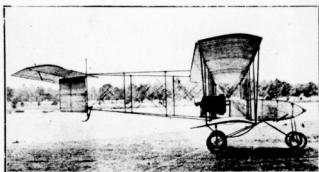


NEMZETI SPORT ÉS AZ AUTOMOBIL = AVIATIKA



Voisin új biplánjának oldalnézete.



BOSCH-

Duplagyújtás
Kétszikra-gyújtás
Gyújtás automatikus szabályozóval



ugyszintén minden más típusu magasfeszültségű, alacsonyfeszültségű és mágnesgyertyagyújtások minden fajta motorok részére.

Új Bosch-gyújtógyertya.

DÉNES és FRIEDMANN BÉCS, XVIII. 1. Mitterberggasse 11.

Külön berendezett műhely mindenfajta gyújtó javítására.

Magyarországi vezérképviselet és lerakat: FRIEDMANN ÖDÖN, BUDAPEST, VI., Dessewffy-utca 29. TELEFON 89—80.



Ez az elsőrangú francia
gyártmány budapestén az
összes kereskedőknél és
Garagekban kapható.

Főraktár:

Oester. Gaulois Pneumatik Ges. m. b. H. Wien IX. 9.



☛ JÓ ÉS PONTOS MUNKA! ☛

Megbízható javítóműhely!

Delaunay-Belleville Autogarage, Waszky és Zachár

☛ a Delaunay-Belleville autógyár ☛
☛ magyarországi vezérképviselete ☛

☛ MODERN GARAGE! ☛

BUDAPEST, VI., NAGY JÁNOS-UTCA 5.

Telefon 101—56.

A tennissz idény kezdetével

Kertész Tódor cég

lawn-tennis rakettek javítására és újonnan hurozására szerződött a világhírű Slazenger cég egyik elsőrangú szakmunkását, ki mindennemű

— raketjavítást és hurozást kiválóan, szakszerűen és gyorsan, szükséghez képest azonnal végez külön raketjavító műhellyel. —
Lawn-tennis és sportárjegyzék ingyen. Kertész Tódor sportüzlete, Budapesten, IV. Kristóf-tér.

MAGYAR AUTOMOBIL GARAGE

TELEFON
FŐNÖK:
126 — 36.

HIRSCH és CSERMELY
BUDAPEST, VII., ARENA-UT 50.

TELEFON
PORTÁS:
174 — 18.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

Modern garage éjjel-nappali üzemmel.
Automobilok bérbe kaphatók órákra is.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

Elsőrangu javítóműhely.

Auto kellékek.

Semperit pneumatikok.

Charron-automobilok vezérképvisellete.

DESTERR. DAIMLER MOTOREN A.-G.
Wiener Neustadt
DIRECTION.

Wiener Neustadt, 1911 május 23.

T. Desterr. Amerik. Gummifabrik A.-G.
igazgatóságának

WIEN.

Continental Pneumatikjuk az Alpesi tura uton, reményeimnek megfelelően, kitűnően bevált. Ugy az én kocsim, mint a másik két Austro Daimler, melyek különben Team díjat nyertek, elől sima, hátul pedig csuszástgátló bőr pneumatikkal voltak szerelve. Mindkét kerék szerelése, dacára a nehéz utaknak, kitűnően bevált.

Teljes tisztelettel

Fischer.

III Tessék specialis árajánlatot kenni. III



TELEFON 65—43.

Leszállított áron Angol Dunlop

forgalomban.

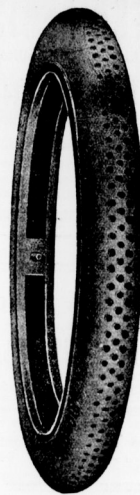
Vezérképviselet:

VAS GÉZA és FIA

automobil részek és aviatikai
kellékek nagykereskedése

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. szám.

ARJEGYZEK KIVÁNTATRA INGYEN ÉS BÉRMENTVE.



III Felülmul minden más gyártmányt. III

Sürgőncim:
DUNLOP BUDAPEST.

Központi
iroda:

VII., Ilka-u. 31.

Telefon: 98-66.

BENZ

Allandó automobil és
motorkiállítás:

V. Lipót-körút 22.

Telefon: 29-24.

magyar automobil- és motorgyár r.-t. Budapest.

Gyártelepek: VII. Ilka-utca 31., VI., Üteg-utca 19. Telefon. 98—66.

Automobilosztályunk szállít:

luxus-, tura- és városi automobilokat, omnibuszokat, szállító-kocsikat és tüzi fecskendőket.

Motorosztályunk szállít: Nyersolajmotorokat, (Diesel-rendszert,) hajódiselmotorokat, gázmotorokat, benzin- és benzolmotorokat, szívógázmotor-telepeket (anthracit, koks, barnaszén, faszén és turfaüzlelésre) szállítható motorokat (lokomobilokat) mezőgazdasági célokra, továbbá építkezési gépek, szalagfűrészek kinematographok stb. részére.

Teherkocsik és tehervonatok 10—100 mm. hordképességig.

3 BENZ-tehervonat a m. kir. honvédelmi miniszterium használatában.

Megbízható!

Zajtalan!

Tartós!

Legolcsóbb üzem!

Ajánlattal, felvilágosítással díjtalanul szolgálunk!

Kedvező fizetési feltételek. Szolid szakszerű kiszolgálás.

MARTON ALAJOS

cs. és kir. udvari szállító

Budapest, IV. Váci-utca 10.

Bördíszműárak, utazási cikkek, ezüst áruk, honi és külföldi iparművészeti cikkek rak-tára. Nagy választék mindennemű sport-versenyekre alkalmas tiszteletdíjakban.

Sportegyletek t. tagjainak engedményes árai!

Kisérelje meg!

és meggyőződik arról, hogy a törv. véd.

„REKORD” AUTÓ-OLAJ

felülmulthatatlan és a legjobb.

Autó-, aéro- és motoranyagok, valamint az összes autókalkatrések gyári lerakata. Megrendeléseket helyben és vidékre azonnal és pontosan eszközöl.

Róka és Társa Budapest,
VI. Liszt Ferenc-tér 18. — Telefon 132—86.

TÖRLEY PEZSGÓ



Kérje minden kávéházban a Nemzeti Sportot!



1911

GRAND PRIX

HEMERY

FIAT

kocsin győztes.

FIAT-MŰVEK Rt.

MAGYARORSZÁGI FIÓKJA

Budapest,

V., Szabadság-tér 17. (Tüzsdapalota).

TELEFON 127—85.

Legizlésesebb uri divat-cikkek

beszerzésére áruházunk férfi divatosztályát ajánljuk. Legjobb minőségű és kitűnő szabású férfi-lehéneműek, gallér és közelők, nyakkendő, kalap, bot, esernyők, nadrág- és harisnyatartók, férfi pipere-árak turista- és sportingek és övek. Swaeter, harisnyák és labtyuk. Vadászmellények, sapkák, hó és sárcipők nagy választékban.

KUNZ JÓZSEF ÉS TÁRSA

Budapest, IV.

Bécs-utca és Deák Ferenc-utca sark.

Kwizda Fluidja

Kigyó-védjegy. Turista fluid.



Rég bevált aromatisz bedörzsölés az inak és izmok erősítésére és edzésére, mint segítőszér közhvény, rheuma, ischias és szabánál. Turisták, kerékpározók, vadászok és lovasok által sikerrel használva elő- és utóerősítésre nagyobb turák után.

Egész üveg ára 2.— K. Fél üveg ára 1.20 K

KWIZDA FERENC JÁNOS

cs. és kir., román kir. és bolgár kir. udvari gyógyszerári szállító

•• KORNEUBURG, (Bécs mellett). ••

Kwizda-féle Fluid valódián kapható a gyógyszerárakban

Főraktár: Török József gyógyszerárára

Budapest, Király-utca 12. és Andrássy-ut 26.

LAURIN és KLEMENT

Magyarországi vezérképviselő Budapesten, IV. ker. Semmelweis-utca 9.



DEUTZER-féle OLAJ

Auto és Aeroplan motorok részére

a legjobb és leginzenyebb kenő anyag.

Tegyen kísérletet a Deutzer-féle olaj alajjal, s azonnal meg fog győződni annak előnyéről. A motor könnyű megindítását elősegíti még hosszabb pihenés után is, a szelepeken és gyűrűkön az olaj nem válik ragadóssá. — Mindenféle olajozóban felhasználható. — Eredeti angol Knight motorolaj mindenféle szelepnélküli motorra, Consistens zsír, mindenféle olaj, Carboid, Acetylit, Tisztogatópaj, Tisztítókendők, Özbörök, Szivacsok, Kocsikéfe, Kocsimóso-czipők Tisztítóesszenciák, u. m. Rapiold, Solarine stb. — Autovox kürtök. Auto és Aeroplan anyagok. Repülőgépek és motorok. Egyedül képviseli.

JAKOB DIETRICH, Wien, IX., Nussdorferstrasse 42-44. — (Telefon 13523.)

AZ AUTOMOBIL

A „MAGYAR AUTOMOBIL CLUB“ HIVATALOS LAPJA.

AZ „AVIATIKA“ ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ.
Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR.
Felelős szerkesztő: LINDNER ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Égész évre 20 korona.
Fél évre 10 „
Negyedévre 5 „

A páris—lyoni vasut alpesi automobilhálózata.

A Páris—Lyon—Mediterranié vasut vagy röviden a PLM a vasutvonalainak érdek-körébe eső gyönyörű alpesi vidékeken automobiljáratokat létesített, amelyeknek fővonala az 550 kilométer hosszú Nizza—Evian les Bains közötti alpesi utat az úgynevezett Route des Alpes. Ez a remek tájképi részletekben gazdag útvonal először a tengeri alpokon vezet keresztül, majd a Dauphiné és Savoja alpesin vezet kerektől, míg eléri a Genfi-tó mellett fekvő Eviant. Az utak mind kitűnőek, amiről elsősorban a Touring Club de France gondoskodott, de a departementek vezetésében is van elég igyekezet arra, hogy tekintettel az idegenforgalomra, jó utakat tartsanak fenn.

Nizzából az ut öt napon át tart s egyes állomásai a következők: Nizza—Barcelonnette—Briançon—Chambéry—Chamonix—Evian. A főtúvonai kiindulási helyén, a Cécile szállodából indulnak ki a hatalmas vörös 12 üléssék, 35 l. e. Berliet-kocsik, amelyeken elől a Correspondance PLM felirat látható. A Promenade des Anglaisen keresztül robogva, amely a nyári szezonban az automobilközlekedésnek nyitva áll, a Var völgyébe fordul az automobil, illetőleg annak árnyékos eucalyptus fasorába, amely kellemesen védi

meg az utazót a melegen tűző napsugaraktól. A Gorges de la Mesela vizesékek mellett, du Cians, Puget—Theniers, Entrevaux és Annot-on keresztül a La Colle St-Michelig (1505 m.) emelkedik az ut, majd a verdoni völgyön keresztül Beau-

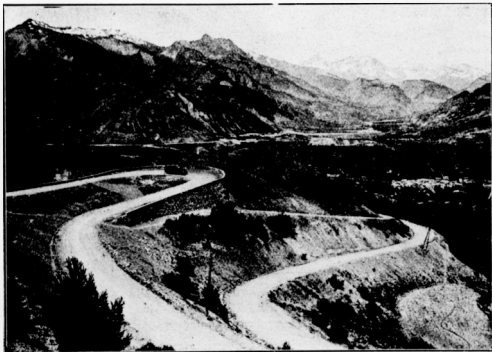
vább az ut a Col de Var felé, melynek magaslatáról remek kilátás nyílik a tengeri alpokra és a völgyben kiesien fekvő Barcelonnette községre. (1. ábra.) Inn lejtősen a Durance völgyében fekvő Guillestre felé kanyarodik az ut, azután a

Durance mellékfolyójának a Guil-nek völgyébe tér át és Chateau-Queyras-ig egy remek felváltó régi kastélyig emelkedik. (2. ábra.) Queyras kastély mellett elhaladva, a Rivière völgyében halad az ut s a Col d'Izoard (2409 m.) átmászása után Briançon várában, a második napi tura végpontjában fejeződik be.

Briançon-ból a Guisan völgyét követe a Lautaret-hágó (2058 m.) felé igyekezik, majd a Galibier-hágót (2658 m.) elérve, csakhamar az Arc völgyében fekvő St-Jean de Maurienne-be, a Mont Cenis vasut állomáshelyére ér. E hegyi vasut utvonaltól követe azután az Isère völgyébe és Chambéry-be, a harmadik napi tura végállomására jutunk.

Chambéry-ből Aix les Bains és Aunéy, majd Thonés érintésével a Col des Aravis-on (1500 m.) keresztül St-Gervais fürdőhelyre s innen Chamonix—Le Fayel-be jutunk. Innen alkalom nyílik a Mont Blanc vasuttal a hegyóriás meglátogatására.

Az utolsó napi tura Le Fayel-ből in-



Részlet a páris—lyoni vasut alpesi automobiljáratának utvonalaiból.
A guillestre-i serpentinek A völgyben Barcelonnette falu.

vezier-ig ereszkedik alá. Beauvezier-ből Colmars-on keresztül ismét emelkedik az ut, míg eléri az Allos hágót (2250 m.), amely alatt fekszik a völgyben Barcelonnette, az első napi tura végpontja.

Barcelonnette-ből az Ubaye romantikus vizesékekben gazdag völgyében vonul to-

A legtartósabb,
ennélfogva leg-
olcsóbb abroncs

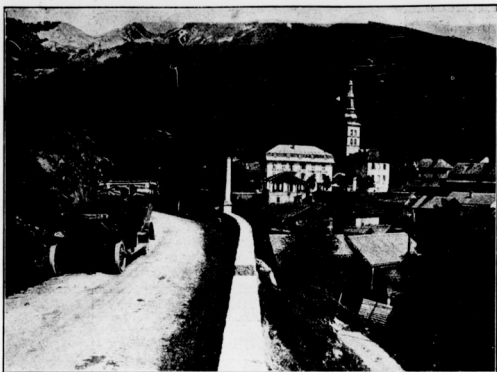
Vezérképviselő és raktár: SALZBERGER SAMU Budapesten, V., kerület, Andrásy-ut 20. szám.

Stock : Westinghouse Autoforgalmi r. t. Páva-utca 10. szám.

PNEU-SEMPERIT

„Stock : Magyar Automobil Garage Aréna-ut 50.“

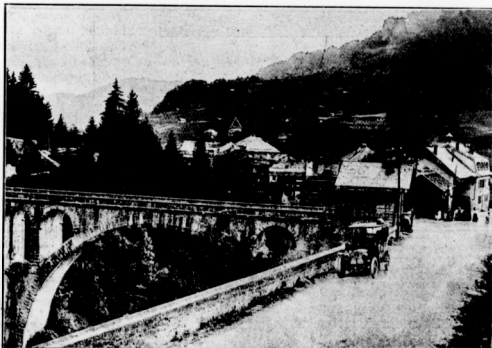
SEMPERIT- Gummiművek



Ut a Col d'Aravis felé Clusaz városkával.



Queyras vára az utvonallal mellett.



Flumet városka a negyedik turanap utvonallán.

dul ki s az Arve völgyét követve, Cluses órásvároskába ér, aztán a Col'de Chatillon (832 m.) legyőzése után a Giffre völgyében fekvő Taningest s végül a Col des Gets-en (1172 m.) keresztül a Drause völgyét és Eviant, a végállomást.

Az utvonallal, amely tetszés szerint megszakítható és részletekben is megtehető, folytonos sorozatát képezi a szebbnél-szebb tájképeknek, az utak kitérők s a lakóság meg tudja becsülni az automobilistákat. Ezen főutvonalból azonban még számos mellékvonalon állanak fenn automobiljáratok, amelyeken mind a PLM utasainak számát szaporítják. Így Clusesből az érdekes Reposoir völgybe; Ausseeből Leschaux-ba, ahonnan a Sandoz mászható meg, Aix les Bains-ból a Bauges hegytömbben fekvő Chatelard-ba; Albertville-ből egyrészt Bourg St-Maurice-ba a kis St-Bernát csoportban, másrészt Brides fürdőhelyre és Pralognan-ba a Vanois csoportban; Modane-ból Lauslebourg-ba; Briancon-ból a Lauteret hágóhoz és Bourg Oisan-ba, honnan gőzüzemű közúti vasút Grenoble-ba visz; Grenoble-ból a Grand Chartreuse-be; Guillestre-ből a Monte Viso lábánál fekvő Abries-ba Chateau Queyras érintésével és Barcelonette-ből Brunières-be. Azonfelül térbe van véve még egy egész sorozata az automobiljáratoknak, amelyek szebbnél-szebb vidékeket tárnak fel az utasok számára és szereznek utasokat a PLM.

Az utazás amellyel igazán olcsó, mert leszámítva a PLM vasúti utazásának költségét, a gyönyörű utat alig kerül 150 frankba. Legcélszerűbb körutazási jegyek vétele, amelyek közül a Páris—Nizza—Route des Alpes—Evian—Páris első osztályon 280 frankba, második osztályon 240 frankba kerül. A modern kereskedelmi szemlében vezetett PLM ilyen módon használja fel az automobil mint közvetítő közlekedési eszköz s ezáltal nemcsak utasainak számát szaporítja, hanem hálára kötelezi a természetkedvelőket éppugy, mint a félreeső vidékek lakosságát.



AUTOMOBIL HIREK

Károly Ferenc József főherceg automobil balesete. Károly Ferencz József főherceg az elmúlt héten este Prágából a sojoviczi tábor felé utazott automobilon a utközben beleütközött kocsijával egy az országúton lámpa nélkül haladó kocsiba. A főherceget a kocsijának rudja érintette, de az automobil gyors lefékezése megakadályozta a baleset súlyosabbá válását. Ez az eset amely az uralkodóház egy tagját érte, talán alkalmat fog adni arra, hogy Ausztriában s utóbb talán Magyarországon is nagyobb figyelmet fordítsanak a lovasjárművek világítására is.

Henrik porosz herceg automobil balesete. A Királyi Magyar Automobil Club Henrik porosz hercegnek balesete

alkalmából részvétét fejezte ki, amit a herceg gróf Andrássy Sándor elnökhöz intézett következő sürgőnnyel köszönt meg: „Für freundliche Teilnahme anlässlich des Automobilunfalls dankt herzlich Heinrich Prinz von Preussen“.

Budapest polgármestere a fővárosi közlekedésről. Bárczy István polgármester, aki az automobilüzemnek ösztön meggyőződéséből hiva, a minap nyilatkozott a főváros közlekedési bajairól. A polgármester szerint a közlekedés lényeges javítása csak akkor várható, ha a villamos vasutak mellett, illetőleg azokkal paralell *autobusz* járatok létesíttetének. Csak hogy az autobuszok járatása ma még tisztázta gummikérdés. Az autobuszok csakis ott rentabilisek, ahol az utak aszfalttal vannak burkolva, mint pl. Berlinben, amely valóságos aszfaltváros. Ott kifizetődik az automobil-közlekedés, mert a kintő aszfalt nem pusztul úgy a gumi-abroncs, mint minálunk. Ha tehát rá akarunk térni az autobusz-közlekedésre, folytatni kell a budapesti utcák és utak aszfaltoztatását. A polgármester, hogy ezen célját előbbre vigye, többek között a Rákóczi-utat is aszfaltoztatni fogja, még pedig ez év folyamán.

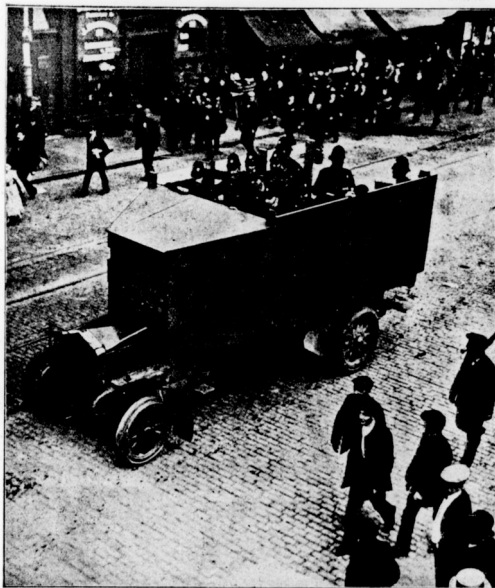
Az automobil-javító ipar megrendszabályozása. Az érdekeltek köréből a kereskedelemügyi miniszter elé oly értelmű javaslat terjesztett, amely az automobil javítóműhelyek felállítását kormányhatósági engedélyhez és magasfokú képesítéshez, — gépészmérnöki diploma — kötéldőnek célozza, s amely továbbá odairányul, hogy az automobilon végzett javítási munkák árszabása hatóságilag szabályoztassék s a hatósági árszabályn túlmenő követelések zsarolásnak minősítetvén, a büntetőtörvény hatálya alá helyeztessenek.

A javaslat benyújtására tényleg indokul szolgálhat az a körülmény, hogy Budapesten igen sok *ugynevett* automobil-javító műhely áll fenn, amelyek nemcsak drágán, hanem rosszul is javítanak. Ezen műhelyekhez azonban legfeljebb a kezdő fordul, aki mindig azt hiszi, hogy a nagy garázsok a drágák, s valamely obskurus javítóhoz fordul, aki azután alaposan elkalapálja a gépet.

Nézetünk szerint a megbízhatóság tekin-

tetében az automobilisták körében kifej-
lődő közvélemény mond itéletet és rossz
javítóműhelyek ugyan foghatnak itt-ott egy
baleket, hanem igazán prosperálni nem
tudnak. A drága árak okául a soffőröknek

szempontjából nem tartjuk tehát szüksé-
gesnek az automobiljavítóiparnak az engedélyhez kötött iparágak közé való sorozását és gépészmérnöki oklevélhez való kötését, sem pedig hatósági árszabály meg-



Londoni rendőr-automobil a nagy streik alkalmával.

nyújtott provízió is felemlítetik s ez már komolyabb kérdés. A soffőrprovíziók valóban megmetyékezik az automobilismust s ezen csakis az általunk már régebben szorgalmazott províziós törvény segíthet.

Az automobiljavítóipar és a közönség

állapítását, hanem egyesegyedül a *províziós törvény* megalkotását.

Ujabb csatlakozások a nemzetközi autoforgalmi egyezményhez. Ujabbban Luxemburg, Svájc, Svédország, Románia és Algír (Franciaország révén) is csatlakoz-

FORD AUTOMOBILOK

a modern kor valódi

gép-kocsija.

20 lóerő—4 henger



5 üléses Double Phaeton K 6800
ára teljes felszereléssel



6 üléses Limousine K 7800
ára teljes felszereléssel

Könnyű súly.

Kevés benzin.

Betokozott szelepek.

Kevés pneumatik.

Egyszerű kezelés.

Kardan hajtás.

Olcsó üzem.

Kitűnő referenciák.

Lamellás kapcsolás.

Magyarországi vezérkép-
viselet és eladási központ:

Hahn Arthur és Társai, Budapest, Üllői-út 52/b. sz.

koztak a nemzetközi egyezményhez miért is a belügyminiszternek a következő rendeletet bocsátotta ki:

108,733
VI-a. / 1911. B. M. számu körrendelet.

Azon államok felsorolása, melyekben a külföldi gépjárművek nemzetközi utigazolvánnyal közlekednek. (1. Valamennyi törvényhatóságnak. 2. A székesfőváros magy.

Ezen államok tehát ez idő szerint Magyarországon (H) kívül a következők:

Ausztria	...	A.
Belgium	...	B.
Bulgária	...	BG.
Franciaország	...	F.
Luxemburg	...	L.
Monaco	...	MC.
Nagy-Británia	...	GB.

részére előírt „F” betűt viselik; továbbá betélapot sem kell Algír részére használni, hanem Franciaország betélapján a „Francia Köztársaság” szavak után zárjelben az „Algír” szurandó be; de a nemzetközi utigazolványok címlapján azon államok felsorolásánál, amelyekből nemzetközi utigazolvánnyal a gépjárműveknek szabad közlekedés van a belföldön biztosítva, „Franciaország” helyett „Franciaország és Algír” tüntetendő fel.

Végül megjegyzem, hogy Monaco, habár külön megkülönböztető (MC) jelzéssel van is feltüntetve, dacára ennek Monaco részére nem kell külön betélapot használni, hanem a Monacóba való közlekedésre Franciaország betélapja használatik.

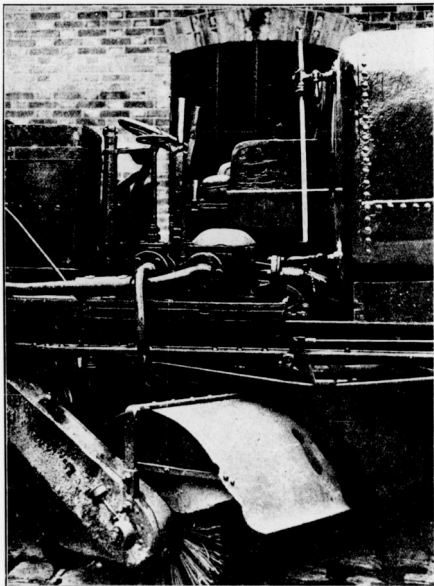
Budapest, 1911. évi aug. hó 12-én.

A miniszter helyett:
Jakabffy S. k.,
államtitkár.

A Daimler gyár r.-t. aszóni gyártelepe. A „Magyar Daimler Automobil-Részvénytársaság” tudvalevőleg automobilgyárat öhajta Aszódon felállítani. A gyár leendő igazgatója, ifj. Tolnay Lajos, a gyárat összeköttetésbe akarja hozni az aszóni javítóintézzettel, amelynek jó hírnévnek örvendő kocsi és karoszeria műhelye van és így olcsó és tanult munkanyaghoz öhajta jutni, melyért csupán azt vállalja, hogy 2 évig felügyeletet gyakorol a kikerülteken. A munkászházak építését és általában a munkásviszonyok rendezését — szubvencióképpen — az államtól kéri a gyár vezetősége. Mindez, de különösen az olcsó és állandó munkaerő elég nagy és sok előny ahhoz, hogy hasonló vállalatokban aggodalmakat keltsen föl a versenyképesség szempontjából. És így az aradi Westinghouse- és az aradi Waggongyár beadvánnyal fordult az igazságügyi miniszterhez, hogy utasítsa el a Daimlergyár kérvényét. Amidőn e hírt fentartással közöljük, megjegyezzük, hogy a tervbe vett összeköttetés a javítóintézzettel a szubvencionálásnak mindenesetre eredeti módja s hogy ez esetben egyedül azon fordul meg a kérdés, nem haladja-e túl a szubvencionálásnak a felszámoló gyárak által is igénybe vett mértékét.

A tartalékpneumatikok által előálló töké és kamatvesztés. Egy számlálóművész kiszámította, hogy mennyit vesz az automobiltulajdonosok összessége tartalékpneumatikok állandó tartása mellett. Az illető az Egyesült Államok automobilállományát vége alapul 500.000 tartalékpneumatik forgalomban lételet tétel zte föl. Ezeknek átlagos ára 47 dollar, tehát a egész mennyiség egy 23.500.000 dollárny tökét képvisel. Miután a tartalékpneumatiknak értéke addig míg alkalmazásra kerül, körülbelül felenyire csökken a tény-

Páris városa új seprő- és locsoló-automobiljának gép-szerkezete.



kir. államrendőrség főkapitányának. 3. Az összes magy. kir. határszéli rendőrkapitányoknak.) (Ez a körrendelet Fiuméra is kiterjed.)

Az 1910. évi 106,000 B. M. számu körrendelet 7. pontjára hivatkozva közlöm, hogy ez idő szerint Luxemburg, Svájc, Svédország és Románia is azon államok közé tartoznak, amelyekből annak valamely hatósága vagy a hatóság láttamozásának fentartásával felhatalmazott valamely egyesület által kiállított nemzetközi utigazolvánnyal a gépjárműveknek szabad közlekedés van a belföldön biztosítva.

Németalföld	...	NL.
Németország	...	D.
Olaszország	...	I.
Oroszország	...	R.
Románia	...	RM.
Svédország	...	S.
Svájc	...	Ch.
Spanyolország	...	E.

Közlöm továbbá, hogy az Algirből származó gépjárművek is nemzetközi utigazolvánnyal közlekednek a külföldön. Az Algirből származó gépjárművek azonban nem kapnak önálló megkülönböztető jelzést, hanem a francia eredetű gépjárművek



Automobil garagék és iparüzemek számára.

Baleset ellen biztosító benzin-raktározás



Nélkülözhetetlen. Számos helyen bevezetve u. m. a cs. és kir. hatóságoknál, cs. és kir. hadügyminis-
teriumnál, cs. és kir. hadtengerészetnél, automobil-
gyárakban, garagékban és ipari üzemeknél.



Kizárólagos gyártási jog tulajdonosok
Magyarország-Ausztriában

Rosenthal és Tsa Bet. Társ.
Budapest, VIII., Üllői-ut 24. (F. bevezető 140-51.)

Teljesen robbanás és tűzmentes.

Martini és Hüneke
szabadalma.

leges tőkevesztésig 11.750.000 dollár volna. Minden egyes tartalékpneumatik súlyát 25 fontban állapítva meg a kocsiának a számológéppel szerinti felesleges megerőltetése 12.500.000 fontot tesz ki, s ha feltételezzük, hogy évente 20 (angol) mértőföld átlagos sebességgel 500 órát jár egy-egy kocsi, úgy a tartalékpneumatik szállítására fogyaszott erő 4.337.000 lőerővel egyenlő.

Sajnos ezen „elvezetett” összegek nem redukálhatók, hacsak nem akarjuk magunkat kitenni annak, hogy valahol az országunkat ragadjunk.

Automobil jelzőtáblák városokban.

Az útjelzőekkel legbőségesebben ellátott országokban is tanácsatlannál áll az automobilista, ha valamely ismeretlen városba kerül, melyen keresztül kíván utazni. Az automobilisták itt mítsem használnak, mert sok esetben egymást hegyben szögben metsző utcákat találunk, amelyeket nehéz megkülönböztetni egymástól. Ezen a hátrányon óhajtott segíteni Frankfurt városa, amely a lámpaoszlopokon és villamosvezetékli oszlopokon alkalmazott színjelzéseket alkalmazott, amely színjelzések azon pontig vezetnek, ahonnan a különféle utirányok szétágnak. A szétágazási helyen feltűnő irányjelzőtáblák mutatják a választandó utat. Ezen jelzés mellett, hogy az automobilistáknak nagy előnyére szolgál, s megkíméli őket használaton idővesztésig, még azon előnnyel is jár, hogy az átmenő forgalmat az illető város által legmegfelelőbbnek talált utvonalakra tereli.

Az első magyar motorosónak-verseny. Az agilis Balaton Club az elmúlt héten teljes sikerrel rendezte meg Balaton-Földváron az első magyar motoros yacht-versenyt. A verseny eredetileg 15-ére volt kiírva, de a verseny közben kitört óriási vihar annak elhalasztását tette szükségessé. Az újabb verseny 19-én folyt le s hendicpej-jei oly sikeresek voltak, hogy az egyes hajókat, dacára a 32 kilométeres távnak, aránylag rövid idő alatt választották el egymástól.

Győztes Márffy Emil „Sólyom” nevű hajója lett. Hajóvezető dr. Márffy-Mantuanó Rezső. Beérkezési idő 11 óra 42 p. 9,2 mp.

II. Purgly Pál „Argus”-a. Hajóvezető dr. Ángyán Béla. Beérkezési idő 11 óra 43 p. 30,4 mp.

III. bálványosi Satzger Géza „Christa”-ja.

Hajóvezető a tulajdonos. Beérkezési idő 11 óra 43 p. 43,1 mp.

Sajnos, a menetidőkről, továbbá a hajó-és motor-méretekről nem tudunk eddig kielégítő felvilágosítást kapni.

A rendezésben különösen Harkányi József elnök és Gróf Széchenyi Alajos jegyző vettek tevékeny részt.

Bár a verseny már elmúlt, mint érdekes dokumentumot, a következőkben közöljük annak feltételeit:

A Balaton Club Balatonföldváron 1911. augusztus hó 15-én délután fél négy óra-ór motoros yacht-versenyt tart.

A versenyben való részvétel feltételei a következők:

1. Részt vehet a versenyben minden sportcélra szolgáló motoros yacht, amelynek gépezete hangtompító szerkezettel (Auspufftopf) és előre-hátra menetre szolgáló vezérművel van ellátva. Díjért szállítással foglalkozó járművek a versenyben nem vehetnek részt.

2. A pálya négyzet alakú, 8 km. hosszú, melyet a versenyzőknek négyszer kell körüljárniuk. A pályahossz tehát 32 km.

3. A verseny időfolyós (hendikep), az időelőnyöket a versenybizottság az egyes yachtok sebességének meghatározása alapján, az egyes yachtok mért sebessége arányában állapítja meg.

4. A sebesség meghatározása végett minden benevezett yacht köteles az 1911. évi augusztus hó 13-án délelőtt 10 óra-ór Balatonföldváron rendez. szokásos felszerelésével és akkora terheléssel megjelenni, amekkorával a versenybe indul.

5. Minden nevező szavaltól azért, hogy a sebességmérés alkalmával, jóhiszeműleg a legnagyobb sebességgel járja a hajóját.

6. Annak a yachtnak a menedéje, amely a sebességmérés alkalmával megállított sebességet több mint 1% -kal túllépi a versenyben, olyképp vétítik számításba, hogy a tényleges menetidőhöz a túllépésnek megfelelő menetidő kétszeresen hozzá számítatik.

7. Minden nevező szavaltól azért is, hogy yachtnak berendezése és terhelése a méréstől a verseny befejeztéig ne változzék.

8. A hangtompító berendezése a verseny egész tartama alatt használni kell.

Tilos tehát annak a kikapcsolása és az égésterméknek egészen vagy részben a hangtompítókészülék mellőzésével való elvezetése.

9. A startvonal a pályának a balaton-földvári külső hullámtörővel párhuzamos oldalán van. A versenyzőknek a start-jelzésig a vonal mögött, vagyis a vonal által elosztott vízterület Szárszó-felé eső részén kell tartózkodniuk.

10. Az indulás jobbra (északkelet felé) történik.

11. A versenybizottság minden nevezővel, aki a 4. pontban megállapított kötelezettségnek megfelelt, a verseny kezdete előtt közli yachtna startolásának pontos időpontját. Azonkívül minden yacht start-ideje előtt 2 (két) percel zászlóval is jelzi a bizottság a start közeledténél időpontját. Startzászló gyanánt sárga mezőjű, fekvő vöröskeresztet zászó szolgál. Két (2) percel az indulás előtt a startzászló a jelzőárboc csúcsán lesz. Egy (1) percel az indulás előtt félárbcra bocsátatik a zászló, a második percc végén levonatik. A második percc végtől lövés jelzi.

12. Minden versenyző yachton egy, a versenybizottság által kijelölt pályabíró lesz a verseny egész tartama alatt.

13. Kitérésre nézve az általános hajózási szabályok irányából, vagyis a megelőzésnek jobb oldalán oly módon kell történnie, hogy a megelőző a megelőzőt balra hagyja.

14. A versenyzőknek a verseny tartama alatt sem egymást, sem a pályajeleket érinteniök nem szabad.

15. A versenyző yachtok egymáshoz legfeljebb egy hajóhossznyira közeledhetnek.

16. Haladni a versenyben csak motor segítségével szabad. Vitorlák, evezők, csákyak stb. használata tilos.

17. A nevezések ajánlott levélben legkésőbb 1911. évi augusztus hó 13-áig a verseny-bizottság elnökének küldendők be Balatonföldvárra. A tét husz korona, amely a nevezéssel együtt postán ugyan-csak az említett címnek utalványozandó.

Tét nélküli vagy elkésett nevezéseket nem veszünk figyelembe.

18. Ha valamely versenyző hajóvezetőnek kifogása van valamely versenyző yacht ellen, vagy pedig észrevenné, hogy valamely yacht ezeknek a szabályoknak bármelyikét nem tartotta meg, a diák oda-ítélése előtt husz korona óvásdíj előzetes lefektetése mellett, óvást jelenthetett be a versenybírósnál.

19. A versenyzők feltétlenül alátétik

Telefon 176—41.

AUTOMOBIL-

Teher- és
Luxus-
automobilok.

WESTINGHOUSE
Garage javító-műhely

== Automobil alkatrészek. ==
NAGY RAKTÁR PNEUMATIKOKBÓL.



Telefon 141—03.

GYAR ARADON

Teher- és
Luxus-
automobilok.

magukat a közölt szabályoknak és a versenybírószám határozatainak.

20. Az első nyertes ezüst hajóplakettet és tiszteletdíjat, a második és harmadik bronz hajóplakettet kap.

Az első díjat legalább két (2), a másodikikat legalább négy (4), a harmadikat legalább hat (6) versenye yacht indulása esetén adja ki a versenybizottság.

21. A versenybizottság alkalmatlan idő esetére fenttartja magának azt a jogot, hogy az indulást elhalassza.

Kelt a Balaton Club versenybizottságának 1911 augusztus 4-én tartott üléséből.

Harkányi József s. k. elnök.

Példásan megbüntetett kődobálók.

A mult héten megemlékeztünk arról, hogy Gróf Húsen Hédervár Károlyné miniszterelnök nejének automobilját a győri országúton megbodobálták követ. A kődobálók a külföldön és graszálának de példás büntetésben is részesülnek. A legutóbb Weidenthalban, Németországban egy kődobáló három havi fogházra ítélték, Salzburgban pedig pláne hathavi nehéz büntetéssel sújtott a törvényszék egy kődobálót, aki többször dobált meg egy nagy automobil tásaságot.

Uj automobilrekord. A brooklandi autovereny pályán L. Hornstedt három uj könnyű kocsi rekordot állított fel 27 lőeres Benz kocsiával. Hornstedt a fél mérföldet repülő starttal 17-4 mp. alatt (167 km. órasebesség), a kilométert 21-8 mp. (165 km. órasebesség) és a mérföldet 27-4 mp. alatt (154 km. órasebesség) futotta be.

A Benz & Co. Rheinische Automobil und Motorenfabrik A. G. augusztus hó 22-én tartotta meg 51 részvényes jelenlétében, amelyek 8.403.000 márka tőket képviseltek, ez évi rendes közgyűlést. Dr. R. Brosien, a felügyelő bizottság elnöke jelentette, hogy az üzemi kiadások 156.000 márkával emelkedtek, ezzel szemben a kereskedelmi kiadások 99.000 márkával csökkentek, ami 60%-al megnövekedett gyártás mellett mindenesetre öröndetes tény. A bemutatott üzletjelentésre

utalva bejelentette, hogy a részvénytőkének 8 millió márkáról 12 millióra való emelése már keresztülvitetett. Az ezen transzaksió által előállított agiónyereség 936, 456 márka összegben a tartalékalaphoz csatolattolt, amely 2.088,610 márkát tesz ki.

Egy részvényes kérdézősködésére az elnökölő bejelenti, hogy a gyár telkeinek értéke emelkedőben van s jelenleg a vételár háromszorosával vehető egyenlőnek.

Az osztaléknak 12 millió márka után 8%-ban való megállapítása tudomásul vettett és elhatározottat a társulat nevének Benz & Co, Rheinische Automobil und Motoren Fabrik A. G.-re való megváltoztatását (ezelőtt Gasmotoren Fabrik volt). Végül az üzletmenet felől adott öröndetes felvilágosítás után a vezetőöcsnek egyhanglag köszöntet szavazottat.

A Lyoni Motorcycle Club motorkerékpár versenyre különös érdeklődést érdemel, mivel tulajdonképp egy angol-francia motorkerékpár match volt. A verseny egy 180 kilométeres és emelkedésekben bővelkedő körpályán tartott meg 14 angol és 13 francia motorkerékpáros részvételével. Csúpan az első 6 hely került csapatverseny szempontjából beszámítás alá. A verseny egyéni győztese az angol Rose lett 51. e. Triumph motorkerékpárral 3 óra 22 p. 10 mp. alatt, míg a többi öt helyet a franciák foglalták le. A csapatversenyt így tulnyomó pontszámmal a franciák nyerték meg. Egy ugyanaznap megtartott 5 kilométeres hegyi versenyt szintén a francia csapat nyert meg s ezuttal az egyéni győztes is francia volt: Debatene (Gillett). A második helyet a szintén francia Escoffier (Magnat-Debon) foglalta le, míg az angol Rose csak a harmadik helyre tudott bejönni.

Jeun chauffeur d'automobile. Parle le françois l'allemand l'hongrois et le roumain, cherche engagement dans une bonne maison. N'importe quell reparation je fait moi même.

L'adresse au Club d'automobile.

A legészakibb automobiljárat. Az északi országok iránti turistaérdeklődés oly mérvet emelt, hogy a rendes kocsijáratok nem képesek a megnövekedett forgalomnak megfelelni. Legutóbb a sark-körön fekvő Murjek községet köbtették össze Jockmook és Junkarháallan egy közö-
séggel automobiljáratral, amely minden-
esetre a világ legészakibb automobiljáratára.
A járat remek vidéken vezet keresztül, s
használatá körülbelül 20 koronába kerül.



PEITSIK KÁROLY
fényképezési cikkek
szaküzlete

BUDAPEST,
IV., Városház-utca 1.
(Kossuth Lajos-utca sarkán.)

Legmodernebb fényképezőgépek és látszócsvek.

Artyegyek díjmentes. Amatőr felvételek kidolgozása.



**FOGTECHNIKAI
és FOGORVOSI
MŰTEREM**

BUDAPEST
IV. KÖRÜLT 26. l.
Rendelés
Unneap 9-6 ig
9-18

Fogpótlások (a gyökér el-
távolítása nélkül is) arany-
ban és vulcanitban. Száj-
padlásnéküli fogpótlá-
sok u. m. amerikai hidak,
csapos fogak és arany
koronák a legművészebb és
természetű kivitelben.
Arany, porcellán, amaigam
és email tömések (plomb-
bák), fogházak teljes ér-
zéstelenítéssel csakis

Edelmann József dr
és Márfai Arthur
egyet. orvos - fogorvos.

Királyi Magyar Automobil Club



hivatalos közleményei.

Elnök: gróf Andrassy Sándor. **Igazgatószám:** Bláthy Ottó Titusz, gróf Esterházy Mór, báró Hatvany Károly, bátorkeszi Kobek Kornél, kis-
cétényi Kovács László, id. Krisztinkovich Béla (ügyvezető igazgató), gróf Károlyi Imre, gróf Széchenyi István, báró Vécsey László, gróf Zichy
Béla Rezső (e nélkülfeletts). **Választmány:** Az igazgatószám tagjain kívül gróf Andrassy Géza, felsőványi Baruch Jenő, dr. Bayer Deszö, Bláthy Ottó
Titusz, Csonka János, dr. Delmár Tivadár, Esterházy Mór, gróf Farkass Lajos, Haltenberger Samu, báró Harkányi János, báró Hatvany Károly,
gróf Károlyi Imre, Kobek Kornél, gróf Korniss Károly, Kovács László (kiscétényi), Kovács Elemér dr. klubgyűző, Krisztinkovich Béla, dr. Nagy Sándor, Pap
Géza, Posner Alfred lovag, ifj. Róck István, Schimaneck Emil, Szabó Lajos, Széchenyi István gróf, Varró Indár dr., Vécsey László báró, Windischgrätz
Lajos hgy, Zichy Béla Rezső, Zuna Veno. **Meghívott tagok:** dr. Bárczy István és dr. Boda Deszö. **Titkar:** ifj. Krisztinkovich Béla. **Clubhelyszög:** IV.
Kigyó-ter 1., (Királyi bérpalota). Közös helyiség: Magyar Aero Club és Magyar Királyi Önkéntes Gépkecsző Testület. **Hivatalos órák:** Iroda: d. e.
10-12-ig; d. u. 4-7-ig. **Titkarság:** d. u. 5-7-ig. **Sürgöncyim:** Autoclub Budapest. Telefonszám: 11-70.

North British Rubber Co.

„CLINCHER“ PNEUMATIK.

Staub & Co., Mánedorf (Sveiz)

PÁNCÉL PNEUMATIK.

AUTOMOBILIA

Budapest, VI. Liszt Ferenc-tr 8. szám

BŐRANTIDERAPANT GYÁRTÁS (metegen).

FUTÓFELÜLET KÉSZÍTÉS. KÖPENY,

TÖMLŐ JAVÍTÁSOK.

AVIATIKA

A „MAGYAR GÉPREPÜLŐK SZÖVETSÉGE“ HIVATALOS KÖZLÖNYE. ... AZ „AUTOMOBIL“- ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22. II. em. 27.	Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ. Izgatkozó: FRIEDRICH NÁNDOR. Szerkeszti: Dr. MASSÁNY ERNŐ.	ELŐFIZETÉSI ÁR: Égész évre 20 korona Fél évre 10 Negyedévre 5
--	---	--

A repülés jövője.

Ha valaki ezelőtt két évvel mert volna beszélni személyszállító repülőnről, amelyen csukott karosszéria van, — úgy, mint az automobilon, — légi kocsis vezető és 3—4 utas ül benne teljes kényelemmel, bizony mindenki kinevette volna. Ma már teljes sikerrel végeznek próbát egy ilyen járművel, melyet Blériot készítettett egy igen jól ismert francia sportbarátnak, H. Deutsch de la M-nek. A repülés, egy sportbeli, mint kereskedelmi értéket tekintve, nagyon haladt. Két évvel ezelőtt még az ujjainkon megtudtuk számlálni a repülőni tudó emberek számát, kik ma már 1000-en felül vannak és ha az aeroplán-omnibusz tulajdonos teljesen képzett pilótát akar—szólaljon fogadni, hát megteheti: 5—600 koronáért havonta már képzett repülő soffit kaphat.

Hogy ez mit jelent, azt csak az tudja megbecsülni, aki elejétől kezdve figyelemmel kísérte az aviatika keletkezését és szédületes fejlődését. Pedig az aeroplán még ma is nagyon tökéletlen, befejezetlen és kísérleti gép. melynek további fejlesztésére beláthatlan tér nyílik.

A mai kísérleti stádiumban levő gépekkel repültek Londonból Párisba 4 óra alatt, megelőzve az expressz-vonatokat és a gőzturbinás tengeri hajókat; ilyen repülőgéppel értek el 3300 méteres magasságot, 130 km. óránkénti sebességet és repültek 700 km-t egyfolytában. 1908 elején még Henry Farman éppen hogy önmagát volt képes levegőbe emeltetni a gépével, ma már 3—4-féle gép is van, melyek 10—12 utassal képesek repülni. Egy éve még az aeroplán a legbizonytalanabb, legkevesebbé bizalomgerjesztő szerzsm volt, ma a pilóta úgy hozza ki gépét a hangárból és ül bele, mintha kisebb légi utas készülné mintha automobil kirándulásról lenne szó.

Ha valaki egy évvel ezelőtt légi utak rendszersítéséről mert volna álmodni, szöbe sem álltak volna vele. Ma Angliában, Brooklandsból, mint központból, rendszersített járatok vezetnek Rightonba és Hendonba, Franciaországban a katonai pilóták által követendő légi utak az egész országban rendszersítve vannak. Németországban törvényeket csinálnak, hogy hol szabad repülni, hol nem. Ezek a tények megvilágítják és fogalmat alkotnak a leglaikusabb közönségnek is arról, hogy az aviatika milyen lépésekkel halad előre és hogy milyen szolgáltatásokat fog tenni a világnak azáltal, hogy egy új közlekedési eszközt ad az emberiségnek.

A nyugati államokban már megjelentek az aviatikusok számára készült térkép-kiadványok.

Vasutovonak, folyók, templomok és tornyok más jellegzetes, feltűnő vidékismertető jelek könnyen felismerhető módon vannak a térképre rajzolva, úgy hogy a pilóta könnyen tájékozódhatik, még ha 2000 méternyi magasságban és 100 km. sebességgel. Most halad, ha az aviatikus utnak indul, maga elé teszi a térképet, az irányítót és így repül mérföldet mérföld után messze, magamögött hagyva egyik falut, várost a másik után.

Manapság tehát semmi akadály a sincs annak, hogy a gazdag ember csinos nyélvűlées aeroplánt vegyen és a szórakozó-helyeket ne vasuton vagy automobilon, hanem ezen keresse fel; még az sem szükséges, hogy maga tudjon repülni, hiszen fogadhat pilótát a szolgáltató. Nem okos az a nép, mely nem látja be az aeroplán közel jövőben való ipari és kereskedelmi hasznosíthatását, hiszen már mai kezdetleges állapotában is, a sporton kívül, praktikus célokra hasz-

nálják. Egy nagy, Perzsiában működő olajbányász-társaság belátván, mily óriási előnyök származnak abból, hogy felügyelői aeroplánon járják be a bányák óriási területét, egy felügyelőt Párisba küldött, hogy megtanuljon repülni és repülőgépet vegyen. Ugyancsak aeroplánt voltak kénytelenek venni egy dél-amerikai vasut traciózás felügyelői, mert más közlekedési eszköz nem állott rendelkezésre a rossz utak és a nagy távolságok miatt. A felderítésben aeroplán első-rangu segédeszköz az aeroplán; ezért dr. Douglas Mawson délsarki expedíciójában fontos szerepet szánt a magával vitt monoplánjának, mely 90 km. sebességgel 400 km-nyire tudja utasait elszállítani. Aeroplánon szállították az angol koronázási körmenetet ábrázoló filmeket, az angol vidéki városokba úgy, hogy a mozgóképek jászották már a körmenet jeleneit, mielőtt még a király visszatért volna kastélyába.

Az aviatika óriási fejlődését bizonyítja még, hogy Santos Dumont, Wilbur Wright mai fogalmak szerint alig küszk a levegőben, mert első gépeik sebessége nem lépte túl a 40 km-éter sebességet. Farman az ő Voisin-gépén már 48—50 km., Wright Franciaországban yedig közel 60 km. sebességgel repült. A következő Farman-gép már 70 km. sebességet ért el. Ezután jöttek agyorsabb monoplánok, melyek hamarosan 80—90 km. sebességet értek el.

De ez mind semmi, a legújabb verseny-monoplánok sebessége 125—130 km. óránként és nem telik bele egy év, tulszárnyaljuk a 150 km-t.

Hogy hol a határ, azt nem lehet tudni, valószínűleg túl a 200 km-en. A levegő különben ideális közeg gyors közlekedésre és ennek következtében előrekiz majd

REKORDOK
jelentegi állása.

IDŐ	TÁVOLSÁG	SEBESSÉG
Farman (Farman H.) 8 ó. 6. 12 p. 47 mp. Etampes, 1910 dec. 18.	Olieslager (Blériot) 625/2 kilom. Kléwitt, 1911 július 17.	Nieuport (Nieuport) óránként 133/136 km. Mourmelon, 1911 június 21.
MAGASSÁG	IDŐ-REKORD UTASSAL	MAGASSÁGI REKORD UTASSAL
Felix (Blériot) 3490 m. Etampes, 1911 augusztus 5.	Amerigo (Aviatik) 3 ó. 6. 19 p. 39 mp. Habsheim.	Montalent (Bréguet) 2250 méter. Brookland, 1911 augusztus 9.

az idő, is, mikor az aeroplán versenyezni fog a vasutal, gőzhajóval és autóval. És ez a nagy gyorsaságú gépek segítségével lesz lehetővé téve, mert sebes és súlyos gépekkel szemben már a meglehetősen erős szérlomok is tehetetlenek. Hiszen a mai gépek is elég érzékenyek a széllel szemben, mert jó pilóták kezében másodpercenkénti 18—20 méteres szélben is repülnek. Ha meglesz a minden szélben repülni tudó aeroplán, ez is nagyban hozzá fog annak népszerűségéhez járulni.

Bizonytalanságával és veszélyességével kapcsolatban sok rosszat mondanak az aeroplánra. Ebben sok tévedés és sok bizalmatlanság rejlik, mely nem mindenkor indokolt. Így például azt hiszik, hogy ha az aeroplán motorja a levegőben eláll, akkor a gép és pilóta metthetetlenül elvesztett, mert nem tudják azt, hogy különösen, ha a pilóta elég magasban van magának siklórepülés közben mindig jó leszállási területet választhat.

Wittmann.

kusokat beleülteték, úgy ezeknek hetven százaléka két hónapon belül felülmulja Székely eredményeit s ezt bebizonyítandó, ha Szabadka város társadalma összefog s lehetővé teszi egy Gnome-motor beszerzését igéri, hogy két hónapon belül az össze osztrák rekordokat saját gyártmányu gépével felülmulja.

Már most ismerve a magyar faj kiváló pilóta kvalitásait és rátermettségét, meg vagyunk győződve, hogy úgy ő, mint Budapesten és szanaszét az ország egyéb részein elrejtetten dolgozó társai ez ígéretek által felkeltett vára-közásainak ugyancsak huszárosan megfelelnek s nemcsak az osztrák, de még a francia pilótákkal is méltó versenyre kelhetnek, mert bennök meg van az is, ami a franciáknak hiányzik — a nyugodtság és megfontoltság.

De mint a multban szerzett tapasztalatai igazolják, egyben tévedett s ez az, hogy az ő nyílt és vakon bízó hité-

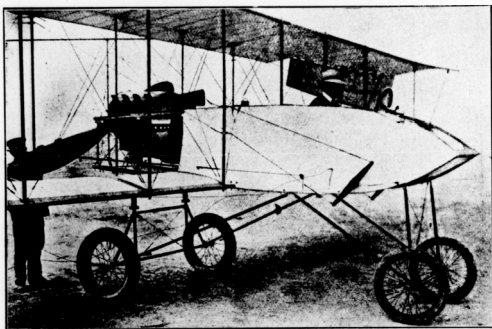
hogy mi ezt nem tesszük, az oka csupán abban rejlik, mert nem akarunk régi fájó sebeket újból felszaggatni. Talán nincsen már messze az az idő, amikor a magyar aviatikára is újabb és szebb napok virradnak, azért felejtjük a multat s dolgozzunk inkább a jövőnek a jövőért.

A magukra maradtak, az elhagyottak igen sokan vannak, aki nem kísérik éber figyelemmel a hazai eseményeket, annak azok számáról halvány sejtelmek sincs. Akik az emberi találmányok eme legragyogóbbikának művelésére szentelték életüket, azok nemcsak vagyont, de ábrándjaikat is feláldozták. Eleinte még csak ment valahogyan. Akadtak itt is, ott is mecénások, akik a legszükségesebbekkel őket kisegítették, de amiközben ezeknek várákozása és remélt anyagi részesedése elmaradt, illetőleg nem vált valóra rövid időn belül, elvesztették bizalmukat és türelmüket; a hir, a dicsőség kapuját akkor csukták be előttük, amikor fáradtan, de törhetlenül küzdöket attól egy lépés választotta el. A családias mindkét táborban nagy volt. Az egyikben azért, mert úgy vélték, hogy érdemtelenségre pazarolták pártfogásukat, a másikban pedig, mivel egy magasabb lételet továbbművelésének lehetőségétől fosztották meg. Mindkettőjüknek igazuk volt, de csak részben és pedig azért, mert az aviatika művelésének és pártolásának módját nálunk elhibázták.

Ha mi magyarok nem szegyenkezünk s úgy, amint nem restelték sem a németek, sem az angolok és oroszok, hanem azok példáján előbb a már akkor igen fejlett aviatika gyártmányaira fordítottuk volna az elpocsékolott százszázalékos legalább egy részét s arra törekedtünk volna, hogy előbb kitűnő magyar pilótákat neveljünk, akik az érdeklődést itthon ébrentartva, később a magyar konstrukciók számára is tudjanak támogatást előteremteni, akkor ma már legalább is a német vagy az ang. aviatika színvonalára emelkedtünk volna. Így azonban elforgácsoltuk erőinket. Sokaknak jutott egy-egy cseppnyi segítség és ez a lassankénti adagolás okozta veszítünk. Bizton állítjuk, mert a mindig csalatkozhatatlan történelem tanított meg bennünket, hogy ha tovább is ezen az uton haladunk, ugy-még sok-sok idő fog eltelni, amíg némi számbavehető eredményeket elérhetünk.

A magyarnak nem kenyerre az összetartás, sőt nem egy példát tudni megemlíteni, a magyar aviatikusok egy jó része sem „volt” az. Talán most időfordulás előtt állunk. Okulásra volt elég alkalom. A külön-külön való küzdelem meddőségét beláthatták. Miután veszténi valójuk már úgy sincs, egy újabb próbával nem kockáztatnak semmit. Szabadítsák ki magukat eddigi dicselelő állapotukból. Ne ők alkalmazkodjanak azokhoz, akik csak szóval bíztatták őket: ne kárhóztassák magukat továbbra is a kérégetek szerepére, hanem fogjanak együvé, tartsanak össze, ne

Voisin új biplánjának chasis-ja.

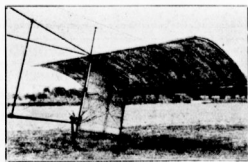


Az elárvult hangár.

A Szabadkán megjelenő „Bácskai Hírlap” f. évi augusztus 23-iki számában a fenti cím alatt vezércikkben foglalkozik Szárits János ismert aviatikus ügyeivel és sajnálkozik, hogy konstátálja a szabadkai helyi aviatika megfenekését. Szárits a vezércikkre nyomban válaszolt s levele érdekes körképe a magyar aviatikának, miért is indíttatva éreztük magunkat, mint a Magyar Géprepülők Szövetségének hivatalos lapja a levél tartalmával részletesebben foglalkozni.

A szóban forgó levél írója látszólagos kudarcéránt — hogy anyagi támogatás hiányában nem állott módjában jelentősebb eredményeket elérni, — magát Szabadkát, az ő szülővárosát okolja, mert annakidején az általa kibocsátott 400 drb 10 koronás részvényből mindössze csak 107-et jegyeztek s így a további kísérletekhez szükséges 4000 koronát nem tudta megkapni. Kijelenti továbbá, hogy ha a Pischoi-gépbe a Rákossan most működő aviatika-

vel a társadalom egyes csoportjától, annak egyedeitől, várt az egyes számú kérésük neki és minden magyar aviatikusnak, akik ilyen uton-módon vélik céljaikat elérni, hogy mielőbb beteljesedjenek álmaik. Mert ezek csak álmok, rőzsásak, utopisztikusak, amelyekből az ébredés igen-igen nagy lelki rázkódtatást okoz. A Száritsok sorsa nem egyedül álló! Aki ismeri a magyar aviatika rövid, de meglehetősen elszomorító történetét, az a hasonló eseteknek egész légiójával tud példálózni s



Voisin új biplánjának magassági és oldal-kormányja.

esínáljanak városi és megyei aviatikát, hanem azok segítségével, akik igazán ázártenilem és szeretettel csüggenek e szent ügyön, teremtsenek magyar iskolát, magyar repülő géppárt. Azokat pedig, akik — mint ősszel a szeret-hulló falevelek — mostoha viszonyaink miatt idegenbe vetődtek, hozzák haza, ne engedjék tudásukat és tapasztalataikat a mi érdekelletéseink szolgálataiban kamatoztatni, hanem kössük le őket itthon, adjunk a tevékenységre körünkben alkalmat.

Addig, amíg ezt el nem érjük, szemrehányást nem tehetünk sem nekik, sem másoknak.

Az élet ma nemcsak ideálokból áll, az élet ma rideg fizet és üzleti alapokra kell magunknak is helyezkednünk. Ezt pedig csak akkor tehetjük, ha erőnket és szorgalmunkat egyesítjük s nemcsak öncélokot, hanem közöset is követünk. Ez az imént alakult Magyar Géprepülők Szövetségének mottója, ezért nem támogat partizán törekvéseket s ezért igyekszik mindenkor s mindenhol, ahol erre alkalom kínálkozik, az egészek, az egyetemes magyar aviatikának érdekében még az utolsó szeg is megszerezni. Ha tagjai állhatatosak, ha nem csüggednek és ami fő, egy kis türelemmel rendelkeznek, úgy ennek a kérelmetlenül és minden vonalon ridegen érvényt szerzendő elvnek megteremnek gyümölcsei.

Ma még kevesen vagyunk, de igazunk tudatában bizalommal törtétnünk előre. Aki a mi céljainkat nem akarja magáévá tenni, az talán a magyar aviatikának nem is híve. Ha a németek és a franciáknak a miénkhez hasonló szövetséget a népek millióit tudták egyesíteni, úgy mi magyarok sem maradhatunk tétlenek s nekünk is meg kell mozdulnunk. Még nem késő! Még megakadályozhatjuk az idegenek és gyártmányaik újabb invázióját, de vigyázzunk és siessünk, nehogy a holnap már pótolhatatlan legyen!

HIREK.

A magyar aviatika a képviselőházban. Folyó hó 2-ára Szemcsényi György, orsz. képviselő interpellációt jegyzett be a házban a magyar aviatikának az állam részéről az eddiginek fokozottabb mértékben való pártolása céljából. Ha a parlament a magyar aviatikusok sorsát magáévá teszi, úgy sorsuk jobbra fordulása küszöbön áll s a társadalom részéről is több érdeklődést várhatunk ezental. Az interpellációban foglaltakról jövő számunkban fogunk beszámolókat adni.

Kvasz András a Sacelláry díj nyertője. Az elmúlt héten nagy esemény volt a Rákoson. A Magyar Géprepülők Szövetségének egyik törekvő s igazán bámulatra méltó kitartása tagja a Magyar Aero Club után kitűzött Sacelláry díjat (500 kor.) végre megnyerte. Kvasz András volt augusztus 30-án az este hőse, aki Zseléi típusú monoplánnal e díj feltételei értelmében megrepülte a kívánt egy kör s azonkívül egy jól sikerült hurkoyvatlatot is megtett. A Magyar Aero Club kiküldött sportbiztosa Kvaszt melegen üdvözölték s a rákosi aviatikusok a vállukon vitték be őt hangzárrába.

A repülés hosszú, küzdelmes fáradozás eredménye s egy szebb jövő biztos előhírnöke. Anyi

nélkülözéssel és annyi keserűséggel talán senkinek sem kellett odakünn megküzdenie s ezért talán sohasem kívántunk aviatikusnak az élt sikerekhez oly szívőből szerencsét, mint éppen neki.

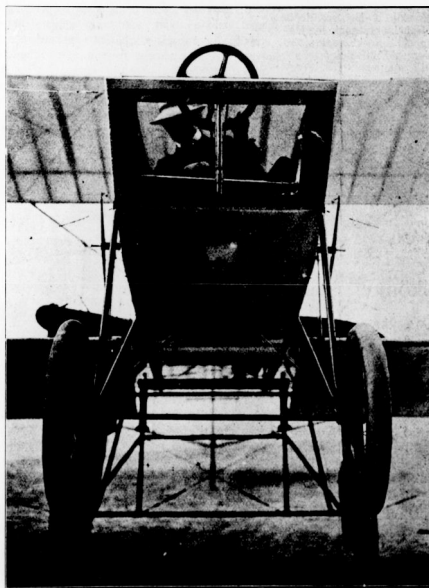
A Rákoson hova tova derűsebb idők lengedeznek és nem sokára már talán valamenyen igazán számyra keleinek, hogy a magyar aviatika ügyét döntő diadalra juttassák.

Lányi-Lanczendorfer Antal, aki az utóbbi hetekben a Rákoson végzett szép repüléseivel közfigyelmet keltett, a mult vasárnap Badacsonyanban néhány kitűnően sikerült produkcióval ejtette csodálatba az ott időző nyaralókat. Az a hatalmas lelkesedés, amely akkori vállalkozása nyomán támadt, csak még inkább fokozódott s

egyesülés annyira megerősödhetik, hogy hozzáfoghat terveinek végrehajtásához.

Mint értesülünk, Lányi közeli a hetekben a Dunántúl több helyen befogja mutatni repülését.

A Michelin-díjra, amelynek ez évi első jelöltje Vedrines volt, multkori 811 km-es repülésével, folyton újabb és újabb versenyzők akadnak. Most legutóljára Hélen küzdött érte. Ez az igen fiatal aviatikus, aki csak néhány nap előtt tette le a pilótavizsgát, 102 km. 400 m. hosszú fordulót szemelt ki Béthény mellett vállalkozásának színterül. Háromszori meg-



Az új Voisin-biplánjának mellősi átlátszó része.

szinte elemi erővel tört ki, amidőn másnap, hétfőn este 7 óra körül Lányi újból felszállott, néhány perc alatt átrepülte a Balatont s Fonyódon óriási lelkesedés közében simán lejtett.

A kitűnően sikerült repülés újból bebizonyította a Lányi kiváló pilótaképességeit, bátorságát és ügyességét. Az a felejtetlenség, mely látvány, amelyet az alkonyegén a Balaton felett repülő gép nyújtott, a nézőkre mély hatást gyakorolt s ennek bizonyosságát sokan az ottani társadalom előkelőségeiből nyomban be is iratkoztak a Magyar Géprepülők Szövetségébe, így honorálva a magyar aviatikusok kitartó fáradozását és lelkesedését. Ha a szövetség tagjainak felszállásai alkalmával, a szövetség érdekében mindig ilyen akciót lehet kifejteni, akkor rövid időn belül az új

szakitással együtt összesen 13 ó. 49 p. 19 mp-ig repült s ez alatt 1126 km. 400 m-t tett meg, ami 81 km-nyi átlagos sebességnek felel meg. Így tehát Vedrines leszorult az első helyről s ha a díjra komolyan pályázik — ami valószínű, — akkor újból kell indulnia.

Voisin új hadi típusú biblájja, amelyet mellékelt képeinken mutatunk be, 9 méter hosszú, íesztávola 16 méter, összfelület 35 m² és 60 HP 8 cilinderes Renault-motornal van felszerelve. Igen érdekes újítás a gépen a chassis mellősi alsó oldalán elhelyezett üveglap, amelyen át a pilóta a leszállásra kiszemelt területet jól szemmel tarthatja.

A sztrájkötő aviatika. Az imént lezajlott nagy angol sztrájk alkalmával,

többen arra a gondolatra jutottak, hogy a szünetelésre kárhoztatott vasutak helyett az aeroplánokat használják fel személy- és postaszállításra. Így például az egyik nottinghami fonógyár igazgatója, aki a zavarások idején Londonban tartózkodott, a Blériot-társasággal hazaszállítás érdekében már szerződést is kötött, Maurice de Cros motorgyáros viszont Worthington—Camberland—Carlisle között rendezett be Farman-biplánokkal rendszeres járatokat s ha a kísérlet ugyanolyan jól bevál, mint az eddigi jegyvadás, akkor London és Anglia déli partjain levő fürdőhelyek között is szervezik az új közlekedést.

A Michelin-tévések, akik a Deutsch de la Meurthe-el egyetemen franciaországnak ma legnagyobb mecénásai, a francia aero-klubnak újabb díjat ajánlottak fel kitűzésre. A feltételek értelmében az a pilóta, aki 1912 augusztus 15-éig egy 10 méter átmérőjű körbe, egy repülés közben a legtöbbszor betárolt aladobott lövekekkel, az 50,000 frankot kap. Minden versenyzőnek leg-

alább is 5 darab 20 kg-nyi súlyt löveget kell magával vinni s a cél felett legalább is 200 méternyi magasságból átrepülvé, a lövegeket a célul kitűzött körökbe kell dobni.

Betegszállításra használták fel az aeroplánt a múlt hó 17-én Frankfurt a-o-ben. T. i. Hoffmann pilóta utasa, Steffen hadnagy, egy turarepülés megkezdése előtt, a repülőgéphez való beszállásakor idegrándulást szenvedett, akit automobilon akartak orvoshoz vinni, azt kívánva, hogy a leg-rövidebb uton Berlinbe vigyék, miért is néhányan a gépbe emelték, s Hoffmannal Berlinbe repült. Rögtön a baleset után jelentést tettek Johannisthalban, ahol Steffen-t itt már orvos várta. Az érdekes repülés minden incidens nélkül végződött s így a beteg gyógykezeléséhez nyomban hozzá-foghattak.

Bírkanyárra zuhant nemrégiben Svájcban Wieland, midőn saját szerkezetű gépén Bier-be repült. Az aeroplán légsavara ugyancsak nagy pusztítást vitt véghez a nyájban, amennyiben ötöt nyomban megölt s néhányat ugyszólván teljesen szétvágott. Wieland könnyebb természetű sérüléseket szenvedett.

Automobil és repülőgép összeütközése is volt immár. Ez a majdnem hípermodern baleset New-Yorkban történt amikor Filenx a várost átakarta repülőn. Motorhiba miatt egyszerre csak le kellett szállania, mivel azonban igen alacsonyan repült, már nem érthette el a város külső szélét s benne a Nassau-street-en kellett földre ereszkednie éppen a legnagyobb forgalom idején.

A repülőgép egy éppen tova száguldó automobilból surolt s ennek következtében erősen megsérült. Az autónak nem történt komolyabb baja.

A stuttgarti technikán a dinamikus repülés számára tanszékét állítottak. A kisméretű előadó tanárt a württembergi kultuszminiszterium még az elmúlt évben a berlini Wright-társaságnál kiképezte s most még egy Wright-gépet is vásárolt, hogy így a hallgatók számára tényleg gyakorlati értékű előadásokat is tarthasson.

A Magyar Géprepülők Szövetségének hivatalos közleményei.

A Szövetség teljes tisztikara egyelőre még nincsen megválasztva. Ügyvezető-igazgató: **Massány Ernő dr.** Pénztárnok: **Antolik Andor dr.** Sörgöncim: **Géprepülők Budapest.**

A Szövetség helyisége: **Budapest, VIII., Főherceg Sándor-utca 8. sz.** (Régi Országház.) Hivatalos órák: kedden, csütörtökön s szombaton délután 4 órától 7-ig

Jegyzőkönyv.

Felvetették a Magyar Géprepülők Szövetségének 1911. augusztus 11-én tartott második közgyűlésén.

Jelen voltak: Adorján János, Antolik Andor dr., Berend József, Dobos István, Doleschall Emil, Fejér Imre, Kolbányi Géza, Kurmán Lajos, Kvasz András, Lányi Antal, Létai András, Létai Sándor, Massány Ernő dr., Nyiri István, Pivny Béla, Pospert János, Reiter Béla, Svachulay Sándor, Takács Béla, Takács Sándor, Székely Mihály és Wittmann Viktor.

Az elnök: Massány Ernő dr. ügyvezető igazgató az ülést megnyitja s a jegyzőkönyv vezetésére felkéri Doleschall Emil urat, a jegyzőkönyv hitelesítésére pedig Berend József és Wittmann Viktor urat.

Miután a Szövetség immár megalakult, az előadó elnök indítványára a rendes munkaprogram megkezdése előtt egyhangúlag és nagy lelkesedéssel elhatározza a közgyűlés, hogy gr. Zichy Béla Rezső, mint aki a Szövetség eszméjét a Nemzeti Sporthoz intézett és annak július 16-iki számában megjelent levelében felvetette, táviratilag idővölje. A távirat elküldésével az ügyvezető igazgatót bízta meg.

Az ülés tárgya az alapszabályok első részének és pedig a szövetség céljainak és eszközeinek megvitatása volt. A közgyűlés az előadó elnök és többek hozzájárulása után véglegesen megszövegezi az alapszabályoknak erre vonatkozó paragrafusait és pontjait.

A Szövetség pecsétjét illetőleg ugy-

határoz, hogy a tagok művész ismerőseiket szólítsák fel, miszerint f. hó végéig juttassák el a Szövetség pecsétjének tervezetét és a Szövetség döntőn azután, melyik a benyújtott tervezetek közül a legmegfelelőbb.

A 2. szakasz tárgyalása közben elhatározták, hogy a Szövetség csakis a dinamikus repülést művelje és csakis ennek fejlesztését vegye programjába. Ugyane szakasz egyes pontjainak tárgyalása alkalmával élénkből eszmecsere keltett meg a hivatalos lap kérdésé.

E tárgybán több indítvány merült fel. Lányi azt ajánlja, hogy egyelőre hivatalos lapot ne válasszunk. Székely a Nemzeti Sportot tartja erre legalkalmasabbnak s csatlakozni előadó elnök ama véleményéhez, hogy a hivatalos lap rögtön megválasztandó, mert csakis így lehet a Szövetség céljainak megfelelő rögtön kellő propagandát indítani. A harmadik indítvány Fejér volt, aki szintén azt ajánlja, hogy a Nemzeti Sport legyen a hivatalos lap, de annak hivatalos része „Aviatika” címen külön mellékletként jelenjen meg.

Végül Hegedüs Fejér indítványához még hozzáfűzi, hogy csakis ez a melléklet küldessék meg a tagoknak.

Előadó elnök kifejti erre azokat a technikai nehézségeket, amelyekkel Fejér és Hegedüs indítványának ezidő-szerinti keresztülvitele jár, de megjegyzi, hogy a Nemzeti Sport tudomása szerint amugy is arra törekszik, hogy az Automobil és Aviatika című részeket külön válassza és ismételt hang-

sulyozza a hivatalos lap mielőbbi megindításnak szükségességét és elfolyt. Erre Lányi visszavonta indítványát és a Szövetség Székelynek újbóli felszólására elfogadja Székely indítványát, amely szerint a Nemzeti Sportot választja a Szövetség hivatalos lapján s megbizta az ügyvezető igazgatót az iránti kellő lépések megtételére.

Az alapszabályok 2. szakaszának többi pontjait vita nélkül elfogadják.

Miután az alapszabályok további tárgyalása az előrehaladt időre való tekintettel már lehetetlen volt, a közgyűlés felkéri az ügyvezető igazgatót, valamint Hegedüs, Lányi, Prodám és Reiter urakat, hogy a további szakaszokat dolgozzák fel, terjesszék azután elő a harmadik közgyűlésnek.

Ezután az ügyvezető igazgató indítványára elhatározza a közgyűlés egy küldöttségnek a polgármesterhez való menesztését, hogy a Szövetség számára Budapest székesfőváros ingyen helyiséget bocsásson rendelkezésre.

Ugyancsak több tag indítványára elhatározták, hogy a Magyar Aero Club rákosi gyakorló terén a jelenleg engedélyezett kísérleti idő meghosszabbítása főkapitányságnál és a Magyar Aero Clubnál a szükséges lépések megtételesek s a Szövetség ebbeli kérelme pártoltassék.

Végül a szövetség megválasztja Antolik Andor dr-t pénztárnoknak, amire azután több tárgy hiányában ii. v. igazgató-elnök az ülést bezárja.

Knft.

NEMZETI SPORT

Megjelenik
minden vasárnapon.

ÉS A MAGYAR VIZI SPORT
MINDEN SPORTTAL FOGLALKOZÓ SZAKLAP

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Égész évre 20 korona.
Fél évre 10 „
Negyedévre 5 „

A Nemzeti Sportot 1903-ban Fodor Károly műegyetemi vivőmester alapította. A Magyar Vízisport, előbb Magyar Evezősport, VIII. évfolyamában 1908 febr. 1-én egyesült a Nemzeti Sporttal.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ. Igazg. felelős szerkesztő: FRIEDRICH NÁNDOR.

Uj erek.

(D. E.) Istenem, milyen lázasan halad a világ! Hol vannak azok az alig mult idők, mikor vidéken (a nagyobb városokat értem!) a sport minden ágazata kimerült a tornateremmel! Amikor még a jórával tornatanár volt a városnak egyetlen sporttudósa, aki a szakálból hozzáfésült mord bajusszal és derék ficam útján előállított hatalmas mellkasal, mint az élő erő járt-kelt a városban. Még a kapingáló tyukok is megreztek tőle, csak a diákok nem, akiket gondos anyjuk fölmentett a tornarörök alól és direkt a konneksziókat gyümölcsöző kocsmá számára nevelt!

Dívhóbortból, belátásból és egyesekek önfeláldozó agítálásából megszültelet és megnőtt hirtelen, erőszakos ugrásokkal a mai modern sportélet. Mint Venus Anadyomene a habokból, — egyszerre csak készen termelt elénk ez a mai sportteremtő fölfogás. Ime Erdélyben, ahol legottodavabb a közvélemény, ahol még a beszédmod is olyan Károli Gáspár bibliájára emlékeztető ódon zamatú, — ahol legkevésbé van mód idegen eszmék behurcolására, — ezen a darab országon, ahol a szegénység, a távolság a konzervatív fölfogás, — szóval minden gátja a modern intézmények gyors recipiálásának, — ott sziklás Erdélyországban, annak is a fővárosában: Kolozsvárott megépül a koldus-szegény város jóvoltából egy hatalmas sporttelep; most nyitják meg nagy ünnepségekkel, szeptember 17-én. És kapom a hírt a beavattaktól, hogy milyen merész nagy sporttervek

vannak még születőben. A város további öt ifjusági játéketert kíván létesíteni és ráadásul egy központi játszótér — 12 holdasat — modernül felszerelve, — ahol az ünnepek delutánjain a kereskedő és iparos-osztály ifjai díjtalanul dolgozhatnak.

Hatalmas perspektíva nyílik meg a szemünk előtt ezeknek a terveknek a nyomán.

Mert tudnunk kell, hogy Kolozsvár ma is göcspontja, szellemi vezetője Erdélynek. Ami ott bevett divat, az csakhamar divattá lesz a sok kicsi erdélyi városokban is. Amit ott a fiatalok megszoknak, megszeretnek, az elvándorol Erdélyország minden zerge-zugába. Amit most Kolozsvár művel, az arányaitban olyan hatalmas nemzetmentő munka, amilyent eddig Nagy-Magyarországon egy város sem produkált.

Az embert a naivitásokról leszoktatja az élet. A legnagyobb öröm közepe is mindig ott furkál az agyamban az a rossz érzés, hogy memmi küzködsz kell még, amíg ott messze Erdélyországban a sportüzér fölfogások mellé megterem a sportszerű fölfogás is. Mert sajnos, tapasztalatain vannak arról, hogy a sportot is hamar dimunálja vidéken a kicsinyesség. A helyi tekintélyek feltékeny óvatossággal őrzik meg a saját számukra ezt az új érvényesülési teret. Féltékenyültek azokat az apró alakokat, akik a valóságos sport emlőjén növekedtek és odatolakszik vezető elemnek a nyugalmazott árvaszéki fölök ur, akinek a sportra

termettsége onnan datálódik, hogy a papája tornamester volt — ő azonban már szerencsésen beleeette magát a hangadó kisvárosi klikkbe.

Az efféle szemétdomb- és kakaspolitikától féltem a vidéki sportot. Mert ha ez megszületik Erdélyországban is, — akkor hasztalan vannak a fényes sportterek, — a klikkrendszer meg az urhatnámág megöli a sportot. Nem terjed, nem válik közkincsé, csak egy kis kiváltságos társaság divatmániája marad addig, a meddig kedvük tartja.

Ambátor ha nézem, kik csinálják arrafelé az új sportéletet, be kell látnom, hogy a félelem talán mégis alap-talan.

Ott Kolozsvár alatt vértzett el a szabadságharcban Vasvári. Ez a fanatikus magyarországi ifjú, aki átakarta vinni a királyhágón a szabadság zászlaját. Ma is vannak, nekünk is vannak ilyen Vasváriak, akik Magyarországból vándoroltak oda kulturát terjesztenei. Csak hogy ezek az új Vasváriak szerencsésebbek: sikerül a munkájuk. Friss vért, modern fölfogást visznek be Erdély életébe és Kolozsvárott minden merész újítás, minden kultúreszme körül ott forgolódna. Ertem alatta az egyetem bölcs tanárait. Most is benne van a kezük ebben a nagy sportbeli átalakulásban.

És aztán látok ottan küzdeni a sport érdekében apró emberekre. Abból a fajtából, akiről Petőfi írja, hogy a véruik minden kis csöppje drága gyönyört ér. Kettőt közülük, akik az aprók

A LAWN-TENNIS ÖSSZES KELLÉKEI.

Slazenger világhírű angol gyártmányai nagy választékban: Doherty és E. G. M. ütők, Slazenger Standard versenylabda, Mass & Cie világhírű francia raketjei, Wright and Ditson amerikai raketek nagy rakéjai. — Pályaépítésnél, játékosoknak nélkülözhetetlen Kertész János és Takáts József tenniskönyve



1 K 50 f beküldése ellenében franco küldetik meg. Az angol és magyar sportjátékok, football, uszás, golf, hockey, polo, ijátszat, torna összes kellékei.

Utazási, háztartási, díszmű stb. cikkekről árjegyzékét ingyen és bérmentve küld

KERTÉSZ TÓDOR sportáru-üzlete BUDAPEST, IV., KRISTÓF-TÉR.

között vezetők, meg is nevezek: a Somodi testvéreket. Bár ismerik a nevüket szerte-széjjel, senki annyira nem tudja, hogy mit dolgoztak ezek a kis legények a sportért, mint én, aki hét évig éltam közöttük.

Hát ezekben az urakban mégis csak illik megbízni, hogy amit eddig jól csináltak, azt jól fogják folytatni is.

A Nemzeti Sport az ünnepek alkalmával velük örvendezik. Eppen a mi lapunk már évekkel ezelőtt foglalkozott az erdélyi sportviszonyokkal. Régen megérezte, hogy mennyire részleges a magyar sport terjedése, a míg Erdélyt a haladásba belevonnia nem sikerül. Régóta láttuk, milyen hatalmas anyag vár ott Erdélyben sportszerű kiképzésre.

Kolozsvár dicsőisége nekünk is dicsőségünk. Szertettel köszöntjük a modern sportok első hajlékait Erdélyben és a megalkotott testvéri győngedséggel dicsérik.



Németország lawn-tennis bajnokságai.

Férfi-egyes bajnok: O. Froitzheim.

Női-egyes bajnok: Rieck M.

Férfi-páros bajnok: Froitzheim és dr. Pipes.

Vegyes-páros bajnok: Neresheimer és Uhl.

Németország 1911. évi lawn-tennis bajnokságai ugy kvanitás, mint kvalitás szempontjából rekordot képeznek. A legjobbak léptek sorompóba, hogy megküzdjenek a bajnoki címért s ha vannak is játékosok (U. Müller, O. Kreuzer, H. és R. Kleinschroth), akik a versenyről távol maradtak, uez annak oka csak abban keresendő, hogy az illető a verseny biztos tudatában kerültek a találkozási — favorittokkal. A férfitájakosok között ismét az elpusztíthatatlan Froitzheim bizonyult a legjobbnak. Pedig az idén nagy balszerencséjével kezdte meg működését. A párosi mesterszerenyben jelentékeny megerésű s hosszabb ideig csak kisebb versenyeken indult, ahol még a közepesnél is alantasabb játékosokkal szemben is alaposan kellett dolgoznia. Az előbbi hetekben azonban mindinkább formába jött s a hamburgi versenyen oly díszelt, oly ambícióval játszott, amely elcsorogó versenyekhez hozzácsatolt közönséget is extázisba hozta. A bajnokság titkos favorita, Rahe, nem igazolta be a róla elterjesztett fényes híreket. Jól tartotta magát, de annyi bizonyos, hogy a versenyen résztvevő játékosok egyenlőre még ugyancsak mectéztábatna habarát. A közleg között Rieck k. a. a tavalyi női bajnok, az alkalommal is a legerősebbnek bizonyult. Igaz, hogy legerősebb ellenfele, Neresheimer asszony még nem heverte ki nyomtörténetét balesetét, de főlényes győzelmére arról győző meg henninket, hogy bármilyen körülmények mellett is győződni fog. A férfi-páros bajnokságot a kitűnő Froitzheim, Pipes-párnyerte, amely ebben az összehallásban valóban nagy erőt képvisel. A vegyes-páros bajnokságot a tavalyi győztesek: Neresheimer és Uhl nyerték, főleg azért, mert az ellenfélként szem-

ben álló párok nem a legszerencsésebben voltak összevagyva. A nagy verseny eredményeit nem közölhetjük egész terjedelmében, de kiragadtuk a legjobbak egymás elleni küzdelmét, amely végeredményben tisztá képet ad arról, hogy milyen viszonyban vannak egymáshoz Németország legjobb teniszesei:

I. Németország férfi-egyes bajnoksága. (A védő O. Froitzheim.)

Froitzheim—Rahe 6:1, 10:8. Bergmann—Froitzheim 6:3. Pipes—Brandis 6:2, 6:1. Pipes—Logie 6:4, 6:2. Froitzheim—Grandy 12:10, 4:2 w. o. Bergmann—Schomburgk 7:5, 6:2. Froitzheim—C. Lange 6:3, 6:2. Pipes—Bergmann 6:3, 6:1.

Döntő: O. Froitzheim—dr. Pipes 6:3, 6:2, 6:2.

II. Németország női-egyes bajnoksága. (A védő Rieck M.)

V. Bjursstedt—Lent 6:4, 6:4. Neresheimer—Kleinschmidt 4:6, 7:5, 6:2. Rieck—Neresheimer 6:4, 6:1. M. Bjursstedt—V. Bjursstedt 6:1, 8:6.

Döntő: Rieck M.—M. Bjursstedt 6:1, 4:6, 6:1.

III. Németország férfi-páros bajnoksága. (A védők U. Müller és H. Schomburgk.)

Froitzheim, Pipes—Schomburgk, Uhl 7:9, 6:1, 6:2.

Froitzheim—Pipes—C. Lange, Spies 6:3, 6:4.

Froitzheim, Pipes—Grandy, Logie 6:8, 6:4, 6:2.

Döntő: Froitzheim, Pipes—Bergmann, Rahe 6:2, 4:6, 6:3, 6:1.

IV. Németország vegyes-páros bajnoksága. (A védők: Uhl, Neresheimer), M. Bjursstedt, Bergmann—Lent, Rahe 6:4, 7:5.

Rieck, Schomburgk—Müller, Logie 6:1, 6:3.

Rieck, Schomburgk—V. Bjursstedt, Pipes 6:1, 6:0.

Neresheimer, Uhl—M. Bjursstedt, Bergmann 2:6, 6:2, 6:3.

Rieck, Schomburgk—Kleinschmidt, Grandy 6:0, 4:6, 6:4.

Döntő: Neresheimer, Uhl—Rieck, Schomburgk 2:6, 6:3, 2:6, 6:4, 6:4.

V. Férfi-egyes verseny Hamburg bajnokságai.

Rahe—Larsen 8:6, 6:1. Logie—Bergmann 8:6, 6:0. Pipes—Brandis 6:2, 6:3. Rahe—Logie 4:6, 8:6, 6:1. Pipes—C. Lange 6:2, 6:4. Froitzheim—Grandy 6:3, 6:4. Rahe 7:5, 9:7.

Döntő: O. Froitzheim—F. W. Rahe 6:3, 6:4, 10:8.

A hamburgi verseny. Hamburgból távozoztak: A nemzetközi verseny eddigi érdekesebb eredményei a következők:

R. Kleinschroth—Pipes 6:0, 6:4.

H. Kleinschroth—Pipes 2:6, 6:0, 6:4.

Froitzheim—Bergmann 6:3, 6:2.

Miss Morton—Salm 6:4, 6:2.

Bergmann, R. Kleinschroth—Froitzheim, O. Kreuzer 6:4, 11:9.

Byer, M. k. a.—Rahe, Kirchtholtz k. a. 6:3, 2:6, 6:4.

A frankfurti verseny biztos résztvevői:

Froitzheim, Grandy, Pipes, Behrens, Kleinschmidt k. a.

A Tátra-bajnokság. A Tátra-Club lawn-tennis versenyének egyik legerősebb eseménye volt a női-egyes Tátra-bajnokság, mert ez volt hivatala eldönteni azt, hogy azok a kitűnő eredmények, amelyeket Cséry Sári, az ideiglenes hölgybajnok, legutóbbi Karlsbadban elért, tényleg az ő nagy haladását jelentik-e s hogy benne a magyar lawn-tennis sport már most is Madarász Margittal nemzetközi viszonylatban is egyenrangú utódját bírja-e? Cséry Sári értékes győzelmével tényleg igen nagy klasszisorolt tett tanuságot. Backhandja erősebb s laposabban talán az összes magyar férfitájakosokénál. Forehandja is elsőrangú. Ezek az ítélési jobbak, mint Madarász Margit volt. Ha a hálójátékban is annyira felülkényszeríti a legelső nemzetközi klasszisa jutna. Klima Willy is egyet legeszebb mérkőzését produkálta. Ez a ritka szép mérkőzés méltó módon fejezte be a Tátra-Club nagyszerű nemzetközi versenyét,

amely így a résztvevők klasszisa s nagy számával fogva az ez évi lawn-tennis szezon egyik legerősebb eseménye volt. A verseny nagy méretei, a sportbeli értéke s egyáltalán Tátralmommal idegenforgalma szempontjából jelentősége arra bírta a kincstárt, hogy a Tátra iniciatívájára s Csik Imre miniszter tanácsosa, a Tátra-ügyek vezetőinek koncepciója alapján a Tátra-Club pályáit később lawn-tennis pályával kibővítsé s ezzel terület adon a Tátra-Club versenyi természetességét előidéssék. A verseny jelentőségéhez méltó volt a szebbnél-szebb tiszteletdíjak, amelyek különösen a külföldi résztvevők elvágatásait keltették fel.

A részletek eredmények a következők:

I. Férfi-páros bajnokság. (Gróf Zichy Géza L. pontú tiszteletdíja.) Cséry Sári—Basch Ida 6:0, 6:0.

Haupt-Stummer Gertrud b. nő—Klima Mita 6:4, 6:2.

Mészáros Eszter—Basch Gizi 6:1, 6:2.

Cséry Ida—Badics Jucika 6:0, 6:0.

Bornemissa Ida báróné—Neumann Olga 7:5, 6:0.

Cséry Sári—Haupt-Stummer Gertrud báróné 6:0, 6:0.

Mészáros Eszter—Cséry Ida 6:1, 6:3.

Klima Willy—Weiss Nidi báróné 6:0, 6:2.

Cséry Sári—Bornemissa Ida báróné w. o.

Klima Willy—Mészáros Eszter 7:5, 0:3.

Döntő: 1. Cséry Sári; 2. Klima Willy (Bécs) 2:6, 6:3, 6:4.

Női-páros hendikep. Basch Gizi, Basch Ida, Haupt-Stummer Gertrud báróné, W. Nidi báróné w. o.

Cséry Sári, Mészáros Eszter—Basch Gizi, Basch Ida 6:2, 6:3.

Cséry Ida, Bornemissa Ida báróné—Klima Willy, Klima Mita 6:1, 6:1.

Döntő: 1. Cséry Ida—Bornemissa Ida báróné, 2. Cséry Sári—Mészáros Eszter 7:5, 6:3.

Férfi-egyes hendikep. (II. osztály.) Fabinvi—Klima Ernő 6:4, 6:3.

G. K. Logie—Machlup w. o.

Csáky István gróf—Weiss Lénó báró 6:3, 6:2.

Pongrácz gróf—Ullmann György 6:3, 6:4.

Magyar László—Haupt-Stummer Léd báró 6:4, 6:2.

Kelemen—Nemeshegyi 6:3, 4:6, 6:4.

Plener Ernő báró (Bécs)—Bethlmann Gyula 6:0, 6:0.

Winkler Viktor 6:2, 6:2.

Lauber—Kribben Curt (Berlin) 6:3, 6:3.

Kehrling—Fabinvi w. o.

Csáky I. gróf—G. K. Logie w. o.

Magyar—Pongrácz gróf 6:4, 6:3.

Kelemen—Plener báró w. o.

Kiaer—Schmid Odón 6:3, 6:4.

Löllbach—Csáky Béla gróf 6:4, 6:5.

Spies (Moszkva)—Lauber 6:1, 6:3.

Kehrling—Csáky I. gróf 6:2, 6:4.

Magyar—Kelemen 6:1, 6:5.

Löllbach—Csáky Béla gróf 6:4, 6:5.

Döntő: Kehrling győz Magyar László ellen 6:3, 6:2.

Férfi-egyes hendikep. (II. osztály.) Görcey—Wolfer János w. o.

Serényi László gróf—Cséry Miklós 4:6, 6:2, 6:1.

Sztankoványky—Görcey 6:5, 6:2.

Ungár György—Ullmann F. 4:6, 6:5, 6:4.

Guttman Henrik báró—Basch A. w. o.

Sztankoványky győz Serényi gróf ellen 6:0, 6:1.

Guttman báró győz Ungár ellen 6:1, 6:5.

Döntő: Guttman Henrik báró győz Sztankoványky ellen 6:4, 6:1.

ANGOL NYELVENEK.

Buxton.

Derbyshire bajnokságai.

Anglia női páros bajnoksága volt a meeting első Részletek eredmények:

Férfi-egyes bajnokság: Parke—Barnes 6:3, 6:3.

Női-egyes bajnokság: Mrs Lacombe—Miss Aitchison 6:3, 6:1.

Férfi-páros bajnokság: Barnes, Tuckey—Wallis Myers, Parke 7:5, 6:4, 6:2.

Női-páros páros bajnokság: Casdagli, Miss Tripp—Parke, Miss Holder 6:2, 6:3.

Anglia női páros bajnoksága: Mrs Lacombe, Miss Longhurst—Mrs Tuckey, Miss Aitchison 6:4, 6:2.

Moflót.

Férfi-egyes verseny: Dunlop—Irvine 6:2, 9:7.
Női egyes verseny: Miss Scott—Miss M. E. Morton 6:1, 6:0.

Férfi-páros verseny: Dunlop, Manson—Irvine, Macmillan 3:6, 6:4, 7:5.
Vegyes-páros verseny: Dunlop, Miss Scott—Irvine, Miss Morton 6:2, 6:1.

Felkítowé.

Észak-Anglia bajnokságai.

Férfi-egyes bajnokság: Hillyard—Beamish 6:3, 6:3.

Női-egyes bajnokság: Miss Holman—Mrs Mc Nair 6:3, 3:6, 6:2.

Férfi-páros bajnokság: Doust, Hillyard—Beamish, Marsh 6:4, 6:4.

Vegyes-páros bajnokság: Doust, Mrs Lambert—Beamish, Mrs Ramsey 6:3, 6:1.

Női-páros bajnokság: Mrs Lambert, Mrs Mc Nair—Miss Johnson, Miss Holman 6:1, 3:6, 6:3.

Worthing.

Férfi-egyes: Dixon—Goodwin 6:2, 6:0, 6:1.
Női-egyes: Miss Boothby—Miss Goodwin 6:2, 6:1.

Férfi-páros: Dixon, Prebble—Carson, Lane 6:1, 6:0.

Vegyes-páros: Goodwin, Miss Goodwin—Dixon, Miss Coles 7:5, 6:8, 7:5.

Az **Ipolsági verseny** részletes eredményei lapjainkat nem érteket meg. Mindössze annyit sikerült megtudnunk, hogy Hontmegeye férfi-egyes bajnokságát Kelemen Aurél nyerte, aki a döntőben klubtársát, Della Donát 6:2, 4:6, 6:1 w. o. arányban verte. Hontmegeye női-egyes bajnokságában a védő Balás Blanka a. i. is részveszt, akinek alig van méltó ellenfele. A versenyen a MAC játékosain kívül a Ferencvárosi Torna Club teniszcsárdája (Paller, Ordódy, Mattyók, Lóbl) is résztveszt. A verseny részletes eredményeit jövő számunkban hozzuk.

A **Davis szerelést** küzdő angol csapat tagjai Dixon, A. H. Lowe és Beamish augusztus 24-én Amerikába hajóztak.

A Kleinschneider-fivérek résztvesznek a sztorizti nemzetközi versenyen. R. Kleinschneider partnere a férfi-párosban Adalbert porosz herceg lesz, aki gróf Hohenstein név alatt játszik.



Ulmól Pozsonyba. A Pozsonyi Hajós Együletben a kedvező időjárás és időjárás következtében rendkívül élénk sportélet uralkodik. Csak nem régen volt alkalmunk közölni, hogy egy-két tagból álló csapat 24 órával belül Pozsonyban Bécsbe és onnan vissza ezvezt és máris egy újabb nagyszabású kirándulásra adhatunk hírt. Az egyesületből öt tagja, részvevő: Heim Nándor, Horváth Károly, Ludvig Kálmán, Péterffy Ervin dr. és Rósa Elemér Ulmól Pozsonyba ezvezt le. A csapat palánkos négyesen aug. 16-án reggel 7 órakor indult el Ulmól (Würtemberg), apadó, rendkívül alacsony vízállás nehezítette haladását, ennek ellenére ezen nap alatt 116 km. utat hátrahagytak. A következő napon Regensburgig ezvezt a csapat 97 km-t téve meg. Augusztus 18-án Regensburgtól Deggendorfig 96 km-t, augusztus 19-én Deggendorfól Passaig (Bajorország) 61 km-t ezvezt a csapat, ezen a napon a nagyból phénok miatt tett meg rövidútú utat. Augusztus 20-án Pozsonyba (Ausztria) már teljesen jobb vízfolyásban aránylag gyorsabb haladással 90 km-t tett meg, augusztus 21-én Linzből Melkig 100 km-t, augusztus 22-én Melktől Wienig 102 km-t ezvezt, augusztus 23-án végül Wienből Pozsonyba (65 km) tett meg és Pozsonyban az

egyleti kikötőben este fél 7 órakor érkezett meg és pedig a legjobb kondícióban. A csapat tehát a 727 km. hosszú utat 8 nap alatt tette meg. Meg kell említenünk, hogy egy a németországi, mint az ausztriai ezvők egyletek a nemzeti lobogó alatt egy-egy csapatot mindenütt paratlan szíveséggel és vendégszeretettel fogadtak.

Vidéki túraezvés. A „Torontai Ezvők-Egylet”-nek tagja, Neumann Gyula m. kir. folyámernök, az egyletnek nagybekerkei hajóháztól ílevezett Temesvárra s onnan vissza, a 108 kilométeres utat 34 óra alatt téve meg, időjárása nagyon kedvezőtlen volt. A túra teljesítménye igen respektábilis.



Első Újvidéki Céllövő Egyesület folyó hó 13-án, 20-án és 27-én tartotta a szokásos király lövészt, melyben a következő tagok nyertek díjat: ifj. Lobenstein Károly, Tausch János, Burmann Sándor, Embéry Mihály, ifj. Zambauer Á. ost, Linárics Vilmos, Witz Ferenc, Waschl Imre, Richter Péter. Mely lövészt: Burmann Sándor, Tausch János, Lobenstein Károly, Embéry Mihály, Deruer Lipót, Witz Ferenc, Linárics Vilmos.

**Hajós Henrik versenytúrnéja.**

A 33 FC jeles távszója, Hajós Henrik az elmúlt héten külföldi versenyekre kerekedett fel. Aug. 24-én Grazban startolt és megnyerte a 300 m-es főversenyt 4:09,2, osztrák rekord alatt. E meetingen egy másik budapesti uszó, Hertelendy 1:10 alatt győzött a 90 m-es uszásban. Egyéb eredmények:

67 m. gyorsuszás: 1. Brandstetter WAC 0:41.
90 m. hatuszás: 1. Köllner IWASC 1:20:4.

3-szor 70 m. vegyesstaféta: 1. IWASC (Buchfelder, Kellner, Wastl) 1:17:2.

112 m. hatuszás: 1. Köllner (IWASC) 1:33:9.
116 m. melluszás: 1. Wastl IWASC 1:36:4.

2. Brandstetter.

Aug. 27-én az IWASC abházai versenyére állított be Hajós és játszi könnyűséggel nyerte ott Schuch ellen Ausztria 1000 m-es sörvizi bajnokságát. E meetingre a MAC és a MAC is neveztek, de a kolerakélleni visszastartotta az egyletet. Részletes eredmények:

100 m. melluszás: 1. Seidl (Berlin) 1:34; 2. Malisch (Berlin), 3. Wastl IWASC. Az ezidőszent legjobb osztrák melluszt a közepes németek könnyen verik.

50 m. oldaluszás: 1. Brandstetter WAC 0:38:1.
Christ (Berlin), 3. Fischer (Austria).

Műgrás: 1. Boehme (Dresden), Valentich IWASC és Köllner (IWASC). Hármas holtverseny.

Ausztria 1000 m-es sörvizi bajnoksága: 1. Hajós Henrik 33 FC 16:24; 2. Schuch WAC, 3. Bernhard (Austria).

50 m. hatuszás: 1. Kellner IWASC 0:41:4; 2. Buchfelder IWASC.

4-szer 50 m. mellstaféta: 1. Berliner Schwimm Club 3:45 (Behrend, Thiede, Seidl, Paler). 2. IWASC.

3-szor 50 m. gyorsstaféta: 1. WAC 1:50 (Schuch, Dürr, Brandstetter), 2. IWASC.
100 m. holtverseny: 1. Zahourek Berta.

50 m. melluszás: 1. Dahler (Berlin), 2. Dehrend (Berlin), 3. Trkóczy WAC.

50 m. gyorsuszás: 1. Brandstetter WAC 0:32; 2. Fischer (Austria).

4-szer 50 m. vegyes Staféta: 1. IWASC. 2. Berliner SC.

HIREK.

Uj főtítár. A MUZS főtítárja, Tamedy nagy elfoglaltsága miatt leköszönt. A tanács lemondását nem fogadta el, hanem helyettesítő Donáth Leót nevezte ki. Donáth és a magyar uszorsport ma már jóformán egy fogalom és így mellán bizunk abban, hogy a főtítárság jó kerekbe került. Tamedy egyletét minden tőle vissza fog vonlni a sportból. Lemond a MOB előadóságról és a MAC igazgatóságról is.

Biegelbauer ügye fordulat elé jutott. Az osztrák uszósövetség hivatalosan kérte a MUZSt, hogy Biegelbauer professzionistának nyilvánítsa, mert tudatosan indult a hivatos Böhm ellen. Ily körülmények közt, nem lesz más hátra, mint Biegelbauer profinak deklarálni. Ez által azonban visszamenőleg nem é senkit sérelem Biegelbauerrel, alá indulás miatt.

Anglia 880 yardos bajnokságát Buryban Taylor nyerte Foster ellen 40 méterrel 12:05:6 alatt.

Uszás Rómán át. Az 5300 m-es olasz távszást Massa nyerte 44:44 alatt, mely idő a Tiberis gyors folyását tekintve megheítősen gyors.

Távszás Veldeben. Aug. 20-án 2800 m-es bajnoki távszovserenynt rendeztek Veldeben, melyet a pragai Prüll nyert meg 1 óra 31 perc alatt.

Svéd bajnokságok. A Stockholms Kapp Simningsklub és a Simklubben Neptun együtt rendezték Svédország bajnokságait a következő eredményekkel:

100 m. uszás: 1. Finlay (Ausztrália) 1:09:9; 2. Jülin 1:10; 3. Andersson 1:10:1.

Eletmentes: 1. Bergoist, 2. Finlay, 3. Jülin.

1000 m. uszás: 1. W. Andersson 17:02:9; 2. R. Andersson 17:18; 3. Kallenberg.

250 m. melluszás: 1. Hennig 4:09; 2. W. Andersson 4:14:1.

500 m. uszás: 1. R. Andersson 7:35:3; 2. W. Andersson 7:36:4.

100 m. hatuszás: 1. Jülin 1:28:1. Az idő értéketőve teszi mert nem indult julin aug hál-bajnokságban.

A FTC versenyre talán nemzetközi lesz az Abházaián szerepelt Berliner SC részvételé által. Egyébként a verseny legtöbb száma érdekese sportot kínál.

A „Balaton” Uszók E. aug. 27-én, vasárnap házi-versenyt rendezett, mely a rossz időjárásra való tekintettel a Római-fürdő helyett a Császár-fürdőben folyt le, a tagok nagyszámú részvételével Részletes eredmény:

70 m. hendikep: 1. Schneller L. (4 htr.) 51:8; 2. Novák János (8 htr.) 52 mp; 3. Novák J. (2 htr.)

70 m. mell hendikep: 1. Nagy János (6 htr.) 1:10; 2. Raab J. (4 htr.), 3. Zechmeister S. (4 htr.)

50 yardos főverseny: 1. Novák János 26:8; 2. Schneller L.

Vegyes staféta 4-szer 25 y. 1. B) csapat (Zechmeister, Novák István, Raab-Thurr József).

105 m. mell-uszás: 1. Siegmund Egon 1:29; 2. Schneller L.

Old boys verseny: 1. Meszlényi Sándor.

70 m. hát-uszás: 1. Nagy J. 58 mp; 2. Raab, 3. Novák István.

Staféta verseny: 4-szer 25 y. 1. A) csapat (Meszlényi, Nagy, Schneller, Novák János).

Taylor 1. mf.-es rekordja. Az uj 1 ang. mfides világrekord részdíj, összehasonlítva Battersby régi rekordjával a következők:

Taylor 1911. júl. 29. Battersby 1909. aug. 7.	
220 y: 2:40	2:39.2
440 y: 5:38	5:40
660 y: 8:37	8:42.4
880 y: 11:38	11:47.4
1100 y: 14:37	14:52.2
1320 y: 17:38	17:58
1609 y: 23:35.2	24:01.4

Az új rekord jóságát legjobban igazolja a következő két magyar rekord 880 y: Zachár 11:53
34 1609 m: Hajós: 24:27.2.



A Postások atletikai versenyei.

Kétnapos atletikai versenyt rendeztek a Postások augusztus 26–27-én, az üllői-úti pályán. Az első napon ifjúsági, a második napon nyílt versenyszámok kerültek kiírásra. A Postáknál már megszokott bombasztikus reklámok egyikeiben a verseny mint az előreláthatólag, nagysikerű őszi szezon beköszöntője volt aposztrofálva. Ránk inkább azt a benyomást tette, hogy inkább a lanya-ha minden tekintetben közepes „kánikulai” szezonnak volt szereljatható, ha az álta-



1 mtf. gyaloglás, Drubina.

A rendezés különben nagyon vontatott volt s más esetekben ugyancsak megvárakoztatták a közönséget. Főleg az olimpiai staféta előtti majd negyedórás szünet, mert az FTC egyik késedelmes futója rákelt várnai. Vele szemben előzőkenyebbek voltak, mint Jankovich, hiába: quod licet bovi, non licet Jovi... Szabálytalan volt továbbá az az eljárás, hogy a hendikepekben a scratch dobott és ugrott először, holott a szabályok előírják, hogy mindig a legnagyobb előnnyel induló kezdje a versenyt. Sajnáljuk, hogy Lázár József szövetségi képviselő tavomardait a versenyről; az ő erőly fellépé mellett ezek a hibák nem eshettek volna meg. A szombati nap eredményei közül kimagaslik Guszmag Gyulának, a MAC kiváló ifjúsági versenyzőjének három új ifjúsági rekordja, melyek közül különösen a sulydobási igazán elsőrangú. Vasárnap Wiesner negyedangolos



Szabó (MAC) magasugrása-176 cm.



Dr. Somodi (KEAC) magasugrása.



1/2 mtf. hendikep 250 m-el a cél előtt.

lunk is nagysikerűnek remélt őszi szezonát a néptelen mezőnyók, a nagy agyuk távolmaradása s a rossz rendezés jellemeznék. Mert ha nem is osztjuk egészen a Postásokhoz tudvalegőleg igen közel álló P. H. kritikáját, mely a szombati nap rendezési hibáit „egbekiáltónak” minősítette, de mindenesetre konstataciónak kell, hogy mindkét napon úgy a sorrend megállapítása, mint annak lebonyolítása körül súlyos hibák estek. Főleg vasárnap a rendezőség s a versenyzők közti nem volt meg az állandó kontaktus, mely a sikernek elengedhetetlen feltétele. Hibás ebben részben az üllői-úti pálya rossz beszállása is, mert a célvonal körül tartózkodó rendezőség csak a 100 méternyire fekvő adagutól át érnékhez az öltözőben levő versenyzőkkel. Miután pedig a Postások versenytérítője nagyon feltelesen látta el a tisztét, megessét, hogy a 220 yardos hendikep első előfutamaról a rekordformában levő Jankovich lekészt. Mig ugyanis a többi versenyző a pályán tartózkodott s a starthoz szóló hívásnak eleget tehetett, addig Jankovichot, aki az öltözőben fektűt s masszírozta magát, senki sem értesítette a start idejéről. Mire klubútrási leszálladt érte, az előfutama a közönség zajos tiltakozása dacára, le volt futva. Még módja lett volna a rendezőségnek súlyos hibáit helyrehozni s Jankovichnak a második előfutamban való indulást megengedni, de ez sem történt meg s Jankovich egyedüli egy kitűnő alkalomtól, a 220 yardos rekordot-újbol megjavítani.

futása volt a nap kiemelkedő momentum. Ideje: 51.8 mp., országos rekord, ami azonban még mindig elég gyenge a többi, pl. 220 yardos és félangolos rekordjainkhoz képest. Tulajdonképpen rekordot jelent Lovas és Bán 16 p.24 mp-es ideje a három angol mérőföldön, mert ily idővel még senki sem nyert nálunk e távon. Weisshaus rekordnak elfogadott idejét ugyanis mint legyőzött érte el Kwieton mögött. Különben mai futása alapján majdnem bizonyos, hogy Lovas legközelebb megjavítja a rekordot. 100 yardon Jankovich igazán sétálva ért el 10.4 mp-es kitűnő időt, jelezve, hogy most igazán rekordformában van. Az olimpiai stafétában Palotinak és Savnikinak oly részdíket mértek, melyek hitelességben alapos kétevénynek vannak. Valószínűleg a pálya volt hibásan felmértve. Mindenesetre meg kell várni az új



Lovash és Bán a 3 angollos siktfutásán.

csillagok legközelebbi szereplését. Ha formájuk valóban bizonyul, úgy Antal mehet hosszútávra, Bodor pedig pénziba.

A magasugrásban Somodi András, a rekord-öröce győzött, a formáját még el nem ért Szabó ellen. Gátfutóink legjobbjai immár véglegesen Horner Andor, aki ismét, ezúttal már harmadszor, főzős fölénnyel verte Kovács Nándort. Ideje, melyet gátdöntés nélkül ért el, 1.5 mp-el rosszabb csak az országos rekordnál.

A hendikepek közül a távolugró fényszen s a 220 yardos is jól sikerült, míg a másik kettőben az FTC athletái erősen ki voltak engedve.

Mint ritka szenzációt megenlítettük, hogy a rendező egylet vasárnap egyetlen versenyt sem bírt megnyerni, ami igazán kedvező színben tünteti fel kiállításunk önzetlenségét.

Augusztus 26. Ifjúsági versenők:

100 méteres siktfutás, hendikep. Két előfután után a döntőben: 1. Edelmann Gyula BEAC 6 m. e. 1.2 mp. 2. Quittner Tivadar BEAC scr. 3. Pilinszky Tibor BTC 5 m. e. Indultak még: Stólmár Károly FTC 35 m. e., Kertész Béla BPTTSE 6 m. e., Fischer Andor MTK 6 m. e., Gállos Jenő BPTTSE 3 m. e., Stern Jenő KAOE 5 m. e., Lovas Pál MTK 6 m. e. 1/2 méterrel nyerve, 1/2 méterrel harmadik.

Sulydobás, hendikep: 1. Guszmag Gyula MAC scr. 1201 cm (fijsági rekord) 2. Pilinszky Tibor BTC 1072+60=1132 cm. 3. Rácz Ferenc MAC 1042+40=1082 cm. Indult még: Mészáros Lajos ESC 796+95=891 cm.

Magasugrás, hendikep: 1. Gáspár Jenő BEAC scr., 159 cm., w. o.

1600 méteres stafétafutás: 1. BPTTSE (Gállos, Kertész, Merse, Rajz) 4 p. 02 mp. 2. MTK (Szabó, Rosenfeld, Jónas, Lukács). Gállos és Szabó egyformán futnak, Rosenfeld hat méterrel veri Kertész, Merse ezen hátrányt behozza, úgy, hogy Rajz és Lukács egyszerre indulnak. Hétsszám méterig együtt haladnak, itt Rajz elhúz és 20 m-el győz.

Távolugrás, hendikep: 1. Rácz Ferenc MAC 588+40=628 cm. 2. Vidossy László MTK 557+35=592 cm. 3. Losonczy Ambrus BPTTSE 552+60=612 cm. Indultak még: Széll József FTC 582+25=607 cm., Frank József MTK 575+25=600 cm., Pál Antal BEAC 558+40=598 cm.

4x100 méteres stafétafutás: 1. MTK (Leitersdorfer, Farkas, Szabó, Rosenfeld) 48.8 mp. 2. BEAC (Glász, Auspitz, Edelmann, Quittner) 3. FTC (Széll, Décsy, Prenner, Stólmár). A második váltásig együtt futnak a staféták, ott az MTK négy méter, az FTC két méter előnyre tesz szert, végül az MTK egy méterrel győz.

Gereblyázás, hendikep: 1. Guszmag Gyula MAC scr., 3620 cm., w. o.

200 méteres hendikep: 1. Prenner Ferenc FTC 13 m. e., 24 mp. 2. Rajz Ferenc BPTTSE scr. 3. Auspitz Marcell BEAC 15 m. e. 1 méterrel nyerve, 1 méterrel harmadik.

Díszkosvetés, hendikep: 1. Guszmag Gyula MAC 3507+230=3737 cm. 2. Rácz Ferenc MAC 2961+320=3281 cm. 3. Mészáros Lajos ESC 2405+800=3205 cm. Indult még: Pilinszky Tibor BTC scr., 3199 cm.

Egy angol mérőföldes siktfutás, hendikep: 1. Mészáros Lukács ESC 75 m. e., 4 p. 56.8 mp. 2. Kovács László MAC 15 m. e., 3. Horkay Ferenc MAC scr. 30 méterrel nyerve, 10 méterrel harmadik. Indultak még: Lukács Simon MTK scr., Szécsi Ottó MTK 60 m. e., Németh László FTC 60 m. e., w. o.

Negyed angol mérőldes siktutas, hendikep: 1. Merse Otó BPTTSE 23 m. e., 534 mp. 2. Szilvák Lajos BTC 28 m. e. 3. Jónás Károly MTK 29 m. e. 1 méterrel nyerve ugyanannyival harmadik. Indultak még: Vigdorovits Arthur FTC 30 m. e., Czebe András BPTTSE 40 m. e.

Augusztus 27. Szenior versenyek:

100 yardos siktutas: 1. Jankovich István MAC 104 mp. 2. Szalai Pál MTK. Kétúto start után 40 méterig együtt futnak, ott Jankovich elhúz és 4 méterrel győz. Indult még: Rády Vilmos BPTTSE aki feladta.

Súlydobás, hendikep: 1. Mándy János FTC 1066+85=1151 cm. 2. Merti Gyula FTC 1033+85=1118 cm. 3. Nyilassy Károly BTC scr., 1084 cm. Indult még: Weisz Ferenc FTC 1002+60=1062 cm.

Olimpiai stafétafutás: 1. FTC (Körödy, Schloszter II., Weinber, Palotay) 3 p. 456 mp., 2. BPTTSE (Szenes, Rády, Hámos, Savniky), Körödy

Indultak még: Körödy Károly FTC 587+15=602 cm., Posch Emil MTK 535+35=570 cm., Fleck Samu BTC 586+40=626 cm.

Egy angol mérőldes siktutas, junior: 1. Erdős Armand SpAK 3 p. 15 mp. 2. Vass Károly MTE. 3. Bodor Sándor SpAK 5 méterrel nyerve. 2 méterrel harmadik. Indultak még: Fischer Márton MTK, Wagner Rajmund BEAC.

220 yardos siktutas, hendikep: 1. Altmann Ignác SpAK 15 m. e., 228 mp. 2. Ullrich Pál KAÖE 12 m. e. 3. Szalai Pál MTK 4 m. e. 4. Hámos Jenő BPTTSE 13 m. e. 2 méterrel nyerve, mellet harmadik és negyedik. Indultak még: Földi Ferenc BTC 12 m. e., Brandl Béla MTK 11 m. e., Szappon Sándor MAC 12 m. e., Karossa Zsolt SpAK 18 m. e., Schloszter János FTC 15 m. e., Kalmár Béla MTK 17 m. e., Bihari Lajos MTK 18 m. e.

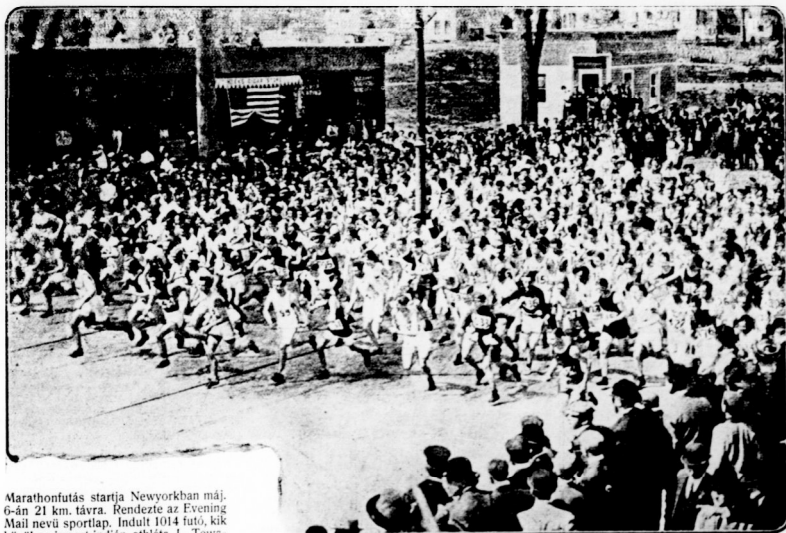
Egy angol mérőldes gyaloglás: 1. Drubina István FTC 7 p. 28 mp. 2. Fekete Mihály ESC. 3. Komárik József Máv. gépgyár. Indult még: Paxian Peter BAK, Soltész Márton ESC. 20 mé-

Eperjes, Nyíregyháza és Debrecen legkitűnőbb athlétái. A magasugrás, gerelydobás és diszkoszdobás országos vonatkozásban is figyelemre méltó eredményt hozott. Bizonyára a futással valóban hasonlóan produktívak voltak a versenyzők, ha az orkánsejti szél nem akadályozta őket teljes képességüknek a kifejtésében. A verseny nagy és előkelő közönséget gyűjtött ki a sporttelepre, A Magyar Athletikai Szövetséget Sántán Ferenc képviselte.

A részletes eredmény a következő:

10 kilométeres gyaloglás: 1. Csermák Kálmán NyTVE 1 ó. 3 p. 2. Csermák Lajos NyTVE. Mellet nyerve.

100 yardos siktutas: 1. Szobota Ferenc KAC 106 mp. 2. Schönfeld Péter NyTVE. 3. Kohányi Kálmán KAC 3 méterrel nyerve, 1 m. harmadik. Magasugrás: 1. Nagy Miklós KAC 175 cm. 2. Bornemissza Béla DTE 175 cm. 3. Zöld József DTE 165 cm.



Marathonfutás startja Newyorkban máj. 6-án 21 km. távra. Rendezte az Evening Mail nevű sportlap. Indult 1014 fűto, kik közül az ismert indián athléták. 1. Tevamina került ki győztesen 1 ó. 9'16 p. alatt.

1 méterrel előbb vált Szenesnél. Rády 8 méter előnyre tesz szert, míg Weinber Hámossal szemben semmit sem hoz. Palotay a hátrányt 400 méter után behozza s hirtelen kiszökéssel 1. méter előnyre tesz szert, mit Savniky csak 1 1/2 méterrel tud redukálni.

Magasugrás: 1. Dr. Somodi András KEAC 176 cm. 2. Szabó Béla MAC 176 cm. 3. Posch Emil MTK 163 cm.

120 yardos siktutas: 1. Horner Andor MAC 56 mp. Kovács Nándor FTC feladta.

Negyed angol mérőldes siktutas: 1. Wiesner Frigyes BEAC 518 mp. (Országos rekord!) 2. Brandl Béla MTK. 3. Fischer Márton MTK. 15 méterrel nyerve. 1 méterrel harmadik. Indult még: Rády Ferenc BTC.

Három angol mérőldes siktutas: 1. Lovas Antal MAC 16 p. 024 mp. 2. Bán Kálmán MAC. 3. Szabó Viktor BTC. Holtenyeny az első helyre. 90 méterrel harmadik. Indultak még: Marciné István Máv. gépgyár, Balogh Gyula Máv. gépgyár, Leitner Sándor BAK. A döntő elől Bán visszalep. Távolugrás, hendikep: 1. Háber Antal BTC 144+20=634 cm. 2. Hámos Jenő BPTTSE 583+30=613 cm. 3. Kovács Nándor FTC scr., 629 cm.

terrel nyerve, 70 méterrel harmadik. Paxian, kit a gyaloglóiró tisztaltalan gyaloglásáért (?) ismétlen megintett, a versenyt feladta.

1500 méteres siktutas: 1. Antal János MAC 4 p. 362 mp. 2. Horváth János MAC. 2 méterrel nyerve Gyenge eredmény.

Diszkoszvetés: 1. Nyilassy Károly BTC 3802 cm. 2. Fleck Samu BTC 3695 cm. 3. Lux Sándor FTC 3520 cm.

Fél angol mérőldes siktutas, hendikep: 1. Thienschmid Ede FTC 25 m. e., 2 p. 042 mp. 2. Fekete Béla MAC 40 m. e. 3. Savniky Feofil BPTTSE scr. 10 méterrel nyerve. 2 méterrel harmadik. Indultak még: Wrabek Ede ESC 25 m. e., Deutsch Frigyes BAK 30 m. e., Kain Nándor KAÖE 45 m. e., Beck Károly KAÖE 50 m. e., Laszlo Imre BEAC scr.

HIREK.

A Felsőmagyarországi atletikai kerület bajnoki viadala. A Nyíregyházi Torna és Vívó Egyesület rendezésében vasárnap délután folyt le Nyíregyházán a Felsőmagyarországi atletikai kerületi bajnoki viadal, amely összegyűjtötte Kassa,

Negyed angol mérőldes siktutas: 1. Garay Károly NyTVE 58 mp. 2. Róth Lajos NyTVE. 3. Csermák Kálmán NyTVE. 35 m. nyerve.

Diszkoszdobás: 1. Grün Vilmos ETVE 4054 cm. 2. Máca István NyTVE 3540 cm. 3. Dr. Kovács Odón NyTVE 3040 cm.

Fél angol mérőldes siktutas: 1. Kiss Aladár NyTVE 2 p. 132 mp. 2. Kriehl Aladár ETVE. Súlydobás: 1. Szekelethi Béla DTE 1183 cm. 2. Dr. Kovács Odón NyTVE 1034 cm. 3. Csányi Adorján DTE 1030 cm.

220 yardos siktutas: 1. Garay Károly NyTVE 248 mp. 2. Kohányi Kálmán KAC Szobota Ferenc KAC és Schönfeld Péter NyTVE feladták.

Távolugrás: 1. Szobota Ferenc KAC 596 cm. 2. F. Nagy Miklós KAC 585 cm.

Gerelydobás (közéngyógy): 1. Kontra József ETVE 4274 cm. 2. Bornemissza Béla DTE 4000 cm.

Egy angol mérőldes siktutas: 1. Kriehl Aladár ETVE 5 p. 098 mp. 2. Kiss Aladár NyTVE feladta. 120 yardos gátutas: 1. Kontra József ETVE 19.4 mp. 2. Garay Károly NyTVE. 2 m. nyerve. Rudugrás: 1. Dr. Hofmann Lajos DTE 282 cm. 2. Kontra József ETVE 282 cm.

Az „Aradi Athletikai Club” mely fájddalommal tudatja, hogy céljaink nemes, őnzetlen és lelkes harcosa

Preisinger Béla úr,

az AAC választmányi tagja,

1911. évi augusztus hó 25-én meghalt.

Odaadó szeretettel fázardozott, küzdött hazánk sportjának fellendítésén s mindannyiunk halála elismerése mellett vitte egy lépéssel előbbre a testnevelés zászlaját, melyet kegyelünkkel jelt e hó 27-én, vasárnap délután 4 órakor, Magyar-utca 24. sz. alatti lakásán tartott végteszlességén hajtottunk meg tetemei felett.

Kisérje utolsó útján a gondviselés áldása s baráti szeretetünk igaz megnyilatkozása!

Arad, 1911 augusztus 25-én.

Aradi Athletikai Club.

növekedésén nyert kifejezést. A csinos kiállításban megjelent évkönyve Dr. Nemes Desző a MAC tükárának gondos munkája.

A Nagyvárdi Sport Egylet által, a Nagyvárd város által épített sporttelep ünnepélyes felavatásakor 1911 szeptember hó 24-én délután 2 órakor a Rhédey-kerti sporttelepen rendezendő országos pályamennyitő atletikai verseny sorrendje: 1. 60 méteres síkfutás (Nagyvárdi részére). 2. Mészáros (a NSE tiszteletére). 3. 100 méteres síkfutás. 4. Súlydobás (Fedák Sára urnó tiszteletére). 5. 4-szer 100 méteres stafétafutás (junior, vidékiek részére). 6. Rudrugás (Fráter Pál dr. tiszteletére). 7. Egy negyed angol mérőföldes síkfutás (Niessner Aladár tiszteletére). 8. Diszkoszvetés. 9. Távolgugrás. 10. 220 méteres síkfutás (junior). 11. Gerelyvetés (középlettel). 12. 100–200–400–800 méteres stafétafutás. 13. Diszkoszvetés (junior). A verseny feltevélei: 1. A verseny országos és a MASZ szabályai szerint rendezendő. 2. Nevezések – a tételkel együtt – a nevező egylet tükáraként útján a szövetség által kibocsátott nyomtatványon küldendő. 3. A NSE tükárához, Póznár Széver ügyvédhez (Rákóczi út 8.)

A Ferencvárosi Torna Club 1911 szeptember hó 8-án és 9-én nemzetközi atletikai viadalt rendez. Versenyszámok a következők: 1. Szeptember 8-án. a) Scratch versenyek. 1. 100 m-es síkfutás. 2. 200 méteres síkfutás. 3. Egy negyed angol mérőföldes síkfutás. 4. 800 méteres síkfutás. 5. Távolgugrás. 6. Diszkoszvetés. 7. Gerelyvetés. 8. 110 méteres gátfutás. 9. 1 angol mérőföldes egyelőgás. 10. Footballisták staféta. 11. 1000 méteres síkfutás (bajnokok kizárva) b) Hendikepek. 12. Rudrugás (hendikep). 13. 3000 m-es síkfutás (hendikep). c) Junior versenyek 14. 100 méteres síkfutás. 15. Súlydobás. 16. Diszkoszvetés. 17. Szeptember 9-én. Ifjúsági számok. 1. 100 méteres síkfutás (junior). 2. 110 méteres gátfutás. 3. Távolgugrás. 4. Egy negyed angol mérőföldes síkfutás (junior). 5. Diszkoszvetés (hendikep). 6. Súlydobás (szabadfogás). 7. 4-szer 100 méteres stafétafutás (junior). Általános feltevések: A verseny a MASZ szabályai szerint rendezendő és nemzetközi jelleggel bír. A verseny színhelye a FTC versenypályája (IX. kerület, Ullásfi út 129. sz.) Nevezési zárja 1911. szeptember hó 3-án este 8 óra. Nevezések a FTC tükáraként címere (IX. kerület-körút 9–11. sz. Széchenyi kávéház) küldendő. Nevezések csak a MASZ által kibocsátott hivatalos nyomtatványon adhatók be és tartalmazniuk kell a versenyző teljes nevét, azon egyesület nevét, melynek nevezték tükárát, a tétet és pontos lakcímét.



Ladányi-dij.

FTC–NSC 4:3 (1:1). Bizony nehezen győzött a jobb. Nincs ismét formában a FTC, a NSE pedig nagy ambícióit vitte a küzdelembe. Sajnálatos, hogy a heves mérkőzés az utolsó negyedében teljesen eldurvult, amiben nemcsak a játékbíró elnézéseinek van alapos része, hanem az FTC fanatikus törzspublikumának is.

FTC Borbás és Manglitz nélkül a következőként állt fel: Friz, Rumbold, Payer, Weinber, Bródy, Weisz F., Wurf, Pogány, Kóródy, Schlosser, Szécsényi.

NSE pedig Reményi hányában a következőkkel állt fel: Burján, Feldmann, Sztrik, Terney, Havay I., Relch, Székely, Kovács, Chrappan, Dóh, Havay II. FTC legjobb embere Rumbold volt, ki fényes formában van, a csapat azonban még nem kész. Az NSC-ben má is Havay és Burján a legjobbak.

BAK–33 FC 4:3 (3:1). A millenárisra a szezonnyitás az 6 300 nézőjével a régi szép napokra emlékeztet. A mérkőzés mindkét csapat tartalékai kaptak a BAK-ból hányzókat. Károly és Goldstein, a 33 FC pedig egész új csapatot állt ki. Szept járt után a szerencsésebb BAK győzött.

MTK–UTE 3:2. A rendes kétszer 45 perces mérkőzés 2:2 arányban előntelen maradt, de

alig egy pár pecny meghosszabbítás után az MTK megszeri a döntő gólt. Az MTK-nak sem csatárja, sem védelme még nem érte el tavaszi formáját s különösen csatárja nem az, aminek lenni kellene. A mindig gólképtelen csatársor nem tette gólképessé az angol lánra beállítást sem, mert a mezőnyben igen használható angol a gólt először csak használhatott volt.

Videki mérkőzések.

Temesvár. Aradi Torna Club – Temesvári Munkás Testző Egyesület 4:0 (0:0). Bíró: Hermann György TAC.

Temesvári „Kintizi” Sport Egylet – Nagykiskindai Athletikai Club 5:2 (3:1). Bíró: Lóbi J. TAC.

Szeged. Szegedi AC–Szabadkai SE 6:1 (3:1). Szezonnyitó mérkőzést tartotta a Szegedi AC jó képességű csapata a vidékiek bajnokságára ezúttal bevezetett szabadkai ellenfeleivel. Szeged több tartalékjátkos dacára az egész mérkőzés folyamán fölényben van. A csapat még találaton van ugyan az összjátékotól, azonban egyenlően máris kitűnő technikáról, gyors támadásokról adott tanúságot. Bíró: Gulyás (SZAK).

Hódmezővásárhely. Vasárnap benutató mérkőzést tartott a Szegedi AC a b csapat a old-bors csapattal Hódmezővásárhelyen. A propaganda jellegű küzdelem igen erős érdeklőséssel sikerrel járt. A város előkelő közönsége mindvégig a legnagyobb rokonzenével kísérte a Szegedi AC csapatainak mérkőzéseit. Este bankett volt a szegediek tiszteletére. A mérkőzés 4:2 arányban az I. b csapat javára végződött.

Ungvár. A Kassa Athletikai Club I–II. komb. csapata e hó 27-én barátságos mérkőzést játszott az Ungvári Athletikai Clubbal Ungváron szép számú közönség jelenlétében. A KAC kiváló játékosokat, különösen a kis Béni, Csibor, Hericz és Stefan játékkuk önönmagukat mutattak fel. Az ungváriak kissé depremáltak játszottak, különösen a csatársor sehogyan sem boldogult, pedig az ambíció meg volt, „de a dől nagyon nemény volt”. Az Ungvári AC-ből Korbai, Apjár, Speck és Markó játszott jól. Az első félidő 1:0 volt. A mérkőzés a KAC 5:0 arányban nyerte meg. A gólokat Hericz és Csibor lőtték. A mérkőzést Kondor Aladár BAK vezette Kisvárdáról.

Debrecen. Debreceni TE II. a Debreceni Keresek Alk SE 1:1. kombinált csapata ellen 1:0 arányban győzött.

HIREK.

Medgyessy Iván, a MAC régi kitűnő fedezetjátékos, végleg megnyerte a hágiai footballjátékosok által adományozott nagy aranyermét.

Anagyi válságban van az ILSz és segélyt kér az MLSz-től.

Az ősz nemzetközi mérkőzése közöl eddig véglegesen a következők vannak lekötve: Szeptember 24. FTC–WSC Bécseben, Challenge Cup döntő.

Október 6. BAK–DFC Prágában.

Október 15. MTK–WAC Budapest.

Október 15. BTC–Mittveidaer B. S. Budapest.

November 12. FTC–WAC Budapest.

Huszonnyeg új egyesülett gyarapította a labdarúgó szövetség tagjainak számát az elmúlt két hónap alatt. Az új egyesületek közül 11 a Magyarországon működik, 13 pedig vidéki. A szövetség évi közösztörén már 102 egyesületet számlál tagjai sorába.

A félúru vasuti igazgatónyok csak szeptember első hetében fognak a MLSz rendelkezéseire állani.

A BTC csatlakozás fog szerepében a következő összeállításra sor öszi idényben: Mészáros, Kovács, Sali, Horváth, Dobó. – A jobbszelektől Horváth nem a régi reprezentatív közép-csator, hanem a KAOE-ből átlépett Horváth Károly nevé csatárjátékos.

A Szerb Kard a Temesvári AC-al akart mérkőzést játszani. A mérkőzést azonban a MLSz nem engedélyezte, mert a szerb szövetség, melyhez a „Szerb Kard” tartozik, még nem tagja a nemzetközi federációnak.

A Millenáris pályára akarja vinni a III. ker. TVE szeptember 8-iki bajnoki mérkőzésükémlémi pályaváltozást a FTC-ot.

A Széchenyi vándordíj döntőjét szeptember 8-án a MTK II. és a Győri Egyetértés I. csapatai fogják megtartani Sopronban.

A BAK és Terézváros szeptember 3-iki bajnoki mérkőzésüket szeptember 8-ikára halasztották el.

Az Aradi Testgyakorlók Köré, mely a feloszlott Aradi SC játékosanyagának beolvadásával ez évben a kerületi bajnokságba is nevezett, oly súlyos anyagi válságba jutott, hogy képtelen megőrizni meglévőit.

Bölcsésgyarmati SpE a múlt héten 8:2 arányban győzte le a Hatvani TC-t. Most vasárnap a Zolyomi AC-al mérkőzik, legközelebb pedig revánst ad a hatvaniaknak.

HIVATALOS RÉSZ

Magyar Labdarugók Szövetsége.

MEGHÍVÓ.

A Magyar Labdarugók Szövetségének 1911. évi szeptember hó 11-én (hétfőn) este 8 órakor hivatalos helyiségében (VII. Rákóczy-ut 9. sz.) tartandó

rendkívüli közgyűlése.

Tárgy: A II-od osztályú egyesületek létszámának gyarapítása tárgyában hozott igazgatótanács határozat elleni felelkezés.

FIGYELMEZTETÉS: E közgyűlés az alapszabályok 28. szakasza értelmében a megjelentek számára való tekintet nélkül határozatképes lesz.

Kivonatt az alapszabályokból: 32. szakasza. A tanácskozási és szavazási jogot a tisztségviselők megbízólevéllel ellátott képviselők révén gyakorolják. Vidéki egyesületet a közgyűlésen csakis oly megbízott képviselhet, aki a megbízást adó vidéki egyesületen kívüli a szövetség kebelébe tartozó más egyesületnek tagja.

34. szakasza. Bármely is csak egy szavazati joggal élhet. (Senki sem vállalhatja tehát jogérvényesen több egyesület képviselését.)

35. szakasza. Sem tanácskozási, sem szavazási joga nincs a közgyűlésen azon tisztségviselői képviselőinknek, melyeknek a szövetséggel szemben már esedékesek vált fizetési kötelezettségek vannak, mindaddig, míg azokat nem teljesítik.

Kárpáti Béla s. k. Steiner Hugó s. k.
elnök. főtárgyár.

Igazolások: 6326-101 6775-ig.
NSC részlete: Gábor Károly (Győri Egyetértésből).

Zsomolyvári Keresk és Jp. SpE részére: Matyasovszky Ferenc, Linszter József, Oberhoffer Ferenc, Wilusz Miklós, ifj. Schulmacher János, ifj. Kertész János, Valkai Ferenc, Petrovits Dániel, Kilum Máttyás, Heimann Ádám, Rindche Máttyás, Feszil György, Farkas József, Asz Sánta Pál, Frank Máttyás, Fekete István, Blum József, Kaszás Lajos, Bakó Sándor, Haubrich Rezső, Gunitz Péter, Stainitsky Miklós, Weber Árpád.

Szolnoki Máv. SpE részére: Cseh Ferenc, (budapesti Egyetértésből), Bulaykai József (KA-EO-ból), Varga István, Fekete Mihály, Hoffmann Gusztáv, Török Ferenc, Gulyás Ferenc, Fekete István, Némethy Ferenc, Bozsó Lajos, Dudás Lajos, Polák Ferenc.

Kassai Athletikai Club részére: Csérei Jenő (ETVE-ből), Berkovits Gyula, Jasuszch Elek, Véssy Miklós, Csérei Ernő, Kornfeld Ernő, Wildmann Jenő, Révész Zoltán, Haas Gyula,

Kemény László, Halkó Aladár, Molnár Ferenc, Gábor Bertalan, Torma Jenő.

Kolozsvári SpE Club részére: Domokos Ernő, Barabás Mihály, Szilasi József, Goldstein Mór, Turák Kálmán, Nagy Tibor, Bustayházi Béla, Perényi Vince, Bokor István, Vinczy Mihály.

Gutenber Torna Club részére: Bakonyi István, Gaertner János, Reich Jenő, Bruckner Pál.

Újpesti TE részére: Seriföz István.

BLC részére: Roth Sándor.

Ezsbethfalvai TC részére: Jaschke József (ILSZ-ből).

„33” FC részére: Kovács István (Szombat-helyi SpE-ből).

KAOE részére: Singer Arthur (New-Yorki AC-ből), Haader Ferenc, Schlaemmer Imre, Markovits Mór, Grünbaum István.

Náday Lajos (múndannyan feloszlott Postás-ból), Rozs Árpád, Csudor Sándor.

Postatakarék. TspE részére: Nagy Endre (BTC-ből).

Kolozsvári Keresk. Akad. Sport Kör részére: Kormos Károly (BAK-ból).

Győri Egyetértés részére: Holzmann Gusztáv (Pozsonyi TE-ből), Steiner Brúnó (osztály szívből), Schall Simon.

Terézvá. TC részére: Wolf Artúr, Sümei Sándor, Schwarz Sándor, Korn Lipót (KAOE-ből), Kaufmann Imre (feloszlott Lipót. TC-ből).

Föv. TKör részére: Muraro János (UTE-ből).

Ferencvárosi Sport Club részére: Spil József, Spiller Arthur, Geiger Géza, Tompa András, Csató Odón.

Újpesti SC részére: Oberhoffer Lajos, Nány Árpád, Andel József, Gittinger Nándor, Bannier Gyula, Varga Sándor, Csörke István, Kovács Lajos, Csóka Dániel, Hoffmann Sándor, Köfler Gusztáv, Köllár Andás, Sesztán Jakab, Schmidbauer János, Szeheni Lajos, Liszák Ferenc, Rausch Lőrinc, Schwarz Lipót, Madár János, Róck Lajos, Minich György, Zimer István, Róvó András, Gittinger József, Köfler Gyula, Soltész Lajos, Ácsoston Gyula, Luka Vincze, Molnár László, Mezey Gyula (valamennyien ILSZ-ből), Soltész József, Furfó Béla, Oberhoffer Lajos (feloszlott UTK-ból), Novák István.

Magyar Társas Kör részére: Gyarmati Emil (ISC-ből), Csáka Géza (Köb. TE-ből), Kovács Mihály, Treiber Béla, Palya István, Szabó Kálmán, Molnár Lajos, Weber Lajos, Vidra Béla, Kiss Imre, Lueff Dezső, Sárkány Gyula, Lejov István, Hreskó János, Kellner József.

Obudai FC részére: Martin János (feloszlott Litogr. FC-ből), Klein Samu (III. ker. TVE-ből), Juhász János (feloszlott UTK-ból), Varga István (feloszlott UTK-ból), Schossberger Károly (ILSZ-ből), Andauer József, Werner Máttyás, Zaubek József, Kulik Béla, Löffler Károly, Sárközy Ferenc, Billegi Ferenc, Hajdu Miklós, Bauer Adolf, Prandik Lajos, Somogyi József, Szekula Pál, Sterba István, Szekula Béla, Koln Dezső, Laundor, Berthlauer János, Márton, Mészáros Lajos, Kurdi Ferenc, Willisch Antal, Király József.

Bpesti Pénztár. Hiv. Szolgák SpE részére: Schmidt Gusztáv, Köfler Lipót, Köfler Ferenc, Köfler István, Krausz Pál, Kozlák Mihály, Mric Mihály, Pfeiffer Nándor, Berthlauer Ferenc, Haas Rezső, Falt Gyula, Smics Jenő (mindannyian feloszlott BMK-ból), Bucek Odón, Rédl István, Légrády Sándor, Loszankó József, Babocsay József, Simonyi Kálmán, Schwarckopf Mór, Tóthi Árpád, Brezina István, Prékcsényi Sándor, Nagy Ferenc, Mészáros Sándor, Kiszai N. György, Pálcsmán Gábor, Bozsár István, Longini Tiwador, Vízeli István, Herag István, Frankó Antal, Puha Gáspár, Hazuga Imre, Tavi Árpád, Varga Lajos, Glasz F. Árpád, Ulbrich Antal, Kluge Károly, Kluge

Lajos, Meister László, Simonyi János, Bartos Géza.

Rákosszentmihályi SC részére: Engler Ferenc, Bajzák István, Bernáth István, Glück Zoltán, Neubauer Ágoston, Klier Lajos, Neszt Odón, Nagy Jenő, Gallwitz Sándor, Csordás János.

Zuglói SC részére: Karl Andás, Mikusity J. Ferenc, Kertész Henrik, Gutsch Gyula, Mahr János, ifj. Babrián H. József, Kirchner Tóbiás, Prager Kálmán, Spiller Mór, ifj. Bittner Ferenc, Kolozsvári József, Pálfi Lajos, Neszt Antal, Kovács Andor, ifj. Eberl József, Müller Lipót, Krenó Ervin, Plankovits István, Siller Sándor, Kinnorányi Ferenc.

Terézvá. SC részére: Mayer Mihály, Rauscher Károly, Kiss József, Novák Rezső, Gréger Lipót, Pautsch Hugó (mindannyian ILSZ-ből), Weisz Géza (feloszl. Lipót. TC-ből), Zahalka Károly (BLC-éből), Csapó Gyula, Rosenberg József, Rintel Károly, Klein Gyula, Skultély Gusztáv, Kovács József, Molnár Pál, Varga B. Kispesti AC részére: Klinga Károly (Kőbányai TE-ből).

Terézvá. SC részére: Götz János, Wieswader Ferenc, Gécsy György, Wittmann Károly, Engel Mór, Gottlieb Jenő, Mainxer Gyula, Lendvay Endre, Kovács Imre, Theisz Ferenc, Paukovits Béla, Pavlinka Rezső (mindannyian az ILSZ-ből), Szabó István.

Testgyorlók SpE részére: Einszidler Géza, MAV. Jégyvári SC részére: Péter Rezső, Haibach Mihály (oszt. szívből), Rusznák Ede (Miskolci SE-ből).

Vas- és fém munkások SC részére: Goldberger Jakab (KAOE-ből), Weisz Miklós, Soltész Sándor, Singer Imre, Székely Ede, Biro Ferenc, Braun István, Suscs Béla, Albert József, Deutsch Ferenc, Di-Sándor Alajos, Dunhoffer János, Grandics Sándor, Gulyás József, Hercovits Árpád, Jagica András, Lettkó Odón, Polák Benő, Révész Zoltán, Schoffer János, Schlammmer Imre, Vlacciss Gáspár, Zsédely Károly.

Obudai FC részére: Koln Dezső, Farkas József, Wicht Lajos.

Kispesti AC részére: Seeger Jenő (FTC-ből), Ezsbethfalvai MTK részére: Kabay Kálmán, Stecher Robert, Lukács Sándor, Magensen Erhardt.

BTk részére: Filla József (oszt. szívből), Takács József, Lukács József.

JAC részére: Henhoff József, Rottenstein Mór, Ivanovszky Béla, Grosz Jenő, Fried Árpád, Reisz Örszár, Reisz David, Górvortz Ármán Jenő, Rózsá sinire, Grün Ignác, Fiedl Imre (Győri Egyetértésből), Török Ignác (NSC-ből). „33” FC részére: Biatsy József.

Pallas TC részére: Pogány Lajos. MTK részére: Lane József.

Újpesti SpC részére: Duszil Dezső, Binder József, Fank Antal, Duszil István, Majernik István (valamennyien ILSZ-ből).

OTE részére: Birkli Flórián (III. ker. TVE-ből). Zuglói SpC részére: Somogyi Dezső, Holdamp Gyula, Türk Odón, Fábis István, Slezák Jenő, Tulpik József, Kreul Alfréd.

KAOE részére: Weisz Gyula (Kolozsv. Akadémia-ból), Wittenberg Miklós (MTK-ból), Brézanszky Adolf (FIAC-ból).

Józsefvárosi AC részére: Török Ferenc, Haas Pál (mindketto NSC-ből), Rosenberg Gyula, Rosenberg Oszkár, Bánás József, Batiz György, Bánás Gyula, Nuszbaum Gyula, Gyulai József, Jakabovits Lipót, Poremba Béla, Gábrriel Andás.

Győri Egyetértés részére: Meixner Mihály, ifj. Mattuschek János (ILSZ-ből).

Rákosszentmihályi SC részére: Csapka János, Górvortz Ármán, Békai Nándor, Klier József, Vitrek Károly, Somogyi János, Berzer János, Tatay Antal, Pálfi Ádám, Burghardt Károly (valamennyien ILSZ-ből), Pálfi Rudolf, Ricsi Károly, Reisz Ferenc, Lendvai Alfréd, Pallas TC részére: Jáglecsák Nándor (Bp.

Footballjátékosok figyelmébe!

Sportújság: BÖLCSKEY G.-né, BUDAPEST,

IV. Eskü-ut 3. szám (Tiller-palota).

Sportkéteknak a legolcsóbb bevásárlási forrás. Rak tártamra érkezett újságokból kinyerés nélkül megtekinthető Angol football-labdák, továbbá teljes csapat-felismeréskészítő olcsó árban. Téli sportcikk, turista, tennis, és atletikai cikkek rak tártamra. — Figyelmes kiszolgálás. Árjegyzék bérmentesen.



Automobil ruházat

vízmentes gummi szövetekből; dániai „Laval” bőrből. — Könnyű tavaszi eső- és pörkönyvek. Motor-sapkák és szemüvegek. Fővnes és Dent angol keztűk. Utazási cikkek, táskák, étkező kosarak.

Thermos ételnek és italnak. Gilette és Auto Strop önborotvák. Mezei Sportcikk, Tennis-Raketek és labdák, Golf-játék felszerelés. — Football, Croquet, Hockey, Boomerang stb. Aviaticai cikkek. — Sport-sapkák, Sportcipők, Sweaterok, lábszárok stb. „Ever clean” vízhatlan fehér — vászongallérok és kezélok — fürakktára.

ÁRJEGYZÉKET BÉRMENTVE KÜLD:

WESZELY ISTVÁN

angol sport-, gummi- és acél-
— árucikkek raktára —

Budapest, IV., Váci-utca 9. szám.

Angol, Francia, stb. világhírű gyárosok u. m.: F. H. Ayres, John Jaques, Slazenger, Gardner Bros, Mass Co., H. Gavelle Co., R. Staub, K. Wunderlich stb.

Tennis-Raketjeinek

— választékos raktára. —

A labdaverők drbjai: 5.50, 7.50, 9.—, 10.—, 11.—, 12.—, 13.—, 17.50, 20.—, 25.—, 30.—, 33.—, 40.— és 45.— korona. Tennis-labdák tucatja: 8.50, 10.—, behuzott 11.50, 14.50, 16.—, 19.50 és 24.— kor.



Iskolai zászlóaljaknak céllovígyverek és felszerelések. Továbbá nagy készlet Football, Golf, és Hockey játékokban; vivőeszközök, atletikai és tornaszerek, turistafelszerelések, téli és nyári sportruházatok, korecsolya, ski és sportszánkókban. Különlegességek az összes fegyverek, lövedékek és halászlési felszerelésekben. A külföldi lövedékek magyarországi egyedüli elárúgója.

ZUBEK BERTALAN és TARSÁ

SPORTCIKKEK ÉS FEGYVEREK ÁRUHÁZA.

— Budapest, IV., Múzeum-úrt 29. szám. —

40 EVES FENNÁLLÁS.

OLBRICH-féle utazási cikkek elsőrendűek!



Budapest, VI. Teréz-körút 6. szám. Telefon



Kérje minden kávéházban
a Nemzeti Sportot.

Szt.-Lukács gyógyfürdő, Buda.



Téli és nyári gyógyhely. — Természeti forró-meleg kénes források, iszapforrások, iszapborogatások, masszázs, vízgyógyintézet, gyógyfürdő, kő- és kádforrások, gyógyvizes zuhanyok. Ólós- és gödös penzión. Csúsz, kövesény, ideg-bőrbajok, lakás, ellátás felelő kimerítő prospektust küld ingyen a

Szt.-Lukácsfürdő Igazgatósága, Buda.

Kristály-forrásasványvíz étvágyat javít, gyomorrontást megakadályoz

NEMZETI SPORT KÖNYVTÁRA

(Magyar Spalding) eddig megjelent füzetei:

1. Szánkózás. Ára 1.— K
2. Uszás. „ 1.— „
3. Football. (1910) „ 1.— „
4. Boxolás. „ 1.40 „
5. Athletika. (1911) „ 1.50 „

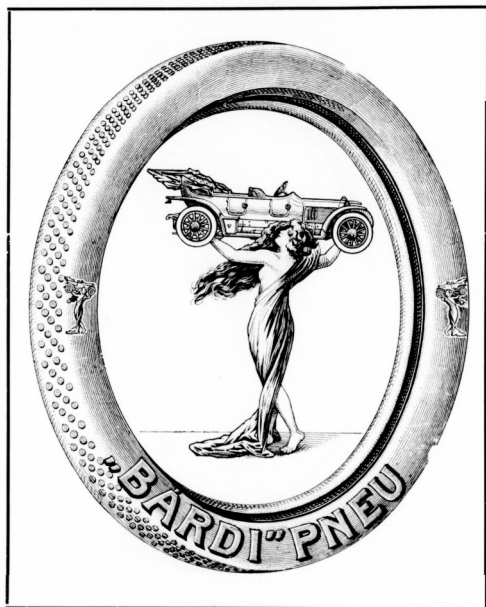
Kapható a Nemzeti Sport kiadóhivatalában és Magyarországon összes könyvkereskedésében.

Legközelebb megjelenő füzetek:
Vívás, Evezés, Birkózás stb.

Pneumatik garanciával.

Garancia 3500 km.-ig.

Tartós! ≡ Szivós!

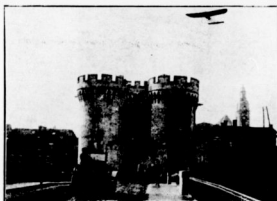


Elpusztíthatatlan!

Bárdi Garage

Budapest, Mozsár-utca 9.

**NEMZETI
SPORT
ÉS AUTOMOBIL
= AVIATIKA**



Bellanger kapitány Verdun felett.

Diana-sósborszesz

👉 Mindenütt kapható. 👈

nélkülözhetetlen minden sportembernek. Az izmokat erősíti, a bágyadtságot megszünteti. Mindenütt kapható.

PAAR ÉS WOLFERS FRÈRES



ékszerészek-joailliers



VERSENYDIJAK.



Budapest, IV Koronaherceg-utca 3

Megbízható javítóműhely!

VAN DER LAAR és TÁRSA

automobil és
gép-műhelye,

Olcso árak!

okleveles gépészmérnök szakszerű vezetése alatt.

Preciz. lelkiismeretes munka!

TELEFON
145—78.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-UT 117.
Kocsibejárat az Ernő-utca felől.

TELEFON
145—78.

➡ JÓ ÉS PONTOS MUNKA!

Delaunay-Belleville Autogarage, Waszky és Zachár

Megbízható javítóműhely!

 a Delaunay-Belleville autógyár 
 magyarországi vezérképvislete 

MODERN GARAGE!

BUDAPEST, VI., NAGY JÁNOS-UTCA 5.

Telefon 101—56.

A tennis idény kezdetével

Kertész Tódor cég

lawn-tennis rakettek javítására és ujonnan hurozására szerződte a világhírű Slazenger cég egyik elsőrangú szakmunkását, ki mindennemű

— raketjavitást és hurozást kíválóan, szakszerűen és gyorsan, szükséghez képest azonnal végez külön raketjavító műhelyben. —
Lawn-tennis és sportléggyökz ingyen. Kertész Tódor sportüzlete, Budapest, IV. Kristóf-tér.

MAGYAR AUTOMOBIL GARAGE

TELEFON
FÖNÖK:

126 — 36.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

HIRSCH és CSERMELY
BUDAPEST, VII., ARENA-UT 50.

Modern garage éjjel-nappali üzemmel.
Automobilok bérbe kaphatók órákra is.

TELEFON
PORTÁS:

174 — 18.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

Elsőrangú javítóműhely.

Auto kellékek.

Semperit pneumatikok.

Charron-automobilok vezérképvisellete.

Wiener Neustadt, 1911 május 23.

J. Desterr. Amerik. Gummifabrik A.-G.
igazgatóságának

WIEN.

Az alpesi turaut befejeztével, mely Austro-Daimler gyártmányunknak oly kiváló sikereket hozott, szükségét érzem, hogy kiváló elismerésemnek adjak kifejezést, a Continental Pneumatik kitűnőségéről. Gyártmányuk kiválósága lényegesen hozzájárult az elért eredmény eléréséhez. Dacára annak, hogy az utak helyenkint nem voltak jó állapotban, az abroncsok jól kitartottak.

Tisztelettel

Erőf Schönfeld.

AZ AUTOMOBIL

A „MAGYAR AUTOMOBIL CLUB“ HIVATALOS LAPJA.
AZ „AVIATIKA“ ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ.
Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR.
Felelős szerkesztő: LINDNER ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Égész évre 20 korona.
Fél évre 10 „
Negyedévre 5 „

A karosszeria alakja és a légellenállás.

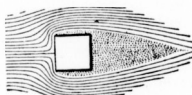
A légellenállás csökkentésének szükségse sebesen járó járműveknél még a legjámorabb laikus szemében is szükségserűségnek tűnik fel. Tényleg az összes nagysebességű próbavasutaknál azután fokozottabb mértékben a kormányozható léghajónál igyekeztek a légnyomásnak legkevésbé ellenálló formát találni. Az automobilnál aránylag későn kezdtek gondot fordítani a karosszeria legkedvezőbb formájára, aki azonban a legutóbbi évek Prinz Heinrich Fahrtaijt, a brooklandi meetingeket és a különféle francia és amerikai sebességi versenyeket figyelemmel kísérte, nagy haladást tapasztalhatott e téren.

A kocsi belső szerkezete ugyan nem, de a karosszeria külső alakja gyors és gyökeres átalakuláson ment át. Midőn a versenykocsi legelső éveiben a „furat“-ot kezdtek nagyobbítani, a konkurrens gyárak mérnökei a „löket“-nagyobbitással feleltek s midőn idők folyamán itt is a maximumig jutottak el, már csak két ut maradt nyitva a sebesség fokozására. Az első ut világos és egyszerű, t. i. a kis motor fordulatszámát annyira fokozni, míg teljesítménye egy rendes fordulat-száma, de körülbelül kétszer akkora motorerővel nem lesz egyenlő.

A másik ut ellenben az volna, hogy a motorteljesítmény kicsiny maradjon ugyan, azonban a fokozottabb járműsebesség az ellenállások csökkentésével éressék el. Első pillanatra talán az látszott legalkalmasabbnak, hogy a karosszeria önsúlya csökkentessék, de a brooklandi versenypályán számtalanszor beigazolódott, hogy lényege-

sebb sebességnövekedést nem a karosszeria súlycsökkentésével, hanem főleg azáltal érhetünk el, ha a versenykocsi mérnök a karosszeriát úgy tervezi meg, hogy a légellenállás káros hatásai a minimumra szorítsanak.

Az utolsó három évben e dolog alapos megfontolás tárgyát képezte s ime! az eredmény a kis kocsi soha nem remélte gyorsasága lett, mit azonban sohasem lehetett volna elérni, ha a légellenállás kérdését gyökeresen nem tanulmányozzák s az idevágó kísérletek eredményeit a praxisban fel nem használják.



1. ábra.

Jelenleg már ott tartunk, vagy talán már el is értük azt a pontot, hol — sokak sajnálatára — mondhatjuk, hogy egy újabb rekordöntésnél nem feltétlenül biztos, hogy a győztes kocsi motorja a jobb és erősebb, hanem a győzelem oka az volt, hogy a karosszeria külső formája miatt a győztes kocsinak sokkal kisebb légellenállással kellett megbirkóznia.



2. ábra.

Más részről — még pedig a nagy többség részéről — azt halljuk, hogy ily panaszokra hallgatni nem kell, mert hiszen köztudomású, hogy a versenykocsi tulajdonságaiból a turakocsik tulajdonosai is igen sok hasznos utmutatást nyertek, nem tételezhető fel tehát, hogy a turakocsik tulajdonosai a versenykocsi külső formájának óriási fontosságát kellően fel ne fogták volna. Különösen a német és francia automobil gyárosok jöttek rá — még közel időben! — a karosszeria külső formájának óriási fontosságára. Igaz ugyan, hogy a karosszeria szerkesztésénél a tervező mérnök a legnagyobb csáberevel a kocsit kényelmessége és külső csinos-sága hat, meg kell azonban jegyeznünk, hogy az ügyes szerkesztő a legkisebb légellenállás kérdését meg tudja oldani, úgy hogy külső csin dolgában a jármű mitsm veszít. Való tény, hogy a levegő „aesthetikai érzéke“, nem szívelheti a derékszög alatt álló síkokat, éles sarkokat, hasadékokat és szabálytalan görbületeket. Ha tehát a szerkesztő mérnök az emberi szemnek kedves vonalakat, illetve lágy görbék szerint építi a kocsit: bizonyos lehet abban, hogy a motor munkáját annyit könnyített, a mennyire az lehetséges volt. A külső csinal bíró és kis légellenállás kocsi problémája talán oly két, egymás mögött álló, céltáblával volna összehasonlítható, melyeken egy lövés ment át, de melyekről a szemlélő már nem tudja (vagy talán feleslegesnek is tartja) megállapítani, hogy a golyó melyiket találta először.

Az 1. és 2. sz. ábrákban bemutatjuk a mozgó tárgy mögötti levegő viselkedé-

A legtartósabb,
ennélfogva leg-
olcsóbb abroncs

PNEU-SEMPERIT

„Stock: Magyar Automobil Garage Aréna-ut 50.“

SEMPERIT

Gummiművek

Vezérképviselőt és raktár: SALZBERGER SAMU Budapesten, V., kerület, Andrásy-ut 20. szám.

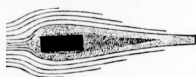
Stock: Westinghouse Autoforgalmi r. t. Páva-utca 10. szám.



3. ábra.

sét, úgy a kockánál, mint pedig „légáramhoz hozzásimuló” tárgyánál. Azért nevezzük többt „hozzásimuló” alakúnak, mert ily alakú testnek folyadékban való tengelyirányos mozgatása alkalmával semmiféle örvénylés nem keletkezik. Más szóval a folyadék részecskéi a mozgás alkalmával teljesen a test kontúrjaitól simulnak hozzá. Ily alakú a természetben a halak és madarak törzse, meg kell azonban jegyeznünk, hogy mindkét esetben az ideális alaklót (2. ábra) való kényszerű eltérés, pl. a hal uszonyai s a madár szárnyai, magának az ideálisnak életviszonyaiból következnek.

A mozgatás alkalmával keletkező légörvények helyét az 1. ábra három vastagabb vonala jelzi, magát az ör-



4. ábra.

vénylő levegőt pedig az ábra pontosított területe tünteti fel. A 3. sz. ábra valamely részletesebben tünteti fel a légörvénylést. Ezek a légörvények emésztik fel a motor erejének nagy részét akkor, ha a karosszéria ügyetlenül van szerkesztve, szemben a „légáramhoz hozzásimuló” karosszériával.

Ha oly testet mozgatunk a folyadékokban, melynek nincs a folyadékhoz hozzásimuló alakja, akkor a folytonosságot nélkülöző kontúrjainak, illetve kontúrsíkai örvénylést okoznak, minek pedig az a következménye, hogy — dacára a mozgó tárgy aránylag keskeny voltának — sokkal nagyobb folyadéktömegek jutnak mozgásba, mint ha a tárgy folytonos körvonallal lett volna. (4. ábra.) Más szóval, minél inkább közelítik meg a kontúrjainak a folytonosságot, annál kevesebb víz vagy levegőmenyiség jut mozgásba, annál kisebb lesz az ellenállás s annál kisebb

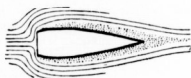
a megadott sebesség mellett a szükséges lőerőszám.

Az 5., 6. és 7. ábra a „légáramhoz hozzásimuló” karosszériát tünteti fel, még pedig az 5. ábra félig, a 6. ábra egészen lemeztett fejjel s végül a 7. ábra lemeztett hátsó részszel.



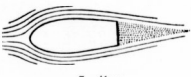
5. ábra.

Az 5. ábrából látható, hogy a folytonosságot csak egy kis rész zavarja, persze nagyobb sebességgel már ezen kis rész is nagy örvénylést s így nagyobb légellenállást okozva. Világosabbá az is, hogy ha ily lemeztett s maximumot éri el, akkor az ideális folytonosságu hátsó résznek vagy igen kicsi vagy semmi javító hatása nincsen.



6. ábra.

Vagyis a versenykocsi tervező teljesen kárbavetett munkát végez, ha a karosszéria hátsó részét hal alakúnak építi ki akkor, midőn a karosszéria első részénél s törzsénél a légellenállással nem törődött. De fordítva is áll a dolog, t. i. a legügyesebben tervezett elülső rész tehermentesítő hatását a nagy légellenállású hátsó rész teljesen leronthatja. Ha tehát bizonyos esetben az ideális folytonos alak a karosszéria teljes hosszában nem alkalmazható, akkor legjobban, ha a hal alaklót s minden hasonló ideáltól teljesen eltekintünk.



7. ábra.

Találunk ily esetet pl. a lokomotív történetében is. Nagy reményeket füz-

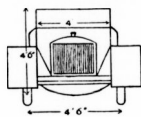
tek pl. a lokomotív tervező mérnökök ahhoz, hogy a vonat légellenállása hatalmasan csökkenthető lesz azáltal, ha a mozdony elejét „szélvágó” szerkezettel látják el, de csakhamar rájöttek arra, hogy ily szerkezet a levegőt az utána jövő kocsi alakjaiba s a kocsi között levő közbbe formálisan behajította s akkora örvénylést okozott, hogy a várt légellenállás nem hogy csökkent volna, hanem hatalmasan megnövekedett.

Ha szép őszi napon, szélsécsend idején rohanunk autómobilunkon, úgy a mozgásba hozott levegő igen jól tanulmányozható. Könnyű tárgyak, pl. falevelek, melyek a kocsi 6-7 méternyire fekszenek, repülnek fel s csak ilyenkor nyerünk fogalmat a hasztalanul mozgásba hozott légtömeg tekintélyes nagyságáról.

Ezek után vizsgálat tárgyává óhajtunk tenni a verseny- és turakocsi légellenállásának néhány konkrét esetét. Szükségesnek tartjuk azonban megjegyezni, hogy a különböző kocsi különféle karosszériára és azok kiszögelléseire való tekintettel teljes lehetetlenség pontos számításba belebocsátásunk s az eredményt csak első megközelítéssel remélhetjük s így a légellenállás legyzőesére szükséges lőerőszám kiszámításánál az oldalszelet, a hátsó ülések légellenállását stb. teljesen figyelmen kívül hagyjuk. Ezen légellenállások kicsinyeségükön fogva amenny is nyugodt lelkiismerettel elhagyhatók.

A 8. ábra egy szokásos turakocsi hozzávetőleges előlőnézete van feltüntetve, ahol a méretek is nagyjából megközelítik a szokásos méreteket.

Ha az összes légellenállási felület



8. ábra.

nagyságát meg akarjuk állapítani, egy esetleg két pontot figyelembe kell vennünk. Minderkeelőtt az a levegő, mely a radiateurhoz ütközik, nem teljes egészében „káros”, hiszen nagy része ezen

Telefon 176—41.

AUTOMOBIL-

Teher- és
Luxus-
automobilok.

WESTINGHOUSE

Garage javító-műhely

Automobil alkatrészek.
NAGY RAKTÁR PNEUMATIKOKBÓL.

Telefon 141—03.

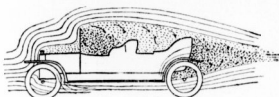
GYAR ARADON

Teher- és
Luxus-
automobilok.

keresztülhalad, másrészt azonban tévedés volna azt hinni, hogy az összes levegő káros hatás nélkül halad rajta keresztül. Vizsgáljuk tehát meg, mi történik ezen levegővel. Egyik része keresztül halad rajta, azután a motorházba jut, innen pedig a motorház oldalnyílásain vagy a nyitott alvázon át a szabadba jut, a nagyobbik része azonban a motorház hátsó lapját alkotó kocsi-homloklapjába ütközik, mi ugyanolyan ellenállást okoz, mint ha a radiateur

Az Eiffel-féle képlet szerint a mozgott síklapra eső nyomás kg-ban: $0,0057 \cdot A^2$ hol A — felület négyzetméterben, V — óránkénti sebesség kilométerben. Jelen esetben tehát a nyomás = $0,0057 \cdot 2,14 \cdot 50^2 = 30,5$ kg.

A felhasznált lóerőszámot nyerjük, ha e nyomást a másodpercenkénti sebességgel (méterben) szorozzuk és a szorzatot osztjuk 75-el, lesz tehát $x = 30,5, 13,4$ mp. seb. = 5,45 lóerő.



9. ábra.

nem lyukacsos, hanem ép volna. Hogy azonban tülzába ne essünk, mondjuk azt, hogy a lyukacsos radiateur légellenállása felét képezi az ugyanolyan területű, de ép felület légellenállásának. A sárvédők légellenállását egyenlőnek vesszük vetületüknek légellenállásával (8. ábra). Másrészt pedig, miután a közöttük levő távolság elég tekintélyes: az elülső sárvédőknek a hátsókra vonatkozó „védő-ernyő” hatása oly kicsiny, hogy a számításnál úgy az elülső, mint pedig a hátulso sárvédők légellenállását a maguk teljes egészében összegezzünk kell.

A szélfogó ellenállását úgy számítjuk, mint egy vertikális álló lapét, mert igen ferde szög alatt felszerelt szélfogók csak elvétve láthatók.

A légellenállási felület első megközelítésben lesz:

Homlokoldal, szekrény, tető $1,675 \text{ m}^2$,
4 sárvédő $\dots\dots\dots 0,465 \text{ „}$
Oldal- és homlok-lának $\dots\dots 0,1 \text{ „}$

Összesen: $2,24 \text{ m}^2$.

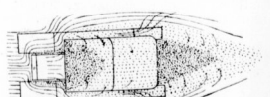
Le a radiateur holt területé: $0,1 \text{ m}^2$.

Végeredmény: $2,14 \text{ m}^2$.

láh.

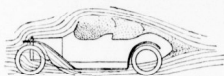
E pontnál felhívjuk az olvasó figyelmét arra, hogy a kerekek légellenállását nem vettük figyelembe, ez azonban tényleg csak igen nagy sebességeknél képezhetne számítástba veendő factort.

Mily lóerőszám volna szükséges tehát ily felület légellenállásának legyőzésére, ha az automobil sebessége óránként 50 kilométer?



10. ábra.

A szükséges lóerőszám a sebesség köbével arányos, ha tehát a sebességet megkétszerezzük (96 kilométer), akkor az eddigi lóerőszámot $2^3 = 8$ -al kell megszoroznunk.



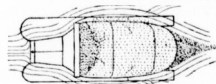
11. ábra.

Tizedesekkel tovább számítani nem akarván, tegyük fel, hogy a légellenállási felületet kicsinynek vessük s így keressük ki az előbbi eredményt 5,5 lóerőre.

Íly alapon a különböző sebességekre a következő táblázatot kapjuk:

Percekénti sebesség	lőerő veszteség
15 kilométer	0,164
30 „	1,42
65 „	12,0
50 „	5,45
80 „	20,75
100 „	49,5
110 „	54,5
130 „	99,2

A 9. és 10. ábra feltüntetett a rohanó automobil valószínűleg fellépő légörvényléseit oldalnézetben és felülnézetben. Hasonlítsuk össze ezen két ábrát a 11. és 12. ábrával, melyek ugyancsak a légörvénylést tüntetik fel, azonban egy oly autónál, melynek karosszériája



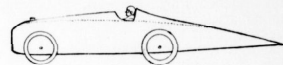
12. ábra.

a folytonosság kívánalmainak sokkal inkább felel meg. A szélfogó alig áll ki a karosszériából. Az ábrák különben sok magyarázatra nem szorulnak s csupán csak arra hívjuk meg az olvasó figyelmét, hogy a 10. ábránál az elülső íléseknél lényegesen nagy légörvények támadnának, ha a kocsi oldal-

falai nyitottak volnának, ellenben becsukható oldalajtók alkalmazásával a légellenállás tekintélyesen csökkenthető. Csukható oldalajtók alkalmazásával tényleg már sok nyitott karosszériás automobil sebességét sikerült megjavítani.

Ha a közölt táblázatra tekintünk, valaki talán azt mondhatná, hogy oly automobiltulajdonosnak, kinek kocsija óránként legfeljebb 60 kilométert futtat csak be, nem sokat kell törődnie a légellenállással.

A dolog azonban másként áll. Nem



13. ábra.

mindig van szélcsendes idő s ha az előbbi ellenállási felület (2,14 négyzetméter) mellett a kocsi csak 30 kilométer sebességgel halad, de 50 kilométeres ellenében, akkor a légellenállásra felhasznált lóerőszám 21,75 lóerőt tesz ki, míg szélsőséges időben 30 kilométeres kocsi sebességnél a légellenállás csak 1,42 lóerő. Más szóval nem a kocsi haladó sebessége jön itt számításba, hanem a levegő és a kocsi relatív elmozdulási sebessége.

A 13. ábra mutatja, hogy különben egészen jó versenykocsi miképp tehető sebesebbé a karosszériával hal alakura való átalakítás által. A pontozott vonal a régi karosszéria kontúr vonalát mutatja, a teljes vonal pedig az átalakított karosszériát. Amint látjuk, a vezető teste által okozott légörvény keletekezése általi akadályoztatik meg, hogy a karosszéria hátsó részének hal alakura való kiképzése mindjárt a vezető háttámaszánál kezdődik.

Ha egy hal alakú versenykocsinak összes káros légellenállási felületét ki akarjuk számítani: vegyünk fel egy oly versenykocsi esetét, melynél a lefékezett lóerőszám: 70 és a kocsi sebessége 144 km. óránként. Ezen lóerőszámból természetesen le kell számítani azon lóerők számát, melyeket a transmisszió, továbbá a pneumatik és a pálya közötti káros ellenállás emészt föl. Ha a transmisszió hatásfoka 75% s ha az így kiadódó 25% veszteséghez még 10%-ot hozzáadunk, szóval, ha az összes lóerővesztéshez 35%-ban állapítjuk meg, akkor a ténylegesen érvényesülő lóerőszám lesz $70 \cdot 0,65 = 45$ HP.

Az összes légellenállás (nyomás) legyen: X

$$X \cdot 40 \text{ (mp.-kénti sebesség)} = 45$$

$$\text{ebből } X = 84,4 \text{ kgr.}$$

$$X = 0,0057 \cdot A^2$$

$$0,057 (144)^2 A$$

$$s \text{ A} = \text{az ellenállási felület } 84,4$$

$$0,0057 \times 20736 = 0,66 \text{ m}^2.$$

A legjobb és legsebb gumini
eső
képenyeket
kapcsolat az
Egyesült Ruyen-
Ara Gm. H. H. H. H.
Wien eső H. H. H. H.
J. N. Reithofer
kereskedő
BUDAPEST
Telefon 68 34
V. Andrássy-út 6.



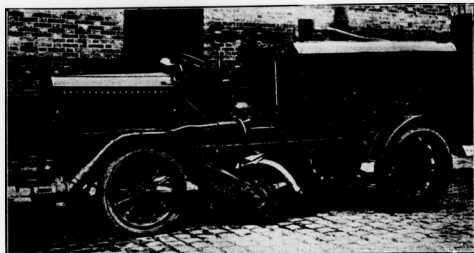
AUTOMOBIL HIREK

A Királyi Magyar Automobil Club évkönyve. A Királyi Automobil Club most megjelent új évkönyve ismét haladást jelent a szerény magyar autóról. A klub eddigi évkönyvei ellen sem lehet tetszetős és tartalom tekintetében kifogást emelni, sőt bátran mondhatjuk, hogy a klub ezen évkönyvekben jóval többet nyújtott, mint a mennyit szerény taglétszáma mellett tőle el lehetett várni. Az új évkönyv ugy kivitel mind tartalom tekintetében messze felülmúlja előseit. Tizenkét fejezete közül egyet sem szeretnénk nélkülözni, mivel mindegyikre ugyszólván nap-nap után szüksége van az automobilistának.

Az évkönyvet a klub immár tíz évi működésének rövid, de a főbb mozzanatok, kidomborító története vezeti be. A következő fejezetek a Királyi Magyar Automobil Club céljáról, a tagságával járó előnyökről és szervezetéről, illetőleg tagjairól nyújtanak felvilágosítást. Igen kíváncsok volna, ha a klubtagok és a klubon kívül állók ezen fejezeteket figyelemmel előolvassák, mert bizony gyakran előfordul, hogy automobilistáink nem veszik igénybe a klub tapasztalt vezetőségének tanácsát s ezáltal egyrészt maguk szenvednek hátrányt, másrészt a klubnak új híreket költi, mintha ott nem lehetne tanácsot kapni, holott éppen az ellenkezője igaz. Ezután következik a klub egyik legszebb alapításának a magyar királyi önkéntes gépkocsizó testületnek szervezeti szabályzata. Igen praktikus és használható fejezet az évkönyvnek a gépjárművek közötti forgalmáról és a háboruban használható teherautómodellek szubvencionálásáról szóló szabályzatok. A következő fejezetek, amelyek a külföldön turistáskodó magyar automobilistáknak vannak szánva az elismert automobil klubok nemzetközi szövetséget, az utigazolvánnyal való külföldi közlekedést, a különböző államok adószabályait és a nemzetközi jelzéseket ismertetik. Szintén praktikus célja van az átlagos sebesség kiszámítására szolgáló táblának és a külföldi államok pénzemeinek táblázatának. A végső fejezetek Magyarországi és Bosznia helységnevtárát, a hivatalos benzinállomások jegyzékét és a több magyarországi utirányokat és külföldi csatlakozásokat tartalmaznak. Melletteként az évkönyv Budapest fő- és székváros, a Balaton vidéke, a Magas Tátra, a Mátra és Budapest környékének automobil uttérképeit tartalmazza. Az évkönyv igyesszerű összeállítása a klub titkárnak, ifj. Krisztkovich Bélának érdeme. Az évkönyv kiadójaként Stoits György térképész van feltüntetve, akiknek műterméből kerültek ki a mellék-

leti térképek. A nyomdai kiállítás a Garai és Fia könyvnyomda munkáját dicséri.

Utak portalanítása. Budapest tanácsa versenytárgyalást hirdet makadámútak portalanításához az 1912-ik és az esetleg rákövetkező két évben is szükséges évenként mintegy harmincezer méter-méterre ásványolaj szállítására. A szállítási ajánlatokat szeptember 29-ének



Páris városa új seprő- és locsológépe

déli 12 órájáig kell beadni Rényi Dezső tanácsoshoz vagy helyetteséhez, akinél a részletes föltételeket is meg lehet tudni.

Automobil-járatok Máramaros-megyében. A máramarosi közlekedési viszonyok primitív állapotán a kereskedelemügyi miniszter úgy szándékozik segíteni, hogy addig is, amíg a tervezett vicinális vonalak megépülnek, automobiljáratokat szervez a főbb utvonalon. Az első járat Máramaros-sziget és Borsó között fog közlekedni, amihez a vármegye és az érdekelt községek már anyagilag is hozzájárultak. Az automobiljárat megkezdését az idei augusztus havára tervezték, de az előmunkálatok erre az időre nem készülhettek el. A kereskedelemügyi miniszter most értesítette a vármegyt, hogy a borsai automobiljáratok csak a jövő év tavaszán indíthat meg.

Svájc, az automobilfelelősen ország. A svájci kantonok autógyártási tilalmának méltó pendantjai a lakosságának mindinkább szaporodó durva inzultusai az automobilistákkal szemben. Mint a

Berner Tagblatt jelenti, a minap egy beteg hölgyet szállítottak automobilon, s ez már csak ezért is egész lassament. Ennek dacára Givat községében egy kömves egy nagy csomó habarcsot dobott a kocsióra, de szerencsére csak a kocsi és a beteg leány apját találta el. Egy másik esetben egy istállólegény trágárt öntött egy automobilra. Egyik esetben sem lehetett — mint

ilyenkor rendesen — mondja a Berner Tagblatt, rendőrt találni.

Az inzultusok mellett valóságos utonállások nevezhető zsarolásoknak vannak kitéve az automobilisták. Egy Zürich melletti községben például 50, sőt 200 márkát kértek el sebes hajtás címén egyes automobilistáktól egészen önkényesen. A rablók községi hivatalnokok voltak.

Svájc látogatásától tehát mindenestre óvakodni kell minden automobilistának.

Motorcsónakjáratok az Euphratesen. A török kormány az Euphratesen motorcsónakjáratokat akar rendszeresíteni, s evégből egy angol gyártmányú motorcsónakkal már végeztetett is kísérleteket. A próbacsnak Flugiából egy Bagdadtól 80 kilométernyire fekvő euphratmenti községből indult ki és egészen az 1000 kilométerrel felebb fekvő Meszkiné-ig (100 km. Aleppótól) vezetett. A menetítő felfelmenetkor öt napot tett ki, miután azonban a motorcsónak csak nappal vett üzemben tulajdonképpen csak 58 óráig tartott az utazás. A visszamenet lefelé három napot vett igénybe. Amennyiben a további próbamenetek eredménnyel járnának a török kormány ezen motorjáratok segítségével fogja a Bagdadból Európa felé menő postát továbbítani, miáltal annak szállítási ideje 10 nappal megrövidül. Hátránya ezen szállítási módnak, hogy csak mintegy félfélig alkalmazható, mivel az Euphrates az év legnagyobb részén oly sekély, hogy hajók közlekedésre egyáltalán nem alkalmazható.

Olasz motortorpedóhadjók. Olaszország, amely tudvaleglen nem rendelkezik saját szénél, ujabban nyersolaj motoros torpedóhadjók építését határozta el. Az első ilyenmot torpedóhadjó 12,000 lóerős Fiat nyersolajmotorral lesz ellátva és 650 tonna rakatartalommal fog bírni. A hajó sebessége 30 csomó (55,5 km.) lesz. A torpedó-



Páris városa új seprő- és locsológépe.

nak nem lesznek kéményei, ami egy hadhajónál különösen értékes sajátság, mivel ezáltal nemcsak a légellenállás csökkentetik, hanem a láthatóság is. Ezen nagy torpedótípuson kívül 30 új 120 tonnás partvédő torpedóhajót is épített az olasz tengerészeti minisztérium, amelyek közül 20 darab szintén különféle típusú robbanótörőrel lesz felszerelve. E torpedóhajók 42-5 méter hosszúak lesznek, motorjuk erőssége 3000 lóerőre van tervezve, és velük 27—29 csomónyi sebességet remélnek elérni. Az összes új típusú torpedók szállítási határideje a jövő év nyarán jár le.

Automobiljárát a Felvidéken. Eperjesről jelentik: A kereskedelmi miniszter rendeletéből Bártfa, Varannó és Homonna közt f. évi szeptember 1-én személyszállító-postaautomobiljárát indult meg. Az automobilok Bártfáról naponta háromszor indulnak és érkeznek. Az új vonalon a forgalom máris nagyon élénk.

A magyar királyi önkéntes gépkocsizó testület a hadgyakorlatokon. A magyar kir. önkéntes gépkocsizó-testület az e hónap közepén megtartandó felsőmagyarországi nagy hadgyakorlatokon következő hét tagjával vesz részt: gróf Andrássy Sándor parancsnok, Krisztinkovich Béla tart. főhadnagy helyettes-parancsnok, továbbá gróf Andrássy Géza cs. és kir. huszárkapitány, Gschwindsz Ernő tart. hadnagy, Heger Sándor tart. hadnagy, Szabó Lajos tart. hadnagy és Vermes Gyula tart. hadnagy tagok. A testület tagjai e hó 10-én Homonnán gyülekeznek, ahol a főparancsnok vendégei lesznek s innen együttesen indulnak a

gyakorlatokra. A gépkocsizó-testület tagjai Felsővízközön a főhadvezetőség főhadiszállásán lesznek beosztva.

Az ostendei meeting. Vasárnap tartották meg az ostendei meetinget, ezuttal igen csekélyszámu versenyző részvételével. A meeting két főszámbát a Lion Peugeot-kocsik nyerték meg. Eredményük különösen Boillot-é, a Coupe Williams-ban kiválóan mondható. Hír szerint a Peugeot-cég a Salvanahban tartandó amerikai versenyeken is részt vesz. Az egyes versenyek eredményei egyébként a következők:

Coupe de Liedekerke. 400 kilométer. 1. Vernaeren (Foudre) 6 óra 12 perc 55 másodperc.



AVTOMOBILOKAT

LUXUS és TEHERSZÁLLÍTÁSRA AUTOBUSZOKAT

GYÁRT

BUDAPESTI GÉP. MALOM és AUTO-MOBILGYÁR RÉSZVÉNTÁRSÁG.

VI. VÁCI-ÚT 141.

ÁRJEJZÉKET INGYEN KÜLD

Coupe d'Ostende és Coupe Williams. 333,5 kilométer. 1. Boillot (Peugeot) 3 óra 28 p. 33 mp., 96 kilométeres átlagsebesség. 2. Coosemans (Excelsior) 3 óra 35 p. 55 mp.

Coupe des Voiturettes. 333,5 kilométer. 1. Gona (Lion Peugeot) 3 óra 52 p. 38 mp.

A Bollinger Elmenhorst serlegverseny. Szeptember hó 2-án tartották meg a Svájci Automobil Club zürichi osztálya által rendezett Bollinger Elmenhorst serlegverseny a Svájci Automobil Club verseny formulája szerint. A versenyt Berger (Greigore) nyerte meg. 19.781 ponttal. 2. Topp (Stoeve) 18.726 ponttal. 3. Redinger (Braiser) 18.568 ponttal. 4. Oetiger (Fischer) 18.337 ponttal. 5. Martini (Martini) 6. Berger (Mercedes). 7. Doret (Fiat) nyerte 3 p. 37 alatt. Fischer urhölgy (Fischer) nyerte a hölgyek díját.

A verseny pályája az Adliswil-Albis közötti 5800 méter hosszú országot volt, mely 5,84% átlagos és 8,6% maximum emelkedéssel bír.

A Svájci Automobil Club előbb említett versenyformulája a következő:

$$(M = \frac{1}{24 \cdot L \cdot 06} \cdot (v \cdot (0.14 \cdot v^2 + 0.06 \cdot p) + 0.2 \cdot \frac{v^3}{T}))$$

ahol A) a furat, L) a löket, v) a másodpercenkénti középsebesség, p) a kocsisúlya és T) a menetidő. Ez a formula nyitott karosszerűval bíró négyhegyesresekre vonatkozik. Zárt karosszerű autóknak 0,14 helyett 0,21 vendő és hathengereseknek átlag értéke a négyhegyeseknek kapott eredmény kétharmadával.

Királyi Magyar Automobil Club



hivatalos közleményei.

Elnök: gróf Andrássy Sándor. **Igazgatók:** Bláthy Ottó Titusz, gróf Esterházy Móric, báró Hatvany Károly, bátorkeszi Kobek Kornel, kis-céltényi Kovács László, ifj. Krisztinkovich Béla (ügyvezető igazgató), gróf Károlyi Imre, gróf Széchenyi István, báró Vécsey László, gróf Zichy Béla (ez a nékhelyettes). **Választmány:** Az igazgatóság tagjain kívül gróf Andrássy Géza, felsőványi Baruch Jenő, dr. Bayer Deszö, Bláthy Ottó Titusz, Csonka János, dr. Delmár Tivadar, Esterházy Móric gróf, Farkas Lajos, Haltenberger Samu, báró Harkányi János, báró Hatvany Károly, gróf Károlyi Imre, Kobek Kornel, gróf Korniss Károly, Kovács László (kis-céltényi), Kovács Elemér dr. klubigyező, Krisztinkovich Béla, dr. Nagy Sándor, Pap Géza, Posner Alfréd lovag, ifj. Röck István, Schimanek Emil, Szabó Lajos, Széchenyi István gróf, Varró Indár dr., Vécsey László báró, Windischgrätz Lajos hg., Zichy Béla Reszó, Zuna Veno. **Meghívott tagok:** dr. Bárczy István és dr. Boda Deszö. **Titkár:** ifj. Krisztinkovich Béla. **Clubhelyiség:** IV., Kigóy-tér 1., (Királyi bérpalota). **Közös helyiségben:** Magyar Aero Club és Magyar Királyi Önkéntes Gépkocsizó Testület. **Hivatalos órák:** Iroda: d. e. 10—12-ig d. u. 4—7-ig. **Titkárság:** d. u. 5—7-ig. **Sürgőnycim:** Autoclub Budapest. **Telefonszám:** 11—70.

Felhívás a Királyi Magyar Automobil Club Tagjaihoz!

KMAC ezidei évkönyve szeptember hó 1-én megküldött a klub tagjainak. A titkárság ezután kéri a klub igen tisztelt tagjait, hogy amennyiben az évkönyvet tévedésből nem kapták volna

meg, azt sürgősen bejelenteni szíveskedjenek. Együttal a névsorban és a címben netán előforduló hibákat is kérjük megjelölni, hogy a hiteles taglistát megállapíthassuk. Rendkívüli háldár lenne kötelezve végül a titkárság, ha az évkönyv tartalma és adatai ellen felmerülő kifogásokat és a tapasztalt

hiányokat akár egy levelezőlapon, a titkárság tudomására hoznák, hogy így a jövő tavasszal kiadandó évkönyv a kézi- és túra-könyvvel együtt jelent meg utólagra kapcsolatosan, tökéletesítve korán megjelenhessék.

A titkárság.

North British Rubber Co.
„CLINCHER” PNEUMATIK.
Staub & Co., Mannedorf (Swiss)
PÁNCÉL PNEUMATIK.

AUTOMOBILIA
Budapest, VI. Liszt Ferenc-tr 8. szám

BŐRANTIDERAPANT GYÁRTÁS (melegen).
FUTÓFELÜLET KÉSZÍTÉS. KÖPENY,
TÖMLŐ JAVÍTÁSOK.

== Tessék specialis árajánlatot kenni. ==



TELEFON 65—43.

Leszállított áron Angol Dunlop

== forgalomban. ==



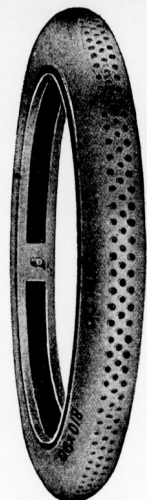
Vezérképviselet:

VAS GÉZA és FIA

automobil részek és aviatikai
kellékek nagykereskedése

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. szám.

== ARJEGYZÉK KIVÁNTATRA INGYEN ÉS BÉRMENTVE. ==



== Felülmul minden más gyártmányt. ==

Sürgönyeim:

DUNLOP BUDAPEST.

Központi
iroda:

VII., Ilka-u. 31.

Telefon: 98-66.

BENZ

Allandó automobil és
motorkiallítás:

V. Lipót-körút 22.

Telefon: 29-24.

magyar automobil- és motorgyár r.-t. Budapest.

Gyá. telepek: VII. Ilka-utca 31., VI., Úteg-utca 19. Telefon. 98—66.

Automobilosztályunk szállít:

luxus-, tura- és városi automobilokat, omnibuszokat, szállító-kocsikat és tüzi fecskendőket.

Motorosztályunk szállít: Nyersolajmotorokat, (Diesel-rendszert,) hajódiselmotorokat, gázmotorokat, benzin- és benzolmotorokat, szivógázmotor-telepeket (anthracit, koks, barnaszén, faszén és turfatüzelésre) szállítható motorokat (lokomobilokat) mezőgazdasági célokra, továbbá építkezési gépek, szalagfűrészek kinematographok stb. részére.

Teherkocsik és tehervonatok 10—100 mm. hordképességig.

3 BENZ-tehervonat a m. kir. honvédelmi-ministerium használatában.

Megbízható!

Zajtalan!

Tartós!

Legolcsóbb üzem!

Ajánlattal, felvilágosítással díjtalanul szolgálunk!

Kedvező fizetési feltételek. Szolid szakszerű kiszolgálás.

AVIATIKA

A „MAGYAR GÉPREPÜLŐK SZÖVETSÉGE” ÉS A „MAGYAR AERO CLUB” HIVATALOS KÖZLÖNYE.
AZ „AUTOMOBIL”- ÉS A „NEMZETI SPORT”-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22. II. em. 27.	Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ. Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR. Szerkesztő: Dr. MASSÁNY ERNŐ.	ELŐFIZETÉSI ÁR: Évesre 20 korona Fél évre 10 „ Negyedévre 5 „
--	--	--

Aviatika a képviselőházban.

Szmrecsányi György, mint jelentet-
tük, a magyar aviatikusok támogatása
érdekében meginterpellálta f. hó 2-án a
a miniszterelnököt. Interpellációjában
rámutatott az aviatika fontosságára. A
külföldi államok százezreket áldoznak
a levegő hőseire s az aviatika támoga-
tását nemzeti ügynek tekintik. Nem is
csoda, hiszen az iparfejlesztés és hadvi-
seítés terén mérhetetlen fontosságu az
aviatika. A francia társadalom aviati-
kusainak támogatásár 500,000, a német
társadalom egy millió tagot számláló
egyesület alakított. De nemcsak a
kulturállamokban, hanem a Balkánon
is rajongó szeretettel viseltetnek az
aviatika iránt. Nemrég egy román fiatal-
embernek maga a román trónörökös
adott versenyképes repülőgépet. Ne-
kiünk ezen a téren igen nagy a pótolni
valókn. Lelkes sportemberek megal-
akították nálunk az Aero-Klubot, amely
megszerezte a rákosi repülőtérre s in-
gyen bocsátja a kísérletezők rendelkezé-
zésére. Rendezett repülőversenyt is,
a közönség érdeklődését azonban nem
lehetett fölkelteni. Ezt a közönyösséget
azzal lehet magyarázni, hogy míg a kül-
földön maga a kormány veszi kezébe a
rendezés ügyét, nálunk a vezetőféria-
kat legfőleg csak a kíváncsi közönség
soraiban lehetett látni.

Kétségtelen, hogy az ország aviatiká-
ját az Aero-Klubnak kell irányítania,
de azt azután megfelelő erkölcsi és
anyagi támogatásban kell részesíteni,
hogy az pilóta-iskolát létesíthessen,
ahol az arravaló fiatalembereket ingyen
lehesen kiképezteni. (Igaz! Ugy van!
a baloldalon.) Alkalmassá kell tenni a
klubot arra is, hogy nemzetközi verse-
nyeken megfelelően képviselhesse
Magyarországot. A klub most elég sa-

nyaru viszonyok között él, hiszen évi
24,000 koronás költségvetéssel dolgo-
zik. Ezzel az anyagi forrással termé-
szetesen nem felelhet meg fontos hiva-
tásának. Igazán lelkes, vakmerő, tehet-
séges fiatal pilótágárdánk van, s nem
tudjuk megadni nekik a lehetőséget,
hogy jó gépekkel kísérletezzenek. Sőt
vannak a pilótajelöltek között olyanok
akik a megélhetés keserves gondjaival
küzdenek. Egyik közülük, Kvasz An-
drás nevű, hogy minden pénzt a kísér-
letezésre fordíthassa, még lakást sem
tart, egész nyáron kiűn aludt a ver-
senytér melletti kukoricásban, télen pe-
dig a hangárokban, pokrócokba burko-
lózva tengette magát. Még az életmet
is kénytelen megtagadni magától s a
fákról leparittyázott varjúkból táplál-
kodik. Ez az állapot semmieset se
válthatik dicseretünkre. (Igaz! Ugy van!
a baloldalon.) A klub 25,000 kor. évi
segítségért kért a kormánytól, hogy a
szegény fiatalemberek a klub gépein
kísérletezhessenek. Igazán csekély ösz-
szeg ez, ha meggondoljuk, hogy a fran-
cia kormány 50–60,000 koronát ad a
francia aero-klubnak. De szükség van
társadalmi szervezetre is, amely lehe-
tővé tegye, hogy széles körök érdeklő-
djének az aviatika iránt. Egy ilyen
szervezet, a „Magyar Géprepülőik Szö-
vetség” legközelebb betérjeszi alapszabályait. Kéri a miniszterelnököt, mi-
nél előbb hagyja jóvá ezeket az alapszabályokat. Illetékes szakkörök eze-
től az intézkedésektől a magyar avia-
tika fejlődését várják.

Az osztrákok belátták az aviatika
fontosságát, repülőgép gyártására több
vállalatot létesítettek, amelyekbe a köz-
ös hadügyminiszter is bevonták. A köz-
ös hadügyminiszter külön pilóta-is-

kolát állított fel a hadsereg számára.
Hibáztatja a honvédelmi minisztert, mi-
ért nem állított föl külön honvéd pilóta-
iskolát Magyarországon, pl. Budape-
sten és nem Hajmáskéren vagy Örkény-
ben?

Hazai Samu honvédelmi miniszter:
Debrecentben!

Abraham Dezső: A fődolog, hogy
meglegyen!

Szmrecsányi György: A magyar
gyárakat meg lehetett volna nyerni,
hogy magyar gépgyárat állítsanak föl
s akkor a tehetséges magyar pilótáknak
nem kellett volna olcsó pénzért idegen
gyárak szolgálatába szegődni. Rámu-
tat arra, hogy Székely Mihály és Lányi
honvédhadnagy milyen szép ered-
ményt produkáltak rozoga gépen is.
Hová fokozódhatnék ez az eredmény,
ha modern repülőgéphez juthatnának?
Annak a társadalmi akciónak, amely
Székely Mihály érdekében a napokban
megindult, a képviselőházból kell az
impulzust megadni. Ajánlja, hogy a
képviselek a gyűjtést maguk között in-
dítsák meg, mert ezzel nemzeti ügyet
pártolnak. (Helyeslés.) Hiszi, hogy a
kormány is csatlakozik kéréséhez,
ezért a következő interpellációt intézi a
miniszterelnökhöz: Hajlandó-e ugy ő,
mint a kormány a magyar aeronauti-
kát és a magyar aviatikusokat megfe-
lő támogatásban részesíteni? (Élénk
helyeslés.)

A miniszterelnök válasza.

Gróf Khuen-Héderváry Károly mi-
niszterelnök nyomban válaszolt az in-
terpellációra. Kijelenti, hogy nagyjá-
rban teljesen egyetért az interpelláció-
val és sajnálattal konstátálja, hogy tár-
sadalunk sokszor rászorul arra, hogy

REKORDOK jelenlegi állása.	IDŐ	TÁVOLSÁG	SEBESSÉG
	Fourny (Farman H.) 11 ó. 1 p. 29 mp. Étampes, 1911 szept. 1.	Fourny (Farman H.) 720 kilom. Étampes, 1911 szept. 1.	Nieuport (Nieuport) dránként 133:136 km. Mourmelon, 1911 június 21.
	MAGASSÁG	IDŐ-REKORD UTASSAL	MAGASSÁGI REKORD UTASSAL
	Garros R. (Bériot, Gnome) 4250 m. Paramé 1911 szept. 3.	Amerigo (Aviatik) 3 ó. 19 p. 39 mp. Habsheim.	Montalent (Breguet) 2250 méter. Brookland, 1911 augusztus 9.

a kormány és az állam segítségét vegye igénybe. Annál inkább örvendetes, hogy olyan téren, amely egészen új teret nyitott a modern technika körében, gyakorlatos támogatás mellett az energia annyi eredményt tudott felmutatni amelyvel az aviatikai világ figyelmét is magunkra irányítottuk. Bizonyíték ez arra, hogy társadalom és

A Magyar Aero Club levele.

T. Magyar Géprepülő Szövetség.

BUDAPESTEN,
Főh. Sándor-utca 8 sz.

F. hó 14.-iki dátummal vettük a „Magyar Géprepülő Szövetség” bejelentését, amely tudatja a Magyar Aero Clubbal a Szövet-

ténykedésénél. Amely egységes az aviatika beláthatatlanul nagy jövője célja, a Szövetség vezetésének éppen oly egyetértéssel hozott elhatározásokkal kell feljelle tőrekednie. S az ilyen megfontolt ténykedés útját a siker felé, igazáról meggyőző a sokakat, akiket a Szövetség éppen meggyőző akar. Kifelé pedig egy egyesület akkor tűnik fel szükségesnek és életérdelemnek, a mikor hiányt pótol. Helyet tehát a társadalomban akkor nyer, akkor parancsol magának a Magyar Géprepülő Szövetsége is, a mikor oly feladat-köröket tölt be, amelyek eddig épp betöltésüket várták.

Igy, csak dicséret és elismerést fog érdemelni a Szövetség, ha módot tud majd nyújtani a géprepülőknél, — akikről épen nevet is vette, — hogy testületileg kifejezésre tudják juttatni óhajukat: mert egy jól kifejezett jogos óhaj, már félig megnyert bejegyzés.

Es mi sem hiányzott tényleg jobban, mint éppen az aviatikusaink véleményének, — amelynek kialakulásához kellene, hogy mindenüknek szava legyen, — egységes kifejezése, ugy anyagi, mint erkölcsi szempontokból, a felettes hatóságok és így éppen a Magyar Aero Club előtt is.

Ezen kifejezések és azok számára való érvény-szerzés mikéntje fogja a Szövetség jövőjét az elsőkélyesedés vagy a virágzás felé irányítani. Vélemény és ténykedés mindig olyan legyen, amely mások ténykedése: hűját pótolja vagy kiegészítse. Mert ugyanazon dolognak megtevésén való kísérletezés, amely dolgot más is már jól csinál, nemcsak idővesztés, hanem a maga után feltétlenül a retortiot vonó bírálatni akarás látszatát kelti.

Azt a lelkesedést, melyet az alakuláshoz tapasztalni lehetett, a kitartó szorgalom zálogának tekintjük, amely szorgalom kell hogy érvényt szerezzen az egyesületnek, amelyet minden általunk is jónak ítélt ténykedésében, nem fogunk elmulasztani, hogy támogatásunkban, amely a Magyar Aero Clubnak eddig is egyetlen célja volt, részesítsük.

Budapest, 1911. aug. 24.

Krisztinkovich Béla
ügyv. igazgató.

kormány támogatása nélkül is a kellő energia mit tud produkálni. Ez a munka természetesen a rokonszenvünket is fölhitva maga iránt, hogy a kormány fölkarolja s a maga erejével is támogatassa. Kijelenti, hogy nemcsak a Géprepülő Szövetségnek alapszabályait fogja minél előbb jóváhagyni, de erkölcsileg is kívánja azt támogatni társadalmi téren, hogy a siker biztosítva legyen. Elő fogja mozdítani, hogy a szövetség tagjainak száma minél nagyobb legyen. Azonkívül fokozottabb mértékben fogja esetleg dijak kitűzésével vagy egyéb eszközökkel a pilóta-iskolát támogatni, hogy az ügyet előre mozdíthassuk. (Helyeslés.) Ha alakul olyan gyár, amely gépek előállításával foglalkozik, a kormány kötelességszerűleg ezt is támogatja. (Helyeslés.) Hisz, hogy a társadalom érdeklődését is sikerül felkelteni. Kéri választának tudomásulvételét. (Helyeslés.)

Szmrecsányi György abban a reményben, hogy az ígéretet tettek fogják követni, tudomásul veszi a választ.

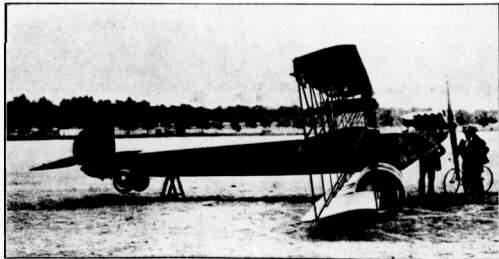
A Ház is tudomásul veszi.

A Magyar Géprepülő Szövetség hálájának kifejezésül legközelebb küldöttéül fogja megköszönni ugy az interpelláló képviselőnek, mint a miniszterelnöknek a felszólalást, illetőleg a szövetség érdekében tett nyilatkozatot.

ség megalakulását, és céljai elérésében Clubunk támogatását kéri.

Midőn ezen sorak vételét elismerjük és az azokban kilátásba helyezett alapszabályok egy példányát várjuk, nem mulasztjuk el kijelenteni, hogy amint minden magányost, ugy minden testületet is és így a Magyar Géprepülő Szövetséget is a legnagyobb örömmel üdvözljük akkor, amidőn a magyar aviatikának előbbrevitelét tűzi maga elé.

Az a siker, amelyet a Szövetség lelkes alapítói, a mi rákosi hangár-telepünk aviatikusai és azok barátjai oly őszinte bizalommal remélnek, nem fog elmaradni, ha a Szövetség hajlithatatlan szorgalmu egyetértéssel küzd érdekében. Egyetértéssel a Szövetség intézősége kapuin belül és harmóniában annak kifelé irányuló



Az Astra triplan oldalnézete.

Dunlop Pneumatik.

HIREK.

Olvasóinkhoz! Az idők folyásával, mint minden életre való dolog, úgy a Nemzeti Sport is megizmosodott. Az élet vihára megedzette, acélosította és terjedelemben megnövelte. A sportok annyiféle ágának szolgáltatában állott, az általa kezdeményezett intézmények oly számát létesítette, hogy ma már ott tart, miszerint a fejlődés természetes folyamatainak örök törvényei szerint ennek a lapnak is külön-külön irányokban kell haladnia. Ha azt akarja, hogy összes olvasóinak érdeklődését kielégítse s ha nem akar egyik vagy másik sportnak rovására részrehajló lenni, akkor nincs más hátra, minthogy külön-külön csoportosítással lapját ketté válassza.

Ez mindenesetre igen nagy anyagi áldozatokkal jár, de tekintve azt, hogy ilyen módon a további fejlődésnek újabb ösvényeit nyitja meg s hogy olvasóinak most már nagyobb terjedelmi szakközleményekkel is kedveskedhetik, a hozott áldozat a célok és törekvések nagysága és nemessége mellett eltörpül.

Örömmel és szívesen fogunk a módosításhoz s bizonyára örömmel és lelkesedéssel veszik tudomásul olvasóink is és még az eddigénél is fokozottabb mértékben részesítenek majd bennünket pártfogásunkban, állanak büszke zászlóink alá annak védelmére és annak diadalra juttatására.

Folyó évi október hó 1-étől a Nemzeti sport külön két részben fog megjelenni és pedig mint

„Magyar Automobil és Aviatikai Szemle”.

Ennek, mint a Királyi Magyar Automobil Club, Magyar Aero Club és Magyar Gépipütlők Szövetségének hivatalos lapjának, 16 oldalnyi terjedelme lesz, előfizetési ára egész évre 20 kor., félévre 10 kor. és negyedévre 5 kor. Egyes szám ára Budapesten 40 fillér, a vidéken és a pályaudvarokon 44 fillér.

A második résznek címe a régi maradt és

„Nemzeti Sport”

néven fog megjelenni, mint a MASz.

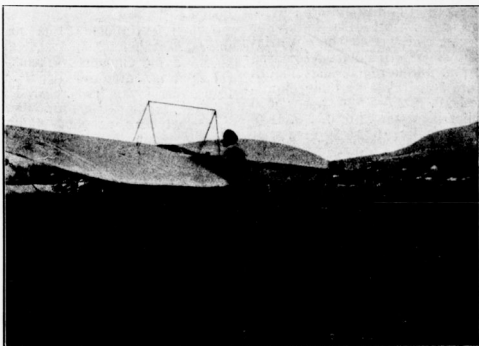
MLSz, MUSz, Evezős szöv. és Tennis szövetségnek lapja, összesen 16 oldal terjedelemben.

Ennek előfizetési ára egész évre 12 kor., félévre 6 kor., negyedévre 3 kor. Egyes szám ára Budapesten 20 fillér, vidéken és a pályaudvarokon 22 fillér.

Mindkét lapra történő előfizetésnél az előfizetési ár:

A verduni hadgyakorlatokon augusztus hó 31-én a tüzéség és az aviatikus együtt igen érdekes kísérleteket végeztek. Az éjjel-nappal folyó gyakorlatok nagy kaliberű ágyúkkal felszerelt tüzéségi harcból állottak, amely felett pilóták örökdtek.

A feladat az volt, hogy Fort-Froide erődítmény ütegei számára a Verdun-



Lányi Antal hadnagy badacsonyi startja.

Egész évre 28 kor., félévre 14 kor., negyedévre 7 kor.

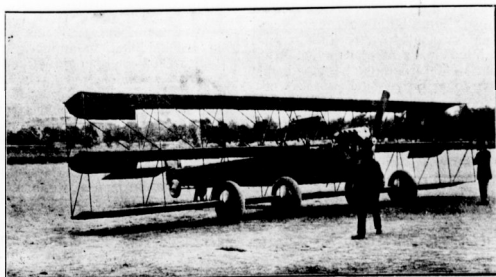
Azok pedig, akik a Magyar Automobil és Aviatikai Szemlét hivatalból kapják, 10 korona kedvezményes áron fizethetnek elő a Nemzeti Sportra.

Megjegyezzük még, hogy a Magyar Gépipütlők Szövetségét ez a megoldás igen kellemesen érinti, mert annak idején, amikor a Szövetség a Nemzeti Sportot választotta meg hivatalos lapjának, a Szövetség tagjainak nagy része már akkor szerette volna ezt a kettéosztást fogantatni. Ez megtörténvén a Szövetség minden tagja, egy neki minden tekintetben megfelelő lapot kap, amely a Szövetség érdekeit nemcsak híven fogja szolgálni, hanem céljaikt a legnagyobb lelkesedéssel és kitartással fog küzdeni.

felé nyomuló ellenséges haderő állását a rendelkezésre álló repülőgépeken kikémleljék. Még a megelőző nap előestéjén két aeroplánról oly pompás feltételeket készítettek az ellenség hadállásáról, hogy a Fort-Froide az ellenséget rögtön hatásos tüzeléssel fogadhatta. Reggel öt órakor azután két biplán és egy monoplán az ellenfél előre tölt állásai repültek s mintegy 1200 m-nyi magasságban tartózkodva, dacára az élénk légáramlásoknak, oly pontos megfigyeléseket végeztek, hogy azok alapján éppen a támadó fél az erődítmények tüzelés által teljesen meg volt semmisíthető. A délután folyamán feltételezték, hogy az ellenfél mégis közelebb nyomult. A repülőgépek újból felszálltak és óráról-óra jelentést küldtek a tüzelés eredményéről, d. u. 5 órakor pedig már ellenség teljes vereségéről adhattak hírt.

A gyakorlatokat este folytatták, amikor is a repülőgépek közreműködéséről természetesen szó sem lehetett. Ehelyett ballon kaptivat bocsátottak a magasba, amelyről világító bombákat vetettek az ellenség felé. Ezek a világító bombák a levegőben szétrobbantak s ragyogó, mindegy fél percig fénylő csillagaik világánál észre lehetett venni, mint igyekeznek az ellenség férszörökrekkal a ballonban ülőket elvakítani. Ez azonban nem sikerült, mert a ballon ide-oda imbolygott s így úgy az aviatika, mint az aeronautika a hadászat terén teljes győzelmet aratott.

Időtartam és távolsági rekord. A múlt év december 18-án Farman H. Etampes-ban az eddigi időtartam-rekordot



Az Astra triplán homlok nézete.

8 óra 12 p. 47 mp-re javította, miközben 473 km-t tett meg egyfolytában. Ezt a rekordot szeptember 1-én George Fourny, a Farman-iskola vezető pilótája 3 órával megjavította, amennyiben összesen 11 óra 1 p. 29 mp-ig volt egyhuzamban a levegőben s ezalatt 720 km-nyi utat tett meg. Ezel Fourny természetesen a belga Olierslagers-nek ez évi július 17-én Kiewitben 7 óra 18 p. alatt megtett 625 km-es távolsági rekordját is megjavította.

Fourny reggel 4 óra 41 p. 39 mp-kor startolt, majd alagút vitt 405 liter benzint és 50 liter olajat s mindjárt felszállása után 10 km. körök repüléséhez fogott. Déli 12 óra 56 perckor Farman rekordját verte le, d. u. 2 óra 24 p-kor 630 km-el Olierslagers-ét és d. u. 2 ó. 41 p. 26 mp-ig repüléssel, és 59 perc alatt 650 km-nyi utat a repülést befejezte.

Astra-triplán. Konstrukció részleteiben az eddigi összes típusoktól lényegesen különböző triplánt szerkesztett

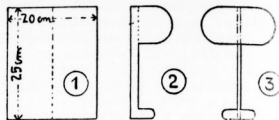
Páris mellett, Billancourt-ban az Astratársaság.

A gép mellő része négy keréken nyugszik, a farokszerkezet pedig kétléc. A kerekek konusosan préselt kétkétdágkorongból állanak s vízhatlanul vannak a tengelyre illesztve. Rendkívül erős pneumatikájuk miatt a rugózást elhagyták. A kerekek egyszerű smind uszókészülékek is, amennyiben a gépet vízre szálláskor a felszinen tartják.

A gép fesztávolsa 12 m., magassága 10 m. és összfelülete 45 m². Légűtőes 60 HP nyolc cilindres Renault-motorral és 26 m. átmérőjű Ratmanoff-féle légesavarral van felszerelve. Ugy magasság, mint oldalkormány, hátul van elhelyezve, az oldal stabilitást az ismert módon a tartófelületek végén elhelyezett két segédfelülettel irányítják.

Modellek papírosból.

[1] Vegyük 25 cm. hosszú és 20 cm. széles könnyen hajlítható félcemagypapírost körülbelül keményebb csomagoló papíros fölé. (1. rajz) és ceruzával jelöljük ki rajta a téglány hossz- és szélesség vonalát. A felező vonal jobb- és baloldáral rajzoljuk szimmetrikusan a 3. rajzon látható ábrát s ha ezzel elkészültünk, a felező



vonal mentén hajtsuk össze a papírlapot (mint a 2-ik rajzon látható) s az ábrát vágjuk ki. A modell így készen van s nem kell egyebet tennünk, mint a kapott papíros alakot szétvinni s némi kísérlet után a mellő hordfelület két szelének egymással bezárt hajlásszögét megállapítani.

A Magyar Géprepülők Szövetségének hivatalos közleményei.

Jegyzőkönyv.

Felvetették a Magyar Géprepülők Szövetségének 1911 auguszt. 25-én tartott 3-ik folytatólagos közgyűlésén.

Elnökö: Massány Ernő dr., ü. v. igazgató.

Jelen voltak: Adorján János, Antolík Arnold dr., Berend József, Berend Dezső, Dobos István, Dolcschall Emil, Fekete Ödön, Hegedűs József, Kolbányi Géza, Kurmann Lajos, Kvasz András, Létai Sándor, Massány Ernő dr., Nádor Sándor, Nyíri István, Posszert János, Prodam Guidó, Reiter Béla, Samuel László, Takács Sándor, Wittmann Viktor, Zsélyi Aladár.

Elnök üdvözlő a megjelenteket s a jegyzőkönyv vezetésére felkéri Hegedűs József főhadnagyot, a hitelesítést pedig Adorján Jánost és Létay Sándort.

1. Az összetartásért serkentő rövid beszéd után az ü. v. igazgató arra kéri a szövetség tagjait, hogy lehetőleg kerüljék a személyes ügyeknek a szövetség ülésein való szóhozakodását, mert minden egyesülés létkérdése a tárgyalógasság, az pedig csak úgy érhető el, ha a tanácskozáson csakis a szövetség legsürgősebb ügyeit vitatják meg. Ezután bejelenti, hogy a szövetség kérére Budapest székesfőváros tanácsa f. évi augusztus 14-én tartott ülésén, f. évi november hó 1-ig a régi országsházban VIII., Főherceg Sándor-utca 8. sz. a. ingyen bocsátotta a szövetség rendelkezésére helyiségét. Indítványozza, hogy a szövetség fejezze ki azért jegyzőkönyvi köszönetét. Az indítvány egyhangúlag elfogadtatik.

2. Jelenti továbbá, hogy a mult ülésen hozott határozatból folyólag érintkezésbe lépett a Nemzeti Sport kiadó-vállalattal s annak tulajdonosa: Poló-

nyi Dezső dr., tekintve a Szövetség nemese céljait, kilenc koronáért adja a szövetség által a tagoknak szánt hivatalos közlőnyt, a Nemzeti Sportot. Még pedig úgy, hogy ő a Királyi Magyar Automobil Club számára tizenhat koronáért szállított és a szövetségnek kilenc koronát juttatott lapellendők árkülönbségét a sajátjából fedezi.

Indítványozza, hogy ezért a szövetség fejezze ki jegyzőkönyvi köszönetét. Az indítvány egyhangúlag elfogadtatik.

3. Ü. v. igazgató jelenti továbbá, hogy a szövetség puhatolódott úgy a hadtestparancsnokságnál, mint a főkapitányságnál és a Magyar Aero Clubnál aziránt, vajjon nem lehetne-e a rákosi repülő-téren a jelenlegi gyakorlati időt meghosszabbítani. Örömmel jelenti, hogy a kapott válasz kedvező, amennyiben szeptember 1-től kezdve úgy reggel, mint délután, a gyakorlatra fordítható idő egy órával meghosszabbítható. Tudomásul szolgál.

4. Ezután az ü. v. igazgató felkéri a Magyar Aero Club jelenlevő titkárait: Pivny Bélát, hogy legyen szives a Magyar Aero Club által, a szövetség megalkatását bejelentő levélre küldött választ felolvasni. Ez megtörténvén, egyhangúlag elhatároztatik, hogy a levél tartalma egész terjedelmében a szövetség hivatalos lapjában közzététetik. (Lásd felsebb).

5. Következett ezután az alapszabályok tárgyalása, amelynek kapcsán nagyobb vitát a jelvény-kérdés okozott, amelyet végül is úgy oldottak meg, a jelvények lehetőleg olcsók és mind egyformák legyenek. Pivny Béla az alapszabályok megvitatásának befejezése után még azt indítványozza, hogy a szövetség érdekében kifejtendő propaganda a Lique National Aciéme idevágó szabályai áttanulmányozása után szinte

az alapszabályokban juttassanak kifejezésre. Az indítvány méltánylásra találván, a közgyűlés négyes bizottságot küld ki, még pedig: Hegedűs Józsefet, Massány Ernő dr.-t, Pivny Bélát és Reiter Bélát, hogy augusztus 29-éig, amikor is az utolsó folytatólagos közgyűlés tartandó, propaganda-bizottság tervezetét kidolgozza.

6. Végül a tisztikar megválasztására került a sor.

Egyhangúlag megválasztattak:

Főtítkár: Zsélyi Aladár.

Szaktítkár: Wittmann Viktor.

Ügyvezető titkár: Fejér Imre lett, mivel Antolík Andor dr. elutazása miatt a pénztárnoki állásról lemondott, a közgyűlés pénztárnokokká megválasztja Samuel Lászlót és Adorján Jánost.

Ellenőrök lettek: Berend Jenő, Dolcschall Emil, Kurmann Lajos.

Ügyész: Samuel Viktor dr.

Az elnök ügyvezető igazgatót megköszönte a tisztikar nevében a bizalmat, az ilést berekeszti.

Kmf.

A Magyar Géprepülők Szövetsége iránt érdeklődőket, valamint a szövetség tagjait felkérjük, hogy minden levelezésüket és küldeményeiket a szövetség ügyvezető igazgatójának: Massány Ernő dr. címére küldjenek, mert addig, amíg a szövetség a postával a folyamatosan lévő bejelentést végleg el nem intézte, a küldemény nem kézbesíthető, sőt ajánlott küldemények a szövetségnek ki nem adtnak.

A pénzüi küldemény a cél megnevezésével a pénztárnok nevére és címére küldendő. Samuel László Budapest, VII., Miksa-utca 8. szám.

NEMZETI SPORT

Megjelenik
minden vasárnapon.

ÉS A MAGYAR VÍZI SPORT
MINDEN SPORTTAL FOGLALKOZÓ SZAKLAP

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Egész évre 20 korona.
Fél évre 10
Negyedévre 5

A Nemzeti Sportot 1903-ban Fodor Károly műgyemeli vivőmester alapította. A Magyar Vízi Sport, előbb Magyar Evezős Sport, VIII. évfolyamában 1908 febr. 1-én egyesült a Nemzeti Sporttal.

Főszerkesztő: Dr. POLONYI DEZSŐ. Igazg. felelős szerkesztő: FRIEDRICH NÁNDOR.

Olvasóinkhoz!

Apróbb, életképtelen próbálgatások után a „Nemzeti Sport” volt az első igazi magyar szaklap.

Keresztülbőjtölte a társadalom közönyét, — a sportemberek pénztelenségét, és — igaz: a jelenlegi tulajdonosának óriási anyagi áldozatai árán — folyvást fejlődött kivitelben és erkölcsi súlyban.

Időjártaival feléltte az automobil s még később az aviatika szakmáját is.

Ezen a téren szintén az első és ütőre szaklap volt, s ilyenformán mind a három szakma nyugodt önértéssel hivatkozhatik kilenc esztendő küzdelmeiben megszerzett tapasztalataira és hagyományaira.

Lapunknak, a **Nemzeti Sport** című részét úgy tekintik, mint a „Magyar Atlétikai Club” szócsövét, de a klubérdekelt nem befolyásolt sportolók igen jól tudják, hogy éppen mert többségben a M. A. C. tagjai sorából kerül ki a szerkesztőség: a lap mindig feltékenyen öröködt, hogy pártérdeknek fölé emelkedjék.

Főképpen a vidék sportolójának megszólalva kizárólagos szellemi tápláléka a „Nemzeti Sport”. A vidék — messze állván a budapesti klub-tülekedésektől — meg tudja becsülni lapunkban azt az erőt, amit annak a munkatársainak jól megválogatottsága kölcsönöz. Lapunk e megbízhatóságának a legszembetűnő jele, hogy számtalan szövetség és klub hivatalos lapja gyanánt szerepelünk.

Lapunknak az „Automobil” című részét a hazai legjobb erők szerkesztik.

Ennek elismeréséül a Királyi Magyar Automobil Club hivatalos lapjává tette, s alig van az automobilsport iránt érdeklődő magyar ember, akinek a házában lapunk fölthalálható nem lenne.

Az „Aviatika” című laprészt a legfiatalabb. De olyan szakszerű keze alatt van, akik biztosítják annak, hogy a lap ezen részei is a többiek nivóján áll, s a káprázatosan fejlődő repülés sportnak magyar földön a leghivatottabb közlönyé maradjon.

A mi lapunk az ő közönségével szorosabb kapcsolatban van, mint a sportsajtó többi része. Fényes külső kiállításával és tartalma válogatottságával fölülpi a napi élet határait. A könyvespolkok számára fönnmarad és ezzel hatása állandóságában, — a hozzá való rakaskodás bensőségével végtelenül följe kerül a többi, néha rövidebb életre szánt lapnak.

Ebben a formában azonban, amint az ma van, — lapunk céljai nehezebben megközelíthetők. Egyrészt, mert a fejlődés mind a három irányban csak a többi sportág rovására volna lehetséges, — másrészt, mert a három sportszak művelői nem mindig érdeklődnek a többi rész iránt; — a költséges együtesség tehát legtöbbször fölösleges.

Ilyenformán azt határoztuk, hogy a lapot **kettéválasztjuk**, így remélvén elérni azt, hogy a fokozatos fejlődést anyagi áldozatok nélkül mind a három téren jobban szolgáljuk.

Fölösleges talán külön említenünk, hogy lapunk iránya és hagyományai a

régiek maradnak. Erre garancia a régi vezetés és a régi munkatársak. A szerkesztés a kettéválás dacára egységes marad, csak laprészeink jelennek meg külön, hogy olcsóbbak lehessenek, s hogy terjeszkedésünk akadálytalan legyen.

Lapunk változása következtében ezek a tudnivalók:

1911. október hó elsejétől kezdve a lap kettéválkik.

Az „Automobil” és az „Aviatika” címe lesz:

„Magyar Automobil és Aviatikai Szemle”.

Egész évre 20 korona, félévre 10 korona, negyedévre 5 korona.

Egyes szám ára Budapesten 40 fillér, vidéken 44 fillér.

A terjedelme legalább 16 oldalnyi lesz hivatalos lapja marad a „Királyi Magyar Automobil Clubnak”, a „Magyar Aero Clubnak”, a „Géprepülők Országos Szövetségének”, valamint a „Sárkányozók Ligájának”.

A „Nemzeti Sport” címe a régi marad.

Előfizetési ára:

Egész évre 12 kor., félévre 6 kor., negyedévre 3 kor.

Egyes szám ára Budapesten 20 fillér, vidéken és a pályaudvarokon 22 fillér.

A terjedelme legalább 12 oldal lesz. Hivatalos lapja marad a MASz, MLSz, MUsz, az Evezős és a Tennis szövetségeknek.

Mindkét lapra együtt lehet előfizetni: egész évre 28 koronáért, félévre 14 és negyedévre 7 koronáért.

A LAWN-TENNIS ÖSSZES KELLÉKEI.

Szlazenger világhírű angol gyártmányai nagy választékban: Doherty és E. G. M. ütők, Slazenger Standard versenylabda, Mass & Cie világhírű francia rakettej, Wright and Ditson amerikai rakettek nagy ráktára. — Pályafelépítésnél, játékosoknak nélkülözhetetlen Kertész János és Takáts József tenniskönyve



1 K 50 f beküldése ellenében franco küldetik meg. Az angol és magyar sportjátékok, football, uszás, golf, hockey, polo, ijátszat, torna összes kellékei.

Utazási, háztartási, diszmű stb. cikkekről árjegyzéket ingyen és bérmentve küld

KERTÉSZ TÓDOR sportáru-üzlete BUDAPEST, IV., KRISTÓF-TÉR.

A lecke.

(—dly) Az iskolák megnyitották komor kapuikat. Az igazgató urak összeírta a jelentkező tanulókat és elosztották őket a tantermekben. Egy-egy ilyen helyiségben hatvan—nyolcvan diák üvölt a vizionálásnak. Mert ez a nép még könyvelni és az első napot nem gondolt a nagy bajra, a meginduló tanárra, hanem egészen lekötötték a kis öröm, mellyel egy hamar elröppent nyár után találkoznak csiklandozza bohó szívéket. Együtt ül megint a Berger, a Kovács, a Kiss, meg a Hunyadi, a civikeres emineknek új tartással könykölnék az első padokban s az egyelőre ismeretlen ismétők szerényen húzódnak hátra a fal mellé, a bikányakuk társaságába. Van zsongás és zsvaj, meg elmondja mind a nyári élményeit. Isenem, milyen sok is ilyenkor a mondanivaló! Az osztály fele falun járt. Fürdött, lovagolt, csónakázott, tenniszezett, vadászott, horgászott, fára mászott. A másik rész Pesten húzta ki a nyarat, de nem kevesebb szórakozással. Délben az uszodákban, meg a Lágymányoson süttöket börtök pirosra, este a ligetben, vagy valahol Budán rugták a labdát egyenes kapuja felé. Valamennyiről leri a nyár áldása: börtök sötét, szemük trss és eleven, egész megjelensésk ragyogjon úde.

De már jön, már jön az az idő, amely leszedi az arcnak a hamvát, amely elsavanyítja ajkukon a mosolyt, kiejti a szem vidám lobogását, komoly, görnyedt tudost formál a délcég csatár—és halálisból. Már vásárolják a Múzeum-körúton a vastag tankönyveket, amik elmeztetik a fejet akkor is, ha megfáradnak minden sorát, akkor is ha bele se néznek az utóbbi esetben persze álomzúzó gondolat. Már jönnek fel a lepecsős hosszú sorban a matheázis, a mértan, a görög és a latin nyelv professzorai, az „innenlő eddig” jellegű leckeabokorok. Már vége a napsgarag, boldog, könnyű reggeleknek, meg a hosszú alvásoknak; hét órák pár az ágynak, gyérünk a fejünkkel a lavorba, hogy frissiben még egyszer átrághassuk a memoritert. És jönnek könyörtelenül egymás után az izgalmas tanórák, minden délelőtte ut. És délután a leckék vízőnéje folyó salátaszerű könyvekbe a fűrtés fejeiket, avagy emésztő aggodalommal rontja el a kedvet, holmi önkényes játékoraktól.

Ilyenkor ezerszeres fájdalomtól égő könyvescseppek közt szoktak olvasgatni a fiúk egy könyvet, melyet a tanulóknál vannak, vagy az algebra-füzetelt félig letakarják, hogy hamar el lehessen csuszítani, ha benezünk a szülő, hogy tanul-e a amely könyvnek a címe: Diákélet Angolországban. Ez a könyv a magyar diákság előtt egy harmadik homéroszi eposz; csupa fény, csupa zamat, csupa báji. Egy iskola, amelyben a tanuló ünneplik, ha ügyes a kriketben, vagy a táncban és bálványozták ha jó ökölvívó, ahol az evezés, futás, úszás és az úri módor legalább is egyenrangú a nálunk egyedül üdvözítő szürke tanfolyótömeggel.

De hogy ne lássák egészen tréfának, amit egészen komolyan és keservesen siratunk: hogy nálunk, ahol a tanuló többségének második iskolája, a család és a környezet még nem hathat úgy, mint Angliában, nálunk nem lenne elég a szellemi művelésre napi két, három óra mint ott. De öt óra úgy nagy idő, hogy annál többet a szellem nem rabolhat el a testtől. Féltre hát a leckékkel, félre mindennel, ami akadályozza annak, hogy az egész délután a testedzésre fordítsák! Tudjuk jól, hogy ez a mai viszonyok közt elérhetetlen kívánság, de a mai viszonyokon változtatni éppen nem lehetetlen. Kérünk több, sokkal több középiskolát, hogy egy osztályban ne lehessen nagyobb a tanuló

száma mint legfeljebb husz. Kérünk számos magánintézetet, egy-egy folyó mellett, hatalmas park közepén. Ha kevesebb a diák husz-nál, a tanár elvégezheti a napi penzumot leckeadás igénybevétele nélkül is, mert többet foglalkozhat egyesekkel, egyénibb módszert alkalmazhat s a kevés diák figyelmét jobban leköti, a leggyengébbre is ragad annyi az órán, mintha nyolcvan főnyi osztályban tanult volna, délután is nagyon megerőltette magát.

A tanár urak pedig fontolják meg azt, hogy husz, harminc sor Horatius, avagy a Cardon tétel nem fog oly végtelenen hiányozni az életben, mint az éles szem, az egyenes hát, a tágas tüdő, a ruganyos izom és az egészséges idegzet. Ha mindezt megakarkaj menteni, mentüsk meg a diákok szabad délutánját!



A vívószezon kezdetei.

Ily nehéz és felelősségteljes feladatok még sohasem vártak vívóinkra, mint ebben az esztendőben.

Az olimpiai évről virradtnak ismét. Az előző olimpiadion vívóink két világ-bajnokságot nyertek. E diadal szajba meg feladatunk és felelősségünk súlyát. Érezzük, hogy ismét győzőnk kell. Győznünk, hogy most már végleg bebizonyítsuk kardvívóasunk superioritását, győznünk mert ezt követeli a közvélemény. Tudjuk, érezzük, hogy minden magyar ember szemé rajtunk fog függeni, szinte nemzeti becsület kérdése lesz vívóink szereplése.

Ehhez képest kell dolgoznunk.

Jól tudjuk, hogy ily győzelmekre előre számítani nem lehet. Nincs mértékünk, fokmérőnk arra, hogy a többi nemzet mit haladt 4 év alatt. Sok függ a véletlen szélsőségtől, a viszonyoktól és a pillanatnyi kondíciótól.

Tölünk csak azt várhatjuk, hogy mindent becsülettel megtegyünk, ami tőlünk telik. Ezt pedig megfogjuk tenni!

Előszörban számba kell vennünk mindazokat, akik a kiküldetésre igényt tarthatnak, szervezni kell azok tréningjét. Az egész év versenyprogramját ahhoz képest kell megszabni, hogy az egy folytonos előkészítélet legyen az olimpiára. Legnagyobb súly természetesen a kiküldetés kiválogatására esik. Két próbaversenyt kell tartani, egyet igen korán az azok kiválogatására, akik az olimpiai tréningben részt vehetnek, a másikat az olimpiai tréning során sorozatosan, nem mint London előtt, hogy aki egyik versenyen diszponál volt, helyrehozhatta hibáját a másikon.

Kiváló gondot kell fordítani az előkészítésre, korán tanulmányozni a stockholmi viszonyokra, jó vezetést, kellő kényelmet, korai kiutazás: ezekre is nagy súly helyeződné.

Becsülettel jó tréning, báthási összetartás mindezekhez és senki se veheti szemünkre, hogy mindent meg nem tettünk a magyar kard becsületért.

A multivívó némi diszanciával végződött. Meg kell találni a módot ennek megsejntetésére. A bírói és bírásokdási szabályok elkészítése igen sürős, különben már az első versenyeken sem találunk versenybíróit és versenyzőt.

Nagy feladatunk előtt nem azt kell keresnünk, ami elválaszt, hanem azt, ami összetart. Éppen az olimpiára való tekintettel az

idén abba kell hagyni a kizárásos versenyek tulhajtását.

Nem a kezdők jutalmazására, hanem a matadorok ereje kitéfésére kell módot nyújtunk. Ezt pedig nem a kis, hanem a nagy egyetektől várjuk el.

A vidéki versenyeket az idén különösen korán kell rendezni, mert a tavasz vége felé az olimpiai készülétek miatt nem fognak kapni sem vívót, sem versenybíróit.

HIREK.

A Lugosi Torna és Vívó Egyesület folyó évi szeptember 10-3-án délelőtti 11 órákor, a „Lugosi Tisztviselői Otthona” helyiségében alakuló közgyűlést tartott.

Az ostendeli vívóverseny. A Les Armes szentint egy vívóversenytől öt dolog kell: Egy gal:aller Mecenás, jó rendezés, jólális és sportszerű versenyzők, szép vívóterep (szabadtéri versenyről van szó) és jó idő. Ostendében mindez megvolt. A Mecenás Fejeryik Albert személyében, a rendezés tökéletes, gavalir világy, nagyszerű vívóhely: a Galeries-royales és végül olyan jó idő, hogy a vívók majd elolvadtak a meglől.

A belga nemzeti tornászok díjat Verbrugge terne nyerte meg. Második a Confiure royaleet chevalers de St-Michel lett holtervényben a Salle Dupont-al.

Az egyéni bajnokságban Fejeryik Róbert győzött. 2. Ochs. 3. Dupont. 4. Labouchéne. 5. Hennem. 6. Delport.

A francia—belga mesterscpapat-versenyben (főr és epé) a belgák (Mathien, Sock és Lesage) legyőzték a franciák (Piquemal, Lefranc és Beunton) váratlanul, törben 32-27, epében 36-35-re. Beunton viott a franciák közül egyedül jól. Ő mint mondják, edzőiserint a világ legjobb bír-vívója.

A kard nemzetközi csapatversenyt a csehek nyertek (Goppod, Pfeiffer és Ivoch). A Les Armes szentint edzőiserint a csehek a világ legjobb kard-vívója. Ungvácsk Goppod nyerte az egyéni kardot, utána Simonson, Radler-Martin, Gilbert.

A épé nemzetközi csapatversenyt a belgák nyerték a franciák ellen.



A FTC versenye.

(IX. 3.) A Császárs átalakítását a FTC a pályá pontos kijelölésével tetőzte be. Az uszoda hossza 33¹/₂-re korlátoztattott. Toldi Odón a megkurttul pályán sikeres kísérletet tett a 100 m-es világrekord megjavítására. Utó-ideje nem lesz hosszú életi a rekord listán. Belezárni László megint jobbnak bizonyult Munknál, de az oldalúszásban osztoznia kellett Aporal az első helyen. Rajlágh győzött a műágrásban Dénes ellen. A hátúszásban két r-ális közt igazán csak majd a június 8-iki balnóság dönti el az elsősg kérdését. Török Elek jó ifjúsági idő alatt nyerte a versenyt. Erdes eredményt hozott az 50 yardos gyors-úszásban, melyben a rekordor Donath verte a mezőnyt, melyben Eperjesy is uszott. Ez utóbbi diszpozíciókat bizonyítja a gyenge idő. Meglepetés volt a MAFC új flyerének. Hosszu Bélának második helye. A hátúszásban Wendelint ezuttal Janda verte. Erdeménnyé amál szedte, mert a táv hosszú lévén, konvencionál Wendelmnek. A nagy stafétát a MAFC nyerte a BAK ellen. Legelőször kellett volna szólnunk a meeting legtfőb eseményéről, a 880 yardos bajnokságáról, amelyet Hajas biztosan nyert Kenyeri ellen. A verseny keretében rendezett hendikepekre feltűnő nagyszámu nevezés érkezett.

Részletes eredmények: Mellúszás 100 m. 1. Toldi Odón MTK 1:20.4. (Világrekord). 2. Demján Oszkár BTC.

éves versenyt Delta Donna Mihály bizonyult legerősebbnek, aki ezen a versenyen a tenniszekör legjobbja soraiba emelkedett. Különösen erős for és backhandja, valamint ágyúszerről szmsszel biztosították neki az előforduló sorozatos győzelmet. Legszébb meccset a fencervárosiak büszkesége, Paller Gyula ellen játszotta, akit 6:1, 6:1 arányban tett le. Másnap ugyan a kapott ki Palleről 6:0, 6:3 arányban, félreértések elkerülése céljából azonban kijelentjük, hogy Delta Donna az első napon 120 gamet játszott s másodiknap holtláránál állt ki a groundra. Mindenestre kíváncsok volna, ha a nagy tehetségű játékos Paller a MAC első gárdájával összerakulhatna. A női bajnokság kislejtája szombatot hozott. Nem a döntőben, mert azt a védő Balás Blanka könnyen nyerte, hanem az elődöntőben, ahol Nyeviczky Lilla versenést szennvedett az ipolysági „helyi nagyság”-tól, Csermák Rózsától. Ámbar a beavatottak előtt tudta volt, hogy Nyeviczky Lilla nyaralás október tréning hiányában nem jött ki a nagy formájú, amely az eddigi versenyeken oly nagy sikert biztosított neki, mégis elég erősen védekezett arra, hogy ezzel a kondícióhiánnyal is bejuthat a döntőbe. Általában véve meglepő volt a vidéki helyi játékosok kiváló játéka, akik között első helyen kell említenünk Szumrák Öli Deszter-tyánról, Csermák és Szumrák kisaszonnyokat szerencsén látni a pesti nagyobb versenyeken.

Last but not least nem hagyhatjuk szó nélkül a Fencervárosi Torna Club tenniszgárdájának határozott fejlődését. Nem kevesebb, mint öt diát vittek haza Üllői-utí otthonukba, ami a nagy konkurencia mellett bizony respectábilis eredmény. Az eredmény elérésében nagy szerepe van Paller Gyulának, aki határátellen felkészítéssel tanította és trénoztta a rendelkezésére álló játékosokat, aminek — mint látható — hamarosan meg lett a kellő eredménye. Ilyen arányú fejlődés mellett a retett Frasztadt nemokára fővárosi versenyeken is elősran szerepet fog játszani.

Részletes eredmények:

I. Férfi-egyes. Felsőmagyarországi bajnokságért. Elődöntő: Salkovszky—Kazy 6:2, 6:3; Ivánka—Skála 6:4, 6:3. Döntő: Ivánka—Salkovszky 6:2, 6:3.
II. Női-egyes. Felsőmagyarországi bajnokságért. Döntő: Csermák—Szumrák 6:1, 6:1.
III. Férfi-egyes. Hontmegyei bajnokságért. Elődöntő: Della Donna—Paller 6:1, 6:1; Kelemen—Móry 4:6, 6:0, 6:4. Döntő: Kelemen—Della Donna 6:2, 4:6, 6:1.
IV. Női-egyes. Hontmegyei bajnokságért. Elődöntő: Csermák—Nyeviczky 3:6, 6:2, 6:4; Szumrák—Tallán 6:0, 6:1; Csermák—Szumrák 6:2 w. o. Döntő: Balás Blanka—Csermák 6:0, 6:3.

V. Férfi-egyes hendikep. Első osztály. Elődöntő: Csopor—Móry 6:3, 6:1; Paller—Bárczy 6:2, 6:2. Döntő: Paller—Csopor 6:2, 6:2 w. o.
VI. Férfi-egyes hendikep. II. osztály. Döntő: Matyók—Martinyovics 6:2, 6:3.
VII. Női-egyes hendikep. Elődöntő: Szumrák—Laky 6:3, 3:6, 13:11; Nyeviczky—Huber 2:6, 7:5, 6:2. Döntő: Szumrák—Nyeviczky 6:2, 6:3.

III. Férfi-páros hendikep. Elődöntő: Lóh, Ordódy Bála—Czobor, Csopor 1:6, 6:4, 6:3; Ivánka, Móry—Paller, Ordódy Zsiga 6:1, 3:6, 6:2. Döntő: Ivánka, Móry—Lóh, Ordódy Bála 6:1, 6:4.

IX. Vegyes-páros hendikep. Elődöntő: Draskóczy, Salkovszky—Laky A., Ruston 6:4, 6:2; Bárczy, Szumrák—Csermák, Kazy 6:0, 6:3. Döntő: Bárczy, Szumrák—Draskóczy, Salkovszky 6:1, 6:3.

Hazai hírek. Az eddigi diszpozíciók szerint a fővárosban nem lesz országos verseny. — A MAC csak szokásos klub-bajnokságot rendez, az FTC az idén még nem akar nyilvános versenyt rendezni s így játékosaink már csak a szeptember 17-iki kolozsvári országos és a záradéki versenyeken mérhetik össze jegyveiket, illetve racketjeiket.

A homburgi verseny. A nagy port felvert homburgi verseny végül mégis csak lezajlott és — miként az várható volt — fényes sikerrel. A verseny mezőnye még a szent baji-

nokságnál is teljesebb volt, mert az ottani összes játékosokon kívül még O. Kreuzer H. és R. Kleinschroth is résztvettek. A győztes ismét Froitzheim lett, aki behízyította, hogy ő jelenleg Németország hors concurs legjobbja játékos. A Dewar-serleget az angol Miss Morton harmadikban is végleg megnyerte. A német helyi játékosok vagy nobilitálást engedték át Angliának ezt az értékes diát, vagy pedig — ami valószínűbb — fáták a Jönexvil angol helyi játékosoktól és jónak látták kerülni a versenyt. Ez ugyan hasznos dolog, de csöppet sem sportszerű. A további eredmények közül kiváltképpen Kreuzer, Froitzheim-pár versése. Említendő körülmény, hogy nevezettek az idő előzáró játékosok együtt és nélkülöztek a szükséglet önmunkáit.

Részletes eredmények:

I. Férfi-egyes a homburgi serlegetért. Bergmann—C. Kreuzer 6:0, 6:0; Pipes—Grandy 6:3, 4:6, 6:3; R. Kleinschroth—Pipes 6:0, 6:4; H. Kleinschroth—Bissing 6:3, 6:3; Rahe—O. Kreuzer 2:6, 6:2, 6:1; Froitzheim—Bergmann 2:6, 6:1, 6:1; H. Kleinschroth—Rahe 6:4, 7:5 w. o. Froitzheim—R. Kleinschroth 7:5, 6:2, 6:3. Döntő: O. Froitzheim—H. Kleinschroth 1:6, 6:4, 6:3, 6:3.

II. Férfi-egyes verseny. Grandy—Bissing 2:6, 6:2, 6:3; Bergmann—R. Kleinschroth 7:5, 4:6, 9:7; Froitzheim—Grandy 6:1, 6:3; Rahe—C. Kreuzer 8:6, 6:3; H. Kleinschroth—Pipes 2:6, 6:0, 6:4; Froitzheim—Bergmann 6:3, 6:3, 6:2; O. Kreuzer 6:2, 6:3, 3:6, 6:4. Döntő: O. Froitzheim—F. W. Rahe 6:2, 6:2, 7:5.

III. Női-egyes a Dewar-serlegetért. Döntő: Miss A. M. Morton—Bamberger 6:2, 6:4.

IV. Férfi-páros a Stewart-serlegetért. R. Kleinschroth, Bergmann—Froitzheim, O. Kreuzer 6:4, 11:9; H. Kleinschroth, Rahe—Pipes, C. Kreuzer 8:6, 6:1; R. Kleinschroth, Bergmann—Bissing, Grandy 8:6, 6:4, 6:0. Döntő: H. Kleinschroth, Rahe—R. Kleinschroth, Bergmann 6:4, 6:3, 6:3.

V. Vegyes-páros verseny. Döntő: O. Kreuzer Miss A. M. Morton—O. Froitzheim, Gans 6:2, 6:1.

Frankfurti verseny. Szükszavu sűrűn alapján közöltük a frankfurti verseny eredményeit. Frankfurt város víndorlatja O. Kreuzer R. Kleinschroth 6:2, 6:4 w. o. Frankfurti bajnoksága O. Froitzheim—O. Kreuzer w. o. Női bajnokság: Matuch—Kirchholtes 6:4, 6:3. Délmetország férfi-páros bajnoksága: Froitzheim, Pipes—R. Kleinschroth, Bergmann 6:2, 6:2, 6:1.

A hannoveri verseny. A német női bajnokság végeredményére hatalmas rácaolt a hannoveri verseny. Neresheimer asszony 6:0, 6:1 arányban legyőzte Rieck kisaszonny. Németország 1911. évi bajnoklétja. A többi eredmény a következő:

I. Hannoveri férfi-egyes bajnoksága. Logie—Spies 6:2, 6:2, 6:3.

II. Hannoveri női-egyes bajnoksága. Neresheimer—Rieck 6:0, 6:1.

III. Férfi-páros. Brandis, Uhl—C. Lange, Spies 6:3, 8:6.

IV. Vegyes páros. Rieck, Spies—Dochentz, Logie 6:2, 6:4.

A ragazi (Svájc) verseny. I. Ragaz férfi-egyes bajnokság. Hamacher—A. C. Simon 6:1, 6:2, 6:2. II. Ragaz női-egyes bajnoksága. Krolm Miss Hore 6:1, 6:3. III. Ragaz férfi-páros bajnoksága. Dell, Simon—Hamacher, Quill 4:6, 6:3, 6:3, 9:7. IV. Ragaz vegyes-páros bajnoksága. Krolm, Marcotty—Miss Hore, Hamacher 6:4, 6:4.

Az engelbergi (Svájc) verseny. I. Férfi-egyes bajnokság. Feudler (Alexandria)—Betz (Freiburg) 8:6, 6:3, 7:5. II. Női-egyes bajnokság. Miss Feleington—Mile Kahn 6:1, 6:0. III. Férfi-páros. Betz, Williams—Feudler, Feudler 6:4, 14:12, 6:0. IV. Vegyes-páros. Edington-pár—Williams, Bergmann k. a. 6:2, 6:3.

Az Engadin férfi-egyes bajnokság. H. Kleinschroth nyerte az amerikai R. A. Holden ellen 6:3, 6:1, 6:4 arányban.

— Lawn-tennis, football, hockey, polo, nyári játékokról új képes ábrázásokat ingyen és bérmentve küld Kertész Tódor.



Vasárnapi eredmények.

Furcsán kezdődik az őszi szezon. Az a nagy hír, ami a három legjobb csapat, még a tobbi első osztályos között „Jönitoronni latszott” (mint azt egyszer a szövetségben dinamikus mondták), most mintha tündezni kezdene. Az FTC alig tud győzni a hiányos Törekvés ellen. Haltszám mulik, hogy ki nem kapott, így is az első félidőben 0:1-re véget ért. Hát még ha publikuma nem volna, amely kifejezetten a kedvenc játékosaitól a győzelmet. Az MTK-t megveri a semmire sem becsült NSC. BTC csak eldöntetlen tud elérni a III. kerületi ellen. A MAC egy csomó tartalékkal könnyen veri a 33-asokat. Mennyi szándék, ha ugyan szabad ezzel a kis célponttal kritizésel élünk.
Utazó a II-od osztályban első körrel egyelőre klasszis fölénnyel mutatott. Igaz, hogy a FIAK ellen, amelyik most került a zöld asztalról a II-od osztályba. Egyébként sok a durvaság az II-od osztályban. Legtöbbször a kis egyetlek részéről. Ugy látszik, meg kell várni a football 40-ik életét, akkor majd hirtelen megjön az ezüstart.

Vidéki mérkőzések.

Monor. Monori SE—Szolnoki MÁV, műhely SE 8:1 (2:0). Bíró Turi J. Kerületi bajnokság.
Kecskemét. Kecskeméti AC—Kőbányai TE 2:1 (0:0) Bíró Rossmann. — Kecskeméti SC—Szolnoki SE 1:0 (1:0) Bíró Szabó.
Győr. TTC—Győri Egyetértés 2:1 (1:0). — Bíró: Bíró S.

Temesvár. Bácska Szabadkai AC—Temesvári Kinizsi SE 4:0 (2:0). Kerületi bajnokság.

Pécs. Pécsi AC—Pécsi TE 0:0 (5:0). Bíró Boross.

Arad. Aradi Testgyakorlók Köre—Szabadkai SE 2:2 (2:0). Kerületi bajnokság. — Bíró Klein A.

Szombathely. Szombathelyi SE—Pozsonyi KAOE 2:0 (0:0) néző. Bíró Geiszler.

Debrecen. Debreceni TE—Ungvári AC 8:1 — DTE II. Debreceni Munkás SC 1:0 Bíró mindkét mérkőzésnél: Berényi MAFIC.

Pozsony. Pozsonyi Torna Egyesület—Wiener SC. Eredmény: 7:2 wien javára.

Sz. Ujhelyi Athl. Club—Nyiregyházi TVE 7:1 (3:0). Az utihelyiek ezuttal a nyiregyháziak labdarúgó csapatát látták vendégül, mely mérkőzés eredménye tiszta képet mutatja a két csapat képességeinek. A fair lefolyású mérkőzést mindvégig a SAC fölénye kísérte, melyet csak nagy ritkán változtatott meg az ellenfél egy-egy eredményteljes támadása. Korallvált 1200 főtől közönség nézte végig a mérkőzést, amelyet Veress (SAC) vezetett nem a kellő áttekintéssel.

Külföldi eredmények.

Az osztrák bairnoki mérkőzések ugyancsak vasárnap kezdődtek. Meglepetést a WAC mérkőzése a Hertha ellen hozott. Az első vasárnap eredményei: Amateur SC—Viktoria 8:1 (4:1). — WAC—Hertha 0:0. Nagy meglepetés. — WAC—Rudolfsburg 4:1. — Gricketter—Slova 5:1. — WAF—Borssói válogatott 4:1 (3:1). — Rapid—Vienna 6:1.

Prága. Slavia—Union 1:0. — Sparta—Burene 6:0. — Smichov—Podoli 3:2.

Karlsbad. ISC Karlsbad—Mitweidaer SC 2:2.

Teplitz. Teplitzer FC—Dresdener SC 5:1.

Krakó. Floridsdorfer AC—Wisla 4:1.

Stockholm. English Wanderers—svéd válogatott 2:0.

HIREK.

A másodosztályú egyetlek szaporítása egyelőre betelejtett tény. A szeptember 11-iki közgyűlésen a feltehetően azt fogják kérelmezni, hogy az év végén a három utolsó helyezett menjen vissza a harmad osztályba. Elég igazságtalan kérelem, ha mindjárt be kell látnunk, hogy a klubok költsége megnövekszik a több mérkőzés tartásával.

Károly Jenő ismét egészséges.

Malaky Mihálynak a helyettese Benedek Aladár lesz.

A BTK új helyisége az angyaliföldi Demokraták Körben lesz ezután.

Farkas István lemondott az URAK főtárgy-ságáról, mert Újpestről Budára költözött. — Örökös főtárgyára választották. Utóda Weszter Gusztáv lett.

Az ILSz a Zuglónak szeretne új pályát kapni. Reméljük, a város méltányosan kezeli a kérelmeket.

A MAV Isztvánleki Főműhely „Testvériség Sport Egyesület” 1911. szeptember hó 17-én (vasárnap) d. u. 4 óra körül saját helyiségében, Palotaúfajlon, a létesítendő sporttelep

alapja javára világpostával és polgári házassággal egybekötött zártkörű szüreti innepélyt rendez. Belpó díj: személy-lejegy tagok részére 60 fillér, nem tagok részére 80 fillér, család-lejegy tagok részére 1 korona 20 fillér, nem tagok részére 1 korona 60 fillér. Kezdete délután 4 órakor.

Sprinkönyv. A Havas Lajos által eddig három éven át szerkesztett és közkeveltségnek örvendő sportkönyv 1911—12. évi száma szeptember hó első felében fog megjelenni, ezuttal Havas Lajos és Kiss Menyhért szerkesztésében az eddigienél bővebb tartalommal. Érdekes sport cikkeken kívül tartalmazni fogja az összes sportágakra, de különösen a labdarúgásra vonatkozó összes tudnivalókat.

A Törökös Hölgy-utcai pályája megszűnt. Elvette a tulajdonos. Alapában orlínknk kell rajta, mert nem volt első osztályú csapathoz való a pálya, sem a berendezése való semmi. Sainálatos azonban, hogy most a Törökös a tréning helyétől elesett.

A Kassai AC vasárnap Lembergen játszik. Győr—Gráz. A gráciának szeptember 17-én adja vissza a vizitet a győri Egyetértés. Örvendetes ez a dunántúli egyetlek mind szá-

porából nemzetközi konnekczió az osztrák városok csapataival.

A Bodnár újgy végre valahára rendezett már. A rendezés alapja az volt, amit a MAC már több mint egy félszáz évvel ezelőtt fölkiáltott: kielégítő nyilatkozat kiadott, és juttatástól, hogy az NSC megsejtett érzetnek elégtételt adasson. Miatán nem sikerült Bodnár fölnevelni, elégtételt és hmvait a világ négy tája felé szétörzmi, hát utolag ez a korrekci megoldási mód is elégségesnek mutatkozott. Valóban, még mindig szeretnek békát éni az emberek.

Igen fontos határozatot hozott a nemzetközi futballszövetség. Kijelentette, hogy ezután nemzetközi közötti mérkőzéseknél a pálya legfeljebb 120 — és legkevesebb 110 méter hosszú, — továbbá legfeljebb 80 méter és legkevesebb 70 méter széles lehet.

A FTC és a MAC a Bayern-t akarják két nemzetközi mérkőzésre megnyerni. A tárgyalások folynak.

Sipos Ernő és Kelemen Bélát abból az alkalomból, hogy százados juttattak nyilvános mérkőzés a MAC színeiben, — klubjuk meleg ünnepeiben és éremdíjazásban részesítette.

Az Ungvári AC annak rektifikálása kér bennünk, hogy az UAC csapata a FC-től nem kapott ki 4:2-re, hanem 3—3-ra eldöntetlenül végzett.

A BAK megy Kolozsvárra a városi sporttelep szeptember 18-iki felavatóására.

A német bajnokságot Budapesten. A Viktoria október 15-én játszik Budapesten FTC-vel, amikor három nemzetközi mérkőzés lesz. E három nemzetközi mérkőzés közül FTC—berlini Viktoria és MTK—WAC között az Üllői-uton kerül lejátszásra, a BTC pedig ugyanekkor a Millenárison mérkőzik a Mittenweider Bailslei Club ellen.

Az október 22-iki reprezentatív mérkőzés elmarad. Az MLSz október 22-iki napját csupán azért nem bocsátotta mindvégig a tag-egyletek szabad rendelkezésére, mert a Magyar Kupa mérkőzéseket akarja e napon előbbre vinni.

Az Erzsébetfalvai TC csillag-utcai pályája ellen több panasz merült fel. A pálya talaja mély homok, a játszóról a nézőteről a tölcsér elhúlik, és a szökök és a rötök, végül a labda gyakran repül át a tölcsérre és ez miatt a mérkőzés sokszor van kitéve megszakításnak. A MLSz újból felülvizsgálja a pályát.

Lábtörés. Ujból a FIAK-ot érte a baleset a Törökös—FIÁK mult heti mérkőzésén. A FIAK tagjai azt állították, hogy a Vellai János lábtörését Takács darva juttatta okozta.

A Szent Imre Collegiumok FC-ja az első bajnoki mérkőzésén, melyre a tegnap kellett volna megtartania a Testvériséggel, nem tudta a csapatot összehozni. A Szt. Imre Collegium FC-ja is jogosan tartható volna igényt az egyetemi csapatoknak biztosított ama kedvezményre, hogy bajnoki mérkőzésekre csak októberről köthetnek.

Uj csapatzetők. A TTC új futballintézője Friedman József (Lk. Király-utca 24.), az URAK új vezetője pedig Farkas helyett Turtsányi Béla (Újpest, Lőrinc-utca 112) lett.

Az Erzsébetfalvai Munkások új pályáját a MLSz bajnoki mérkőzés tartására alkalmasnak minősítette. A klub egy megnevezetlenül maradni óhajto macenása 8000 koronát áldozott a pályára.

A vidéki bírói vizsgákra Kolozsvárról 8, Szabadkáról 14, Aradról 8, Kassáról 7, Pécsről 9 bíró vizsgára jelentkezett akad.

Halaszások. Az FTC—NSC október 15-éről 29-re, szeptember 8-ról 17-re, a NSC—III. ker. TVE pedig szeptember 17-ről 24-re halasztotta táj bajnoki mérkőzéseiket.

Vasárnapi eredmények.

Mérkőző egyetlek	Mérkőzés neve	Pálya	Ered.	Bíró
FTC—Törökös SE NSC—MTK BTC—III. ker. TVE MAC—33 FC	I. o. bajnoki	Üllői-ut	2:1 2:1 1:1 3:1	Sugár Izsó Kiss Hajos
Föv. TC—VAC Erzsébetfal. TC—Litographia FC URAK—JAC UTE—FIAK FSC—KAOE	II. o. bajnoki	Amerikai-ut Erzsébetfalva Mező-utca Népsziget Indóház-utca	3:1 4:0 2:1 5:0 2:1	Vámos Palócz Horváth Schäa Schubert
MÁV gépgy. SE—ESC Postatákp. SE—Guttenberg TC Mogyeri SC—Kispesti AC OTE—FLISE BTK—Kéve SE	III. o. bajnoki	" Margitsziget Mező-utca Vörösvári-ut Amerikai-ut	3:0 2:1 2:1 4:1 4:3	Wellisch Kiss Puskás Balassa Langfelder
Pallas TC—EMTK Ékszer. SE—R-Sz.-Mihályi SC Vas- és fémunk. SC—Zuglói SC OFC—MT Kör	IV. o. bajnoki	Soroksári-ut Hölgy-utca Lágymányos Soroksári-ut	7:1 3:1 1:1 8:0	Puskás Gerő Szűsz Schreiner
BTC—III. ker. TVE	I. o. szőv. díj	Millenáris	7:0	Kiss
Erzsébetfal. TC—Litographia FC UTE—FIAK FSC—KAOE	II. o. szőv. díj	Erzsébetfalva Népsziget Indóház-utca	3:0 2:0 4:1	Palócz Schäa Schubert
MÁV. gépgy. SE—ESC	III. o. szőv. díj	"	2:0	Wellisch
EMTK—Pallas TC Ékszer. SE—R-Sz.-Mihályi SC Vas és fémunk. SE—Zuglói SC	IV. o. szőv. díj	Soroksári-ut Hölgy-utca Lágymányos	1:0 4:2 1:0	Puskás Gerő Szűsz
MTK ifj.—NSC ifj. UTE ifj.—33 FC ifj. FTC ifj.—Törökös SE ifj.	UTE sorleg	Margitsziget Népsziget Hölgy-utca	4:1 4:0 2:2	Vámos Bíró Sámuel
Törökös SE—Kolozsv. Vasutas SE	vasutas sorleg	Üllői-ut	5:2	Langfelder
Pénzüntézetí AFC—FFC BFC I.—Attila SC I. BFC II.—Attila SC II. BFC III.—Attila SC III. ITE I.—UTE ifj. III. ITE II.—UTE ifj. III. Ékszer. SC III.—R-Sz.-Mihályi SC III. MÁV. gépgyár ifj.—ESC ifj. Obudai FK—Viktor Pénzünt. AFC ifj.—TTC ifj.	barátságos	—	6:2 3:1 2:0 2:0 5:1 3:1 3:0 2:2 5:0 1:0	Zsigmondy Szűsz — — Friedmann — Gerő Matzi Mezei Boros

Footballjátékosok figyelmébe!

Sportüzlet: BÖLCSKEY G.-né, BUDAPEST,

IV., Eskü-ut 3. szám (Tiller-palota).

Sportcikknek a legelőbb bevásárlási forrás. Raktárunkra érkezett újdonságok minden vásárlási kénysszer nélkül megtekinthetők. Angol futball-labdák, továbbá teljes csapat-felszerelések olcsó árban. Téli sportcikk, turista, tennis, és atletikai cikkek raktár. — Figyelmess kiszolgálás. Árjegyzék bérmentesen.

A bajnokságok állása.

I. osztály:

Egylet	Pont	Gól	Lejtszám	adott	kapott	mérkőzés
1. MAC	2	3	1	8		
2. FTC	2	2	1	8		
3. NSC	2	2	1	8		
4. BTC	1	1	1	8		
5. III. k. TVE	1	1	1	8		
6. BAK	—	—	—	9		
7. FTC	—	—	—	8		
8. MTK	—	1	2	8		
9. Törökvész	—	—	—	8		
10. „33” FC	—	1	3	8		

II. osztály:

1. UTE	2	5	6	10
2. ETE	2	4	0	10
3. FTC	2	3	1	10
4. URÁK	2	2	1	10
5. FSC	2	2	1	10
6. BEAC	—	—	—	11
7. MAFC	—	—	—	11
8. KAOE	—	1	2	10
9. JAC	—	1	2	10
10. CFC	—	1	3	10
11. Litographia	—	—	4	10
12. FIAK	—	—	5	10



Versenyeredmények.

Az Egyetértés Sport Club 10 kilométeres gyalogli hendikep-versenyének eredményei: 1. Paskál Ignác E 1. 68 mp., 8 p. e. 2. Bihari János MTE 1. 47 mp., 5 p. e. 3. di. Ripszám Henrik MTE 1. 48 mp., 9 p. e. 4. Indult még: Fekete Mihály ESC 4 p. e., di. Ripszám Henrik MTE 3 p. e., Wagner Sándor MTE 8 p. e., Fekete Lipót ESC 7 p. e., di. Rák Nándor BAK 8 p. e., Friedmann Gyula BAK scr.

A Temesvári Athletikai Club által rendezett nagysikerű kerületi verseny szenczajára Ujlaky Rezsőnek, ennek a fényes tehetségű fiatal sportlónak kiváló szereplése, melyet legjobbjaink közé emelkedett.

Részletes eredmények:

100 yardos síkfutás: 1. Duffner János ATK 11 mp. 2. Orfy Dezső ATK. 3. Deutsch NKAC. Mellszélességek a helyzetek között.

220 yardos síkfutás: 1. Mészáros Béla ATK 25 mp. 2. Mikov Miklós NKAC. 3. Duffner János ATK.

Távolugrás: 1. Panyigai Lajos ATK 615 cm. 2. Borszék ÁK 571 cm. 3. Veszelnovits NKAC 566 cm.

Súlydobás Délmagyarország bajnokságairól: 1. Ujlaky Rezső TAC 1260 cm. 2. Massong József TAC 1195 cm. 3. Kleiser Nándor TAC 1088 cm. Diszkoszvetés Délmagyarország bajnokságairól: 1. Ujlaky Rezső TAC 415 cm. 2. Riesz József TAC 3894 cm. 3. Kleiser Nándor TAC 3804 cm. Gerelyvetés hendikep, középfogással: 1. Ujlaky Rezső scr., 5325 cm. 2. Veszelnovits NKAC 4889. 1000–5069 cm. 3. Krizsanits TAC 4569+450 = 5019 cm.

4×100 méteres stafétafutás: 1. ATK (Duffner, Orfy, Steinfeld, Mészáros) 49 mp. 2. NKAC. 3. TAC.

Negyed adom mérkőzéses síkfutás, hendikep: 1. Jenő TAC 4 p. 282 mp., 25 m. e. 2. Institoris ÁK 35 m. e. 3. Dorogi ÁK 24 m. e. Három méterrel nyerve, két méterrel harmadik.

Egy adom mérkőzéses síkfutás, hendikep: 1. Belu Jenő TAC 4 p. 282 mp., 190 m. e. 2. László TAC 190 m. e. 3. Bukovinsky ÁK 100 m. e.

A Berliner Sport Club nemzetközi versenyei melyen a három kiváló adom futó: D'Arcy, Applegarth és G. Mac Nicoll is résztvettek, az angolok súlyos vereségével végződött. Rau, Braun

és Lighthby biztos fölényrel győzték le őket az egyéni versenyeken s az angolok egyedüli sikerét az olimpiai staféta hozta meg, melyet jó idő alatt nyertek a Berliner Sport Club ellen.

Részletes eredmények:

100 m. síkfutás: 1. R. Rau ChSC 106 mp. (?) 2. W. R. Applegarth, Polytechnic Harriers, London. 3. L. Petersen, Berliner SC. 3 m. nyerve. D'Arcy a startnál állt maradt.

200 m. síkfutás: 1. R. Rau ChSC 22 mp. 2. Hans Braun, Münchener SC. 3. D'Arcy PHL. 2 m. nyerve.

400 m. síkfutás: 1. Hans Braun MSC 507 mp. 2. G. Nicoll PHL. 3. M. Hermann BSC. 6 m. nyerve. 4 m. harmadik.

1500 m. síkfutás: 1. Jas D. Lighthby BSC 62 mp. 2. Mac Nicoll PHL. 3. E. von Sigel FC Preussen. 7 m. nyerve. 11 m. harmadik.

4×100 m. stafétafutás: 1. Charlottenburger Sport Club (Brendel, Harry, Hagen, Rau) 46 mp. 2. Berliner Sport Club. 2 m. nyerve.

110 m. gátfutás: 1. R. Rau, ChSC 166 mp. 2. Schmidt, ChSC. 3. Hutcheon, PHL. Erős hátszél: Rau 4 gátat döntött.

Magasugrás: Liesche, Eimshüttel BT 175 cm. 2. Röhr ChSC 171 cm. 3. Balricke, Magdeburg 167 cm.

Olimpiai staféta: 1. Polytechnic Harriers London (D'Arcy, Applegarth, G. Nicoll, Mac Nicoll) 3 p. 394 mp. 2. Berliner Sport Club (Hermann, Björn, Stoltz, Lighthby). Mellszélességgel nyerve.

HIREK.

Mozgalmas napjai vannak most az atletika híveinek. Szeptember 7-én az MTK ifjúsági és hendikep versenye, 8-án a FTC nemzetközi s a MAC országos versenye, valamint a Törökös rendezésű Magyarországi 30 kilométeres gyalogló bajnoksága zajlanak le, 9-én a FTC ifjúsági versenye szőlita porondra a jövő reményeit, míg 10-én itthon a KAOE „bajnokmentes” versenye, Wienben pedig a WAC versenye izgatja a kedélyeket.

Két osztrák vándordíjért küzdenek ma a magyarok Bécsben. Rácz Vilmos harmadik helyezést s a MAC országos versenye, valamint a Törökös rendezésű Magyarországi 30 kilométeres gyalogló bajnoksága zajlanak le, 9-én a FTC ifjúsági versenye szőlita porondra a jövő reményeit, míg 10-én itthon a KAOE „bajnokmentes” versenye, Wienben pedig a WAC versenye izgatja a kedélyeket.

Új finn rekordok. A. Laine, finn magasugró aug. 13-án Abou-ban a rekordot 181,2 cm-re javította. Augusztus 20-án Taimmerforsban U. Aaltonen a kétkézes gerelyvetésben 4564+5547=10111 méteres dobással új finn és egyúttal világrekordot állított fel s ugyanakkor a 3 m. finn rudgór rekordot is megjavította 343 cm-re.

Pihlak Lauri, Finnország ez évi 200, 400 és 800 méteres bálnoka s rekordere valószínűsíndó a MAC októ. 1-iki nemzetközi versenyén.

Mudin Imre már kiszabadult a katonaságtól s újra tréningbe állt. Ha formáját elérí, úgy szept. 17-én indul Charlottenburgban a súlyszámokban.

Mészán házai vándordíj. Mult hó 31-én (csütörtökön) tartotta meg a Budapesti Torna Club házi atletikai versenyét MAC Bernthal Adófi által 1906-ban alapított vándordíjért.

A versenyt, mely három számból (magasugrás, diszkoszvetés, 200 m. síkfutás) áll, egy szorgalmas, törekvő athleta, Nyilassy Károly nyerte meg ezuttal harmadszor (egymásután), s e győzelemmel az értékes serleg végleges birtokába jutott.

A verseny részletes eredménye a következő:

Magasugrás: 1. Nyilassy Károly 1.58 m. 2. Katsányi Zsigmond 1.55 m. 3. Pilinszky Tibor 1.50 m. 4. Fleck Samu 1.45 m. 5. Földy Ferenc 1.45 m.

200 m. síkfutás. 1. Fleck Samu 25 mp. 2. Földy Ferenc 25 mp. 3. Samu Tibor 26 mp. 4. Nyilassy Károly 26 1/2 mp. 5. Katsányi Zsigmond 26 1/2 mp. (Páronként idő ellen futva).

Diszkoszvetés: 1. Nyilassy Károly 37.38 m. 2. Fleck Samu 37.22 m. 3. Pilinszky Tibor 32.05 m. 4. Katsányi Zsigmond 27.90 m. 5. Földy Ferenc 21.20 m.

Az Aradi Testgyakorlókör köre által 1911. évi szeptember hó 24-én délután 4 órakor később közzétendő helyen rendezendő országos ath-

letikai versenyeinek feltételei, melynek keretében a „Széll Ernő vándordíj” is elődöntésre kerül. 11-ik kiadás. 1910. védő a MAC.

A verseny a MÁRS szabályai szerint rendezeték és országos jelleggel bír. Nevezési határidő 1911. évi szeptember hó 18-án este 8 óra. Nevezések Löwy Dóri titkár címre Arad, postafiókba, küldendők: — Nevezési díjak Denőfi Sándor ptelelnő Arad, (főposta) címre küldendők.

Versenyszámok: 1. 100 yardos síkfutás. 2. 200 yardos síkfutás hendikep. 3. Egyenyed angol mides síkfutás. 4. Egy angol mides síkfutás. 5. Két angol mides síkfutás. 6. Súlydobás, junior. 7. Diszkoszvetés. 8. Gerelyvetés (középfogással). 9. Magasugrás. 10. Távolugrás. Junior. 11. Súlyemelés, kitaró 30 kgr. súlyzóval.

Jövő vasárnap a kolozsvári pályamegnyitó verseny fog lezsalálni. A propagációkék szerezetszerűen vannak összevágva s szinte kizárják az első klasszis érvényesülését. Így Wiesnernek, Schmidtnak, Szathmárynak, Mudinnak, Fuzneknek, Weissknapnak stb. semmi keresztválogató nincs a versenyen, melynek sikere nyilvánvalóan legalább is kétes.



Feltűnő bűszletbírósi határozatot hozott egy javarészt sportemberekből összeállított bíróság. Az ügy szereplő mellékeket. A határozat, mely táckörökben nevezett fog valóni s rendezőhely befolyásait isz ifjúságunk gondolkodására, így hangzik:

„A mindkét részről egymás ellen felhozott vádalk olyan gyermek természetiek, hogy komoly tárgyalás alapját nem is képezhetik és még kevésbé alkalmas arra, hogy a felek bármelyikét a bűszletbírósg bűszlettel megfosztottak tekintethet. Ellenőrzés kijelenté a bíróság, hogy a felek egymásnak elégtét al nem tartoznak.

A bíróság egyuttal sajnálatlan konstátálta, hogy a jelen este is egyike azon, a társadalomban egyre sürűben előforduló jelenségeknek, amiódan magyar fiatal úri emberek a helyett, hogy lovasian helyet állának, az ellenük bűszletben könnyelműen gázolva, igyekezzenek az elégtét alás adól kitérni.

A bűszletbírósg tagjai voltak: Benyovits Lajos, Dókák Émil, Kresceny Géza, Nemes Dezső és Olgyai Bertalan.



Magyar Úszó Szövetség. Elnök: dr. Virágy János; elnökh: dr. Füzesséry Zoltán, dr. Váci-kor 44). Al-elnök: dr. Füzesséry Zoltán, dr. Kovács Aladár és Róser Edwin. Szervező elnökh: dr. Schneider (ÁK, Ráday-utca 39) Fűtődr: dr. Tamelny Mihály (Duna-barany). Titár: Polinsky Gyula (V. Nádor-utca 25). Penztáros: Schuckentrek József (V. Veszéld-utca 11). Ellenőr: Malaky Mihály. Írásbeli közlemények a titkár címre küldendők.

Jelgözkönyv.

A MUZS tanácsának 1911 augusztus hó 31-én dr. Virágy János elnöke által tartott üléseiről.

1. Toldi Odón mellszörökordja 200 yardon (2 p. 39 p mp.) hitelesített.

2. Atrair intéző a Federation-hoz, hogy a Beaurapaire Amateur vagy professzionista mivolta tisztázottat és i) valóminyeni országos szövetség néve a Federation haszon az országos és nemzetközi bajnokságok előfutáimának előző nap leendő kötelező megállapításra.

3. A versenyszabályrevizió a Tanács befejezés, a régi érvényben maradt és revidált szabályok egyttés tárgyalását szükségesnek tartja, utasítja főtitkár azok lesokszorozására.

Jegyzőkönyv

a MUSZ intézőbizottságának 1911. augusztus hó 31-én tartott üléséről.

1. A FTC versenysére dr. Graf, a BTC versenysére főtárgyalók kitértek ki.

1. Baján szövetségi képviselő meghallgatása után a MTK panasza a BAK versenyen lejáratott sprinttelést tárgyalva elutasított, mert a) megállapított, hogy a MAC keresztet ugyan a MTK-4 de azt nem akadályozta és b) hogy a BAK statellatkeszerzés címen óvás nem emeltetett, tehát az intézőbizottság nem hívott a beavatkozásra.

3. Örvendés tudomásul vétetik, hogy Virava elnök a szövetségi versenysére tiszteletdíjat ajánlott fel.

Jegyzőkönyv

a MUSZ intézőbizottságának szeptember hó 4-én tartott üléséről.

1. Baronyi nék rekordjának (150 yardos és 100 m-es hűtású) tárgyalása a következő ülése tüzetik ki.

2. A műgrobajnokság tüz ugrásra a műgrobta kősi megelenségre való tekintettel ezidén a tanács jóváhagyása reményében kisorsolták a nyilvánosságra hozatik.

3. MTK felelőssége a panasz elutasító határozata ellen elutasító véleményeseivel a tanács elé tereltetik.

Donath S. k.
h. főtárgyaló.

Magyar Labdarugók Szövetsége.

Igazolások 6776-tól 7110-ig.

FIÁK részére: Pápay János, Gádori Vilmos, Kucséra József.

Zuglói SC részére: Bogmayer Gyula (Kéve SE-ből).

MTK részére: Rácz Béla (Kolozsv. Akad.), Rácz Imre.

Rostkályai SC részére: Szabó András, Filop Károly (ILSZ-ből).

Pénzügyi A. OE részére: Gaál Antal (BM-TK-ből).

Tatabányai SC részére: Huszár Géza (Guttenberg TC-ből).

Monori SE részére: Juniszek József (KAOE-ből).

Gutenbergt TC részére: Bakos Béla (FTC-ből), Müller Ernő.

Obudai FC részére: Lévy József.

Ékszerészek SC részére: Führer Henrik (ESC-ből), Sábán Károly (FTC-ből), Beer Ruolt.

Rostkályai SC részére: Kiss Kálmán.

Zuglói SC részére: Argyelan Lend (ILSZ-ből), Hegyi Zsigmond (ILSZ-ből), Kamocsay L.

FLISE részére: Wágner Ádám, Reinhardt György.

Litör, LE részére: Koizsa György.

BAK részére: Knerczér Frixyes, Utsay Odón, Károlyi Béla, Ackermann Gyula, Terleth Ferenc, Messinger Róbert, Faludi Miklós, M.

ovány Gyula, Zsuffa Ferenc, Perl Zoltán, ovány Gyula, Szabó István, Klein Rezső,

Nyers Béla, Sternfeld Ignác, Flachner Béla, Mezei Ottó Oskár (mind ILSZ-ből), Goldschmidt Sándor, Molnár Ferenc, Jancsárek Ferenc.

Postatárg. TSPF részére: Ráth József (előszított Postából).

Erzsébetfalvai Munkások részére: Lefkovits Dező (ILSZ-ből), Stedula István (Lit. LE-ből), Max Seikl.

ESC részére: Králík Tivadar, Mersics Károly, Grünberg Jenő.

JAC részére: Molnár Pál (ILSZ-ből).

FLISE részére: Tadiacs János (ILSZ-ből), Klement János.

Kéve SPF részére: Darvas Elemér (BAK-ból).

Rostkályai SC részére: Bozoky László.

Magyar Társaskör részére: Horváth Gyula, Vecsey Jenő, Glass Miksa.

Vas- és Fémm. CS részére: Haraenkoz Pál, Tóth József, Pongrácz Vidor, Nagy Lajos, Novák Béla.

Törökös SE részére: Mészáros István (előszított Postából), Karbusztiz Gyula, Laposánszky Károly, Csapaki Károly, Zeidler J.

zsef, Udvardy Ferenc, Hauswald Gyula, Koch Géza, Földi Imre, Kiss Vence (mind ILSZ-ből).

Obudai FC részére: Schlovicskó János, Horváth József, Káck Lajos.

III. ker. TVE részére: Hegyi István (KAOE).

Térközvárosi SC részére: Gyula Izso, Theisz Sándor, Balyinka Ferenc, Piskó Attila, Bradas István, Surányi Alajos, Bányai János,

Zatykó Ferenc (mind ILSZ-ből).

Zuglói SC részére: Vida Sándor, Józsa Pál, Baski Imre, Knics István, Dattler Nándor (mind ILSZ-ből).

BAK részére: Oblat Imre (ILSZ-ből).

FTC részére: November Béla, Reinhold Vilmos, Hugi József.

Ékszerészek SC részére: Amster Ernő (NSC-ből), Karos Lajos, Kopácsi István, Weisz Jenő,

Steinitz Géza, Glinck Sándor, Wuttmayer Sándor, Nussbaum Fülöp, Schulcz Simon, Zsalaudek Antal, Fischer Béla, Wetter Frigyes, Friedmann

Ferenc, Schön Armin, Bittner Ernő, Wierel Gyula, Fischer Sándor, Rosenblath Ferenc,

Halász Armin, Berger Henrik, Hilbert Miksa, Glinck Árpád, Schlessinger Béla, Prell József,

Schved Imre, Mayer Jenő, Tihányi Sándor, Herz Fülöp, Deutsch Sámuel, Weisz Samu,

Palócz Árpád, Gonczlik József, Spitzer Gyula, Winternitz Adol, Bittner Lajos, Weisz Gyula,

Schwarz Pál, Szulicz Lipót.

URAK részére: Laika Ferenc (előszított UTK-ből).

Lit. LE részére: Steiner Márton (NSC-ből), Koizsa Ferenc.

„33FC” részére: Takács Sándor, Takács István (mindkettő ILSZ-ből), Nagy István (Aradi TK-ből), Pap Sándor.

Obudai FC részére: Konrádek József.

Szt. Imre Coll. FTC részére: Klepp Károly (Temesvári AC-ből).

NSC részére: Landsmann Sándor (Szegeedi AC-ből), Hanke Károly, Horváth Ferenc,

Székel Sándor, Felcsér Gyula, Székely László, Spitzer Miklós, Koch György, Timár István,

Gárdonyi Antal, Ernst Ottó, Gecus Gusztáv, Bruckos Kálmán, Hollai János, Horváth József,

dár, Czitróm József, Weisz József, Deszényi Árpád, Jímker Imre, Rosenblath Miklós,

Braun Sándor, Háber Márton, Deutsch Odón, (mind ILSZ-ből).

Józevárosi AC részére: Schärfer Antal, Grosz Hugó.

KAOE részére: Waldmann László, Weisz Béla, Friedmann Ferenc, Brill János, Preiser Imre, Bubik Árpád, Barinkai János.

Pallas TC részére: Balazs János, Nagy Kálmán, Nagy Sándor, Breia Sándor, Wurfer György, Unden László, Danubek Gyula, Turi János.

Erzsébetfalvai TC részére: Juhász Nándor Györi Egyetértés TO részére: Breuer Dező,

Klausz Nándor (JAC-ből).

Sorokvári AC részére: dr. Nagy József, Ohl Antal, Pelikán Oskár, Nasimczyk II. Béla, Körsi János, Alexey Emil, Kaltenecker Péter,

Szalkai Zoltán, dr. Kieser Antal, Vida III. Imre, Székely Jenő, Vida I. István, Vida I. Lajos,

Jáhtner Vilmos, Szénpert Bertalan, Tóger László, Kossai AC-ből, Ruppich Ferenc,

Pontz János, Szalay I. Ferenc, Csónka Gábor, Nasimczyk II. József, Szalay II. László, Schönfeld Jenő, Bilicz József, Rieser Kornél.

Kecskeméti AC részére: Berke Árpád (Szegeedi AC-ből), Mendl József (URAK-ból).

Dezso Oskár (URAK-ból).

Obudai SE részére: Horacsok János (Bácska Szab. AC-ből), Meliskó Antal (Bácska Szab. AC-ből), Kulucsis Simon (Szegeedi AC-ből), Niszt József (Aradi Postából), Horvácz Fábán (Aradi Postából).

Temesvári AC részére: Komjáti Károly (FTC-ből), Marionczu György, Zambó Aurél,

Sátoraljaihegyi JAC részére: Patkóczy Sándor (Bácska AC-ből), Stancz Gyula, Gyulay

Lajos, Szemán Lajos, Balusz György, Klein Sándor, Rácz Viktor, Tóth Károly, Nagy Gyula,

Álmády Lajos, Knizsák József, Dubois Dezső.

Máv. Temesvári „Kini” SE részére: Szidon József (UTE-ből), Schnapp Károly, Szabolcs Aladár, Janke Erő, Stühmer György, Podajna Róbert, Bernhardt Rezső, Veszelgy Gyula,

Káldor Lórá (MTK-ből), Dezsőfy István, Gám-József, Ordó István, Niszt Kálmán, Varga István, János Kornél, Weinhardt Sándor, Oberlé István, Boldizsár Lajos, Franz Antal, Gaál Jo-

zsef, Valentin Béla, Bárdos Árpád, Bogdányi Artur, Sshusztér Ottó, Villányi Károly, Pesti József.

Tatabányai SC részére: Schaffer Alfréd (FTC-ből), Nemes Béla, Benyák Kálmán.

Monori SPF részére: Fekete Pál, Urbán Mihály.

Debreceni Munkás TE részére: Schenk Gusztáv (TTC-ből), Havas Zoltán (Debreceni TE-ből), Aprily Endre, Grünwald Vilmos,

Khon Mór, Fischer Sándor, Pauló István, Fiszl Sándor, Sipos József, Tóth Károly, Rauch Lajos, Papizsák Imre, Goldstein Zsigmond, Bajnai Rókus, Kiss Sándor, Zaika József.

Szolnoki máv. SPF részére: Sütz Dező.

Miskolci SPF részére: Lange Viktor, Tóth József, Pich Ferenc, Galgóczi Jenő, Hernád Béla.

Debreceni TE részére: Tolnai Jenő (Szegeedi AC-ből).

Kaposvári AC részére: Dömötör Gyula, Gréczy László, Takács Béla, Brandt Gyula, Faragó László, Stampker Sándor, Gottlieb Dezső, Bókai Antal, Gálucz József, Gyárfás József.

Szolnoki SPF részére: Badag István (Törökös SE-ből), Raditz István (Nagyvárad AC-ből), Riedl Ferenc, Medgyessy Sándor, Heberle István, Deák László, Szatay István, Grünbaum János, Hegedűs Tibor.

Szolnoki SC részére: Darvas Zoltán, Badag István.

Ülveidi AC részére: Hollósy Gyula FSpC-ből, Cserveny Károly, Schlachter Károly, Viskyvicsi Koszta, Berencz Aladár, Beezsh Antal, Petrovits Sándor, Jovánovits Szvetisláv, Hedvics Béla, Páyer József, Weidmann Sándor,

Molnár László, Kutassy Géza, Koltár Dező (FSpC-ből), Mundner Ferenc, Kiss Lajos, Beholshory Károly, Siposs István, Albrecht Román, Dala Károly, André Tibor, Spirka Nándor.

Vas- és fémm. SC részére: Alfréd Árpád, Minárik Rezső, Reichenberger Jenő, Leo, Reichenberger Richard, Spielman János.

—

Az UTE ifjúsági vándorlói bizottsága a bevezetett 13 egyesület képviselőinek részvételével folyó hó 22-én tartotta alakuló gyűlést.

Megválasztottak: elnök Furst Oskár; előadó Sálgo Jenő; tagok Auger József, dr. Rohonyi, Kálfika S. és Federit H., Farkas István pedig az ML SZ képviselője a Weisz Márton jegyző.

A megkeletti ötszörös sorsolás eredménye a következő:

Szeptember 3-án: BTC-III. ker. FTC-Törökös NSC-MTK, BAK-TTC, URAK-JAC, UTE-33-as.

Szeptember 10-én: Törökös-33-as, III. ker. —FTC, JAC-UTE, KAOE-BTC.

Szeptember 17-én: MTK-BAK, BTC-Törökös, NSC-III. ker. FTC-JAC, URAK-UTE, KAOE-BTC.

Szeptember 24-én: BTC-UTE, NSC-JAC, KAOE-III. ker. URAK-33-as.

Oktober 1-én: BAK-FTC, 33-as-MTK, Törökös-NSC, URAK-KAOE, FTC-JAC.

Oktober 8-án: III. ker.-33-as, FTC-BTC, MTK-URAK, KAOE-BAK, UTE-FTC.

Oktober 15-én: FTC-III. ker. 33-as-BAK, NSC-FTC, UTE-MTK, Törökös-KAOE, JAC-BTC.

Oktober 22-én: MTK-JAC, BAK-UTE, Oktober 29-én: BTC-TTC, III. ker.-MTK, Törökös-BAK, FTC-URAK, NSC-UTE, KAOE-JAC.

November 5-én: Törökös-UTE, TTC-MTK, BAK-BTC, NSC-KAOE, III. ker.-URAK.

November 12-én: TTC-33-as, MTK-BTC, BAK-NSC, III. ker.-UTE, KAOE-FTC, JAC-Törökös.

November 19-én: 33-as-FTC, TTC-Törökös, NSC-BTC, KAOE-MTK, BAK-URAK, JAC-III. ker.

December 3-án: FTC-MTK, 33-as-NSC, Törökös-III. ker. UTE-KAOE, JAC-BAK.

December 3-án: FTC-TTC, BTC-33-as, MTK-Törökös, BAK-III. ker. NSC-URAK.

December 10-én: TTC-URAK, 33-as-JAC, UTE-FTC.

December 17-én: Törökös-URAK.

—

MARTON ALAJOS

cs. és kir. udvari szállító
Budapest, IV. Váci-utca 10.

Bórdíszmúruk, utazási cikkek, ezüst áruk,
honi és külföldi iparművészeti cikkek rak-
tára. Nagy választék mindennemű sport-
versenyekre alkalmas tiszteltdíjakban.

Sporlegyetek t. tagjelnek engedélyes árak!

Kisérelje meg!

és meggyőződik arról, hogy a törv. véd.

„REKORD” AUTÓ-OLAJ

felülmulhatatlan és a legjobb.

Autó-, aero- és motornanyagok, valamint az
összes autókészítők gyári ierakata.
Megrendeléseket helyben és vidékre azon-
nal és pontosan eszközöl.

Róka és Társa Budapest,
VI., Liszt Ferenc-tér 18. — Telefon 132-86.

TÖRLEY PEZSGŐ



Kérje minden kávéházban a Nemzeti Sportot!



1911

GRAND PRIX

HEMERY

FIAT

kocsin győztes.

FIAT-MÜVEK Rt.
MAGYARORSZÁGI FIÓKJA

Budapest,

V., Szabadság-tér 17. (Törsdepalota).

TELEFON 127-85.

Legizlésebb uri divat-cikkek

beszerzésére áruházunk férfi divatosztályát
ajánljuk. Legjobb minőségű és kútnő szá-
básu férfi-feherneműk, gallér és kézelők,
nyakkendő, kalap, bot, esernyők, nadrág-
és harisnyatartók, férfi pipere-árak turista-
és sportingek és övek. Swaeter, harisnyák
és lábtük. Vadászmenlények, sapkák, hó
és sárcipő nagy választékban.

KUNZ JÓZSEF ÉS TÁRSA

Budapest, IV.

Bécsi-utca és Deák Ferenc-utca sarak.

Kwizda Fluidja

Kigyó-védjegy. Turista fluid.



Rég bevált aromikus bedörzölés az
inak és izmok erősítésére és edzésére,
mint segítőszert köcsvény, rheuma, ischias
és szabánál. Turisták, kerékpározók, va-
dászok és lovasok által sikerrel használva
elő- és utóerősítésre nagyobb turák után.

Égész üveg ára 2.— K. Fel üveg ára 1.20 K

KWIZDA FERENC JÁNOS

cs. és kir., román kir. és bolgár kir. udvari
gyógyszertári szállító

•• KORNEUBURG, (Bécs mellett). ••

Kwizda-tele Fluid valódián kapható a
gyógyszertárakban

Főraktár: Török József gyógyszertára
Budapest, Király-utca 12. és Andrássy-ut 26.

LAURIN és KLEMENT

Magyarországi vezérképviselő Budapesten, IV. ker. Semmelweis-utca 9.



DEUTZER-féle OLAJ

Auto és Aeroplan
motorok részére
a legjobb és legintenzi-
vebb kenő anyag.

Tegyen kísérletet a Deutzer-féle auto olajjal, s azonnal meg fog győződni annak előnyéről.
A motor könnyű megindítását elősegíti még hosszabb pihenés után is, a szelepeken és gyűrűkön
az olaj nem válik ragadósá. — Mindenféle olajozásban felhasználható. — Eredeti angol Knight
motorolaj mindenféle szelepnélküli motorra, Consistens zsír, mindenféle olaj, Carbide, Acetyl,
Tisztogatópaj, Tisztítókendők, Ozbörök Szivacsok, Kocsikéfék, Kocsiműs-czipők, Tisztítóesszenciák, u. m.
Rapidol, Solarine stb. — Autovox kűrtök. Auto és Aeroplan anyagok. Repülőgépek és motorok.

Egyedül képviseli:

JAKOB DIETRICH, Wien, IX., Nussdorferstrasse 42-44. — (Telefon 13523.)

REPÜLŐGÉP

kísérletezéshez egyik főkéllék a matematikai pontossággal készült légszavar. Ilyen légszavarok kaphatók többféle nagyságban egyedül

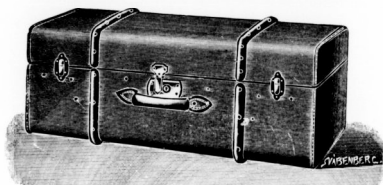
Weszely István sporttudjanságok üzletében **Budapest, IV. Váci-utca 9. szám.**

Repülőgépmmodell alkatrészek. Kisebb és nagyobb kész repülőgép modellek: LATHAM. GRADE. DEMOISELLE. BLERIOT.

FARMAN. — Skating-Ring kerekcsorcsolyák.



OLBRICH-féle utazási cikkek elsőrendűek!



Budapest, VI. Teréz-körút 6. szám.

Telefon

Köhögés
ellen leg-
jobb = a

CONTRATUSSIN
BAYER

PASZTILLA ALAKBAN IS KAPHATO!

A legegyszerűbb arc és kézkenőcs a **Park Club Crème**

Vörös kereszt gyógyszerár, Budapest, Andrassy-út 84.

MAGYAR ÉS ANGOL FOOTBALL

A legjobb minőségű gyakorlati és verseny-labdák, szabályszerű nagyságokban, erős marlaborból készítve és a legfinomabb angol vörösgummi hólyaggal felszerelve

Gyakorlati labdák:

Kincsem K 2 3 4 5 sz.
Villám „ 5.— 6.50 7.50 9.—

Versey labdák csakis 5 nagyságban: Turul 10.—, Versey 11.—, Rambler 13.—, Humma 15.—, The Spartan 13.50, Grand Nationale 14.—, Royal Eusign 15.—, Climax 15.—, Superb. 18.—, K. Football-cipő erős marlaborból párja 10.—, 12.— és 16.— kor.

Kiott Football-ínges színes cizkókkal, egyéti színekben, átlósíng szerint darabja 3.50, 4.50 és 5.— korona.

Football-harisnyászár egyéti színek szerint párja 2.70 és 3.— korona.

Nagy választék az összes football-kellékben Lawn-Tennis, Golf és Hockey játékokban, viroszcsukók, atletikai és tornaszerek, turista felszerelések, valamint teljes nyári sportruházatok, korcsolyák stb. és színek. Kerekcsorcsolya párja 4.—, 5.—, 9.—, 10.—, 20.—, és 20.50 korona. — Fegyverek, töltények, vadászati és halászati felszerelések legnagyobb raktára. — A kultúrái töltényeknek egyedül magyarországi armistó helye.

Zubek Bertalan és társa

sportcikkek és fegyverek áruháza

Budapest, IV., Múzeum-körút 29. szám.

40 éves fennállás!



NEMZETI SPORT KÖNYVTÁRA

(Magyar Spalding) eddig megjelent füzetei:

1. Szánkózás. Ára 1.— K
2. Uszás. „ 1.— „
3. Football. (1910) „ 1.— „
4. Boxolás. „ 1.40 „
5. Athletika. (1911) „ 1.50 „

Kapható a Nemzeti Sport kiadóhivatalában és Magyarországon összes könyvkereskedésben.

Legközelebb megjelenő füzetek:
Vívás, Evezés, Birkózás stb.

ANGOL DAIMLER

KNIGHT SZELEP NÉLKÜL

Csendes járás.

Rugalmas.

Nagy Automobiljavító- és Pneumatikjavító műhely.

Modern berendezés! ≡ Első-
rangú erők! ≡ Jutányos árak!

Bárdi Garage

Budapest, Mozsár-utca 9.

A VALÓDI **POGNON** GYERTYA MINDEN MÁGNESHEZ JÓ 

NEMZETI SPORT ÉS AZ AUTOMOBIL = AVIATIKA



Hellen 1126 km-t tett 13 óra alatt.

Henrik Herceg Tura-ut 1911.

A beérkezett 67 kocsi közül 60 természetesen a győzők is BOSCH-gyújtókkal voltak felszerelve.

DÉNES és FRIEDMANN BUDAPEST, VI., Dessewffy-utca 29. szám.

Bosch-Egyedérlásítója Ausztria-Magyarország részére. — Javitó-műhely mindenféle gyújtók részére.

Telefon 89—86.

Távirat cím: Autotechnika.

GAULOIS
PNEUMATIC
AZ EGÉSZ VILÁGON EL VAN TERJEDVE
OEST. GAULOIS PNEUMATIC Ges. m. b. H. WIEN IX. 4. Seibtschimmelgasse 14.

Ez az elsőrangú francia gyártmány budapesten az összes kereskedőknél és Garagékban kapható.

Főraktár:

Oester. Gaulois Pneumatik Ges. m. b. H. Wien IX 9.

AUTOBRUIT
DER IDEALE SIGNALAPPARAT!
Nicht beliebig lange Hupentöne
BRÜDER BARBER, WIEN IX. 4. Seibtschimmelgasse 14.
LAGER SAMMTLICHER AUTOMATERIALIEN.

☛ JÓ ÉS PONTOS MUNKA!

Megbízható javítóműhely!

Delaunay-Belleville Autogarage, Waszky és Zachár

☛ a Delaunay-Belleville autógyár ☛
☛ magyarországi vezérképviselete ☛

☛ MODERN GARAGE! ☛

BUDAPEST, VI., NAGY JÁNOS-UTCA 5.

Telefon 101—56.

A tennis idény kezdetével

Kertész Tódor cég

lawn-tennis rakettek javítására és újonnan hurozására szerződött a világhírű Slazenger cég egyik elsőrangú szakmunkását, ki mindennemű

— raketjavítást és hurozását kiválóan, szakszerűen és gyorsan, szükséghez képest azonnal végez külön raketjavító műhelyben. —

lawn-tennis és sportárjegyzék ingyen.

Kertész Tódor sportüzlete, Budapesten, IV. Kristóf-tér.

MAGYAR AUTOMOBIL GARAGE

TELEFON
FÖNÖK:

126—36.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

HIRSCH és CSERMELY
BUDAPEST, VII., ARENA-UT 50.

Modern garage éjjel-nappali üzemmel.
Automobilok bérbe kaphatók órákra is.

TELEFON
PORTÁS:

174—18.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

Elsőrangú javítóműhely.

Auto kellékek.

Semperit pneumatikok.

Charron-automobilok vezérképvisellete.

FORD

20 HP vanadium-aczél automobil

GYŐZÖTT!

FORD

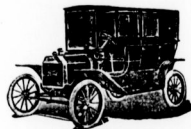
VEZÉRKÉPVISELET

**HANN ARTHUR
ÉS TÁRSAI**



TELEFON 160—84.

**BUDAPESTEN
ÜLLŐI-ÚT 52B**



≡ Tessék specialis árajánlatot kenni. ≡



TELEFON 65—43.

Leszállított áron Angol Dunlop

≡ forgalomban. ≡

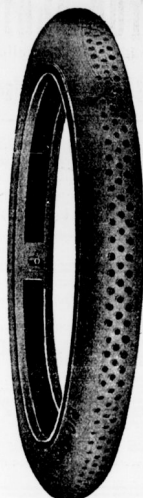
Vezérképviselet:

VAS GÉZA és FIA

automobil részek és aviatikai
kellékek nagykereskedése

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. szám.

≡ ÁRIGYÉZÉK KIVANATRA INGYEN ÉS BÉRMINTVE. ≡



≡ Felülmul minden más gyártmányt. ≡

Sürgőnycim:

DUNLOP BUDAPEST.

Központi
iroda:

VII., Ilka-u. 31.

Telefon: 98-66.

BENZ

Allandó automobil és
motorkiállítás:

V. Lipót-körút 22.

Telefon: 29-24.

magyar automobil- és motorgyár r.-t. Budapest.

Gyártelepek: VII. Ilka-utca 31., VI., Üteg-utca 19. Telefon. 98—66.

Automobilosztályunk szállít:

luxus-, tura- és városi automobilokat, omnibuszokat, szállító-kocsikat és tüzi fecskendőket.

Moterosztályunk szállít: Nyersolajmotorokat, (Diesel-rendszert,) hajódiselmotorokat, gázmotorokat, benzin- és benzolmotorokat, szivógázmotor-telepeket (anthracit, koks, barnaszén, faszén és turfatüzelésre) szállítható motorokat (lokomobilokat) mezőgazdasági célokra, továbbá építkezési gépek, szalgafűrészek kinematographok stb. részére.

Teherkocsik és tehervonatok 10—100 mm. hordképességig.

3 BENZ-tehervonat a m. kir. honvédelmi-ministerium használatában.

Megbízható!

Zajtalan!

Tartós!

Legolcsóbb üzem!

Ajánlattal, felvilágosítással díjtalanul szolgálunk!

Kedvező fizetési feltételek. ≡ Szolid szakszerű kiszolgálás. ≡

MARTON ALAJOS

cs. és kir. udvari szállító

Budapest, IV. Váci-utca 12.

Bördíszműárak, utazási cikkek, ezüst áruk, honi és külföldi iparművészeti cikkek rak-tára. Nagy választék mindenemű sport-versenyekre alkalmas tiszteletdíjakban.

Sportegyletek f. tagjainak engedményes árak!

Kisérelje meg!

és meggyőződik arról, hogy a törv. véd.

„REKORD” AUTÓ-OLAJ

felülmulthatatlan és a legjobb.

Autó-, aéro- és motoranyagok, valamint az összes autókalkatrések gyári lerakata. Megrendeléseket helyben és vidékre az-onal és pontosan eszközl.

Róka és Társa Budapest,
VI., Liszt Ferenc-tér 18. — Telefon 132-86.

TÖRLEY
PEZSGÓ



Kérje minden kávéházban
a Nemzeti Sportot!



1911

GRAND PRIX

HEMERY

FIAT

kocsin győztes.

FIAT-MŰVEK Rt.

MAGYARORSZÁGI FIÓKJA

Budapest,

V., Szabadság-tér 17. (Tözsdepala).

TELEFON 127-85.

Legizlésebb uri divat-cikkek

beszerzésére áruházunk férfi divatosztályát ajánljuk. Legjobb minőségű és kitűnő sza-bású férfi-feherneműk, gallér és kezek, nyakkendő, kalap, bot, esernyők, nadrág-és harisnyatartók, férfi pipere-árak turistá-s és sportingek és övek. Swaeter, harisnyák és lábtűk. Vadászmelegények, sapkák, hó és sárcipők nagy választékban.

KUNZ JÓZSEF ÉS TÁRSA

Budapest, IV.

Bécsi-utca és Deák Ferenc-utca sark.

Kwizda Fluidja

Kigyó-védjegy. Turista fluid.



Rég bevált aromátikus bedörzsölés az mak és izmok erősítésére és edzésére, mint segítőeszköz közbély, rheuma, ischias és zsábadat. Turisták, kerekpárolók, va-dászok és lovasok által sikerrel használva elő- és uterősítésre nagyobb turák után.

Egész üveg ára 2.— K. Fél üveg ára 1.20 K

KWIZDA FERENC JÁNOS

cs. és kir., román kir. és bolgár kir. udvari
gyógyszertári szállító

•• KORNEUBURG, (Bécs mellett). ••

Kwizda-féle Fluid valódián kapható a
gyógyszertárakban

Főraktár: Török József gyógyszertára

Budapest, Király-utca 12. és Andrassy-ut 26.

LAURIN ÉS KLEMENT

Magyarországi vezérképviselő Budapesten, IV. ker. Semmelweis-utca 9.

gyárt motorkerékpárt, voiturret-tét, városi kocsit, turakocsikat, teherkocsit, autobuszt.



DEUTZER-féle OLAJ

Auto és Aeroplan

motorok részére

a legjobb és legintenzi-
vebb kenő anyag.

Tegyen kísérletet a Deutzer-féle auto olajjal, s azonnal meg fog győződni annak előnyéről. A motor könnyű megindítását elősegíti még hosszabb pihenés után is, a szelepekben és gyűrűkben az olaj nem válik ragadóssá. — Mindenféle olajozásban felhasználható. — Eredeti angol Knight motorolaj mindenféle szelepnélküli motorra, Consistens zsír, mindenféle olaj, Carbid, Acetylít, Tisztogapju, Tisztítókendők, Özbörök, Szivacsok, Kocsikélek, Kocsimogó-czipők, Tisztítóessenciák, u. m. Rapidol, Solarine stb. — Autovox kürtök, Auto és Aeroplan anyagok. Repülőgépek és motorok.

JAKOB DIETRICH, Wien, IX., Nussdorferstrasse 42-44. — (Telefon 13523.)

AZ AUTOMOBIL

A „MAGYAR AUTOMOBIL CLUB“ HIVATALOS LAPJA.
AZ „AVIATIKA“ ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ.
Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR.
Felelős szerkesztő: LINDNER ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Egész évre 20 korona.
Fél évre 10 „
Negyedévre 5 „

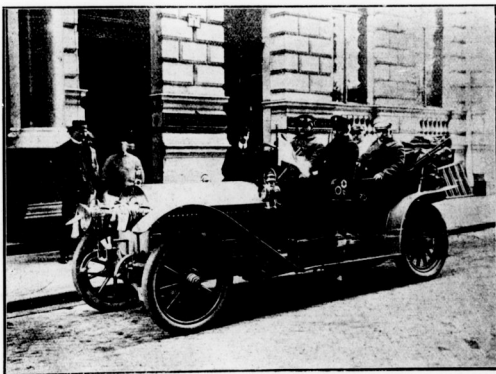
Látogatás a Stoewer gyárban.

Azon tekintélyes és régi automobilcégek közül, amelyek az automobilizmus kezdő éveinek áldozatkövetelő és nehéz fejlődését végigküzdötték, míg mai pozíciójukat megteremtették, tartozik a stettini Stoewer gyár is. E cég a tulzott reklámozást elkerülve, mindig csak pozitív eredményekre hivatkozott s ezekben bőven volt része, különösen a minden szakember által abszolút mintaszerűnek elismert kis négyhengeres kocsija révén.

Nagy érdeme a cégnek, hogy már évekkel ezelőtt, amidőn még a nagy és erős kocsik gyártását tartották az automobilipar főcéljának, nem befolyásolta magát a többség véleménye által, hanem bölcs előre látással a könnyű és olcsó négyhengeresben kereste és találta meg a jövődőt, azaz most már a jelen kocsitípusát. A Stoewer cég most természetesen az első, amely már évekkel ezelőtt egy ilyen kis négyhengeres 6—12 lóerős automobilbot hozott forgalomba s ezen újjításával valósággal megkapta a szakköröket. Azóta a Stoewer gyárban szakadatlanul azon fáradoznak, hogy a kis négyhengereseket elvessék s fényleg ez a kis kocsi mindig első helyen állott a kis négyhengeresek között.

Az ezévi modellek is az összes szakemberek tetszésével találkoztak s különösen a legkisebb típus a Bl. 6—10 lóerős kocsik az, amely úgy áránál, mint teljesítőképességénél és megbízhatóságánál fogva ugyszólván konkurencia nélkül áll. A gyártmány növekvő népszerűsége az elmúlt esztendőben szükségessé

képviselősége nap nap után nagy látogatottságot biztosít a gyárnak. E sorok írójának is alkalma volt az érdekes és bámulatos teljesítő képességgel bíró speciális gépekkel felszerelt gyárat meglátogatni és a gyártás módját és menetét megfigyelni. A gyártmány nagysága valóban bámulatba ejtett, mert a cég nevével fel-tűnő reklámozás nem történik s így teljesen téves vélemények kerülnek forgalomba e nagy üzemből. A gyár átlagos heti produkciója 30 turakocsit tesz ki s ezekhez járulnak még a cégnek szintén elismert specialitását képező teherkocsik és omnibuszok. Egy óriási szerelő-csarnokban történik a kocsik összeállítása s miután a gyárnak rendkívül nagy exportja van már hosszabb idő óta éjjeli és nappali üzeme van.



Stoewer kocsi, amellyel a Prinz Heinrich Fahrt utvonalat felülvizsgálták.

tette az amugy is hatalmas gyártelep további kibővítését s nem sokára szükség lesz leendő egy további pótépület felépítésére.

A hatalmas telepen nagy sürgős, forgás uralkodik, hiszen a cég 120 különféle

gyártmányok is. A következő évek kiállításában fokozottabban mértékben vett részt a cég s Hamburgban már a nagy aranyéremmel tüntetett ki. A következő évek az autotechnika roha-

A legtartósabb,
annél fogva leg-
olcsóbb abroncs

PNEU-SEMPERIT

„Stock: Magyar Automobil Garage Aréna-ut 50.“

SEMPERIT-

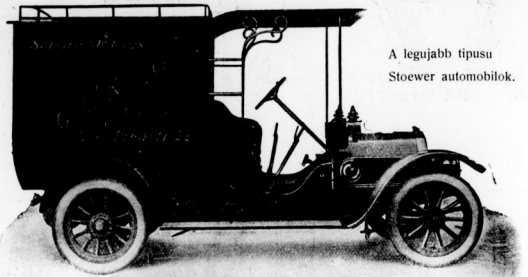
Gummiművek

Vezérképviselet és raktár: SALZBERGER SAMU Budapesten, V., kerület, Andrásy-ut 20. szám.

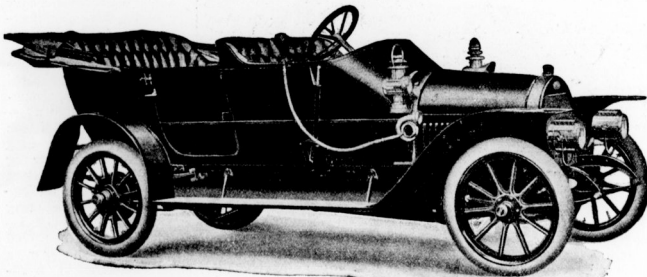
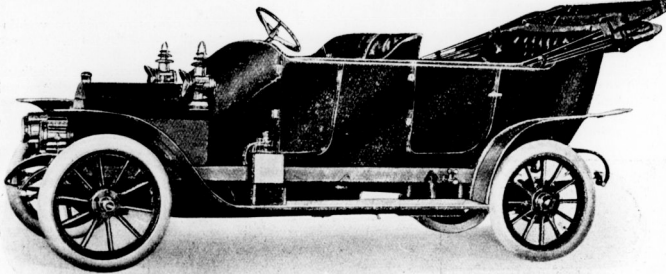
Stock: Westinghouse Autoforgalmi r. t. Páva-utca 10. szám.

mos fejlődésével lépést tartva mindenkor nagy elismeréssel találkoztak a cég gyártmányai. Az 1907. évi igen súlyos feltételi tehervozati próbaversenyen a Stoewer céget két aranyérmel tüntették ki ugyancsak aranyérmel nyert az Orosz Császári kereskedelemügyi minisztériumtól s több kiállításon. A Stoewer kocsik használói közül a német császárt, Abdul Aziz szultánt, több indiai Maharadsat, Minas braziliai állam elnökét stb. említhetjük meg. Legutóbb a cég a triesti gyorsasági versenyben győzött egy rendes seriakocsival a résztvevő versenykocsik felett.

A Stoewer kocsit, bármely típusu is legyen az, a felhasznált anyag kitűnősége jellemzi elsősorban. A kocsi vezérgyelve, a hajtóműkerek és tengely, a kupkerek a differenciál és a kormány szerkezet egyaránt elsőrendű magasértékű chrom-



A legújabb típusu
Stoewer autók.



nickelacélból készültek. Szürke öntvényt csak a hengerekre és acélöntvényt csak azon csékelyszámu rész kiképzésére használtatik fel, amelyek komplikált alakjuknál fogva nem kovácsolható szabadon vagy szablonban s amelyek csak csekély mértékű igénybevételnek vannak alávetve. Semmiféle emeltly s legyen ez bár a legkisebb, sincs öntve, hanem mindegyik nickel vagy chrom-nickelacélból kovácsolva. A gyújtást az ismert Bosch-gyújtó szolgáltatja, a golyós csapágyakat pedig a Fichtel és Sachs cég s így mint látjuk jobbat egyáltalán nem lehet nyújtani mint a Stoewer cég. Minthogy a cég nem kímél semmi költséget anyag és kivitel tekintetében, kocsijai, ha nemis versenyeznek mégis a legjobbak s legolcsóbbak, mert legtöbbször tartanak.

A kis Stoewer kocsi, dacára aránylag kis motorerősségének négysebességgel van elátva ami mindenesetre nagy előny. Érdekes a kocsin a hátsó tengely, továbbá a Cardan-kapcsolás, a motor-kapcsolás és a sebességkapcsolás kiképzése is. A torpedó karosszéria hátsó része a rendes seriakocsikról is levezethető úgy, hogy a kocsi tetszés szerint használható fel akár mint kétüléses, akár mint négyüléses. A motor

Automobil garagék és iparüzemek számára.

Baleset ellen biztosító benzin-raktározás



Nélkülönzetlen. Számos helyen bevezetve u. m. a cs. és kir. hatóságoknál, cs. és kir. hadügyminisztériumnál, cs. és kir. haditengerészethetnél, automobilygarakban, garagékban és ipari üzemeknél.



Kizárólagos gyártási jog tulajdonosok Magyarországon-Ausztriában

Rosenthal és Tsa Bet. Társ.
Budapest, VIII., Üllői-ut 24. (Fővárosi 140-51.)

Teljesen robbanás és tűzmentes.

Martini és Hüneke szabadalma.

részleteiről az olvasó egyébként a következőkben nyer felvilágosítást.

A motor négyhengeres és egy blokba van öntve. A B. I. típusú kocsí motorjának 65 mm. furata és 118 mm. lökete van, míg a B. II. típusnál a méretek 78x118. Ugy a szívó mint pedig a kifúgószélepek vezéreltek és egyoldalon vannak elhelyezve. Méreteik teljesen egyenlők s így egymással ki is cserélhetők ami a tartalék alkatrész készlet szempontjából igen előnyös. A bütökstengely aránylag nagy bütökökkel van ellátva és speciális gépen egy darabból készítetik, keményítették és csiszoltatják. A szelep rudak, vezetékek és rugók teljesen bevannak tokozva s ezáltal a por ellen védve. Ez egyuttal a motor zajtalanságát is előnyösen befolyásolja. A szeleptok fedővel van ellátva amely leemelhető. A forgattyuház alsórése szintén levehető anélkül, hogy a forgattyutengely helyzetét megváltoztatjuk. Ilyformán a dugattyu- és forgattyucsapágák a hengerek leszerelése nélkül ellenőrizhetők. A forgattyutengely sincs összeállítva amint azt még gyakran láthatjuk, hanem egy darab elsőrendű chromnickelacélból kikovácsolva. A csapágák ágyazatát különleges gépekkel gondosan kicsiszoltatnak.

A hűtés azon kedvező tapasztalatoknál fogva melyet a cég thermosyphon hűtessel tett a kis B. I. típus ezen rendszerű hűtéssel van ellátva. Ez a hűtés a viztartány és a csövezetékek célszerű kiképzése által még tökéletesített s így minden hőmérsékletnél és talaj alakulatnál

kifűgástalanul működik. A nagyobb B. II. típus egy rotációs szivattyúval van ellátva amely a hűtővíz élénkebb cirkulációját biztosítja.

A hűtőszervezet lamellarendszerből áll amely nagy hűtőképesség mellett célszerű alakjánál fogva nagy ellenálló képességgel is bír lökések és rázkódások iránt. A hűtő és henger közötti összeköttetést nem egyszerűen gummicső hanem egy konikus

A gyújtás Bosch féle magasfeszültségű gyújtókészülékkel történik amely csupán egy csavarral van megerősítve s így könnyen leszerelhető. Hajtása gondosan betokozott fogaskerekek segítségével történik. A vezetékekábelek védőcsövekben legrövidebb uton vezetettek a gyertyákhoz.

A karburátor a motornak jobboldalán foglal helyet s igen könnyen hozzáférhető.



Stoeber-féle
teher-automobil.

végű fémcső eszközl, amely megerősítő anyacsavarokkal van ellátva s így a könnyű és szabályos leszerelést biztosítja.

A ventilátor a hűtő mögött van alkalmazva és a forgattyuhengerrel hajtatik egy igen egyszerű módon feszített szíjfértel segítségével. A hűtő védelmére annak belső oldalára egy a ventilator kerék átmérőjének megfelelő fémkarika van forrasztva.

Előállítás a ismert G. A. szabadalom szerint szintén a gyárban történik. Szerkezete rendkívül egyszerű s úgy benzin mint benzol alkalmazását teszi lehetővé. A fogyasztás 100 kilométerenként 9—10 liter tesz ki a kis típusnál.

Az olajozás a cirkulációs elv szerint egy bütökös tengelytől hajtott olajszivattyúval történik. A kis olajszivattyú az olajtartány-

Wien, 1911 május 18.

T. Oesterr. Amerik. Gummifabrik A.-G.

igazgatóságának

WIEN.

Igen szívesen közlöm Önökkel, hogy Continental Pneumatikjuk az alpesi tura alkalmával, dacára az ujonnan kövezett és rossz állapotban levő utaknak, kitűnően bevált. Azáltal, hogy az utóbbi években mindig jó anyagot szállítottak, automobíli utaim még nagyobb élvezetet szereznek — mint eddig.

Szütyélyes üdvözléttel

Dréher Jivadar.

ként kiképzett forgattyúk alsó részéből szűrőn keresztül szívja az olajat és egy másik kettős szűrőn keresztül a csapágyakba szorítja, a honnan a kifurt forgattyú-tengelyen keresztül a forgattyúkhöz jut. Az olajszállítás egy a motor bal oldalán könnyen hozzáférhető módon elhelyezett szeleppel lehet szabályozni. A felesleg mindig visszafolyik a tartályba s így az olajozás rendkívül gazdaságos. Egy a szerelők falán elhelyezett és a csövezetekkel összeköttetésben álló manométer állandóan felvilágosítást ad a szivattyú működéséről s az előbb említett szelep beállítását elősegíti.

Az alváz elsőrendű különleges acélból készült s hogy a kocsi szilypántjának mély elhelyezését tegye lehetővé, hátsó részén erősen emelve van, úgy, hogy még a legérzékenyebb rugózás esetében sem üthető ki a szekrény a tengelyekhez.

A keret emelése egyuttal a kettős rugók egyszerű és megbízható a megerősítését segíti elő. A keret elől be van huzva, máltal a nagy nyomtávolsággal együtt kis körben való fordulóképességet kölcsönöz a kocsinak.

A rugók természetesen különleges anyagból gyártanak s elől félelípikus, hátul pedig félelípikus felső félrugóval. Az igen hosszú hátsó rugók azonfelül csuklós felüggesztéssel bírnak s így csakis a vertikalitás lökések felvételére szolgálnak ami élettartamukat kedvezően befolyásolja.

Az előlso tengely I. alaku és egy darab különösen szívós különleges acélból készült. A tengelycsapok elsőrendű nickel-acélból valók. Az előlso kerekek összekötő rudja védett elrendezésben van a tengely mögött.

A futókerekek a B.I. típusnál 750, illetőleg 760 mm. átmérőjének, a B. II. típusnál pedig 910 mm. átmérőjének. A kerékküllök száraz szívós fából, a kerékgagy acélból készült s golyós csapagy körül forog.

A kormánykészülék keményített acélcsavar és csavarkeréksegménssből áll, amelyek áttétele olyan, hogy a kormánykerék nagy érzékenysége mellett is önfelező. A kocsikerékeket érő lökések a kormánykészülék nem közvetíti a kézikerekhöz mivel azok egy közbelső rugózás által felgarnak.

A gyújtás időpont beállítás a kézikereken van alkalmazva s attól függetlenül mozog. A gázszabályozó emeltyű szintén a kormánykerékben van alkalmazva s külön jelöléssel ellátva. Az acceleratorpedal a kapcsoló és fékpédál között van vezető ülés előtt elhelyezve s érzékenysége mellett mindig nyújt arra, hogy teljesen vele szabályozzuk a gázhozvezetést, illetve a sebességet.

A kapcsolás lamellás s egy olajjal felteltelen zárt szekrényben, kívülről utánálítható rugóval ellátva mozog. A kapcsolás igen enyhe indítást enged meg. A

kapcsolókészülék és a hajtókészülék csuklós tengelykötés nem beigtatva, amely a keret hátsó részében a csapagyak kedvezőtlen igénybevételét kiküszöböli.

A hajtómű rendkívül gondosan és a létező legjobb anyagból van elkészítve. Dacára a kocsi aránylag kis motorerősségének nagy sebességre van berendezve máltal a motorerő racionálisabbs kihasználása és a kocsinak bármely terepen való alkalmazhatósága biztosított. A fogaskerékrendszer teljesen zártokban van, mely olajjal van töltve s így élettartama, különösen miután a kulizászkapcsolás simma cserét biztosít, igen hosszú. Az összes tengelyek rövidke és erősek s így részegmentesek s golyós csapagyokban futnak, amelyek oldalnyomásoktól külön csapagyak által vannak tehermentesítve.

A bekapsolás és az egyes sebességre való átmenet az üresjáratból közbevetőlen elszökölhető.

A kézfék a kapcsolómeltyű mellett fekszik s mint belső hajtóműfék működik.

A lábfelek az új típusnál a hátsó tengelyre működik mint belsőfelek. Minthogy a lábfelek a leggyakrabban alkalmaztatik, azon esetre hajtóműfékként van kivéve minden fékezésnél igénybe veszi a kardancsuklót, továbbá a hajtótengelyt és differenciált ami természetesen ezen fontos alkatrészek gyorsabb kopását idézi elő. Azonfelül csuszós ut esetében a hajtóműfék működését azáltal inkább idézték elő a hátsó tengelyek csuszása. A hátsó tengely fekk azonfelül sokkal enyhébbben működik ami ismét a pneumatikok javára szolgál. E fekek is természetesen utánálíthatók s a fékpákok kicserélése is igen könnyű.

Az erőátvitel céljaira szolgáló cardan-kapcsolás gondosan van izolálva por és piszkok ellen.

A hátsótengely kiképzése igen eredeti, mert nincs mint szokásos öntött és acélcsővel összeforaszott részekből áll, hanem védőtokja egy darabból áll a cardan-kapcsolás védőcsővel s egy darab különleges acélbádógból van préselve. A differenciál és tengelyei golyós csapagyakban mozognak. A hátsó kerekek kétsoros golyós csapagyakba vannak ágyazva s így a differenciál tengelyek kizárólag torzióra s nem hajtásra is vetnek igénybe. A hajtókupkerekéknél továbbá a csuszamlásnál és kanyarulatoknál fellépő oldalnyomásokat megfelelő golyós csapagyak veszik fel.

A kocsi természetesen hegytámasszal, egy az előlso ülések alatt elhelyezett 300 km.-nyi turára elégséges exploziómentes benzintartállyal és alsó pléh védő tokkal van szerelve.

A karosszeria szintén a gyárban készült. Normális a nyitott torpédokarosszeria, de természetesen, hogy kívánatra az összes lehetséges formák készíttetnek.

A leirt személyszállító autómobilok kitűnő tulajdonságai és gondos gyártási módja találhatók fel a teherkocsiknál is. A gyár legujobb típusa a L. 4. III. teherkocsi, amely nominell 38 lőerejű 125 mm. furatú és 150 mm. löketti nehégyengeres motorból áll. A motor párosan öntött hengerekkel bír s egyébként nagyjában megfelel konstrukciójának néve a személyautómobilok motorjának.

A cég teherkocsijai a német hadügy-minisztérium által szubvenzionáltaknak, ami újabb bizonyíték kitűnőségük mellett.



AUTOMOBIL HIREK

AUTOMOBILNAPTÁR.

Szeptember.

7—20. Szentpétervár—Sebastopol közötti orosz turaut. Orosz Cs. Autómobil Club.

10. Múglattavi motorcsónakverseny.

2—11. Roubaixi mezőgazdasági motorküllitítés.

17. Coupe des voitures. L'Auto.

Október.

1. Gailloni hegyverseny.

12—22. Berlini autómobilküllitítés.

14. Amerikai nagydíj.

A mont-ventoux-i francia hegyverseny. A most lefolyt francia hegyverseny útja a leghosszabb és legnehezebb, mely Franciaországban autómobilverseny színhelyéül szolgált, sőt mondhatjuk, hogy Mont-Ventoux az európai hegyversenyek legmagasabb mércetoka. Szokatlanul nehéz teszi rendkívüli hossza, kb. 21½ km., a megszakítás nélküli és erős emelkedése és az a számtalan éles, hirtelen forduló, melyet az autómobilnak le kell kiennie, csupa oly körülmény, mely az autómobil erejét és kitartását ugyancsak erősen próbára teszi. A hegyi ut Bedoin faunál 970 láb magasságban indul ki, eleinte könnyű, 5%-os emelkedéssel, ami 5 km. után igen rövid távon 3%-ra csökken, de aztán ismét 7 és 10, rövid távolságon 7 és 8, majd a 19 km.-től fokozatosan 9, 10 és 13%-ra emelkedik és 5264 lábnyi magasságban ér véget. Hogy autómobil ily emelkedést legyűrjön, nem elegendő, hogy a kocsi „sprinter” legyen (gyorsinduló), hanem hogy a gyors iramot végig meg is tudja tartani.

A versenyt a nagy kocsik csoportja-

North British Rubber Co.

„CLINCHER” PNEUMATIK.

Staub & Co., Mánedorf (Sveiz)

PÁNCÉL PNEUMATIK.

AUTOMOBIL

Budapest, VI. Liszt Ferenc-tr. 8. szám

BŐRANTIDERAPANT GYÁRTÁS (melegen).

FUTÓFELÜLET KÉSZÍTÉS. KÖPENY.

TÖMLŐ JAVÍTÁSOK.

ban Georges Deydier nyerte meg 100 l. e. Cottin-Desgouttes kocsián, mely az idei francia Grand Prix-ben is résztvevő. Ideje 19 perc 42 $\frac{1}{2}$ másodperc.

A maga csoportjában első lett, de egyúttal a generális klasszifikációban is mindjárt a 100. leírás, hatalmas Cottin-Desgouttes után a második helyre került kis Ford-kocsián Henry Depasse, az ismert névvel francia államférfi fia, ugyanazzal a kocsival, melyet a Gr. Prix-re is benevezett, de amelyet könnyű sulya miatt részvételre nem is bocsátottak, s amelyvel — mint ismeretes — a boulognei könnyű kocsik versenyeire való trenírozás közben nemrég sulyos katasztrófa érte. (Pneumatik-pukkadás miatt felfordult, soffőre kirepült, egy fának ütdőtt és sórnymethalt, Depasse maga pedig a kocsi alá kerülve, sulyosan megsebesült.) Depassenak, ki nemrég épílt fél sebeiből, feladatát tetemesen megnehezítette a körülmény, hogy ezt az utat a versenyt megelőzőleg sohasem járta meg, de hatalmas segítőtársa volt a Ford-kocsi könnyű (mindössze 601 $\frac{1}{2}$ kg-nyí) sulya. A Ford kitűnő formát mutatott s eredménye volt a verseny szenczációja. A távol 22 perc 19 $\frac{1}{2}$ mp. alatt futotta be és ezzel levette a Boillot által vezetett, harmadik helyre sorozott Lion-Peugeot versenykocsit, (melynek ideje 23 perc 30 $\frac{1}{2}$ mp. volt) s a Gaste által vezetett s negyedik helyre szorult hatalmas 6 hengeres Rossel-kocsit (ideje 23 p. 34 mp.). Ötödik lett Goux Lion-Peugeot-kocsin 25 p. 3 $\frac{1}{2}$ mp. alatt, a hatodik, hetedik és nyolcadik helyre soroztattak Narzuglia Aquila-kocsin, Tangazzi Lancia-kocsin és Fournier Pilain-kocsin. De Viczaya amatőr vezető egy 8/16 HP. Bugattin, melynek sulya mindössze 500 kg., tett kísérletet, de féluton bár este és defekt pneumatikkal és törött rugóval fejezte be a versenyt, kilencedik gyanánt; tizedik lett Tuvanon egy Schneider-gépen, míg a Porporato Gregoire-ja, mely direkt a boulognei verseny céljaira épült, minden chance-át elvesztette, pneudefekt miatt kénytelen lévén a versenyt kerékbromoson befejezni.

A Magyar Automobilgyár r.-t. igazgatósága Mészáros Lászlót, a FIAT-művek magyarországi fiókjának irodavezetőjét, irodavezető-igazgatóhelyettesnek nevezte ki.

Az előpatak—földvári automobiljárt egyelőre nem jön létre, mert az érdekeltek és a postaigazgatóság közt folytatott tárgyalások nem vezettek eredményre.

Egy magyar motorgyár válsága. 4 évvel ezelőtt gépgyár alakult Baján, 600,000 korona alapítókéval. Köszeghy-éle gépgyár r.-t. néven, amely a Köszeghy-éle motoros talajmívelő gépek gyártását tűzte ki céljául. A talajmívelő gép tökéletesítése azonban felemésztette az alapítókét, úgy hogy a szabaddalmat el kellett adni egy külföldi cégnek is. A részvényesek egy része most át akarja tenni a gyár és iroda székhelyét Budapestre, hogy így a gyár vezetését maguknak biztosítsák. Egy töredéke a részvényeseknek azonban — nem akar ebbe semmi áron sem belemenni. A gyárhelyezés ügyében egy rendkívüli közgyűlés fog dönteni. Sajnálatos volna, ha ezen jeles gép, amely a külföldön is szép sikereket aratott már, e válság következtében már nem gyártatnék Magyarországon.

Uj automobilrekord. Burman (Benz) a brighton-beachi pályán (Amerika) a múlt héten 48.62 mp. alatt futott be a kocsiával egy mérföldet s ezzel az eredményével új pályarekordot teremtett. Az eredmény 119.14 kilométernyi árssebességnek felel meg.

Az automobilvezető helyzete. Az automobilvezető ilyesmi az az automobilbiznisz kezdete óta az előlő ilyes jobb oldalán van. Ez az elrendezés a lovas kocsikból vettét át s igen előnyös különösen azon országokban, amelyekben — mint Magyarországon is — baloldalt kell hajtani. Az ilyesnek a baloldalra való áthelyezése Franciaországban került szóba, amikor még a jobb oldalon való hajtás volt előírva s így ma ott is tárgyalatnává vált. Élénk eszmecsere tárgyat képezi azonban jelenleg Angliában az a kérdés, nem-e lehetne az előlő ilyes hátrányait, amelyek fennállanak akár bal-, akár jobboldalon van az ilyes, egy hátsó ilyesen elkerülni. Az előlő két ilyes ugyanis nemcsak a legszemből kiltást nyújtja az automobilistának, hanem mivel éppen az előlő és hátsó rugók között fekszik, sokkal kevésbé érezeti az utassal az ut egyenetlenségeit, mint a hátulról ilyesek. Ezen ilyes egyikét a jelenlegi autotipusoknál a soffőr foglalja el, tehát az utas számára használhatatlan. Dacára a soffőre nézve kedvező helyzetének, ez az ilyes különösen csúkt kocsiknál nem nyújt elég tájékozást, ami különösen nagyvárosokban fontos. Ez okból némelyek a cabeknél használatban levő hátsó ilyest vévén mintául, azt ajánlották, hogy a soffőr-ilyest az utasok mögé helyezik el. Ezen elrendezéssel azonban — eltekintve a technikai megoldás nehézségétől — nagy hátrányok járnának. A kocsi ingásánál vagy csuszamlásánál a főt elhelyezett soffőr igen kellemetlen helyzetben volna, mert természetesen sokkal erősebben érezné az ingásokat, mint a lent ülő utasok. Egy másik hátránya az volna, hogy míg jelenleg az automobil eleje 1 $\frac{1}{2}$ —2 méternyre van a soffőr előtt, addig a hátsó soffőrülés esetén 3—3 $\frac{1}{2}$ méternyi távolságon lennének előrefelé, ami összehúzóközelek lehetőségét tetemesen fokozza.

Az orosz császári automobil turaut. A nagy orosz turautra, amely szeptember 10-án kezdődik, eddig négy Laurin & Klement, három Opel, két Comnick és két Bremaor kocsi nevezett.

Egy Metallurgique tura Magyarországon. Rittinger főhadnagy a múlt héten kezdte meg Bécsben északmagyarországi nagy automobilutóját egy 20—25 lőerős uj Metallurgique kocsival. A felkes autoturista a Bécs—Lonsone közötti utat minden defektus nélkül fejezte be, majd folytatta útját a Magas-Tátra felé, 5—10%-os emelkedéseket mindegyik I. és II. sebességgel véve nélkül, hogy a hűtővíz rendellenes hőfokemelkedést mutatott volna. Rittinger főhadnagy e kedvező eredmény folytán sürögnyíleg fejezte ki köszönetét a Metallurgique cég osztrák-magyar képviselőjének.

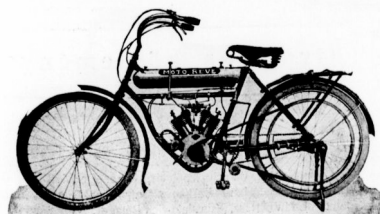
AUTOMOBILKAT



LUXUS és TEHERSZÁLLÍTÁSRA AUTOBUSZOKAT
GYÁRT:

BUDAPESTI GÉP. MALOM és AUTOMOBILGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.
- VI. VÁCZI-ÚT 161.
ÁRJEGYZÉKET INGYEN KÜLD

MOTO-REVE



Könnyű motor kerék.
1 és 2 henger 2 és 2 $\frac{1}{2}$ —22 HP.

Könnyű járat.
Mágnes gyújtóval.
40 kg. suly.

Egyszerű tartós
szerkezetek.
GENF—SVÁJC.

ÁRJEGYZÉK INGYEN ÉS BÉRMENTVE.

Összehasonlító próba automobil és lovasjármű teljesítőképessége között. Az utóbbi tartott hadgyakorlat alkalmával az egyik csapatot 17 teherautomobillal, egy másik pedig 50 lovas teherkocsival volt felszerelve. A hadgyakorlatok esős időben, felázott utak mellett folytak le és az automobilizmussal fénys sikerével végződtek. Az autoteherkocsik 3000 katonára számúra való felszereléssel voltak megterhelve, igen könnyen voltak tárolhatók, mivel kisebb helyet foglaltak el, mint a lovaskocsik és az üzemanyagot magukkal vitték, míg a lovas teherkocsik számára nagy takarmányállomások kellett létesíteni, vagy azok egy részét takarmányszállításra amerikai Egyesült-Államokban egy legfelhasználni.

Az Olympia Show ez évben novemb. hó 3-án nyílt meg Londonban és nov. hó 11-éig marad nyitva.

A magyar királyi önkéntes gépkocsizó testület a hadgyakorlaton. A felvidéki nagy gyakorlatok alatt a magyar kir. önkéntes gépkocsizó testület tagjait szottatták be az uralkodóház jelenlévő tagjai mellé. Andrassy Sándor gr. parancsnokot a trónörökös mellé, Krisztinkovich Béla parancsnokhelyettesét Lipót Szalvart gr. herceg mellé, Andrassy Géza grófot Jenő kir. herceg mellé, Mind Sztropkón, mind Felsővízközön az automobilisták az udvar vendégei a főhadiszálláson.

A hadgyakorlatok megkezdése előtt az önkéntes gépkocsizó testület parancsnoka, Andrassy Sándor gróf dísz-ebédet adott amagyar és osztrák gépkocsizók számára, amelyen megjelent Conrad báró vezérkari főnök, Boos s Waldeck grófok és Thurn-Taxis herceg. Az ebéd alatt a háziasszony mellett Thurn-Taxis herceg és Krisztinkovich Béla ültek.

Európa automobilistisztikája. A La Pratique Automobile szerint Európa különböző országaiban az automobilok a következőleg vannak elosztva: Anglia 110,000, Franciaország 82,000, Németország 53,000, Belgium 12,000, Ausztria 10,000, Olaszország 7000, Svájc 3000, Luxemburg 150. Ez a statisztika egészen franciásan felületes, mert nem em-

lékszik meg sem az északi országokról, Dániáról, Svédországról, Norvégországról, sem pedig Magyarországról és Romániáról, amely országokban bizonyára jóval több automobil van forgalomban, mint a kis Luxemburgban, mely annak köszönheti a statisztikába való felvételét, hogy szomszédos Franciaországgal.

Amerikai automobilistisztika. Az amerikai „The Automobile Direktories Company” statisztikát közöl az Amerikában forgalomban levő automobilokról, amely örösi arányával messze túlhaladja a megfelelő európai számadatokat. Az utolsó ez évi összeírás alkalmával 518,091 bejegyzett automobil volt forgalomban az Egyesült-Államok területén, ami egy 5 milliárd koronás tökének felel meg.

Az automobilok következőképp oszlanak meg az egyes államok között: New-York 70,000, Pennsylvania 40,000, Californie 40,000, Illinois 36,000, Ohio 32,400, Iowa 24,200, Massachusetts 22,000, Michigan 16,100, Missouri 15,200, Indiana 15,000, Wisconsin 14,000, Kansas 12,300 stb.

A sorozatot Delaware 900 és Idaho 750 automobilja fejezi be.

Állami söfőr- és hajtási tanfolyam Ausztriában. A Magyar Királyi Automobil Club, de különösen Krisztinkovich Béla igazgató buzgólkodásának eredményeként nemcsak a megyénk Budapestén az állami söfőrkola, amelynek remélt üdvös hatását annak idején behatóbban méltattuk. A magyar alapítás hatása alatt Ausztriában is sokan akadtak, akik egy állami söfőrkola alapítását sürgették. Forstner képviselő és több társa pedig beadványt intézett az osztrák képviselőházhoz, amelyben még tovább megy és azt követeli, hogy általános hajtási és automobilvezetői tanfolyamot létesítsenek, amelyben nemcsak söfőrök, hanem kocsisok és közúti kocsivezetők is oktatást nyerjenek a kocsik vezetésében és a hatóság és praktikus forgalmi szabályokban. A beadvány tartalma a következő:

Az automobilok és egyéb járművek között oly gyakran előforduló összeütközések, továbbá az automobilbalesetek

mutatják, hogy nem elegendő a baleseteknél kárvallottak magánjogi követeléseit egy automobil szavatossági törvényrendezni. Intézkedni kell, hogy az összeütközéseket és más, a vezetés hibáiból eredő baleseteket kiküszöböljék vagy a kifizethetetlen, előre nem látható és emberileg nem akadályozható balesetekre redukáljuk. Ez egy a közúti járművek vezetésével hivatászerűleg foglalkozó személyek számára alapítandó, megfelelő kiképző tanfolyam által történhetne, amelynek látogatása minden kezdő kocsivezetőre nézve kötelező volna. A forgalom, a villamos vasutak és az automobilok üzembeszakadása óta oly intenzíven emelkedett, hogy a forgalmi eszközök vezetőinek egységes kiképzése valósalágát közszükségletté vált. A kocsisok kiképzés tekintetében leginkább önmagukra vannak utalva s öszes szakképzettségük abból áll, amit önmaguktól tanulnak, avagy idősebb kollégáiktól eslesek. Hogy ezen tarthatatlan állapotokon segítsenek, a bécsi bérkocsis-ipartársulat társulati költségen és csekély hozzájárulással fenntartott vezetői és szakiskolát állított fel. Ez az iskola azonban a rendelkezésre álló csekély anyagi alap folytán nem felel meg és nem is lehet kielégítő, mivel azon személyekre van megszorítva, akik a kocsismesterségre akarnak vállalkozni. Így a bécsi kocsisoknak csak csekély része vesz részt a tanfolyamokban, holott szükséges volna, hogy az összes kocsisok, a városi villamosvasutak motorvezetői és a söfőrök egyenletes kiképzésben részesüljenek a közúti közlekedésre és az utkeresztésésknél, nagyforgalmu utcákon hirtelen veszély esetében követendő eljárásokra vonatkozólag. A kormány emnélfogva felszólították minél előbb egy automobil- és kocsisképző tanfolyam felállítására, amelynek feladata a bécsi utforgalomban működő személyek kötelező elméleti és gyakorlati kiképzése volna.

Ugyanez a követelés nálunk talán sokkal indokoltabb, mint Bécsben, melynek forgalma mégis rendezettebb, mint Budapesté s nem is kételkedünk abban, hogy a söfőrkola kezdeményezői programjuk ezen bővítésén is épp oly lelkesedéssel és kitartással fognak dolgozni, mint azt eredeti tervüknél tették.

Királyi Magyar Automobil Club



hivatalos közleményei.

Elnök: gróf Andrassy Sándor. **Igazgató:** Bláthy Ottó Titusz, gróf Esterházy Mór, báró Hatvany Károly, bátorcsesi Kobek Kornél, kiscétényi Kovács László, id. Krisztinkovich Béla (üggyezető igazgató), gróf Károlyi Imre, gróf Széchenyi István, báró Vécsey László, gróf Zichy Béla Reszó (e nélkülvezető). **Választmány:** Az igazgatóság tagjain kívül gróf Andrassy Géza, felsőványi Baruch Jenő, Bayer Dezső, Bláthy Ottó Titusz, Csönka János, dr. Delmár Tivadar, Esterházy Mór, gróf Farkas Lajos, Haltenberger Samu, báró Hankóczy János, báró Hatvany Károly, gróf Károlyi Imre, Kobek Kornél, gróf Korniss Károly, Kovács László (kiscétényi), Kovács Elemér dr. klubgyűlés, Krisztinkovich Béla, dr. Nagy Sándor, Pap Géza, Posner Alfréd lovag, ifj. Róck István, Schimanek Emil, Szabó Lajos, Széchenyi István gróf, Varró Indár dr., Vécsey László br., Windischgrätz Lajos hg., Zichy Béla Reszó, Zsuna Veno. **Meghívott tagok:** dr. Bárczy István és dr. Boda Dezső. **Titkár:** ifj. Krisztinkovich Béla. **Clubhelység:** IV. Kígyó-tér 1., (Királyi bérpalota). Közös helyiségben: Magyar Aero Club és Magyar Királyi Önkéntes Gépkocsizó Testület. **Hivatalos órák:** Iroda: d. e. 10–12-ig d. u. 4–7-ig. **Titkárság:** d. u. 5–7-ig. **Sürgönyeim:** Autoclub Budapest. **Telefonszám:** 11–70.

AVIATIKA

A „MAGYAR AERO CLUB“ ÉS A „MAGYAR GÉPREPÜLŐK SZÖVETSÉGE“ HIVATALOS KÖZLÖNYE.
AZ „AUTOMOBIL“- ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ.
Igazgató: FRIEDRICH NANDOR.
Szerkeszti: Dr. MASSÁNYI ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Égész évre 20 korona
Fél évre 10 „
Negyedévre 5 „

Az aeroplángyártás mint ipar.

Az aviatika. térfoglalása az összes művelt államokban manapság már olyan arányokat öltött, hogy azzal a sport és katonai szempontokon kívül nemzetgazdasági tekintetben is számolni kell. Hogy milyen keresetforrássá lehet a repülőgép- és motorgyártás, arra fényes példa Franciaország, ahol 10,000-nél több munkás keresi a vásárolt repülőgépek útján Franciaországba jutó pénz azzal együtt, mit a repülési vágyó pilótatanítványok hagyának ott, évente sok, de nagyon sok millióra rugó jövedelemre tesznek szert. A franciák a divatcikkek, pezsgő, selyemcipő stb. speciális kiviteli cikkeikhez most már bátran hozzászámíthatják a repülőgépet és aeroplán-motort is, nem kivéve a pilótákat sem.

Hogy éppen Franciaországban érte el az aviatikai ipar ezt a magas fejlettségű fokot, annak oka igen egyszerű.

Az aviatika felvirágztatásához három dolog szükséges: pénz, vállalkozószellem és műszaki elméleti képzettség és ez a három dolog mind együttesen elegendő mértékben, csak Franciaországban volt meg. Amerikában és Angliában volt pénz és vállalkozó szellem, de hiányzott az elméleti képzettség. Németországban hiányzott a vállalkozó szellem, nálunk és a többi államban hiányzott a pénz, vállalkozó szellem, de gyakran az elméleti képzettség is. Szerencsés körülményei folytán Franciaország oly előnyre tett szert az összes többi állam fölött, hogy elég nagy idő fog beletelni, amíg elhagyhatják, vagy utólerohadj. Pedig most már nem nehéz repülőgépet gyártani, nem

kell már hozzá az említett három kellék egyikéből sem sok.

Pénz és vállalkozási szellem azért nem kell sok, mert az eddigi számos kísérlet és tanulmány, minden kísérletezést feleslegessé tesz, a műszaki elméleti képzettség pedig igen könnyen megszerezhető szintén mások kísérletei, mások vesződsége és munkájá révén, csak egy kis előképzettség és tárgyszeretlet kell hozzá.

A repülőgépgyártás a legkülönbözőbb iparágaknak nyújt új jövedelmi forrást. Az aeroplán-építésnél asztalos, lakatos, mechanikus, kárpitos munkára, fára, vasra, acélra, rézre, gummúra, vaszonra stb. van szükség. A mechanikus el tudja mindezt a munkát végezni, de a mechanikus munkaerő drága, úgy, hogy ha új gépepítésről és nem javításról van szó, akkor föltétlen érdemes minden munkát a szakmunkással elvégeztetni és a mechanikust sálát munkákorében, a motor körül meghagyni. Kész gép körül természetesen csak a mechanikusra van szükség, aki a gép körül a legfontosabb munkás és aki mindenféle kisebb javítás elvégzésére is alkalmas.

Nagybőv repülőgép-gyárban minden munka specializálva van. Az asztalos, a lakatos, teljesen sablonos munkát végez, mintá után gyártja az alkatrészeket anélkül, hogy tudná, mirevalók ezek. Az alumínium alkatrészeket, amelyek mind öntvények, valamelyik öntőedéből kapja a gyár, az acéldrótot és zongorahurtt, ugyintam a füles és feszítőcsavarokat különlegességi gyárakból szerzik be úgy, hogy ott tulajdonképpen a készen kapott alkatrészek összeillesztésén és felszerelésén kívül más munka nem adódik. Ennek következtében a legnagyobb

gyárak mint Farman, Blériot a legnagyobb munkaidőben is mindössze csak 50–60 munkással dolgoznak. Természetes, hogy az előbb említett alkatrészyárakban dolgozók számban többszörösen felülmúlják az utóbb említett összeszerelő munkásokat. Az összeszerelés legcélyszerűbben így történik:

Ha a készíttendő gépet szántalpakkal akarjuk elátni, a szerelést azon kezdjük, hogy a szántalpak síkjában fonállal kijelöljük a középvonalat és a szántalpak síkiát két-három bakkal megállapítjuk, amely bakok a szántalpak helyzetét biztosítják elmozdulás ellen. A szántalpak így fixalapot nyújtanak, melyre az egész gép felépítése támaszkodhatik. Ha a gépnek még törzse is van mint a monoplánnak és a biplánnak közül, pl. a Dufauxnak, ugy kijelöljük még ennek a törzsnek a közép-, jobban mondva szimmetria vonalát is, de ezt már csak a térben és úgy helyezzük el, hogy a szántalpak középvonalával egy függőleges síkba essék. Ha a gép olyan biplán, amelyeknek ilyen törzse nincs, elég a szántalpak középvonalát kijelölni, viszont ha a gép szántalpak nélküli monoplán, elég a törzs középvonalát meghatározunk.

Az építés most már kétéféleképpen történik aszerint, amint a gépnek van-e törzse, vagy nincs. Ha van, akkor mindenekelőtt ezt építjük fel, mely pedig úgy, hogy hosszategy fixírozva és vízszintes síkban legyen. A törzs rendszeren három vagy négy hosszartóbb áll, melyek rácsos tartót alkotnak az őket összekötő fa vagy acéleszterlopok és az egészét kimerévítő dróthálózat segítségével. Szokásos, de lényegesen drágább törzskonstrukció a csónak-

REKORDOK
jelenlegi állása.

IDŐ	TÁVOLSÁG	SEBESSÉG
Fourny (Farman H.) 11 ó. 1 p. 29 mp. Etampes, 1911 szept. 1.	Fourny (Farman H.) 720 kilom. Etampes, 1911 szept. 1.	Nieuport (Nieuport) óránként 133-136 km. Mourmelon, 1911 június 21.
MAGASSÁG	IDŐ-REKORD UTASSAL	MAGASSÁGI REKORD UTASSAL
Garros R. (Blériot, Gnome) 4250 m. Paramé 1911 szept. 3.	Amerigo (Aviatik) 3 ó. 19 p. 39 mp. Habsheim.	Montalet (Bréguet) 2250 méter. Brookland, 1911 augusztus 9.

széri kivit is. A törzs itt is három hosszartóból áll, amelyek azonban csak a rendkívül sürű és finom fabordzáttal vannak összefogva, melyet két founrlenez borít, egymásra merőlegesen menő rostokkal a nagyobb szilárdság biztosítására. A dróthálózatot teljesen mellőzik.

Ha a törzs és a futószerkezetet elkészítették és felszerelték, következik a szárnyak felerősítése. A szárny felerősítése a motor beépítésén kívül a legkényesebb művelet, amely igen sok gondot és szakértelmet igényel, mivel az itt elkövetett legcsekélyebb hiba is végzetes következményekkel járhat, ha nem is a pilóta, de mindenesetre a gép testi épségére. Eddig már négy emberéletbe került a szárnyaknak nem elég gondos felerősítése; azt, hogy hány géptörésbe, azt nem is tartották számon.

A felerősítés rendszeren a következőképpen történik: készítenek négy úgynevezett „sablon bakot”, amelyekre a 2 szárnyat kétoldról ráhelyezik. Ennek a négy baknak felső része a szárnyfelület profiljával egyezik, hogy a szárny teljesen felfeküdjék; még pedig mindkét szárny a végén is a törzshöz közel fekvő részeken.

Mind a négy bak emelhető és sülyeszthető, tehát vízimérték, függőön és háromszög segítségével a szárnyakat még a beerősítés előtt a kívánt helyzetbe tudjuk hozni. Az említett háromszög deszkából van kivágva és egyik szöge az a hegyesszög, mely a szárnyak beesési éle és a gép hossztengetelyére merőleges vízszintes között van. Ezt a háromszöget a beesési élre helyezve, annak egyik oldala vízszintes lesz, amit vízimértékkel sokkal könnyebben és pontosabban ellenőrizhetünk, mintha a szöget közvetlen mérnénk. A szárnyat beállítva, megtörténhetik a beerősítés. Ez abban áll, hogy a két szárny 2-2 hosszartóját bekötjük a törzsbe, azután az egész szárnyat kimerevítjük, amennyiben a törzsnek 2-3 vagy 4 lefelé és fölfelé kiemelkedő pontjához kikötjük drótok, kábelék vagy acélszalagok segítségével. A felső kikötéshez nem kellene erős drótok, mert ezek csak a szárny súlya által vannak igénybevéve; az alsó kikötés dróttal ellenben repülés közben az egész gép súlyát hordják, tehát jó erőseknek kell lenniük.

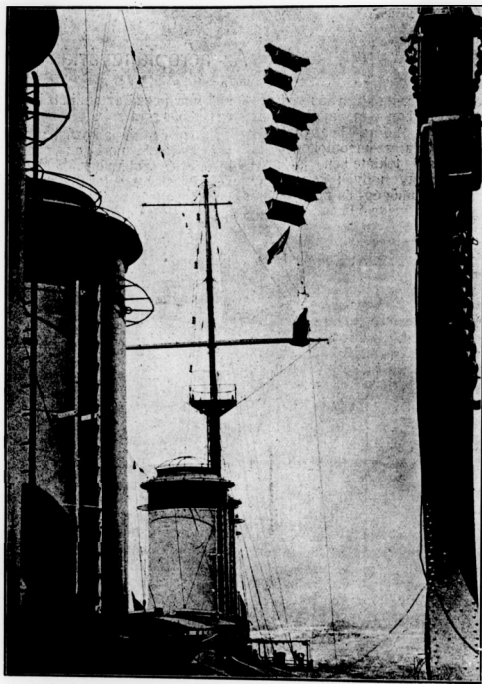
Ha törzsnélküli biplánt építenek, először elkészítik a szárnyfelületeket, összeszerelik azokat, azután ráhelyezik a sablonbakok segítségével a szántalpakra. Nagyon kell arra ügyelni, hogy a beesési élek pontosan merőlegesek legyenek a szántalpakra. A felületeknek a gurulószerekre való ráörösítése után felerősítjük a farokfelületeket tartó hosszú hátranyúló rudakat és ha van, az első magassági kormányt.

Nagyon kell vigyázni az alkalmazott drótmerevítésekre és kábelekre, nemcsak konstrukció közben, hanem a használatban is. Az olyan helyeken, ahol az igénybevétel változó, pl. a kormánydrótoknál, szárny alsómerevítő drótoknál igen ajánlatos a gyakori

felülvizsgálat. Ilyen helyeken nem szeretik a közönséges drótot alkalmazni, mert nagyon nyúlik és ezen különben a valóságos igénybevétel hatása meg sem látszik, hanem túlterhelés esetén egyszerűen váratlanul elpattan., kábel sokkal jobb, mert ezen észre lehet venni a surlódást, akkor ugyanis a kábelt alkotó drótszalag foszlásán és így minden bajnak könnyen elejét veszi az ember. Nagy hátránya a kábelnek is, hogy nyúlik, különösen és kiselőrlódása miatt mindig utánaállításra és kontrollálásra szorul.

vizsont a gép hossztengetelyére merőleges (kivéve a nyílformájú gépeket). Jól beállított gépnél a motor tengelye a meretirányba esik, ez azonban ritka, kivételes eset, mit csak hosszú kísérletek során lehet elérni. Rendszeren a motor tengelye felfelé huz 3-4 fokkal, ami még nem baj, csak arra kell nagyon vigyázni nála, hogy lefelé ne huzzon, mert ez egyrészt nagy erőpazarlással jár, másrészt veszélyes is.

Dunlop Pneumatik.



Saconney kapitány hadisárcány kísérletei a L'Edgar Quinet fedélzetéről.

Ha ezt elakariuk kerülni, nem marad más hátra, mint acélszalagokat alkalmazni, ezek t. i. nem nyúlnak meg.

A legutolsó, egyszersmind a legnagyobb figyelmet követelő művelet a motornak a kész gépbe való behelyezése és beerősítése. A motor behelyezésénél ügyelnünk kell a tengely helyzetére, hogy az a gép hossztengetelyével nagyon pontosan egy vertikális síkban legyen. Erről úgy győződjünk meg, hogy megcélzzuk: a motor tengelyére pontosan merőleges légszavár minden helyzetében párhuzamos a síkok beesési éle, mely

Hélen.

Amint az előrelátható volt, a Michelin-díjért folytatott küzdelem rendkívül hevesse vált s még az egyes versenyzők is az önmaguk által felállított rekordok folyton újabb és újabb javítására törekcszenek. Így Hélen is, aki f. é. augusztus hó 27-én Mourmelonban 1126 km. 400 m.-nyi távolságot repült, a múlt héten pénteken már újból megpróbálkozott és pedig sikerrel, amennyiben 1252 km. 800 m.-t 14 ó. 7 p. alatt tett meg.

Ez a fáradhatatlan pilóta, aki egy-maga nyolc nap alatt újból felépítette a július 14-én teljesen összetört Nieuport-monoplánját és aki egyike a legkitartóbb és legbátrabb aviatikusoknak, ezt a bámulatraméltó eredményét játszva könnyűséggel érte el.

Ujabb kísérlete szinhezülül Hélen a Plumery-Sidy közötti 400 km. hosszú utvonalat választotta. Reggel 4 ó. 42 p.-kor startolt és d. u. 6 ó. 30 p.-ig repült. Közben háromszor leszállt s összesen kerekén 50 p.-et pihent, úgy hogy a tulajdonképpeni repülés időtartama csak 13 ó. 17 p. Igen sokat kellett küzdenie a hőséggel és a kellemetlen szélviszonyokkal, ezért eleinte magasan repült s csak mikor már jól ismerte a pályát és az idő is kedvezőbbé vált, jött lejjebb a föld színéhez, ahol szórakozásképpen a megriadt nyulakat vette üldözőbe. Pihenést tartott a negyedik, a nyolcadik és a tizedik kör után, az utóbbi alkalommal azonban csak azért, mert az egyik olajvezető cső elpattant. A legjobb eredményt a harmadik körben érte el, amelyet átlag 98 km. 670 méter óránkénti sebességgel repült át.

1. kör: 1 ó. 07 p. 29mp.

2. kör: 2 ó. 13 p. 02 mp.

3. kör: 3 ó. 16 p. 20 mp.

4. kör: 4 ó. 39 p. 09 mp.

Pihenés: 17 p.

5. kör: 5 ó. 44 p. 45 mp.

6. kör: 6 ó. 50 p. 13 mp.

7. kör: 7 ó. 55 p. 18 mp.

8. kör: 9 ó. 18 p. 32 mp.

Pihenés: 17 p. 44 mp.

9. kör: 10 ó. 25 p. 37¹/₂ mp.

10. kör: 11 ó. 31 p. 55¹/₂ mp.

Pihenés: 15 p.

11. kör: 12 ó. 54 p. 32 mp.

12. kör: 14 ó. 7 p. 50 mp.

Végleges leszállás.

A megtett út hossza: 1252 km. 800 m.

HIREK.

Az Automobil — Aviatika, mint a Magyar Aero Club hivatalos közleményei. Lapunk fején nyomdánk tévedéséből néhány hétig kimaradt az „A Magyar Aero Club hivatalos közleményei” kitétel s ugyanezen okból nem a rendes vezetőhelyen közöltetett. Mint-hogy a lapfej állandó szokott lenni, nem kerül korektúra alá s így érthető, ha ez a tévedés szerkesztőségünk által észre nem vétetett.

Ezt nem azért konstatáljuk, minthogy meg akarnánk akadályozni, hogy egyik lapársunk sietve kikérlemezze e címet, amelynek fejében az aviatika és aeronautika ügyét immár harmadik éve el-szolgálattatás nélkül és áldozatok árán szolgáljuk, hanem hogy dokumentáljuk azt, hogy a cím elmaradása nem volt céltudatos, mint ahogy azt némelyek szeretnék feltüntetni.

Békés-Csabán i. hó 17-én délután Kvasz András, a Sacellár-díj nyercője, Békés-Csaba szállította, a Szövetség érdekében propagandát kifejtendő bemutat néhány repülési gyakorlatot. Ez alkalommal a Szövetség több tagja le-

rándul Békés-Csabára s ott személyesen vesz részt a taggyűlésben. A repülés iránt megveszte rendkívüli érdeklődés mutatkozik s ha az idő kedvező lesz, úgy a mutatványok nyomán támadó felkesedés a Szövetség tagjainak számaát jelentékenyen növelheti.

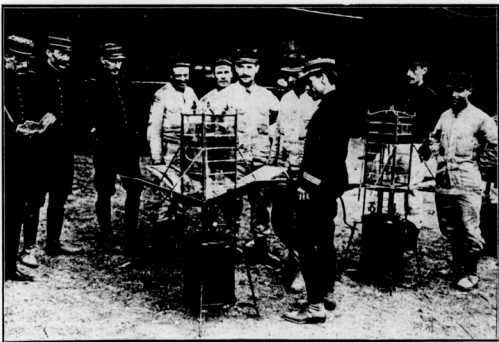


Breguet biplan összeállítás a francia hadgyakorlatokon.

A Magyar Aero r.-t.-nak — mint halljuk — mostanában készül el negyedik repülőgépe, amely immár teljesen hazai produktum, amennyiben minden részét künn a rákosi hangárban készítették s a gépet is ott állították össze. Ez igen öröndetes hír, mert azt jelenti, hogy éppen a magyar aviatikusoknak

Léghajó-baleset Németországban. Az „M.H.I.” katonai léghajó, mely felderítő szolgálatra indult, Grossdlow-nál elégett, de hét utasa megmenekült. Az egész léghajó elpusztult, mely 84 méter hosszú volt, kosarában pedig 4 motor dolgozott 300 lóerővel. A léghajó gyorsasága óránként 60 kilométer volt.

Zuhanás. Neumann főhadnagy és



Éjeli aviatikai gyakorlatokon használt új jelzőlámpák.

sokszor hangoztatott kívánsága szerint a kiűföldről hozott gépeket igyekeznek kiküszöbölni, illetőleg azokat saját műhelyében előállítottakkal pótolni.

A Székely Mihály gépére és a magyar aviatikusok támogatására a mult

utasa, az Aviatik pilóta: Leconte, e hó 7-én reggel Mühlhausenből — Strassburgba menet Vilzheimnél lezuhantak és szörnyethaltak. A zuhanást a szemtanúk állítása szerint az óriási csattanással szétrobbant motor okozta. A robbanás okozta zaj távoli vidékekre is elhallat-

szott. A gépnek minden része teljesen összezsuzdolt.

Az első német női pilóta a mult héten tette le a johannishali repülőtéren a vizsgát. Nelly a neve a modern hölgynek, aki Rumpler-Taube gépen a vizsga alkalmával kitűnő tudásról és gyakorlatosságról adott számot.

A „Canard” nevű hidroplánt, amely-lye a multkoriban — mint jeleztük — a Szajna felett igen sikerült kísérleteket végeztek, a minapában orosz, olasz és francia katonai bizottságok tették tanulmányuk tárgyává. A vizsgálat Voisin eme gyártmányaira kedvezően ítülték ki, amennyiben Kartow tengerészkapitány, a párisi orosz község katonai attaséja, több ilyen „Canard” típusu hidroplánt hazája számára meg is rendelt, sőt a „Canard”-ot rögtön haza is szállította, ahol is egyik kiváló orosz katonai pilóta, Doroginsky, fogja a gépet vezetni.

Igen érdekes, hogy amig nyugaton szakadatlanul folynak ilyen hidroplán-kísérletek, addig nálunk a hadvezetőségnek figyelmét — úgy látszik — ezen a vizen is használható készülékek teljesen elkerülték. A tavaszszal a bécsi-ülhelyi Autoplan Werke foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a kvarneri öbölben megkezdik az ezirányú kísérleteket, azóta azonban nem jött semmi újabb hír sem.

Atwood, aki mint tudjuk St.-Louis-ból New-Yorkba repült, a 2340 km.-nyi utat 14 nap alatt tette meg s közben anélkül, hogy valami nevezetesebb kalamitász érte volna, mindössze 12-szer szállott le. Ha ezeket a pihenőket is leszámítjuk, úgy az utat 28 óra 9 p. alatt repülte át s ez az eredmény érthetővé teszi azt a jelkesedést, amelylyel fogadták. New-Yorkban az utcai közlekedés egyszerűen megszünt s a kikötőkben a hajók hatalmas kürtöléssel üdvözölték a bátor pilótát.

Repülőgép a déli sarkon. A Donglos—Maroson vezetése alatt álló délsarki expedíció „Aurora” hajóján van egy R. E. P. monoplán is, amelynek pilótája Watkins hadnagy lesz. Az expedíció vezetői azt hiszik, hogy a repülőgép nagy hasznát vehetik. A kísérlet mindenestre igen érdekes s kíváncsiak lehetünk, hogy azokon a tájakon, ahol átlag 40 C°-nyi hidegell kell a kutatóknak megküdeniök, mint fog a gép, a motor s egyáltalában az összes aviatika eszközök viselkedni.

Időrekord utassal. A R. E. P. pilóta Amingó által Habsheim-ban egy utassal elért 3 óra 19 p. 39 mp-es rekordot az amerikai Beathy a napokban Chicagóban verte le, amennyiben összesen 3 óra 32 p. 22 mp-ig verte le. Amig ez a rekord nincsen hitelesítve, addig táblázatunkat nem javítjuk ki.

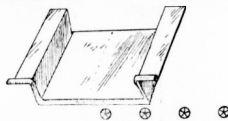
Folyó hó 3-án Paramé-ban Roland Garros, Blierit-gépen 4250 m.-nyi magasságot ért el s ezzel a magassági

világrekordot nagy mértékben megjavította. Garros-nak eme eredményéről jövő számunkban adunk méltatást.

Az aeroplán-motorok versenye, amelyre a Ligue-National-Dérienne 21,000 frankot tűzött ki, eddig már sok motorral neveztek be. Harminctól löerősnél gyengébb kategóriájú gép van egy Hébé, két Nieuport és három Aurani-motor. A 35—70 HP közötti kategóriából van egy Clerget és két Aurani-motor s végül a harmadik kategóriában a 70 HP-nél erősebbek közé tartozik egy Labor és két Canton Unne-motor.

Modellek.

[2] A legjobb papiros modellek azonban a mellékelt rajz szerint tartjuk. Amelynek készí-
tési módját nem is kell magyarázunk, mert a rajz maga elég világosan megmutatja a követendő eljárást. Ennek a sikló-modellnek készítéséhez kemény papírost használjunk s miután megjelöltük a hajtogatás helyeit, a hajtogatást valami sima csont pácikával végezzük. Ilyen modelleket tetszés szerinti nagysággal készíthetünk. Legjobb kis alakakkal kezdeni. Csúpan arra figyeljünk, hogy előbb a súlypontot helyesítő mellső s csak aztán végezzük a hosszanti oldalhajtogatást.



A Magyar Géprepülők Szövetségének hivatalos közleményei.

JEGYZŐKÖNYV.

Felvétetett a Magyar Géprepülők Szövetségének 1911 augusztus hó 29-én tartott negyedik folytatódásos közgyűlésén.

Elnökö: Massány Ernő dr. ü. v. igazgató.

Jelen voltak: Berend Dezső, Berend Jenő, Dobos István, Karvay Zsigmond, Kiss Géza, Kurnann Lajos, Massány E. dr., Nyíri István, Pivny Béla, Prodam Guido, Reiter Béla, Sámuel László, br. Szentkereszty Béla, Székely Mihály, Wittmann Viktor.

Elnök üdvöli a jelenvoltagekat s a jegyzőkönyv vezetésére felkéri Wittmann Viktort, a hitelesítésként pedig Nyíri Istvánt és Reiter Bélát.

1. Lányi Antalnak, a Magyar Aero r. t. pilótájának, a Balaton sikeres átérepülés alkalmából elsőn egy véli, hogy a Szövetség fejteke ki önméit és üdvözletét, ami méltánylása talályn, elfogadtatik. Eből az esetből kifolyólag azonban Prodam Guido több társának és pedig Horváth Ernő, Kolhányi Géza Létai István és Létai Sándor megbízásából azt indítványozza, hogy a Szövetség hason old, hogy mással, mint magyar szerkesztési géppel az országban ne szabadon látványos repülésen résztvenni. Ez az indítvány igen élénk vitára adott alkalmat s végül is Pivny Béla, Reiter, báró Szentkereszty hozzá-

szólása után az elnök ajánlatára napirendre térnek felette, mert az indítvány elfogadása jelenleg még korai volna, másrészt pedig a Szövetségnek e pillanatban nem is volna hatalmában az esetleg ilyen értelemben hozandó határozatnak érvényt szerezni.

2. Elnök jelenti, hogy a mult közgyűlésen a Ligue National Aerienne-nek a propagandára vonatkozó alapszabályai a kiküldött bizottság áttanulmányozta és ennek alapján azt javasolja, hogy az alapszabályokba a bizottságok közé még kettőt vegyenek fel és pedig a kezdeményező és a tulajdonképpeni propaganda-bizottságot. Az alapszabályok néhány pontjának stílári módosítása után az alapszabályokat az elnök végleg elfogadottnak jelenti ki s elhatároztatik, hogy az alapszabályokat jóváhagyás céljából az illetékes faktoroknak felterjesztik.

Több tárgy hijján az elnök megköszönve az alapszabályok összeállításában résztvevő tagoknak szives fáradozását, az ülést berekeszti.

FELHÍVÁS

a Magyar Géprepülők Szövetségének tagjainhoz!

Örömmel regisztráljuk azt a tényállást, hogy a Szövetség tagjainak száma

elérte az első százat, anélkül, hogy eddig egyáltalában valami névűen nevezendő propagandát kifejtettünk volna. Ez biztató kezdet, mely arra vall, hogy a köztudatban, is meg van az az érzet hogy egy ilyen, a Magyar Aero Clubbal együttműködő Szövetségre, amely a társadalom szélesebb rétegeire támaszkodik, tényleg igen nagy szükség van. Ennek következtében a most megindítandó propaganda elé a legsebb reményekkel tekinthetünk s rövid időn belül a Szövetség megismosodását várhatjuk. Minden propaganda azonban csak akkor vezet igazán sikerre, ha erre meg vannak az anyagi eszközök, azért arra kérjük a Szövetség tagjait, hogy legalább is első félvélisági díjakat minél hamarabb küldjék el az alább megnevezett címre s ezzel a szervezés költségeit fedezve, lehetővé tegyék a további, fennakadás nélküli munkát.

Egyben arra kérünk mindenkit, hogy a szétküldött tagajánlasi ivenkennél több hívet szerezzen s a kitöltött ivenket a Szövetségnek elküldje.

Akik ilyen tagajánlasi ivenkre igényt tartanak és azok, kik esetleg hivatalos lapot még nem vagy pedig rendszeretlenül kapják, tudassák ezt egy levelező-lapon a Szövetséggel, hogy minél előbb intézkedhessünk.

NEMZETI SPORT

ÉS A MAGYAR VÍZI SPORT MINDEN SPORTTAL FOGLALKOZÓ SZAKLAP

Megjelenik
minden vasárnapon.

ELŐFIZETÉRI ÁR:	
Egész évre	20 korona.
Fél évre	10 "
Negyedévre	5 "

A Nemzeti Sportot 1903-ban Fodor Károly műegyetemi vivőmester alapította. A Magyar Vízí Sport, előbb Magyar Evezős Sport, VIII. évfolyamában 1908 febr. 1-én egyesült a Nemzeti Sporttal.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ. Igazg. felelős szerkesztő: FRIEDRICH NÁNDOR.

A csatorna átúszása.

1875. augusztus 24-én indult el az akkor 27 éves tengerésztszít *Webb* Dowerből, hogy uszva érje el a francia partot. 21 és fél órai küzdelem után sikerült a titáni vállalkozás. Webb néhány évvel később a Niagara-atkárván átúszni, haláláig fizette meg vakmerő vállalkozását.

Ó utána egész sereg sportember tett kísérletet *Webb* kapitány bravúrájának megismétlésére, de sikert egy semértel. Legtöbbször az angol *Holbein* vitte, aki 1902-ben a francia partról indulva, 22 és fél órai uszás után 1 angol mérőldnyire megközelítette Dower-t, de itt ellenáramba került. *Holbein* mellett, *Wolff*, *Stearny* és a holland *Meyer*, továbbá a híres hőgyszó, *Kellermann* *Anette* próbálkoztak legtöbb sikerrel.

Egyike a legszívósabb küzdőknek volt a 45 éves *Burgesz Tamás Vilmos*, akit nem riasztott vissza sem a számtalan keserves kudarc, sem az, hogy egyszer főlhottan húzták ki a vízből. Kísérleteinek hosszu sora pompás bizonyosága hámulusu akaraterejének. Előzetes kísérletei a következők voltak:

1904. aug., 20. Négy órai uszás után nagy hullámlás miatt kiszáll.

1904. szept. 6. Két óráig uszik, amikor vihar támad.

1904. szept. 7. Nyolc és fél óra múlva feladja a küzdelmet.

1905. júl. 28. Uszik 12 óra 30 percig.

1905. aug. 24. Uszik 8 óra 5 percig.

1905. aug. 26. Uszik 9 óráig.

1905. szept. 11. Uszik 3 óráig.

1905. szept. 28. Uszik 12 óráig.
1908. aug. 22. Uszik 20 óra 11 percig.
1908. aug. 21. Uszik 22 óra 45 percig.

Szeptember 5-én újra vízbe szállt Dowerben. Másnap reggel 7 órakor a Cap Gris Nes világító tornyának őrei két csónakot láttak a part felé közeledni. Eleinte halászkoknak nézték, de csakhamar észrevettek egy uszót is. Fellár-



A csatorna átúszó *Burgesz* erősíti magát.

mázták a környéket és a parthoz rohantak. Két óra múlva, 9 óra 50 perckor nagy számu néző előtt partra szállt a francia születésű *Burgesz*. Mikor a vízből kiemelték, sirt a meghatottságtól és a fáradalomtól. Azonnal ágyba fektették, ahol két óra hosszat pompásan aludt. Délután 5 órakor teljesen frissen visszatért Dowerbe.

Utközben csokoládét és huslevest ivott. *Web* kapitány annak idején pár üveg sört is elfogyasztott utközben A

nagyszerű sportvállalkozást maga *Burgesz* így beszélte el:

„Mikor a vízbe szálltam, erősen elhatároztam, hogy utolsó erőmig uszni fogok. A hullámok és az áramlások rendkívül megnehezítették a dolgomat, csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudtam haladni. A csatorna közepén több ízben visszavetettek a hullámok, úgy hogy utam M betűk sorozatához hasonlólt. Kedden reggel 10 óra 50 perckor indultam el South Forelandból. Először három áramlat észak kelet felé sodort, később a beálló dagály okozott nagy nehézségeket. Egy ízben csaknem három mérőldnyire vetett vissza az ár a *Warne-zátonyok* mellé. Orahosszuságig egy métert sem haladtam előre. De nem adtam fel a harcot, mert el voltam tökölve a végsőkig küzdeni. Különös kellemetlenségem támadt azáltal, hogy a szemeiégem lecsúszott. Heves fájdalmat okozott a tengersó marása, mig-nem egy kísérőm át nem adta az ő szemeiégét. Három órán át a tengeri betegség is kínozt. Végre elhunyt a dagály s ekkor 10 mfd-nyire voltam Calais-től.

A következő pályá már nem volt olyan kellemetlen s jó irányban haladtam a Cap Gris Nez felé. Már csak egy mérőld választott el a parttól, de ennek a leküzdéséhez három óra kellett. Ezt az utolsó távot barátaim és a parton várakozók buzdítása nélkül nem tudtam volna beuszni. A part közelében újra visszavetettek a hullámok 100 méterrel.

A LAWN-TENNIS ÖSSZES KELLÉKEI.

Slazenger világhíru angol gyártmányai nagy választékban: *Doherty* és *E. G. M.* ütők, *Slazenger* Standard versenylabda, *Mass* és *Cie* világhíru francia raketjei, *Wright* and *Ditson* amerikai raketek nagy raktára. — Pályaépítésnél, játékosoknak nélkülözhetetlen *Kertész János* és *Takáts József* tenniskönyve



1 K 50 f beküldése ellenében franco küldetik meg. Az angol és magyar sportjátékok, football, uszás, golf, hockey, polo, ijjászat, torna összes kellékei.

Utazási, háztartási, diszmu stb. cikkekről árjegyzéket ingyen és bérmentve küld

KERTÉSZ TÓDOR sportáru-üzlete BUDAPEST, IV., KRISTÓF-TÉR.

Ugy éreztem ekkor, hogy szívem már nem működik. Hogy a szívünködést elősegítem, egy ideig hátton usztam. Végre elértem egy homokzatonyt, miután összesen 23 ó. 40 p.-ig usztam. Az átlagos sebességem körülbelül óránként 1 és háromnegyed mérföld.

Az angol király kabinetirodájából a következő sürgöny érkezett Burgszhez:

„Parancsunk van átadni önnek királyunk szívélyes üdvözlését, ahhoz az energiához és kitartáshoz, amellyel ön kiváló tettét, a La Manche átúszását végrehajtani képes volt”.

Burgsz képe egyébként egy 6000 korona értékű ezüst maris. Különböző londoni variétek már meg pompás ajánlatokkal ostromolják.



A vivó klubokból.

A vivótermek még őrsek, őrsek is fognak maradni az esős, rossz idők báláitáig. Ahol nincs szabadtéri vivás, ott rövid és csak a téli hónapokra szorítkozik a vivószezon. Árnyas fák alatt a szabadban sokan vivnának ezer örömmel, de kevés embert víz szennyezéséért zárt terebbe izzadni, amikor kint ragyogva süt a nap, meleg a verőfény. Nagy kár ez a vivómestereknek is. Hét-nyolc hó alatt kell megkeresniük az égés zévre valót, kárára a vivósportnak, mert még hónapokig eltart, amíg fitt kondícióba jut a vivógárda. Ezen segíteni kell. Klubjaikra vár a feladat, hogy a szabadtéri vivást megkönnyítsék. A szezon tavasszal sikerült már május végéig kitolni, lassanként kitoljuk június végéig is alkalmas szabadtéri versenyekkel, de arra is törekedni kell, hogy a tréning szeptember hó 1-én teljes erővel megkezdődjék.

Megjelentek a szezon hírnekei a klub kommunikák. Megint csak új olasz mesterek szerződéséről olvasunk benink. Pedig mennyi jeles fiatal magyar mester van és mennyi kitűnő erő benne e pályára, ha klubjaik nem Olaszországban, hanem itthon néznének szét. A HVE tavaszi mesterversenyén megmutatta, hogy fiatal mestereink minő színvonalon állanak, hogy egyáltalán nem szükséges másodrangú olasz mesterek után futnunk.

Aztán meg az olasz vivóművészet napja leáldozóban van. Néhány jeles mester, kik közül működnek hazánkban is, még tartóztatják, de a vivósport hegemoniája kiskiklót az olaszok kezébe. Párba, tőr, comba-vivás az új

irány. Ha nem közeledünk felé, elhagynak bennünket nemcsak törben, de kardban is. De erről máskor bővebben.

A klubok közül a MAC ismét a leg-erősebb lesz. Talavai kiírása a MAC kontra többi magyar vivó visszatérését szülte. Dacos, kemény, elbizakodott kiírás, de a klub vivóhegemóniája ellen intézett támadások provokáltak. Megismételni alig fogják, mert a MAC többre becsülte a többi vivóklub bájaitársi érzületét, mint ereje felesleges fitogtatását. A MAC első teendője az új igazgató megválasztása lesz, ennek személye fogja megszabni a klub vivó politikáját. Rendet, diadalokhoz szokott hatalmas gárdát vesz át az új igazgató, sőt a csapat nagy erővel gyarapodik. Nagy Béla dr. bizonyára kitűnő közlegénye lesz és Zulavszky Bélának szintén terve a fontosabb versenyeken verekedni. Tóth, Mészáros, Krenessey, Szántay, Rády, Paizs, Daday, Koczay egészítik ki a pompás névsort.

A NVC nagy erővel megy a küzdelembe, Garay és Rozgonyi beakarják bizonyítani, hogy nem méltatlanul helyezték a bajnokságba, fel akarnak nőni *Werkner* mellé, aki ismét nagy erővel vivó, hogy Stockholmban is oly szolgálatot tehessen a magyar sportnak, mint Londonban. Még *Steger* dr-t említsük, akinek mozgalmassá teltségéért, energiájáért színté pártolunk.

A *Fővárosi Vivó Klub* kitűnő gárdájából *Füldes* válik ki tökéletes formájával. Sajnos, hogy indispociójára éppen a legfontosabb versenyekbe érte el, évközben még ellenfelei is csodákat beszéltek róla. Lehner, Sötér, Pick és a többiek még sokat fognak beszélgetni magukról.

Avén Fiuk Klubja a belterjes működésre helyezi a súlyt. Tagjai létszáma folyton növekszik, vivói egyre jobbakk. Különös érdeme, hogy korra és társadalmi állásra olyanokat nyer meg a vivósportban, akik egyébként nem vivnának. *Windischgrätz* herceg, *Altörjai* tábornok, *Ullmann* Gyula, *Jenes* százados, *Mészáros* Ervin és *Nagy* Valér dr. oly vezérek, mely csak diadalokra vezet.

Hungária Vivó Klub agitáltságával nyerte meg a közbeesülést, nemcsak a vivói és szép szerephez jutnak a versenyeken.

BEAC az év vége felé kissé gyengült, a MAFC került előtérbe. Amennyire örülünk, hogy a MAFC visszanyerte a vivósportban egykor elfoglalt pozícióját, épp úgy reméljük, hogy a BEAC az idén már reorganizáltan, teljes erővel a küzdőteret lesz.

A MTK agilis vivóvezetője, *Radó* dr., megnyerte klubja számára a sportkörök osztaltan szinpatáját. Szép munkája mihamar nemes gyümölcsöket fog teremni.

A VAC is társadalmi jelentőségű egyesület. Komoly, igazi sportmunkát űz. Kár, hogy tagjai nem versenyeznek. A kisebb egyletek is nagy tervekkel néznek a szezon felé, így a legjobb reményekkel várhatjuk az olimpiádot.

HIREK.

A BEAC-ban szeptembe rhó 15-én vette kezdetét a vivószezon. A vivást továbbra is Gerentér, egyetemi vivómester vezeti több segédével. Beiratkozik a klub hivőtagjában Muzium-kört 71. egyetem — lehet másról kezdve mindnap. Nem kell ezultra újrakimélnünk Gerentér mester érdemeit, ezt minden szónál jobban bizonyítja az a vivógárda, melyet a közseretethen álló mester nevelt fáradhatatlan buzgalomával.

Mesterek Drezdában. Fodor Károly és dr. Gerentér Laszlo, vivómesterek és jóvő megkezdéséről tanulmányozták a drezdai kiállást, honnan gazdag tanulságokat hoztak haza.

A Baden-Badeni vivóverseny szeptember 8-ra halasztották. A verseny tőr, ép és kard versenyekből fog állani szép díjazással. Álljunk amatőreink figyelmébe.



A MAC házi bajnok versenye. A Magyar Athletikai Klub, hogy tagjainak az elmaradt oszi országos versenyért kárpótlást nyújtson, férfi- és női-egyes hendikep rendez és ennek keretében tartja meg a klub házibajnokságát is. A klubbajnokság az idén egy országos versenyen is vetekszik, amennyiben abban *Kehrling* Ida, *Kelemen* Aurél, *Schmid* Ödön, *Kótsák*, *Rick*, *Della* Donna, *Lisbóth*, *Fittler*, *Moory* Gyöncz és az utabban feltüntetett tennistestvérség: *Barth* Leó küzdenek az elsősgéért. A női: *Schmid* Ödön, aki azonban ismét előreláthatólag kénytelen lesz átadni *Kehrlingnek* vagy *Kelemennek*. A favorit *Kehrling*, sokan azonban *Kelemen*ben bíznak, aki most van tornája teoptán és tréningben *Kehrlinget* is közeiben megverte. A klubbajnokság közmérkőzés tornájában került kiírásra s így még az országos bajnokságot is felülülja realitásában.

A franktúri verseny. Sportszerűtlenebb versenyt még aligha rendeztek, mint itt ebben a szép rajnaparti városban. Az, hogy ne vállaljuk a franktúriakat, akik nagy ambícióval és szeretettel karolták fel a verseny ügyét, a halcsir odumát csupán a versenyzők viszik, akik az amatőr szellemet arcuolva minden osztottak fel egymás közt a díjakat és ezzel megosztották a derek franktúriakat a dűmő mérkőzés izgalmaitól. A sok walkover végképp elkedvetleníti a tennissportot rájogó sportembereket és aligha hiszik, hogy jóval esztendőben közönséget lehetne bevárválni, a sportszerűtlenség hírnevébe keverődött franktúri versenyre.

A német tennisszágyságok ezen eszelekedete annál is meglepőbb, mert a németeket eddigéig mint a lepedésánban, legkomolyabban gondolkodó sportembereket tiszteltük, akik telkesen küzdenek még akkor is, amikor egy szerény harmadik helyről van csak szó. A botrányos verseny részletes (?) eredményét itt közöljük: 1. Férfi-egyes (Franktúri bajnokságokról): *Kreuzer-Bergmann* 4:6, 6:1, 6:1. Pipes—v. *Bissing* 6:3, 6:1.

Fodor-féle vivóterem Koronaherceg-u. 3.

Kreutzer—Froitzheim w. o. (2).
R. Kleinschroth—Pipes 3:6, 6:2, 6:3.
Döntő: O. Kreutzer—R. Kleinschroth 6:2, 6:4.
II. Férfi-egyes Frankfurt bajnokságairt:
Kreutzer—Bergmann 6:1, 6:4.
Froitzheim—R. Kleinschroth 9:6, 6:3.
Kreutzer—v. Bissing w. o. (2).
Froitzheim—Pipes w. o. (2).
Döntő: O. Froitzheim—O. Kreutzer w. o. (2).
III. Női-egyes Frankfurt bajnokságairt:
Döntő: Matuch—Kirchholtes 6:4, 6:3.
IV. Férfi-páros Délnémetország bajnokságairt:

Froitzheim, Pipes—Rahe, R. Kleinschroth 2:6, 6:3, 6:3.

Döntő: Froitzheim, Pipes—R. Kleinschroth, Bermann 6:2, 6:2, 6:1.

V. Vegyes-páros:

Matuch, Pipes—Gans, Froitzheim 6:1, 6:2.
Kirchholtes, v. Bissing—Schatz, Behrens 6:3, 6:2.

Döntő: Matuch, Piper—Kirchholtes, v. Bissing w. o. (2).

VI. Férfi-egyes a frankfurti sportklub bajnokságairt:

Döntő: v. Bissing—Bourguignon 6:4, 6:4.

Diszkvalifikálás kitiltásának. A német lawn-tennis szövetség professzionista izü versenykiírás miatt már az év elején bojkott alá helyezte a baden-badeni versenyt. A baden-badeni vezetőség mégis megrendezte a versenyt, melyen — hír szerint — F. W. Rahe, O. Froitzheim, H. és R. Kleinschroth is résztvettek. A szövetségi szabályzatok 6. pontja értelmében szövetségi játékosnak, a szövetség által nem engedélyezett versenyen indulnia tilos s így nevezett játékosok szabálysértést követtek el, amelyért szigorú büntetés jár. A német teniszbizottság nagy érdeklődéssel kíséri az így minden fázisát és ki fog derülni, hogy Németországban a játékosok a szövetség szövetség-hatalmasabb.

A brémali verseny. Brémából táviratozzák:

I. Férfi-egyes Bréma bajnokságairt:

Logie—H. Schomburgk 7:5, 6:1, 7:9, 6:4.

II. Férfi-egyes:

Logie—Grandy 4:6, 6:2, 6:2, 6:1.

III. Női-egyes Bréma bajnokságairt:

Rieck—Neresheimer 6:4, 4:6, 6:2.

IV. Férfi-páros:

Grandy, H. Schomburgk—Brandis, Uhl 7:5,

6:2, 4:6, 7:5.

V. Vegyes-páros:

Neresheimer, Uhl—Rieck, H. Schomburgk

6:1, 8:6.

A tárlalomni versenyen oly szépen szerepelt Logie, hatalmas tudással rendelkezik. A legyőzöttek H. Schomburgk és Grandy, a német első klasszisa tartoznak.

A genfi bajnokság.

I. Férfi-egyes:

R. N. Williams—G. de Martino 2:6, 6:1, 3:6,

6:2, 4: w. o.

II. Női-egyes:

Mrs Edgington—Mrs Vlasto 6:1, 7:5.

III. Férfi-páros:

Williams, Martino—Hammacher, Poulin 6:2,

6:2, 6:3.

IV. Vegyes-páros:

Mrs Vlasto, Paulin—Mrs Edgington, Ham-

macher 6:4, 4:6, 6:3.

A boulogne-i verseny. I. Férfi-egyes. F. G. Gault 6:3 w. o. II. Férfi-páros. Gault, Zambaux—Quill—Le Blan 6:4, 6:2, 6:3. III. Vegyes-páros. Gault, Mrs Nutcombe—Wright, Miss Wright 6:2, 6:1.

Amerika páros bajnokságát a Little, Toulard-pár nyerte a négyszeres bajnok Alexander, Hackett-pár ellen és pedig 7:5, 13:15, 12 arányban. A védők főleg Littlere játszottak, aki azonban jobbnak bizonyult, mint a többi. A kivéző ütéseket rendszerint védőcetteken szemekek és kereszt-driverek voltak, amelyekben Alexander csodadolgokat produkált.



A BTC versenye.

(IX. 8.) A műgőrbajnokság volt a nap leg-főbb eseménye. Az izgalmas küzdelem Rajágh és Dénes között elmaradt. Dénes váratlan fölénnyel győzött indispónált ellenfele. A melluszások Demján aratta le Toldi távollétében, a két főverseny pedig Beleznai zsákmanya lett, 100 méteren Szentgróthy verte elég könnyen, míg a 200 m-es uszásban komoly ellenfele nem akadt. A vegyes stafétában az Elek megerősödött MAFC győzött.

Részletes eredmények:
I. Menyitő verseny: kezdőknek 66¹/₂ m. I. Pusztai László BTC 0:49.6, 2. Wohlmut Giza MTK, 3. Rácz László OTE.

II. 200 m. melluszás főverseny. 1. Demján Oszkár BTC 3:05.6, 2. Labory Károly MTK.

III. 50 yardos gyorsuszás. 1. Löbl László

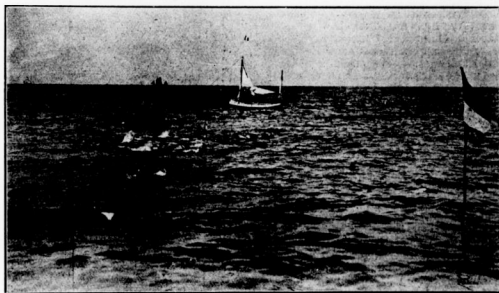
XIV. 66¹/₂ méteres hendikep, hölgyek részére 1. Nagy Erzsike MTK 1:15, 2. Kertész Nelly TTC, 3. Seiden Erzsike TTC.

XV. 66¹/₂ méteres hátuszás hendikep. I. Görög Ernő NSC 1:03.4, 2. Cabay Béla „33” FC, 3. Vadász János NSC.

XVI. 66¹/₂ méteres gyorsuszás hendikep. 1. Keresztes István MAFC 0:55, 2. Liebner Ernő MTK, 3. Gerlóczy István NSC.

HIREK.

A szövetségi ünnep. A vasárnapi szövetségi ünnep uszósportunk történetében fordulópontot jelez. E verseny évenkénti helyes megrendezése példát és rendet van hivatva statuálni. Kedvező egyleti viszonyok és ügyes előkészítés mindjárt az első versenynek szokatlan érdekeséget adt. Elmondhatjuk, hogy még az idén ilyen érdekesnek ígérkező verseny nem volt. Fővezetője ez ünnepnek a 4-szer 100 m-es sprintstaféta bajnokság lesz, melynek két komoly aspiránsa, a MAC és a MAFC. Ha mindkettő komplett csapattal tud kiállni, (Las-Torres, Zsáclár, Horung, Schwendtmir — Beleznai, Rimanóczy, Szentgróthy, Petyerdy), a legelkesztettebb kiiz-delem fog kifejlődni, melynek kimenetele teljesen nyit. Nem kevesebb érdeklődés előzi meg a szövetségi díjjal jutalmazott 4-szer 100 m-es vegyes stafétát, melyre a MTK is ve-



Vasady magyar hazánkfia külföldi győzelme.

MTK 0:28.4, 2. Frdós Gyula BAK. Versenyen kívül I. Timár János MAC.

IV. 100 m-es hátuszás. 1. Weiler István BAK w. o. 1:37.4.

V. 100 m-es gyorsuszás főverseny. 1. Beleznai László MAFC 1:09.6, 2. Szentgróthy László MAFC.

VI. 100 méteres uszás hölgyek részére: 1. Vaszarits Tusi TTC 1:54.8, 2. Schmit Erzsike MTK.

VII. 500 méteres juniorverseny. 1. Klauschek Ferenc BTC 9:29.4, 2. Burgmayer Ferenc MTK, 3. Cserna Károly OTE.

VIII. 4×66¹/₂ m. vegyes staféta. 1. MAFC. (Elek, Géczy, Beleznai, Rimanóczy) 3:31.2, 2. FTC.

IX. Magyarország 1911. évi műgőrbajnoksága. 1. Dénes Károly MAFC 37¹/₂ pont, 2. Rajágh László MAC 39 pont.

X. 4×66¹/₂ junior staféta. 1. Magyar Testgyakorlók Köre 3:55.2, 2. Nemzeti Sport Club.

XI. 100 méteres melluszás, bajnokok kizárva. 1. Demján Oszkár BTC 1:25.2 mp, 2. Labory Károly MTK.

XII. 200 méteres főverseny. 1. Beleznai L. MAFC 3:00, 2. Kuncze Géza OTE, 3. Halász Imre MTK.

XIII. 66¹/₂ méteres melluszás hendikep. 1. Korióvics Ágost BTC 0:59.8, 2. Barta Miklós NSC, 3. Fodor Vilmos MTK, 4. Labory Károly MTK.

széles konkurensként pályázik. A MAFC (Elek, Wendelin, Beleznai, Szentgróthy) favoritként indul, de a számításon könnyen átlátható egy komplett MAC csapat (Baronyi, Josa, Horung, Las-Torres). A MTK (Toldi, Pándi, Mérei, Munk) valószínűleg harmadik lesz, ha ugyan a BAK, vagy a FTC meg nem előzi. — Bizonyára tömörkedő indulás révén a középiskolai staféta is méltán fog sorakozni a fenti klasszikus staféta küzdelem mögé.

A meeting eseménye az osztrák és magyar válogatot vegyes staféták küzdelem lesz, a 4-szer 66¹/₂ méteren. A magyar csapatban a határozat kérdése nem jön tekintetbe. Itt Baronyi főnév abszolút döntő. A melluszók közül Toldi és Elek jöhetnek tekintetbe. Utóbbi talán gyorsabban lesz, noha Toldi választott ki fogástalan stílusú, még így is indokoltá tenné. Idulássalnak Horungot kell beállítani, még akkor is, ha a próbaversenyen nem indulhat. O mutatta az idén a legjobb oldalú formát és különben sem lesz az nap annyira igénybe véve, mint riválisa, Beleznai. Hogy kinek jut a dicsőség, győztesen befejezni, azt a próbaverseny nap pillanatnyi kondíció fogja eldönteni. Mert, hogy e stafétát megnyerjük, az csaknem bizonyos, ámde korántsem valami nagy fölénnyel. A melluszók fog hozni valami keveset, Baronyi is, de ebből az oldalú lead, de nem annyit, hogy Brandstetter előbb indulhasson magyar

Érmekeket, díjakat, plaketteket szépen és olcsón Fábri szállít, IV. Párisi-utca 2.

csovszky Gyula III. ker. TVE 595+55=650 cm. 2. Széll József FTC 400+10=610 cm. 3. Frank József MTK 585+20=605 cm.

XI. 120 yardos gátútas hendikep. 1. Szalai Pál MTK 7 m. e. 16.4 mp. 2. Kovács N. FTC scratch. 3 m. nyerve.

XII. 1 angol mides junior sikátus. 1. Fischer Márton MTK 5 p. 2. Wrabek Ede ESC. 3. Vass Károly MTE. — 6 m. nyerve, 30 m. harmadik.

XIII. 1000 m. sikátus, ifjúsági. 1. Kovács L. MAC 2 p. 55.4 mp. (Ifjúsági rekord). 2. Pécsáros Lukács ESC. — 3. Lukács Simon MTK. — 4 m. nyerve, 2 m. harmadik.

XIV. 8-szr 100 m. ifjúsági staféta futás. 1. MTK a (Leitersdorf, Weinreb, Blaski, Markó, Fischer, Farkas, Szabó, Rosenfeld) 1 p. 39.4 mp. 2. BPTTSE. 3. MTK b). — 30 méterrel nyerve.

XV. Két angol mides ifjúsági hendikep. 1. Kalocsay Sándor MTK 180 m. e. 11 p. 8.8 mp. 2. Szécsi Ottó MTK 150 m. e. 3. Klich Ferenc MTK 220 m. e.

2. A Törökvis Sport Egyesület ország- uti gyalogló- és futóversenye.

A TSE a MASZ megbízásából a gödöllői országuton megrendezte Magyarország 30 kilométeres gyalogló bajnokságát s ezzel kapcsolatosan egy 5 kilométeres futóversenyt. A gyaloglóbajnokság győztese nagy meglepetésre ifj. Ripszám Henrik, a Munkás Testződé Egyeslet törökvis, fiatal tagja lett, míg a favorit Páxián és Mazák még ezt a közepes tempót sem állva végte, 20, illetve 17 kilométer legyaloglása után feladták. Az 5 kilométeres

zalomnak, mert 100 méteren biztosan, 200 m. pedig egyenesen fölfelé nyerte le az angolokat.

Viszont az angol sport igen szép sikerhez jutott G. Nicol révén az egyenlege és fél méterrel, főleg ez utóbbit igazán impozáns végeredményt láttunk tőle. Rég látott jó eredményt végződött a verseny, melyben Szakáll, ez a rohamosan feljavult fiatal athléta hajszál híján legyőzte rekordor bainokunkat.

Az angolokon kívül részt vett a viadalon két jóképességű német athléta, Mickler és Riemekasten, is, kik azonban semmi különöset sem produkáltak.

A verseny rendezése elég jó volt, de jövőben a FTC-nek mentesíteni kell hasonló nagy-

cél előtt Savnikai spurtha fog s előnyre tesz szert, de Palotai fokozatosan behozza az előnyt, mire Savnikai a versenyt feladja. Husz méterrel nyerve, öt méterrel harmadik.

VI. 4-szer 100 méteres staféta futás labdarúgók részére. 1. FTC (Korödy, Payer, Weinber, Schlosser II.) 48.2 p. 2. MAC. 3. Tata-bánya. — Harom méterrel nyerve, öt méterrel harmadik.

VII. Negyed angol mérőldes sikátus. 1. G. Nicol (Polytechnic Harriers London) 51 mp. 2. Riemekasten (SC Komet, Berlin). 3. Brandl B. MTK. — 15 m. nyerve.

VIII. Diszkoszvetés. 1. Nyilassy Károly BTC 38.7 cm. 2. Fleck Samu BTC 37.48 cm. 3. Mudin István MAC 36.95 cm.

IX. 100 m. sikátus. 1. Jankovich István Magyar AC 11 mp. (Országos rekord). 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. Ondrus István MTK. 4. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). — Fél méterrel nyerve, 2 méterrel harmadik, mellet negyedik.

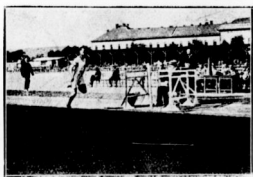
X. Rúdgrás hendikep. 1. Széll Bálint BEAC 292+50=342 cm. 2. G. Mickler (Charlottenburger SC) 292+40=332 cm. 3. Mertl Gyula FTC 274+45=319 cm.

XI. Gerelyvetés. 1. Kovács Miklós (álnév) AC 50.78 cm. 2. Szakáll Maté Magyaróvári AC 50.66 cm. 3. Mudin István MAC 52.10 cm. Kovács verseny után középgálassal 5488 cm-t dobott.

XII. 800 méteres sikátus. 1. G. Nicol (Polytechnic Harriers, London) 2p. 2.6 mp. 2. Mickler G. (Charlottenburger SC). 3. Palotai Ottó FTC. 2 méterrel nyerve, tíz méterrel harmadik.



D'Arcy, Applegarth, Nicol, Mickler.



Nicol győz 400 méteren.



Palotai győz 1000 méteren.



Footballisták stafétája. Győz FTC.

szabású versenyét oly hosszadalmas és alacsony nivóú versenyismárgóktól, mint pl. a rudgró hendikep volt.

IV. 110 m. gátútas. 1. Kovács Nándor FTC 17.2 mp. w. o. — Kovács 4 gátat döntött.

V. 1000 m. sikátus. (Bajnokok kizárva). 1. Palotai Ottó FTC 2 p. 41 mp. 2. Thien-schmidt Ede FTC. 3. Fábán Vilmos MAC. Palotai vezet Savnikai előtt, 300 méterrel a

Részletes eredmények a következők:
I. 100 méteres junior sikátus. 1. Fábán Vilmos MAC 11.6 mp. 2. Wurrer Lajos FTC. 3. Podolszky Géza BEAC.

II. Súlydobás junior. 1. Németh Gyula Szolnoki máv. SE 1087 cm. 2. Kéry Jenő MAC 1050 cm.

III. Diszkoszvetés junior. 1. Lux Kornél FTC 3412 cm. 2. Mertl Gyula FTC 3290 cm.

IV. 110 m. gátútas. 1. Kovács Nándor FTC 17.2 mp. w. o. — Kovács 4 gátat döntött.

V. 1000 m. sikátus. (Bajnokok kizárva). 1. Palotai Ottó FTC 2 p. 41 mp. 2. Thien-schmidt Ede FTC. 3. Fábán Vilmos MAC. Palotai vezet Savnikai előtt, 300 méterrel a



800 m. finis. Nicol—Mickler.

futást a most nagy formában levő Bán könyver nyerte.

Részletes eredmények:
1. 30 kilométeres gyalogló bajnokság.

Bainok: ifj. Ripszám Henrik MTE 3 óra 7 p. 05 mp. — 2. Bihari János MTE 3 óra 10 p. — 3. Id. Ripszám Henrik MTE 3 óra 14 p. 31 mp. — Gyenge eredmény.

Részletek: 10 km. — Ripszám, Páxián Mazák 57 p. 40 mp. 15 km. — Páxián 1 óra 25 p. 20 mp. 25 km. — Ripszám 2 óra 29 p. 42 mp.

II. 5 kilométeres sikátus. 1. Bán Kálmán MAC 17 p. 18.5 mp. 2. Wohrlak Vencel MTE 17 p. 49 mp. 3. Leitner Sándor BAK. 4. Béke János TSE.

3. A Ferencvárosi Torna Club nemzet- közi versenye.

A tartalmas program s a gyönyörű idő hatalmas, mintegy 4000 fónyi közönséget csalt si az Üllői-uti pályára.

A FTC meg lehet elégedve versenye erkölcsi s anyagi sikerével. Igaz ugyan, hogy az aradi verseny elvonta a MAC gárdájának egy jelentős részét s a többi társversenyt pedig szinte feltűnően tartózkodtak a részvételől, de azért a nagyszabású programnak volt néhány száma, mely örösi sportérteklét birt s amely örökre felidőztetelné tette azt az emlékeztetést delután a szemtanúknak.

A főeredőkés természetesen a körül forgott, hogy Jankovich, a legjobb magyar sprinter, hogy állja meg a sarat D'Arcy-val. Aniaja elismert legjobb rövidfutójával, amelyben, a MAC kitűnő futója a legteljesebb mértékben megteleit a beléje helyezett nagy bi-

XIII. 200 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 22.6 mp. (Országos rekord). 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XIV. 1 angol mérőldes gyaloglás. 1. Drubina István FTC 7 p. 27.6 mp. 2. Fekete Mihály ESC. Drubina 25 méterrel győz Pesti MTK ellen, ki öt méterrel nyert Feketét, de a zsűri Pesti tisztalán gyaloglás miatt dtsqua lifkálta.

XV. Távolrúgás. 1. Schmidt Gusztáv MAC 649 cm. 2. Kovács Nándor FTC. 624 cm. 3. Kell Kornél BEAC 619 cm.

XVI. 300 méteres sikátus hendikep. 1. Lovass Antal MAC 100 m. e. 9 p. 27.6 mp. 2. Gergely Sándor BEAC 180 m. e. 3. Mickler G. (Charlottenburg, SC) scratch. Főfőnyesen nyerve Lovass scratchről is nyert volna, mert Mickler semmit sem huzott rajta. Riemekasten feladta.

XVII. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XVIII. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XIX. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XX. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXI. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXII. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXIII. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXIV. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXV. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXVI. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

XXVII. 100 méteres sikátus. 1. Jankovich István MAC 10.6 mp. 2. F. H. A. D'Arcy (Polytechnic Harriers, London). 3. W. R. Applegarth (Polytechnic Harriers London). Jankovich elejétől vezet s előnyt tolyton nagyobbita, két méterrel biztosan győz, két méterrel harmadik.

voltak harmadszor — s utoljára — megvédendők.

A gyenge vidéki konkurrencia ellen ez perze könnyen sikerült.

100 yard Szobotaának 10 m-pet mértek, ami teljességgel hihetetlen eredmény, már csak azért is, mert a rövid távra csak másodklasszus Déván egy méterrel volt második, de főleg azért, mert Szobota eddig még soha sem tudta vidéki nagy formáit Budapestén, az eismeret nagy futókkal szemben bebizonyítani. Vidéken különben gyakran mérnek 10 m-pet, hisz Temesváron pünkösdkor Jankovichnak szintén 10 m-pet volt az ideje.

100 yarda 10 m-pet, nagy idő, meg Angliában és Amerikában is; Magyarországon ma csak egy futó érheti ezt el az eddig mutatott formák alapján s az csakis — Jankovich.

Jankovich diszkoszban, Mudin Inre súlyban fényes eredményt ért el.

Részletes eredmények:

I. 100 yard. sikátús. 1. Szobota Ferenc KAC 10 m-pet. 2. Déván István MAC. 3. Duffner János ATK. Egy méterrel nyerve.

II. Diszkoszvetés. 1. Ulajky Rezső TAC 4153 cm. 2. Rácz László MAC 3798 cm. 3. Mudin Inre MAC 3603 cm.

III. Súlydobás. 1. Mudin Inre MAC 1335 cm. 2. Ulajky Rezső TAC 1235 cm. 3. Rácz László MAC 1208 cm.

IV. 120 yardas gátútatás. 1. Horner Andor MAC 16,6 m-pet. 2. Mészáros Béla ATK. Három méterrel nyerve.

V. Súlydobás. 1. Rácz László MAC 5225 cm. 2. Ulajky Rezső TAC 4951 cm. 3. Mudin Inre MAC 4807 cm.

VI. Egy angol mérőföld sikátús. 1. Antal János MAC 4 p. 44 mp. 2. Kiss Gyula ATK. 3. Horváth Gyula ATK. Tizenöt mp. nyerve.

VII. Távolugrás. Szobota Ferenc KAC 6,44 m. 2. Panigay Lajos ATK 5,82 m. 3. Rudugrás. 1. Rudugrás Kálmán MAC 3,35 cm. 2. Szemere János MAC 3,25 cm. 3. Deutsch Antal NKAC 2,80 cm.

IX. Negyed angol mérőföld sikátús. 1. Déván István MAC 54 mp. 2. Mészáros Béla ATK. 3. Béla Gyula TAC. Ot méterrel nyerve.

X. Pontverseny az AAC vándorjárdán. 1. MAC 15 pont. 2. ATK 13 pont. 3. TAC 7 pont.

XI. 100 yardos junior sikátús. Két előfutam után 1. Pielmayr Artur AAC és Veszelovics Mihály NKAC. 3. Rex Ernő SZAC 11½ mp.

XII. Magasugrás junior. 1. Pielmayr Artur AAC 165 cm. 2. Panigay Lajos ATK 160 cm. 3. Borszicski Ferenc AAC 155 cm. 5 induló.

XIII. Fél angol mérőföld sikátús (junior). 1. Nagy Sándor AAC 2 p. 16½ mp. 5 yardal nyerve. 2. Herczeg Rezső AAC. 3. Vámos Béla NKAC. 5 induló.

XIV. Rudmagasugrás (junior). 1. Szemere János MAC 305 cm. 2. Gencsy Béla AAC 272 cm. 3. Deutsch Antal NKAC 251 cm. 4 induló.

5. Ferencvárosi Torna Club ifjúsági versenye.

Ez a verseny szeptember 9-én délután folyt le az Úllói-utói pályán. Ezeneken megemelték az eredménye az ifjúsági gátútorokor megávitása.

Részletes eredmények:

I. 100 méteres sikátús junior. (9 induló.) Két előfutam után a döntőben: 1. Sajó László DTE 12 mp. 2. Pilinszky Tibor BTC. 3. Békés Zoltán DTE. Fél méterrel nyerve, egy méterrel harmadik.

II. Távolugrás. (3 induló.) 1. Széll József FTC 583 cm. 2. Cziglár István MAC 582 cm. 3. Fricsovsky Gyula III. ker. TVE 569 cm.

III. Diszkoszvetés hendikep. (4 induló.) 1. Pilinszky Tibor BTC sikátús 3280 cm. 2. Blaskits Henrik MKT 2690—2770—2960 cm.

VI. 100 méteres gátútatás. (2 induló.) 1. Stólmár Károly FTC 16,5 mp. (Ifjúsági rekord!) 2. Sturka Károly FTC.

V. Gerelyvetés. (5 induló.) 1. Tokay Jenő BBTE 3824 cm. 2. Pilinszky Tibor BTC 3563 cm. 3. Darvas István Szolnoki Máv. SE 3411 centiméter.

VI. Negyed angol mérőföld sikátús junior. (7 induló.) 1. Slovák Lajos BTC 58,2 mp. 2. Stólmár Károly FTC. 3. Telmányi Gábor BEAC fémletről nyerve, mellé harmadik.

VII. 4×100 méteres junior staféta. (2 induló.) 1. FTC 50,4 mp. 2. MAC.

6. KAOE kizárásos versenye.

A KAOE a szorosan vett másodklasszis rézszeré iri verseny, kizárva belőle mindenki, aki bajnokságban már helyezve volt. A verseny szeptember 10-én a Margit-szigeti pályán zajlott le s nagyszámú résztvevővel diszcedhetett. A kiírás nem határozta meg pontosan, hogy mily bajnokságok helyezetti vannak kizárva; józan észsel nem lehetett másképp értelmezni, minthogy minden bajnokság számít s a legjobb egyet úgy is nevezték. A vitázás azonban utólag nagy értelme van, hogy az országos bajnokságok helyezetteit zárta ki, a többi indulni engedte, ezt az elhatározást azonban titokban tartotta, miattal egyes klubok, így főleg az MKT, KAC és FTC érzékenyen károsultak.

A propozíciók így croszkajbajjárása esetén a legjobb Öndus, Palotai, Schmidt, Rácz László, Fabian stb. mind résztvehettek volna a verseny egész másképp nézett volna ki. A MASZ képviselője a verseny előtt óvást jelentett a propozíciók be nem tartása miatt s Fácinek, aki a cseh bajnokságban s Thomka, aki a fősoklati bajnokságban helyezve voltak, mind a valóságosság szerint clesnek helyezték. Fácinek a három angol rekordort akart javítani, de ez a nagy szél miatt nem sikerült, stó ideje igen gyenge volt. A 100 y és távolugrás jó eredményeit az erős hát-szél magyarázza.

Részletes eredmény:

I. 100 y. sikátús. 1. Rády Vilmos BPTTSE 10,4 mp. 2. Altmann Ignác SpLc. 3. Kósa József MAC 11,2 mp.

II. Fél angol mérőföld sikátús. 1. Savniky Teofil BPTTSE 2 p. 10 mp. 2. Krausz Árpád MKT. 3. Perényi Lajos MAC.

III. Súlydobás. 1. Rády Vilmos BPTTSE 10,49 cm. 2. Kéry Jenő MAC 10,34 cm. 3. Holota János ESE 9,95 cm.

IV. Negyed angol mérőföld sikátús. 1. Fischer Marton MKT 55 mp. 2. Ullrich Pál KAOE 3. Földy Ferenc BTC.

V. Diszkoszvetés hendikep. 1. Müller Sándor KAOE 2590+1100=3690 cm. 2. Merti Gy. FTC 3000+650=3650 cm. 3. Fleck Samu BTC scr. 3004 cm.

VI. Távolugrás angol mérőföld sikátús. 1. Fácinek Rezső PTE 16 p. 54,4 mp. 2. Thomka Aron BELC. 3. Leitner Sándor BAK.

VII. Távolugrás. 1. Kósa József MAC 654 cm. 2. Háber Antal BTC 612 cm. 3. Fleck Samu BTC 610 cm.

VIII. 120 yardas gátútatás hendikep. 1. Stólmár Károly FTC 17 mp. w. o.

IX. Gerelyvetés hendikep. 1. Lux Kornél FTC scr. 4992 cm. 2. Kauts Lajos ESE 4000+750=4750 cm. 3. Holota János ESE 3702+400=4102 cm.

X. Egy angol mérőföld sikátús. 1. Fácinek Rezső PTE 4 p. 54,4 mp. 2. Horváth János MAC. 3. Gergely Sándor BEAC.

XI. 220 yardas hendikep. 1. Krausz Armin MKT 12 p. 5,76 m. 2. Blau József OTE 14 m. e. 3. Schlosser József FTC 13 m. e.

XII. Rudugrás hendikep. 1. Tóth Sándor BEAC 284 cm. scratch. 2. Merti Gyula FTC 266 cm. scratch. 3. Holota János ESE scratch 251 cm.

XIII. 200+200+400+800 méteres olimpiasi staféta. 1. BPTTSE (Szemes, Rády, Hámos, Savnik) 12 m. e. 7,26 m. 2. BAK. 3. BAK.

XIV. Magasugrás. 1. György Ferenc BAK 165 cm. 2. Studnicka Pál ESE 160 cm. 3. Gálly Béla MAC és Mándy János FTC holtversenyben 155 cm.

XV. Pontverseny. 1. BPTTSE 20 pont. 2. MAC 16 és fél pont. 3. PTE 10 pont.

—

7. A Wiener Athletiksport Club nemzetközi versenye.

A WAC ezidei őszi versenye bővelkedett a szenzációkban. D'Arcy révéná Jankovichet felett. Lovass fényes futása Kwietonnal, az MKT staféta győzelme a MAC felett s Cast but nem least Kovács gerelydobás rekordorind veresége s az öreg Mudin fényes eredménye

hosszu ideig emlékeztetessé fogják tenni ezt a versenyt. Jankovich mindeket versenyben rosszul jött el a startól s bár fényesen fejnyomult, mégsem győzhette, mert utoljára karmly 10 is, egy D'Arcynak előnyt nem adott. A stafétatűtés egészen kabaréjellegű volt. Ki-mért pályáról szó sem volt, senki sem tudta, honnan indult, a versenyzők még javában tanakodtak, hogy hova álljanak, mikor az éji horkolban már eldőrdült a lövés. Az MKT emberei élelmessébebe szalt s Ondrus 10 m. előnyrel váltotta Szolait, amit persze már nem lehetett behozni.

100 méter. 1. D'Arcy PHL 11 mp. 2. Jankov. 2. Jankovich 10 mp. 3. Applegarth. 4. Ondrus. Fél m. nyerve — Rácz Vilmost a BEAC el-elte bevenezni

100 méter. 1. D'Arcy PHL 11 mp. 2. Jankovich MAC. 3. Applegarth. Mellé nyerve. 400 m. 1. Nicol PHL 51,9 mp. 2. Szeremhegyi MAC. 3. Kappler WAC. 7m. nyerve.

1500 m. 1. Mickler CHSC 4 p. 22,2 mp. 2. Mayer WAC. 3. Riemekasten SC Komet.

5000 m. 1. Lovas MAC és Kwieton WAF holtversenyben 16 p. 42,2 mp. 3. Hack WAC.

1-szer 100 méteres staféta. 1. MKT 44,6 mp. 2. MAC.

Meghívási staféta. (500+300+200 m.) 1. Polytechnic Harriers London (Nicol, D'Arcy, Applegarth) 2 p. 17 mp. 2. Német csapat (Mickler, Riemekasten, Ketterer).

110 m. gát. 1. Kovács FTC 16,2 mp. 2. Horner MAC. Mellé nyerve.

Magasugrás. 1. MAC 1,75 m. 2. Sághegyi PTE 150. 3. Schmidt MAC.

Távolugrás. 1. Schmidt MAC 6,58 m. 2. Franzl WAC 6,36 m. 3. Kovács FTC 6,31 m. Rudugrás. 1. Szathmáry MAC 3,42 m. 2. Franzl WAC 3,32 m.

Gerelyvetés. 1. Mudin István MAC 56,90 m. 2. Sághegyi PTE 53,21 m. 3. Kovács (álnév) 50,05 méter.

Diszkoszvetés. 1. Tronner WAF 40,65. 2. Nyassaj DTE 40,32 m. 3. Schmidt MAC.

Pontverseny. Mühlhauser-díj. 1. MAC 22½ pont. 2. WAC 11 pont. 3. MKT 3 pont.

HIREK.

A KEAC pályamegnyitő versenyén a MAC teljes gardája indul. Jankovich, Peczó, Déván, Szeremhegyi, Antal, Horner, Szabó, Rácz, Mudin István, Czuppon és Guszmay fogják a kek-sárga színeket kincses Kőszölvárot bemutatni. Jövő vasárnap a MAC gárda a BEAC-nál induló 13 ember kivételével tömegesen indul Nagyváradon az ottani remek sporttelep megnyitó versenyén.

Jankovich István önkéntesi évét Budapestén fogja leszámolni s remélhetőleg a MOB hatatos közbenjárása révén a jövő évben az olimpiát elött hosszabb szabadságot fog kapni hogy formája szempontjait képviselhesse a magyar színeket Stokholmban.

A Silberer-díj. Humoros eszt történt a WAC minapi versenyén. Rácz Vilmos felutazott, hogy megküldje a Silberer-díjat, melyet most utoljára nyert volna, de mikor a startnál megjelent, kislúgt, hogy a BEAC egyáltalán be sem nevezte. A nevezések körül a BEAC hiteltelenség, indolenciája közismert dolog. Aki már rendezett indolenciát, az mind tapasztalhatta, hogy a BEAC nevezést későbbre időben le nem ad, kidehaza a társalgélek loyálisán révén még csak cibolgot az utolsó percben telefonica vagy messenger boy utján leadott nevezéseivel, de mint a bécsei eszt mutatja, kiűldönd megíti a bokáját. Még szerencsése a BEAC-ak, hogy éppen most esedék meg vele ez a kalambur, mikor Rácz indulása esetén sem nyerte volna meg a díjat, mert a klub-dolgozat az, hogy Rácz nem is tudta a klubvezetőség mulasztásáról, mert feltárazott Bécsebe, vagy tán azt hitte, hogy ott is oly előzőeknyek lesznek vele szemben, mint itt-hon?

A Magyar Athletikai Club által Budapestén 1911. évi október 10-én, délután 3 órákor a MAC Szent-margitszigeti sporttelepen rendezendő nemzetközi atletikai viadal feltétele: Nevezési határidő 1911. szeptember 10. 25. Nevezések a Magyar Athletikai Club címére küldendő (Budapest, III., Szent-margit-

szigeti sporttelep). — 1. 100 yardos sikfutas. Király-díj. 2. Negyed angol mides sikfutas. Andrassy Géza gróf díja. 3. Egy angol mides sikfutas. Budapest székesőfőváros bajnokságáért. Coburg hg. díja. 4. 4-szer 100 méteres sátafutas. 5. 120 yardos gátfutas. Szokolyi-serleg 6. Sulydobás. Államdíj. 7. Magasugrás. 8. Távugrás. Budapest székesőfőváros bajnokságáért. Dáni vendördi. 9. Diszkoszvetés. Jemő főherceg díja. 10. Rúdlugrás. Porzsoi Ernő vendördiáért. 11. Fél angol mides sikfutas. Tiszteletdíj. 12. Három angol mides sikfutas. Tiszteletdíj. 13. 220 yardos sikfutas hendikep. József főherceg díja és tiszteletdíj. 14. 300 yardos sikfutas hendikep. Ifj. Wetzsl György díja. 15. Gerelyvetés (svéd). Tiszteletdíj.



Az ünnep és vasárnap eseményei.

Pénteken is, — vasárnap is teljes erővel küzdöttek a csapatok. Holmóktérben áll a NSC kiváló szereplése. Most meg a Török-vest verte el a Kupában Pécsset. Óminózus szerencse, mert a Szitkúgyi révén így gyűjti a fejeze az édek-elleneségeket.

Végre a Ferencváros is mutatott szép formát a III. kerületik ellen. A beadott től jól mind csodaszép volt és méltó a bajnokcsapat klasziszához. A két félrelőtti tizenegyes azonban még mindig azt mutatja, hogy a csapat nem elegendő fitt.

Dicsérlettel emlíkezhünk meg még a BAK szerepléséről. Kiforrott szép játéka nagy reményekre jogosít. Egy bizonyos: nyugodt önbizalom honol a csapatban, amit a Ferencvároson túl egyik sem mondhat el magáról.

A BTC működése újabb csodákat keltett. Hasonlóképpen a MAC is, ahol igazában csak Sárközy javulásáról adhatunk számot. Bodnár, aki különben is rossz színben van, egyelőre nem találta meg saját magát és a kellő összhangot a csapatával.

A III. kerületiek — az új elsőosztályú csapat — sokkal ügyesebb taktikuskoknak bizonyulnak a pályán kívül. Elszántan mentek a FTC ellen. Háromszor annyit mozgott a csapat minden embere, mint a Ferencvárosé. De aztán össze is esett — pláne, hogy első osztályba való staminája sincsen. Hiába, a telkesedés mellé kell egy kevés technikai tudás is.

HIRKE.

A Szitkúgyi ízeitelmek. Régi vice, hogy időről-időre a világ skandalumokat követel. Az se mai közmondás, hogy aki másoknak vermet és, lecsik a fáról. Lám, lám, a Bodnár úgy hullámait még a parton morajlanak (a rossz) májuk állítják, hogy gyors elintézésben oroszán része volt a fenyegetésen közeledett Szitkúgynek és máris ugyanabban a hajóban evez a NSC, mint amiben annak idején annyi balsors és keserv között a MAC.

Azaz hogy, dehogyan is abban! Sokkal csúnyább! Mert a MAC-ra senki sem fogta rá, hogy valaha driblikkel iparkodott volna Bodnár igazoltatni, — a NSC embereire pedig ezt harsogva kiabálják.

Az eset eleje azonban egyforma. Bodnárt ép úgy kizárták annak idején a NSC, mint a hogy kizárták Szitkúgyt a Győri Egyetértés. Az ok mind a két alkalommal egészen magán jellegű, aprólékos klub ügy volt. S most a nemrég magaslóvont új NSC ugyanolyan finom füstfala hangon, ugyanazt a megindítóan becsületes védelmet fuja, a Szitkúgyi érdekében, amit a Bodnár védői daloltak a NSC ellenében.

Ami azon túl jön, az már csúnyább. Burkolva gyanúsítják a szövetség főtitkárát és a titkárt

(mert óminózusan egy klubból : a NSC-ból valók), hogy hatalmi erőszakkal tették lehetővé a Szitkúgyi igazolását.

Mi a következőket konstatáljuk :

1. A MTK-nak éppen úgy faj a NSC-tól kapott vereség, mint annak idején a Zsák úgy a FTC-nak, ami szintén csak a megmentendő két pont körül forgott. És milyen erkölcsellennek mondhat akkor a FTC eljárását!

2. A jelenlegi bizonyítékok nem mutatják sem Sugár, sem Steiner bűnösségét. Ehhez valaminek több kell, mint amit a hétfői intézőn a vádlók produkálni tudtak.

3. Igaza volt Steinernek, mikor a vétért vetkét azért, hogy klubokon kívül annak állani.

4. A NSC-nak kisebb lenne most a baja a Szitkúgygyel, ha annak idején a Bodnár kérdésében nem másszolt volna fő a fára.

Pénteki eredmények.

Mérkőző egyletek	Mérkőzés neve	Pálya	Ered.	Bíró
BAK—TTC	I. o. bajnoki	Milenáris	5 : 2	Izsó
MAC—BTC	"	Margitsziget	1 : 1	Gorszky
URAK—Litografia	II. o. bajnoki	Mező-utca	10 : 9	Wellisch
UTE—JAC	"	Népsziget	6 : 1	Havas
FSC—FIÁK	"	Mező-utca	3 : 0	Christ
KAOE—VAC	"	Soroksári-ut	6 : 0	Lucius
BTC—MAC II	szöv. díj	Margitsziget	2 : 0	Schreiner
UTE—JAC II	"	Népsziget	5 : 0	Havas
MTK—33FC	barátságos	Milenáris	4 : 0	Fehérv
FTC—MAFC	"	Üllői-ut	8 : 0	Sugár
Hungária—Soroksár	"	Soroksár	5 : 0	Vámos

Vasárnap eredmények.

FTC—III. ker. TVE	I. o. bajnoki	Üllői-ut	5 : 1	—
Föv. TC—Erzsébeti. TC	II. o. bajnoki	Amerikai-ut	2 : 0	Schärf
BTK—FLISE	III. o. bajnoki	Erzsébetfalva	6 : 0	Weisz
MT Kör—Zuglói SC	IV. o. bajnoki	"	2 : 1	Schreiner
Pallas TC—TSC	"	Amerikai-ut	1 : 0	Wellisch
Ékszer. SE—Vas-és fém munk.	"	Mező-utca	3 : 0	Schreiner
MTK—NSC	I. o. szöv. díj	Millenáris	3 : 1	Sámul
FTC—III. ker. TEVE II.	"	Amerikai-ut	8 : 1	—
MAC—33FC II.	"	Erzsébetfalva	1 : 0	—
Föv. T. Kör—ETC	II. o. szöv. díj	Amerikai-ut	2 : 1	Schärf
BTK—FLISE	III. o. szöv. díj	Mező-utca	4 : 3	Weisz
Testvériség—MAV. gépgyár II.	"	Üllői-ut	3 : 0	—
TSC—Pallas TC	IV. o. szöv. díj	Margitsziget	2 : 2	Wellisch
Ékszer. SE—Vas és fém munk. SE	"	"	1 : 0	Schreiner
USC—Erzsébetfalva MTE II.	"	Erzsébetfalva	3 : 0	—
MAC—UTE	kupa	Üllői-ut	1 : 0	Hajós
33FC—OFC	"	Vörösvári-ut	6 : 0	Wellisch
MAV gépgy. SE—VAC	"	"	1 : 1	"
URAK—Testvériség	"	Népsziget	7 : 2	"
KAOE—Kispesti AC	"	Margitsziget	2 : 0	Turi
BEAC—Keve SE	"	Lágymányos	3 : 1	Bíró
BTC ifj.—KAOE ifj.	UTE sorleg	Soroksári-ut	5 : 2	Szűsz
FTC ifj.—III. ker. TVE ifj.	"	Vörösvári-ut	3 : 0	Friedmann
TTC ifj.—NSC ifj.	"	Amerikai-ut	1 : 1	Schreiner
UTE ifj.—JAC ifj.	"	Népsziget	11 : 0	Bíró
BTC ifj.—KAOE ifj. II.	"	Ráday-ut	6 : 2	—
FTC ifj.—Testvériség ifj. II.	"	Üllői-ut	3 : 0	Tóth
MTK ifj.—NSC ifj. II.	"	Millenáris	5 : 1	Konrád
UTE ifj.—JAC ifj. II.	"	Népsziget	7 : 0	—
NSC ifj.—TTC ifj. I.	"	Amerikai-ut	1 : 1	Schreiner
BFC—ITE	ifjúsági bajnoki	Erzsébetfalva	3 : 2	Mezei
III ker. TVE—Kispesti SC	"	Soroksári-ut	3 : 0	Friedmann
MLK—Viktória I.	"	Indóház-utca	8 : 0	Schüller
MLK—Viktória II.	"	"	1 : 0	"
ITE—BSC II.	"	Erzsébetfalva	0 : 0	Mezei
Erzsébeti. Munkás TE—USC	"	"	2 : 1	Farkas
Haladás FC—Kőbányai SE I.	"	"	3 : 3	Sebők
Kőbányai SE—Haladás FC II.	"	"	2 : 1	"
Bélvárosi SC—Budai ISK I.	"	"	3 : 0	Virág
Bélvárosi SC—Budai ISK II.	"	"	1 : 0	"
Szentlőrinc AC—Atilla SE I.	"	"	7 : 0	Mezei
Bélvárosi AC—Hungária FC I.	"	"	3 : 0	"
Bélvárosi AC—Hungária FC II.	"	"	1 : 0	"
BSC—Amateur AC	"	"	1 : 1	"

Vidéki eredmények.

NSC—Törökves SE	kupa	Pécs	3 : 1	Izsó
Győri ESC—Pozsonyi VLE	bajnoki	Győr	6 : 0	Koch
Miskolci MTE—Debreceni MTE	"	Miskolc	5 : 1	Klein
DTE—Nagyvárdi SE	"	Debrecen	19 : 0	Palócz
Miskolci SE—NAC	"	Nagyvárd	5 : 1	Puskás
Ujvidéki AC—Nagykikindai AC	"	Nagykikinda	1 : 0	Filkorn
Szegedi AC—Temesvári KSE	"	Szeged	4 : 0	Szász
Monori SE—Szolnoki SC	"	Kecskemét	1 : 0	Dr. Rohonyi
Kecskeméti AC—Soroksári AC	"	"	4 : 0	Rossmann

Az olimpiai kiküldetés érdekében nagy arányú akció készül az ismert jótékony-pósta-bélyegek létesítésével. Hiszünk, hogy a kelő pénz alapot csakugyan megteremtí az ügyes ott.

A hétfői közgyűlés csakugyan kimondta, hogy a másodosztályú létszáma nem lehet több tíznél. Ur! Istén! Micsoda verekedések lesznek itt majd a helyekért!

A Mező-utcai pályán szerencsénem ismét megkezdődött a körpótlással egybekötött egyéti késelő-ünnepélyek. A pofonok még nem jöttek, mert a szövetség ele fognak kerülni.

A berlini Viktoria nem jön Budapestre.

A Szombathelyi Sport Egylet mérkőzésel. Szept. 8-án: SzsE II.-Székesfehérvári Déli Vasút SC 7:1 (5:2). Bíró: Geiszler MTK. — SzsE III. — Törökvesz. munkás önképzőkör 4:2 (2:1). Bíró Tomva. 3000 néző. Az első csapatnak Sopronnal kellett volna játszani, de Sopron lemondta s így az első csapat mérkőzése nélkül maradt. — Szept. 10-én: SzsE I. — Rápíd, Gráz 4:2 (3:1). Bíró: Geiszler MTK. 4000 néző. SzsE4 tartalkellő játszott.

Kassai AC—Sportowy Klub „Czarni” (Lemberg) 3:1. F. hó 8-án Lembergben mérköztek a kassaiak, hol a szép számban megjelent közönség lelkes ovációban részesítette őket. A Czarniak csapata tavasz óta nagyot fejlődött, ez csatársora a kapu előtt tehetetlen. A kassaiak erős tempót diktáltak, melyet a Lembergiek csak az első félidőben tudtak átvenni és ha az abszolút egyenlőre nem mőz el, sok hibát, a kassaiak győzelmébe pompálóbb lett volna. — Folyó hó 10-én revans mérkőzése volt a két csapatnak, mikor is a lengyelek nem csak teljes tudásukat, hanem testi erejüket is igénybe vették, melyet a teljesen tehetetlen bíró megakadályozni nem tudott. Egész napi esőzés után, félidőzt pályán 3:1 arányban nyerték meg a lembergiek a mérkőzést, melyre a kassaiak minden egyes játékosra sürített állott ki. A kassaiak — bár gyengébb játékokat produkáltak, mint az előző mérkőzésen — a második félidő utolsó 20 perce alatt azonban a Czarniak csak védelemre szorítkoztak s kitűnően védő kapusuknak köszönhetően csak, hogy a mérőzést megnyerték.

A Federation International de Football Association tagszövetségeinek kötelekibe ez időszert a következő országok elismert szövetségei tartoznak: Ausztria, Belgium, Dánia, Anglia, Finnország, Franciaország, Németország, Magyarország, Írország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Norvégia, Skócia, Dél-Afrika, Svédország, Svájc, Wales; összesen 19 ország van tehát képviselve.

Új sportklub. A nyár folyamán új sportklub alakult a főváros környékén „Cinkota—Mátysföldi Sport Klub” címmel. A sportklub székhelye Mátysföldön. Alapítója Friedrich István gépnyáros, a MLSZ-nek volt főpénztárosa és a MAFC-nak volt alelnöke és kitűnő halásza. A klub football szakosztálya a nyár folyamán szép sikerrel működött és a mátyásföldi pályán nagy közönség előtt számos mérkőzést rendezett. A klub tennisz-szakosztálya több győzőri betonpályával rendelkezik és e napokban bonyolították nagy sikerű nyári tenisz-versenyt. A klub a MLSZ-be is belép, játékosait igazoltatni fogja, de bannoksgáért játszni nem fog.

Ötletes punasz. Weinber János levelet intézett a MLSZ-bez, amelyben elpanaszolta, hogy a két héttel ezelőtt tartott FTC—NSC mérkőzésben bántó viselkedést tanúsított vele szemben Burján, az NSC kapusa.

Preislinger-vándorj. Az Aradi Athletikai C. minap elhunyt tagjának emlékére vándorjait alapít.

A Vörösvári-utí pályát az ÖTE a múlt héten rendbehozták.

A Ferencvárosi Sport Club felosztásáról forgalomba hozott hírek nem felelnek meg a valóságnak.

A Törökvesz. utóthona az Indóház-utcai pályára lesz, amelyet egy évre tréning céljaira kibérelt. A Törökvesz. a pályát saját költségén kiegészített, a nézőhelyet padokkal látki el, úgy, hogy mérkőzésekre is alkalmas legyen.

Az URAK új football intézője Fischer Mihály lett. Címe: Rákospalota, Eötvös-utca 36. Két régi játékos, Górszky Tivadar és Grünwald Miksa tett bírói vizsgát a múlt heten.

Az FTC Lembergbe küldi második csapatát szeptember 17-én.

Az FTC Németországban tesz a télen tartat. A terv szerint Lipcsé, Berlin és Hamburg lesz az állomás. Az uttér meg vélegében nincsen kidolgozva, fixirozva még csak az van, hogy a tura december 24-től január 1-ig tart.

Karlsbadi csapat Budapestén. Az Internationale Sport Club Karlsbad november 1-én és 2-án Budapestén játszik a FTC-vel és még egy másik — eddig még nem határozott — első osztályú csapattal.

Németország—Ausztria reprezentatív csapata mérkőzött a drezdai híjénál kiállítás sport-pályáján. A két csapat ezuttal másodikszor találkozik. Ezzel izben 1908. június hó 7-én Ausztria 3:2 arányban győzött; az osztrákok ezuttal 2:1 arányban ismét győztek, dacára annak, hogy nem a legjobb játékosokkal vették fel a küzdelmet (Müller—Popovics, Tekusch II.—Cimera, Swatosch, Tekusch, Little, Schmeiger, Schwarz, Neumann, Spindler). A vezető gólt Ausztria rugja; Neumann szivtó labdát a 20-ik percben védhetetlenül jut a német hálóba. Két perccel később Németország Swatosch hibájából Wörpitzky révén kiegyenlít. Félidő 1:1. Hal talime után 14 perccel Ausztria kórnert rug, amelyet Spindler a gólya felel. Ez volt Ausztria győztes gólya. A németek legjobb embere Broomig (Karlsruher FV.) középtárazott volt, míg az

osztrák játékosok közül Neumann, Little, Spindler, Cimera, a Tekusch-fivérek és Popovics tñnt ki. Willing (Rotterdam) kiválóan bíraskodott. Az osztrák csapat győzelmét a mintegy 10,000 főnyi közönség elég szimpátkusan fogadta.



Magyar Labdarugók Szövetsége.

Kivonat a bírák-bizottság augusztus 30-án tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

Képviseltett I. fokon: Fischer Rezső 33 FC, Molnár György Nagykánizsa.
II. fokon: Dombováry Ödön PAF, Filkorn János TSE, Moravitz Jenő Monori SE.

Kivonat a bírák-bizottság 1911. évi szept. 6-án tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

I. fokon képviseltett: Górszky Tivadar FTK, Grünwald Miksa BAK, Matyi Béla SAC.
Gyakorlati vizsgára utasítva: Neumann Hugó III. ker. TVE, Sebők Armin ETC, Teuffel Mihály ETC.

Vágos Soma, Langfelder Ferenc, Havas Lajos bíró, tagok a bírói vizsgák megjelése céljából f. hó 10-én Aradra, illetve Szabadkára kiszállanak.

Kivonat az intéző-bizottság 1911. évi aug. hó 31-én tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

Tudomásul vétetett, hogy football ügyeink vezetésével a TTC Friedmann Józsefet (VI. Király-utca 24. II/2.), az Obudai FC Stahlgberg Leót (III. Viador-utca 7.), a Penzintezeti Alkalmazottak FC Tokárszky Kálmánt (IV. Vacu-utca 99. sz.) bízza meg.

Azútan a bajnoki mérkőzések lebonyolításának sorrendjében változást nem okoz, engedélyezve a bizottság a következő terminus változásokat: BAK—TTC szeptember 3-ról szeptember 8-ra, NSC—TTC, szeptember 8-ról szeptember 17-re, NSC—III. ker. TVE szept. 17-ről szept. 24-re.

Elutasított a bizottság a következő terminusváltás iránti kérvényeket: Föv. T Kör—ETC, FLISE—BTK, JAC—UTE, bajnok mérkőzések szeptember 8-ról szeptember 10-re, BTK—Litör. LE, FLISE—ETC, Magyar Kupa mérkőzések szeptember 10-ről szeptember 8-ra, KAOS—Kispesti AC szeptember 8-ról meghatározatlan terminusra.

Farkas István biz. tag jelentése alapján az Erzsébetfalvi Munkás Tessedző Körnek Erzsébetfalván a Gyár- és Baross-utak sarkán fekvő 108 m. hosszú, 60 m. széles footballpályáját a bizottság bajnoki mérkőzések tartására minősíti. Tudomásul vétetett, hogy a NSC és a Törökvesz szeptember 10-re kitűzött Magyar Kupa mérkőzéseket a Pécsi AC meghívására Pécssett fogadják lejátszani.

URAK és JAC a bizottság előtt megállapodtak abban, hogy szeptember 3-ra kisorsolt szőv. dírmérkőzéseket a Mező-utcai pályán d. u. 1/2 órákor, bajnoki mérkőzéseket ugyanott 3/4 órákor fogadják megtartani.

Kivonat a bizottság 1911. évi szept. hó 2-án tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

A szeptember 3-iki kerületi bajnoki mérkőzésekre a következő bírák küldetnek ki:

Monori SE—Szolnoki MAV SE (Monor) Turi Jenő, Aradi AC—Szegedi AC (Arad) Zoltán Béla, Temesvári MAV Kintási SE—Bácska* SZAK (Temesvár) Filkorn Lajos, Aradi TC—Szabadkai SE (Arad) Klein Arad.

A Temesvári AC—Aradi TE szeptember 3-ról szeptember 8-ra a bajnoki mérkőzés elhalasztása engedélyeztetik.

A Szombalyai Kereskedő és Iparos Ifjak SE felvételi iránti kérelmére nevezett egységet fel-

HORNER ARTHUR
BOOKMAKER
Budapest, Erzsébet-körút 4.
Wien, I., Krugerstrasse 4.
Telefon 75—09.

A legjobb és legszébb
eső
képenyvek
kapcsolat az
Egyesült Reprezentáció
Arad Gyárak, Hamburg
Wien, Zürich, Wien
J.N. Reithofer
BUDAPEST
Telefon 68.34 W. Andrássy-út 6.

Footballjátékosok figyelmébe!

Sporttűzet: BÖLCSKEY G.-né, BUDAPEST,
IV., Eskü-út 3. szám (Tiller-palota).

Sportcikknek és a legolcsóbb bevásárlási forrásra. Raktármarra érkezett újdonságok minden vásárlási kényser nélkül megtekintethető. Angol football-labdák, továbbá teljes csapat-felszerelések olcsó árban. Téli sportcikk, turista, tennis, és atletikai cikkek raktára. — Figyelmes kiszolgálás. Árjegyzék bérmentesen.

Pethe István, 1166. Pozderka Dezső, 1167. Szé-
kacs József, 1198. Major István.

A KAOE részére: 1110. Müller Sándor, 1111.
Richter Pál.

A Kolozsvári AC részére: 1112. Gonosz Béla,
1113. Jakabházy István, 1114. Oláh Ernő, 1119.
Jakabházy Gábor.

A Temesvári AC részére: 1115. Balogh Ferenc,
1116. Hutzi Hubert, 1117. Jovancsen László, 1118.
Klein Ödön, 1119. László Sándor.

A MAC részére: 1120. Schön Ed, 1121. Gálfi
Béla.

A Miskolci SE részére: 1123. Baneth Elemér,
1124. Puskar László, 1125. Kaufmann Béla,
A Nagyvárad SE részére: 1126. Beregzsázy
Ferenc, 1127. Fazekas Árpád, 1128. Jancsó Sándor,
1129. Klein Dezső, 1130. Stepan Ferenc,
1153. Hollósy István.

Újvidéki AC részére: 1131. Anere Tibor,
1132. Bartos Lajos, 1133. Bezzegh Antal, 1134.
Dala Károly, 1135. Horváth Géza, 1136. Kiss
Lajos, 1137. Petrosics Sándor, 1138. Weidmann
Sándor.

A Nagyvárad AC részére: 1140. Sonnenfeld
Gusztáv, 1141. Winter Géza, 1144. Hódossy
Márton.

A Tatabányai SE részére: 1142. Benyák Kál-
mán, 1143. Frühlberg Pál, 1145. Ocsák Károly,
1146. Payer Jenő.

A MTK részére: 1147. Róth Mór, 1148. Székely
Zoltán, 1149. Weinreb György.

A Nyiregyházi T és VE részére: 1150. Schö-
tfeld Péter, 1151. Leitritz Gyula, 1152. dr. Kovács
Ödön.

A KEAC részére: 1154. Hegyi Zoltán, 1155.
Kossuth Ferenc, 1156. László Jenő, 1157. dr.
Lazar Tibor, 1158. Löcsy László, 1159. Pethő
János, 1160. Sütő Imre, 1161. Zemplényi Kornél
Róbert. — Dr. Szerlemhegyi Jenő, előadó.

Magyar királyi államrendőrség főkapitányi hivatalától.

28079. sz.

Bárdi autó r.-t. helybeli lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—370. számú és N. A. G.-gyártmányú 1260.
alváz számú automobilját **Benkő István** helybeli
lakosnak eladta.

28078. sz.

Bárdi r.-t. helybeli lakos, automobil-tulajdon-
osnak azon bejelentését, hogy a nevén álló 1—179.
számú és N. A. G.-gyártmányú automobilját **gróf
Károlyi Imre** helybeli lakosnak eladta.

27754. sz.

Hegedűs Dezső helybeli lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—677. számú és Dion és Bouton-gyártmá-
nyú 110. alváz számú automobilját **Klecker Alaj-
os** helybeli lakosnak eladta.

27211. sz.

Hirsch és Csermely helybeli lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—967. számú és Charron Ltd.-gyártmányú
174. alváz számú automobilját **Hirsch Samu**
helybeli lakosnak eladta.

26719. sz.

Gróf Dégenfeld Imre bpesti lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—437. számú és Fiat-gyártmányú 7447.
alváz számú automobilját **Hirsch és Csermely**
bpesti cégnek eladta.

26720. sz.

Mezey Géza helybeli lakos, automobil-tulaj-
donosnak azon bejelentését, hogy a nevén álló
1—959. számú és Bavár-gyártmányú 223. alváz
számú automobilját **Cseri Róbert** helybeli lakos-
nak eladta.

26600. sz.

Helios r.-t. bpesti lakos, automobil-tulajdon-
osnak azon bejelentését, hogy a nevén álló 1—629.
számú és Opel-gyártmányú 10070 alváz számú
automobilját **Sándor Antal** dunakeszi-i lakosnak
eladta.

24872. sz.

Gróf Károlyi József helybeli lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—484. számú és Itala-gyártmányú 880. alváz
számú automobilját **gróf Eszterházy Károly**
bpesti lakosnak eladta.

24154. sz.

Gróf Dégenfeld Imre bpesti lakos, automobil-
tulajdonosnak azon bejelentését, hogy a nevén
álló 1—672. számú és Mercedes-gyártmányú
12672. alváz számú automobilját **dr. Weszely
Tibor** bpesti lakosnak eladta.

Ezzel tudomásul veszem

R.-tanácsos.

Nemzeti Sport

régebbi év- folyamai a kiadó- hivatalban meg- rendelhetők.

1906. évf. kötve	K 10.—
1907. " "	" 10.—
1908. " "	" 15.—
1909. " "	" 18.—
1910. " "	" 20.—

✂ ✂

BUDAPEST,
VIII., Szentkirályi-utca 22. sz., II. em. 27.

✂



PEJTSIK KÁROLY

fényképezési cikkek
= szaküzlete =

BUDAPEST,

IV., Városház-utca 1.
(Kossuth Lajos-utca sark.)

Legmodernebb fényképezőgépek és látcsövek.

Árjegyzék díjmentes. Amatőr felvételek kidolgozása.



FOGTECHNIKAI ÉS FOGORVOSI = MŰTEREM =

BUDAPEST

IV. KÁROLYKÖRUT 26. t.

Rendelés	9-6 ig
Ünnepnap	9-1 ig

TÖRVE VÉDELME

Fogpótlások (a gyökér el-
távolítása nélkül is) arany-
ban és vulcanitban. Száj-
padlások külső fogpótlá-
sok u. m. amerikai hídak,
csapos fogak és arany
koronák a legművészebb
és természetű kivitelben.
Arany, porcellán, amagim
és email tömések (plomb-
bák), foghúzás teljes ér-
zéstelenítéssel csakis

Edelmann József dr.
és **Márfai Arthur**
egyet. orvos — fogorvos.

Telefon 176—41.

AUTOMOBIL-

Teher- és
Luxus-
automobilok.

WESTINGHOUSE
*
Garage javító-műhely

Budapest, IX. ker., Páva-utca 10—12.

Automobil alkatrészek.
NAGY RAKTÁR PNEUMATIKOKBÓL.



Telefon 141—03.

GYAR ARADON

Teher- és
Luxus-
automobilok.



Automobil ruházat

vízmentes gummi szövetekből;
dániai „Lavalat” bőrből. — Könnyű
tavaszi eső- és porköpenyek. Motor-
sapkák és szemüvegek. Fovnes és
Dent angol keztyűk. Utazási cikkek,
— táskák, étkező kosarak.

Thermos ételnek és italnak.
Gilette és Auto Strop önborotvák.
Mezei Sportcikkek, Tennis-
Raketek és labdák, Golf-játék
felszerelés. — Football, Croquet,
Hockey, Boomerang stb. Aviatika
cikkek. — Sport-sapkák, Sport-
cipők, Sweaterok, lábszárak stb.
„Ever clean” vízhatlan fehér
— vszongallé rek és kézelők —
főráktára.

ÁRJEGYZÉKET BÉRMENTVE KÜLD:

WESZELY ISTVÁN

angol sport-, gummi- és acél-
== árucikkek raktára ==

Budapest, IV, Váci-utca 9. szám.

OLBRICH-féle utazási cikkek elsőrendűek!



Budapest, VI. Teréz-körút 6. szám. Telefon



Kérje minden kávéházban
a Nemzeti Sportot.

Angol, Francia, stb. világhírű gyárosok
u. m.: F. H. Ayres, John Jaques, Slazenger, Gardiner Bros,
Mass Co., H. Gavelle Co., R. Staub, K. Wunderlich stb.

Tennis-Raketjeinek

— választékos raktára. —

A labdaverők drbjai: 5.50, 7.50,
9.—, 10.—, 11.—, 12.—, 15.—,
17.50, 20.—, 25.—,
30.—, 33.—, 40.—
és 45.— korona.
Tennis-labdák
útcátja: 8.50, 10.—,
behuzott
11.50, 14.50,
16.—, 19.50
és 24.— kor.



Lawn-Tennis játék, teljes fel-
szerezések 4 személyre: 65.—,
77.50, 87.—, 104.— és
143.— korona.
Tennisjátékkönyv, új
kiadás 40 fillér.

Tennis-raket javítá-
sokat és beruházá-
sokat legjobban és
legelőszöbben eszköz-
lünk

A legújabb kerek
korcsolyák párja: 4.—,
5.—, 9.—, 10.—, 20.—
és 25.50 korona.

Iskolai zászlóaljaknak céllovígyverek és felszerelések.
Továbbá nagy készlet Football, Golf, és Hockey játékokban; vivő-
eszközök, atletikai és tornaszerek, turistafelszerelések, téli és nyári
sportruházatok, korcsolya, ski és sportszánok. Különlegességek
az összes fegyverek, töltények, vadászati és halászati felszerelésekben.
A külföldi töltényeknek magyarországi egyedül elárústitja.

ZUBEK BERTALAN és TARSA

SPORTCIKKEK ÉS FEGYVEREK ÁRUHÁZA.

Budapest, IV., Muzeum-úrt 29. szám.

— 40 ÉVES FENNÁLLÁS. —

Szt.-Lukács gyógyfürdő, Buda.



Téli és nyári gyógyhely. — Természetes forró-meleg kén-
sós, szulfidok, szulfidforrások, másvíz, vízgőy-
intézet, gyógyfürdő, kő- és kádifürdő, gyógyvizeszodák. Öcső
és gondos panzió. Csúsz, kőszén, ideg-borjakok, lakás, ellátás
telő kimerítő prospektust küld ingyen a

Szt.-Lukácsfürdő Igazgatósága, Buda.

Kristály-forrásasvanyvíz étvágyat javít, gyomorrontást megakadályoz

NEMZETI SPORT KÖNYVTÁRA

(Magyar Spalding) eddig megjelent füzetek:

1. Szánkózás. Ár 1.— K
2. U s z á s. „ 1.— „
3. Football. (1910) „ 1.— „
4. Boxolás. „ 1.40 „
5. Athletika. (1911) „ 1.50 „

Kapható a Nemzeti Sport kiadóhivatalában és
Magyarország összes könyvkereskedésében.

Legközelebb megjelenő füzetek:
Vívás, Evezés, Birkózás stb.

ANGOL DAIMLER

KNIGHT SZELEP NÉLKÜL

Csendes járás.

Rugalmas.

Nagy Automobiljavító- és Pneumatikjavító műhely.

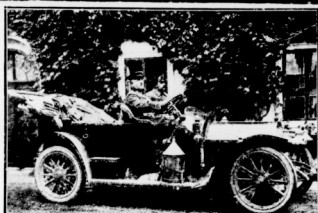
Modern berendezés! ≡ Első-
rangú erők! ≡ Jutányos árak!

Bárdi Garage

Budapest, Mozsár-utca 9.

A VALÓDI **POGNON** GYERTYA MINDEN
MÁGNESHEZ JÓ 

NEMZETI SPORT ÉS AZ AUTOMOBIL = AVIATIKA



Kriszinkovich, a MAuC igazgatója, az onk. gepkocszo
testulet masodparancsnoka a hadgyakorlaton.

Diana-sósbornesz

☛ Mindenütt kapható. ☛

nélkülözhetetlen minden sportember-
nek. Az izmokat erősíti, a bágyadtsá-
got megszünteti. Mindenütt kapható.

PAAR ÉS WOLFERS FRÈRES



VERSENYDIJAK.



Budapest, IV

ékszerészek-joailliers

Koronaherceg-utca 3

Megbízható javítóműhely!

Olcsó árak!

Precíz, lelkiismeretes munka!

VAN DER LAAR és TÁRSA automobil és
gép-műhelye,

okleveles gépészmérnök szakszerű vezetése alatt.

TELEFON
145—78.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-UT 117.
Kocsibéjárt az Ernő-utca felől.

TELEFON
145—78.

☛ JÓ ÉS PONTOS MUNKA!

Megbízható javítóműhely!



a Delaunay-Belleville autógyár



magyarországi vezérképvisellete

☛ MODERN GARAGE! ☛

BUDAPEST, VI., NAGY JÁNOS-UTCA 5.

Telefon 101—56.

A tennis idény kezdetével

Kertész Tódor cég

— raketjavítást és hurozást kiválóan, szakszerűen és gyorsan, szükséghez kepest azonnal végez külön raketjavító műhelyben. —
Lawn-tennis és sportárjegyzék ingyen.

Kertész Tódor sportüzlete, Budapesten, IV. Kristóf-tér.

MAGYAR AUTOMOBIL GARAGE

TELEFON
FŐNÖK:
126—36.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

HIRSCH és CSERMELY
BUDAPEST, VII., ARENA-UT 50.

Modern garage éjjel-nappali üzemmel.
Automobilok bérbe kaphatók órákra is.

TELEFON
PORTÁS:
174—18.

SÜRGÖNY:
LARDOLIN.

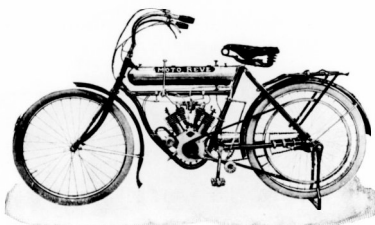
Elsőrangú javítóműhely.

Auto kellékek.

Semperit pneumatikok.

Charron-automobilok vezérképvisellete.

MOTO-REVE



Könnyű motorkerék.
1 és 2 henger 22 egész
21—22 HP.

Könnyű járat.
Mágnes gyújtóval.
40 kg. súly.

Egyszerű tartós
szerkezetek.
GENF—SVÁJC.

ÁRJEGYZÉK: INGYEN ÉS BÉRMENTVE.

AUTOMOBILOKAT

LUXUS és TEHERSZÁLLI-
TÁSRA AUTOBUSZOKAT
GVÁRT:
BUDAPESTI GÉP MALOM és AUTO-
MOBILGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.
VI. VÁCZI-UT 141.
ÁRJEGYZÉK: INGYEN KÜLD

Telefon 176—41.

AUTOMOBIL-

Teher- és
Luxus-
automobilok.

WESTINGHOUSE

Garage javító-műhely

Budapest, IX. ker., Páva-utca 10—12.

Automobil alkatrészek.
NAGY RAKTÁR PNEUMATIKOKBÓL.

Telefon 141—03.

GYAR ARADON

Teher- és
Luxus-
automobilok.

AZ AUTOMOBIL

A „KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB” HIVATALOS LAPJA.
AZ „AVIATIKA” ÉS A „NEMZETI SPORT”-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ.

Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR.

Felélő szerkesztő: LINDNER ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:

Egész évre	20 korona.
Fél évre	10
Negyedévre	5

Az automobilüzem költségei.

Alig található üzem, amelynél az üzemköltségek oly tág határok között változnának, mint az automobilüzem. Egészen rendes eset, hogy két automobiltulajdonos, akiknek teljesen ugyanazon kocsi típusuk van és közelítőleg egyenlő mértékben veszik igénybe a kocsit, száz százalékkal különböző üzemköltségeket fizetnek. Az automobilüzemmel ugyanis oly sok tényezőtől függ az üzem olcsósága, hogy csak a tapasztalt autotulajdonos ismerheti mindazon módokat és eljárásokat, amelyek segítségével szemben a kezdeti redukálnia az üzemköltségeket. A jártas automobilista által követett eljárást a következőkben iparkodunk rövidesen írásban foglalni:

A gondoskodás már a vételnél kezdődik s elsősorban természetesen tudni kell, hogy a kocsi mily célokat szolgáljon. Egy 100 lóerős kocsi tulajdonosának mindenesetre kevésbé áll érdekében kocsijának üzemköltségeit redukálni, mivel járműve elvégre par excellence luxusjármű, amelynek fenntartásánál nem nézheti a garast. Nagyobb jelentőséggel bír azonban az üzemköltség kérdése az orvos, kereskedő és ügyvéd részére, vagyis azok részére, akik járművüket foglalkozásuk gyakorlására használják fel s akiknél a kérdés akörül forog, hogy vagy lehet egy autót bizonyos minimális áron fenntartani, vagy pedig le kell mondani az automobilirtásról. Fejtegeteinkben ennél fogva a 8—14 lóerős kocsit fogjuk szem előtt tartani, mivel ezt kell a normális használati kocsinak tekinteni. Egy gyöngébb típus választása nem ajánlatos, mert a városi hasz-

náltnál a gyors indítást lehetetlenné teszi és igénytelen külsejű, másrészt az országúti használatnál gyakran felmondja a szolgálatot. Gyengébb motorokkal bíró kocsik azonfelül tapasztalás szerint sokkal gyakrabban szorulnak javításra, mint erősebbek.

Egy bizonyos biztonsággal szerkesztett kocsi, amelyet állandó üzemmel fel kell tölteniünk természetesen bizonyos súlytal bir, amelynek azután bizonyos motorerősség felel meg. A kocsi súlyának bizonyos redukálnia elérhető, ha különleges szerkezeti anyagot használunk, ez azonban viszont tetemesen növeli a kocsi árát. Normális jó szerkezeti anyagot vételezve fel a súlycsökkentés csak a megbízhatóság rovására eszközölhető. Erősebb kocsi vásárlása azonban már csak azért sem ajánlható, mivel ez az üzemköltségek, különösen pedig az abroncsköltségek tetemes emelkedését eredményezi és teljes teljesítő képessége vajmi ritkán használható ki.

A vásárlandó kocsitól mindenekelőtt teljes üzembiztonságot kell követelniünk, minthogy az üzem fenakadása kellemetlenül befolyásolná a tulajdonost hitvátsa teljesítésében. A kocsi beszerzésénél tehát elsősorban annak minősége legyen döntő befolyású. Sohasse vegyünk valamely kétes cétől származó, de agyba-főbe diésért névkocsit, doktorkocsit stb., hanem tartuk magunkat mindig a jólirő nagy automobilcégekhez. Ezek még a legkisebb és legolcsóbb kocsitípusok számára is elsőrendű anyagot használnak, a kocsit egyes mellékszerkezeteket (gyújtás, lámpa stb. kivételével) rend-

szert maguk állítják elő s ilyformán oly szerkezetet szállíthatnak, amely normális használat mellett ritkán szorul javításra.

A kis zugszárak rendszeren készen veszik az egyes kocsi részeket ott, ahol azok éppen a legolcsóbban kaphatók s ezekből egy kocsit szerkesztenek, amely joggal mevérdemli a lakatosmunka elnevezést. E kocsik természetesen nincsenek is annyira kipróbálva, mint a nagy gyáraké, amelyeknél gyakran a szigorú próbamenetek alkalmazásával fedeznek fel olyan tulajdonságokat, amelyek javítása nélkül a kocsi a tulajdonosnak később csak bosszuságot szerzett volna.

Csaknem ugyanazon érvekkel lehet egy használt kocsi vásárlásától lebeszélni a közönséget. Jó használt kocsit ritkán kerülnek forgalomba, mivel rendszerint kéz alatt adatnak el. A kereskedők által eladásra kerülő használt kocsik rendszerint meglehetősen elhasználtak és csak felületesen vannak renoválva. Az új fénymáz játszik itt rendszerint döntő szerepet, míg a kocsi szerkezete szomorú állapotban van. Sokszor kopott, stb plomblát fogaskerekek, kifutott csapágycsák, sőt oly alváz változtatások is előfordulnak, amelyek évenkénti életveszélyesek. Ilyen alkalmi vevélek kikészítésében valóságos bívségek a kereskedők s előfordul olykor, hogy egy szokásos próbamenetnél (lehetőleg síkságon) nagyszerűen futó kocsik már a második kiránduláskor több okból felmondta a szolgálatot.

Ha tehát automobilüzemünk költségeit lehetőleg mérsékelt összegben

A legartartósabb,
ennél fogva leg-
olcsóbb abroncs

PNEU-SEMPERIT

„Stock: Magyar Automobil Garage Aréna-ut 50.”

SEMPERIT-

Gummiművek

Vezérképviselő és raktár: SALZBERGER SAMU Budapesten, V., kerület, Andrassy-ut 20. szám.

Stock: Westinghouse Autoforgalmi r. t. Páva-utca 10. szám,

akarjuk megállapítani: úgy annak első feltétele, hogy a legmegbízhatóbb cégtől származó új kocsiat vegyünk. A nagy világcégek, amelyek eléggé ismertek, kivétel nélkül elsőrendű használati kocsikat szállítanak. Ezek között is vannak természetesen különbségek szerkezeti és kiviteli tekintetben, amelyek egy szakember tanácsát teszik kívánatosnak. Sajnos, Magyarországon gyakran előbbreválóan tartják valamely esetleg lepróvizírozott soffőr véleményét, mint egy képzett szakembert, (igaz, hogy ilyen kevés van Magyarországon). Igen helyes volna, ha a Királyi Magyar Automobil Club az angol Royal Automobile Club mintájára hites mérnököket alkalmazna, akik a tagoknak az automobilvásárlásnál bizonyos taksáért tanácsot szolgáltatnak. Az egyes gyártmányok megítélésén igen hátrányos az a körülmény, hogy egyes gyártmányokról teljesen indokolatlanul rossz vagy jó vélemények kerülnek forgalomba, amelyek igen szívesen élnek a közutadban s csak nehezen írhatóak ki.

Egyenlő jóságú kocsik közül feltétlenül azt kell választani, amelynek vezetése és üzése a legkisebb szakavatottságot igényli vagyis folytonos szakértői felügyelet nélkül is teljesen üzemeltethető. Ez szükséges azért, hogy az ember esetleg egy képzett soffőr-mechanikus nélkül is elhessen. Teljesen megbízható, szakképzett soffőr első sorban is igen ritka, másodsor pedig oly nagy igényű, hogy egy használati kocsi tulajdonosa számára nem jöhet tekintetbe. Szükséges tehát, hogy a kocsi megbízható önműködő berendezéssel bírjon.

Ezen önműködő berendezésekhez tartozik első sorban a motor és a hajtómű kenése. A kenésen kívül természetesen szükséges az összes forgó és csapágyazott alkatrészek permentes elvárása. Fontos, hogy a kenőszerszeget az olajfogasztást regisztrálja, hogy utántöltései idejékorán gondoskodhassunk. A gép összes érzékeny részeinek úgy kell építve lenniük, hogy ne igényeljenek szakértői kezelést, hanem

legfeljebb néhány könnyen elcsatítható sablonos igazítást.

Teljesen önálló működést kívánhatunk a kocsi két legérzékenyebb segéd-szerkezetétől a gyújtástól és a karburátortól. A modern gyújtóeszközök ugyanígy, de a meleg, korom és olaj nem ritkán tréfálják meg mégis az automobil tulajdonost. A karburátornál sem lehet elkerülni, hogy szűrője dacára valamely porszem, ne okozzon fenakadást. Ezekből ezen két segéd-szerkezet lehetőleg hozzáférhető módon építendő be, hogy könnyen lehessen őket ellenőrizni és akadálytalanul javítani.

A legnagyobb üzemköltséget a kocsi gummiabroncsai okozzák. Beszerzésüknél természetesen szintén a legelőőbb cégekhez kell fordulni s mindig inkább erősebb, mint gyengébb típus választunk. Az abroncsellhasználódás csökkentéséhez nagyban járul hozzá az elővigyázatos hajtás, ami alatt az akadályok lehető kikerülését, a fordulókban való lassított menést és ügyes indítást és enyhe fékezést értünk. Rosszul felírt abroncsok, elkécses eszközölt javítások, meleg és olaj igen kedvezőtlen hatással vannak az abroncsok élettartamára s így az üzemköltségekre. Igen sok függ attól, hogy a javításokat hol végeztetjük, vagy hogy végeztetjük. Egy jól berendezett és nagy tartalékalkatrész raktárral berendezett javító-

műhely mindig megbízhatóbban s így végeredményben olcsóbban fogja a javítást elvégezhetni, mint valamely zugműhely. A javítások megrendelését és a gummivételt, ha 5–10%-os üzemköltségredukcióra súlyt helyezünk, lehetőleg magunk eszközöljük. A jelenlegi soffőrvizonyok mellett ugyanis a javítási költségek bizonyos hányada továbbra a gummigyárak által a katalógusárak után adott rabattok, melyek a 10%-et is meghaladják, a soffőr zsebébe vándorolnak. Azonfelül a kocsi-val való kíméletlen bánásmód és könnyelmű hajtás által nagy károkat okozhat, miért is az üzemköltségek redukciója kedvéért mindenestre tanuljunk meg annyit az automobilbizessékről, hogy a soffőr magunk ellenőrizhessük.



AUTOMOBIL HIREK

A királyi magyar automobilklubot a királyi címmel való kitüntetés alkalmából a külföldi klubok legnagyobb része és számos magánszemély üdvözölte. A klub jelvényének megfelelő átalakításáról már gondoskodott s annak forgalombahozatáról annak idején lapunk utján fogja a klubtagok értesíteni.

Automobiljáratok a vidéken. Egy angol vállalat budapesti fiókja automobiljárásokat akar létesíteni Jászberény és Nagykatka között. Az automobiljáratokkal egyenlőre a személy-, később az árutranszport is le fogják bonyolítani.

A Galíciai Automobil Club lengyel-magyar turaversenye. A Galíciai Automobil Club ez évi lengyel-magyar automobilturájára sikerrel felbuzdulva, a jövő évben a Magyar Automobil Clubbal karöltve, lengyel-magyar

A legjobb és legszebb gummi

eső kárpapancsok

szephatók az

Egyesült Roppanya-
Áru Gárák, Habsburg-
Wien, ezölt Mária-
V. J.N. Reithoffer

kerakalában

BUDAPEST

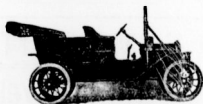
Telefon 68-24. V. Andrássy-út 6.

FORD AUTOMOBILOK

a modern kor valódi

gépkocsija.

20 lóerő—4 henger



5 üléses Double Phaeton
ára teljes felszereléssel K 6800

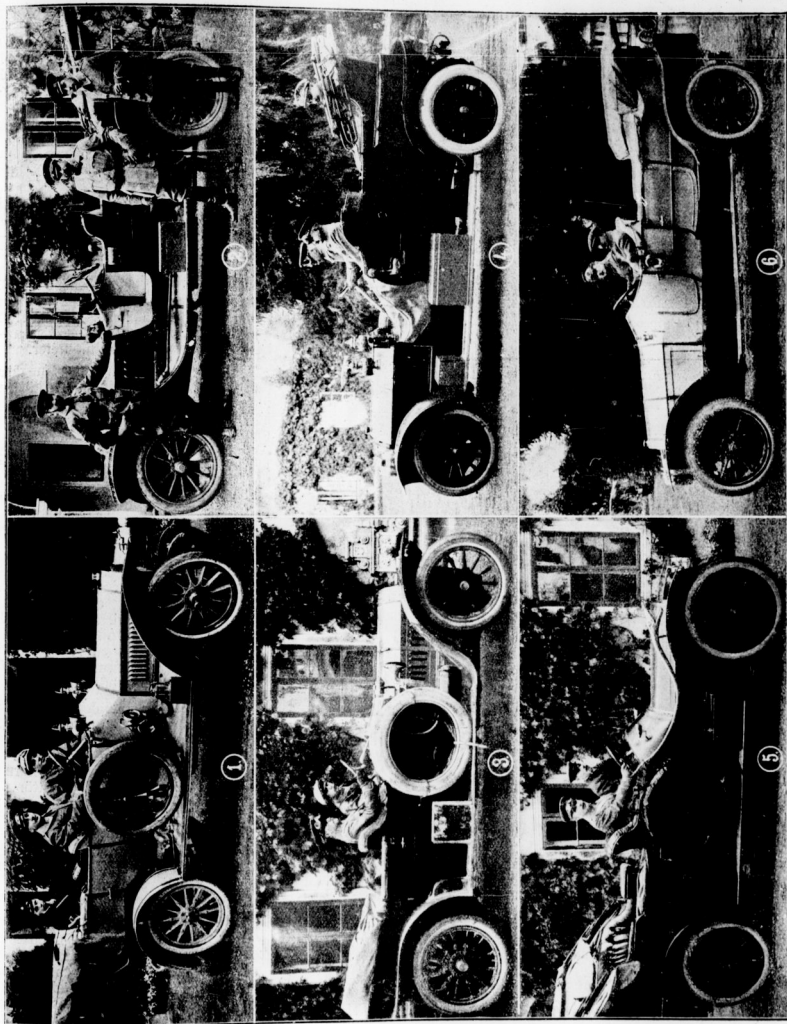


6 üléses Lanauzet-Limousine K 7800
ára teljes felszereléssel

Könnyű súly. ■ Kevés pneumatik. ■ Olcsó üzem.
Kevés benzin. ■ Egyszerű kezelés. ■ Kitűnő referenciák.
Betokozott szelepek. ■ Kardán hajtás. ■ Lamellás kapcsolás.

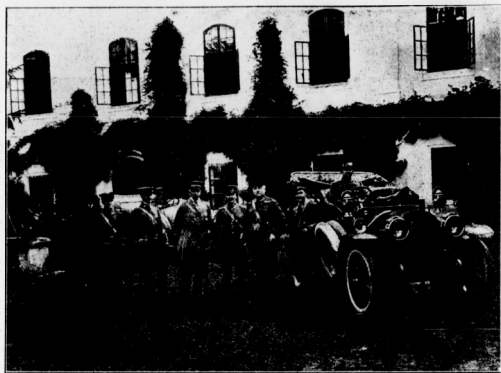
Magyarországi vezérkép-
viselet és eladási központ:

Hahn Arthur és Társai, Budapest, Üllői-út 52/b. sz.



Az önkéntes gépkocsizó testület tagjai az idei hadgyakorlatokon.

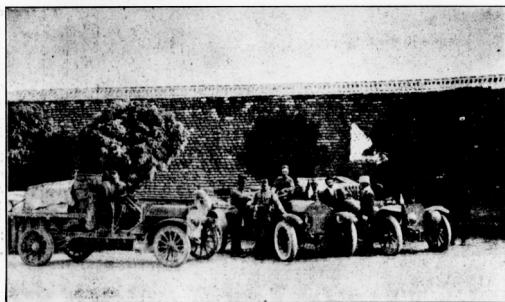
1. Heeger Jenő 14—16 l. e. Puch-gépen. 2. Gróf Andrassy Géza 70 l. e. Fiat-gépe mellett. 3. Vermes Gyula 40 lóerős Fiat-gépen. 4. Gróf Andrassy Sándor 40 lóerős Italia-gépen.
5. Szabó Lajos 40 lóerős Peugeot-gépen. 6. Gschwindt Ernő 40 lóerős Fiat-gépen



A magyar királyi önkéntes gépkocsizó testület a felsőmagyarországi hadgyakorlatokon.



Gróf Andrássy Sándor homonnai kastélya, ahol a gépkocsizók testülete gyűlekezett s onnan indultak a felsőmagyarországi hadgyakorlatra.



A dunántúli hadgyakorlatokhoz beosztott repülőgép különítmény automobilai.

turaversenyt akar rendezni, öt napi turával, amelyek közül az első és utolsó napitúra non-stop menet volna. A tura tervbevett útvonala a következő:

Junius 3. Krakau—Myslenice—Gdow—Bockina.

Junius 4. Jaroslau—Kakowice—Lemberg 351. Lemberg—Bobrka—Rohiatyn—Busztin—Stanislau—Bohorodczany—Nadworna—Jaremcze—Kőrösmező—Máramarossziget 300 kilométer.

Junius 5. Máramarossziget—Veresmart—Munkács—Ungvár—Nagy-Mihály—Gerenda—Tavarna—Dukla—Zimigród—Jaslo, 350 kilométer.

Junius 6. Jaslo—Uj Sandeer—Limanova—Chabowka—Neumarkt—Czorstyn—Késmárk—Szepeséla—Barlangliget—Tátralomnitz, 230 kilométer.

Junius 7. Pihenőnap. Szépségverseny

Junius 8. Naustrop-menet: Tátralomnic—Poprádfelka—Szentmiklós—Rőzsáhegy—Zsolna—Csaca—Bielitz—Zwicz, 281 kilométer.

A verseny eredményeinek megállapításánál a nonstop-menet közbeni megállásért, továbbá a javítási idő túlhaladásáért stb. adott büntető pontok fognak szerepet játszani. A Magyar Automobil Club elnöksége még nem foglalt állást ezen tervhez mellett, de úgy értesülünk, hogy gróf Andrássy Sándor elnök nem idegenkedik egy ily turautozh való hozzájárulástól, csupán az utvonalat illetőleg óhajtaná néhány változtatást tennie.

Kincstári automobiljáratok. Brád—Abrudbánya—Zalatna között a kincstár tudvalevőleg automobiljáratot szándékszik létesíteni. A kiküldött állami bizottság az utvonalt átvizsgálta és azt mindenképpen alkalmasnak találta. Az automobiljáratok rövid időn belül meg is fognak indulni.

Végzetes automobilbaleset. A syracusei automobilversenypályán szept. hó 18-án tartott pályaversenyen Lee Oldfield versenyző nem tudta teljes sebességgel rohanó kocsiját kormányozni s az a pálya korlátját áttörve a nézők közé rohant. A baleset következményeként 7 ember azonnal meghalt, három a kórházba szállítás közben adta ki lelkét s három vívódna a kórházban a halállal. Azonfelül tizenegy szenvedett súlyos sérüléseket. A szerencsétlenség okul a kábelátvitart a pálya rossz állapotát hozza fel okul.

Az orosz császári turaut. E hó 20-án kezdődött meg Szentpétervárból az orosz cári turaut, amelyben az orosz piac mindinkább növekvő jelentőségének megfelelőleg mintegy felszáz kocsi vesz részt. A résztvevők közül van 6 Russo—Baltique, 4 Laurin és Klement, 3 Opel, 3 Mercedes, 3 Benz, 2—2 Adler, Horch, Brennabor, Komnik és Metallurgique, 1—1 Optima, Pipe, Darracq és Bedford. A turaut mint emli-

tették e hó 20-án kezdődött és a következő utvonalonak vezet végig:

Szept. 20. Szentpétervár—Wyschni Wolotsch 396 verst.

Szept. 21. Wyschny Wolotsch—Moszkva 282 verst.

Szept. 22. Moszkva—Tula 183 verst.

Szept. 23. Tula—Kursk 320 verst.

Szept. 24. Kursk—Charkow 250 verst.

Szept. 25. Pihenőnap Charkowban.

Szept. 26. Charkow—Ekaterinoclaw 220 verst.

Szept. 27. Ekaterinoslaw—Melitopol 260 verst.

Szept. 28. Melitopol—Simferopol 260 verst.

Szept. 29. Simferopol—Sewastopol 86 verst.

Szeptember hó 30-tól október hó 2. pihenőnapok vannak megállapítva, az utolsó napon egy yaltai kirándulással.

Ezen turaversennyel kapcsolatban október 3-án egy turaut kezdődik, amelynek résztvevői első napon hajón szállíttatnak kocsijaikkal együtt Novorosszkba, ahonnan október hó 4-én Aseba, október hó 5-én Gagryba s innen két pihenőnap után, október 7-én Novorosszkba mennek a résztvevők.

Automobil járatok Hunyadmegyében.
A piski-i államvasuti gépműhelyt eredetileg Dévára akarták építeni, de a dévaiai tiltakoztak ellene, mert féltették a kis város meghiúsult csendjét és jó levegőjét. Ennek az lett a következménye, hogy Piski vasuti gőcponttá



PEJTSIK KÁROLY
fényképeszteli cikkek
szaküzlete
BUDAPEST,
IV., Városház-utca 1.
(Kossuth Lajos-utca sarok.)
Legmodernebb fényképezőgépek és láncdövek.
Árjegyzék díjmentes. Amatőr felvételek kidolgozása.

a!akult és a forgalom teljesen elterelődött Dévától. Ugyancsak nagy baja a városnak, hogy a megye északi részének, a régi Zarándnak Arad felé irányul a forgalma az Arad-Csanádi vasút révén. Ezeket a bajokat úgy akar segíteni a város, meg a megye, hogy —Brád közötti automobiljáratok rendszerezését tervezi. A terv már közel volt a megvalósításhoz, mert a Hunyadmegyei Hitelbank, amely valóságos megyei bank volt, lelkesen felkarolta az ügyet. Amióta azonban a Bank bajba került, a Dévai Takarékpénztár lett megye bankárja és ez nem akar tudni az ügyről. A megye és a város most a kereskedelemügyi miniszterhez fordultak, hogy támogassa az automobiljáratok létesítését.

A magyar kir. önkéntes gépkocsiszó testület a hadgyakorlatokon. A most lefolyt nagy felsőmagyarországi hadgyakorlatokon magyar királyi önkéntes gépkocsiszó testület hét tagjával vett részt. A résztvevők a következők voltak:

Gróf Andrássy Sándor parancsnok, tart. főhadnagy. 40 le. Itala kocsin.
Krisztinkovich Béla h.-parancsnok, tart. kapitány 40 le. Westinghouse-kocsin.

Gróf Andrássy Géza tart. kapitány, 70 le. Fiat-kocsin.

Szabó Lajos 40 le. Peugeot-kocsin.
Gschwindt Ernő 40 le. Fiat-kocsin.
Héger Jenő 16/18 le. Puch-kocsin és
Vermes Gyula 40 le. Peugeot-kocsin.

Wien, 1911 május 18.

T. Oesterr. Amerik. Gummifabrik A.-G.

igazgatóságának

W E N.

Igen szívesen közlöm Önökkel, hogy Continental Pneumatikjuk az alpesi tura alkalmával, dacára az ujonnan kövezett és rossz állapotban levő utaknak, kitűnően bevált. Azáltal, hogy az utóbbi években mindig jó anyagot szállítottak, automobil utaim még nagyobb élvezetet szereznek — mint eddig.

Szívélyes üdvözléssel

Dréher Jivadar.

A testület tagjai közül gr. Andrássy Sándor parancsnok Ferenc Ferdinánd trónörökshöz, Krisztinkovich Béla parancsnokhelyettes pedig Lipót Salva-
tor főherceghez, gróf Andrássy Géza pedig Conrad vezérkari főnökhöz volt beosztva. A testületi tagok rendkívüli sokoldalú és fáradtságos munkáját fejtették ki s csaknem egész napon át „üzemben” voltak, de úgy maguk, mint kocsijaik kitűnően megfélemltek. A testületi tagok kiváló szolgálatait a hadvezetés, és elsősorban a hadműveletek vezetését intéző trónörökös a legnagyobb elismerésben részesítette. A hadgyakorlatok lefolyásáról és az azoknál szerzett tapasztalatokról jövő számunkban bővebben fogunk foglalkozni, most csak azt jegyezzük meg, hogy kíváncsok volna, ha automobilistáink mi-nél szorgalmasabban vennék részt a testületnek nemcsak katonai szempont-

amelvük közül kettő már eddig is jelen-téken közszállításokat eszközölt a posta részére. A szövetség felterjesz-tése előadja még azt is, hogy épp a köz-mulumban sikerült biztosítani a had-sereg által szubvencionált automobi-lok kvótásterület részét a magyar au-tomobilipar részére s e kötelezettségei-nek a hadsereg lojálisán eleget is tesz. Ily módon megadva a magyar au-tomobilipar s az automobiliparnak a fél-gyártmányokat szolgáltató magyar fémpár fejlődésének lehetőségeit. Mennivel inkább elvárható Budapest székesfővárosától, hogy belügyminisz-teri rendelet nélkül is eleget tegyen törvényes kötelezéseknek.

Az első magyar motorosnák-ven-seny győztese Marffy Emil főrendiházi tag *Sólyom* nevű hajója látható alatti képként. A hajó Saundersnél a leghire-sebb angol hajóépítőnél készült, akinek műhelyéből került ki az Ursula a monacói főverseny háromszor győztese is. A hajó 30 lóerős Wolsley motorral van ellátva.

A gailloni hegyverseny. A L'Auto szerkesztősége a klasszikus hegyver-senyt ezuttal október hó 1-én rendezi a szokásos két csoportban turakocsik és versenykocsik érszere. A verseny egyes kategóriái a következők:

I. Turakocsik.

I. kategória. Egyhengeres kocsik 100 m/m. hengerfurattal és 150 m/m. lökettel, kéthengeres kocsik 80 m/m. hengerfu-rattal és 120 m/m. lökettel, négyhenge-res kocsik 65 m/m. furattal és 100 m/m. lökettel.

II. kategória. Egyhengeres kocsik 100 mi-li-metern felüli hengerfurattal, kéthenge-res kocsik 100 m/m. hengerfurattal és négy-hengeres kocsik 70 m/m. hengerfurattal.

III. kategória. Négyhengeres kocsik 75 m/m. hengerfurattal.

IV. kategória. Négyhengeres kocsik 80 m/m. hengerfurattal és hathengeres kocsik 72 m/m. hengerfurattal.

V. kategória. Négyhengeres kocsik 90 m/m. hengerfurattal és hathengeres kocsik 80 m/m. hengerfurattal.

VI. kategória. Négyhengeres kocsik 95 m/m. hengerfurattal és hathengeres kocsik 85 m/m. hengerfurattal.

VII. kategória. Négyhengeres kocsik 96—100 m/m. hengerfurattal.

VIII. kategória. Négyhengeres kocsik 101—106 m/m. hengerfurattal és hathengeres kocsik 86—92 m/m. hengerfurattal.

IX. kategória. Négyhengeres kocsik 107—120 m/m. és hathengeres kocsik 92—102 m/m. hengerfurattal.

X. kategória. Négyhengeres kocsik 130 m/m. hengerfurattal és hathengeres kocsik 112 m/m. hengerfurattal.

XI. kategória. Négyhengeres kocsik 131—140 m/m. hengerfurattal.

XII. kategória. Négyhengeres kocsik 140

m/m. hengerfurattal felül.

XIII. kategória. Hathengeres kocsik 113—120 m/m. hengerfurattal.

XIV. kategória. Hathengeres kocsik 120 m/m. hengerfurattal felül.

A turakocsik négy ülés helyett lehet-nek kettővel is ellátva, de kell, hogy sárvédőkkel és futódeszkával legyenek ellátva.

Versenykocsik.

I. kategória. 1910. évi kiskocsiverseny serleg típusú kocsik.

II. kategória. 1911. évi könnyűkocsi verseny típusú kocsik.

III. kategória. Versenykarszériával bíró kocsik 180 m/m. furattal.

IV. kategória. Korlátozás nélküli kocsik.

A gyorsasági díjakon kívül még egy általános hatásfokozati osztályozásban is vesznek részt a kocsik, amelynek ér-



Marffy Emil főrendiházi-tag Sólyom nevű motorosnákja.



Marffy Emil főrendiházi-tag Sólyom nevű motorosnákja.

ből kiválón fontos, hanem társadalmi tekintetben is kellemes működésében.

A magyar automobilipar védelme. A belügyminiszter a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértésben tudvalevő-re rendeletet bocsátott ki, melyben kö-telezte a fővárost, hogy az automobil-bérekocsik engedélyezésénél a kocsik hazai származását kösse ki. Minthogy ez a rendelet különböző kommentálásra Országos Szövetsége beadvánnyal adott alkalmat, a Magyar Gyárpárosok fordult a kereskedelemügyi miniszter-hez, melyben arra kérte, hogy a kiboc-sátott rendelethez erősen ragaszkodjon. Álláspontját a szövetség azzal indokolta, hogy a rendelet a hazai ipar fejlesztéséről szóló 1907. évi III. t.c. rendelkezésén alapul, mely törvény-hatóságainak kötelezi, hogy beszerzé-seiket hazai iparnál eszközöljék. Más részt bebizonyította a szövetség felter-jesztésében, hogy téves az az informá-ció, hogy a rendelet egy vállalatnak szóló kedvezés akar lenni, mert hiszen Magyarországon az idő szerint ott gyár-foglalkozik automobilon gyártásával,

tékmegállapításánál a másodpercen-től sebességen kívül a kocsi teljes súlya utasokkal együtt tonnákban, to-vábbá a furat, löket és hengerek szám vé-tetik tekintetbe.

Svájci automobilverseny. A Svájci Automobil Club e hó végén négypáns-
túraversenyt rendez, amely egy meg-bizhatósági verseny jellegével bír. A verseny egyes utszakaszai a köv-ezők: I. Gené—Lausanne—Montreux—Aigle—Bulle—Thun. Bulle és Thun kö-zött az 1506 méter magas Col de Belle-garde hágón vezet át az ut 10—15%-os emelkedésekkel. II. Thun—Schallenberg—Luzern—Cham—Zug—Einsiedeln—Rapperswil—Winterthur—Zürich. III. Zürich—Brugg—Aarau—Olten—Solo-thurn—Biel—Neuenburg—Yverdon. IV. Yverdon—Gené és hegyverseny a Col du Marchairuz-ra (1450 méter).

Egy udvarias földesur. Lord Lonsdale, az ismert angol sportsman és nagybirtokos, igen politikusan viselke-dni nem földesur. Lonsdale nagy birtok-nak vezet keresztül a Melton—Mow-bray-ut, amely mellett fekszik Barley-thorpe, a gróf nagy tenisztelepe. E

North British Rubber Co.

„CLINCHER” PNEUMATIK.

Staub & Co., Mánndorf (Sveiz)

PÁNCÉL PNEUMATIK.

AUTOMOBILIA

Budapest, VI. Liszt Ferenc-tr 8. szám

BŐRINTÉRTÉKÉNT GYÁRTÁS (melegen).

FUTÓFELÜLET KÉSZÍTÉS. KÖPENY,

TÖMLŐ JAVÍTÁSOK.

III Tessék speciális árajánlatot kenni. III



Lezállított áron Angol Dunlop

III forgalomban. III

Vezérképviselet:

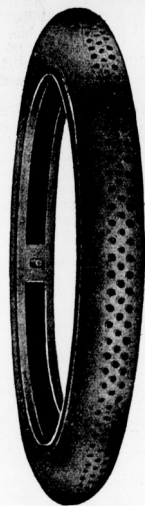
VAS GÉZA és FIA

automobil részek és aviatikai
kellékek nagykereskedése

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. szám.

III ÁRJEGYZÉK KIVÁNYATRA INGYEN ÉS BÉRMENTVE. III

TELEFON 65—43.



III Felülmul minden más gyártmányt. III

Sürgőnycim:
DUNLOP BUDAPEST.

Központi
iroda:

VII., Ilka-u. 31.

Telefon: 98-66.

BENZ

Allandó automobil és
motorkiállítás:

V. Lipót-körút 22.

Telefon: 29-24.

magyar automobil- és motorgyár r.-t. Budapest.

Gyártelepek: VII. Ilka-utca 31., VI., Üteg-utca 19. Telefon. 98—66.

Automobilosztályunk szállít:

luxus-, tura- és városi automobilokat, omnibuszokat, szállító-kocsikat és tüzi fecskendőket.

Motorosztályunk szállít: Nyersolajmotorokat, (Diesel-rendszert,) hajódiselmotorokat, gázmotorokat, benzin- és benzolmotorokat, szívógázmotor-telepeket (anthracit, koks, barnaszén, faszén és turfatüzelésre) szállítható motorokat (lokomobilokat) mezőgazdasági célokra, továbbá építkezési gépek, szalagfűrészek kinematographok stb. részére.

Teherkocsik és tehervonatok 10—100 mm. hordképességig.

3 BENZ-tehervonat a m. kir. honvédelmi-ministerium használatában.

Megbízható!

Zajtalan!

Tartós!

Legolcsóbb üzem!

Ájánlattal, felvilágosítással díjtalanul szolgálunk!

Kedvező fizetési feltételek. Szolid szakszerű kiszolgálás.

AVIATIKA

A „MAGYAR AERO CLUB“ ÉS A „MAGYAR GÉPREPÜLŐK SZÖVETSÉGE“ HIVATALOS KÖZLÖNYE.
AZ „AUTOMOBIL“- ÉS A „NEMZETI SPORT“-TAL EGYETEMBEN MEGJELENŐ SZAKLAP.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VIII. Szentkirályi-utca 22.
II. em. 27.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSÓ.
Igazgató: FRIEDRICH NÁNDOR.
Szerkeszti: Dr. MASSÁNY ERNŐ.

ELŐFIZETÉSI ÁR:

Egész évre	20 korona
Fel évre	10 „
Negyedévre	5 „

Nieuport.

Nieuport meghalt! Súlyos csapás érte a francia nemzetet. Az utóbbi megpróbáltatások között ez a legnagyobb, mert Nieuportban nemcsak a kiváló pilóta, hanem a francia alkotó elmék egyik kiválósága, a zseniális konstruktor veszett el. A halál úgy látszik soha sem tágítja meg önmagát, következetes marad mindenkor, mert az aviatikusok között sem válogat, hanem sorban szedi áldozatait lett légyenek azok egyszerű közkatona, avagy vezető, irányító nagyságok.

Nieuport egy helyesebben Nieport a becsületrend parancsnokának, Nieuport tábornok fia, 1875. augusztus 24-én született Blido-ban.

Husz éves korában a kerékpározás terén tűnt fel, amikor egyre-másra aratta legszebb diadalait. A modern közlekedési eszközök úgy látszik nagy vonzó erőt gyakoroltak reája, mert alig néhány év múlva már az automobilizmus hívei között találjuk s 1902-ben például mint kiváló motor szakértőt ismerik. Az első óránkénti 200 km-es rekordot Nieuport mágnessel felszerelt nyolc cilinderes Darracq-al érték el.

A Santos Dumont, majd a Farman-gépeken s később az első nagyobb sebességet elért Bonnemaison hidroplán motorai mind az ő gyűjtőjával voltak felszerelve, úgy hogy ez időben vizen, szárazon és levegőben egyaránt az ő alkotásaival arattak babérokat.

Ezt a feltalálói elmét a legmodernebb közlekedési eszközök természetesen nem hagyták nyugodni és 1908-ban elkészítette első repülőgépét, amelyvel mindjárt az első kísérlet alkalmával sikeres repülést produkált.

Issy les Moulineaux-i gyakoratait az

1909—1910. évi árvíz szakította félbe. Ő azonban nem csüggedt s kitarással tovább dolgozva 1910. júniusában Reimsban megszerezte pilóta képesítés-

sét. Az idén sebességi világrekordot teremtett utassal és a nélkül. Nevezetesen március 9-én saját szerkesztési monoplánjával, motorjával, gyújtójával



A becsületrenddel kitüntetett francia aviatikusok. Középen a most elhunyt Nieuport, fent Legagneux, Vedrines, Mortinet, lent Loridan, Tabuteau, Aubrun.

REKORDOK
jelenlegi állása.

IDŐ	TÁVOLSÁG	SEBESSÉG
Fourny (Farman H.) 11 ó. 1 p. 29 mp. Etampes, 1911 szept. 1.	Fourny (Farman H.) 720 kilom. Etampes, 1911 szept. 1.	Nieuport (Nieuport) óránként 133/136 km. Mourmelon, 1911 június 21.
MAGASSÁG	IDŐ-REKORD UTASSAL	MAGASSÁGI REKORD UTASSAL
Garros R. (Blériot, Gnome) 4250 m. Parame 1911 szept. 3.	Amerigo (Aviatik) 3 ó. 19 p. 39 mp. Habsheim.	Montalant (Bréguet) 2250 méter. Brookland, 1911 augusztus 9.

megdöntötte 10 és 20 km-en a rekordot. később május 11-én ugyanazzal a géppel és 28 HP motorjával Mourmelonban óránként 120 km-es sebességet ért el s megdöntötte az összes egy s száz kilométer közötti rekordokat, majd június 21-én ugyancsak Mourmelonban óránként 133—136 sebességet ért el.

A Gordon—Bennet versenyen Wey-

lentette, úgy hogy a gép nyomban lezuhant, bal szárnyára esett s maga alá temette a pilótáját. Nieuportot fivére és tanítványa Hélen szedték ki a gép alól, rögtön automobilra iektették s bevitték a verdum-i kórházba, ahol másnap súlyos sérüléseibe belehalt. Tisztársainak kérését parancsnak teljesítette, a magas állásu katonai bizottságot meg-

őket az az általános elkedvetlenedés, amely a magyar aviatikára a mult év folyamán beköszöntött.

A gép monoplán typus. Négy rudból álló vázával és Anzani motorjával első pillanatra igen hasonlít a Blériot XI-hez, de ettől két dologban tér el. — Először elhagyva a Blériot futókészülékét, görbített csövekből álló és gummi kötéggel rugózó alvást alkalmazott, mi a Blériot-féle primitív rugózárral szemben határozott előny. Kár, hogy az alváz nem szánkóban végződik, mint az Moranénál látható. Másik eltérés az, hogy a négy rud a géptörzsben csak a vezető ílles hátáig tart, azontul csak két rud van egymás felett. A tapasztalat azt mutatja, hogy a több rudból álló váz előnyösebb. Ezen egyszerűsítések eredménye minden esetre súlycsökkenés. A gép rugója 215 kg., a Blériot-gép 250 kg.-jával szemben.

Mivel a gép szerkesztője kísérletekkel tovább nem óhajt foglalkozni, gépét lapunk utján ajánlja az érdeklődők figyelmébe, akár megvétel, akár megfelelő feltételekkel kísérletezés céljára.

Hozzászólásunk a dologhoz természetesen csak műszaki szempontból lehet. Ebből a szempontból, amennyire a fotográfiákból megítélhető, a gép feltétlenül oly stádiumban van, hogy azzal kellő beállítást után korrekciós repülések végezhetők.

Zs.

Két motoros aeroplán.

Régóta foglalkoztatta az aeroplán-konstruktőröket az az eszme, hogy aeroplánjaikat két motorral szereljék fel. Ezáltal nagyobb biztonságot kívántak elérni, lehetővé téve azt, hogy ha az egyik motor meg is áll, a gépnek azért ne kelljen leszállania, mert a második motor ereje még elég a repüléshez.

Fontossága van ennek a kétmotoros gépnek turarepüléseknél, ahol esetleg motoromlás esetén nem lehet mindegyik veszély nélkül leszállani a rossz talajviszonyok miatt. Ilyenkor a második motor jó segítséget adhat, amennyiben elviszi még a gépet odáig, ahol a leszállás már különösebb nehézségek nélkül osztható.

Short Testvérek nevű angol cégé az elsősegé dicőség, hogy sikeresen oldották meg a kétmotoros repülőgép problémáját, még pedig, lehet mondani, igen szép sikerrel.

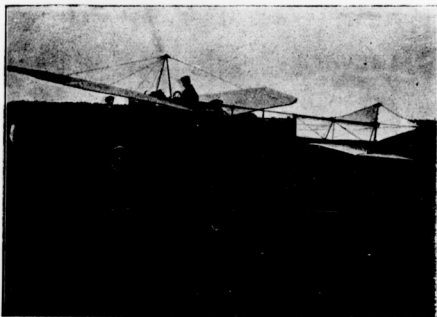
Ez a gép biplán konstruált, mely erősen emlékeztet a klasszikus típusra, a motorok és csavarok elhelyezését kivéve. Egy motor elől van elhelyezve, ott, ahol a rendes Farman típusu biplán a pilóta szokott ülni; ez a motor Wright-féle lánccátvezeteléssel 2 ellentétes irányban forgó csavart hajt. A másik motor hátul van, a Farman-biplánoknál szokásos helyén és egy közönséges csavart hajt a megszokott módon. A pilóta és utasának esetleg utasának ülése a két motor között van, ami talán első pillanatra nem valami bátorságos és bizalomgerjesztő, de az alkalmazott övintézkedéseket és elővigyázat

=====



Vass Emil
monoplánján.

=====



Vass Emil mérnök
monoplánja.

=====

menn Nieuport gépen szerezte meg győzelmet és szeptember 8-án is az ő gépén tett meg Hélen 14 óra alatt 1200 km-t.

A most folyó francia hadgyakorlatokon mint annyi sokan társai közül, természetesen ő is részt vett. Különösen lelkesedéssel és becsvágygal teljesítette a kapott parancsokat. Mult héten 14-én reggel szállt fel Mourmelonban s a szeles idő dacára minden különösebb incidens nélkül érte el a Charny előtti hangárokat, ahol a vezérkar számos tagja nézte végig megérkezését. Ezt a kedvező alkalmat megragadva, elhatározta, hogy bemutatja gépének kiváló képességét. Széllal szemben szállott tovább, amint azonban a gyakorló-tér közepe felé fordulva éppen az első kört akarta megtenni, egy szélroham gépét alulról támadta meg s egyszerűen felbil-

akarta győzni gépének kiváló kvalitásairól. Ez a két dolog okozta tulajdonképpen a halálát, amely gyászba borította Franciaországot, mert ismét eggyel kevesebben vannak azok, akik az idén nemzetüknek a külföldön is annyi becsülést és elismerést szereztek.

Vass Emil monoplánja.

A mellékelt fotográfiák világosan mutatják Vass Emil aradi mérnök monoplánját. A gép nem új, még 1910 tavaszán a magyar aviatika első megmozdulása idejében keletkezett, de szerkesztője állásával járó kötelezettségei folytán kénytelen volt Aradot elhagyni s a gépet őcsese gondjaira bízni, ki azzal rovidebb repüléseket tett. A kísérletek további folytatásától visszatartotta

rendsabályokat tekintetbe véve, különösebb aggodalomra nem ad okot. Mindkét motornak a pilóta felé eső oldala erős préselt bádóg védőfallal van borítva, azonkívül a benzín és olajtartályok a lehető legtávolabb vannak a motortól, úgy, hogy tűzveszély még bukás esetén is majdnem teljesen ki van zárva.

Ha mindkét motor jár, a gép óránkénti sebessége 80 km., ha az egyik motor megáll, a másik még mindig bírja a gépet 65 km. sebességgel, ami még mindig unitás elég arra, hogy a pilóta a legközelebbi alkalmas felszállási helyig eljusson.

Felémítve még, hogy ezen biplán nagyobbbrszt acélból készült, elsőrangú kivitelű gép, konstatalhatjuk, hogy ez is egy lépéssel közelebb viszi a repülőgépet a tökéletességhez. W.

A rekordok története.

Aki 36-ik számunkban közzétett rekordtáblázatot az előzőkkel összehasonlítva, az észrevehette, hogy egyszerre majdnem az egész táblázatot át kellett írunk. Az aviatika gyors fejlődésének egy jelentős lépése ez. Az aviatikának, ennek az új tudományának történetében nincsen megállapodás; a haladás folytonos és nap-nap után újabb meg újabb események ejtenek bennünket csodálkozóra.

Hol vagyunk ma már az 1907. 1908-i rekordoktól; minő mérhetetlen távolság választ el bennünket ama bölcsőkortől s mily óriások a különbségek Blériot, Farman, Wright és Santos Dumont eredményei, másrészt meg a Garros és Fourny által elérték között! Ennek a haladásnak legvilágosabb képét az alábbi rekordtáblázat adja meg, amelyben az utasnéküli magassági, távolsági és időtartam rekordokat közöljük kronologikus sorrendben.

Magasság (a pilóta egyedül).

Latham, Reims, 1909 aug. 29. 155 m.
Cte de Lambert, Páris, 1909 okt. 18. 300 m.
Latham, Chalons, 1909 dec. 1. 453 m.
Latham, Mourmelon, 1910 jan. 7. 1000 m.
Paulhan, Los Angeles, 1910 jan. 12. 1269 m.
Brookins, Indianapolis, 1910 jun. 14. 1335 m.
Latham, Reims, 1910 jul. 7. 1384 m.
Olieslaegers, Brüsszel, 1910 jul. 7. 1720 m.
Brookins, Atlantic City, 1910 jul. 10. 1900 m.
Drexel, Lanark, 1910 aug. 11. 2013 m.
Morane, La Havre, 1910 aug. 29. 2150 méter.
Morane, Deauville, 1910 szept. 3. 2582 méter.
Chavez, Issy-les-Moulineaux, 1910 szept. 8. 2587 m.
Wymalen, Mourmelon, 1910 okt. 1. 2780 m.

Drechsel, Filadelfia 1910 okt. 2880 méter.
Johnstone, Belmont Park, 1910 okt. 31. 2960 m.
Legagneux, Pau, 1910 dec. 9. 3100 m.
Loridan, Mourmelon, 1911 jul. 9. 3200 méter.
Cap. Félix, Etampes, 1911 aug. 1. 3350 méter.
Garros, Paramé, 1911 szept. 4. 4250 méter.

Távolság (a pilóta egyedül).

Santos-Dumont, Bagatelle, 1906 nov. 12. 220 m.
Henry Farman, Issy-les-Moulineaux, 1907 okt. 24. 770 m.
Henry Farman, Issy-les-Moulineaux, 1908 jan. 13. 1000 m.

Olieslaegers, Kiewit (Belg.), 1911 jul. 16. 625 km.
Fourny, Buc, 1911 szept. 1. 720 km.
Tartam (a pilóta egyedül).
Santos-Dumont, Bagatelle, 1906 nov. 12. 21¹/₅ mp.
H. Farman, Issy-les-Moulineaux, 1907 okt. 26. 52³/₅ mp.
H. Farman, Issy-les-Moulineaux, 1908 jan. 13. 1 p. 28 mp.
H. Farman, Issy-les-Moulineaux, 1908 márc. 21. 2 p. 39 mp.
L. Delagrange, Issy-les-Moulineaux, 1911 ápr. 11. 6 p. 30 mp.
L. Delagrange, Róma, 1908 máj. 30. 15 p. 26¹/₅ mp.
H. Farman, Issy-les-Moulineaux, 1908 jul. 6. 20 p. 19¹/₅ mp.



Vedrinés és Legagneux a francia hadgyakorlatokon Belfort felett.

Henry Farman, Issy-les-Moulineaux, 1908 márc. 21. 2 km. 604 m.
L. Delagrange, Issy-les-Moulineaux, 1908 ápr. 11. 3 km. 925 m.
Delagrange, Champ. de Mars, Rome. 1908 máj. 30. 12 km. 750 m.
L. Delagrange, Issy-les-Moulineaux, 1908 szept. 16. 24 km. 125 m.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908 szept. 21. 66 km. 600 m.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908. dec. 8. 99 km. 800 m.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908 dec. 31. 124 km. 700 m.
Paulhan, Béthény, 1909 aug. 25. 134 km.
Latham, Béthény, 1909 aug. 26. 154 km. 620 m.
H. Farman, Béthény, 1909 aug. 22. 180 km.
H. Farman, Mourmelon, 1909 nov. 3. 234 km. 212 m.
Labouchère, Reims, 1910 jul. 9. 340 km.
Latham, Béthény, Reims, 1910 jul. 10. 392 km. 750 m.
Tabuteau, Etampes, 1910 okt. 28. 465 km. 720 m.
Legagneux, Pau, 1910 dec. 21. 515 km. 900 m.
Tabuteau, Buc, 1910 dec. 30. 584 km. 745 m.

L. Delagrange, Issy-les-Moulineaux, 1908 szept. 6. 29 p. 53¹/₅ mp.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908 szept. 21. 1 ó. 31 p. 25¹/₅ mp.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908 dec. 18. 1 ó. 54 p. 53¹/₅ mp.
W. Wright, Camp. d'Auvours, 1908 dec. 31. 2 ó. 20 p. 23¹/₅ mp.
Paulhan, Béthény, 1909 aug. 25. 2 ó. 43 p. 24¹/₅ mp.
Henry Farman, Béthény, 1909 aug. 27. 3 ó. 4 p. 56¹/₅ mp.
Henry Farman, Mourmelon, 1909 nov. 3. 4 ó. 17 p. 53¹/₅ mp.
Labouchère, Reims, 1910 jul. 9. 4 ó. 19 perc.
Olieslaegers, Reims, 1910 jul. 10. 5 ó. 3 p. 5¹/₅ mp.
Tabuteau, Etampes, 1910 okt. 28. 6 ó. H. Farman, Etampes, 1910 dec. 18. 8 ó. 12 p. 47¹/₅ mp.
Fourny, Buc, 1911 szept. 1. 11 ó. 1 p. 29 mp.

HIREK.

Aeroplán szállítás automobillal. A nagy francia hadgyakorlatokon tudvalegőleg nagy szerepe volt a repülőgépeknek, amelyek mindegyik hadseregnél egy központból indultak ki felderítő utjaikra. Mai számunkban közölt képeinkön az a jelenet látható, amidőn

egy automobil Vessulba, a nyugoti hadsereg aeroplan központjába szállít egy összerakható Blériot-monoplánt.

A Magyar Géprepülő Szövetség iránt érdeklődőket, valamint a szövetség tagjait felkérjük, hogy minden levelezésüket és küldeményeiket a szövetség ügyvezető igazgatójának: Massány Ernő dr. címére küldjenek, mert addig, amíg a szövetség a postával a folyamatosan levő bejelentést végleg el nem intézte, a küldemények nem kézbesítettek, sőt ajánlott küldemények a szövetségnek ki nem adatnak.

A pénzügyi küldemények a cél megnevezésével a pénztárnok nevére és címére küldendők. Sámuel László Budapest, VII., Miksa-utca 8. szám.

Aviatika Marokkóban. A franciák, úgy látszik, a repülőgépeknek a hadjáratban való alkalmazását immár gyakorlatilag is megkezdik. Lebault Casablanca és Mediuna felett a napokban 45 percig röpködtek, majd egy óra alatt átrepültek Rabat-ba s ha az idő kedvező, úgy onnan Fez-be is kirándulnak.

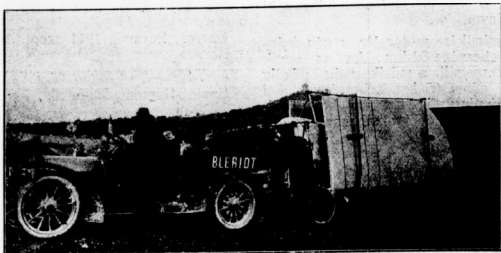
Repülőgép kiállítás.

A németek Berlinben, a zoologiai kertben 1911 december 19-én repülőgép kiállítást nyitnak, amely januárius 1-éig fog tartani. A kiállítást a német géprepülő szövetsége a johannisthali

Kaiser főhadnagy, Kasinger, Müller és von Tschudi őrnagy.

A kiállítás a következőkre terjed ki:
1. Repülőgépek, siklórepülő, sárkányrepülő, csavarrepülő, monoplán-

9. A légi utazás segédeszközeire.
10. Meteorológiai szolgálata.
11. Postagalambokra.
12. Pilóta felszerelésekre.
13. A repülőgépek elleni fegyverekre.



Repülőgép szállítás automobillal a francia hadgyakorlatokon.

nok, multiplánok, repülőgép alkatrészek és modellekre.

2. Motorokra és ezek alkatrészeire.
3. Repülőgép építéséhez szükséges anyagokra.
4. Hangárak és hangársátrakra.
5. Aerodrom berendezésekre.

14. Történelmi osztály és irodalomra
15. Ornithológiai osztályra.

16. Műtárgyakra.

A kiállítás teljes tiszta jövedelmét a jövő évben rendezendő aviatikai versenyek díjaira fordítják, egészen nyíltan bevallott célja pedig az, hogy franciaországnak aviatikai téren tapasztalható túlsúlyát csökkentse.

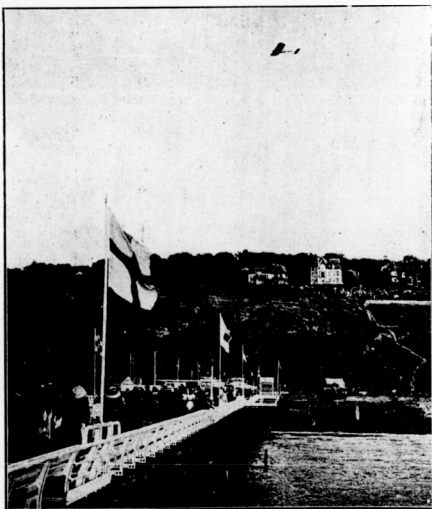
Azt, hogy ennek a német alaposággal rendezendő kiállításnak, úgy tudományos, mint erkölcsi és anyagi szempontból minő nagy eredménye lesz, nem is kell esztelenünk, mert elég, ha a német aviatikának az elmúlt évben tanúsított hatalmas fejlődésére gondolunk. Az ötlet valóban utánzásra méltó még akkor is, ha úgy mint nálunk még nincsen sok bemutatni való. Azt hiszünk, hogy tekintve a magyar aviatika küszöbön álló fellendülését, a téli hónapok egyikén, így pl. februáriusban amikor sok gyakorlatról nálunk szó úgy sem lehet, a Magyar Géprepülő Szövetsége is rendezhetne például a Magyar Aero r.-t.-val egyetemben kisebb kiállítást, amelynek jövedelme szintén hasonló célokra volna fordítható.

A kiállításra be lehetne mutatni az aviatika történelmi fejlődését, a különböző géptípusok készítésének módját, modelleket stb. Szóval, oly módon volna rendezhető, hogy aki azt megtekinti, az aviatika műhelyébe teljes bepillantást nyerjen. Szép szemléltető és oktató elrendezéssel az aviatikának rendkívül sok hívet lehetne így szerezni.

Akik ennek a rendezendő magyar kiállításnak netalán hívei volnának, igen kedves volna részükről, ha részvételüket, megjegyzéseiket és eredeti eszméiket velünk közölnék. Mi ez irányban a puhatolózó lépéseket megkezdjük s ha valami biztatásra találunk, úgy a szervezést meg is kezdjük.

Dunlop Pneumatik.

Vedrine mint párisi postás.



aerodrom r.-t.-val egyetemben rendezi.

A rendezőség élén állanak von Hieber altábornagy, von Benningens császári kormányzó, báró Brandstein, Conitz dr., Dunner hadnagy, Huth dr.,

6. Aeronautikai térképek, utvonali jelölés és jelzésekre.

7. Drótnélküli táviróra.

8. Fényképezést és fotogrammetriára.

NEMZETI SPORT

Megjelentik
minden vasárnapon.

ÉS A MAGYAR VIZI SPORT
MINDEN SPORTTAL FOGLALKOZÓ SZAKLAP

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Égtes évre 20 korona.
Fél évre 10
Negyedévre 5

A Nemzeti Sportot 1903-ban Fodor Károly művészeti vivőmester alapította. A Magyar Víz Sport, előbb Magyar Evezős Sport, VIII. évfolyamában 1908. téren. 1-én egyesült a Nemzeti Sporttal.

Főszerkesztő: Dr. POLÓNYI DEZSŐ. Igazg. felelős szerkesztő: FRIEDRICH NÖRER.

A szövetségi ünnep.

(IX. 17.) Valami átok ül a magyar uszósporton, mely nem engedi meg, hogy az uszósportnak hirneve a magyar uszók képességével arányban legyen. Ime, a múlt héten már azt hittük, hogy végre elérkezett az a meeting, mely hivatalra lesz igazolni azt, hogy az uszósportnak is lehetnek kiválóan érdekesek és lebilincselők. A kiállításba helyezett bajnokok közül a MAC és a MAFC staféták között, továbbá az ígért magyar-osztrák mérkőzés olyan esemény lett volna, mely bizonyára nemcsak vonzani, de kielégíteni is tudott volna egy hatalmas sportközönséget. De a végzet most sem engedte meg, hogy a közönség a versenyről távozzon ezt mondhatta: „Végre egy uszósport, amelyet érdemes volt megvárni!”

A nagy gonddal és szakértelemmel előkészített első szövetségi ünnep a rendezőség hibáján kívül óriási csalódást keltett. Az osztrák csapat nem jelent meg, noha lemondását a verseny napjára nem tudatta a MUSZ-el. Ez mindenesetre olyan sportszerűtlen és inkollégiális eljárás, mely méltán kelt az elmaradt nemzetközi küzdelem helyett a magyarok harcában sem talált kárpótást, nem pedig azért, mert két versenyszámtól eltekintve, a meeting csupa unalmas versenyeket és jelentéktelen eredményeket nyújtott. Las-Torres és Hornung nem jelent meg, mert önkéntes vizsgájkukat 20-ára tűzték ki. Nélkülük a MAC egy stafétát sem tud

dott kiállítani s elmaradt a 400 m-re ígért világrekord is.

Érdekes küzdelem egyedül az 50 y. gyorsuszásban volt, ahol a pilénőjét félbeszakító Peterdy közepes idő alatt győzött Erdős, Timár és Eperjessy ellen. A meeting legkimagaslóbb eredménye Toldy világrekordja volt, melyet a kitűnő mellúszó elég könnyen ért el. Toldy legutóbbi kiváló eredményei után a legnagyobb érdekfűdéssel tekintünk a német Batheval való találkozására, mely talán az októberi Hellas-versenyen fog létrejönni.

A hátszásban Baronyi nem szállt vízbe. Rendes körülmények között a szövetségi versenyről lévén szó, ezt kellene neveznünk, ámde az adott körülmények teljesen indokolják Baronyi elmaradását. A levegő és víz ugyanis oly hideg volt, hogy mindenki, aki uszott, az egészséget tette kockára. Mások ily későn nyílt vízi versenyt rendezni nem szabad.

A 100 m-es főverseny Belezna és Munk között szép versenyt eredményezhetett volna, ha Munk a küzdelem fel nem adja. Így aztán Belezna olyan idővel győzhetett, amely nem méltó egy szövetségi verseny eredményei közé. Ugyanezt elmondhatjuk a 400 m-es főversenyről is, nemkülönben a két füstafétról. A bajnoki stafétát a MAFC egyedül szüve nyerte, míg a vegyes stafétában a MTK-nak csak a FTC volt igen gyenge ellenfele. A MAC egyike sem állhatott ki s Elek betegsége miatt a MAFC sem jelent meg a vegyes sta-

féta startjánál. Avizipolo-bajnokságot a favorit FTC biztosan nyerte. A rendezés nehéz munkáját Donáth és Scharnbeck végezték. Nem az ő hibájuk, hogy a verseny nem sikerült.

Részletes eredmények:

Közúti versenyek 667/1 m. 1. Vitéz János („33” FC) 0:52.6, 2. Reményi László (MTK). 3. Neuburg Béla (TTC). Indultak még: Berényi (MAFC), Vázsonyi (BAK), Kreisz (TTC), Ruth (BAK), Mülner (MTK) és Vas (BAK).

Előnyverseny 667/1 m. 1. Wolmuth Ernő MTK (9) 1:01.4, 2. Górfőczy István NSC (14). 3. Raskó Gábor MTK (9). Indultak még: Madika SVS, Vas Béla, Glückner TTC, Tóth MAC és Beregi TTC.

Hátúszás előnyverseny 667/1 m. 2. előfutam után a döntőben: 1. Csabay Béla „33” FC (6) 1:04.4, 2. Görög Ernő NSC (7). 3. Maradi Viktor TTC (8). Indultak még: Rákosi Balaton, Démon BAK, Vajda BAK, Vadas NSC, Grünwald BAK, Várj TTT, Bauer MTK, Gottlieb TTC, Schreyer MTK, Rónai FTC.

Mellúszás előnyverseny 667/1 m. NSC két előfutam után a döntőben: 1. Barta Miklós (2) 1:02, 2. Dóczy Béla BEAC (5). 3. Gergely Béla BAK (8). Indultak még: Vasadi RC de France, Vadász SSC, Matterdorfer TTC, Széchy MA FC, Kiss MTK, Vértés MAFC, Réti MTK, Patáki MTK, Kiss OTF és Nedúcsin NSC.

Mellúszás 100 m. 1. Toldi Ödön (MTK) 1:20. (Országos és világrekord). 2. Demján Oszkár (BTC). 3. Labori Károly (MTK).

Hátúszás 100 m. 1. Bartók Miklós (MTK) 1:28, 2. Weiler István (BAK). Indultak még: Labori Miklós (MTK).

Főverseny 100 m. 1. Belezna István (MAFC) 1:15. Munk feladta.

Műgárgás 1. Dénes Károly (MAFC) 31 pont. 2. Raiudágh László (MAC) 28.5 pont. 4x100 méteres staféta bajnokság (tetszőleges szerinti úszással). 1. MAFC csapata (Kenyeri, Belezna, Rimanóczy, Szentgróthy) 5:23.6, egyedül.

A LAWN-TENNIS ÖSSZES KELLÉKEI.

Slazenger világhírű angol gyártmányai nagy választékban: Doherty és E. G. M. ütők, Slazenger Standard versenylabda, Mass & Cie világhírű francia raketjei, Wright and Ditson amerikai raketek nagy raktára. — Pályaépítésnél, játékosoknak nélkülözhetetlen Kertész János és Takáts József tenniskönyve



1 K 50 f beklúdsé ellenében franco kúldetik meg. Az angol és magyar sportjátékok, football, uszás, golf, hockey, polo, ijászart, torna összes kellékei.

Utazási, háztartási, díszmú. stb. cikkekrol árgyzékét ingyen és bérmentve küld

KERTÉSZ TÓDOR sportáru-üzlete BUDAPEST, IV., KRISTÓF-TÉR.

Középiskolai staféta 4X33 $\frac{1}{2}$ méter (mell, hát, oldal és magyár). 1. Barcsay-utcai gimnázium csapata (Aglár, Bartók, Adorján, Lóbi) 1:36,8. 2. Bajai cisztercita gimn. csapata. Felírt a bajai mellúszó Boros Iván szép úszás-sal.

Előnyverseny 200 m. 1. Fecske József FTC (10. 2:48. 2. Rédl József FTC. 3. Szegedi István MAC (17). Indultak még: Szabadhor MTK, Szász NSZ, Gerliczy NSZ, Halász MTK, Hercz BAK, Nagy BAK, Kuncz OTE, Burgumayer MTK.

Szövetségi staféta 4X100 (mell, hát, oldal és magyár). 1. MTK csapata (Toldi, Bartók, Mérei, Máté) 5:35,8. FTC feladta. Gyúszás 50 yard. 1. Péterdi Sándor (MAFC). 0:26,2. 2. Erdős Gyula (BAK). 3. Timár János (MAC). Indultak még: Eperjesi (MAC), Lantosy (MTK).

Főverseny 400 m. 1. Kenyeri Alajos (MAFC) 6:10. 2. Burgumayer Ferenc (MTK). Egy úszóval nyerve. Indult még: Halász Imre (MTK).

Vízipóló FTC—MTK 7:0. Vízipóló bajnokság győztese: FTC.



A kolozsvári pályafutás.

Szegény kolozsváriaknak igazán nem volt szerencséjük nagyarányúra tervezett pályamegyőítő versenyükkel. Minden feltevéssel meg volt a város felémi bókészlete, a létesítmények a nagy-számban kiváló versenyző, őrök közönség, lelkes hangulat, de Jupiter Pluvius megnegyít a két csatornát és egész délután zuhogott a sírú, hideg, őszi eső, tönkretve az őrési fál-radsággal és körültekintéssel létrehozott versenyét.

A MASZ ritka előzenéységgel viseltetett a KEAC versenyével szemben, nem adva engedélyt e napra egy más ceykét sem, úgy, hogy a KEAC versenyen indulhattak is mind-azok, kiket a propozíciók ki nem zártak. Jan-kovich, Somodi, Bodor, Luntzer, Ondrus, Antal, Horner, Deván, Szerelmezhvi, Kovács, Mudin, Rácz, Szakál, Szabó stb. megjelenése már eleve hitossított volna nemcsak a verseny névölt, hanem a kitűnő eredményeket is, ha az az őszi áttal felzárkózott pálya a hideg, nedves levegő nem gátolta volna az erők teljes kifejtését. Néhány eredmény, így a 100 yard, diszkosz, gerely, gát, negyed- és fél-angol így is igen jó.

A rendezésbe több hiba csúszott be, mint szeretett volna. A vontatottság miatt nem lehet a funkcióörömségek kibázzatni, mert a zuhogó esőben bókészlete, igazán önzelen munkát végeztek a nem csoda, ha nem mozogtak a mekvánt az állítással. Ellenben súlyos rendezési hibák voltak azok, melyeket a gátfutásban a súlyszámokban megfigyeltünk. A gátfutás első eredményét meg kellett semmisíteni. Kovács 154 mp. alatt mellszélességgel nyert Horner ellen, de kiderült, hogy csak 100 méterrel utottak a gát, 9 gátos volt. Az újfutottat versenyben Horner, aki az utolsó gátig folyányesen vezetett, egy tőcsában el-csúszva, elesett s így Kovács olesó győzelmet aratott. Ha a gátak már az első futásban be-helyesen lettek volna felállítva, a lassan kezdő, de kitűnően finisáló Horner valószínűleg meg-nyerte volna Kovácsot.

Felírtott helytelen volt az a módszer, melyet a tulságosan tartalmas program miatt inagurált a rendezőség rossz német minta után, hogy a távolugrásban a dobá-számokban délféltől előmérőzést rendezett 3 úgrással, illetve dobással s délfután csak a döntők kerültek sorra. Eltekintve attól, hogy az igazi jó versenyző csak fokozatosan jóu beles s éppen az utolsó úgrásokban és dobá-számokban szokta elérni a legjobb eredményt, ez

a mód a jelen esetben annál igazságtalannabb volt, mert a délfután szakadó esőben lehetetlen volt a délféltől eredményeket megközelíteni, s így, akinek az elején kicsúszott egy jó úgrás, vagy dobás, az még is nyerte a versenyt. E vizás helyzet áldozatai voltak Guszmán és Fleck, kik rendes verseny esetén győztesek maradtak volna.

Az első 100 méteres verseny esetén győztesek maradtak volna. Jan-kovich rossz startja dacára, őrök finishevel 102 alatt két méterrel győztél, Ondrus s a megelőző jól futó Rády ellen. A negy-ed angolban Deván és Szerelmezhvi őrök csatát vívtak s végül Deván félméterrel győ-zött szívesen védekező klubtársára. Az idő, a pályát s esőt tekintve, igen jó. Fél-angol Bodor nagy fölénytel nyert a most hosz-sabb távokra dolgozó Antal s Palotai ellen. Az eső káros hatása a magasugrásban nyilván-lan legerősebben. Az elugrás egy pocsolóáldó történt s Somodi, aki tréningben pár nap előtt 191 cm-t ugrott, képtelen volt 180 cm-t átvinni. Szabó már a 170-et sem bírta. A stafétában a MAC, tekintve, hogy két futója közvetlenül előttük délfutál harcot vívtak a nyugtalan-goló Horner pedig, kétfőz futóval edítet, nem vehette fel a harcot a teljesen pihent MTK ellen, mert bár a MAC staféta fölénye evidens, azért 1000 méter „előnyt” még sem adhat az MTK-nak. A pontversenyt a MAC számos balszerencséje dacára, fölénytel nyerte meg. A díjazás valóban pazar volt, ugyisze a verseny után megtartott bakkelt is.

Részletes eredmények:

1. 100 yardos junior sikítás. 1. Gricásy Mihály KEAC 11 mp. 2. Szollár Pál KEAC. 3. Stólmár Károly FTC. Indultak még: László János KEAC, Bereszegsy Ferenc NSE, Kovács Lajos NSE, Bácsay József ACF, Mattyasovszky Sándor KEAC, Szeghalmi Bálint NSE, Mertl Gyula FTC, Kossuth Ferenc KEAC, Vítai Árpád NSE. Centiméterekkel nyerve, fél m. harmadik.

II. Szülőházas junior. 1. Strach Jenő KKAS 11 mp. 2. Gúzmán Gyula MAC 11,35 mp. 3. Jakabháza István Kol. ACF 10,83 mp. Indultak még: Henszelmann Elek KEAC 10,25 mp. Mertl Gyula FTC 10,19 mp. Bereszegsy Ferenc NSE 10,06 mp. Szakál Máté MOGAAC 10,02 mp. Székács János KEAC 9,89 mp. Keszthelyi Zoltán NSE 9,69 mp. Lux Kornél FTC 9,64 mp. Hollosy István NSE 9,23 mp. Finta Dező Kol. ACF 9,00 mp. Magyar Balázs Marov. SE (3-szor kiélezt).

III. 100 yardos sikítás. 1. Jan-kovich István MAC 10,2 mp. 2. Ondrus István MTK. 3. Rády Vilmos BPTTSE. 4. Deván István MAC. 5. Szalai Pál MTK. 2 m. nyerve, mellszélességgel a többiek közt.

IV. 2 angol mérőföldes junior sikítás. 1. Vass Károly MTE 11 p. 24,8 mp. 2. Nagy Sándor ACF. 3. Czuppon Sándor MAC. Indultak még: Vizi Sándor MTE (4-ik) és Holcsek Ernő Kol. ACF, aki feladta. 80 méterrel nyerve, 120 m. harmadik.

V. Diszkoszvetés. 1. Luntzer György PTE. 30,66 cm. 2. Rácz László MAC 3874 cm. 3. Grün Vilmos ETVÉ. 3831 cm. Indultak még: Fleck Samu FTC, Nyilassy Károly BTC, Mudin István MAC, Lux Kornél FTC.

VI. 120 yardos gátfutás. Megismételt versenyben: 1. Kovács Nándor FTC 16,4 mp. Horner Andor MAC elbukott. Stólmár Károly FTC. a második futásban nem indult.

VII. Magasugrás. 1. dr. Somodi István KEAC 175 cm. 2. Szabó Béla MAC 165 cm.

Ötöd. BPTTSE angol mérőföldes sikítás. 1. Bodor István MAC 5,6 mp. 2. Antal János MAC. 3. Palotai Ottó FTC. 4. Savnik Teofil BPTTSE, 15 méterrel nyerve, 1 m. harmadik.

IX. Távolugrás junior. 1. Horner Andor MAC 592 cm. 2. Fleck Samu BTC 590 cm. 3. Hámos Vilmos BPTTSE 578 cm. Indultak még: Grün Vilmos ETVÉ 573 cm. dr. Somodi András FTC. ACF 567 cm. Gricásy Mihály KEAC 551 cm., László Samu Marov. SE 550 cm., Szeghalmi Bálint NSE 512 cm., László Jenő KEAC 506 cm., Keszthelyi Zoltán NSE 437 cm.

X. Negyed angol mérőföldes sikítás (bainokok kizárva). 1. Deván István MAC 53 mp. 2. Szerelmezhvi Ervin MAC. 3. Ulrich Pál KOAF. Indultak még: Földy Ferenc BTC, Hámos Jenő BPTTSE, Szollár Pál KEAC és Brandl Béla MTK, aki 30 méter után kiált. Fél méterrel nyerve, húz méterrel harmadik.

XII. Gerelyvetés. 1. Szakál Máté MOGAAC 5403 cm. 2. Mudin István MAC 5191 cm. 3. Rácz László MAC 5097 cm. Indultak még: Lux Kornél FTC 4975 cm. Fleck Samu BTC 4194 cm., Strach Jenő KKSA 4776 cm., Bánya Miklós BTC 4108 cm., dr. Kovács Odón NyTVE 3901 cm.

XIII. 100+100+200+400 méteres staféta-futás. 1. MTK (Rickert, Szalai, Ondrus, Brandl) 1 p. 43,2 mp. 2. KEAC (Grigásy, Kossuth, Szollár). 3. Marov. SE (Spiere, Melcer I., Melcer II., Csont) 40 m. nyerve, 5 m. harmadik.

XIII. 220 yardos hendikep. 1. Rády Vilmos BPTTSE 6 m. e. 23 mp. 2. Jan-kovich István MAC scs. 3. Földy Ferenc FTC 13 m. e.

XIV. Pontverseny. 1. MAC 35 pont. 2. KEAC 13 pont. 3. BPTTSE és FTC pontversenyben 7 pont.

HIREK.

Győzelmeik aránya szeptember 18-án: MAC 163, BEAC 63, FTC 51, Postás 47, MTK 40, ATK 24, TAC 21, BTC 17, KAC 11, PTE 9.

Dr. Szekeres Kálmán budapesti állami főrel-iskolai igazgatónak, a MAC közműrt választ-mányi tagjának, a szabadtéri sportok lelkes híveinek, ő feléské a magyar nemességét „nagy-szandai” élénkövel díjmentesen ajánomazotta.

Tison, a híres francia súlylatheta, valószínűleg indul a MAC őszi viadalán. Találkozásk a nagy formában levő Mudin Imrével, elsőrangú sportesemény volna.

Megakulat az erdélyi atletikai kerület, mint azt néhány kolozsvári sportember nyilatkoztatóból örömmel tudomásul vettük. A MASZ bizonyára töle telhetőleg pártolni fogja ezt a nemzeti szempontból jó fontos alakulást.

Dr. Somodi István rekordformában van s kevéssel a kolozsvári verseny előtti tréningben 191 cm-t ugrott. Ha formáját megtartja, indul a MAC októ. 1-i versenyén s a kitűnő sikert úgrópályán, melyen már egy ízben javított rekordját, bizonyára 190 cm fölé viszi a magyar rekordot.

A Magyar Testgyakorlók Köre 1911. évi október 8-án Budapesten rendezendő nemzetközi atletikai versenynek feltevélei:

Verenszámok: 1. 100 yardos sikítás. 2. Egyneved angol mid-es sikítás. 3. Fél angol mid-es sikítás. 4. Két angol mid-es sikítás. 5. 120 yardos gátfutás. 6. Két angol mid-es gyaloglás. 7. 4X100 méteres stafétafutás. 8. 10X100 méteres stafétafutás. 9. Magasugrás. 10. Távolugrás. 11. Diszkoszvetés. 12. Szülőházas 5-ös csapatverseny. Serény Gyula Jánosné úrnő vándordíjért (főtőkdi kiírás). 13. 100 méteres junior sikítás. 14. 220 yardos gátfutás hendikep. 15. 600 méteres sikítás hendikep. 16. Gerelyvetés hendikep.

Általános feltevések: Nevezési zárlat 1911. október 10-án. Nevezések az MTK valószínűleg március 1-én (IV. Farsang-tétele 3).

A Pozsonyi Torna Egyesület által 1911. évi október 10-22-én a saját lelki sporttelepén rendezendő nemzetközi torna és atletikai viadal sorrendje: Junior-számok: 1. 60 m-es sikítás. 2. 1000 m-es sikítás. 3. Diszkoszvetés. 4. Magasugrás. 5. Tornászati öszetett verseny. (nyújtókorlát) 2-2 előirt és 1-1 szabadban választott gyakorlat (olyan hálós hálós tornászok részére, kik sem a korlátot, sem a nyújtót nem élték meg nem korlátot). Senior-számok: 1. 100 m-es sikítás. 2. 400 m-es sikítás. Víz, versenyzők részére. 3. 1500 m-es sikítás Pozsony szab. kir. város bajnokságáért. 4. 200 m-es gátfutás Pozsony szab. kir. város bajnokságáért és Albrecht kir. herceg vándordíjára. 5. 3000 m-es sikítás. 6. 4X100 m-es staféta-futás a Pozsonyi Halás Eglezt vándordíjára. 7. Diszkoszvetés Pozsony szab. kir. város bajnokságáért és Frigyes kir. herceg vándordíjára. 8. Svéd gerelyvetés. 9. Magyar gerelyvetés Pozsony szab. kir. város bajnokságáért és a pozsonyi hőklyek vándordíjára. 10. Szülő-dobás. 11. Magasugrás. 12. Nyújtóverseny. 2 előirt és 1 szabadban választott gyakorlat (képzett tornászok részére). 13. Korlátverseny 2 előirt és 1 szabadban választott gyakorlat (képzett tornászok részére).



A stockholmi olimpiád hivatalos vívóprogramja szűsre szorít a következő:
július 1912 július 6-tól (vasárnap) — július 15-éig (hétfő).

A résztvevők maximuma az egyéni versenyben 12: a csapatversenyben 1 csapat.
Egyéni díjak: 1. díj olimpiai aranyérem, 2. díj olimpiai ezüstérem, 3. díj olimpiai bronzérem.
Csapatversenydíjak: 1. díj oklevél a győztes csapatnak, aranyozott ezüstérem minden tagjának.

2. díj olimpiai ezüstérem, 3. díj olimpiai bronzérem.
Ezenfelül a párbajtorcsapatnak az angol vívók vándordíja. (Védo: Franciaország.)

A kardcsapatnak Budapest székesfőváros vándordíja.

Versenyszámok: 1. Egyéni tör, 2. párbajtorcsapat, 3. egyéni párbajtor, 4. kardcsapat, 5. egyéni kard.

A csapatversenyek 8 vívó számára, kik közül mindig csak 4 vívhat.

Észárlás Stockholmban. Kínos hatást fog kelteni vívókorokban a stockholmi olimpiai bizottság ama terve, hogy a versenyzőket iskolákban szállásolja el. Hihetetlen, sportszerűtlen dolog. Elvégre egy olimpián nem turista-kiutazásról, ahol az ember a számkakazil tövében is alhat, hanem egy olyan alkalom, melyre mindenkinél egész fizikai és lelki erejével kell késznek állani. Hogy mit jelent az, mikor korunknak és társadalmi állásuknak helyzetüknek fogva is kényelemben szokott férniak iskolatérmeibe tömegesen szállásoltatnak be és holmi póttagokként alszanak vagy három héttig: azt nem kell magyarázni. Amennyi jelentene ez, hogy minden elsőnyelket fel kellene áldozni, sőt volnaik vívók, akik ily feltételek mellett el sem jönnének.

Érthető így dr. Nagy Bélának, a MOB vívószaksztyája elnökének a felszólalása, aki sürgősen követelte, hogy ideciorának, még az idén gondoskodjanak a versenyzők számára szállások és kényelmes ellátásról. Inkább a versenyzők számát redukálják, de aki kimegy, az teljes kényelemben lakjon. Egyancsak azt kívánta, hogy ne lakjon együtt minden versenyző, hanem megfelelő csoportokban, mert a rendet és nyugalom 100 emberrel, kik közül nem egy korábban élvezte versenyszámát és többet engedhet meg magának, nem lehet fenntartani.

A MOB még nem határozott végleg a kérdésben, de a hangulat a felszólalás mellett volt és Muzsa Gyula elnök megígérte, hogy haladéktalanul érintkezzen lép a svéd titkarral és esetleg ki is utazik, hogy kényelmes lakást biztosítson a versenyzőknek.

E kérdések a legközelebbi szaksztyáji ülésen is tárgyalás alá fognak kerülni.

A MOB vívószaksztyája legközelebbi ülését október 15-én tartja. Ez úles fog tárgyalni a tréning, a vívóképzés, az utazás, elszállásolás és más hasonló kérdésekben. A hivatalos terv szerint az összes vívóhoz felhívást fognak intézni, hogy akarnek-e résztvenni az olimpiai tréningben. A jelentkezőket azután egy selejtező párbajverseny segítségével a csapatok redukálják. E husz vívó fog a március havában rendezendő tréningben résztvenni és közülük választják kettős párbajversenyre a 10–12 kiküldöttet.

Az olimpiai kiküldetéseik élénk csatlósodást fognak okozni. Sportkörökben ugyanis túlvármek a remények a kiküldetés száma tekintetében.

A rendelkezésre álló összegből mintegy 60 versenyző küldhető ki. Ha már most számíthatunk, hogy ki kell menni 12 alutálnak, 10 vívónak, 8 birkozónak, 10 uszónak, 12 evezősnak, 6 tornásznak, 8 fooballjátékosnak, 6 csoporthoz, tréner és zsűrinek, 72 voma az okvetlen kiküldendő száma, melyből nem számítottuk, hogy a 16 fooballjátékos lejárnek költségéről a ML.SZ gondoskodni, hol maradnak a teniszcsok, kerékpárosok, céllövők, a pentatlonisták, a hivatalos sülvőutazók és esetleg még 2–3 tanulmányi sportember.

Az ellen pedig a legerősebben tiltakozunk nekik, hogy a versenyzők költségét, ellátását stb. redukálásával dolgozzunk.

60 ember költségvetése így néz ki: Vasuti költség 250 K, 21 napi utazás, napi 20 K = 420 K, vagyis kerül egy versenyző 670 K-ba. 60 versenyző 40,200 K-ba. Először jár kb. 6000 K előkészíteti költség (tiroda, levelezés, tréner, nyomtatványok), 2000 K előre nem látható kiadás-sárg, ez 48,900 K. Ebből kultuszminiszteri segély 40,000 K, egyéb bevételek mintegy 8000 K. Vagyis el tudunk látni 60 embert, de ekkor már 8000 K +, a fooball fele (5360 K) erejéig igénybevetünk a társadalomtól.

E számítás mellett még a fent felsorolt okvetlen szükséges számból is le kell szorítani 12-ot.

A franciák érthetetlen módon redukálni akarják az olimpiádon a többi sportágak együtt a résztvevő egy nemzetbeli vívók számát is négyre. Hiszen nekünk a londoni döntőben 5 vívók volt. Reméljük, hogy a semmivel sem indokolt kérelmet nem teljesítik.

Megnyílt vívóterem. Fodor Károly vívómester termet ismét két hatalmas teremmel bővítette, most már a Tratter–Károly ház közpőso traktusának egész első és második emeleté vívóterem. Az új helyiségek helye- és gyermekvívóknak vannak szánva. Az idén a vívóteremben 10 jeles mester fog tanítani, Fodor mester személyes vezetés mellett.

Lovas Gyula mester gyár-utáni szépen berendezett vívóterem ismét megtelt vívókkal, akik bizonyára pompás eredményeket fognak elérni a teles mester kezei alatt.

A MAC vívóúrói ez évben is hétfőn, szerdán és pénteken lesznek. Este 5–8 óráig Schlöter Gáspár mester, 7–9 óráig Santelli Italo mester fognak tanítani.

A székesfőváros olimpiai vándordíja mintázásával Tecs Fide szobrászművész bízta meg. Modell gyantán egyik legszebb testű bajnok vívóvok fog szolgálni.

Az új bírói szabályzat tárgyalása lesz a MAS vívószaksztyájának legelső feladata.

A szabály tervezetét legközelebb fogjuk közzéadni.

OLYMPIA

Az olimpiai bizottság ülése.

A Magyar Olimpiai Bizottság a nyári szünet után kedden délután 6 órakor tartotta első ülését Muzsa Gyula országgyűlési képviselő elnöke mellett. A gyűlésen a bizottság tagjai nagy számban vettek részt.

Az elnöki megnyitó után Lauber Dező főtitkár felolvasta Francois Reihel, a Comité Olympique de France megbízásából írt kritikát jelentését, amelyben pontról-pontra foglalkozik a svéd olimpiai programmal és kifogásolja

azokat a számokat, amelyek a külföldi nemzetekre serelemek s amelyek nagyrészt a Magyar Olimpiai Bizottság átiratában is fel van van sorolva. Ezek a vélemények a következők:

1. A nemzetközi zsíri tagjainak megállapításánál egyvontetlen járának el s minden sportághoz annyi tagot vegyének az egyes nemzetek közül, mint amennyit a svédek képviselnek.

2. A nevezések visszatartását meg kell okolni.

3. A program kibővítése után semmiféle változtatást tenni nem lehet.

Kifogásai továbbá a francia átirat, hogy a labdarugók nevezésénél a nemzeti kérdést mégis kívánják megoldani, mint a többi sportágakban. Vagyis a nevező csapatban játszhat más nemzetbeli játékos is, csak az illetékes szövetség által igazolt lehet. Az átirat a nevezési zárlat természetét július határidőre július huszadikára kéri átkölni. Az átirat nem kívánja töröltetni azokat a speciális sportágakat, amelyeket a svédek programjukba felvettek, mint a bakugrás, kétkézes-dobás, stb. hanem azt óhajtja, hogy az olimpiai programban kénytelen kivétel, nemzeti versenyek alakjának végyék fel a programot. Egyéni és csapatok a négyezer 100 és négyezer 400 méteres státl, tóra vonatkozólag is. Ez evezős-főúton az átirat azt kívánja, hogy csakis klubcsapatok vegyének részt a versenyben.

Ezután Muzsa Gyula elnök kérdést intézett a bizottsághoz, hogy a program megváltoztatása iránt nem lehet-e a svéd olimpiai bizottság fog fordulának. A bizottság úgy határozott, hogy mivel a programom változtatni úgy sem lehet, a francia olimpiai bizottság átirata felett — melyért köszönetet mond és amelyely véleményen van — napirendre tör. Ezután jelemtette az elnök, hogy a svéd olimpiai bizottság 500 tagjából megalkotta a versenynek részletes programját német nyelven, amelyet a magyar bizottság magyar nyelvre lefordítva fog az egyes sportágak szaksztyájeveztőinek megküldeni.

A végleges programra nézve Gerenday György alelnök indítványozza, hogy határozat a bizottság a négyezer 400 méteres rektív adandók az egyes szaksztyályok vezetőinek. Indítványozza, hogy a versenyre kiküldendő tagok már márciustól kezdve a bizottság felügyelete alatt álljanak életmód, figyelem stb. dolgában. Kívánságok tartja továbbá, hogy Stockholmba csakis magyar jelölt versenyzőket küldjenek ki, hogy a magyar jelöltet jobban kidomborítsák. Felhívandók a valószínű ki, küldendők, hogy amennyiben idegen hangzású neveik vannak, azt már most magyarosítsák meg, mert ellenkező esetben a bizottság őket magyar álnévek alatt fogja nevezni. Indítványozza végül, hogy minden szaksztyályból jelemték meg egy-két tag, a most rendezendő versenyeken is, bírálta felül az elért eredményeket és ezekről tegyen jelentést a bizottságnak. A bizottság Gerenday alelnök indítványaihoz hozzájárult.

Friedrich Nándor, a fooball szaksztyáji előadója javasolta, hogy a fooball csapat előadása alkalmával egy mérkőzésen vegyen részt, az olimpián után pedig folytathassa esetleg a tréning, a vívóképzés, az utazás, elszállásolás és más hasonló kérdésekben. A kiküldetés kiadásának részbeni fedezésérszolgálna. Ez olimpiai bizottság erre vonatkozóan a következő határozatot hozta: Odamentben csakis azon sportágak résztvevői rendezhetnek versenyeket, akik kondíciója ez en versenyes csakis előnyös hatással vannak. Visszatérőszakor pedig a szaksztyályok felőssége és vezetése mellett bármely sportág rendezhet versenyeket, de a tervezet előzőleg kell az olimpiai bizottság tudomására hozni és a rendezett verse, nyekből folyólag a többlet-kiadások nem terhelhetik az olimpiai bizottságot.

Nagy Béla dr. indítványozta, hogy a kiküldendő számnak megállapításánál levőnk k tekintettel azokra, akiknek nagyobb káltsátsk

Fodor-féle Vívóterem Koronázócsig-1. 2.

van az eredményre és a kilendendők számát a legkezelebbi ülésen állapítsák meg. Ha pedig az egyes sportágakban ilyen nem volna, akkor egy neves tag tanulmányi célból részvesztet a kilendendők között.

Pogány Géza indítványára elhatározták még a bizottság, hogy a céllövő-szakszövület Szemere Huba, Hammersberg Géza, Neuschlos Kornél, Barbul Jenő dr. és Karafáth Jenő dr. tagokkal egészíti ki.

Malecskyi Róman indítványozta végül, hogy a tornánálkö kötelező gyakorlatokat sürgősen küldje be.

A bizottság legkezelebbi ülését október hó első felében tartja meg.



A horvát bajnokságok.

A Horvátországban fellendülő sportélet követeiméke volt az a szépen sikerült bajnoki verseny, amelyet a Hrvatski Akademski Sport Club rendezett. Az egyesületnek a magyar egyetlekehez intézett meghívása folytán a Magyar Athletikai Club négy versenyzője és pedig: Schmid Odón, Kehrling Béla, Göncz Lajos és Oláh Adárak rándult a Zágrábba. A magyar versenyzők a horvát sportemberek kitüntető szívélyességét fogadták. A versenyen kitűnő rendezésben folytak le a s gyönyörű tiszteletdíjak kerültek kiírásra. Az idő általában kedvező volt, csak egy napon szünetelt a játék esőszé miatt. A versenyen családias hangulat uralkodott. Ennek jellegéből nyilvánulást az volt, hogy a bírűben a klub helytagjai látták el a tenivalókat.

A verseny eredményeit alább adjuk. A férfi egyes bajnokságok első küzdelem után Kehrling nyerte Schmid Odón ellen, a páros-bajnokság pedig ketten együtt. Oláhát Göncz, Gönczöt pedig Schmid tette ki a játékából. A horvát játékosok még most kezdik csak elérni a magashabz nívót, amár Blausteinert és Antolkovic már elég jó játékosok. Részletes eredmények egyébként a következők:

I. Horvát-Szlovanszág férfi-egyes bajnoksága. Első forduló: Göncz Lajos—Oláh Adárak 6:2, 6:3. Kehrling—Smodek 6:0, 6:2. II. forduló: Schmid Odón—Wirth 6:0, 6:0. Göncz—Freudenreich 2:6, 6:3, 6:1. Kehrling—Hadzi 6:0, 6:1. III. forduló: Vraniczay—Ulmansky 6:0, 1:6, 6:2. Schmid—Göncz 6:2, 6:1. Kehrling—Ulmansky S. 6:1, 6:2. IV. forduló: Schmid—Drancayic 6:1, 6:0. Kehrling—Blaustein 6:1, 6:1. Döntőben: Kehrling—Schmid 6:2, 6:4, 7:5.

II. Férfi-páros bajnokság. Oláh és Göncz—Vraniczay és Ulmansky 6:4, 4:6, 6:2. Kehrling—Schmid—Freudenreich és Ulmansky 6:3, 6:0. II. forduló Blausteinert és Antolkovic—Oláh és Göncz 6:2, 6:4. Kehrling és Schmid—Wirth és Leitgeb 6:1, 6:1. Döntőben: Kehrling és Schmid—Blausteinert és Antolkovic 6:1, 6:4, 6:4.

III. Férfi-egyes hendek: III. forduló: Oláh (0.15%)—Schmid (0.15%) 6:3, 6:1. Kehrling (0.18%)—Göncz (0.62) 6:1. Schmid Odón (0.15%)—Jermesic (0.60) 6:0. Antolkovic (0.15%)—Freudenreich (0.15%) 6:1, 4:6, 6:2. IV. forduló: Kehrling—Oláh 6:3, 6:1. Schmid—Antolkovic 6:2, 6:5. Döntőben: Kehrling—Schmid 6:4, 6:4.

IV. Férfi-páros hendek: III. forduló: Kehrling és Schmid (0.30)—Blausteinert és Antolkovic (0.15%) 6:1, 4:6, 6:1. Ulmansky és Freudenreich (0.15%)—Oláh és Göncz 6:2, 6:3. Döntőben: Kehrling és Schmid—Ulmansky és Freudenreich 6:4, 6:5.

V. Női-egyes bajnokság. Elődöntő: Antolkovic M.—Pirnát 6:2, 6:0. Jellachich—Christallnigg grófnő 6:2, 2:6, 6:4. Döntőben: Antolkovic—Jellachich 6:2, 6:0.

Az aradi verseny. A vidéki versenyek sorozatában utabban Arad is helyet kelt. Vasárnap kezdődött első országos versenye, ame-

lyen a budapesti játékosok nagyszámában vesznek részt. Mint hírlík, a Magyar Athletikai Clubból Kehrling, Della Donna és Oláh rándulnak Aradra, a Ferencvárosi Torna Club pedig Inyolcszón szépen szerepelt játékosai legjobbjait: Pallert és Lóbit küldi a versenyre. A részletes eredményeket közölni fogjuk.

A MAC klubbajnoksága. A végtelemségi fog húzdóni. Kelemen Aurél Pólába utazott, ahol részveszt a hadserégi teniszbajnokságban. Legerősebb ellenfele az osztrák—magyar mérkőzésből jölsimert Janus tengerésziszt lesz. Kehrling Béla Arad bajnokságért játszik s ennek a két ország bajnoksága a hiánya, természetesen nagyon fontosabb a verseny. A klubbajnokság eddig is hozott néhány érdekes eredményt. Kitűnően mutatkoztak be a MAC új játékosai: Baráth Leó, aki Ricket és Moorty megverte s csak Kelemenről és Kehrlingről kapott ki, mindkettőben szívós küzdelem után Zsigmondy visszavonul. Mint megbízható forrásból értesítünk, dr. Zsigmondy Jenő, Mezősasorás szövetszörös lawn-tennisz bajnok a versenyzőtől végleg visszalé. Zsigmondy orvosi tanácsára határozta el magát a lépésre. A teniszsport baráti ösztöne sajnálatlaltal fogadják ezt a hírt, mert Zsigmondyval egy olyan játékos tűnik le a teniszsport egeről, aki nemzetközi viszonylatban is számottevő faktorként néz ki.

A Davis Cup. Miként azt előre megjósoltuk, Anglia versével végződött a Davis Cup előmérkőzése. Anglia reprezentatívai Dixon és A. H. Lowe csak a páros versenyt nyerték meg, míg az egyesben vereséget szenvedtek. Végéredmény 4:1 Amerika javára s így a decemberben Ausztráliában lejárásdöntőben Larned és Mc Loughlin fognak küzdeni az ausztrálai védők ellen.

Az előmérkőzés részletes eredménye a következők:

Larned—Dixon 2:6, 6:3, 3:6, 7:5, 6:3.

Mc Laughlin—A. H. Lowe 7:5, 6:1, 4:6, 4:6, 6:3.

Larned—Lowe 6:3, 1:6, 7:5, 6:1.

Mc Loughlin—Dixon 9:6, 36, 6:3, 6:3.

Az angol racketpad. Azon rekordlalt végződött az amerikai lawn-tennis bajnokságának Mc Loughlin és Wright közötti mérkőzése. Mc Loughlin öt amerikai racketet tört el s csak ezután választott egy angol Doherty-racketet, amelynek segítségével aztán 6:4, 4:6, 7:5, 6:3 arányban verte Wrightot.

Diszkvalifikált német játékosok. Mult számunkban hírt adtunk arról, hogy több elsőrangú játékos résztvett a német lawn-tennis szövetség által lefolytatott baden-badeni versenyen. A lawn-tennis szövetség erőlyesen járt el a renitens játékosok ellen, amennyiben A. Frouthheim, F. W. Rahe, H. és R. Kleinschroth, v. Bissing, Steinway, Prinsep, Siry, v. Spiegel, továbbá Hartong, Waterbury, Morton, Hall Walker, d'Asche és Siry urnok játékoztak továbbá intézkedés felülegzése. A baden-badeni verseny föredzejéről és a rendezőség összes tagjait is megbüntették amennyiben megvonták tőlük a versenyzés jogot. A baden-badeni versenyt 1912-ben fogják engedélyezni.

— Lawn-tennis, football, hockey, polo, nyári játékokról új képes árjegyzékét ingyen és bérmentve küld Kertész Tódor.

HORNER ARTHUR

BOOKMAKER

Budapest, Erzsébet-körút 4.

Wien, I. Krugerstrasse 4.

Telefon 75—09.



A Magyar Országos Testnevelési Kongresszus végrehajtó-bizottsága Iszer Károly elnölete alatt keuden este igen népes és igen érdekes ülést tartott, melyen jelen voltak még Bolla Mihály min. tan., Gerenday György és dr. Hankiss János főtanácsosok, dr. Andor Endre min. osztálytan., Dély Mihály székesfehérvási tornalelkölő, Andor Tivadar, Bernáth János, Kmettyó János, Ujhelyi János tanárok, Gálambos Ede, dr. Pokorny Sándor, Malecki Róman ü. v. titkár, aki az előadót tisztelt látta el. A kongresszus végrehajtó-bizottságához Hazai Samu honvédelmi miniszter leirait ottant, melyben az első kongresszus sikere feletti elismerésnek ad kifejezést és biztosítja a kongresszus végrehajtó-bizottságát arról, hogy a honvédelmi nézőpontból fontos testi nevelés ügye érdekében a jövő kongresszus létesítését minden tekintetben támogatni fogja. Elhatározatot aztán, hogy a magyar kongresszusnak végrehajtó-bizottsága állandó összeköttetését létesít a Nemzetközi Testnevelési Kongresszus-sal hazai testi neveléssel ismertetése és a külföldi testi nevelési viszonyok felől állandó közlés céljából. Továbbá, tekintettel gr. Khuen-Héderváry Károly miniszterelnök abbeli nyilatkozatára, hogy a kormányhozátához a végrehajtó-bizottság által már benyújtott törvénytervezést a Testnevelésügyi Tanács szavazásáról és egy országos Testnevelési alap létesítéséről, ez év őszén tárgyalgattatni fog a törvényhozában, a bizottság a jövő kongresszus megatározás idejét 1912. évre kúti és munkarendjéig akként állapítja meg, hogy az a szervező Testnevelési Tanács munkatervének előkészítésére lesz alkalmas. Eszerint három főcíműt tűzött ki tárgyalásra a végrehajtó-bizottság, meg pedig: 1. A tornatanítók képzése és képestése. 2. Az iskolai testnevelés rendszerének egységesítése. 3. Az iskolán kívüli testi nevelés és sport. E három főcím szerint mindazon javaslatok is előterjesztettek, melyeknek előkészítésével a mult kongresszus a végrehajtó-bizottságot megbízta. A főcímek mindegyikéhez három előadót jelölnek, pedagógiai, orvosi és katonai nézőpontok elbírálása céljából. A sportérdekek feltegetésére a legilletéskesebb szakértőket kérték fel. A főcímek vita tárgyát fogják képezni és ezenfelül szabadon választott témák is bejelenthetők lesznek. A kongresszus teljesen nyilvános jellegű lesz és mindenkinél hozzáférhető van tőve. A végrehajtó-bizottság elhatározta végül, hogy permanenciában marad a folyó ügyek elintézése véget. Minden egyéb felvilágosítás megadással Malecki Róman ügyvezető-titkár (Király-utca 67.) bizottat meg. A végrehajtó-bizottság legkezelebbi ülését október 9-én tartja.

Az Óbudai Torna Egylet értesíti tagjait, hogy a rendszeres tornázás é. szeptember hó 12-én kezdődik. Tornaórák minden keuden este fél 8—9 óráig és minden pénteken este 8-tól fél 10-ig. Művezető Babel Rezső. A vívókursus f. évi október hó 2-án kezdődik és 1912. évi március hó végéig tart. Vívóórák minden hétfőn este 6—8 óráig és minden pénteken fél 7-től fél 9 óráig. A footballrening a filatorigati pályán tagok és növendékek részére minden keuden és csütörtökön délután, ifjúsági tagok részére minden hétfőn és szombaton délután tartatnak. Old-boysok részére minden keuden délután.





Vasárnapi eredmények.

Homlokterben áll a FTC megsemmisítő diadala félelmetes ellenfele: a MAC fölött. Aki a 6:1-es káprázatos eredményt látja, az könnytelen azt himni, hogy a játék egyoldalú és a FTC fölténye óriási volt. Ez azonban így nem áll. Az első félidő, sőt a második félidő első fele is két egyenlő erős ellenfél érdekfeszítő küzdelme volt. Az utolsó 30 perc kapkodása hozta meg az athlétáknak a derutot.

Igaz, hogy az FTC legszebb formájára emlékeztető módon játszott. Csupa tűz és tudás volt mindenik embere. De viszont a MAC játékosai sem okai berserenceséjüknak, mindenik ember teljes ambícióját és tudását vitte bele a mérkőzésbe és kárhözthatni egyet sem lehet közülük. Ha *Kelemen*, a két *Feketeházy* és *Kehrling* nem hiányzanak a csapatból, a végső eredmény — a balsors dacára is, ami az athlétákat végig illdözte — az eredmény egészen más lehetett volna.

A vasárnap egyáltalán a szenzációk napja volt. A 33-asok verik a rosszul játszó Törökvést! NSC kikar a TTC-től! A MTK mesés durva játék után kikap Bécsben a WAF-tól! Nem csupa éktelen szenzáció ez?

Papirforma szerint csak az UTE—URAK küzdelem ment. Bár azt sem lehet papírformának nevezni. Az URAK csapatát folyvást kerülte a szerencse.

HIREK.

Dr. Feketeházy Tibor m. kir. belügyminiszteri s.-fogalmazó, a MAC szinpatikus játékosának fivére folyó hó 17-én hajnali 2 órakor, életének 27-ik évében rövid szenvedés után jobbra téve szerdénél. Nyugodt békében!

A **kolozsvári sporttelep** felavatása vasárnap volt a fényszen sikerült. Bár zuhogó eső volt a viadal délutánján, — mégis 5000 fónyi, — Kolozsváron eddig hallatlan számu közönség volt jelen. A pálya átadása és a megnyitási ünnepségek általában a társadalmi diszinek bűvelonásával páratlan fénnyel ment végbe. A telep kedves környezete és pazar berendezése egyaránt nagy benyomást keltett a résztvevőkben.

A délutáni sportünnepségek között jelentős szám volt a BAK első csapatának mérkőzése Kolozsvár válogatottjai ellen. A mérkőzés 3:1-re végződött a BAK javára s mindvégig ünnepies hangulatban folyt le.

Új sportlap a vidéken. Debrecenben hetente vasárnap megjelenő sportlap indult meg, mely a középmagyarországi kerületben immár a második sportlap.

Az **ILS** nemcsak a fővárostól, hanem a szőlősközi is kért segítséget. A ML-sz tulságosnak tartotta a 600 koronában megszabott mentőadát és nem adta meg.

A **Sztick-ügy rejtelmei.** Ujjabb két estén át foglalkozott az intéző a Sztick-ügyekkel. Az adatok kibővültek, de nem teljések. Egyrészt Sztickről kiderült, hogy renitensen és durván viselkedett volt klubjával szemben, — másrészt igen viszáson hatott, hogy László, a győri képviselő, a Sugár titkártól elérhető

protektálva próbálta a győrieket megpuhítani. Végeredményben az intéző a vizsgálat folytatását rendelte el, — kimondta, hogy illetékesnek tekinti magát hasonló kérdések eldöntésére, s az ügyet nem teszi át a jegyeimi bizottsághoz, — továbbá arra való tekintettel, hogy nincs kizárva Sztick büntetendősége, — valamint megtorló szabálytalanság az igazolás körül, — emelőlva Sztick játékjogát főttingesztette a vizsgálat határidejéig.

A **FTC vasárnap** Bécsben játszik a Challengene Cupéért a WSC-bal. Tavaly előtt ugyan-

ez a két csapat játszott együtt a döntőben s akkor a FTC 2:1 arányban győzött. Tavaly a díj — elég sportszerűen — nem is került kiírásra.

A **berlini bajnokcsapat** tavaszon fog a FTC-vel mérkőzni.

Oszták játékosok nálunk. Kettő is lesz már ilyen. Eg a VII. kerületiekhez kerül a Simmering SC-től, egy pedig a WAC-tól a BAK-hoz.

Vasárnapi eredmények.

Mérkőző egyletek	Mérkőzés neve	Eredmény
FTC—MAC	I. o. bajnoki	6:1
TTC—NSC	"	2:1
33FC—Törökves	"	1:1
JAC—FIÁK	II. o. bajnoki	0:0
KAOE—ETC	"	4:0
UTE—URAK	"	3:1
Föv. T Kör—Litografia	"	1:0
FSC—VAC	"	2:0
MAV gépgy. SE—Szt. Imre Coll.	III. o. bajnoki	2:1
ESC—Testvériség	"	1:0
OTE—Postatakarék	"	3:2
Gutenberg—FLISE	"	3:1
BTK—Megyer	"	5:3
Kispesti AC—Kéve SE	"	4:2
Pénztáraté—USC	IV. o. bajnoki	2:1
Rákosszentmihály—Vas- és fémm.	"	7:1
OFC—Erzsébeti. MT	"	5:0
FTC—MAC	I. o. szöv. díj	6:1
TTC—NSC	"	2:1
Törökves—33* FC	"	4:0
KAOE—ETC	II. o. szöv. díj	4:2
UTE—URAK	"	3:1
BTK—Megyer	III. o. szöv. díj	3:1
Kispest—Kéve	"	1:0
III. ker. TVE—Gutenberg	barátságos	8:0
NSC—III. ker. TVE	UTE serleg	3:1
JAC—FTC	"	1:0
URAK—UTE	"	3:2
TTC—KAOE	"	10:1
BTC—Törökves	"	5:5
BSI—MLK	ifjúsági bajnoki	3:2
BAK—ULI	"	2:0
Ékszer. SC—Lámpagyári SC	"	4:1
Szentlőrinc—Belvárosi AC	"	2:1
Nemzeti FC—Attila FC	barátságos	1:0
Nemzeti FC—Attila FC	"	0:0
Attila FC—Nemzeti FC	"	1:0
BTC—BEAC	"	1:0
BTC—BEAC	"	4:0
Pallas TC—Péceli AC	"	1:0
FTC—MAC komb.	"	1:0
KAOE—TTC	"	6:1
Erzsébetfalvai SC—Nemzeti FC	"	3:0
Erzsébeti. SC—Láng Ékszergyár	"	3:1
III. k. Testedzők—Pénzt. Álk.	"	5:0
MAC komb.—Mátyásföldi SC	"	2:0
BAK—Kolozsvári válogatott	bajnoki	4:1
DTE—Debreceni MTE	"	2:4
Eperjesi TVE—Sátoraljaújhegyi AC	"	4:1
Kassai AC—Ungvári AC	"	1:0
Szolnoki Máv. SE—Szolnoki SE	"	1:0
Arad T. Kör—Újvidéki AC	"	11:2
Aradi TE—Temesvári Kímizsi SE	"	3:2
Bacska SZAK—Temesvári AC	"	3:2
Pécsi AC—Akademiskí SC	barátságos	4:0
Szombathelyi SE—Hakoah	"	4:1
FTC II—Kaposvár	"	6:1
Kecskeméti SK—Szabadkai SE	"	1:1
Pozsonyi TE—Hietzinger SV	"	3:1

Vidéki eredmények.

Csábiáról úgy került megint a MLSz elé. A csábiak egyesület az EKSzeresékre, akik vas-
donatú football-egyesület létké nem állottak
tá a TTC-től – állítógat – pénzzel és erő-
szakkal játékos elszívni. Az egyik játékos
mar szerepelt is náluk s így a mérkőzés a
szövetség megsemmisítette.

A Győri Egyetértés Országok, a Törvény
volt játékosai igazolatlanul szerepeltette a Pécsi
AC ellen. Ilyenformán a mérkőzés való-
színűleg meg se játszottat s az országos
döntő a Pécsié fogják Győr helyett megjá-
szani.

Két bírói helyett fejelemli alá a bírák hi-
ányára azon okból, mert tulzott követelések
kellőttak elő vidéki egyesületekkel szem-
ben.

Kassai Athletikai Club–Ungvári AC. Baj-
nokai mérkőzés. 7:0. (Féldió: 4:0.) Bíró:
Schwarz J. (UTE). Első bajnoki mérkőzés
az ungváriaknak, melyet csak 9 játékosal ját-
szottak. Újra csak lemaradt Ungváron.
A mérkőzés a kassaiak nagy fölénnyel nyert
meg és miután a vendékek töleg védelemre
szorítottak – a kassaiak pedig unottan ját-
szottak, az eredmény sem felel meg az erő-
viszonyoknak.

HIVATALOS RÉSZ



Magyar Athletikai Szövetség Budapest, IV. ker., Központi városrész

Elnök: Bárczy István dr. **Alnölkök:**
Füzesséry Zoltán dr. Klapáthy Jenő
dr. Tóth: Stankovits Sándor (IV. ker.,
Központi városrész) **Pénztáros:** Hajdu
Marcell dr. (VIII. Népszínház-utca 47.) **Elnök:** Hody
László dr. **Jegyző:** Tóth Gábor. **Athletikai sz. bizottság:**
Elnök: Szabó Gyula dr. **Alnölkök:** Szabó Gyula dr.
(VIII. Baross-utca 37.) **Vívó-sz. bizottság:** elnök: Nagy
Bela dr. (VIII. Békáscsaba-utca 61.) **Előadók:** Földváry
György dr. (VIII. Beczeréti-utca 61.) **Szervező:** **És hí-
rőző-sz. bizottság:** elnök: Tóth Péter dr. (IV. Vá-
mház-kort 14.) **Előadók:** Csánádi Mór (IX. Könyvtár-
utca 30.) **A szövetség székhelye:** VIII. Szendrői-utca 22. I.
em. 22. **Hivatalos órák:** köznaponként este 6–8 óráig.

A MASZ atletikai szakosztályra folytatógat a következő atletákat igazgató:

OTE részére: 1169. Gyürki László.
Törvény SE részére: 1170. Békei János.
Temesvári ME részére: 1171. Barcsay Már-
ton, 1172. Barcsay Mátys, 1173. Bohn Alajos,
1174. Despot Miklós, 1175. Janovits Václav, 1176.
Kathrein Vilmos, 1177. Magyarai Vilmos, 1178.
Sagehy Lajos, 1179. Veres Gyula.

KEAC részére: 1180. Henszelmann Elek, 1181.
Székács János, 1182. Zonda Loránd, 1194. Mat-
tyosházy István.

Marosvásárhelyi SE részére: 1183. Csont S.
1184. István Mihály, 1185. Magyarai Balázs,
1186. Melce Gyula, 1197. Melcer József, 1188.
Oroszánj Dzsó, 1189. Spier Vilmos, 1190.
Ziegler Endre, 1195. Salánki Károly.

Nagyvárdi SE részére: 1191. Bleyer An-
dor, 1211. Szathmáry Király István.

Ereklövári SE részére: 1192. Buchsbaum
Henrik, 1193. Kauka Lajos.

Munkács TE részére: 1196. Mihó Sándor.
Nagyvárdi AC részére: 1197. Lebóvits
János.

MTK részére: 1198. Braun Leó, 1199. Flie-
genschnoe Róbert, 1200. Kornhauser
János, 1202. Róthberger Részó.
Nyíregyházi TE részére: 1203. Farkas Ist-
ván, 1204. Kandel József, 1205. Kilmovsky
Gyula, 1206. Márton László, 1207. Oláh Elek,
1208. Róth Lajos, 1209. Szalay Ferenc, 1210.
Weinberger Emil.

Átírogatók.

A FTC-ből a BAK részére a következők igaz-
gatók:
101. Molnár Dzsó, új igazolási száma 101b,
96. Leitner Sándor, új igazolási száma 96b, 92.
Balog Albert, új igazolási száma 92b.

Dr. Szerelmehegyi Jenő s. k.
előadó.

Magyar Uzsó Szövetség. **Elnök:** dr. Virágy János
(V. Váci-kort 44). **Al-
nölkök:** dr. Füzesséry Zoltán dr. Kovács Aladár és
Róser István. **Ügyvezető alnölk:** dr. Schneider Béla
(IX. Ráday-utca 90) **Főtárg:** dr. Tamedy Mihály (Duna-
hátánál). **Tárg:** Polinsky Gyula (V. Nádor-utca 28).
Pénztáros: Schuckenköt József (V. Vörösmarty-utca 14).
Elnök: Malaky Mihály. Irábeli közlemények a fő-
tárg címére küldendők.

JEGYZŐKÖNYV

a MUSZ intéző-bizottságának 1911. szeptember
18-án tartott üléséről.

I. Baronyi 150 yardos (1 p. 57,2 mp. és 100
m-es (1 p. 188 mp.) hátúszókörkorda hiteles-
tése végeredménye: végzettségű a tanács elé.
II. Rekord és bajnoki öklekvezetése beszer-
zése művészi szempontok figyelembevétele
mellett főtárgat küldött ki.

III. Főtárgat utasítottak, hogy egy a vízből
mentésre vonatkozó népszerű füzet kiadása
lépjen a szövetség aletnölkével, dr. Kovács
Aladár, mint a BOME igazgató főorvosával
véget érintkezésbe. Egyben úgy utóbának,
mint dr. Löbl Vilmos főorvosnak, a szövetségi
versenyen történt közreműködésért közö-
nyet szavazva, jóváhagyógat vétetik tudomá-
sú a szövetségi ezüst éremnek dr. Löbl ré-
szére történt kiadását.

IV. Tolnay az osztrák szövetség panaszára
a megjelölt vizsgálattal eredményéhez képest,
mint jóvá nem hagyott versenyen részt vett
úszó, jelen ítélet megjelölését számított 4
hétre a versenyzéstől tiltatták.

V. MUE felszólítottak, hogy a tavaly aug-
ról meg mindkét híralékos tiszteletjait
immár haladéktanul ossza ki.

VI. MAFC panaszára a Tamedy igazgató ügye
a jóvá ítélt naprendre ítézték ki, egyszer-
mind meghívatták Tamedy Mihály is.

VII. Főtárgnak a szövetségi verseny elő-
készítéséről és megrendezéséről köszönt szav-
aztaták.

Dönth s. k. főtárg.

Igazolások 324–340, BAK 324 (1912. márc.
10-ától): Szóke Endre, 325 Schwarz Ernő, 326
Marschovszky István, 327 MTK Fodor
Vilmos, MAFC 328–329 Heverde Károly, Kom-
lós Tibor „33” FC 330 Horváth Béla BTC 331
J. Schuler István, MAF 332–334 Houska Vik-
tor, Farkas Részó, Houska Ernő, FTE 335–340
Francia Kiss János, Kunze Géza, Szóke Ist-
ván, Gyeszt József, Hekedisi Sándor.

Dönth s. k. főtárg.

Magyar Labdarugók Szövetsége.

Kivonat a bírák bizottsága 1911 szeptember
hó 13-án tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

Ismételték figyelemzett a bizottság az ös-
zes szövet, bírókat, hogy egy nap elvétel két
mérkőzésnél többet, deelőtt vagy délután két
különböző pályán bíráskodni, illetve bírásko-
dást vállalni tilos, s a e tilalom ellen vétéket
valamint azokat, kik bírói jelentésekkel híralé-
kban vannak s azokat pontosan be nem
szócsálták, a bíráskodástól el fogja tiltani.

A bírók bírójelöltet vizsgálati előzetesen
a szövet, pénztárghoz beíródnak, jelenléte-
sek enélkül tudomás nem vétetnek.

Korkes Mór (Győr) kérelme, csak a bizott-
sági elött letett sikeres vizsga esetére teljesít-
hető.

A Kolozsvárt megjelentő bírói vizsgákra
Havas Lajos biz. tag küldött ki.

A főké képestet Wertheim Ernő (BAK),
továbbá íj. Boross Károly, íj. Szathmáry Ist-
ván, íj. Vass Gusztáv (AAC), Budanovics Sándor,
Dulics Ferenc, Kocsár Emil, Marcics
János, dr. Papp Mátys BSzSPF), Horvácsy
Fábián, Matkovics Miklós, Robicsék Béla
(LSPF).

II. szöveg minősített: Geiszler János (Kör-
mend), Kózik László („33” FC)
Gyorkarlati utasítva Ádám Imre (BSzSPF),
Stametz Dzsó (BSzSPF), dr. Frank Gyula
(SzSPC), Bogszán Károly, Huszár Károly, Ma-
yer Richard, Réthy József, Rudnyánszky
Endre (AAC).

Fuchs János és Puskás István kérelmei ez-
úszsért nem teljesíthetők.

Kivonat az intéző bizottság 1911. évi szept-
ember hó 14-én tartott ülésének jegyzőköny-
véből.

A Kolozsvári Kereskedelmi Akadémiai Sport-
körnek az igazgató-tanács 1911 május 22-iki
határozatával elintézték KKAS–KVSZ 1911
május 19-iki bajnoki mérkőzés ügyében be-
nyújtott bírásvételi kérelmét a bizottság el-
utasító javaslattal terjeszt a tanács elé, miután
a kérelemben semmi olyan újabb ténykör-
mény előadása nincs, amely a május 22-iki
döntésről a mérlegelés tárgyat már nem ké-
pezte volna.

Kötelezi a bizottság KAOE-t, hogy a fővá-
rosi football kör részére 6 korona öszezget,
mint mérkőzés tekintetében létrejött megállap-
odás be nem tartása által okozott költségek,
8 nap alatt megfizesszen.

Kötelezi Imre Collegiumnak Football Clubja-
nak kérésére nevezett egyesület, mint főiskó-
lai csapatot az intéző-bizottság mentesítőn azon
kötelezettség alól, hogy szeptember 3-án és
10-én bajnoki mérkőzésre álljon ki. Utasítja a
bizottság a Szt-Imre Coll. FC-t, hogy Test-
vérség SpF-ét és a Kispisti ÁAC-al haladéktanul-
tásig bírási terminus iránt állapodjék meg s
azt jelentsen.

Az Hússági Labdarugók Szövetsége által 600
korona segély utalványozása iránt benyújtott
kérelmet a bizottság elutasító javaslattal ter-
jeszt a tanács elé, miután magassága folytán
teljesíthetetlennek véli a kérelmet.

Wurfer Gyulának a FTC-ből Testvérség SE
részére kérelmet áttárogatása, mint szabály-
ellenes, elutasították.

Elutasítja a bizottság a Pénztérvételi Alkal-
mazottak Football Capátának az Erzsébet-
falvai Munkás Testdó kör ellen a pályabér-
nek 30 koronában tulzottan való felszámítása
mítt tett panaszát.

Az 1911 május 11-iki ülésben hozott határo-
zatot az intéző bizottság a Kolozsvári Vasutas
Sport Clubnak 30 koronát a Corinthian-alap
terhére kiutalványoz.

Miután az EKSzeresék SC-ban a Rákoss-
zentmihályi SC ellen az 1911 szeptember 3-iki
bajnoki mérkőzésen Glancz Miklós igazolatlan-
ul szerepelt, ennélfogva az EKSzeresék SC
járára 3:1 arányban végződött ezen mérkőzés
a bizottság ítéletével megváltoztatott.

Az intéző bizottság az EKSzeresék SC ellen
új bajnoki mérkőzésre álljon ki. Nevez-
ett egyesületet felhívatták, hogy az új mér-
kőzés terminus iránt sürgősen állapodjanak
meg és vonatkozó megállapodásukat haladé-
ktanul jelentsék be. Az új mérkőzésen mind-
két csapatban csakis az 1911 szeptember hó
3-ig jogosult játékosok vehetnek részt. Az EK-
szeresék SC-nak elérendő új öszezertényből
2 pont annakéjelen levonandó lesz.

Kötelezi a bizottság Erzsébetfalvai Torna
Clubot, hogy 1911 május 14-iki bajnoki mér-
kőzésük igazolt deficiit fejében ÖTEK 20 K
60 fillért 8 nap alatt fizesszen.

Kaufmann Ferencet a bizottság igazolja, de
mítt két egyetértő írást az igazolás
kérelmet, játékgátját 1911 október 19-ig fel-
juggeszteti.

Kivonat az intéző-bizottság 1911 szeptember
15-iki ülésének jegyzőkönyvéből.

Az intéző-bizottság nem dönt egyenlőre sem
a Sztyák Károly igazolása ügyében, sem ha-
ban a kérdésben, hogy követett-e el szabály-
talan cselekmény az igazolási eljárás körül.
Ennek a két kérdésnek az eldöntésénél bevárja
a további bizonyítási anyagot és ettől teszi
függővé az eddig legelőt NSZ-mérkőzéses igazolási
is.

Miután azonban Sztyák Károly megbíntet-
tő az eddig egyesülte kívánja, miután továbbá
az eddig felhozott bizonyítékok nem zárják ki
Sztyák bűntethetőségét és szabálytalanosságok
megtorlásának a szükségességét, ennélfogva a
bizottság Sztyák Károly játékgátát végleges ha-
tározata meghozatallal feljuggeszteti.

Kivonat a központi vidéki bizottság 1911
szeptember 18-án tartott ülésének jegyzőköny-
véből.

A Marosvásárhelyi Sport Egyetnek a keleti
kerületi bajnokságra.

valamint a Debreceni Keresz. Aik. Sport
Egyesületének a közpályarozásokról kerületi
bajnokságra való utalógas nevezését a bizott-
ság.

ság el fogadja azon feltétellel, hogy a kerületke tartozó és a bajnokságban részt vevő többi egyesületek jelen határozatnak a hivatalos lapban való megjelenésétől számított 8 nap alatt kifogást nem emelnek.

Sorsolások a 8 nap letelte után fog eszközöltetni.

A Szolnoki SC és Monori SE közt szeptember 10-én Szolnokon megtartott mérkőzést a vidéki bizottság megsemmisíté, mivel a Szolnoki SC csapatának Móra nevű játékos, ki a Szolnoki MÁV részére van igazolva, igazolatlanul szerepelt.

A mérkőzésnek újból lejátszására ok. 15-e idézték ki, azzal, hogy a mérkőzésen csupán a szept. 10-ig igazolt játékosok vehetnek részt.

A Nagyikindai AC azon bejelentése, hogy a szept. 17-ére a Szabadkai SE-tel kisorsolt bajnoki mérkőzésről Szabadka javára lemond, tudomásul vétetik és 2 pont a Szabadkai AC javára íratik.

Ungvári AC azon bejelentése, mely szerint a szept. 17-ére kisorsolt UAC—KAC mérkőzés Kassán és a tavaszi KAC—UAC mérkőzés 1912 május 19-án Ungváron, a KMTÉ—UAC ok. 1-ére kitűzött mérkőzés szintén Ungváron, a 1902. márc. 24-iki UAC—KMTÉ mérkőzés pedig Kassán tartatik meg, tudomásul veszi.

A Győri Egyetértés részére szept. 24-én a Nussdorferi ASC-al tartandó mérkőzést a biz. engedélyezi.

ETVE kérelmére a vid. biz. felhívja ismétleten a Sátoraljaiújhelyi AC-ot, hogy az elmult bajnoki idényben ETVE-nek felmerült 27 K 10 f-izessze meg.

Ugyancsak a Mateóci SC felhívja, hogy az elmult bajnoki idényben ETVE-nek felmerült 52 K 90 f. vasuti költőségét fizesse meg.

A Nagyvárad AC kérelmére a bizottság a DMTK—NAC között szeptember 24-ére kisorsolt mérkőzés határnapját ok. 8-ra, a DTE—NAC ok. 1-re kitűzött bajnoki mérkőzés határnapját pedig ok. 29-re elhalasztja.

A Monori SE kérelmére a bizottság a szept. 24-ére kitűzött Kecskenút—Monor bajnoki mérkőzést ok. 22-ére elhalasztja.

Mint ahogy a Nagyvárad AC és a Kaposvári AC közötti bajnoki mérkőzést a Nagyvárad AC a mérkőzést megelőző napon mondta le, a bizottság a Kaposvári AC javára a felmerült plakát- és kiragasztási, pályarendelési és sűrűnyköltéséi fejében felmerült 35 K 10 f. megterítésére a Nagyvárad AC-ot kötelezi és felhívja, hogy ezen összeghez 15 nap alatt fizesse meg.

Kivonat a központi vidéki bizottság 1911 szeptember 19-én tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

A vid. biz. a Szatmári Torna és Vivő Egylet részére 3 bemutatott mérkőzést engedélyez és felhívja, hogy a mérkőzések bírói jelentéseit és alapszabályait terjeszkessze be.

A bizottsághoz panasz érkezett, hogy Lévai Jenő játékbíró a szept. 17-iki pécsi mérkőzésen és Koch Lajos játékbíró pedig a győri mérkőzés alkalmából a megengedettnél több költéssel számított fel.

Ezen panasz folytán a vid. biz. nevezett bírók elleni ellárás megindítására és a vizsgáló megítéléséig a bírók jogosultságát megkezeszte.

A Pécsi AC és a Győri Egyetértés között június 15-én a legjobbi vidéki csapat címéért lejátszott elődöntő mérkőzést, melyet a Győri Egyetértés 1:0 arányban nyert meg, a Pécsi AC bejelentése és kérelme folytán megsemmisíté, mint a Győri Egyetértés csapatában Orsi, beütés a Győri játékos jogosulatlanul szerepelt. Nevezett játékos ugyanis az elmult bajnoki szezonban összesen még a Törökcsik és csapatában játszott bajnoki mérkőzésekben és így ugyanezen szezonban más kerület bajnoki mérkőzéseiben és az ebből folyó elődöntő mérkőzésben nem

játszhatott volna. A mérkőzés megsemmisítetvén, győztesnek a bizottság a Pécsi AC-ot jelenti ki.

Mint ahogy a Kassai Munkás Testdózó a Miskolci SE részére ápr. 27-én megállapított 35 K költéséget a mai napig meg nem fizette, a bizottság mindazideig, míg e tartozását ki nem fizeti, a KMTÉ játékjogát felfüggeszti.

Ugyancsak felfüggeszti a bizottság a Debreceeni Torna Egylet játékjogát, mivel a május 10-én a Mateóci SE részére megítélt hátralekös utóköltéséket meg nem fizette.

Felfüggeszti a bizottság a szövetségi kötelekbe tartozó egyesületek, hogy e két egylettel további intézkedések: mérkőzéseket nem tarthatnak.

Igazdolsok 7334-től 7430-ig.

ESC részére: Csacek Károly (Tatabánya SE-ből), Löwy Géza, Weisz Sándor, Spiegel Jenő.

FSC részére: Rüll Elemér, Fischer Dezső, III. ker. TVE részére: Busa József (Szegedi AC-ból), Ferencsik Károly, Temesváry Lajos. Rósszámítványi SC részére: Mazács Lajos. KAOE részére: Derkay Dezső, Gábor Gyula, Fried Sándor, Fleischer Jenő.

TSC részére: Thüring Károly (ILSz-ből), Virág János, Fülmi Ferenc, Scherrmann Kálmán, Strancsó Lajos, Markó János.

BTC részére: Krupicz István (Debreceeni TE), Kiss József.

KAOE részére: Tóth Lajos, Zombory Ferenc, Pápay László, Varga Ferenc, Hirth György, Horváth József, Brumberger Andor.

Szegedi AC részére: Szwoboda Ferenc (Bp TC-ből), Leopold László, Géza Gyula, Popper Gy., Reick István, Bacsó Aladár.

Pallas TC részére: Láng Győző (FLISE), Fischer Imre, Kosinicz Károly.

USC részére: Ganus Károly, Ürögi István (mindkettő ILSz-ből).

MAFC részére: Nagy Lajos (MTK), Sztancsik János, Fritz Hugó, Goricz Béla, Weinmayer István.

Törökcsik SE részére: Samodai Géza (Piskii Vasutas SE).

33. FC részére: Vranovits Nándor (Szegedi AC-ból).

Soroksári AC részére: Török Jenő, Löwy Frigyes, Fuchs Dezső, Nasinszky Odón.

Szent Imre CC részére: Hirth Miklós (Temesváry AC).

Aradi TK részére: Raditz István (Szolnoki SC), Asbóth Oszkár (Aradi AC), Szumoych (Silber) Miksa (MAFC).

Nagyvárad SE részére: Nagy József András (Nagyvárad AC), Reviczky György.

Szolnoki SC részére: Pilzer Sándor, Bozso György, Onok Antal.

Zuglói SC részére: Szabó Antal, Schiffer János, Schmidt Tamás, Bella Andor, Reich Ede.

Nagyikindai AC részére: ifj. Schumacher János (Zsomboyai Ker. és If. Ifj. SE), Krásztity Tihamér.

Vas és fém. SC részére: Takács Gyula, Faust József.

Kécs SE részére: Hámos Lajos.

Pallas TC részére: Háber Lóránt, Rász Rezső, Radamovits Ferenc.

Kolozsvári Keresk. AS részére: Isaák Imre, (Ungvári AC), Ferency Árpád, Schnell József, Sárosy László, Koller György, Bezzé Lajos.

Piskii Vasutas SE részére: Mezei Sándor (Törökcsikból).

Aradi AC részére: Jakobschik Lázár (Bácska SZAC), Bóli István.

Erzsébetfalvi TC részére: Loyd László (NSC).

33. FC részére: Goldmann Sándor, Kelemen Dénes, Schwáb József.

BEAC részére: Brüll Gyula.

PIAK részére: Erdőkövy István (ESC).

Ekszeresek SC részére: Glanc Dezső, Deutsch Ferenc, Link Vilmos, Fischer Lajos,

Gelb Lajos, Gelb Mór, Roth Sándor, ifj. Hüller Ferenc.

FSC részére: Stieglitz József. Megsemmisített Schwartz Sándornak és Müller Gusztávnak Testvérsége SZ részre történt átkötés, mert nevezettek egy éven belül Mezői SC-ban szerepeltek.

Nemzeti Sport

régebbi évfolyamai a kiadóhivatalban megrendelhetők.

1906. évf. kötve	K 10.—
1907. „	„ 10.—
1908. „	„ 15.—
1909. „	„ 18.—
1910. „	„ 20.—



BUDAPEST,

VIII., Szentkirályi-utca 22. sz., II. em. 27.





FOGTECHNIKAI és FOGORVOSI MŰTEREM

BUDAPEST

N. KÁROLYKÖRUT 26. I.

Rendelés 9-6 ig

Önévnap 8-1 ig

TÖR. VÉD.

Fogpótlások (a gyökér eltávolítása nélkül is) aranyban és vulcanitban. Szájpadlássalküli fogpótlások u. m. amerikai hídak, csapos fogak és aranykoronák a legművészebb és természetű kivitelben. Arany, porcelán, amaigam és email tömések (plombák), foghúzás teljes érztelenséssel csakis

Edelmann József dr.
és **Márfai Arthur**
egyet. orvos — fogorvos.

Footballjátékosok figyelmébe!

Sporttízlet: BÖLCSKEY G.-né, BUDAPEST,

IV., Esküút 3. szám (Tiller-palota).

Sportcikkeknek a legolcsóbb bevásárlási forrás. Raktáramra érkezett újdonságok minden vásárlási kényesről megtekintethetők. Angol football-labdák, továbbá teljes csapat-felszerelések olcsó árban. Téli sportcikk, turista, tennis, és atletikai cikkek raktára. — Figyelmes kiszolgálás. Árjegyzék bérmentesen.

MARTON ALAJOS

cs. és kir. udvari szállító

Budapest, IV. Váci-utca 12.

Bórdíszműárak, utazási cikkek, ezüst áruk, honi és külföldi iparművészeti cikkek rak-tára. Nagy választék mindenemű sport-versenyekre alkalmas tiszteltidőjükből.

Sportegyletek 1. tagjainak engedélyes árak!

Kisérelje meg!

és meggyőződik arról, hogy a törv. véd.

„REKORD” AUTÓ-OLAJ

felülmulhatatlan és a legjobb.

Autó-, aero- és motoranyagok, valamint az összes autókészletek gyári lerakata. Megrendeléseket helyben és vidékre azonnal és pontosan eszközöl.

Róka és Társa Budapest,
VI., Liszt Ferenc-tér 18. — Telefon 132-86.

TÖRLEY PEZSGŐ



Kérje minden kávéházban a Nemzeti Sportot!



1911

GRAND PRIX

HEMERY

FIAT

kocsin győztes.

FIAT-MŰVEK Rt.

MAGYARORSZÁGI FIÓKJA

Budapest,

V., Szabadság-tér 17. (Tüzsepalota).

TELEFON 127-85.

Legizlésebb uri divat-cikkek

beszerezésre áruházunk férfi divatosztályát ajánljuk. Legjobb minőségű és kitűnő szabású férfi-fehérművek, gallér és kézelők, nyakkendő, kalap, bot, esernyők, nadrág- és harisnyatartók, férfi pipere-árak turista- és sportingek és övek. Swaeter, harisnyak és lábtűk. Vadászmenyek, sapkák, hó- és sárcipők nagy választékban.

KUNZ JÓZSEF ÉS TÁRSA

Budapest, IV.

Bécsi-utca és Deák Ferenc-utca sark.

Grand Prix Párisi világkiállításon 1900.

Kwizda-féle Restitutionsfluid.

Mosóvíz lovaknak.

Ára: Egy üveg 2 K 80 fill.

Az udvari istállóban és a nagyobb katonai és polgári istállóban több mint 40 év óta használatban, nagyobb strapák előtt és után való erősítésére és erőtgyűjtésére, az inak merevségét stb., kepeket a lovat a leg-
nagyobb munkabírása a trainingben.



Naponta postai szétküldés.

KWIZDA FERENC JÁNOS

cs. és kir. román és bolgár kir.
udvari gyógyszerári szállító

•• KORNEUBURG, (Bécs mellett). ••

Főraktár

Török József gyógyszerháza



VI., Király-utca 12. és
Andrássy-ut 28. szam.

Figyeljünk a védjegyre. Keres
arjegyek ingyen és bérmentve.

LAURIN és KLEMENT

Magyarországi vezérképviselő Budapest, IV. ker. Semmelweis-utca 9.

Tegyen kísérletet a Deutzer-féle auto olajjal, s azonnal meg fog győződni annak előnyéről. A motor könnyű megindítását elősegíti még hosszabb pihenés után is, a szelepeken és gyűrűkön az olaj nem válik ragadósá. — Mindenféle olajozóban felhasználható. — Eredeti angol Knight motorolaj mindenféle szeleple nélküli motorra, Consists zsír, mindenféle olaj, Carbid, Acetyl, Tisztogató, Tisztítóoldók, Gázolók, Szivacsok, Kocsikéfék, Kocsimosó-czipók, Tisztítóessenciák, u. m. Rapidol, Solarine stb. — Autovox kűrtök. Auto és Aeroplan anyagok. Repülőgépek és motorok.

Egyedüli képviselő:

JAKOB DIETRICH, Wien, IX., Nussdorferstrasse 42-44. — (Telefon 13523.)



DEUTZER-féle OLAJ

Auto és Aeroplan
motorok részére

a legjobb és legintenzi-
vebb kenő anyag.

REPÜLŐGÉP

kísérletezéshez egyik főkéllék a matematikai pontossággal készült légszavar. Ilyen légszavarak kaphatók többféle nagyságban egyedül

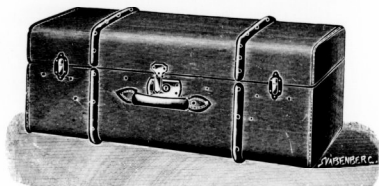
Weszely István sportjuttatások
üzletében **Budapest, IV. Váci-utca 9. szám.**

Repülőgépmoделl alkatrészek. Kisebb és nagyobb kész repülőgép modellek: LATHAM. GRADE. DEMOISELLE. BLERIOT.

 **FARMAN.** — Skating-Ring kerekcsorolyák. 



OBDRICH-féle utazási cikkek elsőrendűek!



Budapest, VI. Teréz-körút 6. szám.

Telefon

Köhögés
ellen leg-
jobb = a

CONTRATUSSIN
BAYER

PASZTILLA ALAKBAN IS KAPHATO!

A legcélszerűbb arc és kézkenőcs a **Park Club Crème**

Vörös kereszt gyógyszertár, Budapest, Andrássy-út 84.

MAGYAR ÉS ANGOL FOOTBALL

A legjobb minőségű gyakorlati és verseny-labdák, százból szerző nagyságokban, erős marhabőrrel készítve és a legfinomabb angol györszennel hállyalgal felszerelve

Gyakorlati labdák:

Kincsem K 4.— 5.— 6.— 7.—
Villám 4.— 5.— 6.50 7.50 9.—

Verseny labdák csak 5 nagyságban: Turul 10.—, Verseny 11.—, Rambler 13.—, Humma 15.—, The Spartan 13.50, Grand Nationale 14.—, Royal Eusign 15.—, Climax 15.—, Superb. 18.—, K. Football-cipő erős marhabőrrel párja 10.—, 12.— és 16.— kor.

Kötött Football-ínges színes csuklók, egyleti színekben, minőség szerint darabja 3.50 4.50 és 5.— korona.

Football-harisnyászár egyleti színek szerint párja 2.70 és 3.— korona.

Nagy választék az összes football-kellékekben Lawn-Tennis, Golf és Hockey játékokban, vívóeszközök, atletikai és tornaszerek, turistai felszerelések, valamint teljes nyári sportruházatok, korszolnyák és szánkok. Kerekcsorolya párja 4.— 5.—, 9.—, 10.—, 20.— és 20.50 korona. **Fegyverek, tüllények, vadászati és halászati felszerelések** legnagyszerű raklára. — A külföldi tüllényeknek egyedül magyarországi árusító helye.

Zubek Bertalan és társa

sportcikkek és fegyverek áruháza

Budapest, IV., Muzeum-körút 29. szám.

40 éves fennállás!



NEMZETI SPORT KÖNYVTÁRA

(Magyar Spalding) eddig megjelent füzetei:

1. Szánkózás. Ára 1.— K
2. Uszás. „ 1.— „
3. Football. (1910) „ 1.— „
4. Boxolás „ 1.40 „
5. Athletika. (1911) „ 1.50 „

Kapható a Nemzeti Sport kiadóhivatalában és Magyarországi összes könyvkereskedésében.

Legközelebb megjelenő füzetek:
Vívás, Evezés, Birkózás stb.

ANGOL DAIMLER

KNIGHT SZELEP NÉLKÜL

Csendes járás.

Rugalmas.

Nagy Automobiljavító- és Pneumatikjavító műhely.

Modern berendezés! ≡ Első-
rangú erők! ≡ Jutányos árak!

Bárdi Garage

Budapest, Mozsár-utca 9.

A VALÓDI **POGNON** GYERTYA MINDEN
MÁGNESHEZ JÓ 