

CHARLES LINDBERGH

Copyright
by Ujság és
Opera Mundi

DICSŐSÉGES

ÉS DRÁMAI ÉLETE

Irta

Jacques Fransales

II.

Próbarepülések egy ócska repülőgépen

Mikor Lindbergh megtudja, hogy az Atlanti-óceán átreptetésére díjat tűztek ki, azt kérde magától: „Miért ne én?”

Mikor Lindbergh a lincolni aviatikai iskolában jelentkezett, sajnálkozó mosolygással fogadták. Nem csoda, hiszen inkább emlékeztetett béréslegényre, mint jövődó pilótára. De olyan határozott volt a viselkedése és olyan öntudatos a fellépése, hogy az iskola igazgatója végre is elfogadta tanítványnak és nyomban munkába is fogta.

Igen gyorsan, látható erőfeszítés nélkül tanult meg repülni Lindbergh egy oktató kíséretében és nemsokára odáig fejlődött a dolog, hogy első önálló repülésére került a sor. Igen ám, csak hogy az iskola 500 dolláros biztosságot követelt, minek-eltette kitétte volna készülékét annak, hogy kezdő aviatikust próbarepülésre bocsásson vele. Lindberghnek nem volt 500 dollárja. Dühösen otthagyta az iskolát, de azzal a szilárd elhatározással, hogy mégis repülni fog.

Egy montanai garázs tulajdonosa azzal akarta a repülést népszerűvé tenni, hogy akrobatai repülőmutatványokkal szórakoztatta a jövődó üzletfeleit. A garázstulajdonos szerződtette Lindberghet. Takarékos életmódjával sikerült ott egy kis pénzt összegyűjtenie. A célja nem változott: szilárd elhatározása volt, hogy saját repülőgépre tesz szert.

Az első „saját repülőgép”

A véletlen úgy akarta, hogy az Egyesült Államok hadserege abban az időben és éppen Montana környékén bocsássa áruba kiszolgált és katonai célokra immár nem alkalmas ócska repülőgépeit. Lindbergh gondosan szemügyre vette őket. Legnagyobb részük hasznavehetetlen volt. Végre hosszú fontolgatás után kiválasztott egy kimustrált Curtiss-gépet és megvásárolta nevével áron.

Azon az ócska Curtiss-on tanult meg Lindbergh igazán repülni. A kényerét is megkereste vele: alkalmi tanítványokat utaztatott meg rajta, olyanokat, akik a levegőben való repülés szenzációjával akartak megismerkedni; azután pedig mérsékelt áron utasok szállítását vállalta.

Kalandos és fáradságos élet volt. Egy esztendői küzködés után Lindbergh elhatározta, hogy megszerzi azt az oklevelet, amely lehetővé teszi, hogy mint hivatásos pilóta működhessék.

A diploma birtokában és minekutána szert lett mindazokra az ismeretekre, amelyek a jövődó mesterségének folytatásához nélkülözhetetlenek voltak, egy repülőgéptársaság szolgálatába lépett. A társaság gépei postai szolgálatot bonyolítottak le Saint-Louis és Chicago között.

Az amerikai kereskedelmi repülőforgalom mai napság a legtökéletesebb a világon. Mindenki megcsodálja, aki az Egyesült Államok területén repülőgépen utazik. De abban az időben — milyen messzevalónak tetszik immár az az idő! — amelyben Lindbergh bonyolította le Chicago és Saint-Louis között a postai szolgálatot, a pilóta feladata végtelenül nehezebb és kockázatosabb volt. Csak kevesen és azok közül is csak kivételes tulajdonságokkal megáldottak tudták elvégezni azt a fáradságos és kockázatos szolgálatot, amelyet tőlük szinte naponként megköveteltek. De Lindbergh nyomban megmutatta, hogy a kivételek közé tartozik, s nem is telt el sok idő, mindössze néhány hónap, amikor a légi vonal főpilótájává nevezték ki.

— Török-szakad, a postának el kell indulnia és vissza kell térnie, — így hangzott a parancs.

Kétségtelen, hogy Lindberghnek talán legjelentősebb képessége az, hogy elszettség nélkül, szinte hidegen képes helyes elhatározásra jutni.

— Repülni akárki tud, — mondta, — de gondolkodni nagyon kevesen tudnak...

Az Orteig-díj

Ki nem emlékezik arra a különös és rendkívüli lelki feszültségre, amely 1926. folyamán és 1927. elején Európában és Amerikában észlelhető volt? Bármilyen foglalkozása is lett legyen az embereknek, nem volt senki, aki naponként az Atlanti-óceán átreptetésére ne gondolt volna, mint a hőstettek legszebbjére és a vállalkozások legnehezebbjére. Minden ország, de elsősorban az Egyesült Államok és Franciaország, a vetélkedés lázában égett. És az a ház a két ország egész népességét rázta. Innen is, onnan is készülődtek, de a francia Coli és Nungesser tragikus és titokzatos eltűnése óta mindenki számotvetett azzal, hogy legalábbis kezdésnek nyugat-keleti irányban kell átreptülni az Atlanti-óceánt, mert abban az irányban a légjárás feltételei kedvezőbbek.

Ez volt az oka annak, hogy az egész világ figyelme hónapokon át a Curtiss Fieldre irányult, Newyork város légi kikötőjére, ahol a vetélkedésre készülődők a történelemnek erre a példátlan emberpróbájára gyűjtötték az erőt és a tapasztalatot.

A vetélkedők bátorságának felfizására egy Raymond Orteig nevű francia ember, aki évek óta élt Newyorkban, 25.000 dolláros díjat ajánlott fel annak az aviatikusnak, aki közbeszó leszállás nélkül elsőnek repüli át azt a 6000 kilométert, amely Newyorkot Párisból elválasztja.

„Miért ne én?”

Fouck kapitányon kívül, aki miután 1926. szeptember 21-én eredménytelen ki-

sérletet tett, most újabb kísérletre készülődött, 1927 tavaszának elején annak a kornak néhány leghíresebb pilótája gyűlt össze a Curtiss Fielden. Ott volt Byrd őrnagy repülőgépével, az America-val, azután Chamberlain a Columbia-jával. Csak kedvező időre vártak, hogy nekivágjanak a bizonytalannak.

Már hosszú hónapok óta készülődtek. Hatalmas szindikátusok álltak mögöttük és gondoskodtak róluk. Minden lehető könnyebbséget megszereztek nekik.

Igy történhetett, hogy ügyet sem vetettek a Curtiss Fielden egy nagy, ezüstszerű, egyfedélű repülőgép megérkezésére. Május 11-nek estéjén bocsátkozott földre és „Saint Louis lelke” volt a neve.

Charles Lindbergh 25 éves volt abban az esztendőben és senki sem ismerte. Mindössze annyit tudtak róla, hogy kitűnő pilóta és hogy egy kereskedelmi vállalat szolgálatában működik. Amikor kijelentette, hogy egymaga szándékozik az Atlanti-óceán fölött átreptülni, azt hitték, hogy gyógyíthatatlan bolonddal van dolguk.

Hogyan került Charles Lindberghbe az az elhatározás, hogy ilyen veszedelmes próbán kísérte meg a szerencsét? Ki tudta felismerni a zárkózott és suta fiatalember kivételes, de akkor még nagyon kevésbé látható tulajdonságait? Senki, legfeljebb maga, Charles Lindbergh.

Ő maga beszélt, hogy az Atlanti-óceánon való átkelés gondolata az előző év augusztusában merült fel benne először, miközben a csillagos éjszakában a megszokott chicagosaintlouisi utvonalon kormányozta postai repülőkészülékét.

A pilóta ülésében, a motor zugásától elringatva, bizonyára arról a nagy tetről álmodozott, amelyre nála szerencsésebbek és híresebbek készülődtek. Lehet, hogy keserű érzéssel hasonlította össze a maga sorsát amazokéval, amazok kalandos életét azzal az egyhangu pályával, amely az övé volt.

Ekkor járta út elméjét hirtelen villámlás-szerűen a kérdés:

— Miért ne én? Miért ne én?
(Csütörtöki számunkban folytatjuk.)

Látogatás a csuszó, sülyedő házakban a Várhegy oldalán

Az Attila-utca 85. számú házban bedől egy lakás. Izgalom a Logody-utcai és a lovasuti házakban

Megírtuk, hogy a Várhegy Vérmézőre néző oldalán a hegy csuszamlása következtében egyes házakon repedések jelentkeztek, úgy, hogy a főváros mérnöki hivatalának emberei többszöri helyszíni szemlét tartottak, hogy megállapítsák, nem életveszélyes-e a kritikus helyeken lévő házakban bentlakóknak? Először megállapították, hogy a Várhegy csuszamlásának oka alighanem az, hogy az Attila-utca 87. számú házat lebontva, új ház építésére készülnek a telken és így rengeteg földet vittek el erről a helyről. A szakértők lehetségesnek tartják, hogy a hegyoldalban a föld az elvett támaszték következtében csuszik lefelé és habár ez a csuszás naponta alig néhány centiméternyi, mégis a legnagyobb bajok keletkezhetnek, ha idejében nem tudják a baj igazi okát megtalálni és a hegycsuszamlást megállítani.

A Logody-utca és Lovas-ut meglett az ellenőrző-bizottság embereivel és két napja munkások jelentek meg, akik a két utca kocsiját kezdték felbontani. A bizottság véleménye szerint ugyanis lehetséges az is, hogy egy régen elfelejtett forrás okozza a bajt a Várhegy mélyében. Eppen ezért a Logody-utcában és a Lovas-uton furni kezdtek lefelé a talajba, de hétfő estig nem jutottak víz nyomára.

A Logody-utcában titokban már pakolnak a lakók

A bizottság megtekintette a veszélyeztetett házakat, bement a lakásokba, méréseket vég-

zett és úgy határozott, hogy az Attila-utca 85. számú ház kivételével egyelőre a többi házban nincs közvetlen veszély.

Hétfőn délután a Logody-utca és Lovas-ut környékén serény munka folyt. A Logody-utca 63. számú ház előtt, amely az utca egyik legmodernebb négyemeletes palotája, a Gázművek emberei vették a földet, hogy a gázcsöveket nem lapították-e össze a földcsuszamlás? A Logody-utca 63. számú ház bejáratát a bizottság határozatának megfelelően fagerendákkal ducolták alá, úgy, hogy a ház bejárata olyan, mint egy félig kész ház kapuja. A lépcsőházban még a lakók is látja, hogy itt valami komoly baj van. A bejáratnál az ötödik márványlépcső teljesen szétdőlt, az elegáns lépcsőházban pedig innen is, onnan is leesett a márványburkolat és a csuszajalokon izzó repedések láthatók.

A Logody-utca 63. számú házban érthetően nagy az izgalom. Bizottságok jönnek, bizottságok mennek és adnak megnyugtató választ a lakók kérdézőkördéseire. Ebben a házban a következő lakók kétszoba-hallos, illetve egyszobás garzonlakása mutatja láthatóan, hogy a Várhegy csuszik:

Biró Jenő alezredes, Dékányné Szél Róza, özv. Strém Ödöné, Körner Endre gépészmérnök, Tahy Ferenc főmérnök, Sadlon Ciril János alezredes, Lóczy Sándor mérnök, Tóth János, Tóth K. András csendőrszázados és Farkasházy Menyhért dr. ideg orvos. (Jó, hogy van

Megelőzhetjük az
influenzát
ha nem hanyagoljuk el a hűlést.
Már első felolvasatban
veendő a

Mistol




ideg orvos a házban.)
Belátogattunk a veszélyeztetett lakásokba, amelyeknek lakói érthetően a legnagyobb izgalomban várják a fejleményeket. Özvegy Strém Ödöné második emeleti kétszoba-hallos elegáns lakásában az előszobában, hallban és a mellékhelyiségekben izzó repedések mutatkoznak a falon január eleje óta. A lakás tulajdonosnője, özvegy Strém Ödöné, kikészítette már a kofferokat és készenlétben áll arra az esetre, ha hurcolkodni kell. A szakemberek ugyan megnyugtató kijelentéseket tesznek, de az urasszony három éjjel nem hunyta le a szemét és hétfőn ijedten állapította meg, hogy a falban látható repedések ismét nagyobbodtak. A többi lakásban aránylag kedvezőbb a helyzet.

A legkedvesebb és leggroteszkebb az egészben egy tábla a Logody-utca 63. számú ház bejáratán:

Lakás kiadó!

Miniszeri lakás veszélyben

Az érdeklődés központjában a Logody-utca 63. számú ház áll, miután a Logody-utca és a Lovas-ut a Várba vezető lépcső köti össze és ezen a lépcsőn felmenve, meg lehet figyelni a magasból a kritikus épületet. Lehet, hogy véletlen, de most már természetesen gyanús: ez a Várba vezető lépcső is több helyen meg van repedezve.

A máskor annyira csendes Lovas-ut most háborús benyomást tesz az emberre: mintha lövészárkokat ásnának a munkások. Pontosan a Logody-utca 63. számú ház mellett (ami azt jelenti, hogy sokkal magasabban) van a Lovas-ut 26. számú ház, amelyben Bornemisza Géza iparügyi miniszter lakik. A hétfői helyszíni szemlén megállapították a szakértők, hogy ez a ház is beletartozik a veszélyes zónába. Pontosan a házal szemben a járda szegélye négy nap alatt összesen 28 centiméterrel esuzzott lefelé.

Ijedten fedezték fel azt is, hogy a Vár-bástya több helyen meg van repedezve és ezek a repedési nyomok annyira frissek, hogy a legutóbbi napokban állhattak elő.

Attila-utca 85: Bedől egy lakás

Lent a helyiségben, az Attila-utcában, éppen olyan nagy az izgalom, mint fenn a magasban, ahol előkelő emberek laknak. Az Attila-utca 85. számú ház földszintes, beteges külsejű épület. A szomszédos 87. számú házat lebontották és miután a jépilet emelésére készülnek, igen sok földet kapartak ki a Várhegy oldalából, hogy hely legyen a nagyobb épület számára. Most serény munkások kezdtek meg a tervtől eltérő építkezést, vagyis külön erős fal emelését, hogy a Várhegyet alátámasszák.

Az Attila-utca 85. számú házban szegény emberek laknak. Ebben a házban életveszélyes lakni. A földszintes épület teteje ugyanis alaposan behajlott és ezt a házat egész bizonyosan nem tartarozták már legalább tizenöt-husz év óta. Itt természetesen csak szobakonyhas apró kis lakások vannak — jobban mondva — csak voltak, mert ezek már nem lakások többé.

Az Attila-utca 85. számú házra ki is mondta, igen helyesen, a szakértő-bizottság, hogy ki kell üríteni, ennek ellenére is valamennyi lakó bent van még a lakásokban, mert a szegény emberek nem tudnak márról-holnapra hová hurcolkodni. Egyetlen lakást ürítettek ki, Pál Ferenc házfelügyelőt, mert már tarthatatlan volt a bentlakás. Délután három darab tégla a mennyezetről éktelen robajjal le is esett a padlóra.

A földszintes ház eresze körös-körül úgy fest, hogy az ember csak szivdobogva járhat az udvarban. Nem lehet tudni, melyik pillanatban zuhan le egy-egy nagyobb téglamennyiség.

Hétfőn délután, a házfelügyelőt kivéve, még mindig bent voltak a lakók, sápoztak, remegtek, féltek — de nem hagyták el lakásukat.

Harminc éve csuszik a Várhegy — mondja egy szakértő

A Várhegy csuszásával kapcsolatban természetesen megszólaltak az összes szakértők. Voltak, akik azt állították, hogy a hegy Vérmézőre néző oldala azért csuszik, mert a Várhegy tele van üregekkel, bizonyos időközönként az ilyen üregek beomlanak és így természetesen csuszik a föld lefelé. A Várhegyben kétségtelenül sok burlang és üreg van, azonban inkább a Dunára néző oldalon.

Kevesen emlékeznek arra, hogy a budai Várban már régen voltak hasonló bajok és gondok. 1906-ban a Szentháromság-téren dűlt be a talaj és egy évre rá az Országház-utcaiban támadt