

tudatos tevékenységgé. Nem vett tudomást koráról, hihetetlen munkabírással dolgozott. 1951-től 1515 magoncát szelektálta, és terveket szőtt. 1957-ben hazájának adományozta felbecsülhetetlen értékű, 72 törzsből álló hibridfajta-gyűjteményét s mintegy 1600 magoncát. Együttal Mathiász János munkásságának megmaradt példányait is igyekezett fajtagyűjteménybe foglalni. A csemegefajta-jelöltek termesztési és fogyasztási értékelését a Mathiász János Kísérleti Telepen, míg a borfajták termesztési, technológiai és fogyasztási értékelését a Szőlészeti Kutató Intézet miklóstelepi és pécsi kísérleti telepein végezték.

Élete során sok kudarc, sérelem is érte. Régebben — egyik kiállításon — csalónak nevezték 5 méteres magoncáért, máskor kuláknak minősítették, majd méltatlanul félreállították. Bámulatos, hogy a vélt és valós sérelmeken felülemelkedve töretlen volt munkakedve és alkotókészsége.

A társadalom Kocsis Pál munkásságát elismerte és főleg a felszabadulás után méltóan kifejezésre is juttatta. 1954-ben 70. születésnapjára a Munka Érdemrend arany fokozatát, 1958-ban a Mezőgazdasági Kiállításon a szőlőnemesítés első díját nyerte, 1959-ben a Kossuth-díj II. fokozatát kapta. 1966-ban pedig a Kertészeti és Szőlészeti Főiskola a szőlőnemesítésben elért kiváló eredményeiért Entz Ferenc-emlékéremmel tüntette ki.

Életében nagyszámú keresztezést végzett s több ezer magoncot nevelt fel. Ezekből mintegy 150 hibridet emelt ki 50 éves működése alatt. Jelenleg 67 fajtája található meg a köztermesztésben, s ez jelzi, hogy csemege- és borszőlőfajtái az országos fajtaválasztékban vezető helyet foglalnak el. A Kertészeti Egyetem Szőlészeti és Borászati Kutató Intézete, Kecskemét katonatelepi üzemében levő fajtagyűjteményben 125, fajtanévvel ellátott hibridjét, illetve fajtáját tartják ma is megfigyelés alatt. Ezek egy része ígéretes fajtajelölt a nagyüzemi vagy házikerti szőlőtermesztés számára, míg jelentős hányada fontos nemesítési alapanyagként szolgálja a termesztést.

1957-ben írta „Festőnek készültem és a palettát cseréltem lel a színekben és élményekben, a festészethez hasonlóan gazdag szőlőnemesítéssel.” Ez boldogságot és megelégedettséget nyújtott Kocsis Pálnak. Nem sajnálta később, hogy nem lett belőle festőművész. Homokon született, és a homoki emberekért dolgozott hosszú és eredményekben oly gazdag életén át. Mint önéletrajzában írja: „Hogy én a homoki szőlészet apostola lettem, áldom érte a sorsomat.”

Dr. Geday Gusztáv



A Keleti pályaudvar csarnokát Feketeházy János tervezte

## Száz- esztendő a Keleti pályaudvar

A kiegyezés előtti Pest-Buda vasúti létesítményei nagyon szerénynek mondhatók. A személyforgalom lebonyolítására mindössze a pesti indóház (a mai Nyugati pályaudvar elődje, 1846) és a Déli Vasúttársaság budai indóháza (1861) álltak rendelkezésre. Ebben az időszakban készült el a mai Józsefvárosi pályaudvar elődje, a Losonci pályaudvar is, amely már felépítésekor is szűknek bizonyult, és az akkori igényeknek csak rövid ideig felelt meg.

A politikai konszolidációt követő gazdasági fellendülés nyomán nagyszabású városrendezési tervek születtek, amelyek a főváros nagyvasúti összeköttetéseit kialakító elképzeléseket is elő-

mozdították. A vasúti tervek megvalósítását nagymértékben sürgette az 1868-ban létrejött államvasút is, amely az új fővonalak kiépítésében már jelentős részt vállalt.

Mikó Imre, az akkori közmunka- és közlekedési miniszter már ebben az esztendőben be-terjesztette jelentését az országgyűléshez „a pesti és budai pályaudvaroknak gözmozdonyú vasúttal és dunai álló híddal való összeköttetése és Pesten egy központi pályaudvar építése...” tárgyában.

A terv — mai értelemben tanulmányterv — szerint az új pályaudvar elhelyezésére legalkalmasabbnak „a Kerepesi út és a Sertéskereskedő utca közös csúcsa kínálkozott, mely mellett a tervezett nagy körút fog elvezetni”. (Ma a Rákóczi út és a Népszínház utca közötti terület.) A terv azért érdekes, mert az új pályaudvart éppúgy a körút mellé tervezték, mint a Nyugati pályaudvart. A vasútvonalak odavezetésére nagyon merész elképzelések születtek: a körút szintjéhez képest emelten, hosszú viadukton keresztül érkeztek volna a kétszintes pályaudvarhoz. Így a felső szint egy nagy vonatfogadó csarnokból, valamint a várótermekből állt volna és a földszinten a kiszolgálólétesítmények: poggyász, posta, összekötő alagút, a hivatali helyiségek kaptak volna helyet.

Figyelemre méltó a pályaudvar főbb helyiségei befogadóképességének tervezése, amelyet egy-egy, 22—24 személykocsiból — ezek rövid, 4,9 m tengelytávolságú kéttengelyes kocsik — álló szerelvényre méreteztek, ami 7—800 fős utaslétszámot jelentett. Ilyen megfontolásokat alapul véve, a vonatfogadó csarnokot öt vágánnyal, 160—170 m hosszban javasolták megépíteni. A miniszteri jelentésből kitűnik, hogy a terv elfogadása esetén az új pályaudvart 1874 őszére kívánták a forgalomnak átadni.

Az államvasutak központi pályaudvarának e merész és drága terve helyett egy olcsóbb változatot fogadtak el, mégpedig a mai Keleti pályaudvar területén, a közúti és vasúti forgalom egy szinten történő elhelyezésével.

A megvalósítás az olcsóbb tervváltozat elfogadása után is egy évtizedet késett. Sürgetőbb és fontosabb feladat volt a Déli összekötő híd megépítése, amelyet 1877-ben adtak át a forgalomnak. Így az országos vasúthálózat legelőtérőbb gondja megoldódott: létrejött az Alföld és a Dunántúl vasúti összeköttetése.

Az 1870-es évek végére már tarthatatlan volt a pesti pályaudvarok forgalmi helyzete. A pest—zimonyi, a pest—újszónyi fővonal üzembe helyezése is küszöbön állt, és ahogy az 1884-es Vasárnapi Újság írja, a MÁV losonci pályaudvaráról: „... egy szűk dísztelen épület, melyet mikor építettek, soha senki sem gondolta, hogy itt még valaha az ország legtöbb vasútjának végpontja lesz...” Ide futottak be ugyanis a MÁV addig megépített vasútvonalai.

Az új pályaudvar építésére első utalást a MÁV 1881. évi üzletjelentésében találunk. Eszerint „a budapesti személypályaudvar alapozási munkálatai megkezdettek... forgalomba vétele, a mennyiben előre nem látható események hátráltatólag közbe nem jönek, 1883-ik év őszére helyezhető kilátásba”.

A nagyszabású építkezés végül is 1884-ben fejeződött be. Az épületet Rochlitz Gyula építész, csarnokát pedig Feketeházy János mérnök tervezte. A pályaudvar építése valóságos nemzeti ügy lett, hiszen akkor a Nyugati pályaudvar még az Osztrák Államvasúttársaságé volt, az külföldi cégek építették, itt a magyar ipar és a MÁV legjobb mérnökei alkotásáért „munkolt” a közvélemény.

Rochlitz Gyula az épület főhomlokzatának középpontjába klasszikus, szimmetrikus, félköríves záródású és ötnyílású kapuzattal megszakított, hatalmas üvegfalat helyezett, amely a mai Rákóczi út tengelyébe került (lásd az első borítót). Az impozáns homlokzat és a belső utasfogadó helyiségek bővelkedtek képzőművészeti alkotásokban. Sajnos napjaink utasa ezekből már keveset lát. Eltűntek a homlokzati üvegfalat tagoló párkányt díszítő szobrok, amelyek a Földművelés, a Kereskedelem, a Bányászat és az Ipar jelképes figurái voltak, Bezzeredy Gyula művei. A homlokzat felső középrészén megtalálható a közlekedés allegóriáját ábrázoló szoborcsoport, amelyet Fessler Leó tervei nyomán Mayer Ede és Brestyánszky Béla készített. Láthatók voltak a homlokzati rész két oldalán kialakított fülkében Georg Stephenson és James Watt szobrai, ezek Vasadi Ferenc és Ströbl Alajos alkotásai. A pályaudvar előcsarnokát Than Mór falfestménye és Lotz Károly nyolc kisebb freskója díszítette.

1884. augusztus 16-án adták át a forgalomnak a MÁV központi pályaudvarát, amely építészeti szempontból méltó volt a főváros nagyszabású, új palotáihoz, azonban vágányhálózatát már 1885-ben át kellett építeni. Ekkor szüntették meg a Kőbánya és a Ferencváros felől érkező vágányok szintbeli keresztelését, amelyek eddig is sokszor veszélyhelyzetet teremtettek.

A Keleti pályaudvar történetéhez számos, nagy jelentőségű esemény fűződik. 1932. szeptember 12-én gördült ki csarnokából Almásfüzitő felé a híres V 40 001 számú Kandó mozdonnyal az a vonat, amely a vasútviassítás kezdetét jelentette Magyarországon. E nevezetes esemény 50 éves évfordulóján emléktáblát helyezett el a MÁV a Keleti pályaudvar csarnokában. Az Árpád nevű dízel sínautóbusz is innen indult először útjára Bécs fele 50 esztendője. Szintén innen indult először a Balkán felé Európa leghíresebb vonata, az Orient Expressz is.

A Keleti pályaudvart sem kerülte el a második világháború vihára. Épülete, forgalmi létesítményei, vágányhálózata romokban hevert. Az újjáépítést követően többször sor került korszerűsítésére. A legjelentősebb rekonstrukció 1965-ben volt, a Baross tér átépítése során.

A száz esztendő alatt híres és hírhedt személyiségek, politikusok, művészek, kalandorok fordultak meg csarnokában és sok millió névtelen utas.

Koltai Mariann