

**Horai házasság  
kreteszi a fajt**

Katherine Mayo, a „Mondia” világhíres szerzője, májusi érkezett. Az a célja, hogy a legbővebb nagy európai várost megogassa. A „Mother India” című könyve az elmúlt három évvel ezelőtt jelent meg New Yorkban. A könyv a világ minden részét átvizsgálta, hogy Indiai civilizációját el lehessen távolítani a gyermekházasság szokásától, és a szó szoros értelmében a szülőket és tönkreteszi az indiai fajt.

Több százmillió emberről beszél a könyv — mondotta a kiváló szerző — ezeknek az érdekeiket nem felel a szavam. Először a kényes témához nyúl, amely témához, amelyről a legtöbb ember vissza szokott gondolni. De nem haboztam, mert tudom, hogy generációk boldogulnak és egészségéről van szó. Mayo elbeszélte, hogy Indiai vallás szentesíti és parancsolja a gyermekházasságot. A fiatal leányokat arra kényszerítik, hogy férjhezmenjenek 12 éves fiukhoz, vagy 70 éves aggyasztánokhoz. Szörnyűség, szörnyűség, mondja el az árcát Miss Mayo, hogy mi az ilyen házasságnak a következménye? Nemcsak az a házastársak 20 éves korában már öregek, hanem még a fiatalok is borzasztóbb az, hogy a fiatalok még nyomorultabb állapotban vannak, mint a szülők. Indiai gyermekek túlnyomórészt idióta, süket, vak, görbe, komoly munkára alkalmatlanok.

Miss Mayo megpróbálkozott, hogy felvilágosítsa a munkásokat. Meddő munka még a művelt emberek sem tudnak beszélni a vallás cselszövésével. Ezeket a parancsokat őrzik a papok, rajtuk áll az ellenük cselekedni meg kell. Egy ízben megkérdeztem a szerzőtől, mit tenné, ha sikerülne férjhezadni a leánygyermekkorában? Mit tennék? — válaszolta — azt tenném, hogy elvinném ezt a leányomat, egy olyan pusztaságra, ahol semmiféle élet nincs. Itt hagyom ebben a pusztaságban, hogy éhenhaljon, vagy hogy a vadállatok szagassák szét. Mert még ez a sors is jobb és szebb, mint az, hogy még 12 éves korában se legyen férje.

A bramín aztán hozzátette, hogy hála Istennek ilyesmire sem lehet, mert a halálos büntetést senki sem követi el, legkevésbé az, aki a vallás parancsait pontosan megtartja, így a leányát idejében férjhez fogja adni. — Tudom, — folytatta Miss Mayo — hogy a könyvemben foglalt leleplezések nagy feltűnést keltettek. Indiában felháborodtak s bizony nem volna táncos, hogy megégyeszen oda-menjenek. A legkevésbé, amit tenni nem lehet, hogy elevenen megégyeszenek. De hát egyelőre még nincs is szándékomban, hogy Indiába utazzak. Még tömördek adatom van s ha azt látom, hogy „Mother India” nem tette meg a kellő hatást, akkor előllok a többi bizonyítékokkal. Igen kellemetlen volna ez, mert nem szeretek piszkosban és személyben turkálni, de hát mégis az első, hogy az ember lelkiismeretesen teljesítse a kötelességét.

— Tudom, — folytatta Miss Mayo — hogy a könyvemben foglalt leleplezések nagy feltűnést keltettek. Indiában felháborodtak s bizony nem volna táncos, hogy megégyeszen oda-menjenek. A legkevésbé, amit tenni nem lehet, hogy elevenen megégyeszenek. De hát egyelőre még nincs is szándékomban, hogy Indiába utazzak. Még tömördek adatom van s ha azt látom, hogy „Mother India” nem tette meg a kellő hatást, akkor előllok a többi bizonyítékokkal. Igen kellemetlen volna ez, mert nem szeretek piszkosban és személyben turkálni, de hát mégis az első, hogy az ember lelkiismeretesen teljesítse a kötelességét.

**Van valami érdekünk is az „idegen” bevándorlóknak**

A SOK TÁMADÁS ÉS PANASZ UTÁN VÉGRE NEMI ÉRDEMET IS MEGÁLLAPITANAK AZ UJONAN KANADÁBA ERKEZETT BEVÁNDORLÓK SZÁMLÁJÁN. ESZERINT A LEGTÖBB KÉT HÓNAPBAN ÉSZAKALBERTÁBAN ÉS SASKATCHEWANBAN AZ UJONAN ERKEZETT BEVÁNDORLÓK TÖBB, MINT EGYMILLIÓ ACRE FÖLDÉT TISZTÍTOTTAK KI ÉS VETETTEK BE.

EZEKET AZ ADATOKAT MR. MCGOWAN ÉS F. J. FREER, A CNR. TELEPÍTÉSI OSZTÁLYÁNAK VEZETŐ EBREI HOZTÁK NYILVÁNOSSÁGRA, MIUTAN HOSSZABB LÁTOGATÁST TETTEK AZ EMLITETT KÉT NYUGATI TARTOMÁNYBAN.

MCGOWAN ÉS FREER SZERINT A JELENLEGI MUNKÁERŐK NEM ELÉGÍTIK KI A KIVÁNCOLMÁKAT, AMIÉRT IS FELTÉTELENTLÉN SZÜKSÉG VAN UJABB MUNKÁSOK BEHOZATALÁRA. A VETÉSI MUNKÁLATOK ÉS ÁLTALÁBAN A GAZDASÁGI HELYZET IGEN JÓL ÁLL ÉS HA ILYEN KORÁN SZABAD JÖVENDŐMÓNDÁSOKBA BOCSÁTKOZNI, UGY AZ IDÉN MINDEN OK MEGVAN ARRA, HOGY JÓ TERMÉSRE LEHESSEN SZÁMITANI.

**TIZ ÉV MULVA RENDSZEREBB REPÜLÉS LESZ A TENGERTŐL**

Berlin, május. — Mostanában mindgyakrabban írják az újságok, hogy Németországban újabb tengerentúli repülési terveket készítenek.

Köhl kapitány nyomában a mi Riszticsünk akar járni. Hogy egy nő, a bécsi Dillenz Lilly asz szony készíti elő a tervet, nem feltűnő, a hölgyek a bátorságban a férfiak méltó versenytársai, a tengerentúli repülések áldozatainak névsorában az asszonyok jellegzetes nagy számban szerepelnek. A Junkers gyár igazgatósága és maga Junkers tanár nem állanak útjában az ilyfajta kísérleteknek, sőt anyagilag támogatják is. De ... külsőleg nem kívánnak szerepelni, ha a kísérlet balul üt ki, a Junkers-művek nem okai, de ha sikerül, a dicsőség fele legalább is az övék. Tagadhatatlan, hogy a Junkers-motor ma a legjobbak közül való, a gép maga azonban még nem tökéletes. Ha a másfélnapos út közben a felszerelő állvány villamosvezetéke megromlik, ha léket kap a benzint vezető cső, ha ily jellegtelen berendezési hibákból a hajszálak lesznek, amelyek az egész emberiséget érdeklő kísérletek sorsa függ, akkor még nem szabad tökéletes gépekről beszélni. Vajjon Junkersék „Európa”, amelyen Dillenz asszony startolni akar, jobb-e, mint a Bremen? ... Már is hallatszanak óvó és intő szavak, várjuk be előbb Köhl kapitány jelentését. Egyet-mást bizonyára tanulni lehet tapasztalataikból. Könyvnyit mondani, de nehéz megfogadni, amikor az első siker nem hagyja nyugodni a többi babérra vágyót ...

Köhl kapitány babérjait egyelőre csak Amerikában teremnek. Amikor elindult nagy útjára, a német Lufthansa szerződéses gépe címén egyszerűen elbocsátotta a kötelekét. Amikor átrépedt az óceánra, ugyan a rögtönös elbocsátást nem vonták vissza, hanem a legnagyobb új repülőket a nevére keresztelték. A Lufthansa igazgatója, Merkel, erről a kérdésről beszélgetve, a következőket mondta:

— Mi nem bocsátottuk el Köhl kapitányt, ő maga ment el. Hogy visszafogadjuk-e, ... előbb tudnunk kellene, vajjon vissza akar-e jönni hozzánk? A jó ég tudja, hogy minő tervei vannak, vagy odaát micsoda ajánlatokkal próbálják majd Amerikának megtartani. Azok talán többet tehetnek. Mi részben — a hálás utókor vagyunk ... A német Lufthansa különben behatóan foglalkozik

**A TENGERTÚLI REPÜLÉS PRÓBLÉMAJÁNAK**

megoldásával. Egyrészt, mert ez a kérdés a legaktuálisabb, azután, mert csak az Amerikával való rendszeres légi közlekedés fogja valóban anyagilag felvirágoztatni a különféle repülőgépek gyártását. Ma nagy a deficit mindenfelé, Németországban például okáért kerek 72 százalék és valóban az államok anyagi erejének nagymértékű igénybevétele nélkül gyorsan megszűnne a rendszeres légi közlekedés. Azonban egyelőre még nincs repülőgép, amely az óceánok vízával minden veszedelem nélkül megküzdeni tudna, de lesz! A technika csak lépcsőzetes fejlődést ismer, amint a kétonnás repülőgépből lassú fejlődés útján 12 tonnás lett, úgy a vízi repülőgépek is idővel terjedelemben és súlyban is gyarapodni fognak. Terjedelem és súly, a repülőgépek két legnagyobb problémája! A benzín és az olaj kerékkötői a repülés tudományának, a laikus bámulva hallja, hogy egy óránt át négyszáz kg. benzint nyel el, micsoda rettenetes súlytal nehezdedhet a gépre egy negyven órás repüléshez szükséges hajtóerő ...? Azután a vízi repülő, ha a tengerre való szállás után hosszabb ideig a víz színén akarja magát tartani, rendkívül erős és súlyos talapat, illetve csónakot követel, ami más szóval újabb rendkívüli megterheléssel jár. Mindezt egyelőre kísérleti állapotban a vízi repülőgépek a Junkers, Dornier-, a Rohrbach-művek gyártmányai voltaképpen apró lépést jelentenek a végleges eredmény felé,

mert csak 2000 kilométeres útra szükséges hajtóerőt tudnak magukkal vinni. Repülhetnek tehát a Keleti-tenger fölött Stettinből Oslóig, vagy Stockholmig de New York klesik uti körülből. A fő azonban az, hogy ma már nem megy lehetetlenség számba az óceánok átréplése.

A technikának szabad az útja. Papíron már készek a tervek. Megvalósulásuk esztendőkre várható. És akkor a repülőgép megkezdheti versenyt a többi közlekedési eszközzel. Hajóval, vasúttal. Hogy diadalmasodjon fogadjuk meg egy tekintetben, két ségtelen. Legalább is azok, akiknek sietős az útjuk, repülőgépen fognak utazni és a posta kénytelen lesz, nemesebb terhet éppen a repülőkre bízni, mert a leggyorsabb vonat is messze el fog maradni a levegő gépei mögött. Ime egy kis hivatalos statisztika arról a problémáról. Ma — a vasút átlagos sebessége 75 kilométer, a hajóé 40, a szárazföldi repülőé 150, a vízi repülőé 140. Gyakorlatilag: Berlintől Pékingig az út 9000 kilométer, a vasút 12 nap alatt, a repülő, ha

**Keletkanadában** a legjobb, legbiztosabb és leggyorsabb pénzügyi iroda.  
Pénzügyi ügyek teljes felelősséget vállalok.  
HAZAK, FARMOK STB., ADÁS-VETELET INTÉZESSE VELEM  
Bármilyen ügyes-bajos dolgában forduljon hozzám:  
**LOUIS SZABO**  
BOX 244 515 SOUTH Main Str. Welland, Ont.  
A „CANADIAN NATIONAL RAILWAY EXPRESS” magyar megbízottja.

csak nappal jár, 6 de ha az éjszakát is felhasználja már 3 nap alatt teszi meg ez óriási utat.

E statisztikával ellentétben áll — a mai divat. Az emberek repülnek, hogy bátorságukat és sportlelkességüket bizonyítsák. Berlintől—Lipcséig, meg Münchenig és felelik, hogy az út a városok központjából a repülő telepig több időt vesz igénybe, mint maga a repülés. A hosszabb utak gépei azonban sokszor teljesen üresen, vagy egy-két utassal közlekednek, mert a jobb módúak nem igen szeretik a kockázatot. Pedig a repülőgépek biztonsága felette nagy.

a balesetek száma jelentéktelen. Valószínűleg csak az óceánok fölött való rendszeres és biztos közlekedés fogja az emberiséget az új közlekedési eszközre rászoktatni. Akkor azután nemcsak a szalonokban fognak itt-ott a repülés gyönyörűségéről vagy izgató voltáról beszélni, hanem a mindennapos életünkbe is be fog fonódni a tudat, hogy ha sietős az utunk, itt a repülőgép, amely éppoly biztonságos célunkhoz visz, mint a hajó, vagy a vasút, vagy az autó. Ez ma már nem álom, nem legenda nem reménykedés, hanem közelebbi valóság. A német Lufthansa azt mondja, tíz esztendő ...



Winnipegben épül már az új repülőtér. A birodalmi kormány támogatásával aeroklub alakult, melynek máris igen sok tagja jelentkezett.

**Harmincegy évig nem evett, nem ivott Phryno**

MUZEUMBA KERÜLT A TEXASI CSODABÉKA

Eddig egyetlen világhíres béka volt, amely azzal jutott hírré, hogy egy olasz természettudóst, Galvanit, rávezette a villamoság titkának útjára. A nevezetesen békacomb ugyanis Galvani kése alatt egyszerre rángatózni kezdett és a zseniális természettudósok alkalmat adott arra, hogy a világot meglepje a legnagyobb jelentőségű találmányával. Galvani békájának a híret most némileg elhomályosította egy másik béka, amely a természettudósoknak újabb vitanyagát szerezte meg. Ez a béka még él, Phryno-nak hívják, a legjobbak egészségnek örvendő és vidáman brekeg. Phryno-nak feltehetően élettörténete és esete, amellyel a természettudósok figyelmét magára terelte, a következő:

Zoológiai Múzeum igazgatóságának.

Amint az az easlandi magisztrátus hivatalos irataiból kiderül, a most lebontott régi városházát 1897. júliusában építették. Ezek szerint tehát az alapkövek között talált béka 31 évig volt körsírjába zárva. A lelet hírére a békák életkoráról egyszerre új vita támadt a természettudósok között. Egyes természettudósok azt állítják, hogy 31 esztendő matuzsálemi kor egy béka életében, mások viszont azt a vélelényt képviselik, hogy egy béka 131 esztendeig is élhet, még pedig anélkül, hogy táplálékra volna szüksége. A béka ugyanis — mondják egyes természettudósok, — az állatok világában valóságos kopolalmúvész. Az emberek számára természetesen kissé fantasztikusan hangzik, hogy egy élő lény 31 esztendeig a legcsekélyebb táplálék nélkül életben tudjon maradni. A Phryno nevezetű béka, amelyet nagyon lesóványodott állapotban találtak meg, ugylát-szik, véghezvitte ezt a művészi kopolalmást, legalábbis az amerikai természettudósok így állítják. De a jeles béka esete nemcsak azért csodálatos, mert 31 esztendeig nem vett magához semmi táplálékot, hanem még csodálatosabb azért, mert az alapkövek közé bezárva levegőhöz sem juthatott. Igazi fakiriletet éhelt, hát a brekegő Phryno 31 esztendeig.

Ezek után érthető, hogy a természettudósok körében nagy feltevést keltett a texasi béka, amely most a newyorki Zoológiai

Múzeum akváriumában felejtli el az átaludt, levegőtlen és táplálék nélküli 31 esztendőt.

**Járvány az ontarioi áradás következménye**

Toronto, május 19. — Ontario tartomány népjóléti minisztere azt a kijelentést tette, hogy Északontario árvízjuttotta területen járványos betegség kezdődött és félt, hogy ez a járvány tovább fog terjedni. A betegség oka főleg a víznek az áradása folytán bekövetkezett zavaros volta.



Jono Ribevero de Barros kapitány, a híres brazil repülő, az Óceán déli hőse.