

16. ÉVFOLYAM 2. SZÁM
2019. JÚLIUS 8.

VASI MÉRNÖK



KINEK ÉPÜL A VÁROS?

Portschy Tamás

Az 52. Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetem és 9. Tervező Tábor idén arra fókuszál, hogy ki számára tervezzük, fejlesztjük, építjük a várost, tágabb értelemben a településeket. Kiss István – Magyary Zoltán egykori munkatársa – továbbfejlesztette Patrik Geddes gondolatát, s a térségek és települések vizsgálatát négy részre, szférára tagolta. E négyből az ún. szocio-szféra lesz vizsgálódásunk „tárgya”, valamint az urbanoszféra hatása a szocioszféra (a kettő összefüggésrendszere), de ugyanígy érdekes lehet a természeti környezet és a városlakók kapcsolata is. Tapasztaljuk, hogy a városok vezetése gyakran az érkező befektetők akarata szerint alakítja a települések terveit, szabályzatait, sok beruházó és tervező gondolja azt, hogy ők avatottak a városok alakítására, jövőjének meghatározására. A beruházások esetenként presztízs-célokat szolgálnak, máskor szinte egyetlen meghatározó tényezőjük a profitszerzés, sőt maximálás.

Ezzel szemben sokak meggyőződése, hogy a települési tervek „igazi” megrendelői a lakók, hisz az ő életkörülményeiket határozzák meg a tervek, a beruházások. Megismerhetők-e a polgárok vágyai, elképzelései; van-e, és ha van, milyen az elképzelésük városuk, községük jövőjéről, a számukra kedvező településről?

**TERVEZŐ TÁBOR, Bük
augusztus 1. – augusztus 3.**

Az idei évben a Tervező Tábor résztvevői két feladat közül választhatnak:

Bük városkapui

A tervtábor keretében a résztvevők feladata közösen elkészíteni a Bükre vezető utak „megérkezési helyeinek” koncepcionális tervét, amely mind a településkép fejlesztése, a karakter formálása szempontjából fontos. Nem csak az ide látogatók számára, de a városban, térségben lakó polgárok lakókörnyezetének minőségénövelése érdekében is lényeges a közhasználatú terek kialakítása, megjelenése, funkcióbővítése.

A Szapáry-kastély környezete

Bük város egyik kiemelt látnivalóját, a Szapáry-kastélyegyüttest egy XVI. századi eredetű,

megerősített udvarházból építtette át Felsőbük Nagy István 1696-ban, kora barokk stílusban. A négy saroktornyos erődfalból csak egy torony maradt meg. A feladat a kastély környezetének feltérképezése, majd – az idegenforgalom, városmarketing és az épített örökség szempontjait figyelembe vevő – hasznosítási lehetőségeinek, javaslatainak bemutatása egy koncepcionális terv keretében.

PROGRAM (kis mértékben változhat)

1. nap – augusztus 5. – Városlakók és városhasználók

10.00 – 12.00 Megnyitó, köszöntők
14.00 – 14.30 Szirmai Viktória – Városok és városlakók

14.30 – 15.00 Rostás-Farkas György – A magyar cigányság települési igényei, települési kultúrája

15.00 – 15.30 Hörcher Ferenc – Hogyan és ki juttassa szóhoz a múltat a városban? Az önkormányzatosság elve a városépítés megrendelői oldalán

2. nap – augusztus 6. – A közösségi tervezés kérdései és tapasztalatai

10.10 – 10.40 Pósfai Zsuzsanna – A lakhatási szegénység

10.50 – 11.20 Düll Andrea – A városlakók környezeti igényei egy környezetpszichológus szemével

11.40 – 12.20 Zelenák Fruzsina – A szabadtéri minőség és a helykötődés összefüggései budapesti lakótelepeken

13.40 – 14.10 Ronyecz Zsófia – Községi tervezés tapasztalatok

14.30 – 15.00 Szczuka Levente – Településtervek tapasztalatai

3. nap – augusztus 7. – Jövőkép

10.10 – 10.40 Kocsis János Balázs – Nemzetközi kitekintés a tervezés, városvezetés társadalmi tendenciáiról

10.50 – 11.20 Berndt Mihály – „Csend-hangzaj. A város akusztikai minősége (soundscape)”

11.40 – 12.10 Bodonyi Csaba

13.40 – 14.10 Radványi György

14.20 – 14.50 Szigmond László

15.10 – 15.40 A 9.Tervező Tábor résztvevőinek prezentációja

4. nap – augusztus 8. – Tanulmányút (az együttélés tapasztalatai)

Helyszín: Kőszeg-hegyalja – Kőszeg – Bük



HÁZUNK TÁJA
DÍJAZOTTAK

4-5

6-7

ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK
VADÁSA-TÓ

NAGY LÁTÓSZÖG

KÍNAI KÖZLEKEDÉSI LÉTESÍTMÉNYEK

8-9

10-11

EZ TÖRTÉNT
A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA

EZ TÖRTÉNT

LAKOSSÁGI BEJÁRÁS A DOZMATI TÁROZÓN

12-15

16-17

ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK
MEGÚJUL A JÁKI TEMPLOM

ANNO

VILÁGKIÁLLÍTÁS - 1939. NEW YORK

18-19

20-21

EZ TÖRTÉNT
KAMARAI VILLÁMLÁTOGATÁS

HÁZUNK TÁJA

DUNA NAP, KTE-TISZTÚJÍTÁS

22-23

CSÁNY LÁSZLÓ DÍJAT KAPOTT TÓTHNÉ TEMESI KINGA

A Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata az 1849. évi független magyar kormány közlekedési minisztere és a szabadságharc önkéntes mártírja tiszteletére és emlékére Csány László díjat alapított. Az elismerést a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata azoknak a mérnököknek adja, akik kiemelkedő alkotó tevékenységet fejtettek ki a közlekedésépítés szakterületén tervezőként, vagy építőként, akik alkotói tevékenységükön túl – a közlekedésépítő mérnökök képzésével, társadalmi illetve tudományos tevékenységükkel – a mérnökök alkotó működését jelentősen elősegítették.

2019-ben Tóthné Temesi Kinga vehette át a rangos díjat, amelyet Kiss Károly, a Csány László Díj Kuratóriumi elnöke, valamint Lakits György, a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozat el-

nöke adott át. Tóthné Temesi Kinga aktív tagja Vas Megyei Mérnöki Kamara elnökségének, az MMK Országos Etikai-fegyelmi Bizottságának. Idén Bíró József és Maklári Jenő volt a két másik kitüntetett.



Csány László emléklakett



Tóthné Temesi Kinga átveszi a kitüntetést

DR. ENGI ZSUZSANNA NÍVÓDÍJAT VEHETETT ÁT

Május 23-án a Magyar Hidrológiai Társaság tisztújító közgyűlésén két kollégánk kitüntetésben részesült.

A Magyar Hidrológiai Társaság Pro Aqua-díjban részesítette Hercsel Róbert szakaszmérnököt a társaságban végzett szakmai munkája elismeréseként.

A Magyar Hidrológiai Társaság dr. Engi Zsuzsanna osztályvezetőnek Vitális Sándor Szakirodalmi Nívódíjat adományozott a Mura folyó kanyarulatvándorlásainak elemzése és hullámterének feliszapolódás vizsgálata 2D modellezéssel, valamint a Mura folyó hullámterének feliszapolódás vizsgálata II. rész tárgyú tanulmányaiért.



Dr. Engi Zsuzsanna



A Magyar Hidrológiai Társaság díjazottjai

ISZAP KI, PONTY BE: MEGÚJUL A VADÁSA-TÓ

Déri Lajos

Vas megyében az Őrség területén, Hegyhátszentjakab községben üzemel a Vadása-tó néven ismert völgyzárógátas többcélú víztározó. A tó nemcsak a megyében, hanem országszerte ismert, az Őrségbe látogatók kedvelt kiránduló- és fürdőhelye.



Helyreállított töltés-szakasz

A tározó létesítményei, a völgyzárógát, az abban elhelyezett leeresztő- és árapasztó műtárgy 1971-ben készültek az akkor érvényes tervezési irányelvek szerint.

Közel egy éve Hegyhátszentjakabon helyi mérés szerint két óra alatt 100 mm csapadék hullott. Az ilyen intenzív csapadékoknál a beszivárgás csekély (ráadásul a csapadék a korábbi esőzések miatt telített talajállapotban érkezett a területre), nagy sebességgel, gyors összegyülekezés a jellemző, hirtelen vízszintemelkedés tapasztalható. A fentiek miatt a környező domboldalakról jelentős mennyiségű víz, uszadék, hordalék került a tóba és a csatlakozó mederszakaszokba. A tervezéskor érvényben levő irányelvek szerint 4,85 m³/s-os értékre méretezett árapasztó kapacitását többszörösen meghaladó 16,3 m³/s vízhozam az üzemvízszintet hirtelen megemelte és károsította a létesítményeket. A 137 m hosszú völgyzárógát középső, 50 m-es szakaszán az átbukó 10 – 20 cm-es víz a kavicsolt töltéskoronát és a mentett oldali füvesített rézsűt megbontotta, illetve jelentősen károsította az

árapasztó műtárgy burkolatát, és a környező rézsűfelületeket.

A létesítmények helyreállítási terveit a SOLVEX Kft. készítette el, melynél lényeges szempont volt egy új vészárpasztó műtárgy kialakítása annak érdekében, hogy a meglévő árapasztóval együttesen rendelkezzen olyan vízmésző kapacitással, mely megfelel az aktuális OVf árvízszámítási segédlet szerint számított, közel 20 m³/s kapacitásnak.

Ezen túlmenően felmérték a közel 50 éve üzemelő tóban lerakódott iszaptömeget, és előirányzásra került annak a lehető legnagyobb mértékben történő eltávolítása, különös tekintettel a korábbi években előforduló vízminőség problémákra.

Az önkormányzatnak mintegy 70 millió forint állami támogatással és 20 millió forint önerőből sikerült a helyreállítási munkákat megvalósítania.



Iszapeltávolítás a mederből



Az iszapeltávolítás nehézségei

A káreseményt követő bejárások alkalmával a tó melletti területen nagyszámú értékes tőzegpáfrány állomány került felfedezésre, emiatt a kitermelt iszap nem a tó közvetlen közelébe, hanem az önkormányzat által kijelölt távolabbi területre került elhelyezésre. A kiviteli munkák

közül a legkritikusabb a felázott tömederből történő iszapkitermelés és elszállítás volt. Az önkormányzat által ünnepélyes keretek között 2019. június 15-én megnyitott felújított Vadása-tónak nem csak a fürdőzők és kirándulók örülhettek, hanem a horgászok is, mivel a

Sporthorgász Egyesületek Vas Megyei Szövetsége a nyitó ünnepséggel egy időben 1 000 kilogramm pontyot telepített a halállomány pótlására.



Megbontott töltéstart

KÖZLEKEDÉSI LÉTESÍTMÉNYEK LEGJEI KÍNÁBAN

Szabó Eszter

Kína az utóbbi 20 évben óriásit fejlődött, és ezt személyesen is látni fantasztikus élmény volt számomra. A Közlekedéstudományi Egyesület május 13-a és 22-e között Peking-Xian-Sanghaj körutazást szervezett olyan szakmai programokkal, mint a 2011 júniusában átadott szuperexpresszsal való közlekedés, a Xian vasútállomás megtekintése, a Sanghaj Yangshan kikötő meglátogatása, és nem utolsósorban a 431 km/órával száguldó egyedülálló mágnesvasút kipróbálása.

Szuperexpressz

Kínában található a világ leghosszabb, üzemelő nagysebességű vasúthálózata. A nagysebességű vasút olyan személyszállítási ágazatot jelent, ahol a vasúti forgalom menetsebessége 200-320 km/h, attól függően, hogy a pálya felújított vagy új építésű. A nagysebességű vonalak kiépítése a következő fokozatokra osztható:

- Meglevő vonalak 200–250 km/h-es legnagyobb sebességre történő kiépítése, melyeken vegyes vasútüzem folyik.
- Új építésű, 250 km/h legnagyobb sebességre alkalmas vonalak építése, melyeken ugyan a nagysebességű forgalomnak elsőbbsége van, azokat bizonyos korlátozásokkal teherforgalomra is használják.



A vasúti forgalom menetsebessége 200-320 km/h



xxxx yyysy



Sanghaj Yangshan kikötő



Szuperexpressz

A vasútállomáson szigorú szabályok vannak, így már a területre is csak a reptéri ellenőrzéshez hasonló átvizsgálás után lehet bejutni. A poggyászok, csomagok és a ruházat átvizsgálása mellett az útlevél és arcfelismerős kamera is a biztonságot szolgálja. Ezen szigorú ellenőrzések után sem tud az ember egyből a vasúti szerelvényekhez menni, mivel az indulás előtt csak 30 perccel korábban nyitják ki az állomás területén található kapukat, ahol a menetjegyek ellenőrzése történik. Ezek kapacitása 80 utas/perc. Nagyon népszerű Kínában a jegyek online foglalása, amelyeket a vasútállomáson működő 80 darab automatánál tudnak átvenni az utazók. Kínában a kedvezményes jegy nem életkorhoz, foglalkozáshoz, hanem magassághoz kötött:

- 1,2 m alatt ingyenes a közlekedés
 - 1,2 – 1,5 m közötti magasság esetén 50 százalék kedvezmény
 - 1,5 m felett teljes árat kell fizetni
- A szuperexpressz a Xiánt is érintő vonalakon 308 km/h-val közlekedik, pedig alkalmas lenne a 380 km/h sebességre is, azonban a környezetvédők nem engedik a közlekedés okozta nagy zajhatás miatt a nagyobb sebességgel való közlekedést.

Lebegő mágnesvasút – Maglev

A Maglev vasút olyan vasúti rendszer, amelynél a járművek pályán tartását és hajtását a hagyományos kerekek helyett mágneses mező végzi a mágneses levitáció segítségével. A sze-

relvény és a pálya alján lévő elektromágnesek azonos mágneses pólusúak, így taszítják egymást, ezáltal lebeg a vonat a pálya felett kb. 1 cm magasságban. A Maglev vonat részére teljesen különálló pályát kell építeni, amit semmi sem keresztelhet. A vonal természetesen magasvezetősű, a felépítményt 6-10 méter magas betonpillérekre építették. Jelenleg Sanghajban üzemel az egyetlen közforgalmú Maglev vasút Sanghaj-Putung Nemzetközi Reptér és a belváros között. A vonat 431 km/h csúcsebességet ér, így a 30,5 kilométeres távolságot 8 perc alatt lehet megtenni vele.

Sanghaj Yangshan kikötő

A világ tíz legnagyobb mélytengeri konténer-szállító kikötője közül hét Kínában van. 2010



A Xian-i vasútállomáson lévő menetrend-kijelző és váró



Tonghaj-híd



Lebegő mágnesvasút

óta Sanghaj Yangshan kikötő a világ legforgalmasabb és legnagyobb mélytengeri konténer kikötője. Teljesen automatizált, operátor és bejelentkezés nélküli terminálként működik. A kikötő helyén korábban óceán volt 66 kis szigettel, amiket feltöltöttek és összeépítettek, így most már a szárazföldre tartozik a terület, amely 2,23 millió négyzetméter felületen helyezkedik el és a partszakaszból 2350 métert foglal el. A kikötőhöz egy 32 km hosszú, 6400 pilléren álló, hatsávós „S” alakú híd vezet, amely a 12-es erősségű földrengést is kibírja. Az óceán szintje alatti legmélyebb pillér hossza 140 méter. A híd előregyártott fémváza Sanghajban készült, amelyet szabadszereléssel építettek össze. A híd alsó részén kis hálófülkéket alakítottak ki, ahol aludhattak az éppen pihenő munkások, mivel folyamatosan építették a hidat. A kikötő területére kizárólag a teherszállító kamion mehet be. A szállított 14 m hosszú konténerek maximum 65 tonna súlyúak lehetnek, amelyeket bakdaruk segítségével raknak a hajókra. A helyi idegenvezetőnkől megtudtuk, hogy azt itt lévő fő emelő szerkezetek közül a legmagasabb 80 m és 65 métert tud mozogni. Egy hajó 400 m hosszú, melyet 6 óra alatt tudnak megpakolni, és egyszerre 14 hajó megrakódását tudják elvégezni. Közlekedési szakemberként meghatározó élmény volt a gazdag szakmai program, a fényképek közel sem tudják azt az élményt visszaadni, amelyet személyesen átélt ott az ember mérnökként.

A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA

Szabó Eszter

Idén immár ötödik alkalommal vehettek részt az érdeklődők különböző közlekedésbiztonsági programokon országsszerte a közlekedési kultúra napja alkalmából. A Vas Megyei Mérnöki Kamara közlekedési szakcsoportja a Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Területi Szervezetével együttműködve rendezvénysorozattal csatlakozott az országos eseményhez, amelynek ezévi szlogenje: „Legyünk társak a közlekedésben, a közlekedésért, úton, vízen, sínen, levegőben”. A május 11-ére meghirdetett nap alapvető célja az volt, hogy felhívja a figyelmet a kulturált közlekedésre.



A Mustra előadói: Siska Tamás, dr. Tiborcz János, Tóth Tibor, Lukács György

A Fő téri rendezvényen a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottságával együtt a gyermekek számára játékos feladatokkal hívtuk fel a figyelmet a közle-

kedésbiztonság, ezen belül is a biztonságos kerékpározás fontosságára. A szervezők a kerékpározni szerető gyerekek számára akadálypályát állítottak fel, ahol segítséggel, – az

ügyesebbek segítség nélkül – végig tudtak menni. A MÁV Zrt. Szombathelyi Területi Vagyonbiztonsági Szervezete játékos kvíz kérdéssorral mutatta be vasúton való utazás, a



A Közlekedési Kultúra Napja: biciklis akadálypálya a Fő téren

vasúti közlekedéssel kapcsolatos veszélyeket. A Vas Megyei Mérnöki Kamara közlekedési szakcsoportja a Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Területi Szervezetével együttműködve pedig a közlekedési szabályok fontosságát hangsúlyozó színezővel, kiadványokkal, puzzle-val, közlekedésbiztonsági ajándéktárgyakkal készült a gyerekek és a szülők számára egyaránt, azzal a nem titkolt céllal, hogy közlekedési szabályok, a kulturált közlekedés megtanulása odahaza a családban, a gyermek minél kisebb korában kezdődjön el. A Közlekedési Kultúra Napjához kapcsolódott a Mustra májusi programja is, két előadást hallgathattak meg az érdeklődők. Dr. Tiborcz János rendőr dandártábornok, rendőrségi főtanácsos, Vas Megyei rendőr-főkapitány megyénk közlekedésbiztonsági helyzetéről tartott érdekesítő előadást. Forgalmobiztonsági szakemberként jó volt hallani, hogy az M86 autópályán alacsony a balesetek száma. Elhangzott, hogy sajnálatos módon idén a halálos balesetek száma növekedett, de ennek ellenére a megye közlekedésbiztonsági helyzete jó. Kiemelte, hogy a leggyakoribb baleseti okok között szerepel a gyorsajtás, illetve a vezetés közbeni telefon használata.

Siska Tamás okl. munka-szakpszichológus „Hova rohanunk?” címmel tartott előadást. Előadónk bemutatta, hogy a gépjárművezető a közlekedésben elsősorban a korábbi tapasztalatai alapján sémákat raktároz el, és ezen sémák felismerése alapján közlekedik. (Pl. az autópálya felhajtó ágán gyorsabban közlekedhetünk, mert gyorsító sáv fogad bennünket, amely segít a forgalomba való gyors bekapcsolódásához.) Előadásában rávilágított, hogy miért egyre több a szabálytalan közlekedő hazánkban. A szabálykövető magatartás pillanatnyilag hátrányosnak is tűnhet, mivel azt, ha sikeresen végre lehet hajtani, az azzal járó balesetmentes közlekedést természetes állapotként fogja fel a gépjárművezető. A „folyamatos” rendőri jelenlét hiánya miatt a szabályszegő magatartás, mint pl. a gyorsajtások, a szabálytalan előzések viszonylag ritkán járnak hátrányos következményekkel, büntetéssel. A szabálykövető magatartás az egyén számára látszólag hátrányt jelent a szabálytalankodóval szemben, de a közlekedési üzem veszélyes volta, a forgalm nagyság ugrásszerű növekedése, a közösségi érdek, mind-mind hangsúlyosan követelik a szabályok betartásának szükségességét. A kulturált, szabálykövető magatartás az egyik, de meghatározó eszköze a forgalom megfelelő tempójú, biztonságos lefolyásának.

Meglepő és megdöbbentő volt hallani, és a kísérletben részt vevőkről készített videón látni, hogy még a kihangosítóval történő telefonálás is mennyire elvonja a járművezetéstől a figyelmet, milyen nagy mértékben beszűkíti a járművezető látóterét.



Vasútbiztonsági kvízzjáték



Mustra Vas megye közlekedésbiztonsági helyzetéről



KRESZ-tábla kirakójáték óvodásoknak

LAKOSSÁGI BEJÁRÁS A DOZMATI TÁROZÓN

dr. Engi Zsuzsanna
Némethné Palotás Erzsébet

Ősszel fejeződik be a Dozmati-tározó építése, amellyel megvalósul Szombathely térségének árvízvédelmi biztonsága.

Egy április végi délutánon a Dozmati tározó építési területére, lakossági bejárásra invitálta a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság a környékbeli lakosokat és mindazokat, akiket érdekel, hogyan oldódik majd meg Bucsú, Torony, Dozmat, Sé, Szombathely és az alatta levő települések teljes körű árvízvédelme.

Lukácsháza térségében már sikeresen üzemel az érkező árvizek visszatartásával a Lukácsházi tározó, amely a Gyöngyös-patakon érkező árhullámokat csillapítja, és tározza be időszakosan, majd engedi tovább a gencsapáti árapasztó irányába a csökkentett vízhozamot. A Dozmati tározó szolgál majd az Arany-patakon érkező árhullámok csillapítására, a két tározó egyidejű árvízi üzemelése biztosítja Szombathely és az alatta levő települések teljes körű védelmét.

2016-ig kellett várni arra, hogy végül a pénzügyi források megnyíljanak. Az Európai Unió támogatásával 2 milliárd 36 millió forint rá-

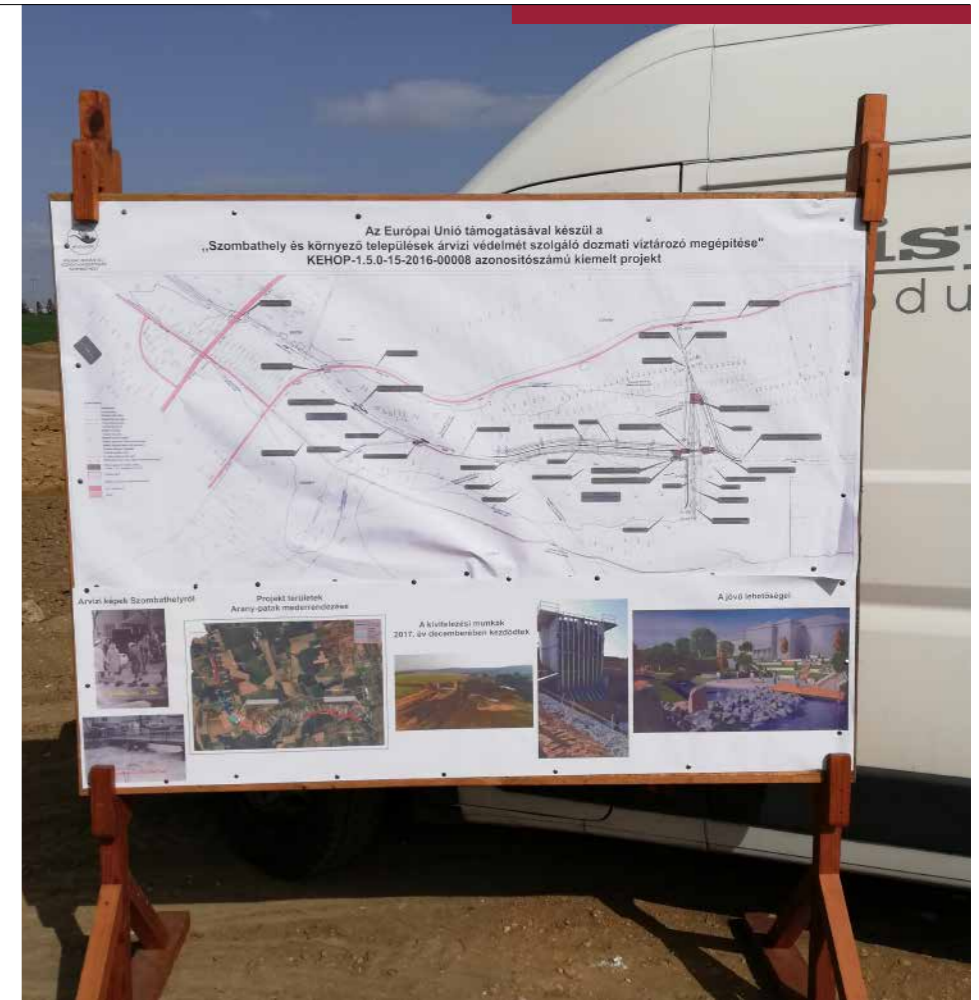
fordítással, KEHOP program keretében valósul meg a fejlesztés.

A Dozmati tározó 421 m hosszú völgyzárógátja Dozmat község nyugati belterületi határa felett, az Arany-patakon épül. Legmagasabb pontja megközelíti a 8 métert. A tározótér 44,1 hektáron mintegy 1,13 millió m³ árvíz befogadására alkalmas. A zsilipablák szűkítésével az alvíz felé 21,5 m³/s vízmenyiség kerül továbbvezetésre. A völgyzárógát építéséhez a tározótérben feltárt anyagnyerőhelyen kerül kialakításra egy 7,2 hektár alapterületű állandó vízü tározórész. Az új vizes-nedves élőhely kiemelt szerepet kap

a természeti értékek megismertetésében, bemutatásában, és általa lehetővé válik a szombathelyi Csónakázó tó vízpótlásának javítása. A projekt részeként a lefolyási viszonyok javítása érdekében az Arany-patak szakaszos mederrendezésére is sor került, így a meder alkalmassá vált a szabályozott vízhozamok levezetésére.

A lakossági bejárason a vízügyi igazgatóság szakemberei bemutatták a megjelenteknek az épülő létesítményeket, válaszoltak az érdeklődők által feltett kérdésekre. Elmondták, hogy a kivitelezési munkák 2017 év decemberében kezdődtek el. A mederrendezés 5,8 km hosszú szakaszon elkészült. A fenéklépcsők ökológiai átjárhatóságának kialakítása és a hídbiztosítók kiépítése folyamatban van.

A völgyzáró gátban megépítésre került egy vasbeton szerkezetű leeresztő műtárgy. A műtárgy megközelíthetősége érdekében bejáró híd épül. Az állandó vízü tó üzemvíz-szintjének szabályozására, leürítésére szolgáló műtárgyak elkészültek. A vízutánpótlás biztosítása érdekében az Arany-patakon duzzasztó bukó épül. A vízrajzi létesítmények kiépítése, és távjelző rendszerbe történő beintegrálását a projekt befejezéséig elvégzik. A Dozmati tározó építésének várható befejezése 2019 harmadik negyedévé. (Átadás után szakmai cikkben számolunk be a részletekről az őszi lapszámban.)



Projekt terület



Lakossági bejárson, polgármesteri tájékoztató



Árvízszint szabályzó leeresztő műtárgy



Leeresztő műtárgy alvízi oldal



A lakossági bejárásn a vízügyi igazgatóság szakemberei bemutatták a megjelenteknek az épülő létesítményeket



421m hosszú völgyzárógát kivitelezése



Építési terület

MEGÚJUL A JÁKI TEMPLOM

Pais Szilvia

2 milliárd forintból 3 év alatt újítták fel Magyarország egyik legfontosabb, monumentális, román kori bazilikáját.

A jáki templomról sokan tudják, hogy a román stílusú építészet kiemelkedő alkotása, amely nem csak Vas megye, hanem az egész ország egyik legfontosabb épített öröksége. Stílusjegyei alapján építése az 1220 körüli évekre tehető, 1256-ban szentelték fel, Szent György tiszteletére. A templom építtetője Jáki Nagy Márton volt, aki hatalmas birtokkal rendelkezett ezen vidéken. A templomot a Szent György dombra építették. A templom utolsó nagyobb átépítése 1896 és 1904 között Schulek Frigyes tervei alapján történt. Akkor a tornyait visszabontották, és a leírás szerint az azóta lecsatolt magyar területről, Szentmargitbányáról (Burgenland) 200 vagon követ hoztak a restauráláshoz. Ezért látszanak újszerűbbnek ezek a tornyok, mint az alsó traktus.

Tizenhét éve a templomkertben jelentősebb ásatások folytak, akkor 900 halottat emeltek ki, ugyanis egészen Mária Terézia rendeletéig ide, a templomkertbe temetkeztek a jákiak. Árpád-kori apátsági templom homlokzati részét 2013-ban 150 millió forintos állami támogatással részben felújították, az akkori munkákat kívánják most folytatni.

Sarkadi Márton okleveles építészmérnököt, a projekt szakmai koordinátorát kérdeztük a részletekről.

– Megkezdődtek a restaurátori vizsgálatok és falkutatási munkák. A templombelsőben a korábbi években restaurálási munkák nem folytak, lényegében az 1904-ben befejezett, úgynevezett "nagy helyreállítás" eredményét láthatjuk. Egy kivételt érdemes említeni: a déli toronyalj és a főszentély freskóit az 1930-as évek végén restaurálták. Természetesen az eltelt évtizedek során óhatatlanul porlerakódás, koszolódás következett be a magasabban fekvő, nem takarítható felületeken.

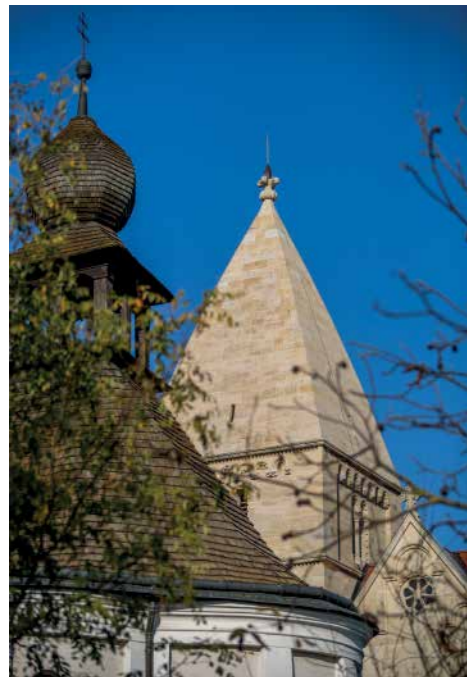
Kutatási munkák is csak korlátozottan folytak eddig: D. Mezey Alice művészettörténész és

Rády Ferenc restaurátor végzett szondázó kutatást a díszítőfestések megismerése érdekében. A templombelső ugyanis sokkal színesebb volt egykor. A tagozatokat, pillérfőket több ízben is dekorálták. Az az idea, hogy a középkori templomot puritán, nyers kőfelületek jellemzik — csak a mi tudatunkban él. Hajdan élő, színes környezet vette körül a templomot használó szerzeteseket. A támfal sajnos rendkívül kritikus állapotba került. A talajerózió lemosta a domboldal felső rétegeit, ezért az egykori alapozás csaknem a felszínre került, ezért az egyik legsürgősebb feladat ezt rendbe tenni.

Össze kell hangolnunk a templom alapvető szakrális jellegét, liturgikus funkcióját a turisztikai látványosságként betöltött szerepével. Hitéleti használata nem szenvedhet csorbát, nem szorulhat háttérbe. A turistaforgalmat kell olyan módon irányítani, hogy ne váljon zavaróvá, ugyanakkor az ide érkező látogatók számára jó élmény legyen a jáki program, amely szellemi, lelki felfrissülést, érdekes ismereteket ad. Gondolnunk kell arra, hogy rendkívül széles az érdeklődők tábora: kor és elméleti ismeretek



Magyarország egyik legfontosabb román kori bazilikája



Burgenlandi kövek a tornyon



A freskókat az 1930-as évek végén restaurálták utoljára

tekintetében is nagyon heterogén. Iskoláscsoportok és nyugdíjas társasutazások résztvevői, laikus érdeklődők és tudományos kutatók egyaránt érkeznek.

Az egyik legfontosabb muzeológiai attrakció, hogy visszakerülnek Jákra az eredeti főkapu szobrai. A kapuszobrokról az 1990-es évek elején készült másolatok — amelyek ma az épületen beépítve láthatók — nem vizsgálhatók megfelelő közelségből ahhoz, hogy igazán jól megfigyelhetők legyenek, márpedig a hazai román kori szobrászat fő műveiként sokkal jobb elérhetőséget érdemelnek. Páratlanul érdekes, izgalmas helyzetet teremt, hogy az eredeti szobrokat a helyszínen állíthatjuk ki, nem az épület összefüggésében, mintegy épületalkatrészként, hanem műtárgyként. Ugyanakkor mégis együtt lesznek láthatók az épülettel, eredeti környezetükkel. – tájékoztatott Sarkadi Márton.

(Forrás: Sokszinuvidek.24.hu)



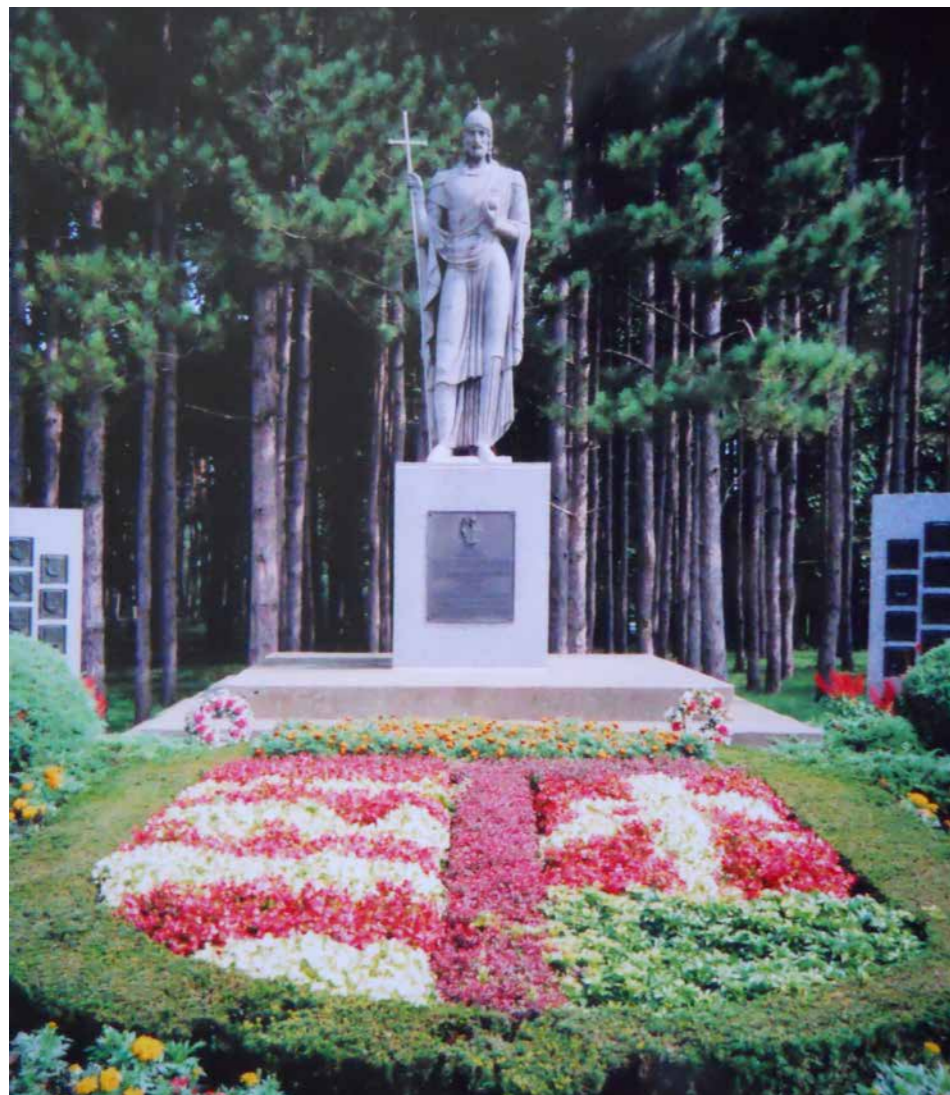
Ják

Apátsági templom

VILÁGKIÁLLÍTÁS - 1939. NEW YORK

Balogh Péter

80 évvel ezelőtt, 1939. április 30-án nyitották meg New York-ban sorrendben a 31. világkiállítást. Maga a világkiállítás gondolata az ipari forradalom „terméke”. Az ötlet a 19. század vezető ipari államából, Angliából származik, ahol neves közéleti és üzleti személyiségek kezdeményezésére 1851-ben rendezték meg az elsőt a londoni Hyde-parkban. A cél az volt, hogy az egyes nemzetek mutassák be a tudomány, a technika és a művészet terén elért eredményeiket, s ezek mintegy összegződve láttassák, hol tart az emberi civilizáció. Az elhíresült Paxton-féle Kristálypalotában tartott seregszemle sikeresnek bizonyult, és hagyományt teremtett, így a következő évtizedekben a világkiállítások a „leg”-ek bemutatóivá váltak.



Szent István szobor ma Youngstown-ban

Nem volt ez másképpen az 1939-ben New York-ban megrendezett kiállításon sem, amelynek vezérgondolata „a jövő világának felépítése” volt. Az USA kormánya meghívásának 62 ország és nemzetközi szervezet tett eleget, köztük Magyarország is. Sajnos hazánk anyagi lehetőségei korlátozottak voltak, ezért nem tudott önálló pavilont építeni, a „Nemzetek csarnokában” kapott, 500 m²-es területen mutatkozott be. A magyar kiállítás építészeti felelőse Weichinger Károly építész, a Magyar Kir. Ipariskola tanára volt, akit egyébként a kiállítás bezárásakor más közreműködőkkel együtt New York díszpolgárává avattak.

Jelen írásunk indítékát az adta, hogy a világkiállításnak helyi, azaz vasi vonatkozásai is voltak. Földink, Rumi Rajki István szobrászművész, közel 3,5 m-es Szent István szobra fogadta a látogatókat a magyar kiállítás főbejáratánál. Ez volt az első alumíniumszobor hazánkban, és nagy sikert aratott. A 3,0 m magasságban kinyúló konzolon álló egynézetű alkotás méltóságot és nyugalmat sugárzott, s archaikus megformálásával jól szimbolizálta az ezeréves magyar államot, olyannyira, hogy a kiállítási kalauz címlapjára is felkerült a két amerikai jelkép, a 210 m magas gúla és 55 m átmérőjű gömb mellé.



A magyar pavilon bejárata, oldalon a szoborral

A másik érdekessége a neves eseménynek, hogy ezidőtájt utazott ki Heigl László dr. A szombathelyi kötődésű tanár és hegedűművész, hogy a kinti magyar közösségeknek előadásokat tartson. Természetesen a világkiállítást is megtekintette, s alig tudott betelni a látottakkal. Útjáról rendszeresen írt beszámolókat a helyi Vasvármegye című lapnak, így a kiállításról is, méltatva többek közt Rumi Rajki szobrát: „a magyar pavilon előtt vasi ember dicsőségét hirdeti Szent István szobra, Rumi Rajki István pompás alkotása. Egyike a legjobb műveinek. Van benne fantázia és nagyvonalúság.”

Megjegyzésre érdemes, hogy a magyar pavilonban az ipar és mezőgazdaságról szóló pannót az a Kontuly Béla festette, aki a helyi szeminárium új kápolnájában a Szt. Márton életét ábrázoló freskót készítette 1942-ben.

Végül érdemes szólni a Szent István szobor utóéletéről is. A világkiállítás 1940-ben bezárt. Ekkor már háborús idők jártak, ráadásul az USA és hazánk is hadban állt 1941-től, így a szobor nem került vissza, pedig Z. Tóth János városi főmérnök a Szent István parkban szeretne volna felállítani. Valamikor az 1940-es évek végén elárverezték, és szerencsére, egy kinti magyar, Szobonya Lajos megvásárolta, és az Ohio állambeli Youngstown-ban működő magyar ferences misszióknak ajándékozta. Ott, mint emlékművet avatták fel 1960-ban más magyar vonatkozású (pl. '56-os) alkotások társaságában egy szép parkban a kolostor mellett. Azóta magyar zarándokhely. Reinkarnációja Szombathelyen a Szent István parkban áll Tornay E. András és Heckenast János alkotásaként.



Weichinger Károly (1893-1982.)



A Szent István szobor gipszmodellje

KAMARAI VILLÁMLÁTOGATÁS A KIS-BALATON TÉRSÉGBEN

Nádor István

Idén hazai környezetbe tett szakmai kirándulást a Vas Megyei Mérnöki Kamara. Örömmel tapasztaltuk, hogy nemcsak a tavaly meglátogatott svájci havasok, de az Alsó-Zalavölgybe is teltházassal busszal indultunk május 11-én reggel az Iseum Tours harcedzett autóbusszával. (Külön meglepetés volt, hogy a 45 személyes buszt női sofőr vezette. Ritkaság!) Bár a kirándulás témakörei elsősorban a vízgazdálkodást érintették, a résztvevők a mérnöki szakma szinte teljes spektrumát képviselték. Volt a buszon például vizes mérnök, környezetvédelmi mérnök, geodéta, statikus, villasmérnök.

Első megállónk Zalakaroson, az Európa-hírű gyógyfürdőnél volt, ahol a Szabau Kft. építésvezetőjének kalauzolásában bejártuk a központi fürdőépület felújítási munkáinak helyszíneit. A munkák során megújulnak a betonszerkezetek, a medencetér korszerű, új burkolatot kap, s a legmodernebb technológiák beépítésével korszerűsödik az épületgépészeti rendszer, a fűtés, a szellőztetés, a klimatizálás. A kivitelezési munkák hajráját láthattuk, hiszen a nyári szezonban már vendégeket fogad a megújult komplexum. A fürdőváros(ka) után egy kis zalai zsákfaluba, Zalamerenyére vezetett utunk. Itt a nemrég még romhalmazzal vízimalmot látogattuk meg, melyet még a pálos rend telepített az Oroszto-

nyi-patakra. A vízimalom első említése az 1400-as évekből származik, az Örményesi Pálos Kolostor birtokában állt. A pálos rend feloszlása után a veszprémi érsek tulajdona, majd 1888-tól magántulajdon. Utolsó régi tulajdonosa Zsohár Gyula volt. 1960-ban megszűnt az őrlés. A rendszerváltás utáni új tulajdonos, Szabadics Attila mutatta be nekünk a létesítményt. Ő a régi tervek alapján felújíttatta a malmot, és az turisztikai látványossággént újra működik. A Zalamerenye és Zalakaros határán álló vízimalom teljes körű felújítása 2015 augusztusában fejeződött be, a felújítás során az 1903. évi állapotot állították helyre. Két felülcsapott vízkerék, hengerek, sziták, malomkőjárat a főbb elemek. Erdélyi ácsmesterek keze munkáját dicséri a gyönyörű



Panoráma fentről



Érdeklődő, mérnök hallgatóság

faszerkezet, forog-mozog-zörög minden, és a végén kihullik a megörölt liszt. Ráadásul van egy különlegessége is ennek a vízimalomnak. Ha a tulaj jó gombot nyom meg, akkor a malomban kiváló pálinka keletkezik! No, persze ezt nem a malom, hanem az épületben rejlő aromatornyos pálinkafőző egység gyártja, különleges gyümölcsökből, különleges minőségben. Mi is elvégeztük a minőségellenőrzést, és a termék I. osztályú minősítést kapott tőlünk. (Erre is, meg arra is irigykedtünk, látogatásunk után három héttel például Hobó zenélt a malom teraszán.) Nagy élmény volt, jó látni hazánk ilyen rejtett értékeit. Nehezen váltunk el a gyönyörű környezetben fekvő gyönyörű vízimalomtól, de várt bennünket a csodaszép Kis-Balaton Vízvédelmi Rendszer. Először vendéglátónk, a vízvédelmi rendszert üzemeltető Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság vezetője, kamarai mérnöktársunk Gaál Róbert üdvözölte a csapatot a Kis-Balaton bemutatóházban. Ezt követően

Kusztor László szakaszmérnök avatta be az avatlatlanokat a Kis-Balaton építésének és működésének rejtelseibe. A vízvédelmi rendszer elsődleges célja a Balaton vízminőségének megóvása, a magyar tengert tápláló Zala vízének megtisztítása. Ha valaki ma legnagyobb tavunkban fürdik, vagy a híradásokat hallgatja, igazolhatja a vízügyes kollégák állításait a vízvédelem jó működéséről, hiszen a Balaton vize valóban kitűnő minőségű. Az előadások zárásaként alelnökünk, Déri Lajos hangulatos és kedves előadással avatott be minket az ő kis-balatoni emlékeibe. Volt mit megosztania velünk, hiszen az ő szakmai pályafutásában kiemelkedő szerepe volt a vízvédelmi rendszer létesítményei építésének. Különleges alapozási munkákról, a tözrege építkezés nehézségeiről, távközlés-távjelzés feladatairól, szivattyútelepi gépészetről, zsilipek összehangolt működtetéséről, labor munkákról egyaránt szó került az előadásokban. A színvonalas prezentációk után, komoly mér-

nökökhöz illően, Szimandel Dezső tagtársunk vezényletében a terepen is megtekintettük a vízvédelmi rendszer létesítményeinek, műtárgyainak jelentős részét. A sokszínű program végén talán nem véletlenül mondta egy statikus mérnöktársunk e sorok írójának: „Te Pista! Én eddig nem is gondoltam, hogy a vízgazdálkodás ilyen összetett feladat!” Mit is válaszolhattam volna mást: „Látod Csaba, már megérte eljönni!” Rábólintott. Aztán kis csónakázás a Pogányvár (külföldiül Falkland) szigetre, ott vízügyes barátaink jóvoltából néhány falat étel (nem müzli), néhány pohár ital (nem kóla) mellett már igazán kötetlenül folytattuk a szakmai eszmecsere-t. De tényleg! Én persze elfogult vagyok a meglátogatott térséggel, és hiszem, mindenki új ismeretekkel és élményekkel tele tért haza. Remélem, a tanulmányi kiránduláson résztvevő mérnöktársaim is az Alsó-Zalavölgy, a Kis-Balaton szerelmesei lettek!

25 ÉVES A DUNA VÉDELMI EGYEZMÉNY

Dr. Engi Zsuzsanna

A Duna védelmére és fenntartható használatára irányuló egyezményt, közismert nevén a Duna Védelmi Egyezményt, 1994. június 29-én Szófiában írta alá 13 Duna menti ország. Az egyezmény keretét biztosít a vízgazdálkodási tárgyú együttműködéshez, és segíti az érintetteket abban, hogy intézkedésekkel csökkentsék, illetve megelőzzék a kedvezőtlen környezeti hatásokat.



Linz, 2019 tavasza



Dévény, 2019 tavasza

Néhány adat Európa kék szalagjáról:

- A Duna 2850 kilométert tesz meg Fekete-erdei forrásától a Fekete-tengerig, magyarországi szakasza 417 km hosszú.
- Keresztülfollik Németországon, Ausztrián, Szlovákián, Magyarországon, Horvátországon, Szerbián, Románián, Bulgárián, Ukrajnán és Moldovát is érinti.
- A németországi Rajna–Majna–Duna-csatorna 1992-es megépítése óta részét képezi annak a 3500 km-es transzeurópai vízi útnak, amely Rotterdamtól a Fekete-tenger melletti Sulináig ér.
- Vízgyűjtőterületén 5000 állat - és 2000 növényfaj élőhelyét azonosították.

A Nemzetközi Duna Napot a Duna Védelmi Egyezmény aláírásának 10. évfordulóját követően, 2004-től ünneplik a Duna vízgyűjtő országai. A nemzetközi nap célja, hogy felhívja a figyelmet ennek a csodálatos folyónak a természeti értékeire.

A Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság idei elnöke, Kovács Péter kiemelte, hogy a 25 éves jubileumát ünneplő egyezmény olyan eszközöket adott a Duna vízgyűjtő országainak a kezébe, amelyek segítségével megóvhatják a folyót az eljövendő generációknak. Az idei Nemzetközi Duna Nap szlogenje is erről szól: „Get active for a safer Danube”, vagyis cselekedjünk együtt, és óvjuk meg közösen a Dunát. (Forrás: <http://icpdr.org/main/>, <https://www.vizugy.hu/>)

Tóthné Temesi Kinga

Május 23-án a Gellért Hotelben tartotta a Közlekedéstudományi Egyesület Országos Tisztújító Küldöttközgyűlését.

Elnöknek dr. Fónagy Jánost választotta meg a küldöttgyűlés. Ő immár harmadik ciklusát kezdi az egyesület élén. Ugyancsak nincs változás a főtitkári pozícióban, hiszen továbbra is dr. Tóth János a főtitkár. Az elnökségben Vas me-

gyét három fő képviseli: Tóthné Temesi Kinga főtitkár-helyettesként, Csilléry Béla, valamint Stangl Imre elnökségi tagként vesz részt a szervezet munkájában. Megbízatásuk további négy évre szól.



Három vasi az elnökségben

TÉR ■ a Vas Megyei Mérnöki Kamara lapja ■ Megjelenés: kéthavonta digitálisan ■ Az újságban megjelenő adatok valóságtartalmáért a kiadó nem vállal felelősséget. ■ Főszerkesztő: Gombás Mónika ■ A szerkesztőbizottság elnöke: Tóthné Temesi Kinga ■ A szerkesztőbizottság tagjai: Czup Attila, dr. Engi Zsuzsanna, Horváth Gyula, Vladimir, Nádor István ■ Arculattervezés: Yellow Design ■ Tördelés: Dpix Kft. ■ Hirdetésfelvétel: Vas Megyei Mérnöki Kamara (9700 Szombathely, 11-es Huszár út 40. tel: +36 94 342 120, mobil: +36 70 269 0010, info@vasimmk.hu, titkar@vasimmk.hu) ■ Kiadja: Vas Megyei Mérnöki Kamara ■ Felelős kiadó: Nádor István, a Vas Megyei Mérnöki Kamara elnöke ■ Címlapon: A Közlekedési Kultúra Napja a Fő téren (Nagy Jácint fotója) ■ Hátsó borítón: A magyar pavilonhoz készült kiadvány (Balogh Péter gyűjtése)

Hungarian Pavilion

