



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: Szabolcs Ferenc  
Cím: Az új löversenypálya

Forrás: Budapesti Hírlap

Osztályozás

Tárgy 798.4

Hely

Idő

"1925"

Személy

## Az új löversenypálya

Irtta Szabolcs Ferenc műépítész.

Mire a most távozó és jobb hazát kereső vándormadaraink a tavasz ébredésekor újból hűségesen visszatérnek hozzánk, az új löversenypálya is megnyitja és kitarja kapuit. Az évek hosszú sora óta Alagra és Káposztásmegyérre száműzött versenyüzem ismét otthon talal a fővárosban, még pedig oly fényes otthon, oly pazar méretű és berendezésű pályát, a milyennel a dicső multra büszkén hivatkozható tenyésztésünk eddig még csak megközelítően sem rendelkezett. Az új löversenypálya építésének programját, a pálya nagyságát, a tribünök számát és méreteit még a háborút megelőző években oly imponáló keretekben fixirozták, mely mindenképpenmélto volt Kincsem hazájához, Nagymagyarországhoz és ha Trianon Csonkamagyarországa az akkor megállapított programot teljes egészében máig még nem is volt képes életre hívni, a föltámadás e téren is utban van.

A Magyar Lovaregylet vezetőségének energiája és a versenyügy iránti szeretete, a mellyel képes volt a szerencsétlen kimenetelű háború és a kommün ellenére is aránylag rövid idő alatt az új pályát üzemképes állapotba helyezni, bizonyára nem fog féluton megállani, hanem a mint módjában lesz, ki fogja majd építeni a tribünök további sorozatát, nemkülönbén bizonyos, hogy minden követ meg fog mozdítani, hogy a pályához vezető forgalmi utak kellő kiépítésére az illetékes szerveket és hatóságokat mielőbb rábírja.

Az új pályára vonatkozó haszonbérleti szerződést, melyet a Lovaregylet képviselőiben az akkori elnök, Nadasdy Tamás gróf és Batthyány Elemér gróf, a székesfőváros részéről Vaszilievics alpolgármester irtak alá, az 1911. évi június hó 14. és 16-iki közgyűlési határozat hagyta jóvá. A szerződés egyebek között intézkedik az

új pálya építésének megindításáról és befejezési időpontjáról, megengedvén a mű befejezéséig a régi pálya ideiglenes használatát. A Ligetleki dűlőnek rendelkezésre álló területkomplexumából a Lovaregylet összesen 271.492 m<sup>2</sup> területet, kerekén 170 katasztrális holdat vett bérbe. A szerződés aláírása után a Lovaregylet nagy apparátussal fogott hozzá az új versenypálya megépítéséhez. Első teendő volt a nagyjában vízszintes fekvésű, de gödrös és hepehupás, hataimas területnek planirozása és ezzel egyidejűleg a pálya öntözése céljából szükséges vízvezetéki berendezésnek elkészítése és üzembe helyezése. A földadat nagyságának illusztrálására fölemlitem, hogy a vízvezetéki csövezetek összhossza tíz kilométer és hogy Csonkamagyarország vidéki városai közül csak Szegednek és Kecskemétnek van naponkinti nagyobb vízszükséglete, mint magának az új pályának. A vízszükséglet előteremtése és a vízvezeték berendezése a Lovaregylet föladata lévén, a Rákos patak mentén épült ki a 40.000 m<sup>3</sup>-es tároló medence, a melyből külön szivattyú és gépház útján nyomják föl a vizet az 1000 köbméter ürtartalmu vízterenyba. E nagyszabásu berendezés tervezője és a munkálat ellenőrzője Joó István mérnök, miniszteri tanácsos, a ki az új pálya építésének már a bölcsőjénél is ily tevékenyen vette ki a részét és a ki végig kitarvta, ma is, mint a Lovaregylet bizalmi embere, semmi fáradtságot nem ismerő agilitással ellenőrzi a műszaki munkálatokat.

Magának a versenypályának a tervezetét Gerlóczy Tamás székesfővárosi műszaki főtanácsos és Dallos Árpád székesfővárosi főmérnök készítette. Az elv, a melyet a két tervező követett, az volt, hogy lehetőleg el-

minálta a tervezetből a lovakat fárasztó nagy kanyarulatokat, a melyeket kisebb sarokkörökkel kiegészített egyenesekkel helyettesített. Tulajdonképpen egy egész pályarendszer épült, melynek magva s alapja a 2750 méteres u. n. körpálya, mely hosszirányban nyugatról keletnek halad, és rövid szárain is egyenesekkel határolt trapéz formát mutat, mind a négy sarkában kis köríves legömbölyítésekkel. A pálya szélessége 50 méter. E pályát csakis az 1800 méteres futamokat meghaladó hosszabb távokra fogják igénybe venni. A rövid versenyekre 1300 méter hosszú nyilegyenes, külön pálya készült. Ugyancsak külön pályák állanak rendelkezésre ugy az 1600 méteres, mint az 1800 méteres középtávu versenyekre, a melyek mindegyike igen enyhe ívben kanyarodik be és csatlakozik a nagy körpálya hossz-egyenes szárába. A nagy körpályával párhuzamosan egy gyakorló, belső körpálya is épült tréning céljára, a mely szintén 50 méter széles; ez utóbbi gyep pályából egy 10 méteres sáv puha, homokos talaju, fájós lábú, beteg lovak számára. A pálya egyenes befutója a cél felé keveset lejt, különben valamennyi pálya nagyjában vízszintes, kivéve a nagy körpályának a Kerepesi-ut felé eső hosszú szárát, mely kelet felé 15 pro mill emelkedést mutat. Akadály és gátverseny a budapesti új löversenypályán nem lesz.

Mindeme munkálatokon kívül még 1911-ben megindultak a magas építkezésekre vonatkozó tervezési munkálatok is

Ruppert Vilmos német birodalmi származású építész kapott megbízást az összes tervek elkészítésére, a ki hosszas külföldi tanulmányok és a helyszíneá végzett gyakorlati kísérletezések után a megbízásnak eleget is tett. Tervei alapján a tribünök a körpálya déli hosszoldalára kontempláltattak kiütással észak irányában, hogy a nap sütése zavarólag ne hasson; ezzel adva volt a bejárók megoldása is, a mennyiben ugy az I. osztályu, mint a II. osztályu bejárók, egymástól elkülönítve az albertiirsai útra kerültek. Ezzel szemben a III. osztályu közönséget a pálya közepén helyezte el olyan ötletes megoldással, hogy bejárójukat a Kerepesi-uton nyitván meg, egy 7 méter széles és körülbelül 120 méter hosszú alagut segítségével viszi át a pályatest alatt a pálya közepére. Az alagut munkáit 1912 és 1913-ban készítette el Biehn János.

A versenyüzem szempontjából a gyors és pontos lebonyolítást, a versenylovaknak tulajdonosaik által való lehető legnagyobb ellenőrzését teszi lehetővé az istállók csoportjának a mázsához közvetlen közelében való elhelyezése. A fakkai és bokrokkal körülvezt 26 kis épület, melyek között csak kettő szolgál gazdasági célokat, 1944-ben már teljesen készen is állott.

Elkészülvén a pálya, a vízvezeték a víztoronnyal és az istállóépületek csoportja, 1914-ben már a nagyszabásu tribünök munkálatait is meg akarták indítani. A beállott háború azonban egy csapással véget vetett a mű folytatásának és az új pályát is birtokába vette a hadsereg, a már kész épületekbe pedig bevonult egyik hadkiegészítő keretzászlóalj.

Az 1917-ben elhunyt Ruppert műépítész helyettesítésével tavaly őszel Wellisch Andor és Münnich Aladár műépítészeket bízta meg azzal, hogy az I. osztályu nagy

tribün és a II. osztályu tribün terveit dolgozták át és készítették el a szükséges változtatásokkal az új terveket. A tribünök építésének kérdéseiben ugyanis nagy változások állottak be. Anyagi okok miatt ugyanis egyelőre teljesen le kellett mondani a királytribün, a klubtribün, az igazgatósági épület és a külön mázsaház építéséről és átmenetileg mindeme szükségelt helyiségeknek céljaira az I. osztályu nagy tribün egyik felét kellett lefoglalni. De a Wellisch-féle új tribüntervek eltérést mutatnak még az eredetiektől az épületek stílusában is, a mennyiben az eredeti modern német formanyelv helyett az olasz reneszansz alkalmaztatott, valamint a szerkezetekben is változás állott be, a mennyiben a tetőt tartó vasoszlopok a kilátás kedvéért a tető felől hátrább szorítottak.

A versenyteret és egész vidékét uraló két tribün alkotásával Wellisch Andor műépítész dicséretes munkát végzett. A tribünök építési munkálatait ez év tavaszán kezdte meg a *Kondor és Feledi*-cég és azok máris csaknem készen állanak. A vasbeton és vasszerkezeti munkák tervezését és számítását *Folly* Róbert és *Janicssek* mérnökök, műegyetemi tanársegédek végezték.

Ugyancsak a folyó évben a tribünök építésével párhuzamosan rekonstruáltak az istállótelepnek a kömmün idejében eredeti rendeltetéséből kiforgatott 26 épülete is. Ezt az építkezést a Lovaregyesület saját kezelésében *Csáky* István gróf műépítész irányítása mellett végeztette.

Az építkezések ismertetése után hátra volna végül annak a végtelenül fontos kérdésnek a tárgyalása, hogy a versenynapokon a pályára tóduló óriási ember-tömegnek, a végeláthatatlan magán- és bérfogatoknak és az autók százainak a versenyterhez való kényelmes hozzájutásáról, továbbá a versenyek befejezte után előálló gigantikus méretű forgalomnak zavartalan és veszedelem nélküli lebonyolításáról történt-e gondoskodás?

A forgalom zavartalan biztosításának valóban radikális módja az a megoldás volna, ha a ceglédi vasuti pályának színeit körülbelül két méterrel lesüllyesztik, még pedig úgy, hogy a vasuti pálya vonala már az egész Városligeten keresztül süllyesztve haladna, miáltal a pályát keresztben metsző utakat egyszerűen csak át kellene bizonyos magassítással hidalni. Az erre a megoldásra vonatkozó tervek annak idejében el is készültek és csak a háboru kitörése, később pedig az áldatlan viszonyok akadályozták meg azok kivitelét. Manapság viszont a MÁV. deficitus helyzetében ily költséges beruházást nem engedhetünk meg magunknak, tehát ezzel a bizonyára legideálisabb, megoldással egyelőre várnunk kell. A versenypályához irányuló

forgalom lebonyolítása kérdésében ez idő szerinti a következő, könnyebben megvalósítható tervek vannak megfontolás alatt: A könnyű járművek forgalmának biztosítására szolgálna a vasuti pálya *áthidalása a Kerepesi-ut tengelyében*. A Közmunkatanács ezt az áthidalást a Ferenc József- és Pálffy-kaszárnyák közti *Hős-utcában* kívánja megteremteni.

A nagyközönségnek a versenyterre való ki- és visszazárása elsősorban *vonatokon* történhetik, egyfelől a Nyugati pályaudvartól a Ferenc József-kaszárnyáig rendezendő különjáratok útján, másfelől a Keleti pályaudvartól a cinkotai helyiér-

dekü vasuttal, egy a Kerepesi-uton, a III. osztályu versenybejáróval szemben létesítendő megálló állomás, külön harmadik sínpár fektetése és kocsisín építése útján. *Villámos-járatokkal* a versenypályáig jutni *ma még nem lehet*. Az erre vonatkozó különböző tervezetek közül a legideálisabb volna az, a mely a Thököly- és Arénautak keresztvezetési pontjából indni ki, sajnos azonban, ezt a vonalat sem lehet mindaddig kiépíteni, míg csak a Kerepesi-uton a vasuttal való keresztelés és a Füzérutcai aluljáró meg nem épült. A versenypálya megközelítése azonban a következő két módon érhető el:

Az *egyik* az volna, hogy a Keleti pályaudvar érkezési oldalán végződő villámos járatokat vesszék tovább a helyiérdekü vasut pályáján egészen az új versenyter III. osztályu bejárójáig. A *második* pedig, hogy az új köztemetői villámos vonalat használják föl arra, hogy az államvasuti pályát áthidaló és a Valgótárján, illetve Tomcsányi-ut tengelyében megépített töltését közvetlenül a versenyter háta mögött hosszabbítsák meg egy, a versenyterre és a tenyész- és használatvásár közti térségre vezetendő rövid vonalal, illetően hurokvágánnyal.

A Magyar Lovaregyesület és az illetékes hatóságok dolga, hogy az elősorolt különböző forgalmi járatok közül melyek és miként valósuljon meg: a versenyeket látogató nagyközönségnek azonban az az érdeke, hogy időt nem veszítve, mielőbb fogjanak hozzá a versenyforgalom lebonyolítását célzó különböző vonalak kiépítéséhez, hogy tavasszal, midőn az új versenypálya megnyitja kapuit, a közönségnek ne életveszedelemmel kelljen küzdenie, hogy a pályára kijuthasson.