

16. ÉVFOLYAM 4. SZÁM
2019. DECEMBER 20.

VASI MÉRNÖK

TER





ÉPÍTETT ÖRÖKSÉGÜNK
**ELKÉSZÜLT A MARÓTVÖLGYI
BELVÍZÖBLÖZET** 4-5

6-7 EZ TÖRTÉNT
JÖVŐKÉP, VAGY RAJZTECHNIKA?

PORTRÉ
GYÜRÜS FERENC 8-9

10-11 EZ TÖRTÉNT
BETEKINTÉS KÍNA KÖZLEKEDÉSÉBE

ÉPÍTETT ÖRÖKSÉGÜNK
SAKMAI NAP ZALAEGERSZEGEN 12-13

14-17 ÉPÍTETT ÖRÖKSÉGÜNK
MEGÚJULT A SPORTLIGET

HÁZUNK TÁJA
ÉPÍTÉSZEK VÁLTOZÓ KORBAN
DÍJAZOTTAK 18-19

20-21 HÁZUNK TÁJA
MEGNYÍLT A VÍZEUM

HÁZUNK TÁJA
VASI MÉRNÖKBÁL 5.0
TÁVKÖZLÉSTECHNIKA-TÖRTÉNETI BEMUTATÓTEREM NYÍLT 22-23

A GYERTYA LÁNGJA ÉGJEN

Nádor István

*Idei év végi soraimat a felejthetetlen
Cserháti Zsuzsa ezredfordulós karácsonyi
dalának refrénével kezdem:
„A gyertya lángja égjen és senki se féljen,
Egy kevés nyugalmat adj nekünk
Istenünk.*

*A gyertya lángja éljen és senki se féljen,
Egy kis boldogságot adj nekünk Istenünk.”*

Igazán ide illő szavak, hiszen megint betlehemek vannak a falvak, városok főterén, a templomokban. Megint a betlehemi ünneptől oly idegen bevásárlási örület van a boltokban, és megint mérik a forralt bort a karácsonyi vásárokon. Vesztüket érezve már megint visongani kezdenek az újévi malacok, megint eltelt egy év. A Karácsony mindig szép, a Szilveszter

mindig vidám, de milyen évünk volt nekünk, mérnököknek?

Vegyes év volt, jó és rossz hírekkel, mint a viccekben, mint az életben általában. A jó hírek: a mérnököknek általában rengeteg munkája volt; jellemzően időben ki is fizették őket; születtek új jogszabályok a szakterületünkre; tagjaink döntő hányadának idén sem kellett messzire menni a kötelező továbbképzésre; a megyei kamarák kezdeményezésére elkezdődött az országos kamara megújítása, és még sorolhatnám. A kapcsolódó rossz hírek: még mindig sok munka elvándorol megyén kívülre (sajnos éppen a jobbák); a mi mérnökeink munkái még mindig jellemzően alvállalkozói pozíciót jelentenek; a rég várt jogszabályok nem mindig úgy, és kamaránk előzetes megkérdezése nélkül születtek meg (pl. az építési engedélyezés és az építkezés végrehajtásának további könnyítése a magán építkezéseknél, építhetőségi jogkör

áttelepítése); nagyon nyögvenyelősen halad a kamarai megújulás, néha ellenszélben.

Szóval tényleg vegyes, de azért itt helyben köszönjük, megvagyunk! Vannak rendezvényeink, kicsit nőtt az aktivitás, de ebben még bőven van tartalék. Jó hír az is, hogy a megyében egyre többször kikérjük szakmai véleményünket koncepcionális tervekről, és a megyeszékhely új vezetőjétől ígéretünk van a helyi mérnökök fokozott bevonására. Persze a puding próbája az evés...

Nemsokára itt a Szilveszter, jön 2020, közeleg a farsang a Vasi Mérnökbál 5.0-ás verziójával. Lapunkban már itt a program, a menü, remélem egyik sem rossz. Várjuk mérnöktársainkat, partnereikkel, barátaikkal együtt. Remélem, sokkal találkozunk a Vasi Mérnökbál 5.0-n. Addig minden mérnök kollégámnak és családjának kívánok áldott, békés Karácsonyt, és nagyon boldog, sikeres Új Esztendőt!



ELKÉSZÜLT A MARÓTVÖLGYI BELVÍZÖBLÖZET

dr. Engi Zsuzsanna-Somogyi Katalin

A Kis-Balaton területén az 1960-as évekig tartó szabályozási munkák következtében a környező berkek vízminőségvédő funkciója megszűnt. A vízgyűjtőn folyó intenzív mezőgazdasági kemizáció, a Balaton-üdülőtér rohamos fejlődése és terjedése, az infrastruktúra hiányosságai a Balatonba jutó vizek minőségének jelentős romlását okozták. A Balaton vízutánpótlásának 45 százaléka a Zalán érkezik az összes terhelés kb. felét kitevő tápanyaggal, hordalékkal együtt a Keszthelyi-öbölbe. 1970-es években készült el a Kis-Balaton védőrendszer koncepcióterve, amely alap gondolata az volt, hogy a hajdan öbölként, illetve mocsárként létezett Zala völgy elárasztásával kialakuló vizes – nádas – mocsaras terület a Zalán és a mellékvízfolyásain érkező tápanyagokat kiülepítse és feldolgozza, így az eutrofizációs folyamatok a Balaton előterében játszódjanak le.



Kis-Balaton



Kis-Balaton



Somogysámsóni övások



Marótvölgyi csatornakotrás



Csőzsilip építése

megvalósítása, amely kiépítése végül EU társfinanszírozással vált lehetségessé.

A projekt fő építési munkái voltak többek között:

- a Marótvölgyi csatorna 2959 m hosszú szakaszának áthelyezése és töltések építése,
- mederelzárások építése zsilipekkel a belvízöblözet vízpótlására, és az onnan történő vízkivezetésre,
- a 3070 m hosszú Somogysámsóni övások kiépítése,
- ideiglenes szivattyúállással ellátott csőzsilip kialakítása.

A Főnyedi szivattyútelep korszerűsítése és felújítása kiterjedt a gépészeti berendezésekre, a meglévő gerebre, a meglévő belvíz és szivárgó víz szivattyúkra, villamos berendezésekre, valamint az acélszerkezetekre. Új korszerűbb szivattyúk kerültek beépítésre, amelyek közül a 3 db nagy szivattyúnak továbbra is a belvizek átemelése a feladata, míg a 2 darab kisebb szivattyú a szivárgó vizek átemelését végzi. Az eltelt idő alatt a Kis-Balaton területén jelentős vizes élőhely alakult ki, 1986-ban az addig 1400 hektáros védett terület nagysága 14700

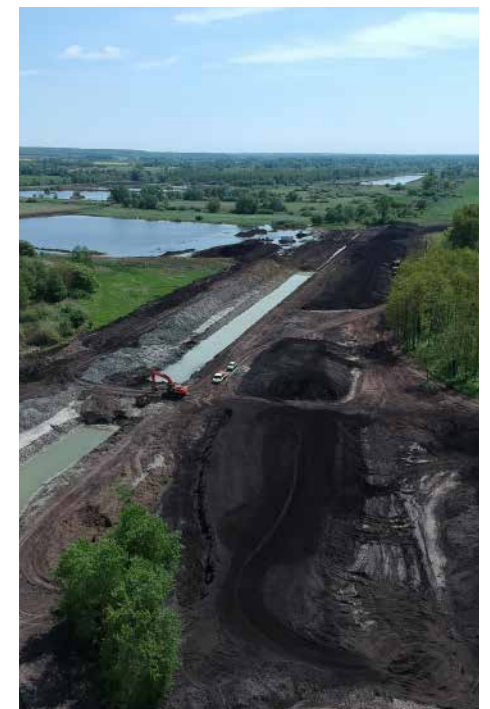
hektárossá nőtt. A Ramsari Egyezmény hatálya alá tartozó Kis-Balaton élővilágában sok a védett és fokozottan védett növény és állatfaj. Az érkező vízmennyiség a rendszer üzemeltetése során megosztható a természetvédelmi igényeknek és a vízjárásnak megfelelően. Az így kialakuló változó vízszintű, vízi növényzettel borított vizes élőhely megközelíti az eredeti természetes állapotot. A Vízvédelmi Rendszer egyes részei külön-külön kezelhetők a természetvédelmi, vízminőségvédelmi, és árvíz-mentesítési szempontoknak megfelelően.



Főnyedi szivattyútelep



Somogysámsóni övások



A Marótvölgyi csatorna

JÖVŐKÉP, VAGY RAJZTECHNIKA?

Tóthné Temesi Kinga

Vas megye területrendezési tervének szakmai egyeztetésére hívta a közelmúltban Vas megye főépítse a Vas Megyei Mérnöki Kamarát, a Vas Megyei Építész Kamarát, a települési főépítészeket, településtervezőket a Megyeháza Dísztermébe.



Vas megye



2015-ben elkészült a Nádasd-Hegyhátsál-Katafa közös elkerülő út



A megépült dozmati tározó

tatások nem helyben születnek. Talán így fordulhatott elő, hogy – csak két példát kiragadva – a szöveges munkarészben többek között a már 2015-ben átadott Nádasd-Hegyhátsál-Katafa közös elkerülő út még csak terveztként szerepel, vagy a dozmati víztározó meg sem jelenik a tervben.

Változott néhány szabályozási előírás illetve fogalom, új lehetőségeket adhat a megyei területfejlesztési terv egyedileg meghatározott övezetekre vonatkozóan. A tervezők tettek

is javaslatot például innovációs-technológiai fejlesztés támogatott célterületének övezetére négy város esetében, a véleményezők azonban nem értékék a kiválasztási szempontokat, és hiányolták további városok kijelölését is.

Több település vonatkozásában felmerült, hogy nincs összhang a települési szerkezeti terv és a megyei terv között. Hogyan fognak beépülni a településszerkezeti tervi elemek a megyei tervbe? – számos kérdés vetődött fel az egyeztetésen. A tervezők várnak minden

hasznos információt ahhoz, hogy a közgyűlés elé, illetve a közigazgatási egyeztetésre már megalapozott terv kerülhessen.

A jelenlévők túlfűtöttségét nagymértékben meghatározta az a tény, hogy „a mi bőrünkre megy a vásár! Eddig is segítettünk, és ezért most is segíteni fogunk! A megyei terv tükrözze a jövőképünket, adjon megoldást hiányzó szerkezeti, közlekedési és kulturális kapcsolataink megvalósulására.”

A tervezési folyamat elindult...

„AZ LESZ JÓ VEZETŐ, AKI A BETONKEVERŐ MELLETT KEZD”

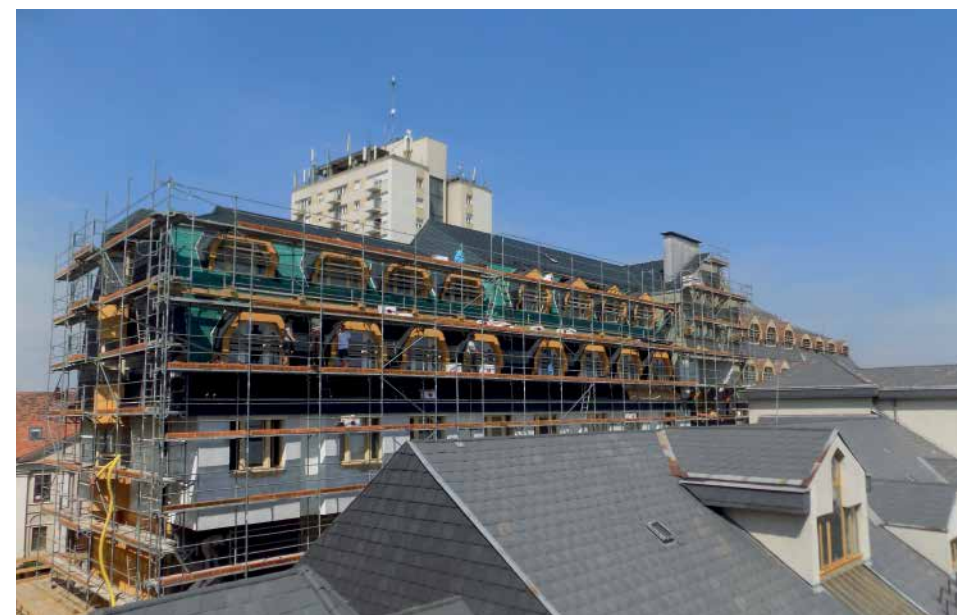
Gombás Mónika

Végigjárta a ranglétrát a beosztott mérnöktől az igazgatói szélig. Számtalan épület tervezésében, kivitelezésében vett részt, mostanság igazságügyi szakértőként dolgozik. Munkája során új technológiák alkalmazására, a dolgozók továbbképzésére, megélhetésének biztosítására törekedett. Gyűrűs Ferenc májusban vette át aranydiplomáját, ez alkalomból tekintettünk vissza az elmúlt ötven évre.

belgyógyászati tömbje, a Hunyadi úti lakótelep, az APEH székház, az azóta lebontott Haladás stadion, az új lakások Körmenten és Kőszegen. A SZÖVTERV-nél tervezéssel és bonyolítással foglalkoztunk, például a zalakarosi Napfény Üdülésszövetkezet első és második ütem tervezésével, bonyolításával. Szociális otthonok rekonstrukciója tervezéstől megvalósulásig. Takarékszövetkezetek és ÁFÉSZ-ek megrendelésére dolgoztunk Celldömölkön, Ikerváron, Alsóságon, Jákon. Ezek rendkívül komplex munkák voltak, az első kapavágástól a szalag átvágásáig teljesen át kellett látni a beruházást. Hogy miként szervezem az építkezést, egyik szakma hogyan követi a másikat, figyelni kellett a gazdálkodásra, hogy az árbevételek függvényében alakítsuk a kifizetéseket, és az emberek foglalkoztatása, megélhetése biztosított legyen.

-Mire törekedett a munkája során?

-Műszaki szempontból arra, hogy a lehető legkorszerűbb anyagokat és technológiákat vezessük be a lehetőségekhez mérten. Hogy biztosítsuk a dolgozóink továbbképzését, mindenki ismerkedjen meg az újdonságokkal. Továbbá arra, hogy a fizikai dolgozók is találják meg a helyüket és a jövőjüket, hiszen akkor tudnak megfelelő intenzitással, hatékonysággal dolgozni.



A TANÉP kivitelezésében megvalósult NAV-székház

gal dolgozni. Jó érzés volt, hogy közreműködhetek egy létesítmény létrehozásában, és az részben a saját elképzeléseim szerint valósul meg. Nagy volt a felelősség, hiszen egy épület 30-50 évig áll, és be kell töltenie a funkcióját. S bár azóta a „kékcsempést” és a stadiont is lebontották, ez nem azért történt, mert nem voltak megfelelően felépítve, hanem időközben mások lettek az igények, elképzelések. Ezt is el kell fogadni.

-Hogyan képezte magát az évek során?

-A diploma után acélszerkezet-építő szakmérnöki képzettséget szereztem. Figyelemmel kísértem a szakfolyóiratokat, továbbképzésekre jártam, ismerkedtem az iparosított technológiákkal. Megszereztem a magántervezői jogosultságot is, a 90-es évek elejétől pedig igazságügyi szakértőként tevékenykedem. Most is ezt csinálom, egyrészt, hogy mozogjon az agyam, legyen feladat, legyen min gondolkodni, másrészt, hogy felhasználjam az elmúlt ötven évben felhalmozott ismeretanyagot és tapasztalatot. Ez a másik oldal, hiszen elrontott kivitelezések sorával találkozom. Folyamatosan képzem magam, figyelem, hol vannak érdekesnek tűnő előadások, ami kapcsolódhat a jelenlegi feladataimhoz. Az építőipari cégek az



Aranydiploma – Ötven éve az építőmérnöki pályán

új anyagokról, technológiákról tartanak tájékoztatókat, ezekre is el szoktam menni.

-Mit gondol, ha most kellene kezdenie a pályát, nehezebb lenne?

-Úgy gondolom, igen. Bár az egyetemen megfelelő elméleti képzést kapnak a hallgatók, gyakorlati tapasztalatot nem tudnak szerezni, miközben a pályakezdő munkavállalóktól elvárás a gyakorlat. Régebben a nagy tervező- és kivitelező vállalatoknál letről kezdtük, fél évig a fizikai munkás közvetlen közelében kellett dolgozni, hogy megismerjük az alapokat. Később az tudott hiteles, jó vezető lenni, aki elsajátította a tudást a betonkeveréstől a szerkezetépítésig. Őt az emberek is jobban becsülték.

-Milyen érzés volt átvenni az aranydiplomát?

-Kettős érzéseim voltak. Egyrészt jó volt visszamenni ötven év távlatából abba az intézménybe, ahol a szakmát megalapoztam, és találkozhattam a régen látott évfolyamtársakkal. Másrészt viszont arra is gondolni kell ilyenkor, hogy az élet jelentős része elmúlt.

-Hogyan kapcsolódik ki a szabadidejében, mi a hobbija?

-Olvasok, rejtvényt fejtek, ezzel tornáztatom az agyam. Van egy nyaralónk Ábrahámhegyen, kora tavasztól késő őszig sok időt töltünk ott. Őt unokám van, akik Budapesten és Balatonkenesén élnek, iskolaidőben ritkábban, de nyaranta sokszor találkozunk. A ház körüli munka is állandó feladatot ad.



Építési hibák – igazságügyi szakértőként ezek nyomába ered



Építési hiba itt is...

BETEKINTÉS KÍNA KÖZLEKEDÉSÉBE

Szabó Eszter

Az előző számban Kína közlekedési létesítményeinek legjeit próbáltam bemutatni, most pedig a hétköznapi közlekedésbe tekinthetünk be egy kicsit. Kína természeti kincsekben és páratlan kulturális örökségekben gazdag ország, az utóbbi időszakban a világ egyik legdinamikusabban fejlődő állama lett. Az európai léptékhez szokott mérnöki szem nem tud betelni a sok mérnöki csodával, kialakítással.

Az 1920-as években nagy éhínség volt az országban, és a szegényebb régiókba az élelmi-szer eljuttatása érdekében a helyi parasztok, mint építő munkások elkezdtek az első nagy utépítési kampányt. Ennek köszönhetően 1935-re 8000 km autópút üzemelt Kínában. Pekingben körgyűrűs úthálózat épült ki, amely jelenleg 5 körgyűrűvel üzemel, és a hatódikat is hamarosan befejezik. Érdeklőség, hogy a 2008-as olimpiára 100 km metró vonalat építettek, azt követő években évente 30 km-rel bővítették a hálózatot. Ezzel ellentétben, Sanghajban magas építész utak épülnek, melyek nem mennek le az

utca szintjére, hanem átszelik teljesen a várost. A magas építésű utak mentén zajvédő falak épülnek egyrészt a lakóházak közelsége miatt, másrészt a város soha sem alszik, itt a nap 24 órájában nagy a forgalom. A magas építésű utak több szintű kereszteződések is jelentenek. A legnagyobb jelenleg üzemelő kereszteződésben 8 szintes, ami egy 20 emeletes ház magasságának felel meg. Sanghajban jelenleg 4,5 millió forintnak megfelelő összeget kell fizetni a gépjármű rendszámért – ez a rendszám adó, amihez képest a gépjármű sokkal olcsóbb. Azon sanghaji lakó, aki ezen összeget kifizeti, az egy egyedi rendszámtáblát kap. Erre azért van szükség, mert hatalmas a forgalom és a szmog, így annak csökkentése érdekében a városba nem közlekedhet más autó, csak amelyek shanghaii rendszámtáblával rendelkeznek. Vidékről jövők a külvárosban hatalmas parkolókat találnak, ahol le kell tenni a kocsijukat, és tömegközlekedéssel jöhetnek csak be a városba. Különleges engedéllyel más autó is bemehet a városba, de ez maximum 1-1 autó (nagyon kevés). A városokat átszelő utak mindenhol több sávossal kialakításúak, ahol rendszerint kiemelt széles középssó elválasztó szigettel vagy valamilyen fizikai akadállyal (kerítés pl.) választják el egymástól az ellenkező forgalmi irányt. Az

országban bármerre közlekedik az ember, azt látja, hogy nagynyomású rendszerrel mossák, tisztítják az utakat, virágokkal, fákkal teszik szebbé a környezetet, melyet folyamatosan gondoznak. Az utépítéssel egyidejűleg már a növénytelepítésről is egyszerre gondoskodnak. Az ország nagyvárosaiban ma már nagy autók vannak, ami egyben státuszszimbólum is. Mindenki autóval akar közlekedni, az emberek letették a bicikliket, riksákat, így magán tulajdonban viszonylag kevés bicikli van jelenleg. A kormány, hogy mentesítse az utakat, és visszaszorítsa a légszennyezést, úgy határozott, hogy fizetős biciklikölcsönző rendszert alakít ki. Kék és sárga színű biciklik vannak – városoként különböző. A bicikliket a városban bárhol fel lehet venni, és bárhol le lehet tenni. Kínában egy úgynevezett We-chet program létezik, ez a helyi facebook/messenger, amihez hozzá kapcsolták az emberek bankszámláját. Ezt a programot használva lehet a biciklikkel közlekedni oly módon, hogy a biciklikben van egy QR kód, azt leolvassák a telefonnal, így a rendszer érzékeli, ki veszi igénybe és megjelenik a kód a telefonon, amivel ki tudja nyitni a bicikli zárját. Amikor végzett, lezárja a bicikli zárat, a rendszer azt érzékeli, és megterheli a bankszámláját 2-4-6 juannal, amennyit használta a biciklit. Félóránként 2 juan a kölcsönzés

ára, ami 80-85 forintot jelent. A tömegközlekedésben is mindenhol bevezették már ezt a fajta QR kódos fizetési rendszert.

Egy kis KRESZ

Kínai közlekedésben hierarhia van, amelynek alján a gyalogos van, a tetején pedig a busz/kamion áll. A közlekedésben szabálygyűjteményt állítottak össze, amelyben jó néhány dolgot meghatároztak. A szabályzatban fogalmazták meg például, hogy a vezetés fizikai próbatétel. Törvény írja elő, hogy aki teherautót akar vezetni, annak legalább 155 cm magasnak kell lennie, személygépkocsi esetében elég a 150 cm.

Az európai ember számára több érdekes, vagy inkább mondható furcsa dolog is rögzítésre került Kínában a szabálygyűjteményben:

- A jogosítvány megszerzéséhez legalább 3 ép ujjnak kell lenni az embernek mind két kézen, a hüvelykujj nélkülözhetetlen.
- Mind a két fülének érzékelni kell a hangvillát, amit kb. fél méterre szóltatnak meg.
- Vörös és zöld színvakságban nem szenvedhet, nem lehet epilepsziás születésétől fogva, nem lehet szívbeteg, illetve nem lehet tériszonya annak, aki jogosítványt szeretne.
- Volt olyan időszak Kínában, amikor tilos volt a reflektor használata. Az esti órákban ma is egyéni a gépjárművek világításának a bekapcsolása, ezért sokszor előfordul, hogy világítás nélkül közlekednek este. Amikor lehetett reflektort használni az országban, akkor meg a gépjárművezetők induláskor egyből reflektort kapcsoltak, mert nem tudták, mi a különbség a reflektor és a tompított között. Mivel teljesen más szokások, jogszabályok vannak itt, mint nálunk, ezért az országban csak az vezethet, akinek kínai jogosítványa van. Autóbérlés esetén a gépjárművezetővel együtt lehet csak bérelni gépjárművet.
- Mind a gyakorlati, mind az írásbeli KRESZ vizsga nagyon eltérő az általunk megszokottól. A gyakorlati vizsga alkalmával például lezárják az utcákat és üres utcákon gyakorolnak és vizsgáznak a diákok.



Közlekedés: lent, fent

Az írásbeli vizsga szemléltetése érdekében elhoztunk néhány kérdést, amivel lehet a vizsgán találkozni.

1. Ha elárasztott útszakaszhoz ér,
 - a. gyorsítson, nehogy beázzon a motor
 - b. álljon meg, győződjön meg róla, hogy elég sekély a víz, majd lassan hajtson át rajta
 - c. keressen egy gyalogost, és kérje meg, hogy menjen át ön előtt
2. Ha vasúti kereszteződéshez ér,
 - a. gyorsítson, és hajtson át
 - b. csak akkor gyorsítson, ha közeledő vonatot lát
 - c. lassítson le, és győződjön meg róla, hogy biztonságosan átkelhet a síneken
3. Ha már négy órája vezet, feltétlenül álljon meg, és tartson pihenőt, – amelynek időtartama legyen legalább
 - a. 10 perc
 - b. 20 perc
 - c. 15 perc
4. Amikor másik autót előz, előzzön
 - a. balról
 - b. jobbról
 - c. A helyzettől függően bármelyik oldalról
5. Amikor táblával jelzett gyalogátkelőhöz közeledik,

- a. lassítson, és álljon meg, ha gyalogosokat lát
 - b. gyorsítson, érje utol a közvetlenül ön előtt haladó járművet, majd szorosan mögötte hajtson át a gyalogátkelőhelyen
 - c. hajtson át, mert a gyalogosoknak elsőbbséget kell adniuk, ha jármű közelít
 6. Amikor előzni készül, és észreveszi, hogy a másik autót be akar kanyarodni balra, meg akar fordulni, vagy szintén előzni készül,
 - a. jobbról előzze meg
 - b. ne előzze meg
 - c. dudáljon, gyorsítson, és előzze meg balról
 7. Amikor idősebb ember vagy gyerek mellett hajt el,
 - a. lassítson, és óvatosan, testi épségüket nem veszélyeztetve menjen el mellettük
 - b. haladjon változatlan sebességgel
 - c. dudáljon rájuk, hogy figyelmeztesse őket
- A mai kor emberének egyik legfontosabb feladata a gyárak, autók által kibocsátott káros anyagainak mértékét csökkentse, és ezáltal is védje a környezetét. Ezt elérni nem egyszerű feladat, de Kínában járva úgy tapasztaltam, próbálnak tenni a környezetvédelemért. A városok zöldülnek, az utak mentén fákat, virágokat ültetnek. Kínai bölcsesség szerint „A tízezer mérföldes utazás is egyetlen lépéssel kezdődik.”



Fejlődő kínai közlekedés



Szmog...



Fél óra: 80-85 Ft



Magasépítésű utak

SZAKMAI NAP ZALAEGERSZEGEN

Vizi Eszter

A Vas Megyei Mérnöki Kamara és a Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Területi Szervezete ebben az évben is megszervezte a már hagyományosnak mondható szakmai napot, ahol a megye közlekedési mérnökei, műszaki ellenőrei és a közút iránt érdeklődő szakemberek vettek részt. A szakmai napon idei évben is érdekes, színvonalas programok szerepeltek. Utazásunk célja a 76. számú főút és az M76 gyorsforgalmú „okosút” építésének megtekintése volt.

A szakmai programunk első megállóhelyén, Zalaegerszegen Zombori László, a Colas munkatársa fogadott minket. A 76. sz. főút 2x2 sávossra bővítésének építéséről tartott színvonalas szakmai bemutatót, valamint beszélt az M76 gyorsforgalmú okos út építéséről is. A 76-os út és az M76-os autópályát Zalaegerszegen és a sármelléki Hévíz-Balaton nemzetközi

repülőtér köti be Magyarország autópályahálózatába, emellett gyors elérhetőséget biztosít a Balatonra és Budapestre is. Ez az útszakasz 2020 nyarára készül el. A Colas a 76-os főút Zalaegerszeg és Alsónemesapáti közötti mintegy másfél kilométeres szakaszát alakítja négysávossá. Ezen a szakaszon több támfal, közlekedési és természetvédelmi célú átkötő-műtárgy illetve egy gyalogos aluljáró kialakítása is szerepel az építési feladatok között. A résztvevők a támfalépítés és festés, rézsűkialakítás munkálatait figyelhették meg közvetlen közelről. Az építkezés a 76-os út forgalmának folyamatos fenntartása mellett zajlik, a forgalmat többször kell az egyik elkészült pályáról a másikra terelni, ez komoly forgalomtechnikai kihívást jelent a tervezőknek, a kivitelezőknek és a közutas szakembereknek. A zalai dombság adottságaiból eredően a csapadékvíz elvezetés is komoly fejtörést okozott, az út alatt megépített keresztirányú csapadécsatornák biztosítják a víz elvezetését az egyik oldalról a másikra.

Az M76 okosút építéséről tartott beszámolót is fokozott figyelemmel kísérték a jelenlevők. A szakember elmondta, hogy a jelenlegi útépí-

tés két ütemben halad: I. ütem az M7 autópályaholládi csomópont és Balatonszentgyörgy közötti szakasz, a II. ütem a Balatonszentgyörgy és Fenékpusztai közti szakasz. A jelenleg kivitelezés alatt álló szakaszok befejezési határideje 2022 év eleje. A zalai megyeszékhelyen kialakított teszt-pálya mellett az M76 okosút is része lehet az önvezető autók tesztelésének. A teszt-pályán és az M76-on kerül kiépítésre az új generációs távközlési szolgáltatás, az 5G-hálózat. Az 5G (5. generációs technológia) a legújabb mobiltechnológia, amely az eddiginél jóval gyorsabb internetet és sebességet biztosít.

A szakmai programokat követően délután szabadidős blokk következett, melynek keretében a Tapolcai Tavasbarlangot látogattuk meg. Itt 3D-s tárlatvezetéssel, filmvetítéssel, csónakzással kiegészítve ismerhettük meg a környék karszttrendszerét. Majd mindenki egyénileg fedezhette fel a Keszthelyi Fesztetics Kastély gyönyörű kertjét és megnézhetette a közelmúltban felújított keszthelyi sétálóutcat, és voltak akik a Caddilec Múzeumban ismerkedtek a múlt század közlekedési eszközeivel.

A városi séta azonban ugyancsak szakmaira sikeredett – érdekes, ki mit lát meg a világból.



2022-ben teljes átadás

Dr. Józsa Miklósné utastársunk hirtelen megtorpant, és elkezdett mesélni a fákról.

„A gyalogos utcák sorában a keszthelyi Kossuth utca az első között volt. Az utca faltól falig díszburkolatot kapott, benne kiemelt virággyakkal, térplasztikákkal és egy fasor részére ültető helyekkel. Egy ilyen meleg, zárt utca fásítása, különösen egy viszonylag kicsi fahellyel, alapos megfontolást igényel, és a határidők is mindig rövidek. A választás a 'Mecsek' néven nevezett virágos kőrre esett. (Fraxinus ornus 'Mecsek') A faj meleg- és szárazságtűrő, a fajta – a 'Mecsek' magyar szelekció – zárt, gömb alakú koronát nevel. A fákon az oltási magasság 2,40 m, alatta a szokásos takarító és kiszolgáló autók elférnek. Az oltásmód érdekessége, hogy a lefejezett anya-

fákra ún. kecskeláb ékezéssel 4-4 hajtást helyeztek el. Így a kívánt gömbforma viszonylag gyorsan kialakult. Ma már csak a visszavágás a feladat, hogy a nekik szánt teret ne nőjék túl. Mára már a fák törzse tekintélyes méretűvé nőtt, itt-ott a gyökérzet is megmozdította a burkolatot. A keszthelyi Kossuth utca fasora értékes, védelme, szakszerű ápolása biztosított.” Innen az utunk Balatonszentgyörgyre vezetett, útközben az M76 út építését és több különleges műtárgyat is megtekintettünk.

A hosszú és tartalmas szakmai nap, egy közösen elfogyasztott vacsorával zárult Balatonszentgyörgyön. Tapasztalatokkal gazdagodva, jókedvűen és fáradtan indultunk haza a késő esti órákban.



Támfal



A tapolcai Tavasbarlang



Jól látható a csapat



Csapadécsatornák az út alatt



Mecsek, a virágos kőr



Támfal

MEGÚJULT A SPORTLIGET

Litkei Tamás

Elkészült a Sportliget fejlesztésének második üteme. Az első a Kalandváros építése volt még a 2000-es évek elején, ideje volt tehát folytatni a felújítást, bővítést. Az anyagi forrásokat a „Felhívás a városi területek környezettudatos megújítására”, Zöld város kialakítása című, TOP-6.3.2-15 kódszámú pályázati lehetőség biztosította. Az építéssel, kertészeti munkákkal érintett terület több, mint 6 hektár.

A tervezési terület eddigi használata alapján három nagyobb egységre osztható: a Kalandváros területére, a sportpályák területére, valamint a közelmúltban a város tulajdonába visszakерült használaton kívüli területére. A tervezés a Kalandváros területét nem érintette. A meglé-

zóval, sport és társadalmi szervezetekkel történt előzetes egyeztetések után kialakított tervezési programban az alábbi funkciók elhelyezését, megújítását terveztük, és valósultak meg:

- A területen található sportpályák felújítása, bővítése (a meglévő kispályás labdarúgás, tenisz,

kosárlabda lehetőségek fejlesztése felújítással vagy, új létesítése, megvilágított, labdavadó hálóval, kis lelátós centerpályával ellátva).

- Szolgáltató épület építése, melynek funkciói között a vendéglátás, sporteszköz-kölcsönzés, bérelhető sportöltözői lehetőségek mellett a terület látogatói számára szociális helyiségek létesültek.

- A terület karbantartásához, igazgatásához szükséges raktár-géptároló udvar, és épület kialakítása.

- Parkolási lehetőségek (kerékpártárolás is) számának növelése a terület megnövekedő igénybevétele miatt.

- Akadálymentes gyalogos kapcsolat megteremtése a Csónakázó tó területével (gyalogos híd az Arany patakon keresztül).



Alaprajz – látványrajz



Szolgáltató épület



Sakkozási lehetőség



Raktár-géptároló udvar, és épület



Pihenő oázis



Újabb épülettel gazdagodott a közel 6 hektáros terület

- Aszfaltozott felületű görkorcsolyapálya létesítése a területen, mely közösségi, és szervezett sportolási lehetőségeket egyaránt biztosít.
- Fitness-szabadtéri tornapálya kialakítása.
- A Kalandvárosban már jelen lévő játszóhely funkció bővítéseként egy idősek, felnőttek, és serdülők által is használható játszópark kialakítása, kiegészítve fedett nyitott esőbeálló, játszóhely épülettel.
- Patakparti sétány – kocogó pálya kialakítása tornaeszközökkel.
Alapvető feladat volt, hogy a terület parkosított, zöldterületi jellegét megőrizzük, úgy, hogy továbbra is a Csónakázó tó környékének északi kapujaként tudjon a működni, közlekedési rendszerében déli oldalán kialakított gyalogos híddal kapcsolódva a tóhoz. Fontos volt, hogy akadálymentes használatra alkalmas tornaeszközök, játéklehetőségek is elhelyezésre kerüljenek, szilárd burkolatú megközelítési lehetőséggel, a parkoló zónától az elhelyezett eszközökig. A fenti program szerinti telepítés kialakításakor fontosnak tartottuk az eddigi tanulmányok eredményeit megőrizni, valamint, hogy a tervezett kialakítás a terület további ütemekben történő fejlesztési lehetőségeit ne akadályozza, hisz még maradt szabad terület. Leírás:
(1) Alapvető volt a meglévő, korábbi ütemekben fejleszteni kezdett közlekedési rendszer megtartása: – Feltétlenül biztosítandónak ítéltük az északi, Rohonci úti parkolók és a Csóna-

kázó tó közötti gyalogos-kerékpáros kapcsolat kialakítását az Arany patakon keresztül egy gyalogos híd létesítésével a volt kemping sarkánál.
- Ez egy észak-déli közlekedési tengely létrejöttét eredményezte, az így létrejövő gyalogos-kerékpáros útelhaladva a Kalandváros bejárata előtt a terület két alapvető funkcióját feltárva. (nyugati oldal: labdajátékok, keleti oldal: játék, egyéb egyéni és közösségi sportolási lehetőségek)
- A terület súlypontja így az oldalai helyett a közepére tevődik át: az észak-déli, és kelet-nyugati közlekedési tengelyek metszéspontjánál kialakuló térről az összes funkció (meglévő, tervezett) áttekinthető, megközelíthető. Az Arany patakon átvezetett híd megépülésével kapcsolat létesül a Csónakázó tó területe, és a Sportliget között. A Rohonci út felőli oldalra tervezett (még bővíthető) parkoló ezért a rekreációs övezet északi kapuja lehet.
(2) A kelet-nyugati feltáró gyalogos utat (keleti irányban tovább vezetve) szintén megtartandónak ítéltük, hiszen fontos kapcsolatot jelent a keleti, a Perint túloldalán lévő lakótelep, és a nyugati oldali üzleti-kereskedelmi jellegű beépítés között. Szintén a különböző funkciók szerint osztja fel a területet:
- Az északi oldalon a felújított, kiegészített számú labdarúgó pályák (4 db, köztük egy kis lelátóval ellátott „center pálya”), valamint nyugati oldalán „piknik terület”, és kosárlabda-pálya is felújításra került, hosszoldalon elhelyezett több palánkkal.
- Az út déli oldalára a nyugati részen teniszpá-

lyák és a hozzájuk tartozó karbantartó udvar került a meglévő – részben megépített épület bővítésével, a konténerblokkok eltávolításával. A pályák átrendezésével biztosíthatóvá vált a jelenleg telente használt sátor felállíthatósága, úgy, hogy az meglévő pályát ne érintsen.
-Az út keleti részére, a déli oldalra terveztük a játéktér-pihenőkertert a felnőttek-idősebbek számára. Továbbhaladva az út Perint patak felőli végére pedig a görkorcsolyapálya és a mászófal került.
(3) A két fő gyalogos útvonal metszésében kialakuló tér feladata az ide került egységek között a forgalom elosztása, sajátos kialakításával szimbolikus középpontja, súlypontja kíván lenni a területnek. Ezt erősíti az itt elhelyezett(meglévő) szobor, ide került még egy, az eligazodást segítőinformációs oszlop. Ide néznek az épületek bejáratai. Ez a tér a terület egyetlen „városias tere”.
(4) A Perint és Aranypatakok találkozásánál, a nyugat-keleti feltáró gyalogos út keleti végén indul az Aranypatak oldalában kialakított „kocogó sétány” amely a kelet-nyugati gyalogos tengely nyugati végéhez csatlakozva zár egy „kocogó kört”. A sétány középső szakaszán, ott, ahol az észak-déli úttal találkozik, lett kialakítva szintben lesüllyesztve, kb. 400 m²-en a fitness-szabadtéri tornapálya.
(5) Az Aranypatak híd megépülésével, a két fontos rekreációs terület (Sportliget-Csónakázó tó) összekapcsolhatóvá vált.



Növényzet



Látványtervek

(6) A tájtervező jelentős – bemutató jellegű – növénytársulást tervezett mintegy 400 féle növény kiültetésével, mely a helyi, természetes faunát kívánja bemutatni.
(7) Fontos része a beruházásnak a patakpart átalakítása, mely nem a pályázat része, városi beruházásban még készül. Megvalósulásával egy mintát kíván mutatni (nem formailag ter-

mészetesen...) arra, hogyan építhetők át városi patakpartok az árvíztározók megépültével.
Tervezők:
Építész: Litkei Tamás, Litkei Építésziroda Kft.
Táj és kertépítész: Vincze Attila, Pagony Kft.
Patakpart vízjogi létesítés: Déri Lajos, SOLVEX Kft.
Statika: Bukits Zoltán, Pannon Archikon Kft.

Hídtervezés: Czap Attila, Czap Consulting Mérnöki Iroda Kft.
Gépészet: Horváth Ervin, ÉPGÉP Kft.
Elektromos tervezés: Füle Ernő, Produkt Kft.
Úttervezés: Markó László, Fórum West Bt.
Tűzvédelem: Molnár Tamás
Technológia: Kolozsi Zsigmond
Akadálymentesítés: Rózsa Erzsébet, STÍLUS 2006 Bt.



Látványtervek



Szín, forma...



Új épületekkel gyarapodott a terület



Kosárlabdapálya



Mászófal



Pihenőpadok a sétányon

ÉPÍTÉSZEK VÁLTOZÓ KORBAN

Kiss Albert

No ne gondoljunk semmi rosszra, aki megéri, túlesik rajta. Úgy vettem észre, hogy az utóbbi időben fiatalabb kollégáink is változó korban vannak...



Remélhetőleg mindenki értesült már róla, hogy ismét megváltoztak a 300 m²-en innen és túl tervezett lakóépületekre vonatkozó "egyszerű" bejelentési szabályok. Mondhatni, egyik napról a másikra. Talán a legfontosabb szakmai változás, hogy ezen túl (az október 24-e után bejelentett építkezések esetén) nem kötelező a tervezői művezetés. Igaz, az addig meglévő, a jogszabályban megfogalmazott tervezői művezetés köszönő viszonyban sem volt annak fogalmával és gyakorlatával. Gyakorlatilag valamiféle tervtől eltérést kellett volna felismerni (ha volt ilyen) és jelenteni az építésfelügyelet felé – bemószerolva a minket fizető megbízót. Aztán a felelősség-biztosítás sem kötelező feltétel. Persze nem árt, ha van, és nem csak az ilyen típusú munkákra vonatkozik. Fontos, a korábban építési napló nyitásával tett bejelentéseket, az az alapján folyamatban lévő építkezéseket a régi szabályok szerint kell tovább folytatni.

A benyújtandó munkarészek, tervlapok köre, azok tartalmi követelmények is változott. Mint a jogszabály-változtatás, ez sem került egyeztetésre a szakmai kamarákkal. Így most nincs összhangban a MÉK-MMK közös szabályzat az aktuális jogszabállyal. A helyszínrajz léptéke 1:200 lett. Továbbra is ábrázolandó a szomszédos ingatlanok telekhatárai, továbbá azok építményei, műtárgyai növényzete és terepviszonyai. Nagyobb telkeknél, falusi építkezéseken előfordulhat, hogy több m²-es tervlapokat kell gyártani. Ez még elektronikusan hagyján, de kinyomtatni lehetetlen, a kivitelezés szempontjából felesleges is. Célszerűnek tűnik egy kisebb, kifejezetten az épület telken való elhelyezését ábrázoló, kinyomtatható többlet tervlap készítése. Azért is célszerű, mert nem kell kitűzési tervlapot készíteni, nem kell hi-

vatalos koordinátpontokkal meghatározni a telek fekvését. Kimaradt a tervlapok közül az utcaféké is. A látványterv sem kötelező elem, az építési engedélyezési dokumentációnál viszont az. Az épületre vonatkozó tervlapok léptéke 1:100. A jogszabály csak a bejelentéshez szükséges alapidokumentumokat határozza meg, annál bővebb, nagyobb léptékű tervlapok kidolgozását nem tiltja. Célszerűnek látszik a metszeteket, alaprajzokat 1:50 léptékben kidolgozni, egyes egyedi megoldásokat részletrajzzal ábrázolni.

Építési napló vezetése sem kötelező, bár szakmailag, és a későbbi vitás esetek jogi útra terelődése esetére tekintettel ajánlott. Elvileg az építető döntése, de egyes bankok kéri az építési napló bemutatását, a szerződéskötés egyik feltételének szabják. Milyen előnyt jelenthet a naplóvezetés kikerülése? Irodából nem ellenőrizhető az építkezés menete, nem ellenőrizhetők a naplóvezetési szabályok, azok mellékletei. Nem bukkat le az iparos és az építető az építkezés valós állapota és az attól eltérő naplóbejegyzések miatt. Ugyanakkor építés felügyeleti ellenőrzés bármikor tartható. Ott napló hiányában is vizsgálják a kivitelezésre vonatkozó adminisztratív feltételek meglétét (tervlapok, szerződések, szakképesítés, építőanyag bizonylatok, stb.) valamint a kivitelezés szakszerűségét. Az eddigi gyakorlattól

eltérően az építés felügyeleti hatóságának vizsgálnia kell a bejelentés elemeinek jogszabálynak megfelelő tartalmi elemeinek meglétét. Viszont nem vizsgálhatja a tervdokumentáció, az egyes tervlapok szakmai minőségét, kamarai szabályzatoknak való megfelelését. A változásokkal kapcsolatban a Magyar Építész Kamara elnöksége állásfoglalást fogalmazott meg. A Miniszterelnökség október 30-án "Tudnivalók az egyszerű bejelentés 2019. október 24. napjától életbe lépett változásairól" címmel tizenkét oldalas, magyarázó, értelmező kiadványt tett közzé. (Mindkettő elérhető a MÉK honlapjáról.)



Változások október 24-től

A 2019. ÉVI SZENT MÁRTON DÍJKIOSZTÓ GÁLA DÍJAZOTTJAI

Gombás Mónika



Pothárn László Péter

Pothárn László Péter – HEFELE-DÍJ

„Hefeledíj” adományozható annak a személynek, aki a városfejlesztés, a városépítés, területén a város érdekében, illetve a város polgárainak szolgálatában tartósan kiemelkedő munkát végzett és ezzel közmegebecsülésre tett szert. 2019-ben a kitüntetést Pothárn László Péter kapta.



Gáspár Péter

Gáspár Péter – ÉHEN GYULA-DÍJ

„Éhen Gyula-díj” adományozható annak a magyar, illetve kivételesen indokolt esetben nem magyar állampolgárságú személynek, aki Szombathely város gazdaságának fejlesztése, városépítészeti, gazdaságfejlesztési, környezetvédelmi érdekében hosszabb időn keresztül végzett munkájával kiemelkedő érdemeket szerzett. 2019-ben a kitüntetést Gáspár Péter kapta.



Horváth László

Horváth László – BRENNER-DÍJ

„Brenner-díj” adományozható annak a személynek, aki a gazdaság és a városüzemeltetés területén kiemelkedő szakmai munkát végzett. Horváth László okleveles építőmérnök, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Vas Megyei igazgatója, a Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezetének társelnöke, 2019-ben a kitüntetést Horváth László kapta.



Sütő Gabriella

Sütő Gabriella – HORVÁTH BOLDIZSÁR DÍJ I.

„Horváth Boldizsár-díj” adományozható annak a Polgármesteri Hivatalnál közszolgálati jogviszonyban álló személynek, aki a közigazgatás területén a város érdekében, illetve a város polgárainak szolgálatában tartósan kiemelkedő és példamutató szakmai munkát végzett és ezzel közmegebecsülést szerzett. A díj I. fokozatát 2019-ben Sütő Gabriella kapta.



A 2019. évi díjazottak

GODAVSZKY BEÁTA FAZAKAS PÉTER-DÍJAT KAPOTT

Godavszky Beáta – FAZAKAS PÉTER DÍJ

2019. október 22-én tartotta a Vas Megyei Közgyűlés ünnepi megemlékezését és hagyományos kitüntetés-átadó ünnepségét. Az ünnepségen Godavszky Beáta építész és település vezető tervező Vas megye épített környezetének fejlesztését, az épített kulturális örökség védelmét szolgáló kimagasló mun-

kassága elismeréséül Fazakas Péter Díjban részesült. Godavszky Beáta 2008-tól megyei főépítési státuszban dolgozott, több szakmai bizottságban is közreműködött. Az utóbbi tíz évben is aktívan részt vett jónéhány település fejlesztéseit meghatározó tevékenységében, településrendezési eszközök, Településképi Arculati Kézikönyvek elkészítésében.



MEGNYÍLT A VÍZEUM

dr. Engi Zsuzsanna

Az Országos Vízügyi Hivatal 1973-ban alapította a Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeumot, közkeletű néven a Duna Múzeumot, amely a magyar vízügy történetével, a hazai vízgazdálkodással kapcsolatos muzeális értékű tárgyakat, dokumentumokat gyűjti. Évente átlagosan 20 ezer látogató számára kínálja a vízzel való találkozást, a vízről való játékos ismeretszerzés lehetőségét. Saját gyűjteményének gondozása mellett szakmai segítséget nyújt a területi vízügyi igazgatóságok által fenntartott vízügyi emlékhelyek, műszaki műemlékek és gyűjtemények nyilvántartásához, kezeléséhez, szakszerű működtetéséhez. Az Esztergom belvárosában, az egykori főkapitány épületében található, országos gyűjtőkörű szakmúzeum fenntartója az Országos Vízügyi Főigazgatóság.



Bejárat

2019. október 11-én megnyílt az esztergomi Duna Múzeum új állandó tárlata, a VÍZEUM. A kiállítás a legfrissebb kutatási eredmények alapján, közérthetően mutatja be a víz és a vízgazdálkodás világát, a vízgazdálkodás múltját és jelenét, a vízzel kapcsolatos innovációkat, szemlélteti a víz erejének felhasználását. Téma

a folyók szabályozása, a hajózással kapcsolatos érdekességek, a klímaváltozás, a fürdés története. Külön rész foglalkozik a Balatonnal, az ásványvizekkel és a szódavízzel. Felújították a régi tárlaton is kedvelt „vízgépet”, amely most fényekkel, narrációval kiegészítve mutatja be a víz erejének sokféle hasznosítá-

sát. Láthatók a vízhez kapcsolódó mesterségek is, mint a boltárművesek, a Duna-víz árusok, a faúsztatók, a vízimolnárok, halászok vagy az aranymosók, mivel a Duna kisalföldi szakasza Európa egyik gazdag aranymosó helye volt. A kiállítás figyelemfelkeltő része lesz a víz halmozállapotainak bemutatása, ahol szemlélete-



Eszközök



Terem

sen, játékos formában, jelenítik meg a három forma jellemzőit. A vízügyi témánál külön fejezetet kap többek között az árvíz, a belvíz, a folyószabályozás, a vízügyi műtárgyak és az öntözés. Minden témának felvázolják a történeti hátterét és eljutnak a jelenig. Így bemutatják, hogyan változik a Föld vízkészlete, a klímaváltozás

milyen hatással van az élővilágra és a vízügyi szakemberek milyen feladatokkal szembesülnek az éghajlatváltozás hatásai miatt. A kiállítás egyik különlegessége a hajózással foglalkozó rész, ahol dunai hajók makettjeit, történeti tárgyait vonultatják fel. A tárlaton nincs ajánlott útvonal, mindenki szabadon járhatja körül a témákat. A képekkel,

animációkkal és interaktív tartalmakkal annyi információt gyűjthet össze, amennyi érdekl. Az új kiállítás minden korcsoportnak párhuzamosan nyújt élményt és ismeretet. Forrás: Duna Múzeum (<https://timszal1.wixsite.com/vizeum/vizeum?fbclid=IwAR0rHXk-Wn4w6DdgEgiF2bTMis5XVwzgl2u3Vf1jwJA-OE2ePuHystzdSLj4>)



Hajók

VASI MÉRNÖKBÁL 5.0

Nádor István

2020 farsangjában a korábbi táblás házakon és zajos sikereken felbuzdulva újra – immár ötödik alkalommal – megrendezzük a mérnökbált Szombathelyen!

Nemcsak a helyszín lesz változatlan, hanem az is, hogy színházunk művészei most is emelik bálunk fényét, sőt a fellépők között ismét köszönhetünk mérnököket. Ráadásul soron következő bálunk sztárvendége is egy „pálya-elhagyott” (építész)mérnök lesz. A szokásosan jó ételek és italok, a szokásosan remek zenekar most is biztosítékai lesznek a szokásosan kiváló hangulatnak.

Jelentkezés:

A Vas Megyei Mérnöki Kamara e-mail címén – info@vasimmk.hu –, és telefonos elérhetőségein – +36 94/342-120, +36 70/269-0010 – folyamatosan, személyesen pedig 2020. január 6-tól minden munkanapon 10 és 15.30 óra között várjuk mérnöktársaink, családjuk, barátaiuk jelentkezését. A jelentkezéseket a beérkezés sorrendjében tudjuk elfogadni. A belépő 12.000 Ft/fő, mely tartalmazza a műsor, a vacsora, az éjszakai étkezés költségét (italfogyasztás nélkül), valamint tombola vásárlása esetén a nyerési lehetőséget is. A részvételi díjat a Vas Megyei Mérnöki Kamara bankszámlájára – OTP Bank: 11747006-21372128 –



Vas Megyei Mérnöki Kamara
VASI MÉRNÖKBÁL 5.0

Weöres Sándor Színház,
Krúdy Klub & Étterem
2020. január 25. 19 óra

Báli metamorfózisunk:
Vár állott, most Kőhalmi...

Bálunk díszvendégei:
BÉKÉS MEGYEI MÉRNÖKI KAMARA
a Magyar Mérnöki Kamara
KÖZLEKEDÉSI SZAKMAI TAGOZATA



Az est jótékonyági célt is szolgál!
Rendezvényünk támogatottja
a SZOMBATHELYI HOSPICE ALAPÍTVÁNY!

Ez az est nem így jött volna létre főtámogatónk, az
• APTIV •
segítségével

18.30 – 19.00 Bálkozó közönség fogadása

Házigazdáink:
PERLAKI NÓRA ÉS KÁLMÁNCHÉLYI ZOLTÁN

**BÁLINDÍTÓ LÉPÉSEK
ÉS RITMUSOK
KÖSZÖNTŐK**

**A VAS MEGYEI MÉRNÖKI KAMARA
KITÜNTETÉSEINEK ÁTADÁSA**



**POMPÁS VACSORA
PELTZER GÉZA ÉS SCHEER JÓZSEF**
örökzöld körítésével

KŐHALMI ZOLTÁN



**Karinthy-gyűrűs humorista
és pályaelhagyott építészmérnök**

**Táncmulatság
GALAXY TÁNCZENEKAR
JÓTÉKONYSÁGI ÁRVERÉS**

TOMBOLA
Kísérő rendezvény:
Magyar-Molnár Pálinkaház gyümölcsesztje

utalják át. Amennyiben társaságának önálló asztalt szeretne foglalni, ezt jelezze az asztalnál helyet foglaló bálozók létszámának megadásával. Ezeket az igényeket igyekszünk maximálisan figyelembe venni.

Minden jelentkezőt kérünk, hogy a menüválasztékból igényelt menüt is adja meg jelentkezésével egyidejűleg. Ha bármilyen speciális étkezési igénye van, kérjük jelezze! Minden megoldható.

Bízom benne, hogy 2020. január 25-én, a VASI MÉRNÖKBÁL 5.0 alkalmából együtt ünnepelhetjük elmúlt évi sikereinket, feledhetjük esetleges kudarcainkat, gyűjthetünk erőt a következő időszak mérnöki feladataihoz.

Várom jelentkezését!

TÁVKÖZLÉSTECHNIKA-TÖRTÉNETI BEMUTATÓTEREM NYÍLT

Pete Gábor

Szinte napra pontosan egy évvel a Zalalövön felavatott, százéves távirópózna-emplékhelyet követően 2019. december 3-án Celldömölk vasútállomásán nyílt meg a MÁV első távközléstechnika-történeti bemutatóterme.

Az éveken át bérlő nélküli, üres helyiséget a MÁV Zrt. támogatásával sikerült felújítani, s a tervek szerint állandó gyűjtemény részére bocsátani. A távközlési főnökség munkatársai végül úgy alakították ki, mint egy nagyméretű vitrint, így kívülről bármikor megtekinthető Kovács Pisti országos híró telefongyűjteményéből néhány készülék, és a vasúti távközlés utasok által nem ismert berendezéseiből néhány jellegzetes eszköz. A teremben megismerhetjük az állomási mellékórákat vezérlő Siemens & Halske főórát, a kézikapcsolású telefonközpontot és telefonfülkét, illetve kábeleket és egy légvezetéki oszlop részletet is, de látható egy hagyományos Morse táviró a kifejezetten erre a célra készült sértetlen táviróasztallal is, amely alapvetően fontos szerepet töltött be az elektronikus hírközlésben a XIX. századtól a XX. század derekáig.

A bemutatótermet hivatalosan Lukács György területi igazgató úr nyitotta meg, aki a beszédében kiemelte, hogy Celldömölk utascsarnokában Magyarországon egyedülálló olyan különlegesség található, ahol távközlési szakterület megmutathatja azokat az értékeket,

amelyekkel elődeink a vonatok biztonságos közlekedtetését, és a mindennapi szolgálatot támogatták.

A megnyitón Sáfár József ipartörténeti kutató a Távirómuzeum alapítója, és Pete Gábor, a MÁV Távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési igazgatóságának szakértője köszönetet mondott a gyűjtőnek, Kovács Istvánnak, aki a szakmai körökben „csak” Kovács Pistiként ismernek,

illetve a helyiséget adó MÁV-nak, hogy a vasúti és az általános hazai hírközlés történetét itt bemutathatjuk, bízva abban, hogy ez nagyon sokáig így marad a látogatók öröme.

Kovács István a gyűjtemény gazdája mindannyiunk nevében reményét fejezte ki, hogy az utasoknak legalább akkora örömet fog szerezni ez a kiállítás, mint a létrehozóknak a megalkotása.



Az egykoron nélkülözhetetlen eszközök



Impozáns, modern kiállítóhely



Kovács István

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: Czap 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 szombathelyi óriáskerék – mérnöki találmány ■ Hátsó borítón: Heckenast János rajza

