

Polónyi Dezső: Szeretné, ha a Ház egyhangu határozatot hozna, ezért eltekint a mentelmi jog megsértésétől, ámbár kétségtelen, hogy Pályi a terembe való berontásával, szitkaival s fenyegető magatartásával a képviselők mentelmi jogát is megsértette. Hogy az elnök ideiglenes intézkedéseit jóváhagyják, ez is helyénvaló. Abban is egyetért mindenki, hogy Pályit meg kell büntetni; eltérés a megtorló eljárás megindításának dolgában van. A Háznak a királyi ügyészséggel semmi dolga nem lehet: itt van az igazságügyminiszter, aki közvetlen felettes hatósága az ügyészségnek s akit a Ház, mint a felelős kormány tagját utasíthat.

(Pályit kitiltották a Házból.)

Sághy Gyula, Hock János, Egry Béla és Csermák Ernő azt kívánták, hogy a Ház Pályit egyszersmind eltiltsa ki s hogy ne a Ház elnöke, hanem az igazságügyminiszter intézkedjék az eljárás megindítása végett. Ebben az értelemben a vita bezárását követő szünet alatt megegyezés is jött létre, aminek eredményeként **Darvai** előadó a következőképpen módosította a mentelmi bizottság javaslatát:

— Utasítsa a Ház az igazságügyminisztert, a vonatkozó iratok áttétele mellett, hogy a szükséges büntető eljárás gyors megindítása végett intézkedjék s ez ügy különböző stádiumairól a Háznak jelentést tegyen. Mondja ki egyúttal a Ház, hogy Pályi Edét a Ház területéről kitiltja.

E javaslatot a Ház egyhanguan elfogadta.

Az igazság és a villamos.

— A vezérigazgató nyilatkozata. —

Rosentfeld Nándor, a szegedi villamos vasut vezérigazgatója a következők közlésére kért bennünket:

Tekintetes szerkesztő ur! Nehezen térek el az eddigi gyakorlattól, amely szerint nem vettem igénybe cáfolatokat azokkal a támadásokkal és rosszindulatú hírekkel szemben, amelyek egyes szegedi lapokban vállalatomról és személyemről napvilágot láttak. Tettem azt, mert teljes bizalommal vagyok a jóízű szegedi közönség ítélővel és igazságérzésével szemben és most se térnék el álláspontomtól, ha az utóbbi napokban egy sajnálatos baleset folytán példátlanul nagymértvű visszaélést nem követett volna el intézetem a szabad sajtó magasztos eszméje és a közbéke ellen egy délutáni kolportázlappal.

Negyedikén, hétfőn délután 5 órakor egy fölülvelet nélkül az utcán játszadozó, 16 hónapos, ártatlan gyereket az 53. számú villamoskocsi elgázolt. Az illetékes hatóság a nyomozást megindította és a magában sajnálatos ügy ezzel helyes medrébe került. Ha valaki bűnös, lakoljon érte. De már a hivatalos eljárás megindítása előtt a helyszínen, a szóban forgó lap egyik munkatársa a rendőrhatalomra nyomozást teljesítő közegnek, **Szakáll József** drnak úgy nyilatkozott, hogy **bármit derítene ki a hivatalos vizsgálat, ők a villamosnak nekimennek.** És tényleg, állták a szavukat. Napról-napra mind véresebb cikkek izgatják a közönséget, lázítják a szülőket és hozzátartozóikat, tüntetésekre uszítják a város békés polgárságát és légből kapott koholmányokkal iparkodnak ellenünk hangnótát kelteni.

Legfölbáborítóbb pedig az eddigi valótlan-ságok között a lapnak az a híresztelése, hogy „egyes humánusan érző emberek azzal a kéréssel fordultak a társasághoz, hogy ez legalább a temetés ideje alatt ne járasson kocsikat a Tisza Lajos-sugarúton. Itt ridegen azt a választ adták, hogy:

— Csak nem dolgozhat a társaság a saját zseb: elien egy rongyos kölyök haláláért.”

Ez kezdettől végig valótlan, a társasághoz ilyen kérelemmel senki sem fordult, annál kevésbé adhattunk tagadó választ. Aimnt az eddigi cikkeknek, úgy ennek a passzusnak a tendenciája is nyilvánvaló, velük szemben bizom a közönség bírálatában és józan ítélőben. Amidőn remélem, hogy ezek a támadások sem a hatóságot, sem a nagyközönsé-

get nem fogják megtéveszteni, kijelentem, hogy engemet sem fognak letéríteni eddigi — azi hiszem, helyes — utamról, amelyen városomnak és a közönségnek hasznos szolgálatot véltem teljesíteni.

Rosentfeld Nándor, a villamos vasut vezérigazgatója.

Vakmerő tervek.

(Repülőgépen az éjjeli nap birodalmába. — Át az Atlanti oceánon. — A technika meséi.)

(Saját tudósítónktól.) Nemrégiben két bátor orosz aviatikus Szentpétervárról, mindegyik a saját gépén egyhuzamban 15 és fél óra alatt 870 kilométert megtéve, a Lagoda-tó felett s egész Finnországon át repülve, a lappok földjén, Kandalaschka városnál szállottak le. Szélviharban, ködben és hóesésben suhant a két gép egymás mellett, anélkül, hogy a pilóták tudták volna, mi sors vár rájuk. Egyedüli útmutatójuk iránytűjük és fáradságot nem ismerő kitarásuk volt, amelynek eredménye gyanánt övék az a dicsőség, hogy ők az elsők, akik az északi sávkört átrepülve, repülőgépen jutottak el az éjjeli nap birodalmába.

Ennek az évrnek ez az első sikerült legnagyobb vállalkozása szinte sejteti velünk ama nagyszabású aviatikai eseményeket, amelyek az idén az emberiség figyelmét és érdeklődését majd lekötik, csodálkozását és bámulatát pedig még inkább fokozzák.

A tervbe vett aviatikai attrakciók egyik legnagyobbika például az *Atlanti-oceánnak aeroplánon való átrepülése*. Tudvalevőleg a két kontinens közti légi utat még ebben az évben két léghajó-expedíció kíséri meg. Az egyik az amerikai *Vanimmann* „Arkon” nevű léghajópán Amerikából Nagybritanniába, a másik a német „Suchard”-on ellentétes irányban, a Kanári-szigetekről Közép-Amerika felé igyekszik. Ezekhez a tervekhez sorakozik most harmadiknak az angol *James Martin*-é, aki szintén az újvilágból elindulva akarja nálunk esetleg sikerülő vállalkozásának babérait learatni.

A hozzá nem értő ember azt hihetné, hogy az utóbbi terv ma még csak az álmok országába való s valami meggondolatlan szájhősködés pillanatnyi születte. Pedig a vállalkozás nem is olyan kivilhetetlen. A repülőgépekkel elért legutóbbi eredmények, különösen az időtartam-repülések s a 140—150 kilométeres óránkénti sebességek ennek némi valószínűséget kölcsönöznek, főképen, ha eszünkbe juttatjuk, hogy a tervbe vett utvonalon a levegő áramlása is Amerikából Európa felé tart, tehát a pilóta hátszelet kapva, utját fokozottabb sebességgel teheti meg. A pilótára nézve a legnagyobb veszedelem egyébként abban rejlik, hogy az oceán végtelen térségei felett teljesen elhagyottan, az egyedüllet retentő érzésével szívében, tényleg a gép legkisebb defektusa esetén is támogatásra senki részéről nem számíthat s menthetlenül lezuhan a 4000—5000 méteres mélységekbe, ahol a hatalmas víztömegek fenekén a földkéreg legősibb anyagának főnyébe temetkezhet.

James Martin valószínűleg augusztusban indul utnak, amikor is a szél egyenletesebb s nem olyan erős. Newyork vagy Bostonból indul. Első állomásán *St.-Johnban* (Newfoundland) ellátja magát a kellő mennyiségű olaj- és benzinkészlettel s azután egyenesen Angliának veszi útját. A legérdekesebb a dologban az, hogy vele tart egyik barátja és mechanikusa is s mind a hárman együtt, egy a repülőgépbe beépített 3 méter 25 centiméter hosszú, két méter széles kabinban fognak ülni. A gépre öt, egyenként 50 lóerős motort erősítenek, amelyek együtt és ha kell, külön-külön is két légsavart hajtanak. Induláskor valamennyi motor dolgozik, fenn a levegőben azonban csak két, esetleg három motor munkájára van szükségük, úgy, hogy a többiek tartaléknak tekinthetők. Utifelszerezésük iránytűkből, a földrajzi szélesség és hosszúság meghatározásául szolgáló precíziós műszerekből (ezeknek készítője *Wilson*, a Haward-egyetemen a csillagászat tanára), térképekből s megfelelő ruházat és eleségkészletből fog állani. *Martin*, aki kiváló tengerész hírében is áll, vállalkozásának feltétlen sikerében rendületlenül bízik.

Martinnál sokkal realisabb alapon nyugszik *Atwoodnak*, — aki nemrég egész Észak-Amerikát átrepülte — hasonló terve. *Atwood* ugyanis külön erre a célra egy aero-hidroplánt szerkesztett, amellyel szükség esetén le is szállhat a vízfelületre, ott elvégezheti gépén a legfontosabb javításokat s újból a

levegőbe emelkedhetik. *Atwood* mechanikusának kíséretében az utat harminc óra alatt szeretné megtenni.

De nemcsak a germán fajok képviselői foglalkoznak ilyen fantasztikus, az ezeregyéjszaka meséibe illő tervekkel. A legbámulatraméltóbb s egyszersmind a legsovinisztább francia aviatikus *Védrines*, akinek multkori sebességi világrikordjáról beszámoltunk, oktalannak tetsző vállalkozásaival és hihetetlen elszántsággal még a németek elismerését is kivívta, pedig ezeket öblös kirohanásaival és meggondolatlan szájhősködésével nem egyszer alaposan megsértette. Most a fejébe vette, hogy ő szerel egy 140 lóerős motort, ezzel óránkénti 165 km.-nyi sebességet fog elérni átrepülni egész Spanyolországot, Gibraltárnál átkél a csatorna felett Marokkóba s onnan, ha a törököknek szükségük lesz rá, elmegy Tripoliszba. *Védrines* ezt azonban csak valami kis kirándulásnak számítja; sokkal világrengetőbb tervekkel foglalkozik, amelyekről tájékoztatót és izelítőt a következő kis idézet ad:

— Remélem, hogy *Charchot*-tal, aki a Déli sarkra expedíciót szervez, az összes sarkutazóknak eme végcélját repülőgépen érhetem el. Eleddig a Délisarkot hajókkal körülbelül 2000 km.-nyire közelítették meg s nem lehetetlen, hogy néhány közbeneső állomás felállításával ez az aviatikai kirándulás sikerülni fog. Lehet, hogy a nyári évszakban ott a hideg nem is lesz olyan zavaró hatású. Hálá a repülőgépek sebességének, a sark felé vivő legegyszerűsebb út be is tartható. Reméljük, hogy két év múlva az expedíció elindulhat, ha közben a szükséges intézkedések megtétnak.

Tekintve, hogy *Védrines*-nek eddig még a leglehetőlenebbnek látszó vállalkozása is sikerült, rózsás terveinek egyik-másik részét talán be is váltja. Legutóbb például reggel egy órakor Brüsszelből Párisba sürgönyözött, hogy készítsenek „Achetez des Aeroplanes pour l'Armée” felirattal plakátokat. Mire azokat kinyomatták, Issy-les-Moulineaux-ban termett, felült *Deperdussin* monoplánjára s a Palais Bourbon fölé repült, ahonnan a plakátokat lehajigálta az érkező képviselők és a közönség közé.

Teljesen az ilyen bravurok az amugy is könnyen lelkesedő franciák veret natiának nevezéséhez hozza s a különösen rendkívül takarékos és józan polgárság még az utolsó fillérjét is odaadná dédelgetett „negyedik hadserege” számára, amelyben a Napoleoni idők hön óhajtott visszatértenek alapfeltételét, zálogát látja.

Szegedi tornászok a bajnokversenyen.

— A szombati tornaünnepség. —

(Saját tudósítónktól.) Azt a gyönyörű tornaünnepélyt, amelyről a *Délmagyarország* már több ízben megemlékezett, óriási érdeklődés előzi meg. A torna szombatón délután öt órakor kezdődik a színházban, amelyet ebből az alkalomból bizonyára színiültig megtölt Szeged város uri közönsége, a tisztikar és a tanuló ifjuság. A fényes és magas színvonalon álló ünnepségnek oktató és kiható ereje különösen az iskolákat kell, hogy érdekelje és épen a növendékek érdekében való lesz, ha a szegedi tanintézetek, úgy a leány, mint a fiú iskolák testületileg jelennek meg a színház nézőterén.

A tisztikar támogatja a Szegedi Tornaegyesület törekvéseit, ami mindenesetre örövendetes körülmény. A támogatásban előljár *Kiss Zsigmond* altábornagy, akit előkelő uri gavallérságáról ismer a közönség. Az egyesület vezetősége lapunk útján is meghívja a város egész közönségét a jubiláris ünnepségre, amelynek jegyei a színházi pénztárnál kedvezményes áron kaphatók. Ajánlatos a belépőjegyeket minél előbb beszerezni, mert a jegyek állandóan fogyóban vannak.

A Szegedi Tornaegyesület fáradhatatlan tevékenységet fejt ki, hogy az ünnepség minél sikerültebb legyen. Az egyesület tagjai közül a következők vesznek részt a versenyekben:

A hölgycsapatban: *Dr Szivessy Lehelné, Kovács Mancika, Gömöry Zsuzsika, Zentbauer Margitka, Gömöry Sárika, Neupauer Erzsike, Zentbauer Piroska, Adám Margitka,*