

## YBL MIKLÓS-DÍJAS TERVEZŐMÉRNÖKEINK

Munkatársak, barátok és ismerősök ünnepelték, halmozták el jókívánságokkal Miskolczi László és Murányi Sándor tervezőmérnököket abból az alkalomból, hogy elnyerték az Ybl Miklós-díj második fokozatát.

E díjat magas színvonalú építészeti alkotások tervezőinek adományozza kormányzatunk.

Egy életmű elismeréseként, valamint egyik legnagyobb szerűbb tervezési munkájáért, a Keleti pályaudvari metró-mélyállomás építészeti kialakításáért nyerte el a díj II. fokozatát Miskolczi László.

Ugyancsak a díj II. fokozatával tüntették ki Murányi Sándort. Tervezései közül a Népstadion állomás-komplexumot ítélte a bíráló bizottság érdemesnek a díjra, figyelembe véve azt a tevékenységet is, amelyet a metróállomások építészeti koncepciójának kialakításában fejtett ki. Kitüntetésével a metrótervezők kollektívája, s egyben egész vállalatunk is, elismerésben részesült, amely hosszú évek megfeszített munkájával elősegítette ennek a hatalmas, nagyszerű alkotásnak a megvalósulását.

A kitüntetettek életútja a tervezőmérnökök látszólag kiegyensúlyozott, ám forrongó, kutató, csalódásokban és örömeiben gazdag élete. Az alkotás a tervező képzeletében jelenik meg először, neki jelennek meg formái, őt gyönyörködtetik művészi arányai. Képzeletében elsőnek lép be alkotásának termeibe, járja be folyosóit, ő győződik meg először célszerűségéről, rendeltetésének megfelelő kialakításáról. A terv, az elképzelés, a gondolat alakba formálódásának, színekbe öltözésének utolérhetetlen öröme egyedül a tervezőmérnök sajátja.

És mint minden tiszta öröme, az alkotás öröme is nagy ára van. Az építészeti, építőmérnöki alkotások tervezésének társadalmi és gazdasági kihatása nem egy, de több generáció előtt jelent rendkívüli felelősséget. A tartalom azt az elsőrendű követelményt támasztja az alkotóval szemben, hogy munkája megfelelően rendeltetésének, jól szolgálja azt a célt, amiért létesítik, hasznára, öröme legyen az embereknek. A célszerűség ugyanakkor párosuljon a művészi megjelenéssel, a tartalom és forma képezzen harmonikus egységet.

Minden társadalom keresi a korát, eszméit tükröző művészi formákat. A tervező akkumulálja magában ezt a társadalmi igényt és munkája során merít belőle. A követelmények sokrétűek, olykor látszólag összeegyeztethetetlenek. Különösen vonatkozik ez a közlekedési létesítmé-

nyekre. A rendeltetésből adódó követelmények a megoldandó feladatnak csak egyik oldalát képezik. A környezetbe, olykor a természetbe, máskor a városképbe illesztés, a kapcsolatok kialakítása a sok közül csak egy csokra a megoldásra váró feladatoknak.

Hosszú lenne és rendkívül szerteágazó mindazon tényezők felsorolása, amelyeket összhangba kell hozni a tervezőnek a korszerű építésre és üzemeltetésre vonatkozóan a gazdaságossági megfontolásokkal. A tervező nagyüzemek a kollektív bölcsesség, a sokoldalú szakmai együttműködés, a variációk mérlegelésének és az optimum kiválasztásának kohói. A szakértők állásfoglalása, véleménye segít a koncepció kikristályosodásában, a belső ellentétek feloldásában, a legmegfelelőbb változat kiválasztásában.

De a nagyüzemi tervezés sem nélkülözheti a tervezőegyeniségeket, az új gondolatok megteremtőit, a szakma e szereplőit, akik időt, fáradságot nem kímélve kutatják, keresik az újat, szívósan gyűjtik a tapasztalatokat és van képességük, erejük ezek kritikus elemzésére, a tanulságok leszűrésére. Tehetség, szorgalom, szerénység és a szakmai szeretet feltétele az alkotó munkának, a kiemelkedő teljesítmények elérésének.



Miskolczi László  
Ybl Miklós-díjas



Murányi Sándor  
Ybl Miklós-díjas

### Miskolczi László

1906-ban született, 1927-től, tanulmányai elvégzése után, neves építészek műtermeiben dolgozott, gyűjtött tapasztalatokat az építéstervezés különböző területein.

Középületek és lakótelepek, vasúti pályaudvarok és ipari létesítmények, alkalmanként klasszikus stílusban tervezett templomok, paloták részfeladatai, majd egyre bonyolultabb komplex tervezések egymást követték. 1938-ban már önálló tervvel vesz részt pályázaton és a harmadik díjat nyeri el. A rá következő évben készíti első nagyobb munkáját, a kőbányai alsópályaudvar tervét. Neve építész-körökben egyre ismertebbé válik, ennek köszönheti, hogy mind nagyobb tervezési feladatokkal bízzák meg, amelyeket részben egyedül, részben társtervezőkkel old meg. Nagyobb szabású munkája volt 1940-ben az ajkai alumíniumgyárnak és lakótelepének, majd a debreceni gazdasági szakiskolának a tervezése. A következő évben a szolnoki kereskedelmi iskolát tervezte, és a szegedi ideg- és elme-klinika építésére kiírt országos pályázaton ért el kiemel-



1. ábra Letenyei határállomás — Tervezte: Miskolczi László



2. ábra Szociális létesítmény a ferihegyi repülőtéren — Tervezte: Miskolczi László

kedő eredményt. 1942-ben a debreceni dohánykísérleti telep tervezésére hirdetett pályázaton a harmadik díjat kapta, és 1943-ban ugyancsak harmadik díjat nyert a gyulai téli gazdasági iskola terveiért.

Hosszú lenne felsorolni azokat az épületeket, palotákat, amelyek megalkotásában társtervezőként, az alkotó közvetlen munkatársaként vett részt. Ifjúkori éveik egyik legkiemelkedőbb alkotása volt a több munkatársával együtt tervezett szegedi Dóm tér és a budai vári Dísz téren épült barokk palota.

Az alkotó évek viharos sorát megszakította a második világháború. A pusztítás éveit a megrongálódott épületek helyreállítása, újjáépítése követte.

Egyenként vett búcsút Miskolczi László az általa tervezett paloták, lakóházak romjaitól, élete egyik nagyszerű szakaszának alkotásaitól. Az új épületek tervei hosszú évekig csak képzeletében éltek. A lerombolt ország sebeit gyógyította, mentette, ami még menthető volt.

Az álmok valóra váltása korábban következett be, mint ahogy remélte. A maguk útját járni akaró munkás emberek az újjáépítés csodájával adtak választ a hitetleneknek. És a még alig magáratálált országban új, soha nem képzelt tervek körvonalai bontakoztak ki.

Miskolczi László az elsők között ízelte meg az új távlatokat. 1949-ben már munkatársa az egyik államosított tervezővállalatnak. Első munkája a Kvassay-zsilipnél felépített Vízügyi Kutató Intézet épülete. Ezt követte a letenyei határállomás modern épülete. Néhány hónap múlva

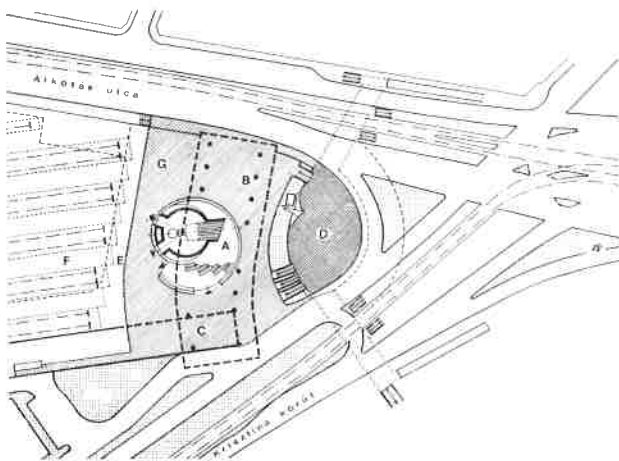
az államosított, műszaki tervező nagyüzemben az alkotó munka soha nem képzelt lendületével egymást követték a feladatok. Az ipari épületek sorát közlekedési létesítmények, ezeket üdülők, szállók és óvodák tarkították. Miskolczi László 23 MÁV-épület terveit mondhatja magáénak, köztük a nyíregyházi és a fehérgyarmati vasúti pályaudvar állomását. Különös szeretettel gondolt a budai hegyekben épített úttörővasútra, amelynek tervezésében több társával együtt vett részt.

Ez időben került sor a jósvafői szálló átalakítására, és a barlangrendszer több kisebb épületének tervezésére. Balatonvilágoson üdülő épült tervei alapján, a rákospalotai Köztársaság és a budai Lenfónó mellett bölcsődei tervei valósultak meg. Újszász részére szociális otthont tervezett. Több lakóépület, köztük öt nagyobb bérház terveit készítette. A szociális létesítményeket és a lakóépületeket ipari épületek váltották. Tervei szerint épült a Landler Jenő mozdonyszín és javítóműhely, Miskolczi László készítette a nagyatádi konzervgyár rekonstrukciójának, típuselemek felhasználásával több raktár- és irodaépületnek, köztük a szegedi darabáruraktárnak a terveit. Időközben a közúti közlekedési létesítmények iránti igény megnövekedett. Az elsőket Miskolczi László tervei alapján készítették. Így a mátraházi autóbusszállomást, az 1. sz. Autójavító 500 személyes öltözőjét. A ferihegyi repülőtér részére tervet készített egy nagyobb méretű szociális kombinát létesítéséhez.

Sokoldalúságát mi sem bizonyítja jobban, mint azok a feladatok, amelyeket az útkorszerűsítésekkel kapcsolatban oldott meg. Az új nyomvonalak kiépítésénél házakat bontottak le, új faluközpontok alakultak ki. Miskolczi László az új útvonalak mellé a falu, a környezet stílusának megfelelő új házakat, gazdasági épületeket tervezett a lebontott épületek stílusában. Ma már a tervezőn kívül kevesen tudják, hogy Tihany és Balatonföldvár ódon házai közül



3. ábra A KPM Csengery utcai lakóháza — Tervezte: Miskolczi László

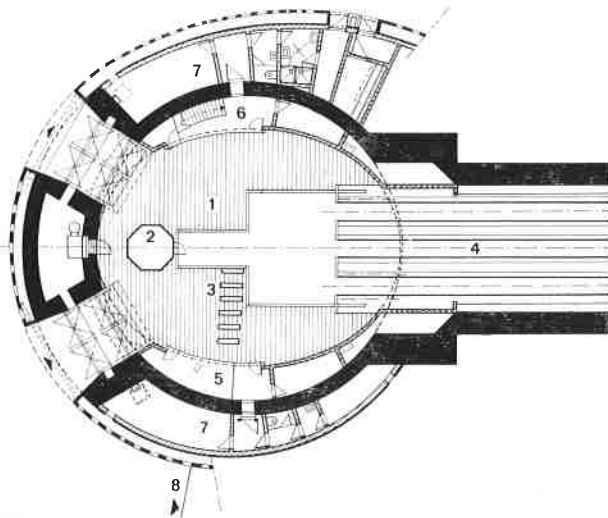


4. ábra A Déli pályaudvari rekonstrukció helyszínrajza

- A a metró felszíni csarnoka
- B a MÁV-pályaudvar csarnoka
- C a MÁV felvételi épülete
- D nyitott közlekedési elosztótér
- E üzletsor
- F vasúti pályaszint
- G fedett közlekedőtér

Bizonyára sokoldalúságának köszönhető, hogy fővárosunk legnagyobb építészeti alkotásának tervezésébe az elsők között kapcsolódhatott be. Ott találjuk a földalatti vasút tervezésének bölcsőjénél. 1952-ben tervezte meg a Metró vállalat mai Böszörményi úti irodaházát. Szereplője volt az első metróállomások tervezésére kiírt pályázatoknak. Pályamunkáival több díjat nyert, így a Népstadion, a Blaha Lujza téri állomás tervezésére meghirdetett pályázatban Mondok Lászlóval együtt II. díjat. Kényszerű megszakításokkal bár, de élete, munkája a továbbiak során összenőtt a metró tervezésével.

Kiemelkedő, a későbbi építészeti kialakítás tekintetében meghatározó szerepe volt a Blaha Lujza téri felszín alatti aluljáró építési, belső építészeti tervének elkészítésében. A mélyépitmény terveit a FŐMTI készítette el, a belső kialakítás feladata hárult az UVATERV-re. A feladatot Miskolczy László oldotta meg a szakemberek és sok millió budapesti lakos legnagyobb megelégedésére. Az itt szerzett tapasztalatokat hasznosította az Astoria-aluljáró átalakítási terveinek készítésénél. Szerepe volt konzultánsként egy-egy részletfeladat megoldásában szinte valamennyi metróállomás tervének elkészítésében. Nevéhez fűződik a Baross téri, Keleti pályaudvari mélyállomás, mozgólépcső és felszín alatti elosztótér tervezése. A munka sikerét az Ybl Miklós-díj fémjelzi. A belső építészeti feladatot művészi színvonalon, a technológiai követelmények és az esztétikus kialakítás nagyszerű harmóniájában oldotta meg.



5. ábra A metró Déli pályaudvari felszíni csarnokának alaprajza — Szerkezet-

- tervező: Surányi György
- 1 pénztár
- 2 felszíni csarnok
- 3 jegyautomaták
- 4 mozgólépcsők
- 5 forgalmi ügyelet
- 6 üzemi helyiségek
- 7 szociális helyiségek
- 8 feljárat a MÁV-pályaudvar csarnokába

melyek azok, amelyeket alig néhány éve a tervező gondos keze, fantáziája illesztett a többi közé. Miskolczy László stílusérzéke, a népi építőművészek és az elődök tisztelete visszavarázsolta a falu hangulatát, rég volt képét.

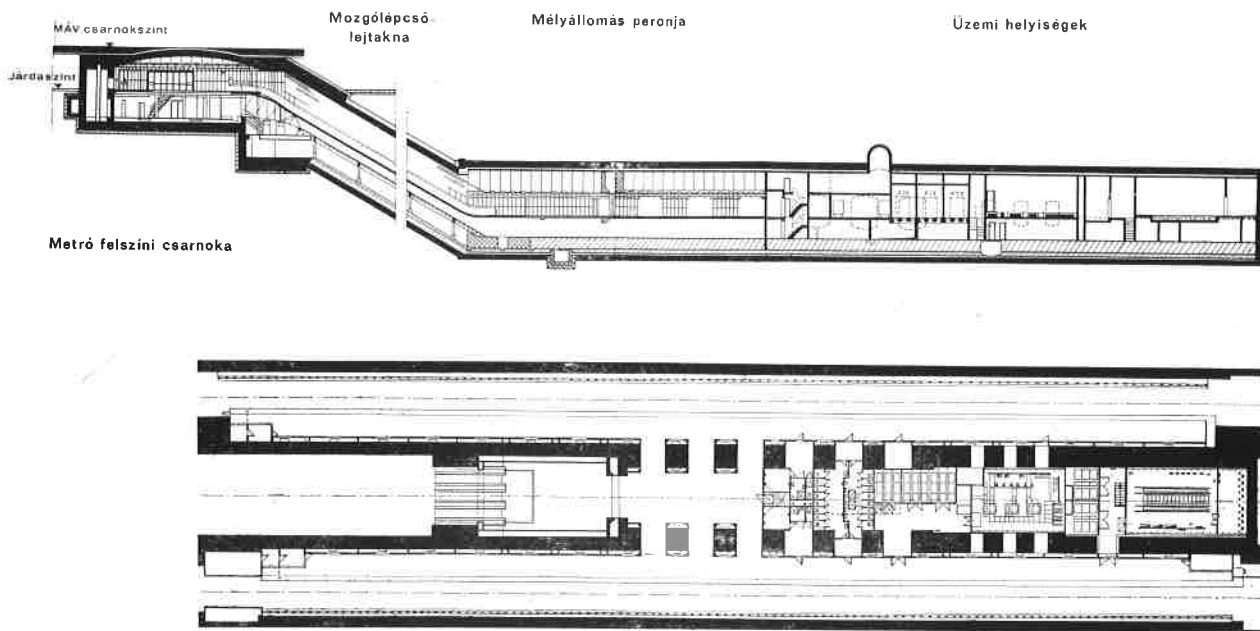
Részt vett a vállalat exportmegbízásainak teljesítésében. Elkészítette az NDK-beli riemi szérumgyártó-központ kiviteli terveit, tanulmánytervet készített Greifswald város központjának rendezésére.



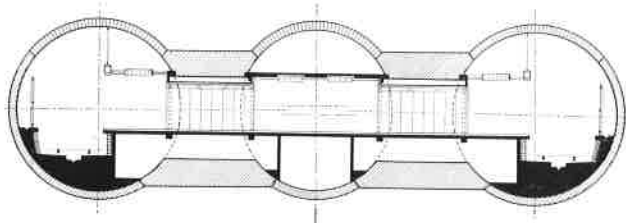
6. ábra Blaha Lujza téri felszín alatti aluljáró — Építésztervező: Miskolczy László



7. ábra A Baross téri metróállomás felszín alatti elosztócsarnoka — Építésztervező: Miskolczy László



8—9. ábra A metró Déli pályaudvari állomásának metszete és alaprajza — Szerkesztettervező: Divald György



10. ábra A Déli pályaudvari mélyállomás keresztmetszete

Ezt követte a Déli pályaudvar felszíni csarnokának, lejtaknájának és mélyállomásának tervezése, illetve belső építészeti terveinek készítése. A rendkívül sok összetevőjű, a számos egyeztetésre, koordinálásra kényszerítő feladat a metró építészeti tervezésének egyik legbonyolultabb feladata volt. Az állomás építése most folyik. A 65 éves építőművész ma is fiatalos lelkesedéssel és töretlen energiával vesz részt az építés tervezői művezetésében.

Alkotó energiája töretlen, művészi lelkesedése vetekszik a fiatalokéval. Nagy szavak nélkül beszél munkáiról és a hallgató csak töredékesen tudja érzékelné — még ha papírtengerben is — azt a hihetetlen termékenységét, amely kezei közül került ki. A mögöttük meghúzódó felmérhetetlen energia, az alkotó szellem munkájának mérésére nincs egység, méreteinek jellemzésére nincsenek dimenziók. Szavakba nem öltöztethető, néma kézzorítás, hálás, elismerő gratuláció illik csak e negyvennégy munkában eltöltött év elismeréséhez.

### Murányi Sándor

1925-ben született, műegyetemi tanulmányait a felszabadulás után végezte. E mérnökmenzedekek egyik legtehetségesebb képviselője. 1949-ben szerzett építész-mérnöki oklevelet, a későbbi években elvégezte a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemet is. Tanulmányainak befejezése után az UVATERV elődjénél, az ÁMTI-nál helyezkedett el. 1953-ban irányító tervező, és tíz év múlva munkái elismeréseként már létesítményi főmérnök. A vállalati elismeréssel párhuzamosan társadalmunk vezető szervei az erkölcsi elismerés különböző fokozataiban részesítették.

1954 óta tagja a Magyar Építőművészek Szövetségének. Két esetben kapta meg a „Közlekedés Kiváló Dolgozója” kitüntetést. Elnöki Tanácsunk 1967-ben a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntette ki, 1971-ben elnyerte az Ybl Miklós-díj II. fokozatát.

Murányi Sándor az egyetemről egyenesen a rajzasztal mellé került. Az autóközlekedési létesítmények tervezésébe kapcsolódott be. Kitűnő tehetséggel megáldott, gazdag tapasztalatokkal rendelkező vezetők irányítása alatt szerzett alapos ismereteket a tervezőmérnöki szakmában. A jó felkészültségű, érdeklődő fiatal mérnök egyre nagyobb feladatokat kapott, és alig telt el néhány év, önálló munkákkal is megbízták. Állomások, postaépületek, szervizek, gépkocsigarázsok tervei egyre-másra készültek a vállalatnál és ezek tervezéséből mind nagyobb biztonsággal vette ki a részét. Majd egyéb, más jellegű feladatok következtek. Ezek közül már önálló tervezőként készítette el a galgáncsai, az aszói MÁV-állomás, majd a miskolci telefonközpont épületét.

A közlekedési létesítmények sorát a MÁV budakeszi tüdőkórház-telep tervezése szakította meg. Ezt követően lakóépület, ipari létesítményeket tervezett, majd feladatul kapta a keszthelyi szigetstrand tervezését, amit rendkívül ötletesen oldott meg. A gépkocsiforgalmi telepek tervezésére kiírt országos pályázaton a legmagasabb díjat nyerte el. Egyik legsikerültebb ilyen jellegű alkotása volt a tapolcai autóközlekedési forgalmi telep, amelynek megépítésére nem került sor, de terveit Szombathelyre adaptálták.

Az elmúlt években létesítményi főmérnöke volt több nagy hazai és külföldi megbízásra tervezett (pl. a NDK-ban épült blankenburgi gyártelep) létesítménynek.

Önálló tervezőként vagy munkatársával együtt sikeresen vett részt több országos pályázaton. A legjelentősebbek voltak a budai várpalotára, a lágymányosi egyetemi városra, az ajkai városközpont, a diósgyőri irodaházra kiírt pályázatok, amelyeken helyezést ért el, munkáival komoly elismerést aratott.

Murányi Sándor nem sokkal egyetemi tanulmányai elvégzése után, már tervezőmérnöki tevékenységének első éveiben szerepet kapott a metró tervezésében. Nyíri István mellett dolgozott, aki akkor a Néptárodion-állomást



11. ábra A keszthelyi szigetstrand — Tervezte: Murányi Sándor



12. ábra A metró Népstadion-állomásának bejárata — Tervezte: Murányi Sándor

tervezte. Az első nagyvonalú és esztétikus tervvázlatokat az akkori évek monumentálisra törő stílusirányzata elvetette, és helyette a kétkupolás változatot építette meg. Hosszú évek teltek el, és amikor a metró tervezése újra napirendre került, Murányi Sándor az egyik legnehezebb feladatot, a Népstadion-állomás tervezését választotta. Fáradhatatlan szorgalommal bizonyította, hogy a már részben elkészült épület nem alkalmas funkciójára, nem illeszkedik bele a városképbe, arányai eltúlzottak, megjelenítése korszerűtlen. Szívós, érvelő, bizonyító munkája sikerrel járt. A félig elkészült épületrészeket részben lebontásra ítélték, hogy helyet adjanak a korszerű, a célszerű, de művészi kialakítású, új metróállomásnak és felszíni épületeknek. Az új állomás tervezésére Murányi Sándor kapott megbízást, s az Ybl Miklós-díj bizonyossága annak, hogy nem érdemtelenül.

A metrótervezésben Murányi Sándort a feladat újszerűsége is vonzotta. Magyarországon az építészek nem rendelkeztek jártassággal a metrótervezésben. A rendelkezésre bocsátott moszkvai metró tervdokumentációból, és a fáradhatatlan, szívós irodalomkutatásból ismerték meg építészeink a külföldi tapasztalatokat. Ezek adtak gondolatokat a budapesti metró tervezőinek.

A külföldi példák sok tanulsággal szolgáltak, de metró-építészeink — így Murányi Sándor is — újabbat, jellegzetesen budapesti metró akartak tervezni. Olyant, amely átveszi a külföldi metróépítkezésektől mindazt, ami bevált, de kizárja azt, ami rossz.

Murányi Sándort nemcsak egy-egy részlet, de az egész feladat izgatta és vonzotta annak nagyszerűsége. 1966-ban és 1967-ben, vállalati tervpályázatok során — amelyeket a három- és az öttagutas állomások belső építészeti kialakításának tervezésére írtak ki — első díjat nyert. Ide vezethető vissza a budapesti metró építészeti koncepciójának kialakítására irányuló kezdeményezése és később ennek kialakítása.

A budapesti metró építészeti azt a célt tűzték maguk elé, hogy az állomások megjelenése legyen mentes mindenfajta utánzástól vagy utánérzéstől. Alakuljon ki a budapesti metróra jellemző állomástípus nemcsak szerkezeti, de esztétikai vonatkozásban is. Az állomások esztétikai megformálása hangsúlyozza a metró nagyszabású mérnöki alkotás jellegét. Feladatuknak tekintették a létesítmény technológiai funkciójának legkorszerűbb megoldását: az utas részére a legrövidebb és legzavartalanabb áramlási útvonal biztosítását az utca és a metrószerelevény között. Eközben városépítészeti, közlekedési, funkcionális és dekoratív feladatokat oldottak meg.

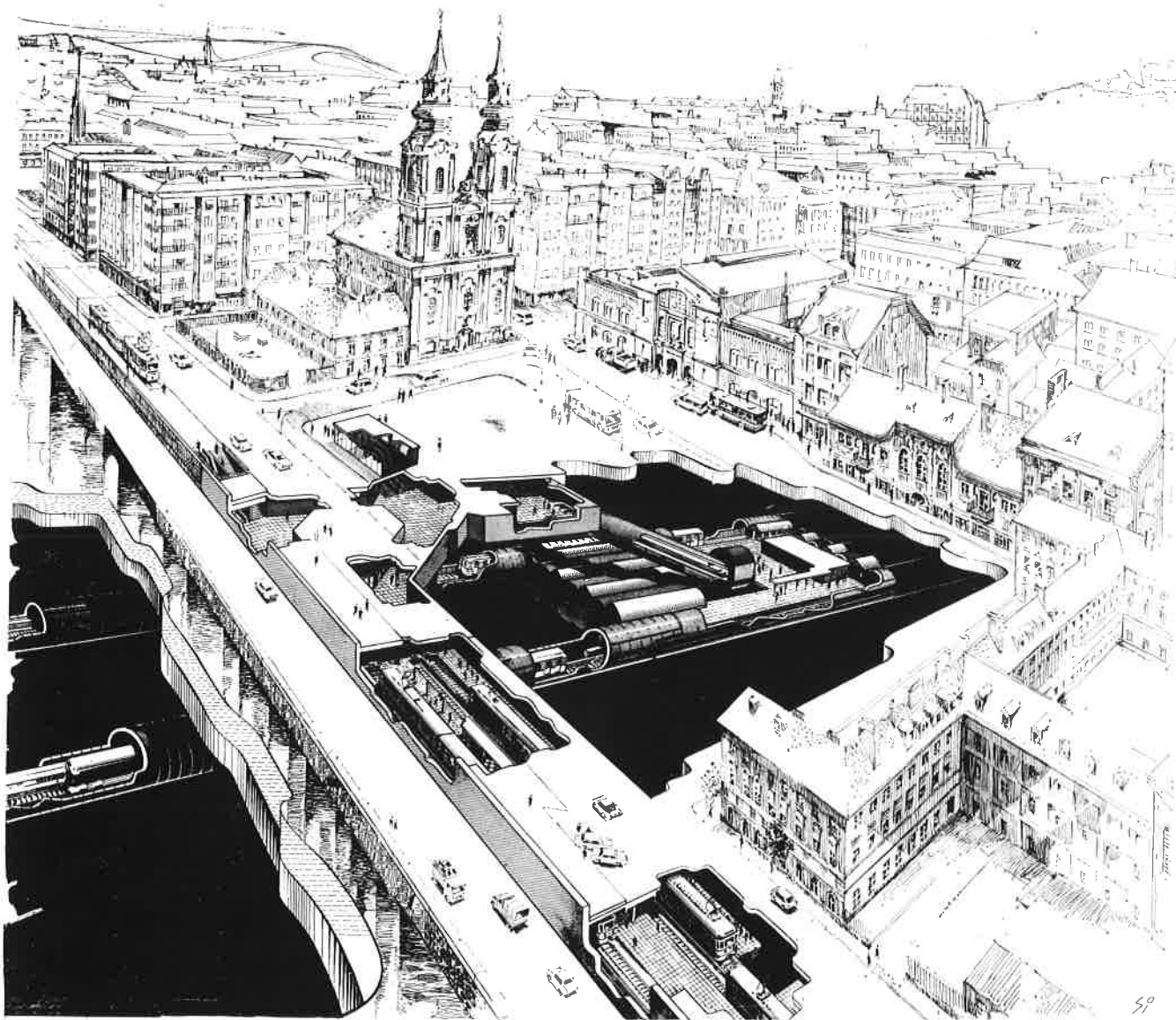
A metró belső tereinek kialakítása kétségtelenül nem a szokásos építészfeladat. Tervezésében csak részben követhetők a magasépítészeti szabályai. A belső beépítés díszítőfeladat, meg talán dekoráció, építőmérnöki munka, illetve mindezek ötvözete. Alapkövetelménye, hogy rendeltetésének megfelelően a gyorsvasúti forgalom a tömeges utasáramlás feltételeit teremtsen meg és ugyanakkor megjelenési formában, színeiben művészi legyen, méltóképpen reprezentálja a nagyszerű építőmunkát és a kiemelkedő rendeltetést, amelyet egy nagyváros életében betölt.



13. ábra A metró Népstadion-állomásának belső képe — Tervezte: Murányi Sándor — Statikus: Makó Lóránt



14. ábra A FAV irodaháza a metró Népstadion-állomása felett — Tervezte: Murányi Sándor — Statikus: Korondi Dezső



15. ábra A Batthyány téri metró és a szentendrei HÉV állomása — Szerkezettervező: Bernvallner József — A grafikát Sipőczy Lajos készítette

Murányi Sándor az eltérő szerkezetek ellenére a belső építészeti kialakítás egységére törekedett, ugyanakkor arra is, hogy az állomások mégis különbözzenek egymástól, és ez is segítse az utasok tájékozódását. Az alkalmazott anyagok legyenek idő- és kopásállóak, könnyen tisztán tarthatók, ott, ahol szerelés válik szükségessé, lehetséges legyen a burkolatok eltávolítása.

A stílus nem választható el az alkalmazott anyagoktól. A budapesti metró építészeti a nemes anyagokat mértékkel és kitűnő ízléssel párosították a legkorszerűbb műanyagokkal.

A belső kialakítás építészeti koncepciójának rendkívüli jelentősége metrónk összehangoltsága, a különféleségben is az egységes megjelenés. Ebben Murányi Sándornak nagy érdemei vannak, amit az Ybl Miklós-díj odaítélésével ismert el a bíráló bizottság.

A koncepció és a Népstadion-állomás kialakításának sokéves munkája mellett Nagy Zsolttal együtt Murányi Sándor tervezte — a volt kupolás állomásépületből — az állomás-komplexum szerves részét képező FAV-irodaházat, és tervezi ugyancsak Nagy Zsolttal a Batthyány téri metró és HÉV-állomás, valamint az aluljáró-rendszer belső építészeti megoldását. Az épülő Ferenc körüti aluljáró koncepcióját is ez a tervezőpár alakította ki.

Jelenleg a Kálvin téri, az ország első kétszintes aluljárójának, valamint az ehhez kapcsolódó három állomásnak terveit készítik.

A metró monumentális építészeti alkotás, terveit a szaktervezők egész kis hadserege készíti. Olyan alkotás, amely a kollektív munkával, az egymásra utalt szakértők tevékenységének folyamatos egyeztetése útján, alkalmanként szakmai viták eredményeként születik. Murányi Sándor egyénisége rendkívül alkalmas az ilyen követelményeket támogató feladatok végrehajtására. Kialakítja elképzeléseit, ezeket védi, érvekkel alátámasztja, de igényli a bírálatot és elismeri a jobb megoldásokat is. Korántsem ragaszkodik elképzeléseihez, ha korszerűbbel, jobbal, mű-



16. ábra A Batthyány téri HÉV-állomás belső képe — A grafikát Zöldi Lajos készítette

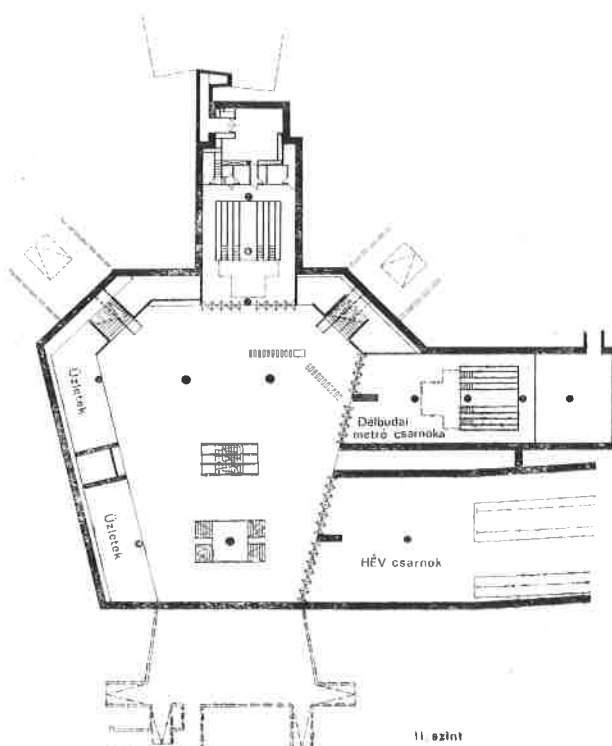
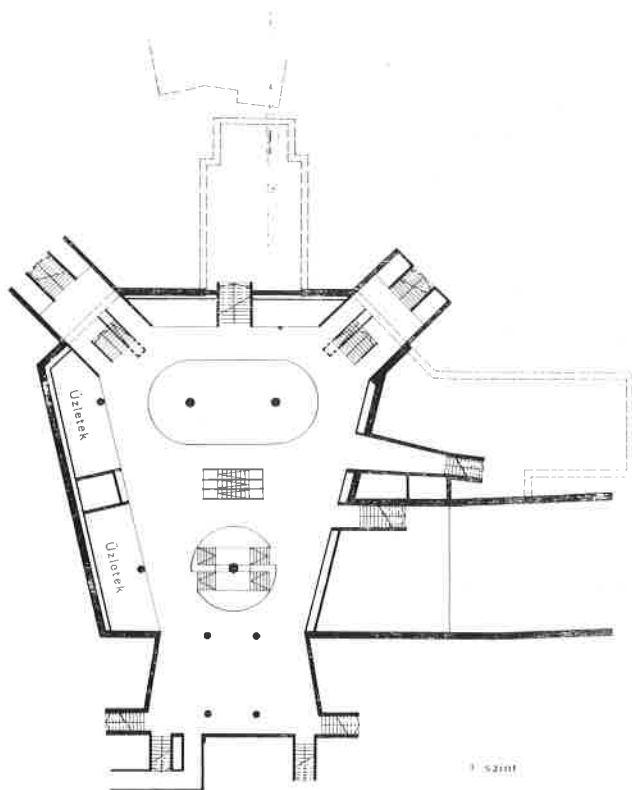
vészibbel találkozik. A nagyüzemi tervezővállalat neveltje, aki igyekszik ismereteit állandóan gyarapítani, fáradságot nem kímélve tájékozódni, lépést tartani szakmája nemzetközi fejlődésével. Ezek alapján alakítja ki elképzeléseit. Ugyanakkor tudatában van annak is, hogy a tudomány és a műszaki haladás napjainkban tapasztalt rohamos fejlődése mellett igazán nagyszerűt csak kollektív összefogással, a szakma magas képzettségű szakembereinek közös alkotásával lehet teremteni.

Murányi Sándor mentes az önteltségtől, vállalati elfogultságtól. Kiválóan működik együtt a nagy mű megalkotásában a metró többi tervezővállalataival, a FÖMTERV-nél, a BUVÁTI-nál dolgozó kollégákkal, élvezve ezek megbecsülését, elismerését, és az ügyet szolgáló segítőkészségét.

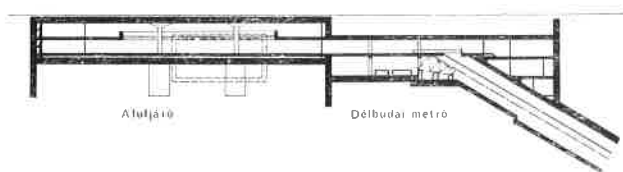
Az Ybl Miklós-díj élete egy szakaszának lezárását jelenti. A díj odaítélése elképzeléseit és a vele együtt dolgozó munkatársai elképzeléseit igazolta.

Most folyik a metró észak-déli vonalának tervezése. Az állomások építészeti tervezésében a nevéhez fűződő koncepció az irányadó. Új állomások létesítése várja a metró építészkollektíváját. Közülük tehetségéért, szorgalmáért és nagyszerű alkotásáért most Murányi Sándort érdemesítették a magas kitüntetésre.

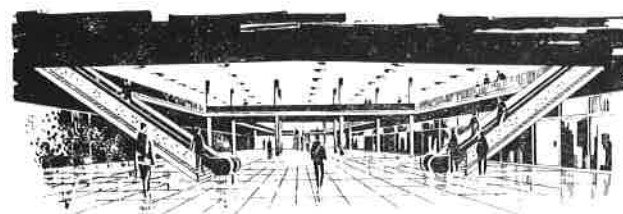
Az Ybl Miklós-díj elnyerése alkalmából a munkatársak osztoznak a kitüntetettek örömeiben, hisz a kiválóak kitüntetése egyben az alkotó műszaki tervezőtevékenység társadalmi elismerésének dokumentuma.



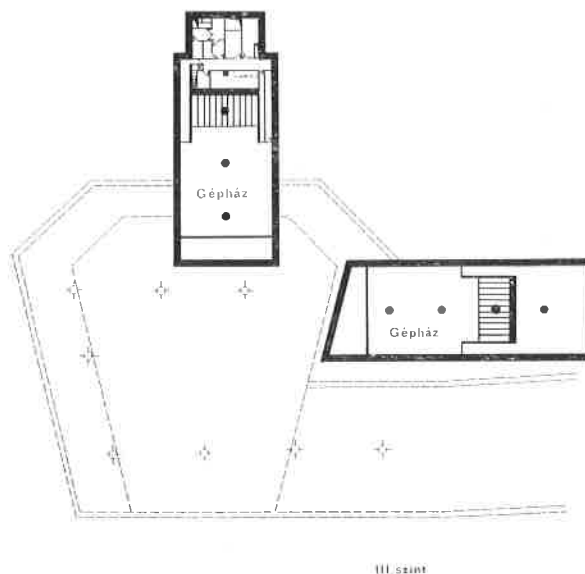
17. ábra A Kálvin téri aluljáró alaprajzai



18. ábra A Kálvin téri aluljáró metszete



19. ábra A Kálvin téri aluljáró belső képe — A grafikát Halász Imre készítette



## UNSERE YBL-MIKLÓS-PREISTRÄGER PROJEKTANTEN

Die Ungarische Regierung verlieh zwei prominenten Angestellten der Fa. UVATERV — den Projektanten László Miskolczy und Sándor Murányi, eine hohe Auszeichnung, den Ybl-Miklós-Preis, der für die Anerkennung der Werke der Architektur höchsten Niveaus gegründet wurde.

László Miskolczy hat den zweiten Grad des Ybl-Miklós-Preises als Anerkennung eines Lebenswerkes, sowie für die architektonische Gestaltung der Metrostation am Ostbahnhof davongetragen.

László Miskolczy ist im 1906 geboren, nach Beendigung seiner Studien hat er an verschiedensten Gebieten der Bauplanung mannigfaltige Erfahrungen gesammelt. Die Planung von öffentlichen Gebäuden und Wohnsiedlungen, Bahnhofstationen und Industrieanlagen, Wohnhäusern ist mit seinem Namen verbunden. Ein grossangelegtes Werk seiner Jugendjahre war im 1940 die Projektierung der Aluminiumwerke und dessen Wohnsiedlung in Ajka, der Barockpaläste am Dóm-Platz in Szeged und am Dísz-Platz in Buda.

Nach dem zweiten Weltkrieg gelang es ihm eine Stellung bei einem volkseigenen Projektierungsunternehmen zu bekommen, wo er mit der Planung von öffentlichen Gebäuden, Stationen, Wohn- und Industrieanlagen bedeutende Erfolge erreichte. Er projektierte 23 Stationen für die Ungarischen Eisenbahnen, eine Bushaltestelle für Mátraháza, am Ferihegy-Flughafen wurde ein Sozialkombinat aufgrund der Pläne von László Miskolczy erbaut.

Mit dem Baubeginn der Budapester U-Bahn war ihm die Möglichkeit gegeben, seine Befähigung und seine vielseitige Erfahrungen zu entfalten. Gelegentlich der für die Planung der einzelnen Stationen ausgeschriebenen Wettbewerbe hat er mehrere Preise davongetragen. Im 1952 projektierte er das Bürogebäude des Metro-Unternehmens. Er hatte die Innenarchitektur der Unterführung am Blaha-Lujza-Platz mit grossem Erfolg geplant, die Planung der Tiefstation, des Rolltreppenschachtes und des Unterpflaster-Verteilungsraumes beim Ostbahnhof am Baross-Platz ist auch mit seinem Namen verbunden. Der Erfolg dieser Arbeit ist durch den Ybl-Miklós-Preis markiert.

Der jetzt 65 Jahre alt Baukünstler arbeitet noch immer mit jungendlichem Enthusiasmus, mit ungebrochener Energie. Die Metrostation beim Südbahnhof ist gegenwärtig unter Bau, die

innenarchitektonischen Pläne deren Halle, dessen Rolltreppenschachtes und deren Tiefstation wurden ebenfalls von László Miskolczy entworfen.

Sándor Murányi ist im 1925 geboren, er bekam sein Diplom als Architekt im 1949. Er ist einer der talentierten Repräsentanten der jüngeren Ingenieurgeneration. 1953 war er leitende Projektant beim UVATERV, und schon nach zehn Jahren wurde er Oberingenieur für Vorhaben, als Anerkennung seiner Tätigkeit. Er ist „Hervorragender Arbeiter des Verkehrswesens“, 1967 erwarb er den silbernen Grad des Arbeitsverdienstordens, und jetzt wurde er mit dem zweiten Grad des Ybl-Miklós-Preises ausgezeichnet.

Am Beginn seiner Laufbahn nahm Sándor Murányi in der Planung von Autoverkehrsanlagen, Stationen, Postgebäuden, Reparaturwerkstätten und Garagen teil. Er entwarf die Pläne der Bahnstation der Ungarischen Eisenbahnen in Aszód, das Gebäude der Telephonzentrale in Miskolc, die Lungenspital-Anlage der Ungarischen Eisenbahnen in Budakeszi, dann auch den Inselstrand in Keszthely. Er erzielte hervorragenden Erfolg auf der Preisausschreibung für die Planung der Kraftwagenverkehrsanlagen. Er war leitender Oberingenieur von mehreren aufgrund der inländischen und ausländischen Aufträge entworfenen Vorhaben, so z.B. der in der DDR errichteten Blankenburger Industrieanlage.

Seit den ersten Jahren seiner Projektierungstätigkeit wurde Sándor Murányi eine Rolle beim Bau der Budapester Metro zugeeilt. Bei der Planung der Volksstadion-Station brachte er erfolgreich seine fortgeschrittenen, modernen Ideen zur Geltung, darauf folgend hat er im 1966/67 den ersten Preis auf den Wettbewerben davongetragen, die für die Projektierung der innenarchitektonischen Gestaltung der Dreirohr- bzw. Fünfrohr-Stationen ausgeschrieben wurden. In seinen Plänen bestrebte er sich trotz den verschiedenen Konstruktionen eine Einheit der innenarchitektonischen Gestaltung der Stationen zu erreichen. Überwiegend ist es der baulichen Konzeption von Sándor Murányi zu verdanken, dass die Budapester Metrostationen mit einander harmonisieren, und in ihrer Verschiedenheit jedoch eine einheitliche Erscheinungsform haben.

Die Zuteilung des Ybl-Miklós-Preises ist ein Beweis dafür, dass diese Arbeit mit Recht einen Erfolg erreichte.

### Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1. Grenzstation in Letenye — Projektant: László Miskolczy
- Abb. 2. Sozialvorhaben am Ferihegy-Flughafen — Projektant: László Miskolczy
- Abb. 3. Wohnhaus des Ministeriums für Verkehrs- und Postwesen in Csengery-Strasse — Projektant: László Miskolczy
- Abb. 4. Grundriss der Rekonstruktionsarbeiten des Südbahnhofes
- Abb. 5. Grundriss der Metro-Oberflächenhalle im Südbahnhof
- Abb. 6. Fussgänger-Unterführung am Blaha-Lujza-Platz — Projektant für Architektur: László Miskolczy
- Abb. 7. Vertiefte-Verteilungshalle der Metrostation am Baross-Platz — Projektant für Architektur: László Miskolczy
- Abb. 8. Schnitt der Metrostation am Südbahnhof
- Abb. 9. Grundriss der Metro-Tiefstation am Südbahnhof
- Abb. 10. Querschnitt der Tiefstation am Südbahnhof

- Abb. 11. Inselstrand in Keszthely — Projektant: Sándor Murányi
- Abb. 12. Eingang der Volksstadion-Metrostation — Projektant: Sándor Murányi
- Abb. 13. Innenansicht der Volksstadion-Metrostation — Projektant: Sándor Murányi
- Abb. 14. Bürohaus des U-Bahnbetriebes (METRO) oberhalb der Volksstadion-Metrostation — Projektant: Sándor Murányi
- Abb. 15. Metrostation und Station der Szentendre-Vorortsbahn (HÉV) am Batthyány-Platz — Graphik: Lajos Sipőczy
- Abb. 16. Grundriss des Fussgänger-Unterführungssystems und der Vorortsbahnstation (HÉV) am Batthyány-Platz
- Abb. 17. Anordnungsschema der Fussgänger-Unterführung am Kálvin-Platz
- Abb. 18. Schnitt der Unterführung am Kálvin-Platz
- Abb. 19. Innenansicht der Fussgänger-Unterführung am Kálvin-Platz — Graphik: Imre Halász

## OUR YBL MIKLÓS-PRIZE WINNER DESIGNING ENGINEERS

Two outstanding workers of UVATERV, László Miskolczy and Sándor Murányi designing engineers have been honoured by the Hungarian government, they have been awarded the Ybl Miklós-prize founded for recognition of high-standard architectural works of art.

László Miskolczy has been awarded the second grade of the Ybl Miklós-prize as a recognition of his oeuvre as well as for one of his most splendid designing work, the architectural composition of the Metro-station at East Railway Station.

László Miskolczy was born in 1906, after having finished his studies he acquired multilaminated experiences on various fields of architectural designing. His name is associated with the designing of public buildings and housing areas, railway stations and industrial establishments, dwelling houses, etc. In 1940 an impressive task of his juvenile years was the design of the aluminum works and its housing area at Ajka, of the palaces in baroque style built on Dóm-Square in Szeged and on Dísz-Square in Buda.

After the world war II. he has been employed with a nati-



onalized design office where he has achieved great success in designing public buildings, stations, both dwelling and industrial establishments. He has drawn up the plane of 23 stations for the Hungarian Railways, a bus stop at Mátraháza, and a social combinate has been erected at Ferihegy-Airport on the basis of his plans.

With starting the construction works of Budapest underground railway it has opened up new vistas for putting forth both his qualification and comprehensive experiences. On competitions inviting for designing the individual stations he won several prizes. In 1952 he designed the office building of the Metro Enterprise. He has met great success by designing internal architecture of the pedestrian subway at Blaha Lujza-Square, and the design of the deep-station, inclined shaft, sub-surface distribution area of the East Railway Station at Baross-Square. The success of this latter work is hall-marked by the Ybl Miklós-prize.

For the time being the 65-years old architect is still working with juvenile enthusiasm, with undiminished energy. Right now the Metro-station at South Railway station is under construction, the inner architectural designs of the hall, inclined shaft, deep-station of the same has been drawn up by László Miskolcgy.

Sándor Murányi was born in 1925, he took his degree as architect in 1949. He is one of the most brilliant representative of the younger engineer generation. In 1953 he had been leading designer with UVATERV, after ten years, for recognizing his activities, he was appointed as engineer in chief for establishments. He is "Outstanding worker of traffic". In 1967 he was awarded

the silver medal of the Order of Labour. Now he has been honoured by the second degree of the Ybl Miklós-prize.

At the start of his career, Sándor Murányi has participated in designing establishments for car traffic, stations, post offices, services and garages. He has designed among others the station of the Hungarian Railways (MÁV) at Aszód, telephone exchange building at Miskolc, the T.B.-sanatorium plant of the Hungarian Railways (MÁV) at Budakeszi, then the island lido at Keszthely as well. He has achieved a remarkable success at the national competition inviting for designing vehicle traffic plants. He has been engineer in chief of establishments designed on the basis of several great orders by both home and foreign companies, thus, e.g. of the Blankenburg-Works plan constructed in the German Democratic Republic.

Since the first years of his designing activity, Sándor Murányi has already participated in the construction of the Budapest-Metro. He had succeeded in developing his up-to-date progressive conception in designing the People's Stadium station, then, in 1966 and 1967 he carried off the first prize on the competitions inviting for designing the inner architectural development of stations consisting of three and five tunnels respectively. In his designs he has endeavoured at a unity of the inner architectural formation of the stations inspite of the deviating constructions. It is due to a great part to the architectural conception of Sándor Murányi that the stations of the Budapest-Metro are harmonizing and even in their variety they are of uniform appearance.

The award of the Ybl Miklós-prize is eloquent testimony of the succes achieved by this labour.

#### List of figures

- Fig. 1. Boder station at Letenye — designed by László Miskolcgy
- Fig. 2. Social establishment at Ferihegy-Airport — designed by László Miskolcgy
- Fig. 3. Dwelling House of the Ministry of Transport and Communication in Csengery-street
- Fig. 4. Layout of reconstruction of the South Railway Station
- Fig. 5. Layout of the Metro-surface hall at the South Railway Station
- Fig. 6. Pedestrian underpass at Blaha Lujza-Square — architecture designed by László Miskolcgy
- Fig. 7. Underground distribution hall of the metro-station at Baross-Square — architecture designed by László Miskolcgy
- Fig. 8. Section of the Metro station at South Railway Station
- Fig. 9. Layout of the Metro deep-level-station at South Railway Station
- Fig. 10. Cross section of the deep-level-station at South Railway Station

- Fig. 11. Island lido at Keszthely — designed by Sándor Murányi
- Fig. 12. Entrance of the People's Stadium-station of the Metro — designed by Sándor Murányi
- Fig. 13. Inside view of People's Stadium-station of the Metro — designed by Sándor Murányi
- Fig. 14. Metro head office above the People's Stadium-station of the Metro — designed by Sándor Murányi
- Fig. 15. Metro-station and station of the Szentendre-suburban railway (HÉV) at Batthyány-Square — Graphics by Lajos Sipöczy
- Fig. 16. Layout of both pedestrian underpass system and suburban railway station at Batthyány-Square
- Fig. 17. General arrangement of the pedestrian underpass at Kálvin-Square
- Fig. 18. Section of the undercrossing on the Kálvin-Square
- Fig. 19. Inside view of the pedestrian underpass at Kálvin-Square — Graphics by Imre Halász



Dobroszláv József: Helsinki, Rauhankatu (akvarell)