

1. Budapesti hidak

Budapest városrészeit 13 közúti és 2 vasúti híd köti össze a Duna felett. Ezek a hidak minden más építménynél jobban jellemzik Budapest városképét.

Ebben a feladatban egy áttekintést kell elkészítenie a budapesti hidak történetéről. Ehhez használja fel a *hidak.txt* UTF-8 kódolású szöveges állományt, valamint *hidak1.png* és a *hidak2.jpg* képeket!

1. Hozza létre szövegszerkesztő program segítségével a *budapesti_hidak* állományt a program alapértelmezett formátumában a *hidak.txt* állomány felhasználásával!
2. A dokumentum legyen álló tájolású és A4-es lapméretű! A felső margót állítsa 5 cm-esre! (Ha a használt szövegszerkesztő programban az élőfej a szövegtükörből veszi el a területet, akkor a felső margó legyen 1,4 cm, az élőfej magassága 3,6 cm és az élőfej és a szöveg távolsága 0 cm!) Az alsó margó legyen 2,5 cm, a bal és a jobb margó pedig 2,2 cm!
3. Formázza meg a teljes beolvasott szöveget 12 pontos betűméretű Times New Roman (Nimbus Roman) betűtípussal! Állítson be egyszeres sorközt, a bekezdések előtt 0 pontos, a bekezdések után 6 pontos térközt, és 0,8 cm-es első sor behúzást! A bekezdések legyenek sorkizártak! (Ezeket a beállításokat egyes szövegrészek esetén a feladat további előírásai módosíthatják.)
4. Alkalmazza a dokumentum szövegére a *Címsor 1*, *Címsor 2* és *Címsor 3* stílusokat az ábrán szereplő tagolásnak megfelelően (balról jobbra: *Címsor 1*, *Címsor 2*, *Címsor 3*)!

Budapest Duna-hídjai
Történet
Ókori és középkori hadi hidak Buda és Pest között a Dunán
A pest-budai hajóhíd 1766 és 1849 között
Az első állandó híd, a Lánchíd
Az állandó Duna-hidak születésének kronológiája
Állandó Duna-hidak a második világháború előtt
A második világháború hídpusztulásainak kronológiája
Szükséghidak építésének és lebontásának kronológiája
A felrobbantott budapesti Duna-hidak újjáépítésének kronológiája
Állandó Duna-hidak a második világháború után

5. Módosítsa az alkalmazott címsor stílusokat az alábbi leírásnak megfelelően:

stílus	karakterformátum	bekezdésformátum
Címsor 1	Arial (Nimbus Sans), 28 pontos, félkövér, sötétkék színű	előtte 0 pontos, utána 42 pontos térköz, 0 cm-es első sor behúzás, középre zárt
Címsor 2	Arial (Nimbus Sans), 19 pontos, félkövér, kiskapitális, sötétkék színű	előtte 24 pontos, utána 12 pontos térköz, első sor behúzás 0 cm, új oldalon kezdődik
Címsor 3	Arial (Nimbus Sans), 14 pontos, félkövér, dőlt, sötétkék színű	előtte 18 pontos, utána 12 pontos térköz, első sor behúzás 0 cm

6. Hozzon létre egy új bekezdésstílust *idézet* néven a *Normál (Alapértelmezett)* betűstílusra alapozva a következő beállításokkal! A bekezdés betűtípusa legyen valamilyen kézírást utánozó betűtípus, betűmérete 12 pontos! Legyen a bekezdések igazítása sorkizárt, bal behúzása 2 cm, az első sor behúzása 0 cm, a térköz előtte 0, utána 6 pontos, sorköze szimpla!
7. Keresse meg a forrásszövegben az „**Ókori és középkori hadi hidak Buda és Pest között a Dunán**” alcím utáni részben a Bonfinitől és Cselebitől származó két bekezdést! Formázza meg a két bekezdést *idézet* stílussal a mintának megfelelően!

8. Ugyanehhez az alcímhez tartozó részben az **„Állandó kőhídról álmodott ... kőhidat csináltatna a Dunára”** mondathoz fűzzön végjegyzetet a következő tartalommal: „Heltai Gáspár: Krónika az magyaroknak viselt dolgairól”
9. A teljes dokumentumban alkalmazzon elválasztást!
10. Az **„Állandó Duna-hidak a második világháború előtt”**, illetve az **„Állandó Duna-hidak a második világháború után”** című részekben lévő tabulátorral tagolt részeket alakítsa táblázattá! Mindkét táblázatot formázza meg az alábbiak szerint!
 - a. A táblázatban alkalmazzon Arial (Nimbus Sans) betűtípust, 10 pontos betűméretben, az első sorban félkövér betűstílussal!
 - b. A cellák tartalmát igazítsa balra, és a táblázatot szegélyezze belül szimpla, kívül dupla vonallal!
 - c. A táblázat celláiban a bekezdések előtt és mögött 3 pontos térköz legyen!
 - d. A táblázat celláiban az első sor behúzása legyen 0 cm-es!
 - e. Állítsa be az oszlopok szélességét úgy, hogy az első sorban minden cella tartalma egysoros legyen!
11. **„Az állandó Duna-hidak születésének kronológiája”** című részben a táblázatot nem tartalmazó három alcím alatti részben a bekezdéseket alakítsa felsorolássá! A felsorolást jelző szimbólum sötétkék színű egyenlőségjel! A listajel behúzása legyen 1 cm, a szöveg behúzása 2 cm, a térköz pedig a bekezdések után maradjon 6 pontos!
12. Szúrja be az első oldalra a szöveg után a *hidak1.png* képet középre zártan, arányosan 9 cm szélességűre átméretezve!
13. A dokumentumban élőláb ne legyen, az élőfej az első oldalon legyen eltérő! A második oldaltól kezdve az élőfejbe kerüljön a *hidak2.jpg* kép a szövegtükör teljes szélességében! (Ha a használt szövegszerkesztő a végjegyzetet új oldalra teszi, akkor azon az oldalon az élőfej elmaradhat.)
14. Készítse el az irodai szoftvercsomag eszközeinek felhasználásával a mintán látható ábrát az alábbi leírás alapján!
 - a. Szemléltesse a hídpilléreket 2 cm-es függőleges, az úttestet 8 cm-es vízszintes egyenes szakasszal! A két pillér távolsága 4 cm legyen!
 - b. Az íveket körívekből alakítsa ki úgy, hogy azok ne érjenek az úttestet ábrázoló vízszintes szakaszhoz!
 - c. Valamennyi felhasznált objektum színe legyen fekete, vastagsága 3 pontos!
 - d. A „pillérek” tetejét igazítsa függőlegesen egymáshoz! Ügyeljen arra, hogy az ívek és a vonalak illeszkedése hézagmentes legyen!
 - e. Az alakzatokat foglalja csoportba és helyezze el az első oldal élőfejébe, ott igazítsa középre!



A feladathoz tartozó minták a következő oldalakon találhatók.

Minta a Budapesti hidak feladathoz

Az első két oldal:



TÖRTÉNET

Ókori és középkori hadi hidak Buda és Pest között a Dunán

Az első Dunán átívelő hidat az ókorban Traianus római császár építtette az Al-Dunán Szórhidat veretett Apollodórosz római építéssel, ahol az első dak-római háborúban, húsz hatalmas pillére támaszkodó

A mai Budapestnél volt ősidők óta az Alföldre vezető út révátkelője, amelyet a római kerekes utak keresztek is használtak. De a római korban hi is épült a Dunán a 2. században, ami az aequumini régiós labort kötötte össze a barbárok lakta területtel, a barbaricummal és Pest ókori őseivel, Contraiummal. A pannoni limes-szakasz - Rípa Pannonia (Pannonia partja) - egyik fontos objektumát volt az a római kohász, ami a mai Arpad híd alatt valamivel északraabbra állt. A Duná partján lévő hídfelelő volt Transaquincum, az Aquincummal szemben lévő és a hídfo védelmét szolgáló, ellenőrző

Antonio Bonfini, Mátyás király történetírója szerint, miután Zsigmond király 1408-ban végleg Budára költöztette udvarát, 1436-ban felvetette a Buda és Pest közötti kétépítendő állandó hid gondolatát is. „A Duna partján, palotájával szemben nagy torony építteték. Szándéka volt a Dunán keresztül őrségi láncot húzni, mely a folyamot elzárta volna...” Tervét elkezdte megvalósítani és megindította a hidegtől munkálatozó először a pesti hídfőnél, majd Budán egy torony emellett, de halála megakadályozta nagy szabású tervének véghezvételét.

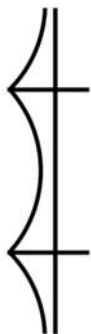
Állandó köhídről álmodott Mátyás király is „Abban is töri vala fejét, hogy Trajánus császár módjára köhídat csináltatna a Dunára”²¹

[illegible]

A mohácsi csatavesztést követő török hódoltság és az azt követő osztrák elnyomás miatt azonban, több mint hétszázadot kellett várni arra, hogy a híd terve megvalósulhasson. Idővel időre a hajóhidat létesítettek a két város között. Szokollu Musztafa budai pasha, aki 1566-ban lett a budai vár kormányzója és aki 1578-ban a szultán parancsára megfojtatták, 1571-ben helyreállíttatta a hajóhidat. „Az átkelés az összetörölődt köcsök, lovak miatt lassú és bonyos történet. Mindezen kockok arra indították a pasát, hogy egy csodálatos hajóhidat készíttetett, melynek láttára az építésmesterek elámulhattak.” A törökök hajóhídjának budai hídfője a dunaparti vízi ronellánál volt, a mai Ybl Miklós tér magasságában. Ez a híd azian megsemmisült 1578. május 19-én, a nagy budai ostromokban alkalmával.

A Buda és Pest között létesített török hajóhídről Evlija Cselebi török utazó is híradást adott, amely ebben a korban elsősorban katonai jellegű létesítmény volt.

Ecula carinata Ali parva-basipinna elatt. a Dura folijis horzati lid viti, anady talpes baltes darab tauldaja foli viti horzati gerve.



Budapest Duna-hídjai


A Duna több részre osztja Budapest területét. A városrészeket 13 községi és 2 vastuti hid köti össze egymással a folyó felett. Budapest Duna-hídjai és a budapesti Duna-ág hidak, a felszíni közlekedési közlekedést segítő legfontosabb építmények. Magyarországi fővárosainak közlekedési rendszerében A hidak ugyanakkor minden más építménynél jobban jellemzik Budapest városképét. A fővárosi közlekedési hálózat elterjedt MO körülyü köréssze ís keresztetzi a Duna ágát Budapest területén, ésakon a Megyeri hídon keresztül, délen pedig a Deák Ferenc hídon keresztül. Mindeket hid Budapestben ki-vüli területtel köti össze a városrészeket: a Megyeri hid az 1660-as folyamkilométernél Újpestet Budakalászzal (a Szentendrei-sziget felett), a Deák Ferenc hid az 1633-as folyamkilométernél Nagyvácsot Szegszentmiklóssal (Csepel-szigettel).

A tizenöt fővárosi Duna-híd között mindössze hat olyan található – a Széchenyi lánchíd, az Erzsébet híd, a Szabadság híd, a Petőfi híd, a Rakóczi híd és az Összekötő vasúti híd –, amelyek olyan szakszónak viselik át a Dunát, ahol annak vize egyetlen mederben folyik. Egy hetedik híd, a Deák Ferenc híd ugyancsak egy Duna-ág fölött húzódik, de itt már nem beszélhetünk egyetlen mederről, hiszen a híd a Csepel-sziget által kialakított folyó fogászt keresztezi. Harom további Duna-ágat is átível a Margit-híd: a Margit-híd a Margit-sziget által szétválasztott Duna-bal- és jobbparti ágaikat, az Újpesti vasúti híd a főágot és a népszerűtől elbocsátott, a Megyeri híd pedig a főágot és a Szentendrei-Duna-ágot. Egy tizenegyedik híd, az Arpad híd negy vízfelszín hidal át a Margit-szigetrendezvények közöttosztó meder bal- és jobbparti ágaát, a hajógyári öblözetet és a Hajógyári-szigetet a főválasztó szőlő jobb parti mellékágaát. A fennmaradó négy híd mellékágaikat hidal át a K-híd és a Hajógyári híd a legutóbb említett keskeny jobb parti folyóágot, a Kvassay híd és a Gubacsi híd pedig a Rakoczi-Dunát.



Minta a Budapesti hidak feladathoz

Az utolsó két oldal:



Az Állandó Duna-hidak születésének kronológiája

Valamennyi budapesti Duna-híd építését a magyar törvényhozás rendelete alapján kezdték el. A létesítésüket kimondó törvények nyomon követik meg a tervezést, majd a kivitelezést.

Állandó Duna-hidak a második világháború előtt


Híd átadása	Duna-híd	Építést elrendelő törvény	Megjegyzés
1849. november 20.	Széchenyi láncidő	1836. évi XXVI. törvény	Eredeti neve: Lánchíd
1876. április 30.	Margit híd	1870. évi X. törvény	
1896. október 4.	Szabadság híd	1893. évi XIV. törvény	Eredeti neve: Ferenc József híd
1903. október 16.	Erzsébet híd	1893. évi XIV. törvény	
1937. szeptember 12.	Petőfi híd	1930. évi XI. törvény	Eredeti neve: Horthy Miklós híd

A második világháború hidpusztulásainak kronológiája

- = 1944. november 4. – a Margit híd felrobbantották.
- = 1944. december 29. – a két vasúti híd felrobbantották.
- = 1945. január 14. – a Horthy Miklós híd felrobbantották.
- = 1945. január 16. – a Ferenc József híd középső részét felrobbantották.
- = 1945. január 18. – a Lánchíd és az Erzsébet híd felrobbantották.

Szükségidők építésének és lebontásának kronológiája

- = 1945. március 17. – A Margit híd mellett ideiglenes cölöphídak voltak.
- = 1945. március-április – A Fővám ténél és a Boráros ténél a hídak roncsaira szükség-hídak tettek.
- = 1945. április 26. – Katonai szükségidő készült az Összekötő vasúti hídnál.
- = 1945. november 18. – Az elpusztult Erzsébet híd mellett a pesti Petőfi-térről a budai Dobrentei téri pontonhíd épült („Petőfi-Böske”)
- = 1946. január 11. – Az ideiglenesen elkészült szükségidőket elsodorta a jégzajlás, meg-szakadt az összeköttetés Pest és Buda között.
- = 1946. január 15., ill. 18. – Hét hónap alatt elkészült a féállandó Kossuth híd.



- = 1946. május – Felépült a Margit híd roncsai mellett a „Manci” elnevezésű pontonhíd, ami a Lukács fürdő kertjéről a Margitszigetig át, a (mai) Radnóti Miklós utcáig veze-tett.
- = 1948. augusztus – A feleslegessé vált ideiglenes „Manci” nevű pontonhídát elbontot-tak.
- = 1949 – A „Petőfi-Böske” pontonhídát a Lánchíd újjáépítése miatt elbontották.
- = 1956 – A Kossuth híd forgalmon kívül helyezték, majd 1960-ban elbontották.

A felrobbantott budapesti Duna-hidak újjáépítésének kronológiája

- = 1946. augusztus 20. – Megnyitották a forgalom számára az újjáépített Ferenc József hídát, egyúttal a Szabadság híd nevet adva a régi-új Duna-hídnak.
- = 1948. augusztus 1. – Átadták az újjáépített Margit hídát.
- = 1949. november 20. – Az eredeti híd avatásának századik évfordulóján átadták az újjá-épített Lánchídát.
- = 1952. november 22. – Megnyitották a forgalom előtt a volt Horthy Miklós hídát, és ekkor nevezték el azt Petőfi Sándorról.
- = 1964. november 21. – Megnyitották az új Erzsébet hídát.

Állandó Duna-hidak a második világháború után

Híd átadása	Duna-híd	Építést elrendelő törvény	Megjegyzés
1950. november 7.	Árpád híd	1908. évi XLVIII. törvény-cikk	Eredeti neve: Szálán híd
1964. november 21.	Erzsébet híd		A korábbi acél-szerke-zetű lánchíd helyett új kábelhíd épült
1990. november 16.	Deák Ferenc híd	1985. évi VII. törvény	M0 déli híd
1995. október 30.	Rákóczi híd	24/1992. (V. 26.) OGY or-szágyúlési határozat	Eredeti neve: Lágymányosi híd
2008. szeptember 30.	Megyeri híd	2003. évi CXXXVIII. törvény	M0 északi híd

¹ Heltai Gáspár: Krónika az magyaroknak viselt dolgairol