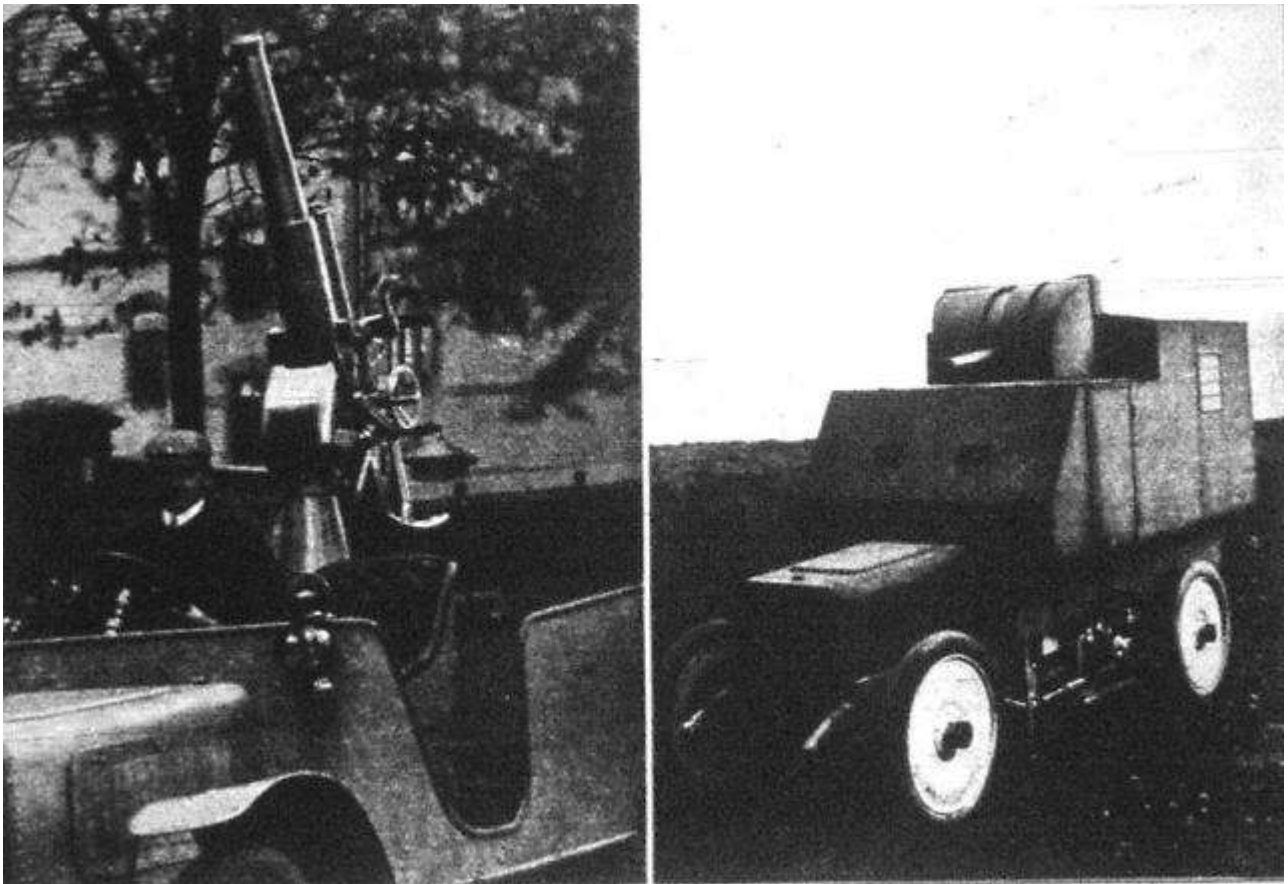


Automobilágyuk léghajó üldözésére



Gyakran folyt már a felett vitatkozás, hogy vajon a régmúlt, mondjuk: az ó- és középkor háborúi mennyiben voltak borzalmasabbak az új, illetőleg legújabb kor háborúinál? Általánosságban az a vélemény, hogy a régmúltakban a hadakozásnak irtózatai, borzalmi jóval túlszárnyalták azt a háborút, ahol a genfi vörös kereszt oltalma alatt szállítják el a sebesülteket, s a háborút úgyszólván bizonyos szabályok szerint vezetik végig.

Az igazság, természetesen a közepén van. Mert igaz ugyan, hogy régebben a személyes vitézségnek (amely szabadjára engedve, keveset különbözött a tömeges öldökléstől) sok dolga akadt és volt alkalmja, hogy érvényesüljön. Az is igaz, hogy régebben, pláne az ókorban és a középkorban, sőt az újkor elején is azzal fejeződött be a csata, hogy a győztes ellenfél úgy aprította a legyőzöttet, mint a mákot és annál önérvényesebb tudott lenni, minél több ellenséges holttest borult a vérrel áztatott csatamezőre. Mégis: ki mondaná azt, hogy pl. a krimi háború, a porosz-osztrák, az orosz-török, a francia-porosz, angol-búr, a japán-orosz háborúk szelíden folytak le és bármily mértékben is épületeseknek lettek volna nevezhetők?!

Csak annyi bizonyos, hogy az ó- és középkor háborúinak iszonyatosságait fokozta a hadi eszközök hiányossága, holott ma hadászati téren akkora a különbség a múlt és a jelen között, mintha szembe akarnók állítani a nyilazás, dárdázás, öreg mordályokkal és ó-divatú pattantyúkkal való hadakozást a mai szuronyok, kardok, óriási átütő képességű lőfegyverek, géppuskák, partvédő vagy hajóágyuk hatásával.

Bizony egyiktől sem lesz egészséges a harcos, legfeljebb azt lehetne vigasztalanul mondani, hogy a régi rendszertelen rendszer mellett az ellenfelek huzamosan és alaposan ölettek meg a háborúban, holott ma valaki oly kellemesen röppenhet a másvilágra, hogy észre se veszi. De amikor elkezd berregni a géppuskák osztaga, amikor eldördülnek a rettenetes erejű ágyuk és a gránátok szertesét

robbannak, amikor szárazföldi aknák röpködnek a levegő és egy pillanat alatt ezer ember szakad hangtalanul tízezerfelé, vajon az nem borzalmas?

Hát a jövő háborújához mit szólnak, amikor az emberek még a levegőben is egymást pusztítják? Érdekes egyébként, hogy amint az a veszedelem fenyegette a „kultúr-nemzetek” hadseregét, hogy egy esetleges ellenfél a kormányozható léghajók segítségével várakat, városokat, hadtesteket a levegőből való bombavetések stb. révén elpusztíthat, rögtön kitalálták az ellenszerét a veszedelemnek: a léghajóüldöző automobilagyukat.

Képünkön igen szemléletesen mutatjuk be ezt az új hadi szörnyeteget, amely csukott és nyitott állapotban látható. Ha ebből a veszedelmes ércztorokból egy gránát odaröpköd az ellenséges léghajó vagy levegőbeli ostromgéphez, az ott levőknek menekülése ki van zárva; vagy már a levegőben pusztulnak el és úgy zuhannak le, vagy léghajóstól, mindenestől hullnak alá a földre, ahol egy pillanat alatt holtra zúzzák magukat a modern hadviselés dicsőségére.

1909 július

Zeppelin újabb kudarca

Zeppelin grófot, a hírneves német feltalálót állandó kudarcz kíséri. Tudniillik nem abban az értelemben, mintha a kormányozható léghajójával való felszállásai már az elején balul végződnenek, hanem, amikor arról van szó, hogy valami nagystílusú merész dolgot vigyen keresztül, akkor rendszerint közbejön a véletlen balsors és vagy a kormány romlik meg, vagy odaütődik a léghajó, vagy pedig lezuhan, esetleg a szél fordítja fel.

Mint legutóbb a múlt héten Zeppelin a Zeppelin II-vel elnevezett kormányozható léghajójával felszállott Friedrichruhében azzal a szándékkal, hogy Berlinbe utazik újra át. Ezt a szándékát a császárral is közölte, aki nagy izgalmak között várta a légi vizitet.

Azonban a részben sikerült felszállás, ide-oda lebegés után egy hatalmas szélroham eltérítette a léghajót, illetőleg most Zeppelin kijelentette, hogy nem meri a továbbutazást megkísérteni, mert elszámította magát.

Zeppelin a léghajójával visszatért, de a leszállás alkalmával a hajó eleje egy fába ütdött s kevés híján baleset érte a leszállókat. Zeppelin a kormánygépezetet részben kijavíttatta, újból felszállott, de már nem utazhatott Berlinbe, le kellett erről mondania s közölte is ezt a császárral, a ki csalódott várakozása miatt kissé meg is neheztelt.

Zeppelin a kiszállás alkalmával beszédbe elegyedett az egyik mérnök útítársával. Képünkön Zeppelin gróf X-el van megjelölve. Úgy hírlik, hogy Zeppelin legközelebb újból fel fog szállani, mert a gyakori kudarcz módfelett bántja és okvetlenül vizitálni akar a császárral a levegőn át.



1909. június

Zeppelin gróf újabb felszállása

Ismertes, hogy Zeppelin gróf múltkori felszállása a motorszerkezet megsérülése következtében nem sikerült. Pedig egész Németország, élén a császárral, nagy reményeket fűzött Zeppelin légi utazásához.

A végzet azonban közbeavatkozott és a nagy fáradtsággal, sok gonddal és anyagi áldozat árán elkészített kormányozható léghajó annyira megsérült, aczélszerkezete, sőt maga a gömb is annyira tönkrement, hogy hasznavehetőségéről le kellett mondani, mert helyreállítása jóval felért egy új léghajó előállításának fáradtságaival és költségeivel.

Elég volt néhány lelkesítő újságközlemény, hogy alig pár hét alatt másfél millió márkánál nagyobb összeget adjanak össze a hírnevükre büszke németek. Zeppelin gróf pedig, akit a császár annak idején a baleset után személyesen vigasztalt meg, belefogott a munkába és elkészítette az új hatalmas léghajót, a Z. II-t, a mellyel húsvét hetében fel is szállott.

A felszállás rendben történt meg, de már a megérkezés körül aggodalmat keltő nehézségek merültek fel. Míg hat óra alatt óriási szélvihar kerekedett, amely a léghajót hátraszorította, és elemi erővel eltérítette a kitűzött útiránytól.

Több órába került, amíg Zeppelin gróf a 118 kilométernyi utat léghajójával megtehetette és az egész művelt világ érdeklődése és aggodalma kísérte őt merész utazásában, mert attól kellett tartani, hogy Zeppelint baleset fogja érni és a dühöngő viharok léghajós és léghajó áldozatul esnek.

A megérkezés és kiszállás mégis sikerült, de csak óriási nehézségek árán s maga Zeppelin gróf teljesen kimerülve szállott ki a léghajóból.

Zeppelin a felszállás alkalmával megígérte, hogy a münchenieket meg fogja látogatni. A rémhírek következtében a müncheniek már lemondtak arról, hogy a „birodalmi léghajós”-t városukban leszállani láthassák, mikor Zeppelin visszatértében mégis leszállt Münchenben és ezzel a bajor főváros lakóit megörvendeztette.

Képünk Zeppelin grófot (a ki fehér X-tel van megjelölve) a léghajóban állva ábrázolja; mellette vannak a kísérő tisztek, a hajót pedig bajor katonák tartják fogva.



Zeppelin gróf Münchenben

A Zeppelin katasztrófa

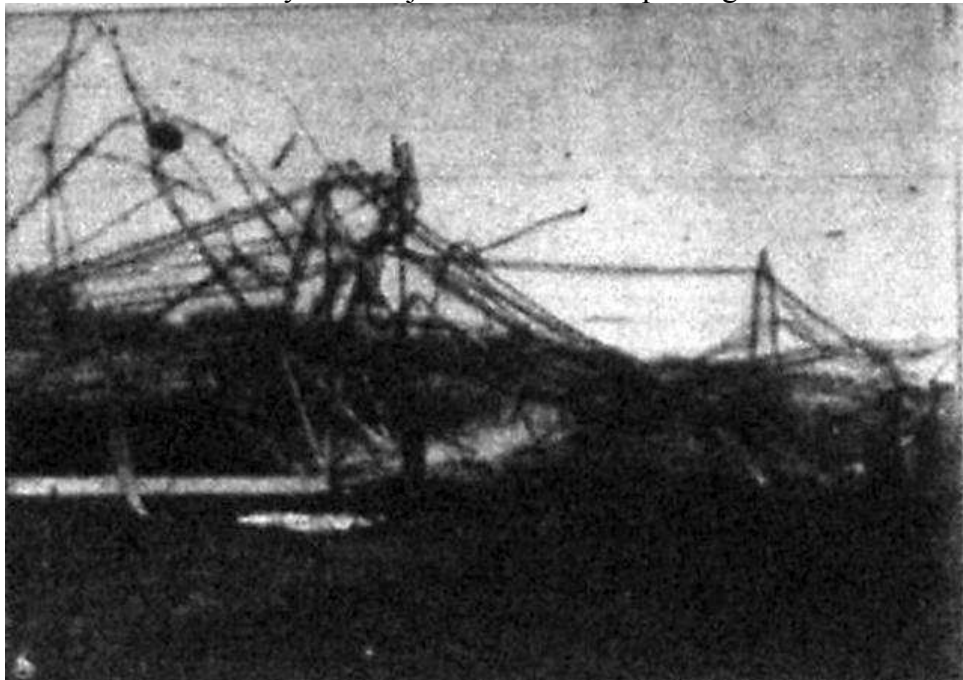
Méltó feltűnést keltett az egész világon Zeppelin gróf kormányozható léghajójának óriási katasztrófája.

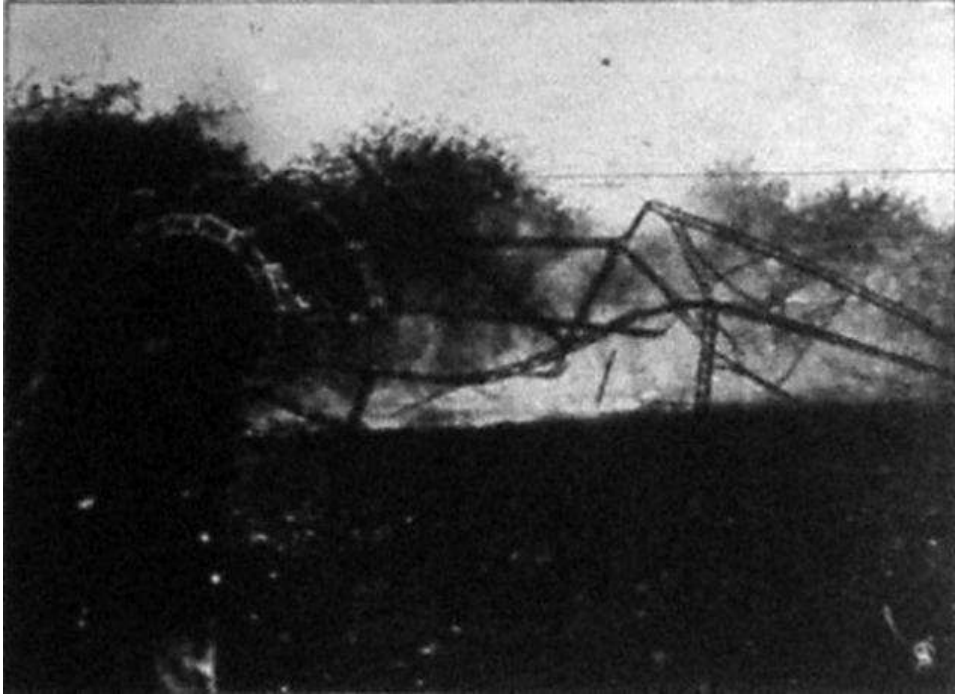
Néhány eredeti fényképfölvételen bemutatjuk a nagyszerű eredménnyel kísérletezett kormányozható léghajót, a mint Echterdingen mellett egy nagy réten horgonyzik közvetlenül a katasztrófa előtt. (A kép nem található)

Erről a képről fogalmat szerezhet magának az olvasó a Zeppelin léghajó hatalmas méreteiről; mellette szinte elvész az alatta nyüzsgő embertömeg sokasága.

Másik három képünk a léghajó romjait ábrázolja, a katasztrófa után. A léghajót egy hatalmas vihar elragadta, a léggömb burkolata pedig a motor benzinlángjától, még ki nem derített okból felrobbant és leesett a földre.

A robbanás és az égés csupán a léggömb alumínium-vázát kímélte meg némiképp – mint ahogy az enyészet még évezredek alatt sem bírja megsemmisíteni az elhalt emberek és állatok csontvázát. A léghajó vázát három eredeti fényképfölvételünk ábrázolja. Katonaság őrzi a füstölgő romokat, csak távolról lehet a szenzációs látványnak tanúja az érdeklődő néptömeg.





Nagyszerű tudományos vívmány a Zeppelin-féle léghajó; igazi büszkeségére szolgálhat a német nemzetnek a legutóbbi kísérlet eredménye: 24 óra hosszat daczolt a léghajó a széllel és odaröpült, ahová kormányosa irányította.

De mindennél jóval hatalmasabb volt a német nemzeti érzés megnyilatkozása a Zeppelin-léghajó katasztrófájával szemben. Alig néhány napra, hogy elterjedt a pusztulás híre, máris több millió márka gyűlt össze az új Zeppelin léghajóra.

Ez az igazi német sovinizmus. Csak az az állam lesz igazán nagy és hatalmas, melynek polgárai áldozatra is képesek.

1909. április

Ő Felsége a Bodeni tavon

Tudvalevőleg, Ő Felsége részt vett Innsbruckban Hofer András, a hős tiroli korcsmáros szobrának leleplezésén. Onnan elutazott Bregenzbe, a Bodeni tó mellé, a melyek partjaihoz elnyúlik Ausztria, Bajorország, Württemberg, Báden és Svájc határa.

Ő Felsége először a bajorországi Lindauba hajózott át, a hol régensherceg fogadta fényes kísérettel. Majd, átszelte a tavat, a svájci Rotschachban kötött ki, a hol a köztársasági alelnök üdvözölte.

A nagy tó keleti részén fekszik Mainau szigete, Rorschachból ide ment királyunk s a badeni nagyherceg vendége volt. Utolsó látogatása a Zeppelinről ismert Fridrichshafennek szólt, a hol Vilmos, a württembergi király üdvözölte.

Ő Felségének a bodeni tavon tett utazása gyönyörű időjárás mellett folyt le. Fridrichshafenben jóval az uralkodó érkezése előtt a kikötőhídnál megjelentek a fogadásra kirendelt urak, Weizschecker württembergi miniszterelnök, Schenk-Stauffenberg gróf főudvarnagy, Geyr-Schweppenburg báró főistálló-mester, Reischach báró főudvarmester, Bilfinger főhadsegéd, Mswal szárnysegéd, Gülklingen báró kabietirodai titkár, Zeppelin gróf, az állami hatóságok fejei stb.

Két órakor a württembergi király magyar huszárezredének egyenruhájában, a melyen a Szent-István-rend szalagja díszelgett, Albrecht herceg pedig osztrák és magyar gyalogezredének egyenruhájában a Szent-István-rendjel szalagjával és az aranygyapjas rendjellel kiléptek a kastélyból.

A király Zeppelin gróftól megszólítással tüntette ki s hosszabb ideig beszélgetett vele. Közben a kikötőbe érkezett a vendég uralkodót hozó gőzös és feltűnt Ferencz József király württembergi ezredének a korona-rendjel nagyszalagjával díszített tábornagy egyenruhájában.

Királyunk és Vilmos király igen melegen üdvözölték egymást. Ő Felsége különösen Zeppelin gróffal beszélt hosszabb ideig, a ki élénken sajnálta, nincs abban a helyzetben, hogy léghajóját bemutassa.

Mínthogy Zeppelin gróf a léghajóját Bülzignél ért baleset miatt nem mutatta be a Zeppelin III. léghajót a bodeni tavon királyunk előtt, Ferencz József király meghívta Zeppelin gróftól, hogy a jövő év tavaszán léghajóján látogassa meg Bécsben.

Zeppelin gróf, a meghívást elfogadta. A bécsi utat Zeppelin gróf a most épülő Z. IV. léghajón fogja megtenni, mínthogy a Z. III. léghajó a német birodalom tulajdonába megy át.

1909. október

A Zeppelin III. berlini utja

Végre kedvezett Zeppelinnek a szerencse és III. számú óriás ballonjával eljutott a múlt vasárnap Berlinbe, a hol úgy fogadták, mint valami diadalmas hadjárat hőst. A ballon ezuttal is sok viszontagságon ment keresztül, a míg a bodeni tó mellől a birodalom fővárosába ért és bizonyos az is, hogy háboru esetén az ilyen légi utazás nagyon siralmas volna.

De erre most nem gondol senki, sőt azt hiszi úgy Vilmos császár, mint népe, hogy a Zeppelin-ballon korszakot jelent Németország történetében. A jövő fogja eldönteni, még pedig a legközelebbi jövő, hogy mi teljesül a vérmes reményekből, itt csak örömmel regisztrálhadjuk, hogy gróf Zeppelinnek, mint az általános haladás egyik rajongó barátjának megérdemelt dicsőség jutott osztályrészül, a mely dicsőség méltóan sugárzik vissza az egész német nemzetre és ennek nagy fejedelmére.

Vasárnap délben érkezett a Zeppelin III. a tempelhofi mezőre. A léghajó többszöri lehajlással hódolt a császár előtt és azután harangzugás és százezrekre menő nézők üdvkiáltásai közben a tempelhofi mezőről Berlin utcái és házai fölött nagy ivben a Kreuzberg fölé szállt, a honnan ismét visszatért a tempelhofi mezőre és itt a császár előtt több manővert hajtott végre.

Az időjárás pompás volt. Délután 1 óra 40 perczkor megjelent a Zeppelin III. birodalmi léghajó a gyakorlótér keleti oldalán, nagy ivben észak felé fordult és azután a kikötési hely felé igyekezett. Több mint egy negyedórán át végezte a Zeppelin III. a tempelhofi mező felett 160-200 méter magasságban körmozgásait. A léghajó előreszét katonák hajókötellekkel erősen tartották, míg a léghajóban lévők kiszálltak.

Vilmos császár üdvözölte gróf Zeppelint, miközben a zenekar a „Deutschland, Deutschland über alles” dalt játszotta. Ezzel a császárné és a császári ház több tagjai vették körül a léghajóst. Reicke polgármester beszédet mondott, a melyben gróf Zeppelint mint a nap hőst ünnepelte. Végül Vilmos császár háromszors Hoch!-ot mondott Zeppelinre. A császár és gróf Zeppelin ezután automobilon a kastélyba mentek.

1909. szeptember

Zeppelin légi utja

A francia siker újabb kísérletre ösztönözte annyi balsiker után Zeppelin grófot, az ismert német léghajóst. Épp az echterdingeni katasztrófa napján, a mikor tudvalevően fölrobbant és megsemmisült Zeppelin gróf első léghajója, - végre eljutott céljához a Zeppelin II. Reggel 4 óra 40 perczkor szállt föl Frankfurtban és 10 óra 43 perczkor érkezett Köln fölé. A százhetven kilométeres utat tehát hat óra alatt tette meg, a mi óránként 26.3 kilométer, vagyis másodpercenként 7.3 méternyi sebességnek felel meg, a mi azonban nagyon silány eredmény, mert hiszen a Zeppelin I. is nyolcz méteres sebességgel haladt a szerencsétlen biberaki kaland után Metz felé.

Zeppelin rajongói a megelőző éjjel le sem feküdtek, csak hogy el ne mulasztják a fölszállás időpontját. A léghajó körül már hajnali negyedfél órakor holdvilág mellett serényen folyt a munka. A mérnökök és szerelők már a helyükön voltak, a mikor háromnegyed négy órakor megérkezett

Zeppelin gróf és azonnal a léghajó elülső gondolájába szállott. A léghajóról vastag cseppekben hullott le a reggeli harmat. A léghajó nyugtalanul mozgott a levegőben.

Végre, a mikor a nap fölkel, Zeppelin gróf, fején fehér sipkával, fölállott helyéről annak jeléül, hogy minden előkészület megtörtént az elindulásra. A motorok csakhamar működni kezdtek és kevéssel azután fölhallatszott Zeppelin vezényszava: Bocsássátok el! Négy óra negyven perczkor a léghajó lassan emelkedni kezdett s előbb északi irányban röpült, majd egy kis erdő megkerülésével ismét észak felé folytatta útját. Az erdőn túl még néhány pillanatig látszott a léghajó, mire azután eltűnt a nézők szeme elől.

Zeppelin gróf ezuttal egyenesen Niederhauson és Limburgon át röpült Köln felé. A léghajó gondolájában tizenketten foglaltak helyet, közöttük Eichhorn a 18. hadtest parancsnoka és Ilse alezredes. A léghajó hat óra után röpült el Limburg fölött. Hat óra huszonöt perczkor Neiwidet, hét óra harmincz perczkor Remagent, majd elröpült Bonn fölött és így jutott Kölnbe, a hol óriási ovációkkal fogadták a léghajóval érkező öreg grófot. Ezt a jelenetet, különösen a léghajó megérkezését, lehorgonyozását, képünk igen sikerülten állítja a szemlélő elé. A gép lehorgonyzása után dr. Adikesz polgármester lelkes szavakkal üdvözölte a németek lelkes léghajósát, a kit „Isten hozott!” kiáltással fogadtak.

Berlinből különben azt jelentik, hogy Vilmos német császár kívánságára a Zeppelin III. berlini látogatását augusztus 28-án fogja megtenni. Az elhalasztás oka az, hogy az augusztus 28-án már teljes számmal Berlinbe visszaérkező tanulók minél tömegesebben üdvözölhessék Zeppelint. Zeppelin kormányozható léghajóját be fogja mutatni a bódeni tavon Ferencz József királynak is, a mikor a Hofer András-émlék fölvatására Bregenzbe érkezik.

A németek tehát, a mint látszik, teljes erővel azon vannak, hogy Zeppelin gróf népszerűségét megóvják, és a nagy nyomattékkal és még nagyobb sikerrel versenyző francia aviatikusok elől elragadják a vezető dicsőség pálmáját, noha immár kiváló szakemberek kimondták véleményüket oly értelemben, hogy a jövő nem a merev rendszerű léghajóké, hanem a repülőgépeké; ha tehát valamely téren tökéletesíteni kell és lehet a repülés technikáját, úgy ez csak a repülőgépeknél lehetséges.

Annak bizonyosságául, hogy micsoda igazi, német szívóssággal igyekeznek a németek a jelentőség arcvonalába jutni, megemlítjük, hogy frankfurti tudósítás szerint az állandó léghajós összeköttetés Frankfurt és Lipcse között biztosítottnak látszik. Öt tőkepenzes egyedül két millió márkát jegyzett erre a célra.

A hirtől kétségtelenül arra lehet következtetni, hogy a németek azzal akarják most már a francziákat megelőzni, hogy ők legyenek az elsők, a kik két nagy város között kormányozható léghajóösszeköttetést létesítenek.

1909. augusztus

Uj repülőgép – Vizi veloczipéd

Vajjon gondoltak-e az ó-kori pogány görögök arra, hogy régi hitregjük egyik gyászos végzetű hősének, Ikarosznak mondája évezredek multával megelevenedik?

És ha a jámbor Ikarosz elég balga volt, hogy viasszal összeragasztott tollakból alkotott szárnyakkal kísérelje meg a repülést, hogy csakhamar beleessék a tenger hullámaiba, vajjon elriaszthatta-e ez évezredekkel később az emberiséget attól, hogy újból megkísérelje a levegő birodalmának meghódítását, persze nem kezdetleges ragasztott szárnyakkal, hanem csodálatosan kieszelt szerkezetű repülőgépekkel? Távolról sem.

A sok kudarcz ép csak ösztönzésül szolgál az embernek, hogy feltett szándékát a tökéletesedés céljában megvalósítsa. Olvasóinknak már volt alkalmuk bemutatni a különböző repülőgépeket és a kormányozható léghajókat. Lilienfeld, Delagrange, Zeppelin, Wrigt, Parsival stb. valamennyien arra törekednek, hogy a repülés és a levegőben való tetszésszerű tartózkodás és utazás kérdését megoldják, a mi többé-kevésbé sikerült, de a végmegoldástól még távol állanak.

A mellékelt ábrán bemutatjuk, olasóinknak Demonceux Miksa repülőgépét, a melynek érdekes külseje azonnal megragadja a figyelmünket. Demonceux ugyanis repülőgépét egy óriási repülő madár alakja szerint szerkesztette meg. Ugy tűnik fel a gép előttünk, mint egy óriási madár, a mely szárnyait szétterjesztve szeli át a lég birodalmát.

A madár fejét helyettesítő, valamint a farkrésznél is óriási gyorsasággal forgatható és kormányozható csavarok vannak, a mellrészen van elhelyezve a motor, alul a kerekkel, fenn pedig az ülőhelylyel és a kormányzóeszközzel. A repülőgép feltalálója éveken át dolgozott a gépezeten, tanulmányozván a tíz méter széles, 7.6 méter hosszú és egy tizenhatszáz lóerejű motor hajtja. Demonceux Cannes mellett számos esetben szállott fel gépezetével a levegőbe.

Természetes, hogy az ember a tenger és a folyamok, tavak hátán is a lehető legnagyobb kényelemmel akar mozogni. Különösen nagy jövője van annak az eszmének, hogy egyes ember magánosan haladhasson a víz hátán és a kellemeset a célszerűvel párosítsa. A motorcsónakok már óriási haladást jelentenek, de nem kevésbé érdekes az ugynevezett vizi veloczipéd. Szerkezetét a mellékelt ábra mutatja.

Két négy méter hosszú ugynevezett fánoszszekrény keresztbe fektetett deszkákkal van összekötve. A középső részen van elhelyezve a lábbal hajtható kerék, a mely az uszószekrényben elhelyezett csavarlatpátokat gyors mozgásba hozza. A vizi veloczipéddel háromnegyed óra alatt hat kilométernyi utat lehet megtenni. Természetes, hogy ez idő szerint a vizi veloczipéd hasznavehetősége attól függ, hogy eléggé csendes-e a víz?

Mert ha bőséges hullámok üzik vad játékokat a víz felszínén, a veloczipéd az aránylag csekély súlyával képtelen megtartani az utirányt, felborulhat. Szorosan véve: A vizi veloczipédnek inkább csak az eszméje látszik magából az egyszerű szerkezetből, ellenben maga a tökéletesség kérdése még megoldatlan. Kis tavakon, parti átkeléseknél a vizi veloczipéd használható, mert kevésbé veszedelmes és nincs kitéve az elmerülés veszedelmének. Ehhez hasonló szerkezetet különben legujabban készítettek bádoggal akként, hogy a fából készült kétoldali szekrényeket bádoggal helyettesítik.

Igazi jövője ennek a vízi veloczipédnek természetesen csak akkor lesz, ha a gyöngye emberi erőt géperővel, tehát nagyerejű motorral pótolják. Valószínű, hogy már a közel jövőben hirt adhatunk a tökéletesítésről, a mely a vizen való közlekedés terén újabb vivmánnyal gazdagítja az emberi tudás bizonyítékait és a modern technika gyakorlati alkalmazhatóságát.
1909. január

A repülőgép-gyárban

Közeledik már az az idő, amikor az emberek majd így szólnak egymáshoz: „Gyere el hozzám, nézd meg az új repülőgépet, a melyet ma vásároltam. Mindjárt el is viszlek azután egy kis légi sétára.” Ma még furcsának és holmi fantasztikus regénybe valónak találjuk ezt a szíves meghívást, de ki tudja, hogy nem lesz-e ez rövid idő múlva éppen olyan természetes, mintha azt mondanák: „Gyere velem, elviszlek a kocsimon.”

Hiszem a vasut feltalálása előtt sem hitték volna az emberek, hogy a sín páron robogó kocsikon mi majd bejárhatjuk az egész világot. Régebben, a mikor csak szekereken utazgattak az emberek ide-oda, fogalmuk sem lehetett a közlekedés mai gyorsaságáról. Ha például valaki szekereken elindult az Alföldről Pestre, ugyancsak rákészült a hosszú utra s talán még a végrendeletét is megcsinálta, mert ki tudja, hogy visszatérhet-e valaha abból a messzeségből.

Manapság, amikor a vasuton néhány óra alatt jutunk el egyik városból a másikba, bizony nem állhatjuk meg, hogy ne mosolyogjunk a régi utazón, a ki nyikorgó szekeren, rettenetesen kényelmetlenül érezhette magát, a mikor időnként el-el akadt a kerék a nagy sárban. A keresztes vitézek talán nem örvendtek annyira, a mikor megpillantották Jeruzsálem tornyait, mint a hogyan ezek a régi utazók örvendeztek a távolban fehérlő házak látásán.

De hátha a jövő embere meg mi rajtunk fog mosolyogni? Hátha így szól majd: „No, nem irigylem azokat a régi embereket, a kik a vasuti kocsikban szorongva, napokig utazgattak egyik helyről a másikra. Lám, mi felülünk a repülőgépeinkre s a fecske szárnyának gyorsaságával, a tiszta, üde levegőben egy-két óra alatt elérünk oda, a hova a régi ember csak napokig, hetekig tartó utazás után juthatott el.” Pedig alkalmasint így fognak valaha beszélni rólunk.

Hiszen már az automobil is „lefőzte” a vasutat és a soffőr némi gunyolódással szokott beszélni a mozdonyvezetőről. Sőt még a biciklis sem állhatja meg, hogy egy-egy tréfás megjegyzést ne tegyen a lassu bérkocsira, a melyet olyan könnyű szerrel messze elhagy utközben. Ma még az automobil-korszakban vagyunk, de már erősen közeledünk a repülőgép korszakához is, a melyről eddig csak a regényírók álmodoztak.

Mióta a Santos Dumont és a Wright-testvérek olyan nagy sikereket arattak a repülőgépekkel, csakugyan hinni kezdünk abban, hogy talán még mi is megérjük a repülőgépen való utazgatás mesebeli korszakát. A kormányozható léghajó is nagyon tökéletesedett már a gróf Zeppelin németországi kísérletei a levegőben. Csak egyetlen egy lépést kell még tennie a tökéletesedés felé ennek a csodálatos találmánynak s egyszerre belejutunk a repülőgépet arra, hogy minden veszedelem kizárásával hosszú utakat lehessen tenni vele a levegőben. E tökéletesítés már csak a technika dolga s remélhetjük is, hogy a zseniális feltalálók amerikai módra, hamarosan megszerzik találmányuknak a praktikus értékét is.

Persze eleinte csak kevés embernek juthat majd az a szerencse, hogy levegőben utazhassék, mert a repülőgép igen drága közlekedési eszköz s csak a gazdag emberek juthatnak hozzá. Így van ez eleinte mindenfelé hasonló találmánnyal, a míg azután olcsóbbá nem válnak és széles körben nem terjednek. Hiszen az első varrógépek és bicziklik is méreg drágák voltak s most még az automobilonok is jól meg kell fizetni. Egy-egy automobilonak az árán szép házat lehetne vásárolni. De semmi sem olyan drága, mint a repülőgép. Ezt is csináltathat már magának akárki, ha van hozzá elég pénze. Franciaországban már repülőgép-gyár is van és pedig a Voisin-testvéreké, Páris mellett, Villancourtban. Ennél modernebb gyár csakugyan nincs az egész világon. A Voisin-testvérek kitűnő mechanikusok s akkor szánták rá magukat a repülőgép-gyár megalapítására, a mikor a Wright-testvérek és Santos-Dumont kísérleteinek sikere világszerte nagy feltűnést keltett.

A Wright-testvérek már 1905 október 5-ikén nagyszerű rekordot értek el a repülésben: majdnem harmincz kilométernyi utat tettek meg repülőgépükön harmincznyolcz percz és három másodperc alatt. Egy évvel később a brazil Santos Dumont ötven méteres repülésével keltett nagy feltűnést Párisban és az egész világon. Majd Fahrman és Delagrange is sikert arattak a találmányaikkal, nem is szólva a német gróf Zeppelinről és kormányozható léghajójáról.

Kivülök még számos feltaláló akadt, a kiknek léghajója vagy repülőgépe szintén figyelmet érdemel. Volt tehát már elég találmány, a mikor a francia Voisin-testvérek elhatározták, hogy gyárat alapítanak kizáróan a levegő járóművei számára. Előbb csak kis telepen kezdtek a feltalálók vagy nagy ritkán a gazdag sportemberek által megrendelt gépek gyártását, most azonban már hatalmas gyártelepük van s állandóan több száz munkás foglalatoskodik a repülőgépek gyártásán.

Menjünk most el ebbe az érdekes gyárba s az ott készített érdekes fényképfelvételek kalauzolásával figyeljük meg: mi módon készítik a repülőgépeket. Nézzünk csak az első nagy képünkre s a gyárnak éppen a közepére jutottunk be. A hatalmas ablakoktól megvilágított tágas helyiségben éppen egy repülőgép részeinek elkészítésén buzgólkodnak a munkások, a kiket a legügyesebb mechanikusok és fafaragók közül választanak ki.

A kép baloldalán a repülőgép egyik része már készen áll: a vászonnal fedett tetők ezek, a melyek az alája szorult levegő segítségével megakadályozzák a gép lezuhanását. Alatta egy munkás az indításkor mozgásba hozott levegő-hajtó csavar egyik lapátját faragja. A középben a kormányzásra szükséges levegőhajtó nagy szárnyak közül éppen összeállította kettőnek a vázát, a melyeket azután vászonnal fognak bevonni. Odébb a gép testének részeit látjuk, a mint a munkások az összeállításukon dolgoznak.

Még jobban megfigyelhető a gép egyes részeinek gyártása a következő képeken: Itt éppen azt látjuk, hogy a munkások rászegezik a levegőtartó tetők szerkezetére a vásznat. Igen apró szegekkel nagy gondnal dolgoznak. Még jobban megfigyelhető a gép egyes részeinek gyártása a következő képeken: Itt éppen azt látjuk, hogy a munkások rászegezik a levegőtartó tetők szerkezetére a vásznat. Igen apró szegekkel, nagy gondnal dolgoznak. A másik képen a festőket látjuk munkában, a mint a gép fa és vasrészeit bemázolják.

Érdekes az a kép is, a melyiken jól megfigyelhetjük a kormányzásra szükséges, vászonnal fedendő nagy szárnyak vázait. Két munkás éppen a vázak összeállításán dologzik. Egy másik képen pedig azt látjuk, hogy mi módon állítják össze a szárnyakat nagy csavarrá, mely egyik legfontosabb része a repülőgépnek. E szárnyak ide-oda mozgatásával változtatja a gép irányát a repülő-ember. Egy másik nagy képünkön a gyár egyik tágas helyiségét látjuk, a hol el vannak helyezve a repülőgépnek összeállítására váró részei.

Nagy munkát ad egy-egy gép összeállítása s ilyenkor nemcsak a munkások vesznek részt ebben, hanem a gyár mérnökei is. Hiszen sokszor egy-egy jelentéktelennek látszó géprész helytelen alkalmazásán múlik az egész gép jósága. A legkisebb szeg is pontos számítás után kerül a helyére s az egész gépet az óramű szabatosságával kell összeállítani.

A gyárban rendszeren a feltalálók számára készülnek a repülőgépek a kis minták után. A képünkön látható repülőgépet is egy angol feltaláló rendelte meg; a Wright-testvérek rendszere szerint készül ez a gép s a feltaláló azt hiszi, hogy még tökéletesebb lesz amannál. Ez persze csak majd a kísérletek alkalmával derül ki, hiszen száz meg száz feltaláló csalódott már meg a számításában.

Megtörténhetik az is, hogy valamelyik gazdag sportember megveszi egy-egy a feltalálótól a jogot egy-egy gép készíttetésére. Nagyon drága sport ez, mert a legolcsóbb repülőgép is belekerül 37.700 koronába, de a kipróbált találmányok ára még a 125.000 koronát is meghaladja. A kormányozható léghajó előállítására még többre kerül, legalább 150.000 koronába.

A gróf Zeppeliné még ennél is nagyobb összeget emésztett meg s csak maga az a csarnok, a hol a léghajót készítették, 70.000 koronába került. Milliókat költött már Zeppelin a találmányára.

Mint láthatjuk, a repülőgép és a kormányozható léghajó egyelőre nagyon drága jármű s még sokáig kell várunk arra az időre, a mikor a magyar gazda majd ezt fogja odakiáltani a béresének: „Jóska, hozd ki a szinből a repülőgépet, hadd menjek a tanyára!”
1909 július

Kormányozható osztrák léghajó

A szomszédos Ausztriában nagy az öröm: van már kormányozható léghajójuk. A léghajó a Renner-fivérek, Anatol és Ferencz tulajdona, a kik különben artisták és ezzel is mintegy lefőzték az osztrák tudományos köröket, mert azok, a kik Ausztriának megcsinálták az első kormányozható léghajót, nem hivatásos technikusok, nem tudósok, hanem az artista társadalom tagjai.

A Renner-testvérek léghajójukkal Grácban szállottak fel, majd Bécsben, a hol az uralkodó is végignézte a mutatványokat. A gráci felszállásnál a léghajót baleset érte, mert odaütődött egy facsoporthoz és megsérült és egyik Renner pedig kiesett a léghajó korlátjából. Rennerék léghajójának második fölszállása még a gráczinál is végzetesebb volt. A léghajó lassan emelkedett föl és a friss szél a nézők feje fölött vitte el. Az embereket nagy izgatottság fogta el és ijedten igyekeztek elmenekülni. A léghajós osztály tisztjei megnyugtatták az embereket és a katonák a léghajóhoz siettek, a mely a telegráf és a telefon drótjába keveredett.

A léghajóosztálynak hosszabb fáradozás után sikerült a drótot szétvágni, a mi közben a léghajón is két tatóngó szakadás támad. Hozzáfogtak a megsérült burok betapasztásához és miután ez sikerült, újra tölteni kezdték a léggömböt, hogy újra fölszállhasson. E munka közben minduntalan megújultak az izgalmas jelenetek az öregebbik Renner és a léghajós tiszték között.

Renner folyamatosan azt kiabálta, hogy mindennek a katonaság az oka, hogy Grácban az egész dolgot néhány hordárral rendbe hozta volna; hordják el magukat a katonák, a kik hozzá tolnaknak

és semmihez sem értenek. Erre Hinterstoisser százados elvezényelte legényeit és Renner lekiáltott a nézők közé, hogy a ki neki segíteni akar, az jöjjön föl. Néhány pillanat alatt egész sereg fiatal ember jelentkezett és ötödfél órakor a léghajó készen állott a fölszálláshoz.

Ekkor azonban rendőrhivatalnokok jelentek meg, a kik kijelentették, hogy a rendőrség nem engedi meg a fölszállást. A közönség a Renner-család iránt való sajnálatának kifejezésével távozott az üggető versenytérről. A király Rennernek gyémántba foglalt monogrammjával diszitett nyakkendőűt, két fiának pedig monogrammjával diszitett arany órát küldött. A király ezenfelül kétezer koronás díjat tűzött ki osztrák aviatikusok számára.

Utóbb aztán a Renner-fiuk harmadszor szállottak fel, mikor az uralkodó is jelen volt a felszállásnál. A mutatványok az óriási számban összegyűlt bécsiakat valóságos extázisba hozták, maga az ősz uralkodó is nagy örömben tapsolt a Renner fivéreknek, a kik az uralkodó előtt léghajójukkal többször elrepültek.

1909. november