egy- és két koronás helyek maradtak egészen üresek. Alig volt százötven-kétszáz ember. Az ötkoronás térségen még csak volt valamelyes nyüzsgés-forgás, de számottevő közönsége csak a tiz- és huszkoronás helyeknek volt, este, hat óra után. Előbb nem is igen volt érdemes érdeklődni a versenyek iránt. Délután Kinet, Efimoff és

Juller ot startoltak. Kinet, aki tegnap feltűnést keltett magas repülésével, első startolása után kevés szerencsével manőverezett, mert két csonkakör után földre ereszkedett.

Efimoff, aki elszánt, vakmerő pilóta, szívósan kitart a levegőben, gépe alig végez hullámzásokat, szinte következetesen betartja a tizméteres magasságot és azzal, hogy hatvanöt perccig repült, ma is közel jutott már első felszállásával, a — távolsági díjhoz. És amiközben az orosz aviatikus egyik kört írja le a másik után, sorra startolnak Wienciers, Engelhardt és Paulhan, de csak percekig tartják magukat. Chavez, aki tegnap a magassági verseny második díját vitte el, csak ötven-hatvan méter távolságot repült, aztán lezuhant és gépének jobbszárnya eltört. Utóbb dühösen magyarázta, hogy Efimoff olyan közel röpült el mellette, hogy a hatalmas légáramlat a földre suttotta.

Latham, akit tegnap baleset ért, mára kijavította gépét és háromszor is elhelyezkedett kecses, tisztára szitakötőformájú monoplánja csolnakában, de startolni egyik alkalommal sem tudott. A motor csak nagy küzködéssel gyújtott, s amikor már kattogott is a propeller, a gép olyan szabálytalanul funkcionált, hogy nem indulhatott.

Pischof automobil-mintára készült gépe sem tudott sokáig megküzdeni az erős széllel. Csak néhány kört irt le a levegőben, aztán pihenni tért. Wagner német aviatikus, aki Latham repülőgépét kopirozta, nagyszerűen győzi a távversenyt, amelyben kitartó repülésével, erős ellenfele Efimoffnak. A szívós orosz nem is nézi jó szemmel Wagner próbálkozását. Újra elhelyezkedik biplánján és startol a magassági díjért. Ez volt a mai versenyek egyetlen érdekes és izgalmas repülése. Efimoff merész szögben emelkedik egyre magasabbra, s amikor százötven méternyire ér a felhők közé, kívül kerül a pályán és a rákosi téglagyarak kúrtói fölé röpököd. Közel félórát tölt a magasban, aztán fokozatosan, szinte kiszámított eséssel ereszkedik le a fővényre.

(Efimoff a repülésről.)

— Nem úgy sikerült, ahogyan akartam — mondotta munkatársunknak Efimoff, amikor leszállt gépéről — az volt a tervem, hogy hatszáz méterig fölrepülök és átszállok a város fölé. Fenn, a magasból láttam Budapestet. Olyan csodásan szép panorama tárult szemem elé, hogy gyönyörűség volt repülni. De elvitettem, hogy a gyár fölé szállottam. A kúrtókból kiömlő füst arcomba csapott, majd klégette szememet, amelyek könybe borultak. Így nem repülhettem tovább, leszálltam.

Ezzel a repüléssel le is zárhatjuk a mai versenynapot, amelynek az aviatika nézőpontjából nincs nagyobb jelentősége. Egyik külföldi szakértő véleménye szerint, tulajdonképpen aviatikai eseményt csak a közeli napok nyújthatnak. A pilóták még készületlenek, a legtöbb versenyző új motorral veszi föl a küzdelmet, s csak itt volt alkalmuk arra, hogy a motorokat kipróbálják.

Pustau porosz aviatikai szaktekintély a mai versenyeket így jellemezte tudósítónk előtt:

— Esőben, amikor minden pillanatban zivatar is fenyegette az aviatikusokat, nem lehet eredményt várni. A mai nap egyetlen biztató tanulsága az, hogy a mai szélnél öt-hat méterrel erősebb szélben is lehet repülni.

Latham azzal okolta meg mai vállalkozásának sikertelen voltát, hogy piszkos benzint kapott. Még az éjszaka egészen kitisztítja a motort és holnap komolyan indul a magassági, majd a távolsági díjért.

— A budapesti versenyek nem alkalmasak a távolsági díjakra, mert kis idő áll rendelkezésre. Itt, főként a magassági rekordot kell megjavítani és az a szándékom, hogy a magyar közönség előtt ezer méter magasra fölrepülök.

Frey, Paulhan, Latham, Etrich és Pischof szintén úgy vélekednek, hogy komoly munkát csakis a magassági versenyekben lehet kifejtetni az aviatikusoknak.

(Kezdődik a verseny.)

A második nap közönségét körülbelül öt-hatezer főre becsülték szakértő Szent-István díjas, pesti emberek. Ebből kétezer volt a hivatalnok, ellenőr, munkás, soffőr, szabadjegyes, klub- és zsűri-tag, míg a

többi részint fél részint egészaru jeggyel váltotta meg a hétfői élvezeteket. Sokan panaszkodtak, hogy a városban a trafikok egy órákor beszüntetik az olcsóbb jegyek árusítását és sok embernek husz százalékkal drágábban kellett a jegyet megváltani.

Amikor azonban négy órákor az erős szél mellett is kitolták Kinet belga aviatikus biplánját, mindenki elfelejtette ezt a kis incidenst. Kinet nekilendült és egy perc múlva már ott szállott a tér közepén, nagyon alacsonyan és látszott rajta, hogy a szél erősen paskolja, de törhetetlenül, bátran ment előre. Körülzállt egyszer, kétszer, ötször, hogy már unni kezdte mindenki, mikor Chavez francia került elő Farman-biplánjával. A starthelyről indult el, simán gurult egy darabig, majd a hangárok előtti burgonyaföld fölé került. Ott mintha valami baja támadt volna, mintegy három méternyire emelkedett csak, aztán bukott bele a krumpliföldbe, ott elvágódott és a darabjai ugráltak ki belőle. Mozdulatlan roncs lett belőle egy perc alatt. Chavez kiugrott idejében és így baja nem történt.

Kinet pedig röpült tovább. Körbe, körbe, szisztematikusan, kitartóan. Hamarosan akadt azonban ellenfele. Az orosz Efimoff jött ki a maga kettős fedelű gépével és mintha Kinet-et akarta volna utánozni, ő is alacsony repülésre rendezkedett be és ment körül, minden öt percben a tribünökhöz ért, ott egy széles lendülettel megkerülte a pílont és most már ketten szálldostak, mintha két zugó, mozgó sárkány kergetné egymást fenn a levegőben.

Az idő, amely eddig csak szeles volt, most már viharos előjeleket mutatott. Az eső kezdett csepegni, a távolban nagy fekete felhők usztak. A közönség a tribünök alá szaladt, hogy meg ne ázzék, az öt forintos fedetlen tribün közönsége között pedig gyűlölködő izgalom tört ki.

— Öt forintért csak adhattak volna fedett tribünt nekünk is — mondták és volt is némi igazuk.

A katonabanda egyszerre rázendített a Gotterhaltéra. Erről tudta meg a közönség, hogy megérkezett a főhercegi család. A tribünökről lejöttek az emberek és megint tátongett az ürességtől a nagy deszkaalkotmány. A katonazene pedig a Gotterhalte után mindlárt, — szinte ellensúlyozásképpen — egy szép kuruc-nótába fogott:

Ne szeress angyalom tubákos németet,
Ne szeress angyalom tubákos németet.
Tubákos németnek bugyogója vagyon,
Fene egye agyon.

A katona-karmester úgy látszik nem ösmerte a kuruc nóta szövegét, mert nem lett volna olyan ellensúlyozó hangulatban.

Kinet és Efimoff pedig csak röpültek tovább. Még egy negyedóráig. A szél azonban végre is leszállásra kényszerítette őket. A viharvárás egyelőre szünetet parancsolt. Félóráig tartott, amíg az ég kitisztult. A főhercegek azonban azt hitték, hogy már nem is lesz repülés és hazamentek.

Alig érthettek túl a Fehér-uton, mikor megint megkezdődött a verseny.

Kijött Paulhan, Latham, Peguet, Efimoff, Warchalowszky, Winciers és egyszer-másszor öten is voltak a levegőben. Csak Lathamnak nem sikerült ma megint a felszállás. Rossz volt a benzin és nem működött a motorja megbízhatóan. Fel se szállott.

Ellenben Efimoff néhány széles kanyarulattal, három-négy kör után már fenn lebegett a végtelen magasban, úgy, hogy az embert látni sem lehetett. A pisze orru, szláv arcu orosz 200 méternyi magasban lebegett fölöttünk. Az elragadtatás és a bámulat éljenzésben, tapsban tört ki. Fenn azonban nem lehetett valami jó idő, mert egy negyed órai cirkálás után az orosz leszállott. Gyorsan jött lefelé, egy széles körben, néhány pillanat alatt leért.

— Nagyon elektromos a levegő odafenn a vihartól — mondta.

Közben Warchalowszky és kecses Pischoff-biplán száguldott a pilonok körül. Pischoff gyönyörű repülést produkált ma is. Állandóan 25–30 méter magasságban, mintegy tíz kört irt le.

A szép La Roche baroness is készült felszállani. Már rajta is volt az aviatikus kosztüm és ebben járt-kelt a versenytéren, de fel nem szállt.

(Budapesttől Győrig.)

Kedden délután három és fél négy között indulnak az utazási versenyre Győrbe, azok akik vállal-

koznak rá. A repülőket számos automobil fogja kísérni.

Az utazási versenyre négyen neveztek. Illner, Pischof, Engelhardt és Paulhan. Mindannyian félháromkor startolnak és Győr határában, Szabadhegy mezőségén dr. Massányi Ernő sportbiztos igazolja megérkezésüket. Persze, az esetben, ha — oda érkeznek. A leszállás helyét piros-fehér színű zászló jelzi.

Az aviatikusokat öt gépkocsi követi, s mindegyik automobilon orvos, mechanikus és egy sportbiztos utazik. A versenyzők nem repülnek át Budapest fölé, északra megkerülik és Óbuda irányában szállnak keresztül a Dunán. Az utirány Pilisvörösvár, Dorogh és Komárom lesz.

Az elpuskázott alapítvány.

— Görgői és Heinrich Gusztáv nyilatkozata. —
Budapest, június 6.

(Saját tudósítónktól.) Vasárnapi számunkban megírtuk azt a tipikusan magyar tudományos jellegű esetet, amelynek az volt a csattanója, hogy egy nagylelkű adakozó, aki 600.000 koronás alapítványt akart tenni magyar közjogi tanszékeknek külföldi egyetemeken való felállítására, visszavonult az adakozástól, az alapítványtevéstől és a magyar közjogtól egyaránt. Ezt a visszavonulást — amint megírtuk — az okozta, hogy az Akadémia tudósai jobbnak találták az alapítványtevőnek más valamit ajánlani, azt tudniillik, hogy ne közjogi tanszékeket állítson fel, hanem jutalmazza tudományos műveket az alapítvány kamataiból. A mi vasárnapi értesülésünk úgy szólt, hogy az alapítványtevő ösmeretlent ez az akadémiai tanács és a sajtóban elhangzott gunyolódás és találgatás, továbbá az, hogy az Akadémia nyilvános ülésben tárgyalta a dolgot és így hamarosan belekerült a lapokba — annyira bántotta, hogy meggondolta magát és lemondott róla, hogy az alapítványt ilyenformán fentartsa.

Vasárnap cikkünk élénk felütést keltett és hogy az adataink teljesen megfelelnek a valóságnak, arról ma az alapítvánnyal szoros összeköttetésben levő Görgői István közjegyző, akinél az alapítványt letétbe helyezték és Heinrich Gusztáv, a Tudományos Akadémia főtájkára nyilatkozott munkatársunk előtt.

Görgői Istvánt a visegrádi Görgői-villában kereste fel munkatársunk. A közjegyző az alapítvány dögáról és az elpuskázásról természetesen nyilatkozni nem akart, mert a közjegyzői titoktartás kötelezi a hallgatásra. Annyit azonban mégis mondott, amennyi bizonyítja a mi vasárnapi adatainkat:

— Én már megmondtam annak idején — mondta Görgői István, — hogy a nagy lárnával és nagy hűhóval elijesztik a verebét.

Tehát elijesztették a verebét. Ennek igazán nem lehet más értelme, mint amit mi tulajdonítunk neki. Az alapítványt visszavonták, vagy a szándékot megmástitották, szóval a nagy örömmel, lelkesedéssel fogadott 600.000 korona nincs és nem is lesz.

Heinrich Gusztáv, az Akadémia főtájkára a következőket mondotta:

— Tény az, hogy az Akadémia ülésben tárgyalta az alapítvány dögát és tény az is, hogy mi azt ajánlottuk az illetőnek — aki azonban nem Széchényi László, sem Vanderbilt Gladys, — szó sincs róla — mondta Heinrich Gusztáv — hogy ne közjogi tanszékeket állítson fel az alapítvány kamataiból, hanem támogasson tudományos munkákat, segítse elő, hogy egy jó magyar geográfia, közjogtörténelem megjelenhessen.

— Mi — ugymond a főtájkár — komolyan tárgyaltuk a dolgot. Ülés elé kellett vinni, mert az elnök és főtájkár ilyen ügyben nem dönthet. Mi nem követünk el indiszkréciót, mert noha tudjuk, ki az illető, nem árultuk el. De megvitattuk alaposan a dolgot és úgy találtuk, hogy a közjogi tanszékek felállítása majdnem határos a lehetetlenséggel. Mert az alapítvány kamata 26.000 korona. Az az ur azt hiszi tán, hogy egy egyetemi tanár évi fizetése ezer forint? Ma már nem úgy áll a dolog. Aztán hogy képzelheti azt valaki, hogy majd Németország, vagy bármely más ország kormánya megengedné, hogy ott tanszéket állítsanak fel