

Miért kell a gyorsvasut?

Szendy Károly polgármester így nyilatkozott a gyorsvasut tervéről.

— A főváros helyi közlekedésének gyorsvasutal való kiszolgálására a világháboru után az első tervet *Sztrókey István* BVVV-igazgató, később BSzKRT vezérigazgatóhelyettes készítette 1921-ben. A hálózat, melyet javasolt, mintegy 90 kilométer pályahosszal kiterjedt Budapest egész területére és a szomszédos helységeket is érintette. Sztrókey István később módosította ezt a tervét és a hálózat pályahosszát 47,5 kilométerre csökkentette. Ez a hálózat a gerince annak a gyorsvasuti tervnek, amelyet a BSzKRT a fővárossal kötött területhasználati szerződés alapján 1931-ben beterjesztett. A BSzKRT tervében a vonalhálózat hossza kerekén 72,3 kilométer. A pálya a város belső területén, az Aréna-uton belül alagutban halad, a külterületeken pedig magasvasutként, vastartókon nyugszik. A forgalom hat vonalon bonyolódott volna le. Nem sokkal később teszi közzé *Zelovich Kornél* műegyetemi tanár a budapesti gyorsvasut hálózatára vonatkozó elgondolását. Az általa tervezett hálózat, melynek vonalhossza 17 kilométer, négy vonalat foglal magában: vonalai kivétel nélkül alagutban haladnak. A hálózat csak a városnak sűrűn lakott területére terjed ki és a városközponttól távolabb fekvő településeket nem érinti. A városfejlesztési bizottság által elgondolt gyorsvasuti hálózat Budapestnek és környékének is majdnem egész területére kiterjed, pályahossza a 100 kilométert jóval meghaladja. Itt még kell említenem, hogy a városfejlesztési bizottság jelentésében szereplő Ujpest—Ujpesti-rakpart—Dunapart—Soroksári-ut (Csepel)—Pestszenterzsebét vonal dunaparti szakaszának vonalvezetése *Álgyay Pál* dr. közlekedésügyi államtitkár elgondolásán alapszik, aki mint a Fővárosi Közmunkák Tanácsának alelnöke vetette fel azt a gondolatot, hogy a *pesti Dunaparton gyorsvasuti vonalat kell építeni*, mert — véleménye szerint — ez a vonalvezetés aránylag kisebb költségekkel járna.

— A most ismertetett gyorsvasuti elgondolások közül mind az 1931. évi BSzKRT-terv, mind a városfejlesztési különbizottság állásfoglalása olyan nagyszabású elképzelés, amely Budapesten és környékén a jövőben előre láthatóan várható összes fontosabb közlekedési igényeknek jóformán teljes kielégítését célozza. Mindkét terv mintegy eszményi célkitűzésnek tekint-

hető, amely a megvalósítással járó pénzügyi terhekre való tekintet nélkül, tisztán városfejlesztési és közlekedéspolitikai szempontok alapján mérlegeli a jövő fejlődés irányait. Ezzel szemben *Zelovich Kornél* és *Álgyay Pál* dr. tervei elsősorban a *mának igényeit akarják kielégíteni* és csak azokkal a vonalakkal számolnak, ahol — felfogásuk szerint — már jelenleg is olyan szükségletek jelentkeznek, amelyeket lehetőleg gyorsvasutal kellene kielégíteni.

Belvárosi hálózat

— Amikor a budapesti gyorsvasuti hálózat megállapítására javaslatot tesz, magam is az *utóbbi álláspontra* helyezkedem. Nem kívánok tehát teljes hálózati tervet bemutatni, amely az összes, már fellépett és még várható közlekedési igények kielégítésére törekszik, hanem *csak olyan, aránylag kisebb kiterjedésű belvárosi hálózatot tervezek*, amely belátható időn belül a legfontosabb közlekedési tömegszükségletnek a kielégítését célozza. Ez a hálózat *önmagában is befejezett egész*, amely a villamosvasuti és az autbuszhálózattal összhangban s azzal egymást kölcsönösen kiegészítve, viszonyainkhoz és erőforrásainkhoz mérten lehetőleg tökéletes rendszert alkot, amellet azonban az igények növekedésével párhuzamosan ezeknek kielégítésére a távolabbi jövőben alkalmas módon környéki hálózatát továbbfejleszthető lesz. Az általam javasolt gyorsvasuti hálózat 29 km hosszú és 4 földalatti vonalból áll. (Ezeket már ismertette az *Ujság*. — A szerk.)

— Javaslatom — szem előlt tartva a fentebb megjelölt célkitűzést — a *régebbi tervekben és elgondolásokon nyugszik*. A javasolt 29 km hosszúságú hálózat a *főváros területének legforgalmasabb utvonalaiban* magában s mintegy gerincét alkotja közlekedési rendszerünknek. Tervezésénél az az elgondolás szolgált alapul, hogy a *gyorsvasut mindenképp a sűrűn lakott és teljesen betelepült városias jellegű területen vegye át a helyi közlekedés lebonyolításának feladatát és lehetőség szerint szorítsa ki a belterületről az utszinten közlekedő villamos vasutat*. A hálózat tehát kifejezetten belvárosi jellegű, amelybe Budapest közigazgatási területének külsőbb részei és a környék egyelőre hosszabb-rövidebb villamos- vagy autbuszutaszása révén kapcsolódnak be. A tervezett 3. (pestbudai) vonal keleti része

azonban már *mélyen belemegy a főváros külső területeibe (Rákosváros)* is és ezzel lendületet kíván adni a kerületrészek viszonylag elmaradt fejlődésének. A többi végállomás a sűrűn települt rész határára van s így a települések fejlődésével a *vonalak a szükséges mértékben mindenkor meghosszabbíthatók*.

— Mind a négy vonal, de azok közül különösen az 1. (kisköruti) és a 4. (nagyköruti), olyan utvonalakon halad, melyeknek *forgalma már-már megközelíti a közuti vasut teljesítőképességének felső határát*. A sűrű utasforgalom e vonalak legnagyobb részén közel egyenlő mértékben jelentkezik és így azt a gyorsvasut különösen jól képes kiszolgálni. A 3. (pestbudai) vonal forgalma a Múzeum-körut és a Keleti p. u. között számszerűen eléri az előbb említett két vonal forgalmát, azonban a nagy forgalom a vonalnak csak erre a viszonylag rövid szakaszára terjed ki. *A vonalnak két vége még nem érte el azt az utassűrűséget, amely a gyorsvasuti közlekedést szükségessé tenné*. Miután azonban a gyorsvasuti közlekedés előnyei rövidebb utazásnál nem jutnak kifejezésre, a vonal üzemet nem lehet csupán a sűrű forgalom szakaszra korlátozni.

— A 2. (Ferenc József) vonalnak *oroszlánrésze az Andrássy-uti földalatti vasut*, melynek műszaki kiképzése — mai alakjában — nagyobb utasforgalom lebonyolítására nem alkalmas. E vonalnak a javasolt kétirányú meghosszabbítása a forgalomnak lényeges emelkedését fogja maga után vonni, ezért a vonal teljesítőképességének emelése érdekében bizonyos átalakításokat kell végrehajtani. *Az átalakítások révén lehetőség nyílik arra, hogy az Andrássy-uti vonalrészén is a fokozott igényeknek megfelelő, korszerű gyorsvasuti közlekedést tartunk fenn*.

Kapcsolat a HÉV-vel és a MAV-val

— A négy vonalból álló hálózat érinti a főváros legfontosabb forgalmi és közlekedési gócpontjait: *Baross-tér, Berlini-tér, Blaha Lujza-tér, Boráros-tér, Eskü-tér, Ferenc József-tér, Kálvin-tér, Krisztina-tér, Mussolini-tér, Széll Kálmán-tér* stb. Ugyancsak megfelelő összeköttetés van a hálózatnak mind

Házgondnokságot vállalok

óskeresztény. „50.000 P biztosíték” jellegű kiadvány. 286

a főváros környéki közlekedését kiszolgáló, mind a lávolsági forgalmat lebonyolító helyi érdekű vasúti és nagyvasúti vonalakkal is. A BHÉV-nek mind a négy (szentendrei, gödöllői, ráckevei, budafoki) vonala közvetlenül kapcsolódik a gyorsvasúti hálózathoz, feltételezve, hogy a szentendrei vonal Margit-hídi végállomását a hídfő déli oldalára, a gödöllői vonal Kereszt-utó végállomását a Keleti pályaudvarra vagy földalatti elrendezéssel a Baross-térre, a ráckevei vonal Soroksári-utó végállomását pedig a Boráros-térre helyezik át.

A MÁV-vonalak a gyorsvasúti hálózattal a Keleti, Nyugati és Déli pályaudvarnál, továbbá a ceglédi vonal Rákosszentimrei megállóhelyénél érintkeznek. Ha a MÁV megvalósítja azt a tervet, hogy a budai közönség jobb kiszolgálása érdekében a dunántúli vonalak részére a Fehérvári-utó megállóhelyét (Szent Imre-város) létesít, a gyorsvasút még itt is kapcsolatot nyer majd a nagyvasúttal.

De beilleszkedik a hálózat a kereskedelem- és közlekedésiügyi minisztérium által legújabb felvetett és a Közmunkák Tanácsa által is kedvezően fogadott nagyvonalú elgondolásba is, amely a környéki és távolsági személyforgalmat elválasztja egymástól a jelenlegi felpályaudvarokat a környéki forgalomnak tarva fenn, a távolsági forgalom számára a ceglédi vonalon az Andrássy-utó és a Thököly-utó között, főhomokzattal a Hungária-körutra, új átmenő pályaudvart tervez. Ez a főpályaudvar, amelyen a szükséges vágányösszeköttetések megteremtése után a Budapestre irányuló és ide befutó összes távolsági vonatok megállónak s amelynek, ennek megfelelően, igen tekintélyes utasforgalma lenne, a 2. (Ferenc József) vonalnak egész rövid meghosszabbítása, valamint a 3. (pestbudai) vonal révén kitűnő gyorsvasúti kapcsolatot kapna nemcsak a városközponttal — s így a szállodaneveléssel (Dunapart, Baross-tér, Rákóczi-utó, Tabán, Berlini-tér) —, hanem a fővárosnak ugyyszólván összes fontosabb utazási célpontjaival is.

Hol maradnak meg a régi villamosok?

A fővárosnak sűrűn beépített területén a javasolt gyorsvasúti hálózat kiépítése után csupán az alábbi közúti villamosvasúti vonalak maradnának meg: a) Pesti dunaparti vonal a Ferenc József-térről északra, b) Váci-utó és Lehel-utcai vonal, c) Podmaniczky-utca, Szinyei Merse-utca, Bajza-utca, Bethlen Gábor-utcai vonal, d) Báthory-utca, Nagymező-utca, Király-utcai vonal, e) Rottenbiller-utca, Damjanich-utca, Fiumei-utó, Orczy-utó, Gróf Haller-utcai vonal, f) Népszínház-utca, Gróf Teleki László-téri vonal, g) Vámház-körút, Baross-utcai vonal, h) Mester-utcai vonal, i) Soroksári-utó vonal, j) Budai Dunapart, Horthy Miklós-utó vonal, k) Vercel-utó, Szent Imre herceg-utó, Gömbös Gyula-utó, Széll Kálmán-téri vonal. Az utolsó forgalom kivételével képest a villamosvasúti vonalak egyike-másika alkalmas időpontban esetleg trolibusz-közlekedéssel váltható fel.

A javasolt hálózat lehetőséget ad a gyorsvasúti közlekedés fokozatos előretörésére a környéki forgalom lebonyolításában, sőt a távolabbi jövőben a forgalom teljes átvételére a gyorsvasút által. Nevezetesen:

az 1. (kiskörúti) vonal északi meghosszabbítása átveheti Újpest, Rákospalota, valamint az ettől északra fekvő községek kiszolgálását, déli meghosszabbítása pedig Kispest, Pestszentlőrinc, Vecsés stb. községek felé vezet:

a 2. (Ferenc József) vonal a Városligettől az Erzsébet királyné-utóig át Pestújhegy-Rákospalotáig, a Boráros-térről pedig a Közvágóhíd, a Nagyvásártelep, a Nemzeti Szabadtéri és Csepel, illetve Pestszentkereszt, Soroksár stb. felé hosszabbítható meg; a 3. (pestbudai) vonal a keleti végén Rákosszentimrei, Árpádföld, Csömör felé, a budai oldalon pedig elsősorban a fogaskerekű vasút és az Új Szent János-kórház, ezen túl a Hűvösvölgy és Pestihidegkút felé hosszabbítható meg;

a 4. (nagykörúti) vonal meghosszabbításaként önként kínálkozik az a lehetőség, hogy a vonal két végpontját a Kiscsillaghegyi alagúton és a Karolina-utóig át kössük össze s ezzel a vonalat teljes körre egészítsük ki. Kőbánya és Óbuda kiszolgálására, a gyorsközlekedési hálózat teljessége érdekében — annakidején, amikor a közlekedési igények megnövekedése szükségessé fogja tenni — új gyorsvasúti vonalakat kell majd tervezni és építeni. A most tervezett gyorsvasúti hálózatot, annak teljes kifejlesztése után a nagyvasút hálózatával is összefüggésbe lehet hozni. A MÁV környéki forgalmának fejlődése előbb-többnyire ugyanis szükségessé teszi a legforgalmasabb nagyvasúti vonalakon újabb vá-

Vizsgai jutalomkönyvek

és szüneti olvasmányok új és használt állapothban MÁR 1 PÉNZGŐTÖL kaphatók Fischer Sándor könyvkereskedésében, Vilmos császár-ut 58. Telefon 120-105. 7072

gánpárok építését. Célzerű lesz tehát az újabb vágánypárokat ugy ki-kepezni, hogy azok a belső hálózattal

Külföldi tapasztalatokból leszűrt tanulságok

— Ha mindezek alapján megvizsgáljuk, hogy a tervezett gyorsvasúti hálózat vonalvezetése miképpen felel meg azoknak a követelményeknek, amelyek a külföldi tapasztalatok nyomán leszűrték, a következőket állapíthatjuk meg:

a) a hálózat a városközpontokra támaszkodik;
b) a vonalak a városközpontból kiindulva sugárirányban a legforgalmasabb utonalakat követik, de körirányban is össze vannak kötve;
c) a hálózat összefüggő egészet alkot, mindegyik vonalról közvetlen átszállási lehetőséggel a másik háromra;
d) a hálózat érinti a négy helyi érdekű vasúti vonalat, valamint a három nagyvasúti főpályaudvart és beilleszkedik a nagyvasúti közlekedés átrendezését célzó elgondolásba (új átmenő főpályaudvar, Szent Imre-város megállóhely);
e) a hálózat a városnak csak a sűrűn beépített részére terjed ki, azonban az egyes vonalak egyszerű meghosszabbítása révén bármikor környéki hálózattá fejleszhető;
f) a hálózat földalatti vasútként épül s ezzel a városkép kívánalmait kellően érvényre jutnak.

— A gyorsvasúti hálózattól az 1. (kiskörúti) vonal megépítése és a 2. (Ferenc József) vonal meglévő részének kiegészítése a Hősök-tér—Városliget (Erzsébet királyné-utó), valamint a Vilmos császár-utó—Boráros-tér közötti vonalrészekkel lenne a legsürgősebb feladat. A másik két vonal megépítését, bár szintén fontos közlekedési érdeket szolgálna, későbbi időre kellene halasztani.

— A négy vonal közül ugyanis az 1. (kiskörúti) vonalat a városközpont-hoz képest elfoglalt helyzete, két végpontjának alkalmas helye és forgalmának egyöntetűsége a többi vonallal

A korzón megszűnik a közúti villamos

— Így merült fel a gondolata a gróf Tisza István-utcán történő átvezetésnek, amely megteremtí a közvetlen összeköttetést a pesti Lánchídfő és az Andrássy-utó között. A vonalat, innen dél felé kanyarodva, a Dunakörző viaduktja helyén építendő mélyített pályán vezetnék. A korábbi elgondolások ehelyett az utolsó villamosvasúti keresztmetszetének megfelelően, a szerkezeten kívül 4,30 méter mélyre tervezték a vágányok szintjét a Dunakörző szintje alá. A gyorsvasút kisebb keresztmetszete lehetővé teszi, hogy a vágányok mélysége a szerkezeten kívül csupán 3,30 méter legyen, ami a Duna magas vízállásaira figyelemmel a szigetelő- és védőberendezések megnyitási csökkenését jelenti. A vonal belső fejlesztése javítja tehát az Andrássy-utó összeköttetését a Belváros-szal s egyszerűsödhet lehetővé teszi a Dunakörzön a közúti villamosközlekedés megszüntetését, amit idegenforgalmi és városépítészeti okokból már régóta sürgetnek. Ugyancsak nagyfontosságú az a körülmény, hogy a Belváros a Dunapart mentén közvetlen összeköttetést kap a Boráros-téren kialakított közlekedési elosztóponttal. A Ferenc József földalatti vasútnak a Deák Ferenc-tér és a Vörösmarty-tér közötti

Tuldrága a Dunaalatti alagút

— Az építkezés sorrendjének megfontolásánál igen nagy súllyal esik a mérlegbe a pénzügyi szempont is. A 3. (pestbudai) és a 4. (nagykörúti) vonal kiépítése a gyorsvasútnak a Duna alatti átvezetését is szükségessé teszi. A Duna alatti alagút építése pedig — amellyel, hogy sok műszaki nehézséggel járó és sok ismeretlen tényezőtől függő építkezés — e vonalok építési költségét tetemesen megnöveli. Tekintettel az építkezéseknél előadódó ismeretlen tényezők sokaságára, a Duna alatti alagút költségelőirányzatát óvatossággal kell megállapítani s így annak várható költsége a gyorsvasúti pálya egységére vonatkoztatva, más pályaszakaszhoz képest tízszeres összegre is elérhet. Egyébként is helytelen lenne a gyorsvasúti hálózat kiépítését éppen a legnehezebb és legköltségesebb létesítményen kezdeni. Ugyanazzal a költséggel a hálózattól sokkal kiterjedtebb részt lehet azonnal megvalósítani akkor, ha a Duna alatti alagutat építése későbbi időpontra toldódik el.

— Elgondolásom szerint a gyorsvasúti hálózat első két vonalának kiépítése két munkaszakaszban történne. Az építés az 1. (kiskörúti) vonalal kezdődne, s ugyancsak az első munkaszakaszban történne a 2. (Ferenc József) vonal átalakításának egy része, még pedig a belső meghosszabbítás a gróf Tisza István-utcán át egyelőre a Fővám-térig és a külső meghosszabbítás az Erzsébet királyné-utóig. A második munkaszakaszt a 2. (Ferenc József) vonal dunaparti szakaszának kiépítése alkotná a Fővám-térről a Boráros-térig. A 3. (pestbudai), illetőleg a 4. (nagykörúti) vonal kiépítése annakidején, a forgalom alakulásától

összeköttetést nyerve, már a gyorsvasúti közlekedés céljának feleljenek meg.

szemben kétségtelenül előtérbe állítja. A vonal forgalmának nagy méretei és az a szerencsés körülmény, hogy ehelyett a gyorsvasúti vonal üzembelhelyezése után lebontandó utazóvillamos-vonalnak közvetlen összefüggései a villamosvasúti hálózattal az utazóközönség érdekeinek nagyobb sérelme nélkül szüntethetők meg, egyaránt azt indokolják, hogy a hálózattól elsősorban ez a vonal épüljön meg. A vonal megépítése a gépkocsis- és a lófogató járművek forgalma szempontjából is nagyon előnyös, mert két legforgalmasabb terünk: a Berlini-tér és a Kálvin-tér közlekedésének régóta kiadott megoldására is módot ad, az Üllői-utnak a Kálvin-térhez csatlakozó szűk szakaszán pedig, a közúti villamos eltolóítása által a kocsiforgalom számára kedvező lehetőséget teremt.

— Nyomós indokok szólnak a 2. (Ferenc József) vonalnak mielőbbi megépítésére, illetve átalakítására és meghosszabbítására mellett is. Miután az Andrássy-utó és Deák Ferenc-tér között a kiskörúti vonal és a Ferenc József-vasút mai vonala ugyanazon a nyomvonalon haladna, a kiskörúti vonal építése során a Ferenc József-vasútnak e vonalrészét le kell bontani. De az újépítéssel kapcsolatban fel kellett volna látni a gondolatnak, nem lenne-e helyesebb megváltoztatni a Ferenc József-vasút mai, előnyösnek egyáltalán nem mondható vonalvezetését? Tudvalevő, hogy a Ferenc József-vasút a szakaszán a legkisebb ivsugár csupán 40 méter s így az a gyorsközlekedés követelményeinek nem felel meg. Mint-hogy azonban a vonal többi részén az ivsugár megfelelő, így abban az esetben, ha a vonal átépítendő részét új nyomvonalon, nagyobb ivsugarak építésével vezessük, olyan vonalat nyerünk, amely a gyorsközlekedésre alkalmas.

felhagyandó alagútpálya-szakasza cél-szerűen felhasználható óvóhely, raktár, vagy bármilyen más földalatti létesítmény céljára.

— Fontos közlekedési igényeket elégíti ki a Ferenc József-vasút városligeti végénél tervezett vonalmeghosszabbítás is, amelynek révén a Városligeten túl lakók régi óhaja teljesíthető. Ehelyett a közlekedést jelenleg a Hermína-utó villamosvasúti vonal, továbbá a 24-es és 25-ös autóbusszvonalak látják el. A Hermína-utó villamosvasúti vonalnak azonban csak dél felé, a Keleti pályaudvar irányában van kapcsolata a városközponttal. Hiányzik tehát a jó összeköttetés az Erzsébet királyné-utó villamosvasúti vonal és a városközpont északi része között. A 2. (Ferenc József) vonal kiépítése esetén ezt a hiányzó és szükséges összeköttetést gyorsvasúti vonal fogja biztosítani.

— Ilyképpen a Ferenc József-vonal, amely a mai vonalvezetése és műszaki berendezése mellett csak korlátozott közlekedési igényeket elégíti ki, viszonylag csekélyebb áldozatok árán a gyorsvasúti hálózat egyik életképes vonalává válik és számos olyan fontos közlekedési problémát megold, amelyre eddig nem sikerült kielégítő megoldást találni

Hatalmas munkaalkalmak

— Nem kétséges, hogy a mai helyzet egyelőre nem alkalmas arra, hogy ilyen nagyszabású elgondolás megvalósításához ténylegesen hozzáfogjunk. A rendkívüli viszonyok által okozott anyaghiány mellett szól, hogy a gyorsvasút építését ne most hajtsuk végre, hanem arra az időre halasszuk, amikor az építkezéssel nemcsak közlekedéspolitikai és városrendezési, hanem gazdasági és társadalompolitikai kérdések megoldását is előmozdítjuk.

— Tudvalevő, hogy a mostani különleges állapot sok olyan munkaalkalmat teremt, mely a rendkívüli idők elmúltával megszűnik és tovább gazdaságosan fenn nem tartható. Országos és fővárosi szempontból egyaránt fontos érdeket tehát, hogy a gazdasági élet menetének zökkenésmentes folyamatosságát — a rendkívüli idők elmúltával — munkaalkalmak teremtsék a hálózattal. Olyan nagy építke-

Balatonra, Hévízre, Mátrafüredre Péter és Pál ünnepekre egyéni panzió-igénylését a nagy érdeklődésre való tekintettel már most közölje az Ujság Utazási Irodájával

V. Gróf Tisza István-utca 6.

Tel. 181-004

zés, mint a fentebb leírt gyorsvasúti vonalak megvalósítása, az építőipar és a gépipar számára egyaránt nagyösszegű munkaalkalmat juttat s e két fontos iparág munkásságának — de a gazdasági kapcsolatok és kölcsönhatások révén a többi iparágak is — cél-szerű foglalkoztatást biztosít. Mint-hogy azonban ennek, a műszaki és pénzügyi szempontból egyaránt nagyszabású munkálatnak az előkészítése minden részletre kiterjedő, hosszabb, alapos tervező és közigazgatási mun-

kát igényel, a kérdésben elvileg már most állást kell foglalni, hogy akkor, amikor a végrehajtás lehetősége megnyílik, illetve annak szükségessége felmerül, az építéshez haladéktalanul hozzá lehessen fogni.

A főváros közlekedési, magánépítési, valamint ut- és mélyépítési bizottságai egyesített ülésükön nagy lelkesedéssel elfogadták a gyorsvasút tervét.

Az olasz ifjuság vezetőinek kiuntetése

Az olasz ifjuság vezetői — mint már röviden említettük — tisztelgő látogatást tettek a miniszterelnök és külügyminiszternél, a honvédelmi és a vallás- és közoktatásügyi miniszternél, a honvédelmi miniszter és a vezérkar főnöke helyettesénél és az olasz követségen. A honvédelmi miniszter megleghangú olasznyelvű beszéddel átnyújtotta a Kormányzó Ur ő főméltósága által adományozott magas magyar kitüntetések: Bonamici Sandro Gil helyettes főparancsnoknak a Magyar Érdemrend középkeresztjét a csillaggal, Feliciano Fernando, Gil vezérkari főnök helyettesének a Magyar Érdemrend középkeresztjét, Candelori Mario Gil főszemlélnöknek a Magyar Érdemrend középkeresztjét és Palmieri Nino premiliter szolgálatvezetőnek a Magyar Érdemrend tisztikeresztjét a vallás- és közoktatásügyi miniszter és az olasz ifjusági vezetők kölcsönösen megállapították az igen megleghangú és közvetlen tisztelgő látogatás alkalmával, hogy ifjusági téren is most még fokozottabbá válik a hagyomány magyar-olasz barátság.

A Budapesten tartózkodó Bonamici Sandro olasz ifjusági főparancsnok és kíséretének tagjai, Feliciano Fernando, Candelori Mario, Palmieri Nino, Scotti Eugénio és Anna de Filippis, akik a megújított levele-intézmény tanulmányozása céljából tartózkodnak Magyarországon, szombaton megtekintették a Szilágyi Erzsébet-leánygimnáziumot, ahol olasznyelvű tanórán vettek részt. A Gamma-gyárban villásgelgéltek, ahol bemutatják a gyár leveletének sportéletét. Csepelen levele-éjtornyósok és vízi-leventék kiképzésében gyönyörködtek. Ugyanitt leveleteányok is igen színes bemutatót tartottak tisztelgőikre.

Délben Szendy Károly, Budapest székesfőváros polgármestere ebédet adott a Gellért-szállóban az olasz ifjusági vezetők tiszteletére, akik ebéd után a Magyar Filmirodába hajtatnak, ahol a látogatásuk első két napja alkalmával készített hiradó filmfelvételeket mutatják be nekik.

A délutáni órákban az olasz vendégek megtekintették a II. kerületi leveletothont és leveletothert, majd a változatos napot a leveleték országos parancsnokának tiszteletükre adott svábbhegyi vacsorája fejezte be.

Az olasz ifjusági vezetők vasárnap — mint a Levente Hírközpont jeleníti — megtekintik az ifjuság orvosainak házat, ahol bemutatják a leveleték országos egészségügyi védelmére beállított mozgókórházat és a pompás leveleorvosi tászkákat. Műsoros bemutatás keretében megismerkednek a Testnevelési Főiskola életével. Vasárnap délben az Országos Sportközpont vezetősége ebédet ad tisztelgőikre a Hármashatárhegyen. Ebéd után vitorlázórepülő-bemutatót tartanak tisztelgőikre. Este az Opera előadását nézik meg az olasz ifjusági vezetők.

Az olasz vendégek a jövő hét első három napján vidéki szemleutrá indulnak, meglátogatják Szegedet, Turát és a balatoni leveleudülőhelyeket.

Két keresztlevélhamisítási ügy

A budapesti főkapitányság napok óta nyomozott egy nagyszabású közokirathamisítási bűnygyben, melynek során igen sok gyanúsítottat állítottak elő és kísérték be a pestvidéki törvényszék fogházába. A királyi ügyész dr. indítványára után Felszeghy Róbert dr. vizsgálóbíró a gyanúsítottak egy csoportját kihallgatta, azután közokirathamisítás bűntette címén előzetes letartóztatásba helyezte: Bogdán Gyula 53 éves kispeszt-wekerleleplepi református lelkész, Kaufmann Ipolya 19 éves háztartásbeli, Schlesinger Sándor 40 éves földberlőt és feleségét, született Deutsch Ilonát, végül Király Pál 43 éves budapesti lakos, szakíró. A letartóztatási végzés ellen valamennyien felfolyamodást jelentettek be. Szombaton a rendőrségről átkísérték a pestvidéki ügyészségre Bande Zoltán dr. kispesti főrabbit is, aki ellen szintén gyanu merült fel, hogy részes a bűncselekmény elkövetésében. Ezenkívül előállították a toloncházból Márki Gyula dr. 63 éves budapesti lakost, Delikát Jenőné született Engel Rozát, egy magántisztviselő feleségét, Kovács Mártonné, született Werther Anna 45 éves háztartásbeli, Révész-Róth Miklós 54 éves budapesti magántisztviselő, Silber Imre 36 éves miskolci magántisztviselő és Deutsch Lipót 54 éves földberlőt. Felszeghy Róbert dr. vizsgálóbíró nyomban megkezdte ezeknek a gyanúsítottaknak a kihallgatását is. Az adatok szerint a zsidótörvény ártelhelépekor néhányan felkeresték Bogdán Gyulát Kispeszt, Géza-utca 5. számú lakásán és könyörögtek neki, állítson ki részükre olyan bizonyítványt, amely szerint református vallásúak. Bogdán kezdetben elutasította őket, de később engedett a kéréseknek. Ettől kezdve sűrűn megfordultak a lelkésznél olyanok, akik keresztény származásúaknak akarták magukat feltüntetni. Valóságos felhajtó társaság létesült, amelynek az adatok szerint Márki Gyula és Delikátné voltak a vezetői. Főleg szlovák terület-

ről Magyarországra érkezők vették igénybe nevezettek segítségét. A lelkész esetenként 200—800 pengőig terjedő összeget kapott a gyanu szerint. Az újabb előállított kihallgatása szombaton egész napon át tartott. A vizsgálóbíró kihallgatásuk után dönt előzetes letartóztatásuk ügyében.

Hasonló nagyszabású keresztlevélhamisítási bűnygyet lepleztek le a hatóságok Piliscsaba községben is. Ennek a bűnygynek is több gyanúsítottja van, akiket a pestvidéki törvényszék Sziczig György dr. vizsgálóbíró hallgatott ki. A kihallgatások eredményeképpen a következőket helyezte előzetes letartóztatásba: Sárosi Schwarcz István 37 éves állás nélküli magántisztviselő, Gadó Magda 27 éves magántisztviselő, Gábor Grünfeld Jenő 51 éves felfüggesztett ügyvéd, Reile Rosenfeld Vilmos 53 éves budapesti textilkereskedő, Csörtő Jakab Gábor 53 éves piliscsabai római katolikus plébánost, Fried Sándorné született Szántó Ilonát, Fried Sándor 61 éves mérnököt, dr. Szánt Andrásné született Herzog Juliá 34 éves háztartásbeli. A csendőri nyomozás megállapította, hogy Sárosi Schwarcz István és családja arra kérték régi ismerősüket, Csörtő Jakab plébánost, hogy Szlovákiában élő családtagjaik részére hamis keresztlevelet állítsanak ki. A plébános hosszas sürgetés után teljesítette a kérést. Nem sokkal később Gadó Magda, aki rokona Schwarcznak, szintén felkereste a plébánost és ő is kérte különböző hamis bizonyítványok kiállítását. Csörtő ezeket bizonyos pénzüsségeket kapott, amelyet Sárosi Schwarcz és Gadó Magda adtak át neki. Sárosi Schwarcz István és társai a letartóztatás ellen felfolyamodást jelentettek be. A pestvidéki törvényszék vádatánácsa Tótfalusi Ödön dr. elnöklele mellett foglalkozott az ügygel, a felfolyamodásokat elutasította, úgy hogy valamennyi gyanúsított előzetes letartóztatásban marad. A csendőrség a bűnygyben még többeket őrizetbe vett, a nyomozás tovább tart.