

A tüntetők aztán az „Erős várunk nekünk az isten...” című Luther-zsolozsma eléneklése közben nyugodtan szétesztek. A katolikus templom, a katolikus egyleti ház és a paplak rendőrségi őrizet alatt volt, de semmiféle ok nem mutatkozott a hatósági beavatkozásra. Érdekes, hogy a tüntetők között számos katolikus is felvonult.

Franciák a németek ellen.

— Hetedik nap. —

Budapest, június 13.

Gyönyörű idő, gyönyörű közönség. Szinte szokatlan jelenségek a budapesti versenynapok történetében. Feljegyzésre érdemesek, mint ritkaságszámba menő események, de külön fejezetet érdemelnek azért is, mert nyilván e két kedvező körülmény összejátszásának köszönhetjük, hogy a francia aviatikusok abbahagyták eddigi passzivitásukat s merészebb tempóban nekivágtak a versenygésnek. Bizonyos, hogy a francia nemzeti érzésnek is volt valamelyes köze ehhez a nekibuzdulásnak. Kényelmetlen érzés lehetett a németek előretörését nézni s ha a véletlen szeszélyei meg is tizedelték a franciákkal versengő más nemzetiségbeli aviatikusokat, harci módszernek talán mégis különös és szokatlan lett volna, hogy a franciák várják be az összes versenytársak katasztrófáját s így magukra maradvá legyenek a versenytér diadalmas urai. A francia önérzet groteszknek találta ezt az ötletet. Az idő is csábította, az előkelő közönség is unszolta s ez a három ellenállhatatlan erő a délutáni órákban kitolta a franciák gépét a hangárokból.

Az első felbuzdulás nem járt sikerrel. Latham és Paulhan alig repülnek körül a versenypályát, kellemetlen szél kerekedik s a két francia hirtelen leereszkedik a földre. Az eső is szitálni kezd, s a közönség sietve menekül a nagy tribün alá. De az ijesztő epizód hamarosan véget ér. Az esőből éppen csak annyi jut a versenytérnek, hogy beigazoltassék az a meteorológiai igazság, hogy Medard-napi eső az egész június hónap elzárását jelenti.

Félhatra járt, amikor Wagner monoplánja elsőnek jelent meg a startnál s hamarosan fel-emelkedett a magasba. Ettől kezdve egymásután szállottak fel a franciák és németek. Hat órátló esti háromnegyed nyolcig hét gép röpködött a versenypálya körén belül. A legkitartóbb Wagner volt, aki egyfolytában két órán át maradt a levegőben. A közönség már-már unta ezt az igazi német kitartást, mely szórakozásnak kevés lett volna, ha a franciák nem hoznak változatosságot merészebb produkcióikkal. De ezt megelőzőn még egy apró szenzáción esett át a közönség. Frey, aki a magassági díjért versenyzett, mintegy két száz méter magasságban repült s ekkor hirtelen eltűnt a közönség szeme elől. Elhagyta a versenypálya területét s a közönség feje fölött átrepült a Külső Kerepesi-utra s csak mintegy tíz pernyi távollét után tűnt fel ismét a nagy tribün tájékán.

A feltűnést keltő eseményt nyomon követte Paulhan és Latham felszállása. A két franciát tapssal fogadták és tapssal honorálták gyönyörű produkcióikat. Az események csattanója azonban Delaroche bárónő felszállása volt. Biplánjának a startnál való megjelenése már magában is szenzáció volt. A közönség odatódult a startnak gerendákból vert korlátai mellé s igazán szokatlan érdeklődéssel várta a bárónő indulását, aki ki is élvezte ezt az érdeklődést, mely felszállását megelőzte. Az előlegezett ünneplés jogosult volt, mert a bárónő ma többet adott, mint amennyit első produkciójával ígért. Másfélszáz méter magasságig emelkedett s imponáló nyugalommal vezette gépét a versenytér körül, sőt azon is jóval túl. Delaroche bárónő ugyanis következetesen a közönség feje fölött repült. Látszott, hogy kisebb területen nem tud megfordulni, vagy legalább nem akarja magát ama veszedelmeknek kiténni, amelyekkel a hirtelen fordulás jár. Ettől az apró hibától eltévelytve, mely azonban csak a szabályokat sérti s nem a repülés szépségét, a bárónő kitűnő aviatikának bizonyult. Mintegy félórát időzött a magasban s ezalatt egész utján ünnepelték. Virággal fogadták s ő bájos mosolygással és hajlongással köszönte meg ezt a tüntető rokonszépítést.

Ugyanilyen fogadtatásban részesültek Paulhan és Latham. A közönség szinte tüntető módon érezte, hogy a franciákkal rokonszenvez. Bizonyosnak látszott, hogy a magyar temperamentum szívesebben veszi a bravuroskodást, mint a komoly munkát. Így történhetett, hogy a franciák a rokonszenvvel, a németek pedig a verseny díjaival távoztak.

A verseny külső képéhez tartozik, hogy általában hét gép 150—250 méter magasságban zúgott, berregett, a versenytér porondján két kicsi gép vergődött s kétségbeesetten azon erőlködött, hogy a földet elhagyja. A magasban mutatózó tökéletesség nem lett volna olyan csodás hatása, ha a földön nem láthatjuk a tökéletesnek az ellentétjét: a kísérletező kezdetlegességet. A kísérletezők magyarok voltak s akik bántón mulattak rajtuk, azok is magyarok. Pedig ezek a kísérletezők is tiszteletet érdemelnek. Ha egyébért nem, már csak azért is, mert nélkülük nem láthatunk volna a nagyot nagynak, a fenségest fenségesnek.

Az óriási közönségnek, mely korá délután ellepte a repülőversenytérét és bárha erős szél hullámozott és a zászlók az oszlopokon és a hangárokon erősen lobogtak, mégsem kellett sokáig várnia az érdekeségekre.

Három óra után néhány perccel Latham kivontatta Antoinette-monoplánját és egyszerre mintegy száz méter magasba szökött alig egy kör után. Rögtön utána Kinet szállott fel erős szélben, de hamarosan leszállt. Latham is leereszkedett később, de alig hogy a szél egy kissé elcsendesedett, már megint fenn volt és most már se szél, se az eső, ami permetezni kezdett, nem zavarta Lathamot. Paulhan is fenn lebegett már közvetlen közelében és a két francia egyre magasabbra emelkedett, nagy köröket repülve be a pálya belsejében.

Aulról úgy látszott, hogy Paulhan biztosabban megy felfelé, de Latham folytonosan követi az emelkedésben és mikor már nagy magasban vannak, szinte egy vonalban, Paulhan kezd süllyedni, míg Latham egyre felfelé tör a szárnyas csolnak alaku Antoinette-el. Az eredmény is azt bizonyította, hogy Latham volt a győztes, mert rövidesen a leszállás után hivatalosan jelentették, hogy Latham 151, míg Paulhan 149 méter magasba emelkedett.

Négy óra előtt néhány perccel Frey Alfréd repült fel. A szél most már erősebb volt és a fekete felhők mindinkább közeledtek a kőbányai gyárkémenyek felől, és ez a német Frey, noha tartogatott egy kis meglepetést, leszállásra készítette pár pernyi repülés után. Pischoff is felszállt, de ő sem tudott sokáig a levegőben maradni. A közönség szorongó érzésekkel kísérte a repülőket és szinte megkönnyebült mindenki mikor leszálltak.

Megtapsolták Pischoffot, aki röpülő kis automobiljával begurult egészen a hangárja elé, hosszú füstszalagját hagyva maga mögött.

Egészen öt óráig nem volt aztán számbavehető felszállás. A szél erősen fujt, viharos felhők látszóttak és az aviatikusok jobbnak tartották a biztos fedél alatt maradni. Öt órakor megint esni kezdett az eső és a közönség, mint valami fekete raj, sietve huzódott a tribün alá, míg a tíz és öt koronás helyeken ezernyi ezer esernyő nyílt ki és fekete fődél alá vonta a tarka-barka sokaságot.

Az eső azonban csak pár percig tartott, a szél is lasasn-lassan elült és fél hattól kezdve olyan csodás, szép nyári délután fejlődött ki a viharosnak, szélesnek ígérkező időből, hogy attól kezdve a verseny végéig szakadatlanul röpködtek valahány ép gép és ép aviatikus volt a telepen. Pazar látnivalókban gyönyörködhetett a közönség.

Az első, aki előkerült a hangárjából Wagner volt és mesés biztonsággal szelte a levegőt a pilonokon kívül. A közönség már ismeri Wagnert és tudta, hogy kitartó repülésre indult, a távolsági és időtartam díjért. Valaki meg is jegyezte:

— Ezt még létrával sem lehet lehozni, ha jó az idő.

Nem is lehetett, mert több mint két óra hosszat keringett a pilonok körül és meg is nyerte a díjakat, amelyekért indult.

(Utasok a levegőben.)

A mai nap főszénzációja néhány szokatlan kiroppenéstől eltekintve, az utasokkal való repülés

volt. Wagner után alig néhány perccel Warchalowszki, Paulhan, Kinet és Latham emelkedett a levegőbe, Paulhan alig egy kör után száz méternyi magasságba emelkedett és a közönség csak most vette észre hogy ketten ülnek a gépen. Paulhan háta mögött egy jókedvű ur integet a kalapjával a közönség felé.

Csakhamar hire terjedt a közönség körében, hogy Paulhan utitársa gróf Károlyi Mihály. Mintegy tíz pernyi repülés után a repülőgép közvetlenül a nagy tribün előtt egyszerre, szinte szédítően függőleges irányban bocsátkozott le a versenytérre. A leszállás után sokan körülvettek gróf Károlyi Mihályt, aki a következőképpen mondotta el első levegőbeli utjának tapasztalatait:

— Soha nem érzett érzés fogott el a levegőben, különösen az első két percben, amikor még nem éreztem magam kellő biztonságban a repülőgép hátsó nyergében. De azután már teljes gyönyörűséggel élveztem a repülést, a látvány pedig, amely szemem elé tárult, igazán elragadó, fenséges volt. A magasban óriási távolságra elláthatam, a versenytér közönsége pedig mint egy óriás fekete sáv tűnt föl előttem. A gép maga bámulatos biztonsággal siklott a levegőben és látva azt a nagy nyugalmat, amelylyel Paulhan a gépet kormányozta, én is teljesen nyugodtnak éreztem magamat. Kellemetlen pillanat csak egy volt; amikor a másik fordulónál, az egyes számú pilónnál egy kis szélroham belenyult a gép egyik szárnyába és kissé fölemelte, a gépet pedig kevéssel oldalra sodorta. A harmadik kör után, a nagytribün előtt, amikor körülbelül a legnagyobb magasságba értünk, Paulhan hátraszólt: Fogózzék meg jól! Azt hittem valami baj történt. A következő pillanatban a gép majdnem merőleges irányban óriási sebességgel leszállt és a pálya közepén szerencsésen földre ért. Mondhatom, nagyon örülök, hogy fölszállhattam Paulhannal, aki művész a maga nemében és én mindig nyugodtan merném az életemet rábizni.

Utána Deutschi de la Meurthe szállt fel Paulhannal.

Ekkor érkezett meg a versenytérre József királyi főherceg és Augustus hercegasszony, akik kísérletükkel együtt az udvari páholyból gyönyörködtek az egyre változatosabb és érdekesebb látványosságban.

Később Paulhanon kívül utassal fölszállott még Kinet, aki Juhos Gyula földbirtokost, majd Héderváry Lehel országgyűlési képviselőt vitte a levegőbe és Engelhardt, akinek alacsonyjárású biplánján Garai Ferenc újságíró és Gillemot Ferenc tettek egy-egy utat.

Paulhan többek között gróf Andrássy Gézárt is felvitte egy kis légi utazásra. Amikor aztán a gép kereke megint földre ért, a gróf a boldogságtól sugárzó arccal mesélte:

— Olyan biztosnak éreztem magam odafenn, hogy egy adott pillanatban kedvem támadt — levelet írni a levegőben. Papirost vettem elő a zsebemből, meg ceruzát és már írni kezdtem: „Kitűnően érzem magam, abszolút biztonságban, utazás remek!” Ezt a cédulát aztán le akartam dobni a publikum közé, hogy ezzel mintegy példát adjak, mennyire használható a repülőgép hadi célokra.

Paulhan azonban megkért, ne dobjam le a cédulát.

— Veszedelmes lehetne — ugymond — mert hátha a propeller elkapja és a géprészekbe kerül.

— Amire — folytatta a gróf — megjegyeztem, hogy ha mégse szabad ledobni az aeroplánról írást, mert a propeller esetleg elkapja, akkor ez azt mutatja, hogy hadi célokra mégse alkalmas egyelőre a gép.

Hevesy Vilmos mérnök kétszer is felszállt. Egyszer Paulhannal, egyszer Engelhardtal. Tudakoltuk tőle impresszióit, mint aki vasárnap a leghosszabb ideig, összesen 33 percig volt a levegőben és aki a maga nemében rekordot is alkotott, mert ő az első utas, aki kétféle gépen, Paulhan Farmanjával és Engelhardt Wrightjével szállt fel egy délután.

— Hogy mit éreztem a levegőben — mondá a mérnök — hát semmi különösét. Azaz mégis, azt hogy egy félperccel azelőtt széltelen millieubben voltam és most egyszerre szélbe kerültem, mert abból a „mesterséges szélből”, amivel a csavar az aeroplánt

hajtja, az utasnak is kijut valamicske. Meglepő a do-
lognál igazán nem volt semmi, talán azért, mert a
hirtelen magasba való jutással kapcsolatos jelensége-
ket, a horisont tágulását, az emberek és tárgyak ki-
sebbé válását ismerem a ballonutazásból. Azt a pil-
lanatot, amikor a földet elhagyjuk, meghatározni ab-
szolúte nem lehet. Feszülten figyeltem rá, kivált a
második felszállásnál, hanem mondhatom, nem tud-
tam meghatározni. De hiszen az természetes is, a
jó aeroplan alig gurul, inkább csak lebeg a földön
és a kormány legkisebb elállítása elegendő, hogy
elhagyja azt. Egyáltalán bámulatos, hogy a pilóta
mily kevés mozgást csinál az aeroplan vezetésénél,
a kezeiben levő emeltyüket alig mozditja négy-öt
centimétert. Akkor is úgy tűnik fel, mintha a pilóta
ösztönszerűleg tenné a mozdulatokat, majdnem ahogy
az ember biciklizésközben a testét mozgatja, hogy
el ne düljön.

Látni az aeroplanból igen jól lehet, a motor
okozta rázkódás oly elenyésző, hogy írni, rajzolni
lehetne. Beszélni a vezetővel azonban már nehezebb,
a motor olyan zajt csinál, hogy egymás szavát alig
hallani. Paulhannál néha még ment a dolog, mert
ott közvetlenül mögötte ül az utas és ezért a fül-
nek lehet irányítani a beszédet, a Wright-gépen
azonban utas és vezető majd egy méternyire van-
nak egymástól és hozzá nem is egy, de két csavar
zakatol, ott legalább is szócső kellene egymás meg-
értéséhez. A leszállás sem kellemetlen, százszor jobb,
mint a ballonnál. Míg ott a kosár mindig erősen ütő-
dik a földhöz, az aeroplanokon lökést alig érezni.
Ütközben és különösen a fordulókban teljes bizton-
ságban érzi magát az ember, az egyenesben való
haladás és a fordulók között e tekintetben külön-
séget konstatálni nem lehet. És ebben van talán az
egyetlen optikai csalódás, az ember jóval biztosab-
ban és sokkal inkább az aeroplan urának érzi mag-
gát, mint aminő az — legalább ma még — valósá-
ggal.

Azt is óhajtottuk volna tudni, hogy melyik gé-
pen esett jobban az utazás, Engelhardtén vagy Paul-
hanén. Erre azonban nem került a sor. Mindkét ur
szívességéből vitt el, mondá Hevesy, erről tehát nem
nyilatkozom.

Paulhan következő utasa egy nő. Mme Cartessa,
egy gazdag kaliforniai szénbányatulajdonos neje
volt, akit leszálláskor igen sokan üdvözöltek.

(Korzó a levegőben.)

Mikor Paulhan leszállott, Latham gyönyörű
produkciónál gyönyörködhetett a közönség. Egy-
mást üzte ugyanis Kinet biplanja és Wagner mono-
plánja mintegy 40—50 méternyi magasságban és küz-
döttek gyönyörűen a távolsági- és időtartam-díjért.
Egyszerre Latham sebés madara utána eredt a két
repülőgépnél és előbb Wagner monoplánja alatt röp-
pült el, majd pedig hirtelen fölemelkedve, Kinet bi-
plánja fölött siklott el a nyíl sebességével. Ekkor
már Wagner is észrevette, hogy Latham versenyre
kelt repülőgéppel s beljebb kerülve, kisebb körben
ismét megelőzte a francia aviatikusot. A nagytribün
előtt Lathamot megelőzve, majdnem egyvonalban
repült az időközben a levegőbe emelkedett Paul re-
pülőgépe mellett, amikor Latham a két repülőgép
között maradt szűk nyíláson keresztül siklott. Alul-
ról úgy látszott, mintha minden pillanatban össze
kellene ütközniök, de Latham oly ügyességgel kor-
mányozta monoplánját, hogy minden baj nélkül vég-
rehajtotta ezt a merész produkciót is.

Ezután a gyönyörű bravur után, ami megmen-
tette Latham már-már süllyedő presztízst, Paul a
Voisin-gépen, Warchalovszky és Engelhardt lebentek
fel majdnem egy időben. Most már hatan szel-
ték a levegőt, majd Amerigó is csatlakozott hozzájuk
és ettől kezdve állandóan hat-hét repülőgép üzte,
kergette egymást.

Wagner és Kinet, mintha semmi sem tör-
ténne körülöttük, egyre röpködnek körül, alacsonyan,
de biztosan és kitartóan.

Jullerotnak, valamint De la Roche bárónőnek jó
ideig kellett várniok, amíg valamelyik repülőgép le-
szállása lehetővé tette nekik a felszállást.

Hat órakor a levegőbe lendült Frey Alfréd re-
pülőgépe s csakhamar nagy magasságban lebegett a
közönség fölött. Egyszerre a meglepetés moraja zu-
gott végig a közönségen; Frey Alfréd a nagy tribün
előtül kerülve nem fordult vissza, hanem a közönség

fölött szédítő magasságban nyilegyenesen elröpült a
város felé. Csakhamar el is tűnt a nézők elől s elmúlt
vagy öt perc, amikor ismét visszarepült a verseny-
tér fölé, amelyet nem lett volna szabad elhagynia.
De még ekkor sem maradt a repülő-téren, hanem
a pálya másik oldalán újra kitörve, Rákoscaba fölé
repült. Ekkor már igen nagy magasságban volt s bi-
zonyosnak látszott, hogy a magassági díjat ő fogja
elnyerni. Mikor visszatért és elrepült a tribünök elé,
hatalmas taps zugott fel, amit azzal hálált meg a
kitűnő aviatikus, hogy öt-hét gyönyörű hullámos
repülést produkált. Ezt is hatalmas tappsal honorálta
a közönség és most már el volt döntve, hogy minden
szép produkció mellett is a német Frey lett a nap
hőse.

(Laroche bárónő röpülése.)

Hat órakor kivontatta a gépet De Laroche bá-
rónő is. Szürke bő szoknya-nadrág, rövid kabátka
és kék főkötő volt rajta. A gép elülső egyik oszlopá-
hoz virágcsokrot erősített egy tisztelője, amiből
virágszálakat tépegetett le a szép francia pilótánál,
a felszállása előtt is osztogatta a barátainak.

Mikor hirtelen nekilendült és mesés biztonsá-
gal emelkedett mind magasabba, a közönség me-
leg tapsot küldött utána és szinte elszorult szívvel
nézte mindenki, amint mind magasabba emelkedik.
Néhány perc alatt valamennyi fölött lebegett a szé-
les Voisin-gép. A bárónő ma megmutatta, hogy ő is
komolyan számot tesz a pilóták közt. A gépe ma-
gasan szárnyalt a többiek felett, széles ívben kerülte
meg a pilonokat és amikor 17 percnél repülés után
a zsűri emelvénye előtt simán földet ért, a publikum
lelkesen megéljenzte.

A magyarok közül ma Horváth és Ador-
ján próbálkoztak megint és sikerült is néhány mé-
teres ugrásokat tenniök a levegőben. Ugy látszik, a
motorjuk nem elég erős. Ma megjött Bokor Maurice
is, aki szereplésével talán több dicsőséget szerez
nekünk.

A mai versenyek eredménye a következő:

Időtartam verseny: 1. Wagner 2 óra 3 perc 47 mp.
2. Kinet 1 óra 44 perc 50 mp.
Távolsági verseny: 1. Wagner 129 kilométer 58 m.
2. Kinet 103 kilométer 7 m.
Magassági verseny: 1. Frey 198 méter.
2. Latham 151 méter.

(De Laroche bárónő 130 méter magasan járt.)

Gyorsasági verseny: 1. Latham 75.52 km. ó. seb.
2. Wagner 67.28 km. ó. seb.

A Terhelési versenyt Engelhardt nyerte
meg 19 perces repüléssel.

(Hazafelé akadályokkal.)

Már hét óra után, noha még javában röpködtek
a repülőgépek és egymásután szálltak fel utasokkal
Paulhan és Engelhardt, a közönség, főleg a kerítése-
ken kívül összegyűlt óriási tömeg megindult vissza-
felé. Az a gondolat hajtotta az embereket a villamos-
megállók felé, hogy ha korábban elindulnak a ver-
seny vége előtt, talán mégis sikerül helyet kapniok
a villamoson.

A tömeg a Fehér-uton és Kőbányai-uton, amerre
az új köztemető felé visz, fekete sokaságban
hőmpölygött és már hét óra után százával álltak a
villamos-sinek mentén. Ott, ahol a kerítésen a magas-
latról át lehetett látni a telepre, mintegy 20—30 ezer
ember állt és ezek majdnem mindnyájan, kevés kivé-
tellel, befelé igyekeztek a városba. Mikor a villamo-
sok megálltak az első megállóknál, már zsufolva vol-
tak utasokkal, akik két-három megállóval gyalog
mentek a kocsik elé, hogy helyet biztosítsanak ma-
guknak.

Később azonban, mikor a hazatérő tömeg egyre
sűrűbb rajokban özönlött ki a vasúti hid alól, már
ez az élelmesség is hiába való volt. Most már min-
denki a kifelé induló és a városból érkező kocsikra
iparkodott, azzal a számítással, hogy inkább kimegy
az új Köztemetőig és ott a kocsiban marad, fizet két-
szeres villamosköltséget, csak hogy valahogy éjfé-
l előtt hazajuthasson. Ilyenformán a kifelé haladó ko-
csik is megteltek és mivel ez a félórás külön út is
nagyon kapósnak bizonyult, rengeteg ember négy-öt
állomást gyalogolt befelé, hogy a kifelé jövő kocsin
helyet kaphasson.

Az egész vonalon végig, a temetőig a kocsik
meg sem álltak. Benn egymás hátán szorongtak az

emberek, a kocsik belsejében, a lépcsőkön is álltak.
A rendőrök hiába tiltakoztak, nem volt, aki hallgas-
son rájuk. Mindenáron csak be, be a városba jutni.

Szomorú, kétségbeesett arcú emberek álltak a
megállóknál és mikor egy-egy kocsik megtömve el-
rohogott előttük, fájdalmasan néztek a kocsik után,
aztán amarra fordultak lesni, hogy jön-e a másik.
Ez is jött színig zsufolva. Meg nem állt egyik sem,
amíg a Köztemető-utrá nem ért.

Az új köztemetőhöz érő kocsik — természetesen
— zsufolva értek oda is. Félóránnyira a Rákostól. Ki
nem szállt belőlük egy lélek sem és így ugyan-
azokat az utasokat hozta vissza is, akiket kivitt a
villamos-kocsi. A temetői végállomásnál mintegy
száz gyászoló, szomorú asszony, leány áldogált és
kétségbeesve nézték a sok kocsit, amely megérkezik
zsufolva és vissza is megy, ahogy jött. Még kilenc
órákor is hosszú sorokban özönlött a nép befelé.
Igen sokan, több mint a közönség fele, gyalogosan
indultak befelé. A villamos-sinek mentén százával
mentek az emberek, ahol máskor egy lelket sem
látni. Fájóslábu asszonyok levetették a cipőiket és
mezitláb gyalogoltak, kapkodták a lábukat a szurós,
kavicsos uton. Voltak, akik gyerekeket vonzoltak
maguk után, izzadó, lépkedő családapák.

A Fehér-uton és a Külső Kerepesi-uton ugyan-
ilyen volt a kép, csak hogy itt ezernyi kocsik és
automobil rohogott. Gyakran megállt a menet, mert
egymástól nem tudtak haladni a fogatok, pedig két
sorban mentek a keleti pályaudvarig. Az ut szélén itt
is ezernyi tömeg ment gyalog, míg a vicinálit zsu-
folásig megtöltötte a befelé igyekvő embertömeg.

Verseny — repülés nélkül.

— VIII. nap. —

(Saját tudósítónktól.) A malőr jegyében
virradt Rákos mezejére a repülőversenyek nyolcadik
napja, amely azután bele is feneklett a kitartó, erős
szélbe és szeszélyes esőbe. Amikor kora reggel
Szatke Ferenc mérnök saját konstrukciója, ma-
gyar repülőgépén guruló-próbákat tartott, olyan he-
vesen szaladt neki a pálya közepén ágaskodó jelző-
árbocnak, hogy repülőgépe, a motorral együtt, izzé-
porrá törött. Szerencsére a kísérletező aviatikusnak
semmi baja sem történt, de a hangárok babonás népe
következtetett a balesetből:

— Ma sem lesz szerencsés napunk — mondot-
ták — mindig bajokat jelent, ha katasztrófával kez-
dődik a nap!

A bajok elmaradtak, de ez történt a mai verse-
nyekkel is. Dél előtt gyönyörű idő volt, kánikulai hő-
ség fullasztotta a várost, aszfaltolvastó napsugarak
tűztek le a gyalogjárókra. De ebéd után hirtelen
megváltozott az idő, nagy szél kerekedett és délután
két órákor már tizenegy méteres erővel hordta a
port a versenypályán. Az ég is beborult, nehéz, páras
felhők terpeszkedtek a magasban, szinte érezni lehe-
tett a nyári zivatar leheltét. És mégis akadtak
nagy számmal olyanok, akik azt hitték, lesz néhány
derős negyedóra, amikor kikerülnek a hangárokból
a repülőgépek és levegőbe kapnak az elszántabb
aviatikusok. Persze, a repülésre föltöbb alkalmat-
lan időben elmaradtak a startolások.

De a publikum mégis kitartott. A jelző árboc
csucsán fehér zászlót lengetett a szél, s ez aviatikai
nyelven annyit jelent, hogy talán mégis. És ez
a bizonytalanság ott fogta a közönséget, amely
ugy okoskodott, hogy ha már kifáradt a rákosi me-
zőre, hát bevárja, amíg a szokásos ágyulóvéssel
hazaküldik. Eközben minden jóból kijutott a türel-
mesen várakozóknak. Hol olyan szél kerekedett,
hogy porfelleget hajtott az emberek feje fölé, jó zsi-
ros, olajos port, amely feketére mázolta a belvárosi
divatárus-boltokból kikerült, jobb sorsra érdemes,
pazar díszű női kalapokat és elegáns toaletteket. A
következő pillanatokban pedig megereedt a zápor,
amely elől a starthely födött tribünje alá menekül-
tek az olcsóbb helyeken várakozó emberek is. Mert
meg kell hagyni, hogy az intézőség erősen lojális a
hiába fizető közönséggel szemben. Azt nem kívánja,
hogy kidobott pénzeért még bőrig is ázzék a zuhogó
esőben.

És miközben nagy, hatalmas cseppekben hullik
fentről az áldás, egyszerre csak olyan szélferteg
támad, hogy feltépi a tribün hátulsó falát. Nagy, és

támad a deszkák között, de még nagyobb riadalom a közönség soraiban. Rémulően menekülnek a szabad ég alá, mert attól tartanak, hogy az erős szél darabokra szedi a gyenge tákolmányt. Inkább agyonra áznak, semhogy fejükre szakadjon az apró zászlódiszben pompázó tribün...

Az igazgatósági épület falán nagy, fekete tábla hirdeti, hogy Efimoff híres biplánja, amelylyel a télen Nizzában elvitte a gyorsasági és távolsági díjakat, huszonhatezer frankért eladó. Ez nem az a gép, amelylyel a bátor pilóta szerencsétlenül járt Budapesten. Farmannak egyik legkitünőbb és legjobb sikerült alkotása, amelynek motorja még pillanatra sem mondotta föl sohasem a szolgálatot. Ezzel a géppel startolt volna Efimoff a győri utra, ha katasztrófa nem éri őt.

Henri Deutsch de la Meurthe, a francia aero-klub elnöke, az aviatika világhírű mecénása, fölvetette azt az eszmét, hogy a magyar mágnások verődjenek konzorciumba és vegyék meg dr. Kutassy számára Efimoff repülőgépét, amely annál is inkább megéri a huszonhatezer frankot, mert annak idején, új korában harminchatezerbe került. Persze azok a főurak, akik virtusból ezeket fizettek tegnap a külföldi pilótáknak, hogy néhány percig utazhattak a levegőben és tapsoltathattak maguknak, nem találták ötletesnek Deutsch de la Meurthe ajánlatát és a gép továbbra is eladó maradt.

— Nálunk nincs Deutsch de la Meurthe — mondták — aki áldozatokat hozna az aviatikának. Itt Magyarországon csak Deutschek vannak, akik meg akarnak gazdagodni az aviatikából.

Talán meg is vennék a gépet, ha véletlenül nem volnának repülőversenyek. De így még nagyon sok pénzébe kerülhetne a versenyintézőségnek ez az áldozatkészség, mert megtörténhetnék, hogy azokat a jelentős pótdíjakat, amelyeket magyar pilótáknak tűztek ki, elnyerné a jó géppel Kutassy, aki a külföldön már megmutatta, hogy ért a repüléshez. Természetesen rossz géppel még csak nem is állhat ki a starthoz.

De ma délután határozott formában beszéltek a versenypályán, hogy a Lipótvárosi Kaszinó megvásárolta Efimoff biplánját, hogy legalább egyetlen magyar repülő aviatikus is részt vehessen a nemzetközi mérkőzésekben.

Paulhan, Frey Alfréd és De la Roche bárónő tegnap ismétlenül kívül repültek a repülőpálya korlátján és a közönség feje felett manővereztek. A múlt héten történt végzetes katasztrófa óta különösen nagy szigorúsággal tiltják a pilótáknak, hogy a publikum felett röpködjének és a zsűri a saját hatáskörében is eljárást indított a szabályok ellen vétő aviatikusok ellen.

A fegyelmi hatóság Paulhant háromszáz, Frey Alfrédet száz és De la Roche bárónőt ötven korona pénzbírsággal sújtotta. Paulhan és Frey, kesernyésen ugyan, de megnyugodtak az ítéletben, ellenben az aviatika közkedvelt primadonnája kifogásokkal élt:

— Erős szél kapott a gépem alá — mondotta — s gyöngé karommal képtelen voltam kormányozni. Így történt azután, hogy átrepültem a korlát fölött.

— Ez nem kifogás — felelte az elnök — Magyarországon annyi fajtájú sóborszeszt gyártanak, hogy válogathat bennük. Kenje be gyöngé karjait, bárónő, majd megerősödjék.

— Ha nem kell megfizetni a büntetést, akkor az ötven koronán karerősítőt vásárlók!

De a zsűri nem bocsátkozott alkudozásba. És bizonyára a rendőrség sem lesz tekintettel a bárónő gyenge karjaira. Ma délután ugyanis kézbesítették Paulhannak, Freynek és De la Roche bárónőnek a rendőrség idézését is. A kerületi kapitányság szintén eljárást indított ellenük a tegnapi szabálytalan repülés miatt.

A még mindig súlyos betegen fekvő Zsélyi Aladárnak kedves meglepetést szerzett ma a Magyar Aero-Klub elnöksége. Meleghangu levélben tudatták vele, hogy a klub tiszteletbeli tagjának választották. Mielőbbi javulást kívánnak neki és ama reményüknek adnak kifejezést, hogy rövidesen foly-

tatni tudja majd tudományos és gyakorlati kísérletezéseit.

És tekintettel arra, hogy ő volt az első magyar aviatikus, aki saját szerkezetű és magagyártotta gépen fölrepült a levegőbe, az összezuzódott gép roncsait az aero-klub megvásárolta tőle a Közlekedési Múzeum számára. Zsélyi rendkívül megörült, amikor az elnökség levelét felolvasták előtte. Jellemző, hogy egyre a „Taube“ katasztrófájáról beszél, nagyon sajnálja Illnert, hogy nem indulhatott kecses gépen az utazási díjért. Zsélyi a saját szerencsétlenségét egyetlen szóval sem említette ezideig. Kezelő orvosai ezt rossz tünetnek mondják, mert amikor emlékezetébe akariák idézni a katasztrófát, nem tud visszaemlékezni arra, hogy mi történt vele, sőt el sem hiszi, hogy baj érte őt.

Máról — holnapra.

(Jegyek és panamák. — A gianicoli iskola. — Hivatalos magyar építészet.)

Budapest, június 13.

Sehol sincs annyi jegy, mint Magyarországon, hol teremhetne meg tehát annyi jegypanama? Berlin óriási terjedelmű villamos vonalain, benn a városban szinte egyetlen jegytipust használ mindenki, természetesen ellenőrök zaklatása nélkül. A velencei vaporettók egy részén nincs is jegy. Az utas nyugodtan beszél a Szent Márk-téren, utazik az Akadémiáig, a Rialto hidjáig, vagy a vasutig s mikor a gőzösből kiszáll, eléje tartja a markát egy hajólegény, annak leszurja az obulusát és megy tovább. Budapest mindenféle jegyeit viszont a modern technika összes vívmányaival ellenőrzik, mikroszkóppal vizsgálják meg, szakítási próbákat csinálnak vele. A repülőversenyen is annyi volt a karszalagos felügyelő, ellenőr, jegyvizsgáló, hogy talán minden jegyre jutott egy. És mégis, minden szigorúság mellett, a jegypanamákban oly gazdag magyar világ legnagyobb szabású csalását ezekkel a kerek biléttel követték el. Háromszázezer koronás kárt követtek el a hivatalos panasz szerint. Ezt mi mindenesetre tulzottnak tartjuk, ez amolyan hatásra számító numerus, amelyet a valóságban legalább is meg kell tizedelni, de panama volt, annyi bizonyos és a zaklató ellenőrzéssel párosult hanyagság, felületesség okozta, az is szent. A verseny rendezői százsámra alkalmaztak jegyellenőröket, csak éppen arra nem gondoltak, arra nem voltak hajlandók költeni, hogy sorszámozott jegyeket adjanak ki, hogy a lebélyegzett, átnézett jegyeket meghatározott mennyiségben előbb átvegyék, azután árusítsák. Meg kell csak nézni azokat a kartonlapokat: szám nincs rajtuk, néhány egyszerű nyomtatott sor és egy elmosódott, domboru, ugynevezett száraz bélyegző. Nyilvánvaló, hogy ezek a jegyek mennyiségileg nem ellenőrizhetők, ezek szinte csábítják a könnyebb lelkiismeretű kezelőket a visszaélésre. Az aviatikus vállalkozók talán egyszerűsíteni akarták a jegykezelésnek ezt az egyik részét és alaposan megírták vele. Ha ugyan ők járták meg. Mert már emlegetik, hogy a kárért a főváros felelős s amilyen ügyes emberek, végül még valóban Budapest, a deficitért felelős Budapest nyakába sózzák az egészséget.

Egy vonzó és vágyakat keltő kép teszi előtünk kedvessé Gianicolo nevét. A Gianicolo Rómában van, de már a nagy kötömegek kívül, fás, jó levegőjű halom. A kép iskolagyerekeket ábrázol, akik ülnek Gianicolo fái alatt, könyv van előtünk, tanító járkal közöttük, egy szóval tanulnak. Bizonyára szivesebben futkosnának, játszának a fák között, de ha már tanulni, iskolába járni kell — s ezt, sajnos, az örök város gyermekeinek se engedik el — mennyivel kedvesebb, egyszerűbb és természetesebb tanulni a fák alatt, mint a rosszlevegőjű iskolaszobákban! A szabad égnék ezt a megbecsülését természetesen a németek kezdték, az ő erdei iskoláikkal. Az olaszok tőlük vették át és megtoldották egy praktikus ujjtással. A gyerekek összecsucskható, hordozható, könnyű székeken ülnek. Odakünn tehát semmiféle helyhez nincsenek kötve. Ha nagyon tűz a nap, árnyékos helyen ütik fel a sátort, ha jobb és szebb helyet találnak, odébb mennek. A képen, a fo-