

Felhasznált források. Budapest-Józsefvárosi Római Katolikus Plébániahivatal. Halotti anyakönyvek; Budapest-Szentistvánvárosi Római Katolikus Plébániahivatal. Halotti anyakönyvek; Fejér Megyei Levéltár. IV. B. 428. a. A Fejér vármegyei felekezeti anyakönyvek másodpéldányainak levéltári gyűjteménye; Gárdonyi Római Katolikus Plébániahivatal. Az agárdpusztai római katolikus lelkészség halotti anyakönyvei; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Tervtár. T 5. A Nádasdy család tervrajzai; Országos Széchényi Könyvtár. Plakát- és Kisnyomtatványtár. Gyászjelentések.

Felhasznált irodalom. *Bessenyei József*: A Nádasdyak. Budapest, 2005; Fejér megye művészeti emlékei. Szerk.: *Entz Géza Antal* és *Sisa József*. Székesfehérvár, 1998; *Gudenus János József*: A magyarországi főnemesség XX. századi genealógiája. II. köt. Budapest, 1993; *Károly János*: Fejér vármegye története. III. köt. Székesfehérvár, 1899; *Kemény Mária*: A Gerenday-féle sírkögyár története (1847–1952). *Ars Hungarica* 1983/1.; *Kempelen Béla*: Magyar nemes családok. VII. köt. Budapest, 1913; Magyar Nemzeti Levéltár. Főrangú családok. Szerk.: *Fejérfataky László*. Budapest, 1888; Magyarország műemlékjegyzéke. Szerk.: *Ikafalvi Diénes Virág*. Budapest, 1990; *Vitek Gábor*: Gárdony. Agárd, Dinnyés és Gárdony története a kezdetektől napjainkig. Dinnyés–Gárdony, 2009.

A második pesti lóversenypálya

1827 júniusában kezdődött a pesti lóversenyzés története, amikor a ma Ferencváros területéhez tartozó Gyáli út – Mester utca – Határ út által határolt térségben megrendezték az első fővárosi lófuttatást. Az itt kiépített pálya több mint ötven évig szolgálta a versenyés iránt érdeklődőket. A *Honismeret* többször is, legutóbb tavaly, emlékezett meg erről a pályáról. A második pesti „gyep” rövidebb ideig működött, mint elődje, mégis legalább annyi érdekesség fűződik tervezéséhez, építéséhez és megnyitásához.

Az 1870-es évek közepére a régi versenyterület különleges szigetként emelkedett ki az erősen ipari jelleget öltő, az Üllői út és a Soroksári út határolta dél-pesti vidékből. A dísztribünt és a különféle versenyekre is alkalmas pályát hiába övezte eperfákkal tarkított erdősáv, az egyre szaporodó hús- és vegyipari üzemek, vagy éppen a katonai célokat szolgáló épületek és telkek egyre inkább arra sarkallták a főváros vezetését, hogy egy új, a városképzési és sport szempontoknak is jobban megfelelő helyszínen alakítsanak ki új, korszerű versenyterületet. Ezt végül az István mezőn, a mai Dózsa György út és Thököly út szögletében találták meg.

1878-ban az akkor már hírnévvel és tapasztalattal rendelkező Feszty Adolf építész kérték fel a lelátók megtervezésére. Feszty Árpád festőművész és Feszty Gyula építész testvére már nyolc évvel korábban is foglalkozott a lóversenyek kiegészítő épületeinek kérdésével, hiszen 1870-ben az osztrák főváros pályájának átalakításában vett részt.

Pesten olyan alkotást kellett megterveznie, amelynek elemei egyszerre feleltek meg a látványosság és a praktikusság igényeinek. Feszty alapos és jó munkát végzett. Míg a nagytribün két oldaltornyával valóban monumentálisnak hatott, a hátsó térben, nyitott csarnokként lehetővé tette a lelátást a lóversenypályára. Csaknem kétéves építőmunka után, 1880. október 13-án a főpolgármester bejelentette, hogy az új, városligeti lóversenypálya ünnepélyes megnyitására négy nap múlva kerül sor.

A Fővárosi Lapok újságírója így tudósított az elkészült műről: „Az egész tér háromszáz-húsz holdra terjed s maga a versenypálya jóval hosszabb a réginél. A gödrös, buckás terület kiegyengetése igen sok munkába került, de most már szép gyepes síkon és igen díszes épületen gyönyörködik a néző szeme. A főépület, Feszty Adolf terve szerint, renaissance-modorban készült; elől szép csarnok van, márványlépcsőzettel a pályatérre; jobbról van a királyi páholy, alatta a verseny-bírák páholya. A közönség számára épült tribune másfélezer személyt képes befogadni s nincs páholyokra, zárt székekre osztva, hanem minden ülőhely egyforma. Az emeleten fényesen berendezett éttermek vannak a királyi udvar és a klub tagjai számára, az épület fölött pedig két torony emelkedik, honnan a klub tagjai a versenyt figyelemmel kísérhetik. Cserjék, virágok díszítik a tért s a budapesti új turf általában úgy célszerűsége, mint külső díszre nézve az elsők közt foglal helyet.”¹

Nemcsak a napilapok, hanem az ismeretterjesztő folyóiratok is részletesen beszámoltak a főváros új látványosságáról. A *Vasárnapi Ujság* például fontosnak tartotta rögzíteni, hogy a másfél angol mérföld kerületű pálya még egy pályát vett körbe, ahol a gátversenyeket rendezték. A bírák páholya előtt kilenc láb széles vizesárok feküdt az akadálypálya részeként. A versenytér közepén fákkal tarkított halmos területet is kialakítottak. Északnyugaton állt a két nagy tribün, úgy helyezve el, hogy a napsütés ne zavarja a nézőket. A főkapun át a tágas, oszlopos előcsarnokba lépve a nézők jobbra a pénztárat, a büfét és a ruhatárat találták, balra pedig egy őrszoba, valamint a zokék és lovaszok számára kialakított öltözők álltak. A lovasok öltözője után a mázsaló következett, ahonnan már rögtön a versenygyepre juthatott ló és lovasa.

A nagy csarnoképület balszárnyán feküdt a királyi páholy, amelyhez szégyes lépcső vezetett. A lépcsőházat falfestmények díszítették, azon túl faragott tölgyfamennyezettel, falakkal és nagy kandallóval felszerelt előszoba és társalgó várta az előkelő vendégeket.

Az egész versenytér létrehozatala mintegy fél millió forintba került. A Lovaregylet és a főváros között megkötött szerződés szerint negyvenkilenc év múlva az egész pályatér, minden építményével teljes egészében Budapest tulajdonává válik.

Az 1880-as évek közepétől megjelentek a nemzetközi mércével is jelentős nagydíjak. 1885-ben a Székesfőváros megalapította a *Budapest Díjat*, 1889-ben került megrendezésre az első *Szent István Díj*, 1896-tól a *Király Díj*, 1897-től a *Királyné Díj*.

A nézőszám természetesen nőtt, ahogyan a versenyek presztízse is. A pálya azonban mégsem lett hosszú életű. Már 1910-ben eldőlt, hogy az intézmény bezár, mert a főváros felmondta a Lovaregylettel kötött szerződést. Az indoklás szerint a pálya útját állta a további városfejlesztési terveknek, a tömegközlekedés modernizálásának.² Érdekes tény, hogy az új



Az új lóversenytér, Dörre Tivadar grafikája (Vasárnapi Ujság, 1880)

1 Fővárosi Lapok 1880. október 11.

2 Fővárosi Közlöny 1910. 168–172.



A városligeti lóversenypálya 1910 körül

helyszín keresésének oka éppen az ellenkezője volt ekkor, mint az 1870-es években. Nem túl távol, hanem túl közel esett a pálya a városközponthoz.

A pályának akadt még egy hibája: a terület adottságai miatt 2400 méteres futamot nem lehetett rajta rendezni. A klasszikus derbi távja 1780 óta 2400 méter volt. A dualizmus időszakában ugyan példamutató együttműködés valósult meg a Magyar Lovaregylet és a bécsi Jockey Club között, közös versenyszabályokat dolgoztak ki, egyeztették a nagy versenyek időpontját, és megállapodtak abban, hogy a derbit közösen rendezik meg Bécsben. A *Magyar Derby* azonban mégis csak Budapestre kívánkozott. Az első világháborút követően már a politikai helyzet sem tette lehetővé a közös rendezést. A második pesti galopp-pálya 1918-ban bezárta kapuit, az épületeket lebontották, a pályát felszántották. Később a pálya helyére más sportlétesítmények költöztek, ma az újjáépítését élő Puskás Ferenc Stadion áll ott.

Nem feledkezhetünk meg a lóversenyek másik fontos szakágáról, az ügetőről sem. Ennek céljára külön pálya épült a Tattersall³ területén 1883-ban. 1894-től már fedett csarnok is állt, itt és ekkor rendezték meg az első budapesti lovasversenyt (díjlovaglás, díjugratás, szalagtépés). A bérleti idő lejártával, 1909-ben a terület ismét a Székesfőváros kezelésébe került. Ettől kezdve itt rendezték Budapest hivatalos lóvásárait, s a Tattersall ekkortól vált igazi lóvásárhellyé. Itt alakult meg 1914-ben az első, kifejezetten sportlovaglással és lovasversenyek rendezésével foglalkozó szervezet, a Budapesti Lovassport Egyesület. De ez, valamint a harmadik pesti galopp-pálya megnyitása már egy további történet része.

Gönczi Ambrus

³ Richard Tattersall (1724–1795) angol kereskedőről, a lónemesítés kiemelkedő alakjáról elnevezett helyszín. A nagy kiterjedésű, mintegy 46 ezer négyszögöl kiterjedésű terület a Keleti pályaudvar mellett, a Külső-Kerepesi út és a Kerepesi temető között helyezkedett el.