

## A TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület tevékenysége a SZŐKE TISZA termeszőzhöz kapcsolódóan

**1999 októberében** – a hajó Tápéra vontatásakor – Dr. Balogh Tamás levélben hívta fel Ráday Mihály figyelmét a hajó rendezetlen sorsára és az abban rejlő veszélyekre, kérve véleményét és a követendő megoldásra vonatkozó javaslatát. Válasz nem érkezett, de 2000. augusztus 26-án a Népszabadság szombati számában Ráday Mihály „Dohogás” címmel közölt cikket a hajóról, megmentése szükségességéről.

**2012.03.04.** – „Nekrológ”-jában a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület (a továbbiakban TIT HMHE) elnöke elkészítette a hajó történetének első teljes leírását, a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány (ZGKA, szerző: Portás Csaba) pedig közreadta a hajóra emlékeztető replika készítésére vonatkozó 2002-es és 2007-es koncepcióját és látványterveit. Mivel a tanulmányt a sajtó is átvette, az interneten több helyen publikált tanulmány révén széles (a korábbi – viszonylag szűk – rajongói körhöz képest jóval szélesebb) körben vált ismertté a hajó története és sorsa.

**2012.03.05.** – A TIT HMHE elnöke egyeztetést kezdeményezett a KÖH-nél a mentésben érintett valamennyi civil szervezet (ZGKA, Magyar Hajózásért Egyesület - MHE) bevonásával március 8-ra, hogy az elsüllyedt hajó mentése minél előbb megkezdődhessen. Ennek köszönhetően a KÖH engedélyt adott rá, hogy az ideiglenes védettség ellenére is a mentéshez szükséges mértékben beavatkozzanak a hajó állapotába.

**2012.03.07.** – A TIT HMHE elnöke szakvéleményt szerzett be a hajók, úszódaruk, emelőgépek tervezésével, gyártásával és javításával foglalkozó, a SZŐKE TISZÁt gyártó egykori hajógyár mai utódától, a Ganz Danubius Vitla Kft-től, amely szerint elvben lehetséges-e a hajótest kiemelése, hajógyári sólypályára helyezése.

**2012.03.09.** – A felszámoló és a kikötő képviselőinek bevonásával Szegeden folytatódott az egyeztetések (amelyeken a TIT HMHE elnöke nem tudott megjelenni), immár a mentés technikai részleteiről, amelyekről azonban a résztvevők döntése alapján nem történt részletes nyilvános tájékoztatás.

**2012.03.12.** – A mentés első napja a MHE és a ZGKA önkéntesei részvételével. A TIT HMHE elnöke kapcsolatba lépett Czákó László ipari bűvárral, aki ennek köszönhetően (és, mert a költségeket a MHE egyik tagja állta) a Szegeden dolgozók rendelkezésére állt. Ő és csapata lezárták a hajótest ablakait. Lékesedést kerestek, de nem találtak (igaz, az akadókkel teli elárasztott hajóbelsőben nem jártak, csak külső és oldalsó vizsgálatot végeztek).

**2012.03.14.** - A TIT HMHE elnöke kérésére a helyszínhez legközelebbi (pár száz méterre fekvő) Alsó Tiszavidéki Vízügyi Igazgatóság igazgatója további szivattyúk rendelkezésre bocsátását engedélyezte. Az addigi 5000 liter/perc összes szivattyúkapacitás 11 500 liter/percre emelkedett.

**2012.03.22.** –A KÖH által a védési eljárásban szakvélemény adására kirendelt Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum részére (a KÖH által a szakvéleményre előírt formai és tartalmi kritériumoknak megfelelően, részletességgel és dokumentációval) a TIT HMHE elnöke megfogalmazta az általa képviselt szervezet véleményét, amelyben – egyebek között – jelezte, hogy

- o a hajó „*a magyar kulturális örökség kiemelkedő jelentőségű és pótolhatatlan része*”, olyan pótolhatatlan kulturális érték, amely „*megsemmisülése esetén meg nem újítható*”;
- o s – mivel a hajó megsemmisülése helyrehozhatatlan veszteség – a „*védetté nyilvánítását javasolom*” (az egész hajóét!).

Ennek eredményeként a TIT HMHE újabb adalékokkal szolgált egy további fórumon is felhívva a figyelmet arra, hogy a hajó bontása (és ezzel a végleges elvesztése) kérdésében a döntés meghozatalához szükséges összes hiteles információ nem áll rendelkezésre. Rámutatott arra is, hogy, amíg a hajó bontása kérdésében a döntéshozatalhoz szükséges összes hiteles információ (lemezvastagságmérés, a hajószervezet állapotát jelző ultrahangos anyagvastagságmérés, a kiemelés és az eredeti

forma helyreállításának költségeit bemutató, árajánlatokkal alátámasztott költségvetés és a felújítást követő üzemeltetést bemutató cash-flow analízis, stb.) hiányzik, addig nem lehet hitelt érdemlően eldönteni a kérdést. Nincs információ arról, hogy a fenti jelzett dokumentumokat az eljárásban ekkor, vagy később bármikor beszerezték volna. Viszont a Múzeum KÖH számára készített végleges szakvéleményébe a TIT HMHE elnök javaslatára épült be az, hogy a bontásra ítélt alkatrészeket olyan részletességgel és módon kellene dokumentálni, hogy később (erre vonatkozó szándék esetén) újraalkothatók legyenek (a Múzeumi szakvéleménynek ezt a javaslatát azonban a KÖH indoklás nélkül figyelmen kívül hagyta és a tulajdonosnak kötelezettségként nem írta elő).

**2012.04.29.** – A TIT HMHE elnöke az egyesület honlapján „Virtuális Kerekasztal” címmel kampányt indított a hajóval kapcsolatban több, egymástól független fórumon véleményt nyilvánító személyek számára azzal a céllal, hogy táblázatba foglalva megpróbálja bemutatni a mentéssel együtt járó feladatokat, megkísérelje azonosítani az elvégzendő teendőket és azok költségét (valóban érzékelhetővé téve azok tényleges nagyságrendjét), kérve az érdeklődőket, hogy jelöljék be az általuk a hajó mentéséhez szükségesnek tartott feladatokat és becsülik meg azok költségigényét. (Hiszen addig csak semmilyen módon nem konkretizált javaslatok hangzottak el, amelyeket ennél fogva nem is vettek komolyan.) A TIT HMHE elnöke jelezte, hogy elképzelhető: a táblázat nem tökéletes és ezért kérte, hogy akinek van konkrét módosító javaslata, az tegye meg. Annak ellenére, hogy a „SZŐKE TISZA gőzös kedvelői”, a „SZŐKE TISZA (a Szőke Hölgy)” és a „Mentsük meg a SZŐKE TISZÁT” facebook közösségeknek összesen csaknem 300, részben azonos személy a tagja, a táblázatot csupán egyetlen ember töltötte ki (és egy további ember jelezte, hogy módosítási javaslata van).

**2012.05.04.** – A TIT HMHE elnöke a Zoltán Gőzös Alapítvány kuratóriumi elnökével, Portás Csabával és a városvédő Ráday Mihállyal történő konzultációt követően levelet készített, amelyet a kultúráért is felelős távozó miniszter, Dr. Réthelyi Miklós a kormányúléseken személyesen átadott a kormányfőnek. A levél a hajó végleges pusztulásának lehetőségéről és a helyreállítás lehetséges változatairól adott tájékoztatást, egyben az állam azonnali beavatkozásának szükségességére figyelmeztetett, és javasolta annak vizsgálatát, hogy az állam éljen a hajóra vonatkozó elővásárlási jogával. Ennek nyomán 2012.05.15-én az NFM levélben tájékoztatta (ikt.sz.: NFM/9982/1 /2012) Balog Zoltánt, a távozó Réthelyi Miklóst váltó minisztert, hogy amennyiben a kormányzati szándék a SZŐKE TISZA megszerzése, akkor a szükséges forrás biztosítása megoldható. 2012.05.16-án – az új miniszter folyamatban lévő hivatalba lépése alatt – a KÖH ennek megfelelően levélben figyelmeztette (ikt.sz.: 401/148/11/2012) a felszámoló biztost, hogy az állam fenntartja magának a jogot, hogy az elővásárlási jog gyakorlása kérdésében nyilatkozzon.

**2012.05.30.** – A felszámoló kihirdette a felszámolási eljárásban meghirdetett árverés nyertesét (Ferro Totál Kft., vezető: Dán Zolt), egyben tájékoztatta a KÖH közléséről, melyre tekintettel a birtokba adást felfüggeszti.

**2012.06.01.** – A szakvélemény adására hivatalból kirendelt Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) eljuttatja szakvéleményét a KÖH-nek.

**2012.07.06.** – A hivatalba lépett új miniszter, Balog Zoltán és a kultúráért felelős új államtitkár, L. Simon László a kormányúléseken a felvett emlékeztető (ikt.sz.: 23494-5/2012/MIK) tanúsága szerint úgy nyilatkozott, hogy a SZŐKE TISZA kapcsán az állami szerepvállalást nem támogatja.

**2012.07.11.:** – A TIT HMHE elnöke levélben hívta fel a történelmi hajók műtárgyvédelmi eljárásában a SZŐKE TISZA esete kapcsán tapasztalt alapvető hiányosságokra a kultúráért és a kulturális örökség védelméért felelős minisztérium figyelmét, s egyidejűleg jogszabály-módosítási javaslatot terjesztett elő, amely a történelmi hajók kulturális örökségi védelembe vételére vonatkozó eljárást és az ahhoz minimálisan szükséges dokumentumok körét, a védelembe vétel kérdésében nyilatkozattételre jogosult személyek számára szükséges képzettséget, végzettséget, referenciákat és az azok igazolására elfogadható dokumentumok körét azonosítja (annak érdekében, hogy többé ne fordulhasson elő az, ami a SZŐKE TISZA esetében). A javaslatra – eddig – érdemi válasz nem érkezett.

**2012.08.17.:** A KÖH - a szakvélemény adására kirendelt Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum szakvéleménye és a Kulturális Javak Döntőbizottsága állásfoglalása alapján - a hajó egészének védelembe vételét elutasította (ikt. sz. 401/148-37/2012), s csupán egyes műtárgyak részleges védelembe vételéről döntött (a fellebbezési határidő 15 nap volt, a döntésről egyes ügyfelek mégis csak szeptember 24-én szerezhettek tudomást).

- Nincs információ arról, hogy a szemrevételezésből levont következtetéseken túl milyen tényeket (mérési adatokat, költségvetést, stb.) vettek figyelembe a döntésnél és, hogy a helyszíni szemléken, valamint a döntés előkészítésében és meghozatalában részt vett-e olyan személy, aki a hajóépítésben, -gyártásban és -javításban kellő anyag-, technológia- és típusismerettel, illetve megfelelő referenciákkal és megelőző releváns gyakorlati tapasztalatokkal rendelkezik.
- A hajó menthetetlenségét ugyanis – ahogyan erre többször nyomatékkal (írásbeli beadványokkal és a honlapunkon nyilvánosan is) felhívtuk a figyelmet – csak és kizárólag ultrahangos lemez- (a héjzat tekintetében) és anyagvastagság-mérési jegyzőkönyv (a héjzattal tartó vázszerkezet tekintetében) adatai alapján lehetett volna kétséget kizáróan megállapítani. Üzemeltetésének gazdaságtalanságáról pedig csak és kizárólag erre vonatkozó cash-flow analízis és üzleti terv birtokában lehetett volna nyilatkozni.
- Nincs azonban megismerhető információ arról, hogy a) ezek a dokumentumok elkészültek volna, b) ha elkészültek, figyelembe vették volna azokat a döntéshozatalnál. Úgy szintén nincs információ arról, hogy ki volt az a személy (rendelkezett-e a megfelelő szaktudással és az azokat igazoló referenciákkal), aki a KÖH képviselőit a helyszíni szemlékre elkísérte és számukra a védelembe veendő részeket kijelölte, illetve a védelemre nem javasolt részokről (és azok műszaki állapotáról) nyilatkozott.
- Amennyiben nem készültek el a fenti dokumentumok, vagy ha elkészültek, de nem vették figyelembe azokat, illetve, ha a hajó állapotáról meghallgatott személy(ek) a megfelelő (történeti, műszaki, tervezési, gyártási, stb.) szakismeretekkel nem rendelkeztek, a véleményüket mégis figyelembe vették, akkor kijelenthető, hogy a KÖH döntéshozói szándékosan vagy mulasztással – de mindenképpen és kétségbevonhatatlanul hozzá nem értő módon – egy csaknem száz esztendő, egyedülálló és pótolhatatlan műszaki érték megsemmisítésében működtek közre és magatartásukkal az elpusztítását segítették elő.
- Amennyiben a KÖH a megfelelő tények és szakemberek mellőzését az eljárására vonatkozó szabályozás fogyatékosága miatt jogszerűen megtehetette (azaz nem volt jogszabályban előírt kötelessége a döntés kétségtelen alátámasztása és megalapozása, illetve megtehetette, hogy a döntés „alátámasztására” a vizsgálat tárgya szempontjából irreleváns, semmivel alá nem támasztott, kétségbe vonható állításokat és inkompetens személyeket is „megfelelőnek” fogad el), akkor a SZŐKE TISZA megsemmisüléséért végső soron az az állam a hibás, amely az erre a végeredményre vezető eljárást a tökéletlen szabályozással megengedte, lehetővé tette.

**2012.09.26.:** Megkezdődött a Felszámolóbiztos által az új tulajdonos birtokába adott hajó bontása. A bontás folyamatát és a kibontott alkatrészeket jelenleg kizárólag egyetlen ember, Illés Tibor szegedi panorámafotós napról napra önkéntesen, a saját eszközeivel és a saját ideje terhére, mindenféle díjazás nélkül dokumentálja. Munkája az egyetlen garancia arra, hogy a hajótestből kiemelt tárgyak, a hajó építésének egykori technológiája, az egyes alkatrészek illesztése, megmunkálása, a köztük lévő szerkezeti kapcsolatok legalább minimálisan dokumentálásra kerüljenek. A munka elvégzésére kizárólag Illés Tibor – 2009 óta a TIT HMHE szegedi partnere – lelkiismeretességének és a tulajdonos előzékenységének (a felvételek készítésére vonatkozó engedélyének) köszönhetően kerülhetett sor. Más személy vagy szerv (egyesület, csoport, közösség) ehhez sem anyagi, sem technikai, sem adminisztratív segítséget nem nyújtott és nem nyújt.

**2012.10.26.:** A TIT HMHE elnöke az állam július 6-i elállása folytán önállóan pénzügyi befektetőt keresve és annak felkérésére – Illés Tiborral közösen – elkészítette a hajóból kibontásra kerülő anyagok mindenki számára megtekinthető szegedi kiállítóhelyen történő bemutatására vonatkozó koncepciót és látványtervet. A bevonni tervezett pénzügyi befektető az abban foglalt számos – a KÖH által véde-

lembe vett anyagok körénél lényegesen több – fontos szerkezeti elem, alkatrész védelméről és a leendő kiállítóhelyen történő elhelyezés érdekében való kíméletes kibontásáról állapodott meg a hajó tulajdonosával, aki a bontást végzi.

**2012.11.02.:** Helyszíni bejárás keretében a TIT HMHE elnöke és Illés Tibor a SZŐKE TISZA bontásán járt. A helyszínen szerzett tapasztalatokat az alábbiak:

- A bontást végző csapat művezetője elmondta, hogy a vízszint kb. fél méteres emelkedése, a még mindig tekintélyes mennyiségű fa alkatrész, valamint a védendő tárgyak jelenléte miatt a bontás időszükséglete – és költségei – az átlagoshoz képest a többszörösére növekedtek.
- A munka – a víz jelenléte és a part sűrű növényzettel borított, meredek rézsűje miatt – mind az életvédelem (munkahelyi balesetek megelőzése) tekintetében, mind az épségben kiemelendő részek épségének garantálása szempontjából jelentős kihívásokkal terhes.
- A kibontott anyagok nyilvános bemutatásának lehetőségét feldolgozó 2012. október 26-i befektetői döntés-előkészítő anyagában azonosított tárgyak egy része jelenleg már nincs meg, a további, még meglévő tárgyak kiemelése pedig a fentiek miatt az átlagosnál nehezebb feladat.

A veszélyeztetettséget több körülmény okozza:

- A KÖH határozatában nincs egyértelműen (szabatos, teljes körű leírással és képekkel) – a bontást végzők számára is félreérthetetlenül – azonosítva az, hogy mit kell épségben kibontani, illetve az, hogy mindezeket a tárgyakat hogyan kell úgy kibontani, hogy utólag még fel lehessen használni őket.
- Nincs olyan – folyamatosan a helyszínen tartózkodó – művezető, aki a bontásért felelős művezetővel együttműködve a kulturális javakért lenne felelős (képes lenne azokat felismerni, eltávolításuk, elszállításuk és őrzésük módjára nézve szakszerű intézkedéseket kiadni és a végrehajtásukat érdemben segíteni).

A fentiekre tekintettel nem biztosítható, hogy a koncepciót megalapozó döntés-előkészítő anyagban azonosított tárgyak teljes körűen rendelkezésre állnak majd a bontás végeztével. Már eddigi is több olyan alkatrész károsodott, amelyek megőrzésével számolt a befektetői javaslat. Ezek az alábbiak:

- Ellensúlyos kéménybillentő rendszer (megvan, de megsérült).
- A teljes szalagkorlát-rendszer, cca. 150 folyóméter (túlnyomórészt megsemmisült).
- A kazánházi felülvilágító ablak (megsemmisült).

A megsemmisült alkatrészeket újra kell gyártani, ami költségnövelő tényező (a májusi döntés idején, sőt egészen szeptember 26-ig ezek még megvoltak).

**2012.11.16.:** Ráday Mihály telefonon arról értesítette a TIT HMHE elnökét, hogy eredményes kezdeményezésére a kormányfő megerősítette 2012. májusi döntését, miszerint nem mond le a hajóról és igényt tart arra, hogy azt az állam megvásárolja és – Ráday úr tájékoztatása szerint – e feladat végrehajtásával a miniszterelnök külön biztost kíván megbízni!

**2012.11.18.:** A Ráday Mihály által elmondottakat a hajó bontását végző Ferro-Total Kft. tulajdonosa, Dán Zsolt úr is megerősítette, egyben szakvélemény adását kérte. Erre tekintettel – és annak érdekében, hogy a hajómentésre vonatkozó esetleges kormányzati döntés végrehajtását, valamint az annak végrehajtásával megbízandó biztos eljárását a rendelkezésére álló információkkal segítse és a lehetőségekhez, valamint a realitásokhoz képest a hajó minél teljesebb megőrzését lehetővé tevő megoldás megszületését támogassa – a TIT HMHE elnöke összefoglalót készített.

**2012.11.19.** A TIT HMHE elnöke által készített összefoglalót Dán Zsolt Úr átadta Fónagy Jánosnak, a miniszterelnök által a SZŐKE TISZA ügyében megbízott államtitkárnak, aki azt 2012. december 12-én a KIM/3015/2012. számú, „a Szőke Tisza nevű gőzhajóval kapcsolatos intézkedésekről” szóló előterjesztés mellékleteként a Kormány elé terjesztette egy „A” és a egy „B” döntési javaslattal.:

„A” változat: (ez volt az előterjesztő által is támogatott javaslat): *„A Kormány a Szőke Tisza gőzös megmentésének lehetőségét meghaladottnak tekinti és a jelenlegi tulajdonosnak a bon-tási munkák felfüggesztésével együtt járó indokolt költségeit megtéríti.”* Felelős: Mi-niszterelnökséget vezető államtitkár

„B” változat: *„A Kormány egyetért a Szőke Tisza gőzös megvásárlásával és intézkedik annak kiemeléséről, megőrzéséről és a részletes tervek ismeretében meghatározott időpontban történő újjáépítéséről”.* Felelős: Emberi erőforrások minisztere

**2012.12.09.** A TIT HMHE elnöke elkészítette és a kikötő tulajdonosának eljuttatta a roncs kiemelésének technikai feltételeit és az erre vonatkozó mérnöki szakvéleményeket bemutató összefoglalót.

**2012.12.18.** A TIT HMHE elnöke a SZŐKE TISZA maradványainak mentésével összefüggő további teendőkről (a gép kiemeléséről, daruzásról, stb.) szóló összefoglalót készített.

**2013.01.07.** A TIT HMHE elnöke és Illés Tibor által 2012. október 26-án készített koncepciót a bevonni tervezett pénzügyi befektető Kerényi Imre miniszterelnöki megbízott javaslatára a hajó (illetve alkatrészei) jövőjével kapcsolatos esetleges kormányzati állásfoglalás kialakításához felhasználható információk biztosítása érdekében, tájékoztatásul eljuttatta Lázár János államtitkárnak. Levelében felhívva a figyelmet arra, hogy – bár az októberi tervekben egy szárazföldi telepítésű kiállítóhely ötlete szerepelt – igény esetén az eredeti koncepció (megfelelő áttervezést követően) vízen is megvalósítható.

A pénzügyi befektető ugyanis a Ráday Mihály úr által 2012 novemberében elért és 2012. december 18-án megerősített kormányzati döntés óta (vagyis, amióta ismét felmerült annak a lehetősége, hogy a költségeket az állam fizeti) vélhetően nem érdekelt többé sem a 2012. októberi tervekben szereplő „SZŐKE TISZA témapark” saját költségre történő kialakításában, sem a 2006-os tervekben szereplő (a SZŐKE TISZA-ra emlékeztető, de új és nagyobb) „IV. KÁROLY” kabinos turistahajó saját kockázatra történő felépítésében.

A Lázár Jánosnak eljuttatott javaslat ezért lényegében nem zárja ki azt a lehetőséget, amelyet a SZEVIÉP csoport 2010-ben – a DEHOLENA Kft. és a GANZ Danubius Vitla Kft. 2007. november-decemberi folyamán készített tervei alapján – igyekezett megvalósítani. Ez problémát jelent, mivel az említett tervek az eredeti hajó helyett egy csupán teljesen anakronisztikus és jellegtelen úszóművet eredményeznek.

**2013.01.10.** A TIT HMHE elnöke szakvélemény beszerzéséről intézkedett a Magyar Innovatív Hajógyártó Klaszter elnökétől, Götz Sándortól, amelyben (a klaszter hajóépítési tevékenysége során alkalmazott árak és díjak alapján) alátámasztást nyert, hogy egy új építésű hajó kivitelezéséhez a korábban közismertté vált 4,0-4,5 Mrd Ft-nál kisebb összeg is elegendő.

Budapest, 2013. február 25.

Dr. Balogh Tamás

elnök  
TIT Hajózástörténeti, Modellező  
és Hagymányőrző Egyesület

Mivel a SZŐKE TISZA érdekében végzett tevékenységünk során sokszor alapvetően és durván megkérdőjelezték egyesületünk szakmai hozzáértését és kompetenciáit, szükséges röviden bemutatni referenciáinkat.

#### **A TIT HMHE bemutatkozása:**

A TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület ([www.hajosnep.hu](http://www.hajosnep.hu), [www.lajtamonitor.hu](http://www.lajtamonitor.hu)) a legrégebbi alapítású ma is működő hazai hajózástörténeti civil szervezet.

#### **Történetünk:**

1911-ben alapította a mai szervezet jogelődjét, a Magyar Adria Egyesületet (MAE) Gonda Béla miniszteri tanácsos (a fiumei kikötő-villamosítás tervezője, a Vaskapu-szabályozás műszaki főellenőre, stb.), Baross Gábor kabinetfőnöke a hajózási ismeretek terjesztésére és a tengerhajózás népszerűsítésére, a hajózás ügyét támogató „public relations”-akciók szervezésére és támogatására. Az egyesület egyedülálló gazdagságú szakkönyvtárat hozott létre. Tagjai közt a kor több uralkodója (pl.: IV. Károly király, Albert, montenegrói herceg), nagy politikusok, arisztokraták (pl.: Teleky Pál), hazai és nemzetközi hírók szakemberek, akadémikusok (pl.: Entz Géza), mérnökök is megfordultak. Az egyesület ebben az időben 7 szakosztállyal (történelmi, földrajzi, állattani, növénytani, néprajzi-művészeti, valamint tengerészeti-közgazdasági szakosztály) működött, s több nagy jelentőségű akcióban vett részt (pl.: a SZENT ISTVÁN csatahajó felépítésének támogatásában és a rá vonatkozó ismeretterjesztő tevékenységben, az első világháború után pedig a magyar Duna-tengerhajózás elméleti megalapozásában és gyakorlati megszervezésének támogatásában).

1979-ben alakult újjá a szervezet a MAE 1945-ös megszűnését követően a nagy hajózástörténeti szakíró, Marjai Imre és Serényi Péter kezdeményezésére azzal a céllal, hogy alapos, hiteles és részletes információkkal támogassa a hajómodellezők munkáját. A Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub 1981-ben belépett a Tudományos Ismeretterjesztő Társulatba. Tevékenysége kezdettől fogva kettős: egyrészt a hazai és a nemzetközi kereskedelmi- és hadihajózással kapcsolatos ismeretek gyűjtése és magas szintű átadása, ismeretterjesztő tevékenység folytatása; másrészt a kapcsolódó hazai modellező tevékenység támogatása, a hajómodellezés iránt érdeklődők ismereteinek, gyakorlati készségeinek fejlesztése. 1990-ben a TIT Természettudományi Társulat jogutódjaként létrejött a TIT Stúdió Egyesület, amely a hagyományokra építve szélesítette tevékenységi körét. Ezek közé tartozik a tudománybarát hobbi klubok működtetése, amelyek a legszélesebb korosztályi rétegek számára biztosítják a természet és történettudományi ismeretek elmélyítését: előadássorozatok, tudományos és hobbi kiállítások, gyűjtő utak, börszaki szaktanácsadások, családi és szabadidős programok keretében és kiadványok megjelentetésével.

2010 januárjában TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület (TIT HMHE) néven alakult meg a jelenleg működő egyesület azután, hogy a TIT Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub tagsága 2009-ben elhatározta, hogy – a magyar „hajóséletben” elsőként a szétforgácsolt erőforrások egyesítésére – új Egyesületet alapít a Császári és Királyi Haditengerészet Egyesülettel közösen. 2007 óta vesz részt múzeumhajók felújításában, berendezésében és üzemeltetésében, illetve múzeumhajókra szánt kulturális programok tervezésében, szervezésében és lebonyolításában (egyesületünk tevékenységének részleteiről honlapjainkon, illetve facebook-oldalunkon és a Wikipédián talált további információkat [http://hu.wikipedia.org/wiki/TIT\\_Haj%C3%B3z%C3%A1st%C3%B6rt%C3%A9neti,\\_Modellez%C5%91\\_%C3%A9s\\_Hagyom%C3%A1ny%C5%91rz%C5%91\\_Egyes%C3%BClet](http://hu.wikipedia.org/wiki/TIT_Haj%C3%B3z%C3%A1st%C3%B6rt%C3%A9neti,_Modellez%C5%91_%C3%A9s_Hagyom%C3%A1ny%C5%91rz%C5%91_Egyes%C3%BClet)). Az azóta eltelt időben a Múzeumok Éjszakáján minden évben a DEBRECEN (ex-KASSA) Duna-tengerjáró motoros hajó rakterében, 2010-2011 folyamán pedig a LAJTA Monitor Múzeumhajó, a NESZMÉLY és a ZOLTÁN gőzös fedélzetén berendezett állandó kiállítások megalkotásában és a szakszerű tárlatvezetés biztosításában működünk közre. Rendezvényeink - melyekről említett honlapjainkon, illetve egyesületünk facebook-oldalán bővebben is tájékozódhatnak - több ezres látogatószám mellett, nagy népszerűséggel futottak.

#### **Tevékenységünk:**

Szervezetünk az alapítása óta igyekszik változatos kínálatot biztosítani a hajózás iránt érdeklődők számára. Tevékenységük az elmúlt években kiterjedt az alábbiakra:

- **Tanterkövető hajózástörténeti előadások iskoláknak, képzőhelyeknek:** Tagjaink hazai és nemzetközi szakkonferenciák rendszeres előadói. Megjelennek [Rijekában \(Fiumében\)](#), a [Nemzeti Múzeumban](#) és a Stefánia Palotában. Hajózástörténeti előadásainkat 2002–2004 között a Kossuth Rádió *Mérleg* című műsora is közvetítette, sőt egy alkalommal még a HM vezérkarnak és a NATO Defence College-nak is előadtak.
- **Ismeretgyűjtés és terjesztés:** Működésük kezdetén saját szakkönyvtárat hoztak létre, hogy ezzel biztosítsák az akkor még nehezen hozzáférhető szakanyagokat az érdeklődők számára, és évkönyvbe gyűjtött hajózástörténeti közleményekben ismertették meg az érdeklődőket a hajózástörténet legérdekesebb kérdéseivel. Az önálló kötetek mellett tagjaik olyan rangos nemzetközi és hazai folyóiratokban publikálhattak, mint a National Geographic Magyarország, a BBC History vagy a Haditechnika. A közreműködésünkkel készült dokumentumfilmeket pedig (pl.: A Monarchia hajóroncsai c. 3 részes sorozatot, amiben a forgatókönyv elkészítésével és történeti-műszaki szakértéssel közreműködtünk), a Duna Tv és a Spektrum Tv is sugározta. Ezen kívül létrehoztuk az ország első és egyetlen hajózástörténeti bibliográfiáját, tengerészeti/hajózási múzeum-, emlékhely- és sírnyilvántartását, valamint folyamatosan bővítjük a hajómodellezők és alkotásaik országos makett- és modelljegyzékét.
- **Kiállítások:** Az Egyesület 2007 óta minden évben rendszeresen jelentkezik hajózási témájú kiállításaival, itthon és külföldön, a fővárosban és vidéken.
  - A Múzeumok Éjszakáján minden évben más témában hajózástörténeti kiállítást rendezünk a "Debrecen" ex-"Kassa" motoros 140 m<sup>2</sup>-es rakterében. Tárldatainkra évente több ezer fő kíváncsi.
  - Minden év decemberében, megrendezésre kerül a Stefánia Modellkiállítás és Verseny. Tagjaink néhány éve még csak elenyésző számban képviselték magukat. Az elmúlt években azonban a korábbi 4-5 hajómodell helyett már több tucat hajó került bemutatásra.
  - A fővárosi rendezvények mellett „Országjáró Hajózástörténeti Kiállításokat” készítünk vidéken az egyetemes és hazai (magyar és osztrák-magyar) hajózástörténet témaköreiben.
  - 2007-ben részt vettünk a Millenárison bemutatott Titanic-kiállítás szervezésében.
  - 2008-ban a 160 éves magyar honvéd folyami hadihajózás ünnepi kiállítását szerveztük.
  - 2009-ben a Hadtörténeti Múzeum felkérésére megnyitottuk az ország első és egyetlen, a magyar és osztrák-magyar tengeri és folyami hadihajózás történetét 1242-től 1918-ig teljes körűen bemutató 160 m<sup>2</sup>-es időszakos kiállításunkat.
  - Egyesületünk elnöke (Balogh Tamás) az elsüllyedt osztrák-magyar hadihajók roncsait kutató magyar búvárcsoport történeti-műszaki szakértője, a hajóroncsok rekonstrukciós rajzainak és a roncsmező ábrázolásainak készítője.

#### **Főbb kiállításaink számokban:**

##### **2007.12.1-2.: Kiállítás a Stefánián az otrantói csata 90. évfordulóján:**

- Kamara-kiállítás 30 hajómodellel (a klubtagok gyűjteményéből)
- Az ütközetről készült 11 korabeli festmény (Heinrich Seitz, a *Helgoland* parancsnokának alkotása)
- 1 korabeli ágyú

##### **2008.07.26.-08.10. "160 éves magyar honvéd folyami hadihajózás" - tárlat**

- 1.250 db korabeli képeslap (Balogh-, Galgóczy-, Maurer-, Urbán-gyűjtemények).
- 50 db hajómodell- és makett (a klubtagok gyűjteményéből).
- 20 db olajfestmény és akvarell (Csonkaréti Károly alkotásai)

##### **2009.05.02-24. Országjáró hajózástörténeti kiállításunk Nagykanizsán**

- Szemelvények az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének életéből.
- Gyermekek makett-oktatása, felnőttek látvány-makettezése.
- Előadások a helyi történelemtanároknak.

##### **2009.03.21.-04.05. Országjáró hajózástörténeti kiállításunk Leányfalun**

- Korabeli használati tárgyak.
- Egyedi festmények, lobogók.
- Tudományos ismeretterjesztő előadások.
- Eredeti osztrák-magyar tengerészeti kürtjelekkel kombinált szavalat.

**2009.06.20.-07.11. Múzeumok éjszakája: „Bödönhajótól az atomjégtörőig” c. tárlat**

- A Magyarországon valaha is volt legnagyobb civil szervezésű hajózástörténeti kiállítás.
- 145 modell és makett (60 vitorlás, 60 gőzhajó, 15 óceánjáró, 10 tengeralattjáró, stb.).
- Páratlan civil összefogás (5 civil szervezet, több tucat magánszemély).

**2010. augusztus 20-tól:**

- Történelmi tablósor a LAJTA Monitor Múzeumhajón (amelynek felújításában tagjaink is közreműködtek, amelynek újrakeresztelését egyesületünk tervezte, amelynek 2011. évi 140. évi születésnapját és az ezen alkalomra szervezett emlékévi rendezvényeket egyesületünk tervezte, és amelyek lebonyolításában is közreműködött).

- **Modellezés:** Minden évben modellkiállítást szervezünk, és tagjaink részt vesznek más, rangos modellkiállításon és versenyeken. Modellezőink a mikromodellektől a rádió-távírányítású önjáró modellekig számos egyedi alkotással állandó szereplői a hazai és a nemzetközi hajómodellezésnek. Évente megszervezett saját modellkiállításaink mellett alkotásaik rendszeresen feltűnnek a különböző hazai és nemzetközi modellkiállításokon, versenyeken (a Stefánián, Szolnokon, Tokajban, Mosonmagyaróváron, Bécsben, Bajmócon és Pirnában). A klubtagok munkáinak magas minőségét szépen jellemzi az a *Victory*-modell, mely máig a [Közlekedési Múzeum](#) állandó hajózástörténeti kiállításának egyik legszebb darabja.
- **Roncskutatás:** Az Egyesület elnöke az elsüllyedt osztrák-magyar hadihajókat kutató magyar búvárcsoport történeti-műszaki szakértője, a roncsfeltárások tevékeny résztvevője. A levéltári dokumentum- és archív képanyag beszerzésével, feldolgozásával, a helyszíni felmérések tervezésével, elemzésével, a roncsmező és a hajóroncsok feltáró leírásával, elemzésével, rekonstrukciós rajzok elkészítésével közreműködött a [Szent István csatahajó](#), a [Zenta](#), a [Kaiser Franz Josef I.](#) cirkáló és a [Streiter](#) romboló feltárásában.
- **Hagyományápolás:** Egyenruhás hagyományőrző alakulatunk az egykori osztrák-magyar haditengerészet alakiságát mutatja be az érdeklődőknek a LAJTA Monitor Múzeumhajón tartott és más – haditengerészeti vonatkozású események (emléknapok, koszorúzások, stb.) alkalmával. Hagyományőrző tagozatunk továbbá kiveszi a részét a hajózástörténeti tagozattal részben átfedő közös érdekű tevékenységekből (a magyar és osztrák-magyar vonatkozású múzeum-, emlékhely-, és sírnyilvántartás gondozásából), ellátja a nagykörűi fegyvergyűjtemény kurátori teendőit és szerkeszti az Egyesület Hajózástörténeti Közlemények c. elektronikus folyóiratát.
- **Kiadványok:**
  - 2007-től, Hírlevél (elektronikus terjesztésű negyedéves periodika)
  - 2004-től, Hajózástörténeti közlemények (elektronikus terjesztésű negyedéves periodika)
  - 1983-tól, Évkönyv
  - A felsoroltak csak az Egyesület kiadványai. A tagok ezen kívül önálló kiadványokkal (cikkekkel, tanulmányokkal és szakkönyvekkel) is jelentkeznek, amelyek száma mára összesen már több százra tehető.

**Tagjaink:**

- **Szakírók:** Ákos György, Balogh Tamás, Bánsági Andor, Csonkaréti Károly, Horváth József, Krámlai Mihály
- **Hajógyári szakmák mesterei:** Bicskei János, Kecskeméti József, Kovács Kálmán, Varga János
- **Többszörösen modellező mesterek:** Bechler József, Húvös Ferenc, Pék György, Susányi Oszkár, Tuska Lajos

És még sokan mások. Az Egyesület taglétszáma folyamatosan bővül. Mindannyian azért dolgoznak, hogy maradéktalanul teljesítsék az alapítók (Dr. Marjai Imre és Serényi Péter) gondolatát: „*klubszerű formában kellene tömöríteni a hajózástörténet és a történelmi hajók modellezése iránt érdeklődőket.*”

**Történelmi hajók felújításához kapcsolódó munkák:**



A LAJTA Monitor Múzeumhajóhoz kapcsolódóan:

- **2010.07.26.-2012.08.16.:** A Révkomáromból (ahol csak az acélszerkezeti munkákat végezték el) Újpestre vontatott LAJTA Monitoron, az Európa Cégcsoport által foglalkoztatott 3 munkavállaló (asztalosok és lakatosok) mellett a TIT HMHE 20 önkéntese – köztük 2010. július 28, 30-31, augusztus 11-12, 17, 19-én 41 óra időtartamban én magam is – összesen 1.756 munkaóraráfordítással végezte el a hajó hátralévő felújítási munkáit, szintén. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.

<b>A TIT HMHE aktivistáinak szánt feladatok (Stankovics András feladat kiosztása alapján)</b>		
<b>feladat</b>	<b>időszak</b>	<b>jelleg</b>
Elkészült szerelvények csiszolása és alapozása	1. hét	könnyű kézi munka, emelésekkel
Régi alkatrészek felújítása	1. hét	közepes, néha nehéz kézi munka, emelésekkel
Lövegtalp fa alkatrészek alapozása, festése	1. hét	könnyű kézi munka, emelésekkel
Lövegtalpak összeszerelése	2. hét	kreatív szerelési munka, fúrás, csavarozás
Lövegtalpak beillesztése a toronyba	3. hét	közepesen nehéz anyagmozgatás, némi szereléssel
Horgonyberendezés beszerelése	2. hét	nehéz emelési műveletek, szereléssel
Közreműködés a lövegcsövek beemelésénél	3. hét	speciális emelési művelet, csak segítségnyújtás
Nordenfelt lövegek beépítése	2-3.hét	anyagmozgatás, némi szereléssel Bicskei János vezeti
egyeb. szerelvények beépítése	2-3.hét	lakatos munka, emelésekkel
Végfestés	3-4. hét	könnyű kézi munka
kormányrendszer összeszerelésében közreműködés	3. hét	közepes szerelési munka

- **2010. január 27.:** **8 oldalas hajtogatható brosúra** (szóróanyag) elkészítése a LAJTA Monitor nagyközönség számára történő bemutatásához. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. május 6.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ ünnepélyes újrakeresztelését beharangozó **nagyméretű (A2-es) színes plakát** elkészítése a projektben érintett, illetve az újrakeresztelés szervezésében közreműködő valamennyi szervezet (Európa Csoport, ZOLTÁN GŐZÖS Alapítvány, Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Honvédelmi Minisztérium, Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium, MH 1 Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred) számára. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. május 21.:** **101 oldalas színes kiadvány** készítése a LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ múzeumboltja számára, hogy már a kezdet kezdetén se az üres polcok várják a látogatókat. Önálló kiadványszerkesztés Dr. Margitay-Becht András „A LAJTA monitor és a többiek” c. kötete szövegének felhasználásával, az ő és a saját gyűjteményembe tartozó képekkel. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. június 8.:** **Cikk írása** a LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ felújításáról és újrakeresztelésének várható programjáról a PRO MODELL c. újság számára. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. június 24.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ-val, felújításával és újrakeresztelésével kapcsolatos információk széleskörű nyilvánossághoz közvetítésére **Lehóczky Zoltánnal közösen** kialakításra került egy **önálló honlap** (<http://lajtamonitor.hajosnep.hu/>). A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.

- **2010. június 24.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ újrakeresztelésének az augusztus 20-i állami ünnepek középpontjába emelésére a „Tűzijáték nélkül sem lesz eseménytelen augusztus 20.” c. **kampány elindítása** a <http://lajtamonitor.hajosnep.hu/> - azóta már új, egyszerűbben megjelezhető domain-néven: <http://lajtamonitor.hu/> - és a <http://hajosep.hu/> honlapokon. A gondolat széles körben kibontakozott, ami talán hozzájárult ahhoz, hogy az esemény később ténylegesen állami ünnepség rangjára emelkedett. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. június 24.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ újrakeresztelésére **tervezett program első szabatos leírása** a felújítással és újrakereszteléssel kapcsolatban a Miniszterelnöknek és a Honvédelmi Miniszternek írott levelek mellékleteiben. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. június 25.:** A 2010. augusztus 20-án tartandó ünnepélyes **újrakeresztelés programjának elkészítése**. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. június 26.:** **2 db 84 x 120 cm-es tabló** készítése a LEITHA monitorról, amelyek a 2010. június 19-i Múzeumok Éjszakáján és a Magyar Honvédség Hadikikötőjében, a MH. I Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred nyílt napján is bemutatásra kerültek.
- **2010. június 28.:** Az augusztus 20-i újrakeresztelésre szóló állami **meghívó elkészítése**. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. július 13.:** „S.M.S. LEITHA, a Monarchia utolsó hadihajója” címmel **10 oldalas cikk** készítése a **National Geographic Magyarország** magazin számára.
- **2010. július 19.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ fedélzetén megtekinthető kiállítási anyagról és a szervezéssel összefüggő egyes kérdésekről szóló összefoglaló, **kiállítási koncepció, forgatókönyv és bejárési terv** készítése. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. július 23.:** Az augusztus 20-i újrakeresztelésen beszédet mondó személyek (HIM főigazgató, Honvédelmi Miniszter és felesége) **beszédeinek megírása**. Ennek köszönhetően nyilvánította a Honvédelmi Miniszter a magyar honvédség hadihajós alakulatának tiszteletbeli zászlóshajójává a hajót. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. július 29.:** **14 db nagyméretű (84 x 120 cm-es) színes tabló** készítése a LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ fedélzetén megtekinthető kiállításához (látvány és tartalom tekintetében a 101 oldalas kiadvánnyal összhangban, hogy a kiállítást látogatók a tárlat végén a múzeumshopban megvásárolhassák – és lehetőség szerint meg is vásárolják – a kiadványt).
- **2010. július 30.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ számára a **hajóharang készítéséhez** az egykori osztrák-magyar hadihajók hajóharangjairól **foto felkutatása és a harang „S.M.S. LEITHA” feliratának kisserkesztése**. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. augusztus 2.:** A **SZENT ISTVÁN csatahajó ereklyezászlójának** lobogó formátumban való elkészíttetése a LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ számára. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. augusztus 18.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ felújításában részt vevő személyek, szervezetek számára **emléklap készítése**. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2010. augusztus 20.:** A LAJTA MONITOR MÚZEUMHAJÓ fedélzetén – Hajdú Gábor ezredes úrral egyeztetve – **miniszteri utasítást szövegeztem a "LAJTA Monitor Múzeumhajó fenntartásáról"**. Az utasítás 2010. november 26-án megjelent („A Honvédelmi Miniszter 97/2010 (XI. 16.) utasí-

**tása a "LAJTA Monitor Múzeumhajó fenntartásáról")** és számos eredményt biztosít a hajó további sorsára vonatkozóan. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.

A BUDA motoroshoz kapcsolódóan:

- **2010.11.03.:** Közérdekű javaslatban a hajó védettségének kezdeményezése a KÖH-nél.
- **2010.11.12.:** Lehóczky Zoltánnal együttműködve és tanácsadó bevonásával a hajó megmentésére kész pénzügyi befektető bevonásához szükséges főbb projekt-dokumentumok (üzleti terv, információs anyagok – broszúrák, prezentációk) elkészítése.
- **2011.12.09.:** Tervező (és hajóépítő) mérnökök bevonásával a hajó felújítására irányuló tervező munka alapját jelentő digitális CAD/CAM hálótervek elkészíttetése.

A DEBRECEN (ex-KASSA) Duna-tengerjáróhoz kapcsolódóan:

- **2010.11.03.:** Közérdekű javaslatban a hajó védettségének kezdeményezése a KÖH-nél.

Az FN 122 felderítő naszádhoz kapcsolódóan:

- **2011.09.19.:** A TIT HMHE tagságából néhány magánszeméllyel közösen (Balogh Tamás, Barcsy Károly, Bicskei János, Gígler László, Hocza István, Margitay-Becht András, Simén András, Szalay Gábor) a hajó megvásárlása (saját pénzből, bármilyen külső támogatás nélkül).
- **2011.09.28.:** A hajó felújítására irányuló projekt projektdokumentumának elkészítése potenciális támogatók bevonása érdekében és PR-célokra. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2011.10.27.:** A Hadikikötő használatára vonatkozó engedély megkérése a Honvédelmi Miniszternek írott projektdokumentum és engedélykérés felterjesztésével. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2011.11.07.:** Az adásvételi szerződés megszerkesztése. Az ügyvédi munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2011.11.09.:** Bicskei Jánossal, Hocza Istvánnal, Pásztói Róberttel és Simén Andrással együtt részvétel a hajó Kalocsáról Budapestre szállításában fel- és ledaruzásában, a felújítás helyszínén történő elhelyezésében. A munka elvégzésére teljes egészében pro bono, bármiféle díjazás nélkül került sor.
- **2012.10.12.:** Tudósítás a HADITECHNIKA c. folyóirat felkérésére a hajó történetéről és a felújítási munkák előrehaladásáról. (Megjelenés 2012 decemberében.)

A SZŐKE TISZA termeszőzshöz kapcsolódóan:

**Az 1. számú melléklet szerint**