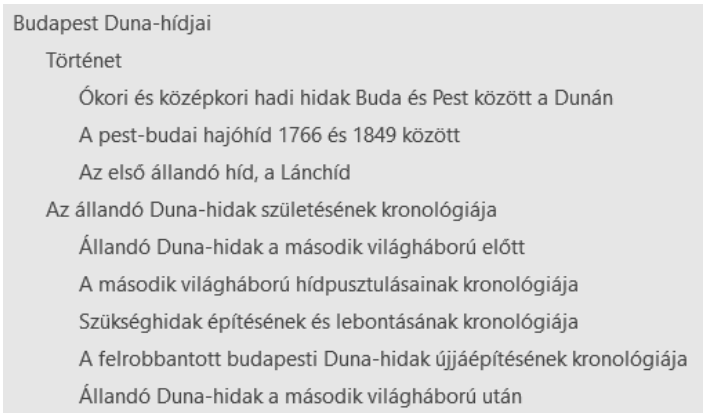
1. Budapesti hidak

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*)!



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 utánzó 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!

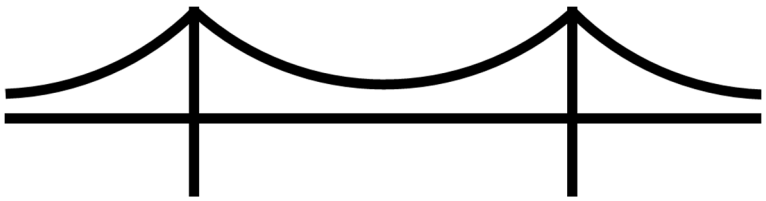
10. Az ***„Állandó Duna-hidak a második világháború előtt”***, illetve az ***„Állandó Duna-hidak a második világháború után”*** című részekben lévő tabulátorral tagolt részeket alakítsa táblázattá! Mindkét táblázatot formázza meg az alábbiak szerint!
    a. A táblázatban alkalmazzon Arial (Nimbus Sans) 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!



30 pont

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 A1-Dunán Szörényvárnál (Turnu Severin), ahol az első dák-római háborúban, húsz hatalmas pillérre támaszkodó kőhidat veretett Apollodórosz római építésszel.

A mai Budapestnél volt ősidők óta az Alföldre vezető út révátkelője, amelyet a római kereskedők is használtak. De a római korban híd is épült a Dunán a 2. században, ami az aquincumi légiós tábort kötötte össze a barbárok lakta területtel, a barbaricummal és Pest ókori ősével, Contra-Aquincummal. A pannóniai limes-szakasz - Ripa Pannónica (Pannónia partja) - egyik fontos objektuma volt az az ókori fahíd, ami a mai Árpád hídtól valamivel északabbra állt. A Duna bal partján lévő hídfőnél volt Transaquincum, az Aquincummal szemben lévő és a hídfő védelmét szolgáló, ellenerőd.

Antonio Bonfini, Mátyás király történetírója szerint, miután Zsigmond király 1408-ban végleg Budára költöztette udvarát, 1436-ban felvetette a Buda és Pest között létesítendő állandó híd gondolatát is, „a Duna parton, palotájával szemben nagy tornyot építtetett. Szándéka volt a Dunán keresztül óriási láncot húzni, mely a folyamot elzárta volna …" Tervét elkezdte megvalósítani és megindította a hídépítő munkálatokat először a pesti hídfőnél, majd Budán egy tornyot emeltetett, de halála megakadályozta nagyszabású tervének végbevitelét.

Állandó kőhídról álmodott Mátyás király is „Abban is tőri vala fejét, hogy Trajánus császár módjára kőhidat csináltatna a Dunára"[1]

Azon gondolkozott (és ha élete engedi, minden bizonnyal meg is valósította volna), hogy hidat állít a Dunán, Traianus császár példájára felhasználva, aki az Al-Dunán Szendre emelkedő vízszintjének, amelynek egymásután pillérre mérje fesmaradt. Szándékában támogatta egy építészeti mű, amelyet Bonfini Antal hosszú három hónap alatt angyalföldi kőtárra fordíttatott. (Antonio Bonfini: Magyar történelem tizedei)

A mohácsi csatavesztést követő török hódoltság és az azt követő oszträk elnyomás miatt azonban, több mint négy évszázadot kellett várni arra, hogy a hid terve megvalósulhasson. Időről időre hajóhidat létesítettek a két város között. Szokollu Musztafa budai pasa, aki 1566-ban lett a budai vár kormányzója és akit 1578-ban a szultán parancsára megfojtottak, 1571-ben helyreállíttatta a hajóhidat „Az átkelés az összetorlódott kocsik, lovak miatt lassan és bajosan történt. Mindezen okok arra indították a pasát, hogy egy csodálatos hajóhidat készíttetett, melynek láttára az építőmesterek elbámultak." A törökök hajóhidjának budai hídfője a dunaparti vízi rondellánál volt, a mai Ybl Miklós tér magasságában. Ez a híd aztán megsemmisült 1578. május 19-én, a nagy budai lőporrobbanás alkalmával.

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

Buda városától … Mi pasa-hídjától előtt a Duna folyón hosszú híd van, amely hetven darab lánchídnyi fölé van hosszú szeretlábak épülve s a lánchídnyik láncokkal vannak egymáshoz kötve. Középen négy hajói vannak, melyeket ha ellenség hajói érkezik, felnyithatnak

Budapest Duna-hídjai

A Duna több részre osztja Budapest területét. A városrészeket 13 közúti és 2 vasúti híd köti össze egymással a folyó felett. Budapest Duna-hídjai és a budapesti Duna-ág hídak, a felszíni közúti közlekedést segítő legfontosabb építmények Magyarország fővárosának közlekedési rendszerében A hidak ugyanakkor minden más építménynél jobban jellemzik Budapest városképét. A fővárost elkerülő M0 körgyűrű kétszer is keresztezi a Duna fő ágát Budapest területén, északon a Megyeri hídon keresztül, délen pedig a Deák Ferenc hídon keresztül. Mindkét híd Budapesten kívüli területtel köti össze a városrészeket: a Megyeri híd az 1660-as folyamkilométernél Újpestet Budakalásszal (a Szentendrei-sziget felett), a Deák Ferenc híd az 1633-as folyamkilométernél Nagytétényt Szigetszentmiklóssal (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 Rákóczi híd és az Összekötő vasúti híd –, amelyek olyan szakaszon ívelik 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 kettéválasztott folyó főágát keresztezi. Három további híd két Duna-ágat ível át: a Margit híd a Margit-sziget által szétválasztott Duna bal- és jobbparti ágát, az Újpesti vasúti híd a főágat és a népszigeti öblözetet, a Megyeri híd pedig a főágat és a Szentendrei-Duna-ágat. Egy tizenegyedik híd, az Árpád híd négy vízfelszínt hidal át: a Margit-szigettel kettéosztott meder bal- és jobbparti ágát, a hajógyári öblözetet és a Hajógyári-szigettel elválasztott jobb parti mellékágat. A fennmaradó négy híd mellékágakat hidal át: a K-híd és a Hajógyári híd a legutóbb említett keskeny jobb parti folyóágat, a Kvassay híd és a Gubacsi híd pedig a Ráckevei-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 törvénycikkek nyomán kezdték 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 lánchíd	1836. évi XXVI. törvénycikk	Eredeti neve: Lánchíd
1876. április 30.	Margit híd	1870. évi X. törvénycikk	
1896. október 4.	Szabadság híd	1893. évi XIV. törvénycikk	Eredeti neve: Ferenc József híd
1903. október 16.	Erzsébet híd	1893. évi XIV. törvénycikk	
1937. szeptember 12.	Petőfi híd	1930. évi XI. törvénycikk	Eredeti neve: Horthy Miklós híd

A második világháború hídpusztításainak kronológiája

= 1944. november 4. – a Margit hidat felrobbantották.

= 1944. december 29. – a két vasúti hidat felrobbantották.

= 1945. január 14. – a Horthy Miklós hidat felrobbantották.

= 1945. január 16. – a Ferenc József híd középső részét felrobbantották.

= 1945. január 18. – a Lánchidat és az Erzsébet hidat felrobbantották.

Szükséghidak építésének és lebontásának kronológiája

= 1945. március 17. – A Margit híd mellett ideiglenes cölöphidat vertek.

= 1945. március-április – A Fővám tértől és a Boráros térnél a hidak roncsaira szükséghidat tettek.

= 1945. április 26. – Katonai szükséghíd készült az Összekötő vasúti hídnál.

= 1945. november 18. – Az elpusztult Erzsébet híd mellett a pesti Petőfi-térről a budai Döbrentei térig pontonhíd épült („Petőfi-Bőske")

= 1946. január 11. – Az ideiglenesen elkészült szükséghidakat elsodorta a jégzajlás, megszakadt az összeköttetés Pest és Buda között.

= 1946.január 15., ill. 18. – Hét hónap alatt elkészült a félállandó Kossuth híd.

= 1946. május – Felépült a Margit híd roncsai mellett a „Manci" elnevezésű pontonhíd, ami a Lukács fürdő kertjétől, a Margitszigeten át, a (mai) Radnóti Miklós utcáig vezetett.

= 1948. augusztus – A felesleges vált ideiglenes „Manci" nevű pontonhidat elbontották.

= 1949 – A „Petőfi-Bőske" pontonhidat a Lánchíd újjáépítése miatt elbontották.

= 1956 – A Kossuth hidat 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 hidat, együttal a Szabadság híd nevet adva a régi-új Duna-hídnak.

= 1948. augusztus 1. – Átadták az újjáépített Margit hidat.

= 1949. november 20. – Az eredeti híd avatásának századik évfordulóján átadták az újjáépített Lánchidat.

= 1952. november 22. – Megnyitották a forgalom előtt a volt Horthy Miklós hidat, és ekkor nevezték el azt Petőfi Sándorról.

= 1964. november 21. – Megnyitották az új Erzsébet hidat.

Állandó Duna-hidak a második világháború után

Híd átadása	Duna-híd	Építést elrendelő törvény	Megjegyzés
1950. november 7.	Árpád híd	1908. évi XLVIII. törvénycikk	Eredeti neve: Sztálin híd
1964. november 21.	Erzsébet híd		A korábbi acélszerkezetű 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. 28.) OGY országgyűlési határozat	Eredeti neve: Lágymányosi híd
2008. szeptember 30.	Megyeri híd	2003. évi CXXVIII. törvény	M0 északi híd

[1] Heltai Gáspár: Krónika az magyaroknak viselt dolgairól