Balatoni komp

A Balatonon a Szántód és Tihany között járó kompon évente több százezer ember és jármű kel át. Az átkelés csak akkor szünetel, ha befagy a tó. Ebben a feladatban a balatoni kompközlekedést bemutató kétoldalas tájékoztatót kell elkészítenie az alábbi leírás és minta alapján. A tájékoztató elkészítéséhez használja fel a **kompszov.txt** UTF-8 kódolású szövegállományt!

1. Hozza létre szövegszerkesztő program segítségével a **komp** nevű dokumentumot a program alapértelmezett formátumában a forrás felhasználásával! A dokumentumban ne legyenek felesleges szóközök és üres bekezdések!
2. Legyen a dokumentum álló tájolású és A4-es lapméretű! A bal és jobb oldali margót állítsa 2,2 cm-re, a felső és alsó margót pedig 2,5 cm-re!
3. A dokumentum főszövegét – ahol a feladat nem kér mást – az alábbiaknak megfelelően állítsa be! A főszöveg legyen Times New Roman (Nimbus Roman) betűtípusú és 12 pontos betűméretű! A főszövegben a bekezdések sorköze legyen egyszeres! A bekezdések előtti térközt állítsa 0 pontosra, a bekezdések utánit pedig 6 pontosra! A bekezdések első sorának behúzása legyen 0,8 cm-es! A bekezdések igazítását a mintának megfelelően alakítsa ki!
4. A dokumentum címe legyen félkövér betűstílusú és 20 pontos betűméretű, valamint legyen középre zárt és kövesse 36 pontos térköz!
5. A bevezetőt tartalmazó első bekezdés szövegét állítsa 11 pontos betűméretűre és dőlt betűstílusúra! A bekezdést 18 pontos térköz válassza el a második bekezdéstől!
6. A bevezető bal és jobb behúzása egyaránt 0,8 cm legyen! A bekezdést bal és jobb oldalon szegélyezze egy-egy 6 pontos vastagságú, folytonos szürke színű vonal, melynek a bekezdés szövegétől mért távolsága legyen balra és jobbra is 16 pontos! (A szövegszerkesztő programtól függően a szegélyek elhelyezkedése eltérhet a mintán láthatótól.)
7. A főszövegben a második, harmadik és ötödik bekezdés elején a korszakot jelző szövegrészt a mintának megfelelően állítsa kiskapitális betűstílusúra! A második oldalon a mintának megfelelően a kompok négy névadójának nevét emelje ki félkövér betűstílussal!

8. Szúrja be a második bekezdés után a szövegtükör teljes szélességében a **Balaton.jpg** képet! A képen a mintának megfelelően alakítsa ki a komp útvonalát szemléltető ábrát! A mintán a két végállomást 0,3 cm átmérőjű, szegély nélküli, fekete színű, kitöltött kör jelzi, melyeket 3 pont vastagságú, fekete színű pontozott vagy szaggatott vonal köt össze. A két végállomás neve szegély és kitöltés nélküli szövegdobozban szerepel, fekete színű, 12 pontos betűméretű Arial (Nimbus Sans) betűtípusú betűkkel.
9. A negyedik bekezdés utolsó szavához „*" egyéni lábjegyzet hivatkozással gépelje be az „Egy füst: gyalogos érkezett, két füst: szekér (ökörfogat) érkezett." lábjegyzetszöveget!
10. Szúrja be a hatodik és hetedik bekezdés mellé a **Komp_II.jpg**, illetve a **Kossuth-komp.jpg** képeket az oldalarányok megtartásával 6 cm szélesre méretezve! A két képet szegélyezze vékony fekete vonallal, futtassa körbe a szöveggel, és igazítsa jobbra!
11. A dokumentum végén a kompok adatait tartalmazó tabulátorral tagolt részt táblázat segítségével alakítsa ki a mintának és az alábbi leírásnak megfelelően:
    a. A táblázat celláiban a szöveg első sorának behúzása legyen 0 cm, a bekezdések utáni térköz pedig 0 pontos!
    b. Az első oszlop szélessége 1,5 cm, az utolsóé 4,6 cm, a többié 3,5 cm legyen!
    c. Valamennyi cella tartalmát zárja vízszintesen balra, függőlegesen középre!
    d. Az első sor betűstílusa félkövér, a cellák háttérszíne pedig világosszürke legyen!
    e. Amennyiben a cella tartalmának elrendezése nem felel meg a mintának, alkalmazzon kézi sortörést!
    f. A cellákat a táblázaton belül vékony vonallal, a táblázatot pedig vastag vonallal szegélyezze!
12. A táblázat előtti címet állítsa félkövér betűstílusúra és 16 pontos betűméretűre! A címet zárja középre, és alkalmazzon előtte 24 pontos, utána 12 pontos térközt!
13. A dokumentumban állítson be automatikus elválasztást!

Minta:

A balatoni kompközlekedés története

A Balaton, Magyarország legnagyobb tava mindig itt volt, és amellett, hogy korábban halat és vizet adott, később remek fürdőzési és sportolási lehetőséget biztosított, még el is választott. Bizony, megvolt az árnyoldala is a rengeteg víznek. A két part összekapcsolására vízi átkelőhely alapult a Balaton azon pontján, ahol a legszűkebb a hely: Tihany és Szántód közt.

MÁR A RÓMAI KORBAN is volt kompközlekedés a Balatonon. A komp kezdetben egy nagyobb vitorlás hajó volt, amely csupán néhány személy átszállítására volt alkalmas. Az átkelőhely eleinte nem is volt fontos, mivel Tihany az ingadozó vízszint miatt gyakran szigetté vált. A rómaiak hadi útvonala azonban az északi parton, közel a vízhez húzódott, ennek védelme lényeges volt számukra. A római mérnökök létrehoztak a mai Siófok környékén egy olyan csatornarendszert, amely a Balaton vizét képes volt levezetni a Dunába. Ezzel biztosítani tudták az egyenletes vízállást, így Tihany nem volt többé sziget, az északi hadi út pedig mindig használhatóvá vált.



AZ APÁTSÁG MEGALAPÍTÁSA UTÁN a kompközlekedés fejlődésében a következő jelentős lépcső jelentkezett. Az apátsági birtok jelentős fejlesztéseket tett. Szükségessé vált a termények eladása és kicserélése más terményfélékre, valamint – mivel a tihanyi apátság birtokai nem csupán a félszigeten voltak –, a déli parton lévő birtokok elérése is fontos cél volt. A félsziget csücskén, a kompkikötőtől felfelé haladva a hegyoldalban egy révészfalu jött létre Ujlak néven a XII-XIII. században. Szántódon, az akkoriban Szántódpuszta néven elterülő hatalmas, sík területen szintén révészfalu alapult.

A komp egy hatalmas, fából épült hajó volt, amely evezők és egy nagy vitorla segítségével tudta átjuttatni az embereket gyalog vagy szekéren a túlsó partra. A komp rendszerint Tihany védett öblében pihent. Tihany felől könnyedén átjuthatott az, aki akart, viszont a Szántód felől érkező forgalomnak várnia kellett. Aki Szántódról kívánt átjutni, lejelentkezett a révésznél, aki füstjelekkel adta tihanyi társai tudtára az érkező személyt*.

A XX. SZÁZAD ELEJÉN elindult a fejlődés. 1927-ben, a Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. budapesti telephelyén megtervezték és legyártották a KOMP I. nevű motoros hajót, amelyet darabokban szállítottak le a Balatonig. Balatonfüreden, a Balatoni Hajózási Rt hajóépítő műhelyében (Balatonfüredi Hajógyár) állították össze és nyerte el végleges formáját. Ez egy 110 lóerős motoros komp volt, amely kb. 8 személyautó egy időben való átszállítására volt képes. A

* Egy füst: gyalogos érkezett, két füst: szekér (ökörfogat) érkezett.

világháború nem volt kegyes hozzá: 1944-ben a hazafelé vonuló német katonák felrobbantották és elsüllyesztették, csupán 1946-ban sikerült kiemelni és ismét helyreállítani. Végül a növekvő forgalom miatt 1958-ban kiszélesítették, így újabb 2 személyautó befogadására képessé vált, valamint egy erősebb, 176 lóerős Ganz motort szereltek be.



KOMP II. 1961-ben a Balatonfüredi Hajógyárban épült meg. 2×200 lóerős motorjaival és 35 méteres testével már akár az Ikarusz autóbuszokat is elbírta, így megfelelt az utazók igényeinek. 1969-ben felvette a **Kisfaludy Sándor** nevet, és máig ezen a néven szeli a vizet. Az eredeti, 60 tonnás kompot 1985-ben átépítették, korszerűsítették. A hajótest jelentősebb változtatása nélkül a teherbírásának növelését érték el. Máig ez az egyedüli komp, amelynek a test közepén, hídként fut át a kormányállás.



A balatoni közlekedés tovább nőtt, így további kompok építésére volt szükség. A KOMP III. építése 1964-ben, az MHD Balatonfüredi Gyáregységében történt. Elődjéhez a KOMP II.-höz hasonlóan 35 méter hosszú, 60 tonnás kompként készült. Ezt is kereszthidas hajóhíddal építették. 1966-ban a **Kossuth Lajos** nevet kapta. 1987-ben került sor az átépítésre, ahol a kompot öt méterrel megtoldották, így máig 40 méteres hosszával büszkélkedik a Balatonon.

A KOMP IV. építése 1968-ban, a Balatonfüredi Hajógyárban történt. Egy évvel építése után, 1969-ben, a **Széchenyi István** nevet kapta.

A **Baross Gábor** nevű komp épült legkésőbb, 1976-ban. Tervezésekor az előző három, már meglévő komp terveit módosították, tökéletesítették. Így ez már építésekor 40 méter hosszú, korszerű, féloldalas felépítményű komp volt, oldalt található híddal.

A jelenleg járó négy komp:

Épült	Komp neve	Eredeti forma	Átépített forma	Utóbbi évek átalakításai
1961	Kisfaludy Sándor (Komp II.)	35 m-es, kétoldalas	féloldalas, a híd középen van	A fedélzet felújítása 2007-ben
1964	Kossuth Lajos (Komp III.)	35 m-es, kétoldalas	40 m-es, féloldalas	Motorcsere, a fedélzet felújítása 2005-ben
1968	Széchenyi István, (Komp IV.)	35 m-es, kétoldalas	40 m-es, féloldalas	Motor csere, a fedélzet felújítása 2007-ben
1976	Baross Gábor	40 m-es, féloldalas	(nem lett átépítve)	Motorcsere 2008-ban