



A „SZŐKE TISZA” MEGMENTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

**Tájékoztató Szentistványi Istvánnak, a szegedi
Városkép- és Környezetvédelmi Bizottság elnökének**

Összeállította: Dr. Balogh Tamás © 2012.03.27.
TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület

TÁJÉKOZTATÓ

Szentistványi István,
a szegedi Városkép- és Környezetvédelmi Bizottság elnöke részére

a SZŐKE TISZA II. termesgőzőssel kapcsolatban

2012. március 27-én Szentistványi István a szegedi Városkép- és Környezetvédelmi Bizottság elnöke e-mailben kért tájékoztatást Dr. Balogh Tamástól a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület elnökétől a SZŐKE TISZA II. termesgőzőssel kapcsolatban, hogy tájékozódjon a hajó megmentésének lehetőségéről – „akár jelentősebb anyagi ráfordítással, esetleg városi összefogással is”.

A megkeresésre az alábbi tájékoztatást adom:

A hajó 2012. február 26-án süllyedt el. Azt követően egyesületünk honlapján – egy a hajónak szentelt tematikus aloldalon – rendszeresen tettük közzé a hajóra és a mentésére vonatkozó információkat, képeket, videókat (<http://hajosnep.hu/#!/lapok/lap/szoke-tisza-karmentes>), amelyekből szinte napi ütemezésben nyomon követhetők a február 26-március 18 között történt események.

A honlapon elérhető információkat nem kívánom itt megismételni. Egyebekben a hajó jelentőségéről és az esetleges városi véleménynyilvánítás elősegítésére az alábbiakat tartom szükségesnek kiemelni:

I) A hajó jelentősége:

Bár a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal előtt jelenleg zajlik a hajó örökségi védelembe vételére irányuló eljárás (a hajó örökségi védelme addig csupán ideiglenes), ez ma már sokkal korlátozottabb eredményre vezethet, mint akár csak egy évvel ezelőtt, hiszen a hajó elsüllyedt (megmentése tehát immár sokkal nehezebb, mint korábban lett volna). Az alábbi megállapítások ennek fényében értékelendők:

A SZŐKE TISZA II. a SZÉCHENYI ISTVÁN típus tervei alapján kifejlesztett IV. KÁROLY típusú gőzüzemű oldalkerekes személyhajók utolsó fennmaradt példánya, egyben Magyarország, Európa és a világ utolsó ilyen hajója, a legnagyobb európai folyami személyszállító lapátkerekes gőzhajó:

- Testvérhajóját a SZENT ISTVÁN-t (ex-VÉRCSE, ex-ZITA KIRÁLYNÉ) 1965-ben kiselejtezték és szétvágták.
- Európában további két darab kétkéményes lapátkerekes személyhajó létezik:
 - Az 1854-ben Óbudán épült CROATIA vontatóhajó, amely 1918-ban hadikárpótlás címén román tulajdonba került, ahol a TUDOR VLADIMIRESCU nevet kapta és utasszállítóvá alakították át. 2000 után a román kormány felújította és protokoll-célokra használja.
 - A másik a brit WAVERLEY, amely az utolsó tengeri utasszállító lapátkerekes gőzhajó a világon. 1946-ban épült és 1973-ig teljesített aktív szolgálatot. A Paddle Steamer Preservation Society (Lapátkerekes Gőzösök Megőrző Társaság) megvásárolta és 1947-es állapotában helyreállítva közlekedtetni kirándulójáratokon a brit partok körül. 2003-tól a Történelmi Hajók Brit Nemzeti Regiszterében, a történelmi hajók „mag-gyűjteményében” szerepel, mint 'a nemzet számára kiemelt fontosságú hajó'.

A fenti két hajón kívül Európában NINCS MÁSIK KÉTKÉMÉNYES LAPÁTKEREKES SZEMÉLYHAJÓ. Erre – és a fentiekben bemutatott egyedi szolgálatára – tekintettel a SZŐKE TISZA II. álláspontom szerint alkalmas arra, hogy a hazai hajózási hagyományok ápolásában, a hajózási identitás megőrzésében fontos szerepet játsszon.

A hajó **hazánk múltja szempontjából** – a fentiekre és egyedi történetére is **(1. számú melléklet)** tekintettel – **kiemelkedő jelentőségű, egyedi** (nincs másik fennmaradt IV. KÁROLY típusú oldalkerekes személyhajó), ennél fogva egyszersmind **meg nem újítható**: Megsemmisülése esetén nem lehetséges másik, 1917-es építésű IV. KÁROLY típusú hajót biztosítani helyette. **A fentiekre tekintettel a hajó a magyar kulturális örökség kiemelkedő jelentőségű és pótolhatatlan része (ettől „természetesen” még elpusztulhat).**

A hajó a hazai köz- és magángyűjteményi anyag, illetve nemzetközi múzeumi gyűjtemények **(2. számú melléklet)** ismeretében **ritka, ritkaságértéke egyedülálló** (a szó szoros értelmében: nincs másik sem IV. KÁROLY-típusú, sem a típus keletkezésének évtizedéből fennmaradt másik kétkéményes oldalkerekes személyhajó). Ezen kívül – amint azt előadtuk – a világon is csupán 2 másik kétkéményes oldalkerekes személyhajó létezik, ám az egyik tengeri és jóval későbbi (WAVERLEY, 1947), a másik pedig bár folyami, de eredetileg nem személyhajónak épült és a korhűséget nélkülöző sorozatos átalakítások miatt jelenleg sincs történelmi értéke (TUDOR VLADIMIRESCU).

A védelem mértéke – további szakvélemények beszerzése és további szakértők meghallgatása után – **mérlegelést igénylő eldöntendő kérdés** (részletesen a 3. számú mellékletben), amelynek mérlegelése a KÖH joga és feladata.

A 2012. február 26-i elsüllyedés, de még inkább a kiemelés március 18-i kudarca és a magas vízállás következtében történő fokozódó elárasztás – a hajó fenti jelentősége ellenére – minden korábbinál hangsúlyosabbá teszi azt a körülményt, hogy a hajó jelentős részét (még a sikeres kiemelés esetén is) ki kellene cserélni, hiszen az ezzel járó eleve jelentős költséget most már a kiemelés szintén nem csekély költségei is tovább növelik.

II) A hajó védelmének mértéke:

A hajó Kulturális Örökségvédelmi Hivatal által bonyolított védelembé vételi eljárása – elméletileg – három eredménnyel zárulhat:

- 1) A hajó egészét védelembé veszik (teljes védelem).
- 2) A hajónak csak egyes részeit – pl.: gőzgép, gőzkormány, segédkormány, korlátok, stb. – veszik védelembé (részleges védelem).
- 3) A hajót egyáltalán nem veszik védelembé (a védelembé vételi kérelem elutasítása).

A védelem eltérő mérékeihez eltérő joghatás kapcsolódik:

- 1) Teljes védelem esetén a hajót az eredeti 1917-es állapot szerint (pontosabban változatlan főméretekkel) kell helyreállítani.
- 2) Részleges védelem esetén nem kell a hajót helyreállítani, a védelem csak a védelembé vett alkatrészekre terjed ki, a hajó elpusztul, de egyes részei fennmaradhatnak.
- 3) A védelembé vételi kérelem elutasítása esetén a hajót se és egyetlen alkatrészét se kell védeni, minden elpusztulhat, semminek sem kell fennmaradni.

A védelem eltérő mértékeihez eltérő költségek kapcsolódnak:

- 1) Teljes védelem esetén a hajó felújítása – a kiterjedt szükséges pótlások miatt lényegében az alkatrészenkénti cseréje – drága (ha nem állóhajó, hanem működképes hajó lesz, még drágább), a jövedelemtermelő képessége azonban korlátozottabb lehet (legalábbis a kérdésben eddig állást foglalt hajós szervezetek jelenleg egybehangzóan ezt állítják). Az eddigi becslések szerint az eredeti főméretek szerint a hajó rekonstrukciója állóhalként kb. 0,7 Mrd Ft (2010-es adat), működképes történelmi gőzhajóként mintegy 1-1,5 Mrd Ft (2011-es adat). Egy az eredetivel semmilyen kapcsolatban nem álló – csak arra emlékeztető – új hajó építésének, berendezésének és felszerelésének költségei ezt az összeget meghaladják (cca. 2 Mrd Ft-ot tesznek ki).
- 2) Részleges védelem esetén nincsenek felújítási költségek, a felmerült költségek kizárólag a gépek kiemeléséhez, elhelyezéséhez, őrzéséhez és felújításához (valamint későbbi tervezett felhasználásához, bemutatásához) kapcsolódnak. A roncs elbontását a bontó végzi (részére külön díjat nem kell fizetni, neki a bontott anyag értékesítéséből származó bevétel a munka ellenértéke).
- 3) A védelembé vételi kérelem elutasítása esetén nincsenek költségek.

A fenti költségekhez az elsüllyedést követően immár a kiemelés költségeit is hozzá kell számolni. Ebben a körben az alábbi költségek merülnek fel:

- szivattyúk bérlete és üzemköltsége – benzin, stb. – (3 napra 11.500 liter/perc szivattyúkapacitással számolva mintegy 200.000 Ft),
- búvárok költsége (1 munkanap 120.000 Ft),
- ehhez jön még a hajómozgatás (a mentésben közreműködő segédhajók esetén) és a daruzás költsége, a munkások bére, stb.

A védelem eltérő mértékeihez eltérő kulturális hatás kapcsolódik:

- 1) Teljes védelem esetén a hajó felújítása az eredeti formában megy végbe, ami a legnagyobb mértékben tükrözi azt a formát, amelyben a hajó a szolgálati ideje alatti eseményeknek tanúja volt (persze a kiterjedt alkatrész-cserék miatt ez már nem ugyanaz a hajó lesz, vagyis csupán az illúzió, az élmény lesz teljes).
- 2) Részleges védelem esetén minden érték megsemmisül, ami a hajó létéhez kapcsolódhat.
- 3) A védelembé vételi kérelem elutasítása esetén minden érték megsemmisül.

A védelembé vételt és a felújítást követő egyik lehetséges hasznosítási mód a múzeumhajókénti hasznosítás. A világon 38 országban összesen 387 múzeumhajó működik (2. számú melléklet). Magyarország – a maga 10 db múzeum- illetve múzeális hajójával – már említésre méltó helyet foglal el a múzeumhajókat birtokló országok között. A legtöbb az amerikaiaknak van (131), majd a britek (61), az oroszok (27) és a németek (25) következnek. A magyar múzeumhajók száma megközelíti a kanadaiakét (11), és meghaladja az olaszokét (7), a kínaiakét (7) és a japánokét (5), akárcsak a szomszédos országokét, sőt, még az olyan történelmi tengerészeti nagyhatalom, mint Portugália (2) múzeumhajó-állományát is. A magyar múzeumhajó-állomány többsége magánkezelésben van (mindössze két állami tulajdonú hajó van: a KOSSUTH gőzös és a LAJTA Monitor Múzeumhajó). Mindez jól mutatja, hogy a lehetséges hasznosítási módok közül a múzeális, illetve kulturális célú hasznosítást sem kell eleve kizárni.

Kétségtelen, hogy **a teljes védelem esetén az eredeti állapot helyreállítása csak kiterjedt alkatrész- és szerkezeti elemcsere mellett és – vélhetően – rendkívül magas költségekkel lenne lehetséges.** Bár e tárgyban költségbecslés nem áll a rendelkezésünkre, a 3. számú melléklet azonosítja a figyelembe veendő költségelemek egy részét.

A lényeg a következő: Amint azt a hajót egykor építő GANZ Danubius hajógyár jelenleg is működő jogutódja, a Ganz Danubius Vitla szakvéleményében (3/a számú melléklet) kifejezte – pusztán technikailag – a kiemelés és a rekonstrukció lehetséges. Az, hogy meg is valósul-e, illetve, hogy **van-e értelme** megvalósítani, természetesen egészen más kérdés: a költségek és a lehetőségek függvénye. **Szeged Városának mindenesetre a hajóval kapcsolatos saját álláspontja kialakításához mindenképpen célszerű megvizsgálni ezeket a potenciálisan felmerülő költségeket és lehetőségeket. Ezt nem helyettesítheti, de hasznos segítséget nyújthat az alábbi kérdések megválaszolása:**

- 1) A KÖH előtt jelenleg folyamatban lévő eljárástól függetlenül Szeged Város megmentendő értéknek, **kulturális örökségnek**, egyáltalán bármely szempontból fontosnak **tekinti-e a hajót?**
- 2) **Kíván-e** a város bármilyen – akár anyagi eszközök rendelkezésre bocsátásával járó - segítségnyújtással **tevékenyen részt venni a hajó megmentésében?** Erre több lehetőség is lehet:
 - Szeged Városa részt vehetne a hajót övező közérdeklődés moderálásában, esetleg irányításában. Hiszen nagyon sok egyéni segítő szándék van, amely jelenleg irányítás nélkül marad. A civilek tudniillik nincsenek „birtokon belül”. A hajóval kapcsolatban ugyanis egyedül a felszámoló (Ézsiás László), a kikötőbe való belépés és ott a munkavégzés engedélyezése tekintetében pedig a Tiszayacht Kft. jogosult dönten. A városnak irányukban összehasonlíthatatlanul több anyagi és jogi lehetősége van, mint a civileknek.
 - Szeged Városa meg is vásárolhatja a hajót a felszámolótól, alapítványt is tehet a megmentésére, céget is alapíthat a roncskiemelésre és a felújításra, továbbá **pályázatot is benyújthat** a DAOP-2.1.1/G-11 pályázatra, amely a hajó megmentésére vagy a régiből kimentett alkatrészek felhasználásával az eredeti formát őrző új hajó építésére is felhasználható (www.nfu.hu/download/37655/Kiemelt%20felhivas.pdf). A kiírás D2 pontja ugyanis a nemzetközi vagy országos jelentőségű kulturális és örökségi helyszínek, kulturális világörökségi helyszínek turisztikai fejlesztését biztosítja. Az F4 melléklet alapján a hajó beletartozik ebbe a kategóriába, az ideiglenes védelem már feljogosítja erre.
 - Angliában a MEEDWAY QUEEN nevű lapátkerékes történelmi gőzhajó hasonló helyzetbe került, mint nálunk a SZŐKE TISZA. Ott az eredeti alkatrészek kiemelése után lényegében az eredetivel egyező méretű és megjelenésű új hajót építettek, amibe minden megmentett eredeti alkatrészt áthelyeztek (**4. számú melléklet**). Ez a lehetőség szintén adott lehet Szeged Város számára akár a fent említett pályázat igénybevételével is.
- 3) **Van-e** és ha igen, milyen **konkrét terve, célja, elképzelése, igénye** a városnak a hajóval, illetve annak **jövőjével kapcsolatban?**
- 4) Ezen túlmenően – pl.: a fenti 2) és 3) kérdés eldöntéséhez – a város **tájékozódhat** a Dél-Alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökségtől a Technológia Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kht. által a DAOP 2.1.1./B/09 „Történelmi és kulturális örökség turisztikai hasznosítása” című pályázaton 2010 májusában nyert 556 millió forint értékben támogatott, ám a nyertes elállása folytán végül meg nem valósult projekt dokumentációjában kötelezően elkészített alábbi dokumentumok tartalmáról:
 - megvalósíthatósági tanulmány,
 - a projekt közvetett hatásait is bemutató költség-haszon elemzés,
 - részletes üzemeltetési terv,
 - a projekt részletes bemutatása (Projekt Adatlap 5. pont),
 - a projekt költségvetésének, ütemezésének, gazdasági mutatóinak, számszerűsíthető eredményeinek részletes bemutatása (Megvalósíthatósági Tanulmány 6. és 7. pontja).

A fenti dokumentumok tartalmának ismeretében ugyanis a város rendelkezésére állhatnak azok az információk, amelyek alapján legalább megbecsülhetők egy ilyen nagyságrendű beruházáshoz kapcsolódó költségek (amelyeket egyszer már támogathatónak minősítettek, hiszen 556 millió Ft támogatást ítéltek meg rájuk).

5) Ezen túlően indokolt a 3. számú mellékletben foglalt kérdések áttekintése is.

A fentiekre tekintettel látható, hogy – valós segítő szándék esetén – Szeged Városa előtt számtalan (de legalábbis a semminél több) valós aléternáitva áll rendelkezésre ahhoz, hogy segítő szándékát a szavakon túl tettekben is kifejezze és ezzel is felzárkózzon a civilekhez, akik önkéntes munkával kísérelték meg a mentést, amely azonban mára már jóval nagyobb feladatot jelent annál, amelyet a rendelkezésükre álló erőforrásokkal még maguk megvalósíthatnak.

A magam részéről az egyetlen reális alternatívának a következőket tartom:

- Szeged Városa döntse el, hogy akar-e tenni valamit a hajóért. A döntés meghozatalához készüljön alternatíva-elemzés, ami bemutatja a várható költségeket. Ehhez ismerjék meg az eddigi legutolsó projekt (a DAOP 2.1.1./B/09 pályázat 2010. májusi nyertes projektje) adatait.
- A KÖH valószínűleg a hajó részleges kulturális örökségi védelméről hoz döntést egyes értékes eredeti részek kiemelésével és biztonságba helyezésével. Javaslom, hogy elsősorban ez álljon a vizsgálat homlokterében is az angol MEEDWAY QUEEN esete mintájára (4. számú melléklet).
- Amennyiben a város úgy dönt, hogy szerepet vállal ebben a munkában, javaslom, hogy a hajóért aggodó és tenni akaró civilek hozzanak létre egy a várostól független „A SZŐKE TISZA MEGŐRZÉSÉÉRT ALAPÍTVÁNY”-t (ha ez nem sikerülne, az egyértelmű bizonyítéka annak, hogy nincs olyan közérdeklődés a hajó iránt, ami a megmentését kívánná).
- Az előző pontban említett alapítványt a város előre meghatározott módon támogassa (adókedvezményekkel, a felújításhoz szükséges területtel, tőkével, stb. – ez egyeztetés, akarat és kölcsönös megegyezés függvénye). A támogatás Város által lehetségesnek tartott formáit, ezen belül a pénzügyi támogatás minimális, közepes és maximális mértékét a Város határozza meg.
- Amennyiben a fenti javaslat a Város számára elfogadható, egyesületünk igény esetén kész az alapítvány létrehozásában és működtetésében, vagyis a hajó felújításában (új hajó építésében) – a lehetőségei mértékéig – emberrel, tagjai hajózási-, hajóépítési-, pályázatírói-, stb. szakismereteivel folyamatosan közreműködni, az alapítványhoz csatlakozók munkáját szervezni, támogatni, abban részt venni. (Erre az általunk, illetve a közreműködésünkkel felújított történelmi hajók – a LAJTA Monitor Múzeumhajó és az FN 122 felderítő naszád kapcsán végzett munkánk is képesít bennünket.)
- Az egyetlen feltételünk: az alapítvány irányításában a város (sem a polgármesteri hivatal, sem a megyei jogú város önkormányzatának hivatala, sem a közgyűlés bármely tagja, sem a város egyetlen érdekeltsége) nem vehet részt! Ez természetesen nem azt jelenti, hogy a városnak ne lenne joga a támogatással való elszámoltatásra és a jogszerű magatartás megkövetelésére, ez azonban a hatályos jogszabályok szerint az alapítványban való részvétel nélkül is megfelelően garantálható. Kikötésünk indoka csupán a politikamentesség megőrzése a hajó érdekében.

Budapest, 2012. március 27.

Dr. Balogh Tamás
elnök,

TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és
Hagyományőrző Egyesület

A SZŐKE TISZA II. termesgőzös kronológiája

A hajó szolgálata:

- 1918-ban** a gőzhajó megkapta a párját is, amit IV. Károly feleségéről, Zita királynéről neveztek el. Paraméterei megegyeztek a testvérhajójáéval.
- 1919-ben** a világháború után „természetesen” eredeti nevükön már nem futhattak tovább IV. KÁROLY-ból ekkor lett SAS, ZITA KIRÁLYNÉ-ból pedig VÉRCSE.
- 1930-ban** a hajókat ismét átkeresztelték. A SAS a SZENT IMRE (Szent Imre halálának 900. évfordulója alkalmából), a VÉRCSE pedig a SZENT ISTVÁN nevet kapta.
- 1938-ban** a hajók részt vettek az állami reprezentációban: a május 25-én ünnepélyes külsőségek közepette Budapesten megnyílt Eucharisztikus Világkongresszus rendezvényhajói voltak. A SZENT IMRE gőzös mellett a SZENT ISTVÁN, a LEÁNYFALU, a JÓZSEF FŐHERCEG, a ZSÓFIA, a JUPITER- és a LINZ gőzösök vettek részt a május 26-i – az akkori Európában egyedülálló (a Margit-sziget megkerülésével az Eötvös-tér-Horthy Miklós-híd-Eötvös-tér útvonalat bejáró) – esti hajós körmenetben:
- „Egy város szépségének hódolata, amikor alkonyat után egyszerre csak felsugároztak a város fényei; a gyönyörű és hatalmas folyamban tükröződve ringott a kereszténység kettős városa, Pest-Buda, mely erre az éjszakára egészen az Eucharisztia jelvényeit öltötte magára. A Lánchíd szinte maga a megelevenedett kongresszusi jelvény; az Erzsébet-hídon égő vörös kontúrjaival a kehely, a félmillió ember a partokon” – olvasható a kongresszus emlékkönyvében. Az esti félhomályban a sziporkázó fények neobarokk összehatást keltettek, s a rendezők jól kihasználták a Duna két partján elterülő világváros egyedülálló, háborúk és kontár építészek által fel nem dúlt csodás panorámáját. A Lánchíd modern kivilágítása, a királyi vár, a Koronázó Főtemplom és az Országház díszkivilágítása, a rakpartok mindkét oldalon fényárban úszó szegélye impozáns díszletet adott az „eucharisztikus flottatüntetésnek”.*
- 1938. október 9-13.** között a SZENT IMRE volt a Felvidék déli sávjának visszacsatolásáról szóló magyar-(cseh)szlovák tárgyalásokról tudósító újságírók bázishajója.
- 1941-ben április 13-án** katonai szolgálatra adták át (parancsnok: Cornides Béla hkpt.). A MFTR 660-al a Tabánban állt. Április 14-18. között parancsra várt, majd 19-én – miután a hajóra nem volt szükség – polgári rendeltetésének visszaadták.
- 1944-ben** a hajó testvérhajójával Ausztriába került és csak a második világháború után, 1947-ben kerültek vissza Magyarországra. Mivel a hivatalos állami ateizmus idején elképzelhetetlen volt, hogy a hajó egy szent nevét viselje, újabb névváltozás következett, s a hajót 1950-ben a FELSZABADULÁS névre keresztelték (érdekes módon testvére a SZENT ISTVÁN nevet mégis megtarthatta).
- 1957-ben** felújításon esett át a hajó. Az újpesti hajógyárban kisúlyázták (fent – akkor utoljára) és sétahajóvá alakították át (szemben a párjával, amit 1965-ben kiselejteztek és szétvágtak – lent).
- 1958-ban** a felújítás után újra üzembe helyezik, mint turistahajót.
- 1975-ben** Újpesten sor kerül a hajó utolsó súlyázására. 1976-ig közlekedik.
- 1976-ban** a hajót kivonták a rendszeres személyforgalomból. Ettől kezdve állóhajó Budapesten.

- 1979-ben** Szegeden szétbontották a korábbi SZŐKE TISZÁT (ex-TÁNCSICS, ex-SZENT GELLÉRT), egy 1918-ban épült FERENCZ FERDINÁND FŐHERCEG (vagyis a mai KOSSUTH Múzeumhajóval azonos) típusú hajót, amelyet 1960-ban a MAHART-tól való selejteztést követően kapott meg a Szegedi Fürdő és Hőforrás Vállalat és üzemeltetett szállodahajóként, amíg az 1979-es magas víz el nem sodorta. A Tisza belvárosi szakaszán, a Partfürdőn feneklett meg. Ott is bontották le. (A sors furcsa fintora, hogy eredeti nevén IV. Károly gyermeke, Habsburg Ottó után eredetileg OTTÓ FŐHERCEG néven futott ki a hajógyárból.) Pótlására Szeged város a MAHART-tól átvett FELSZABADULÁS-t átkeresztelte SZŐKE TISZA-ra, amely tehát e néven immár a második hajó volt Szegeden.
- 1980-ban** étterem-hajó, majd az 1980-as évek végétől diszkó-hajó a Belvárosi Híd mellett. A városi lakosok a hajóról a Tiszára kiszűrődő és a vízfelület által visszavert, messzire közvetített hangos zene miatt egyre gyakrabban követelik a diszkó bezárását. Eredménnyel: a kilencvenes évek második felében már csak a hajó orra elé kötött strand üzemel. A hajó belső terei látogathatatlanok.
- 1999-ben** nyár folyamán a szeged városi közgyűlés elhatározta, hogy véglegesen dönt a hajó sorsáról. A lehetséges megoldások között felvetődött a hajó lebontásának és ócskavasként való értékesítésének a gondolata is. Október folyamán végül a hajót a városközpontban lévő horgonyzóhelyéről a mintegy 3 km-rel északra lévő téli kikötőbe vontatták.
- 2000-ben** január 5-én Mészáros Gábor – a tulajdonos Szegedi Fürdő és Hőforrás Vállalatból a rendszerváltás után alakult Fürdő és Hőforrás Kft. igazgatója – a Magyar Nemzet c. országos napilapban kijelentette: *„a hajó felújítására nincs Szegednek 60-100 millió forintja, ennyibe kerülne, hogy továbbra is állóhajóként szolgáljon”.*
- 2000-ben** februárban aztán a Délmagyarország c. szegedi napilap közölte: *„Popovits József a Tiszayacht Kft. igazgatója, jelképes összegért, 125 forintért vette meg a hajót a tulajdonos önkormányzat képviselőjétől, a Szegedi Fürdő és Hőforrás Kft-től”.*
- 2000-ben** május 10-én Popovits József azt nyilatkozta a Délmagyarországnak: *„A SZŐKE TISZA alja, fenéklemeze olyan rossz állapotban van, hogy tartósan nem lehet a vízben hagyni. Így az a tervünk, hogy partra vontatjuk, rendbe hozzuk és múzeumot, szállodát, éttermet üzemeltetünk benne”.*
- 2000-ben** augusztus 26-án, a Népszabadság szombati számában Ráday Mihály „Dohogás” címmel közölt cikket a hajóról, megmentése szükségességéről és az ehhez szükséges források hiányáról.

A hajó pusztulása:

- 2002. augusztus 14-én:** Először jelent meg híradás a Délmagyarország c. szegedi napilapban arról, hogy *„egy háttérbe húzódó befektető talán felújítaná a SZŐKE TISZÁ-t, [...] amely évtizedeken át a város jelképe volt. [...] Amikor három éve elvontatták a rondellától, üres lett a rakpart – azoknak, akik megszokták jelenlétét, még ma is hiányzik”.* A befektető kilétét és valódi terveit azonban nem sikerült azonosítani. Az újság csak annyit közölt: *„Szálloda személyhajó lesz a régi gőzös”.*
- 2005. szeptember 2-án:** A „Szőke Tisza a Dunára megy” címmel arról tudósított a helyi lap, hogy *„szakmai befektetőkből álló csoport vette meg a lerobbant állapotú Szőke Tiszát, s folyami luxusszállodává alakítaná az egykor szebb napokat látott gőzöst. A hajót ugyan Tápién tervezik felújítani, utána azonban a kifizetődőbb Al-Dunán üzemeltetnék”.* Ez a híradás végre „a háttérbe húzódó befektetőt” is megnevezi:

Az addigi tulajdonos Tiszayacht Kft.-től a budapesti Európa Rendezvény Iroda Kft. vette meg a hajót. Ügyvezetője, Sztankó Attila elmondta, *„legfőbb céljuk az 1917-ben épült, muzeális értékű gőzös megóvása – amellett, hogy kifizetődő üzletet is lát a hajó üzemeltetésében. [...] A teljes körű felújítás közel egymilliárd forintba kerül. Az előző és az új tulajdonos közötti megállapodás szerint a renoválást a tápéi kikötőben végeznék – a hajót amúgy sem lehetne balesetveszély nélkül bárhová is elvontatni.”*

Az Európa Rendezvény Iroda Kft. tervei működésképes gőzgépes szállodahajó kialakításáról szóltak. A matuzsálemet nagyjából kétéves munkával kívánták felújítani. Mivel az acélszerkezettől a külső burkolatig mindent teljesen ki kellett volna cserélni (ami többbe kerül, mint egy új hajót építeni), felmerült, hogy valóban egy új, a SZŐKE TISZÁ-ra csak arányaiban emlékeztető hajót építsenek, amelybe mindent áthelyeznek, ami az eredeti hajóból még megmenthető.

Az elképzelés háttérében pénzügyi megfontolások álltak: a hajó eredeti jellemzőinek változatlanul hagyásával ugyanis „csak” 60 főt lehetne kényelmesen elszállásolni a hasonló módon hasznosított korszerű járműveken szokásos 120-130 helyett. A kisebb befogadóképesség ezért csak akkor biztosít jövedelmező működést, ha a luxusigényeknek megfelelő átalakítás után a szobák ára magasabb. Az új hajó építését ebből a szempontból tehát a fizetőképes kereslet és a még megfizethető ár közötti kompromisszummal indokolták. Az új hajó látványtervei elkészültek, s a legjobb németországi példákat (pl.: a GOETHE lapátkerekes felújítását) idézik! A tervből azonban nem lett semmi.

- 2006. február 20-án:** A Délmagyarország arról cikkezett, hogy ismeretlenek fosztogatják a hajót és a még benne található értékeket. A 2005. szeptemberi nagy nekibuzdulás után kijózanító az óvatosság, amely az EURÓPA Cégcsoport képviselőjével készített, a Délmagyarország 2006. február 20-i számában megjelent interjúból sugárzik:

„Neuwirth Csaba, a cég munkatársa elmondta: a Szőke Tisza hajó marad. Egyelőre pontosan nem tudni, hogyan újítyják föl; csak úszóképessé teszik, vagy gőzgépei is életre kelnek. Az biztos, hogy Tápén hozzák rendbe, hiszen elvinni onnan már nem lehet. Pályázati lehetőséget, támogatást keresnek.”

- 2007. március 23-án** arról számolt be a helyi lap, hogy *„Újjászületik a folyó éke, a Szőke Tisza”*. [...] *„A szegediek által már-már elsiratott, legendás hajót, a Szőke Tiszát nemrég visszavásárolta korábbi tulajdonosától a hajó- és úszóműgyártással, -javítással foglalkozó Mahart Tiszayacht Kft., majd a napokban eladta a Szeviép-csoportnak [...]. Az új tulajdonos – a város támogató közreműködésére is számítva – föl kívánja újítani a szegedi városképhez korábban szervesen hozzátartozott hajót. [...] A beruházáshoz pályázati forrásokat is igénybe kíván venni az új tulajdonos. A hajótest fölújítását maga a Tiszayacht végzi majd, és amint a beruházás forrásoldalát a tulajdonos biztosítja, azonnal kezdődhet a munka [...].*

- 2008. április 17-én:** *„Milliárdból újulna meg a Szőke Tisza [...] Szeged - Hajózástörténeti kiállítóhelyet, interaktív audiovizuális látogatóközpontot és két rendezvénytermet álmodott meg a Szőke Tiszára tulajdonosa, a Szeviép-csoport. Az ipari műemlék jelenleg a tápéi kikötőben rostokol, elsüllyedéshez közeli állapotban. [...] Új tulajdonosa, a Szeviép-csoport azonban nem hagyja, hogy a szegediek által már-már elsiratott legendás hajó az enyészeté legyen. Létrehozott egy projektcéget, a Szőke Tisza Hajó Nonprofit Kft.-t, amely uniós pályázati pénzből újítaná fel, és kiállítási, valamint kulturális centrumként üzemeltetné.*

– Terveink között szerepel egy tiszai hajózástörténeti állandó kiállítás létrehozása a Közlekedési Múzeummal és egy hajózási alapítvány szakmai közreműködésével. Ezenkívül interaktív audiovizuális látogatóközpontot és két rendezvénytermet is ki szeretnénk építeni – tudjuk meg Szabó Lászlótól, annak a békéscsabai cégnek az ügyvezetőjétől, amely a felújítás koncepcióját készítette el. Az alsó szintre állandó hajózástörténeti kiállítást álmodtak, amely kuriózumnak számítana a régióban: a hajózási eszközöket interaktív bemutatón

szemléltetnék. A második szintre rendezvénytermeket terveztek, amelyek hangversenyeknek, kamara-előadásoknak, konferenciáknak adnának otthont.

Mivel a rendezvénytermek bérbeadásából befolyó összeg legfeljebb az üzemeltetés éves költségének 20-25 százalékát fedezné, egy, a korabeli étkezési kultúrát, valamint az Európai Unió gasztronómiáját bemutató muzeális étterem és cukrászda-kávézó létrehozását is tervezik. A családoknak gyermekmegőrzővel kedveznének, a ruhatár ingyenes lenne. A hajó régi helyén, a várbástya mellett horgonyozna. A tulajdonos kiállítóhelyet, látogatóközpontot vizionál az ódon enteriőrbe. [...] mindez azonban addig csak álom, amíg a Szőke Tisza Hajó Nonprofit Kft. nem nyeri meg az európai uniós turisztikai pályázatot. S mivel a pályázatot író cég hibát vétett az első beadványnál, az új pályázat elbírálásáig, azaz júniusig biztosan nem történik semmi. A Szőke Tisza Hajó Nonprofit Kft. uniós pénzből újítaná fel a Szőke Tiszát. A beruházás várható költsége 961,3 millió forint lenne. A kft. 161,3 millió forint önrésszel rendelkezik, 800 millió forintra pályázik.”

2009. július 17-én: A Délmagyarország már csak „szegedi TITANIC”-ként emlegeti a SZŐKE TISZÁ-t. Miután minden évben rendszeresen foglalkoztak a sorsával az újságban, tudják: immár nem lehet hinni senkinek, akik nagy hangon, magabiztosan ígérték a felújítást, amire valahogy soha nem akart sor kerülni: „Az egykor több száz fő befogadására alkalmas hajó ma inkább egy rozsdatenger. Ez nagyon jól látszik azon a filmen, amit nemrégén töltötték fel a YouTube-ra”.

2010. október 5-én: „Félmilliárd úszik el: 556 millió forintot nyert a Szőke Tisza felújítására a Technológia Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kht. A cég azonban visszalépett, újonnan felmerülő műszaki problémákra és pénzügyi gondokra hivatkozva. – Cégem visszalépett a megnyert több mint 500 millió forintos pályázati támogatástól – közölte Fekete Zsolt, a kht. ügyvezetője. Indoklásul elmondta: néhány újonnan felmerülő műszaki problémán túlmenően gondot jelentett a szükséges banki finanszírozás biztosítása is. (Az NFÜ honlapján az szerepel, hogy a támogatás aránya 85 százalékos lett volna, így a projekt elindításához 15 százalék önrészre, mintegy 100 millió forintra lett volna szükség.) A műemlékké nyilvánított gőzhajó felújításával egyébként egyedi, országos hírű, szezonálitástól független interaktív bemutatóhelyet alakítanának ki a Tiszán. Céljuk a legmodernebb eszközökkel felszerelt audiovizuális kulturális centrum létrehozása, ahol a tiszai életet, a hajózástörténetet bemutató kiállításokon kívül büfé, kávézó és ajándékbolt is működné. 16 új munkahely jönne létre. – A mostani lehetőség visszautasítása nem jelenti azt, hogy a későbbiekben nem valósulhat meg a beruházás, de ehhez időre van szükség – jelentette ki Fekete Zsolt. Úgy gondolja, hogy legkorábban két év múlva fogadhatja vendégeit a megújult Szőke Tisza.”

2012. február 29-én: „Elsüllyedt a Szőke Tisza - Az olvadó jég benyomta az elkorrodálódott, repedésektől hemzsegő Szőke Tisza oldallemmezét. A 95 éves gőzhajó kajütablakain beömlött a víz. Az egykori diszkóhajó megbillent. – Rossz állapota miatt nem kapott engedélyt a Szőke Tisza arra, hogy a folyóparton horgonyozzon, 2000 óta áll a tápéi téli kikötőben. Több tulajdonosváltás során sem sikerült elkezdni a felújítást. Várható volt, ami történt, a hajó oldalán kialakult repedések miatt – mondta lapunknak Molnár János. A kikötőt üzemeltető Mahart Tiszayacht Kft. termelési vezetőjétől megtudtuk: többször figyelmeztették írásban a tulajdonosokat, majd saját hatáskörben tavaly októberben úgy döntöttek, hogy a part mellé vontatják a 95 éves gőzhajót – hogy ne a kikötő közepén süllyedjen el. – A tulajdonosok másfél éve nem fizetnek bérleti díjat, nem foglalkoznak a hajóval. Kollégáim minden harmadik nap szivattyúzták róla a vizet, de a természettel nem tudták felvenni a harcot: a jég vasárnap oladás közben benyomta a repedésektől hemzsegő oldallemezt. Betört a víz, a Szőke Tisza megbillent – magyarázta Molnár. Ezek után sem látja reménytelennek a helyzetet. A felújítás csak a tulajdonoson múlik. A cég ellen azonban felszámolási eljárás zajlik.”

Múzeumhajók

A **múzeumhajók**, vagy néha **emlékmű hajók**, olyan hajók, amelyeket megőriztek és a közönség számára nyitva álló múzeummá alakítottak, oktatási, képzési és/vagy emlékművi, hagyományőrző céllal. Néhány ezek közül az új hajós nemzedék képzését szolgálja, mint iskolahajó, ám a múzeumhajók közül csak kevés az, amely a mai napig megőrizte a működőképességét és rendszeres szolgálatra alkalmas.

Világszerte néhány száz múzeumhajó létezik csupán.

Ezek közül 175 hajót a Történelmi Hadihajók Szövetsége (Historical Naval Ships Association) tömörít. (A LAJTA Monitor Múzeumhajót 2010 augusztusában a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület ajánlotta a Szövetségnek, de a hajó nem nyert felvételt, mert kizárólag múzeumok lehetnek tagok, a Hadtörténeti Intézet és Múzeum pedig nem kezdeményezte a tagfelvételt).

Ezen kívül igen sok nem haditengerészeti múzeumhajó létezik, az általános kereskedelmi hajóktól a kikötői vontatókig és a világítóhajókig. Sok, ha nem a legtöbb, múzeumhajó valamely hajózási múzeumhoz tartozik, vagy azzal társult, illetve kapcsolatban áll (Magyarországon nincs hajózási múzeum! – ezen változtatna a Nemzeti Hajózási Gyűjtemény, amely nem érintené a gyűjteményhez tartozó tárgyakat kezelő múzeumokat, köz- és magángyűjteményeket, csupán a hozzájuk tartozó tárgyakat egy helyen mutatná be állandó kiállítás keretében).

A hajók fenntartása igen vegyes. Annak ellenére, hogy a legtöbb múzeumhajó az állam egykori hadihajója volt, a hadihajókból kialakított múzeumhajóknak csak egy kis részét tartja fenn maga az állam. A fenntartást többnyire civil szervezetek, alapítványok, egyesületek, múzeumok végzik.

A fentiekre tekintettel a múzeumhajók az alábbiak:

Amerikai Egyesült Államok (131 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Philadelphia (gundelo)	United States	District of Columbia	Washington	United States 	1776		Gunboat	Battle of Valcour Island
USS Constitution	United States	Massachusetts	Boston	United States 	1797	Wooden	Frigate	
Pilgrim	United States	California	Dana Point	United States 	1825	Schooner class	Brig	Richard Dana
Charles W. Morgan	United States	Connecticut	Mystic Seaport	United States 	1841	Wooden	Whaler	Mystic Seaport
USS Constellation	United States	Maryland	Baltimore	United States 	1854	Wooden	Sloop	U.S.S. Constellation Museum
USS Cairo	United States	Mississippi	Vicksburg	United States 	1862	City class ironclad	Gunboat	Vicksburg National Military Park
Coronet (yacht)	United States	Rhode Island	Newport	United States 	1885	Schooner	Yacht	Clipper
Emma C. Berry (sloop)	United States	Connecticut	Mystic Seaport	United States 	1866	Fishing	Sloop	Mystic Seaport

Elissa	United States	Texas	Galveston	 United States	1877	Three-masted	Barque	
Fenian Ram	United States	New Jersey	Paterson	 United States	1881	Experimental	Submarine	Paterson Museum; designed by John Philip Holland
Joseph Conrad	United States	Connecticut	Mystic	 United States	1882		Sailing ship	Alan Villiers
Balclutha	United States	California	San Francisco	 United States	1886	Steel-hulled	Tall ship	
Priscilla	United States	New York	West Sayville	 United States	1888	Oyster	Sloop	
Arthur Foss	United States	Washington	Seattle	 United States	1889	Wooden-hulled	Tugboat	
Eureka (ferryboat)	United States	California	San Francisco	 United States	1890	Side-wheel paddle	Steamboat	San Francisco Maritime National Historic Park
Alma	United States	California	San Francisco	 United States	1891	Scow	Schooner	San Francisco Maritime National Historical Park
USS Olympia	United States	Pennsylvania	Philadelphia	 United States	1892	Steel-hulled	Protected cruiser	Commodore Dewey's flagship, Independence Seaport Museum
Lettie G. Howard (schooner)	United States	New York	New York City	 United States	1893	Fredonia class	Schooner	South Street Seaport Museum
Lettie G. Howard (schooner)	United States	New York	New York City	 United States	1893	Fishing	Schooner	
C.A. Thayer (1895)	United States	California	San Francisco	 United States	1895	West coast lumber trade	Schooner	San Francisco Maritime National Historic Park
SS Meteor	United States	Wisconsin	Superior	 United States	1896	Whaleback	Steamer	
Berkeley	United States	California	San Diego	 United States	1898	Double-ended steam-powered	Ferryboat	Maritime Museum of San Diego
Barnegat LV 79/WAL 506	United States	New Jersey	Camden	 United States	1904		Lightvessel	Formerly Chesapeake Bay Maritime Museum and Penn's Landing. Currently Pyne Point Marina
Medea (yacht)	United States	California	San Diego	 United States	1904		Steam yacht	
SS Milwaukee Clipper	United States	Michigan	Muskegon	 United States	1905	Great Lakes	Passenger Steamer	Pennsylvania Railroad
Ticonderoga (steamboat)	United States	Vermont	Shelburne	 United States	1906	Lake Champlain	Steamboat	Shelburne Museum
Hercules	United States	California	San Francisco	 United States	1907	Deep sea	Tugboat	
SS Keewatin	United States	Michigan	Douglas	 United States	1907	Great Lakes	Passenger ship	Category: Canadian Pacific Railway Steamships
Sabino (passenger steamboat),	United States	Connecticut	Mystic	 United States	1908	Steamboat	Ferry	Mystic Seaport Museum,
Sand Man	United States	Washington	Olympia	 United States	1910	Wooden	Tugboat	

USS Texas	United States	Texas	La Porte	 United States	1910	New York class	Battleship	
Peking	United States	New York State	New York City	 United States	1911	Flying P-Liner	Barque	Peking sister ship
SS Willis B Boyer	United States	Ohio	Toledo	 United States	1911	Great Lakes	Bulk freighter	
Eppleton Hall (1914)	United States	California	San Francisco	 United States	1914	Paddlewheel	Tugboat	
SS Lehigh Valley 79 (barge)	United States	New York	New York City	 United States	1914	Lehigh Valley Railroad	Railroad car float	
USS Arizona (BB-39)	United States	Hawaii	Pearl Harbor	 United States	1915	Pennsylvania class	Battleship	USS Arizona Memorial
Lightship Portsmouth	United States	Virginia	Portsmouth	 United States	1915	LV 101	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
Huron	United States	Michigan	Port Huron	 United States	1920	Great Lakes	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
L. A. Dunton	United States	Connecticut	Mystic	 United States	1921	Sailing Fishing	Schooner	National Historic Landmark
Modesty	United States	New York	West Sayville	 United States	1923	Gaff-rigged	Sloop	National Register of Historic Places
Ralph J. Scott (fireboat)	United States	California	Los Angeles	 United States	1925		Fireboat	Los Angeles Maritime Museum
SS William G. Mather	United States	Ohio	Cleveland	 United States	1925	Great Lakes	Bulk freighter	
Cutter Alert	United States	Washington	Seattle	 United States	1927	125' Active class	Coast Guard Patrol Boat	
McLane W-146 6	United States	Michigan	Muskegon	 United States	1927	125' Active Class	Patrol Boat	List of United States Coast Guard cutters
Fireboat No. 1	United States	Washington	Tacoma	 United States	1929	Port of Tacoma	Fireboat	National Historic Landmark
WT Preston	United States	Washington	Anacortes	 United States	1929	Dredger	Paddle steamer	
Lightship Chesapeake	United States	Maryland	Baltimore	 United States	1930	LV 116	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
City of Milwaukee	United States	Michigan	Manistee	 United States	1931	Great Lakes	Railroad Car Ferry	U.S. City of Milwaukee National Historic Landmark
RMS Queen Mary	United States	California	Long Beach	 United Kingdom	1934	Cunard Line	Ocean Liner	
USCGC Mohawk (WPG-78)	United States	Florida	Key West	 United States	1934	378' Treasury Class (WPG)	Cutter	List of United States Coast Guard cutters
USS Potomac	United States	California	Oakland	 United States	1934	Presidential	Yacht	Franklin D. Roosevelt

William M. Black	United States	Iowa	Dubuque	United States 	1934	Dredger	Paddle steamer	National Mississippi River Museum & Aquarium,
USCGC Taney	United States	Maryland	Baltimore	United States 	1935	Treasury class	Cutter	Pearl Harbor attack
USCGC Ingham	United States	Florida	Key West	United States 	1936	Treasury class	Cutter	
Nantucket LV-112	United States	New York	Oyster Bay,	United States 	1936		Lightvessel	RMS Olympic
SS William A Irvin	United States	Minnesota	Duluth	United States 	1938	Great Lakes	Lake freighter	
USS North Carolina	United States	North Carolina	Wilmington	United States 	1940	North Carolina class	Battleship	
USS Drum	United States	Alabama	Mobile	United States 	1941	Gato class	Submarine	US Alabama Battleship Commission
USS Massachusetts	United States	Massachusetts	Fall River	United States 	1941	South Dakota Class	Battleship	
USS Silversides	United States	Michigan	Muskegon	United States 	1941	Gato-class submarine	Submarine	
SS John W. Brown	United States	Maryland	Baltimore	United States 	1942		Liberty ship	
USS Alabama	United States	Alabama	Mobile	United States 	1942	South Dakota class	Battleship	
USS Charrette	Greece	Piraeus Prefecture	Poros	United States 	1942	Fletcher class	Destroyer	HNS Velos (D-16)
USS Lexington	United States	Texas	Corpus Christi	United States 	1942	Essex class	Aircraft carrier	
USS LST 325	United States	Indiana	Evansville	United States 	1942	LST Mk.3	Landing Ship, Tank	
USS New Jersey	United States	New Jersey	Camden	United States 	1942	Iowa class	Battleship	New Jersey
USS Stewart	United States	Texas	Galveston	United States 	1942	Edsall class	Destroyer escort	Seawolf Park
USCGC Sundew	United States	Minnesota	Duluth	United States 	1942	USCG Seagoing Buoy Tender	Cutter	Great Lakes Floating Maritime Museum
Nash (harbor tug)	United States	New York	Oswego	United States 	1943		Tugboat	Normandy landing
USS Lionfish	United States	Massachusetts	Fall River	United States 	1943	Balao class	Submarine	
USS Little Rock	United States	New York	Buffalo	United States 	1943	Cleveland class	Light cruiser	
USS Kidd	United States	Louisiana	Baton Rouge	United States 	1943	Fletcher class	Destroyer	Kamikaze
USS Laffey	United States	South Carolina	Charleston	United States 	1943	Allen M. Sumner Class	Destroyer	National Historic Landmark
USS Ling	United States	New Jersey	Hackensack	United States 	1943	Balao class	Submarine	

USS Cobia	United States	Wisconsin	Manitowoc	United States 	1943	Gato class	Submarine	Wisconsin Maritime Museum
USS Cod	United States	Ohio	Cleveland	United States 	1943	Gato class	Submarine	U.S.S. Cod Submarine Memorial
USS Bowfin	United States	Hawaii	Pearl Harbor	United States 	1943	Balao class	Submarine	USS Bowfin Submarine and Memorial Park
USCGC Bramble (WLB-392)	United States	Michigan	Port Huron	United States 	1943	Class C (Iris)	Cutter/Buoy tender	
USS Batfish	United States	Oklahoma	Muskogee	United States 	1943	Balao class	Submarine	Muskogee War Memorial Park
USS Cassin Young	United States	Massachusetts	Boston	United States 	1943	Fletcher class	Destroyer	Boston National Historic Park
USS Cavalla	United States	Texas	Galveston	United States 	1943	Gato class	Submarine	Cavalla Historical Foundation
USS Croaker	United States	New York	Buffalo	United States 	1943	Gato class	Submarine	Buffalo and Erie County Naval and Military Park
USS Hornet	United States	California	Alameda	United States 	1943	Essex class	Aircraft carrier	Battle of the Philippine Sea
USS Intrepid	United States	New York	New York City	United States 	1943	Essex class	Aircraft carrier	
SS Jeremiah O'Brien	United States	California	San Francisco	United States 	1943		Liberty ship	
USCGC Mackinaw	United States	Michigan	Mackinaw City	United States 	1943	Wind class	Icebreaker	
USS Pampanito	United States	California	San Francisco	United States 	1943	Balao class	Submarine	National Historic Landmark
USS Salem	United States	Massachusetts	Quincy	United States 	1943	Des Moines class	Heavy cruiser	
USS Tacoma	South Korea			United States 	1943	Tacoma class	Frigate	
USS The Sullivans	United States	New York	Buffalo	United States 	1943	Fletcher-class destroyer	Destroyer	
USS Wisconsin	United States	Virginia	Norfolk	United States 	1943	Iowa class	Battleship	
USS Yorktown	United States	South Carolina	Mount Pleasant	United States 	1943	Essex class	Aircraft carrier	
USS Slater	United States	New York	Albany	United States 	1944	Cannon-class destroyer escort	Destroyer escort	
USCGC Acacia (WLB-406)	United States	Illinois	Chicago	United States 	1944	Class C (Iris)	USCG seagoing buoy tender	
USS Becuna	United States	Pennsylvania	Philadelphia	United States 	1944	Balao class	Submarine	Independence Seaport Museum
USS Hazard	United States	Nebraska	Omaha	United States 	1944	Admirable class	Minesweeper	National Historic Landmark
USS Pueblo	North Korea	South Pyongan	Pyongyang	United States 	1944	Banner class	Technical research ship	

LCS 102	United States	California	Mare Island	United States 	1944		Landing Craft Support	U.S. Navy
USS Missouri	United States	Hawaii	Pearl Harbor	United States 	1944	Iowa class	Battleship	Japanese surrender
USS Razorback	United States	Arkansas	Little Rock	United States 	1944	Balao class	Submarine	
SS Red Oak Victory	United States	California	Richmond	United States 	1944		Victory ship	
USS Torsk	United States	Maryland	Baltimore	United States 	1944	Tench-class submarine	Submarine	Baltimore Maritime Museum
USS LCI(L)-1091	United States	California	Eureka	United States 	1944	LCI(L)-351 class LLC	Large Landing Craft	Humboldt Bay
USS Requin	United States	Pennsylvania	Pittsburgh	United States 	1945	Tench class	Submarine	
SS American Victory	United States	Florida	Tampa	United States 	1945	Victory Ship	Victory Ship	National Register of Historic Places
USS Clamagore	United States	South Carolina	Mount Pleasant	United States 	1945	Balao class	Submarine	Patriots Point Naval and Maritime Museum
USS Everett F. Larson	South Korea	Gangwon-do	Gangneung	United States 	1945	Gearing class	Destroyer	ROKS Jeong Buk (DD-916)
USS Joseph P. Kennedy, Jr.	United States	Massachusetts	Fall River	United States 	1945	Gearing class	Destroyer	Joseph P. Kennedy Jr.
USS William R. Rush (DD-714)	Korea	Jinhae	Gyeong-sa ngnam-do	United States 	1945	Gearing class	Destroyer	ROKS Kang Won (DD-922)
PT 617	United States	Massachusetts	Fall River	United States 	1945	80' Elco Type	PT Boat	
PT 796	United States	Massachusetts	Fall River	United States 	1945	78' Higgins Type	PT Boat	
Motor Torpedo Boat PT-658	United States	Oregon	Portland, Oregon	United States 	1945	78' Higgins Type	PT Boat	
SS Lane Victory	United States	California	San Pedro	United States 	1945		Victory ship	U.S. Merchant Marine
USS Midway	United States	California	San Diego	United States 	1945	Midway class	Aircraft carrier	
CG 36500	United States	Massachusetts	Orleans	United States 	1946	36-foot lifeboat	Lifeboat	
USSEversole (DD-789)	Turkey	Kocaeli Province	İzmit	United States 	1946	Gearing class	Destroyer	TCG Gayret (D352)
Ambrose	United States	New York	New York	United States 	1952	US Coast Guard	Lightvessel	South Street Seaport
USS Albacore	United States	New Hampshire	Portsmouth	United States 	1953	Teardrop hull	Submarine	National Register of Historic Places
USS Marlin	United States	Nebraska	Omaha	United States 	1953	Mackerel class	Submarine	
USS Nautilus	United States	Connecticut	Groton	United States 	1954	Nuclear-powered	Submarine	North Pole
USS Barry	United States	District of Columbia	Washington	United States 	1955	Forrest Sherman class	Destroyer	Washington Navy Yard

USS Edson	United States	Michigan	Bay City	United States 	1958	Forrest Sherman	Destroyer	
USS Growler (SSG-577)	United States	New York	New York City	United States 	1958	Grayback class	Submarine	Intrepid Sea-Air-Space Museum
USS Turner Joy	United States	Washington	Bremerton	United States 	1958	Forrest Sherman-class destroyer	Destroyer	
NS Savannah	United States	Maryland	Baltimore	United States 	1959	Nuclear powered	Nuclear merchant ship	Nuclear-powered civilian ship
USS Blueback	United States	Oregon	Portland	United States 	1959	Barbel class	Submarine	Oregon Museum of Science and Industry
Aluminaut	United States	Virginia	Richmond	United States 	1964	Aluminium	Submarine	Science Museum of Virginia
RV Ben Franklin	Canada	British Columbia	Vancouver	United States 	1966	Research vessel	Submarine	Vancouver Maritime Museum
RV Hero	United States	Washington	Bay Center	United States 	1968	Antarctica	Research vessel	
Trieste II (DSV-1)	United States	Washington	Keyport	United States 	1969		Bathyscaphe	Naval Undersea Museum
Quinnipiack (schooner)	United States	Connecticut	New Haven	United States 	1984	Freight	Schooner	Biloxi, Mississippi

Argentína (3 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
ARA Uruguay	Argentina	Buenos Aires	Buenos Aires	Argentina 	1874	Corvette	Barque	Steamship
ARA Presidente Sarmiento	Argentina	Buenos Aires	Buenos Aires	Argentina 	1899	Frigate	Training ship	
ARA Irigoyen	Argentina	Buenos Aires	San Pedro	Argentina 	1944	Navajo class fleet tug	Aviso	

Ausztrália (14 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
May Queen	Australia	Tasmania	Hobart	Australia 	1867	Sailing	Ketch	
MV Nelcebee	Australia	South Australia	Adelaide	Australia 	1883	Displacement powered	Tug lighter	South Australian Maritime Museum
Polly Woodside	Australia	Victoria	Melbourne	Australia 	1885	Three-masted	barque	

Carpentaria	Australia	New South Wales	Sydney		1917		Lightvessel	
SS Forceful	Australia	Queensland	Brisbane		1925	Oceangoing	Tugboat	Queensland Maritime Museum
HMAS Castlemaine	Australia	Victoria	Williamstown		1941	Bathurst class	Corvette	
HMAS Diamantina	Australia	Queensland	Brisbane		1944	River class	Frigate	Queensland Maritime Museum
HMAS Whyalla (J153)	Australia	South Australia	Whyalla		1941	Bathurst class	minesweeper	
MV Krait	Australia	New South Wales	Sydney		1941	Z Special Unit	Commando Boat	Operation Jaywick
HMAS Otway	Australia	New South Wales	Holbrook		1966	Oberon class	Submarine	
HMAS Ovens	Australia	Western Australia	Fremantle		1967	Oberon class	Submarine	
HMAS Advance	Australia	New South Wales	Sydney		1967	Attack class	Patrol boat	
HMAS Onslow	Australia	New South Wales	Sydney		1968	Oberon class	Submarine	
HMAS Otama	Australia	Victoria	Hastings		1973	Oberon class	Submarine	

Belgium (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Mercator	Belgium	Ostend	Ostend		1932		Barquentine	

Brazília (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Bauru	Brazil	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro		1943	Cannon class	Destroyer escort	USS McAnn (DE-179)
Riachuelo	Brazil	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro		1975	Oberon class	Submarine	Navy Cultural Center

Bulgária (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Drazki	Bulgaria	Varna Province	Varna		1907	steam-powered	Torpedo boat	

Chile (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Huáscar	Chile	Chile	Talcahuano	Peru, Chile 	1865	Armored turret ship	Monitor warship	War of the Pacific

Dánia (3 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Jylland	Denmark	Region Midtjylland	Ebeltoft	Denmark 	1860	Wooden	Screw frigate	Battle of Heligoland
HDMS Peder Skram	Denmark	Hovedstaden	Copenhagen	Denmark 	1965	Peder Skram	Frigate	
HDMS Springeren (S324)	Denmark	Region Nordjylland	Aalborg	Denmark 	1963	Delfinen class	Submarine	Aalborg Maritime Museum

Dél-Afrika (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
SAS Pretoria, M1144	South Africa	Hout Bay	Hout Bay	South Africa 	1954	Ton class	Minesweeper	SAS Pretoria (ex-HMS Dunkerton, ex-HMS Golden Firefly)
SAS Somerset	South Africa	Western Cape	Cape Town	South Africa 	1941		Boom defense vessel	Victoria & Alfred Waterfront

Dubai (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
RMS Queen Elizabeth 2	United Arab Emirate	Dubai	Palm Jumeirah	United Kingdom 	1967	Cunard Line	Ocean Liner	

Egyiptom (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Khufu ship	Egypt	Cairo	Giza pyramid complex	Egypt 	2500 BCE	Funerary	Solar barge	Khufu
Ra II	Norway	Oslo	Bygdøy	Egypt 	1970	reed	Raft	Thor Heyerdahl

Észak-Korea (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Sang-O	South Korea	Gangwon-do	Gangneung	North Korea 		Heroj class	Submarine	Korean People's Navy

Észtország (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
EML Lembit	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia 	1936	Kalev class	Submarine	
Suur Tõll	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia 	1911		Icebreaker	

Finnország (6 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Sigyn	Finland	Finland Proper	Turku	Finland 	1887	Wooden	Barque	Forum Marinum
Suomen Joutsen	Finland	Finland Proper	Turku	Finland 	1902	Steel hulled	Full rigged ship	
Pommern	Finland	Åland	Mariehamn	Finland 	1903	Flying P-Liner	Barque	
Tarmo (ice-breaker 1907)	Finland	Southern Finland	Kotka	Finland 	1907		Icebreaker	
Vesikko	Finland	Southern Finland	Helsinki	Finland 	1933	Type II U-Boat	Submarine	
FNS Karjala	Finland	Finland Proper	Turku	Finland 	1968	Turunmaa class	Corvette	

Franciaország (9 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Duchesse Anne	France	Nord	Dunkerque	France 	1901	Full rigged ship	Training vessel	
Alose	France	Bouches-du-Rhône	Marseille	France 	1904	Naiade class	Submarine	COMEX
Le Fougueux P641	Netherlands	South Holland	Hendrik-Ido-Ambacht	France 	1953		Submarine chaser	
Colbert	France	Gironde	Bordeaux	France 	1956	Missile	Cruiser	

Argonaute (S636)	France	Île-de-France (region)	Paris		1957	Arethuse class	Submarine	Cité des Sciences
Maille-Brézé (D627)	France	Pays de la Loire	Nantes		1957	T47 class	Destroyer	
Espadon S637	France	Loire-Atlantique	Saint-Nazaire		1960	Narval class	Submarine	
Joshua	France	Charente-Maritime	La Rochelle		1962	Single handed sailing	Ketch	Bernard Moitessier
Redoutable	France	Manche	Cherbourg		1971	Redoubtable class	Submarine	Cité de la Mer

Görögország (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Georgios Averof	Greece	Faliro	Faliro		1910		Armored cruiser	

Hollandia (7 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
HNLMS Buffel	Netherlands	South Holland	Rotterdam		1868	Iron-clad	Ram (ship)	Maritime Museum of Rotterdam
HNLMS Schorpioen	Netherlands	North Holland	Den Helder		1868		Ram ship	Dutch Navy Museum
HNLMS Bonaire	Netherlands	North Holland	Den Helder		1877	Fourth Class Screw	Steamship	Dutch Navy Museum
HNLMS Abraham Crijssen	Netherlands	North Holland	Den Helder		1936	Jan van Amstel class	Minesweeper	Surabaya
SS Rotterdam	Netherlands	South Holland	Rotterdam		1958		Ocean Liner	Holland America Line
HNLMS De Ruyter	Netherlands	North Holland	Den Helder		1974	Tromp class	Frigate	Dutch Navy Museum
HNLMS Tonijn	Netherlands	North Holland	Den Helder				Submarine	Dutch Navy Museum

India (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
INS Vikrant	India	Maharashtra	Mumbai		1945	Majestic class	Aircraft carrier	Formerly HMS Hercules (R11)
INS Kursura S-20	India	Andhra Pradesh	Visakhapatnam		1969	Foxtrot (641) Class	Submarine	

Indonézia (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÁZIRVÁNY	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
KRI Pasopati (410)	Indonesia	East Java	Surabaya	Indonesia 	1952	Whiskey class	Submarine	Indonesian Navy Submarine Monument

Japán (5 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÁZIRVÁNY	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Mikasa	Japan	Yokosuka	Yokosuka	Japan 	1900	Pre-dreadnought	Battleship	Admiral Togo
Hikawa Maru	Japan	Kanagawa Prefecture	Yokohama	Japan 	1929		Ocean Liner	
Nippon Maru	Japan	Yokohama	Yokohama	Japan 	1930		Tall ship	
HA. 19 (Japanese Midget Submarine)	United States	Texas	Fredericksburg	Japan 	1941	Ko-hyoteki class	Submarine	Pearl Harbor
Akishio SS 579	Japan	Hiroshima	Kure	Japan 	1985	Yushio class	Submarine	

Kanada (11 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÁZIRVÁNY	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
CSS Acadia	Canada	Nova Scotia	Halifax,	Canada 	1913	Anti-submarine	Patrol ship	Hydrographic research vessel
RCMPV St Roch	Canada	British Columbia	Vancouver	Canada 	1928	Royal Canadian Mounted Police	Schooner	Northwest Passage
Radium King	Canada	Northwest Territories	Fort Smith	Canada 	1937	Uranium	Oreboat	Northwest Territories Museum (Fort Smith, NWT)
HMCS Sackville	Canada	Nova Scotia	Halifax	Canada 	1941	Flower class	Corvette	
HMCS Haida	Canada	Ontario	Hamilton	Canada 	1942	Tribal class	Destroyer	
Ned Hanlan	Canada	Ontario	Toronto	Canada 	1943	Steam-powered	Tugboat	Normandy landing
MS Norgoma	Canada	Ontario	Sault Ste. Marie, Ontario	Canada 	1950	Great Lakes	Ferry	
MS Jadran	Canada	Ontario	Toronto	Canada 	1956		Ocean Liner	Converted to floating restaurant and museum
Alexander Henry	Canada	Ontario	Kingston	Canada 	1958	Canadian Coast Guard	Icebreaker	Marine Museum of the Great Lakes
Bluenose II	Canada	Nova Scotia	Lunenburg,	Canada 	1963	Racing	Schooner	
HMCS Onondaga	Canada	Quebec	Rimouski	Canada 	1965	Oberon class	Submarine	

Kína (7 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
PLAN Anshan 101 (formerly Soviet Destroyer Rekordny)	China	Shandong	Qingdao	China, Russia  	1941	Gnevny class	Destroyer	Chinese Naval Museum
USS LST 1008	China	Shangdu	Qingdao	United States 	1944	LST	Tank landing ship	
Sir Alexander Grantham	China	Guangdong	Hong Kong	China 	1953	Steel-hulled	fireboat	
MS Brazil Maru	China	Guangdong	Zhanjiang	China 	1954	Cargo-passenger	Ocean liner	MS Pearl Maru
MS Ancerville	China	Guangdong	Shekou	China 	1962	Ocean liner	Ocean liner	Minghua Sea World Plaza
PLAN Nan Chong 502	China	Shandong	Qingdao	China 		Jiangnan class	Frigate	Chinese Naval Museum Qingdao
PLAN Yintang 531	China	Shandong	Qingdao	China 		Jiangnan class	Frigate	Chinese Naval Museum Qingdao

Kuba (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Granma	Cuba	Ciudad de la Habana	Havana	Cuba 	1943	Motor yacht	Cabin cruiser	Fidel Castro

Lengyelország (5 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Dar Pomorza	Poland	Pomerania	Gdynia	Poland 	1909	Full rigged	Ship	
ORP Batory	Poland		Gdynia	Poland 	1932		Patrol boat	
ORP Błyskawica	Poland	Eastern Pommerania	Gdynia	Poland 	1936	Grom class	Destroyer	
SS Soldek	Poland	Pomeranian Voivodeship	Gdańsk	Poland 	1949	Project B 30	Freighter	
ORP Fala	Poland	Middle Pomerania	Kołobrzeg	Poland 	1965	Project 912 class	Patrol craft	

Magyarország (10 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÁZIRATÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Zoltán	Hungary	Komárom Esztergom County	Neszmély	Austria-Hungary, Hungary 	1869	Neue Donau class	Side wheeler steam tug	Oldest existing steamship in Hungary
Leitha / Lajta	Hungary	Budapest	Budapest	Austria-Hungary, Hungary 	1871	Maros class	Monitor	First river monitor of Europe
Kossuth (ex-Franz Ferdinand)	Hungary	Budapest	Budapest	Austria-Hungary, Hungary 	1913	Franz Ferdinand class	Side wheeler passenger ship	
Neszmély	Hungary	Komárom Esztergom County	Neszmély	Austria-Hungary, Hungary 	1953	Bakony class	Side wheeler steam tug	
Kelén	Hungary	Somogy County	Siófok	Austria-Hungary, Hungary 	1891	Kelén class	screw propelled passenger steamer	
Helka	Hungary	Somogy County	Siófok	Austria-Hungary, Hungary 	1891	Kelén class	screw propelled passenger steamer	
Jókai	Hungary	Somogy County	Siófok	Austria-Hungary, Hungary 	1913	-	screw propelled passenger steamer	
Debrecen (ex-Kassa)	Hungary	Budapest	Budapest	Hungary 	1939	Tisza class	river-sea going motor freighter	Last remaining Danube-Seagoing vessel from the first 6 ship of this type
Beloianisz	Hungary	Somogy County	Siófok	Hungary 	1952	-	screw propelled passenger motorship	Protected by law, but at this time it is not a museum ship
Balaton	Hungary	Somogy County	Balatonboglár	Hungary 	1872	-	screw propelled steam tug	First screw driven steamship on Lake Balaton

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága (61 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÁZIRATÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Mary Rose	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom 	1509	Tudor	Carrack	
HMS Victory	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom 	1765	First rate	Ship of the line	Battle of Trafalgar
HMS Trincomalee	United Kingdom	England	Hartlepool	United Kingdom 	1817	Leda class	Frigate	
HMS Unicorn	United Kingdom	Scotland	Dundee	United Kingdom 	1824	Leda class	Frigate	

SS Great Britain	United Kingdom	England	Bristol	United Kingdom 	1843	Iron hull	Ship	Isambard Kingdom Brunel
HMS Warrior	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom 	1860	Ironclad	Armored Frigate	
Star of India	United States	California	San Diego	United Kingdom, United States 	1863	Tall ship	Barque	National Historic Landmark
City of Adelaide	United Kingdom	Scotland	Irvine	United Kingdom 	1864		Clipper	Scottish Maritime Museum
Cutty Sark	United Kingdom	England	Greenwich	United Kingdom 	1869		Clipper	Cutty Sark Trust
Glenlee	United Kingdom	Scotland	Glasgow	United Kingdom 	1872	Steel	Barque	
James Craig	Australia	New South Wales	Sydney	United Kingdom 	1874	Iron hulled	Barque	
Falls of Clyde	United States	Hawaii	Honolulu	United Kingdom 	1878	Iron-hulled	Full rigged ship	
HMS Gannet	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom 	1878	Doterel class	Sloop, steam powered	Chatham Historic Dockyard
SS Robin	United Kingdom	England	London	United Kingdom 	1890	Coastal	Steamship	West India Quay
Turbinia	United Kingdom	England	Newcastle upon Tyne	United Kingdom 	1894	Steam turbine	Steamship	
HMS Holland 1	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom 	1901	Holland class	Submarine	John Philip Holland
RRS Discovery	United Kingdom	Scotland	Dundee	United Kingdom 	1901	Wooden	Barque	Dundee Heritage Trust
Reaper	United Kingdom	Scotland	Anstruther	United Kingdom 	1901	Fifie	Herring drifter	Scottish Fisheries Museum
Daniel Adamson	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom 	1903	Steam tug	Tender	Daniel Adamson Preservation Society
Garlandstone	United Kingdom	England	Morwellham Quay	United Kingdom 	1903	Cargo ship	Ketch	
Arctic Penguin	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom 	1910	Steel-hulled	Lightvessel	
SS Nomadic	United Kingdom	Northern Ireland	Belfast	United Kingdom 	1911	Steamship	Tender	RMS Titanic
James Caird	United Kingdom	England	London	United Kingdom 	1912		Whaleboat	Endurance

Sundowner	United Kingdom	England	Ramsgate	United Kingdom 	1912		Motor yacht	Charles Lightoller
HMS Caroline	United Kingdom	Northern Ireland	Belfast	United Kingdom 	1914	C Class	Cruiser	
HMS M 33	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom 	1915	M29 class	Monitor	
HM CMB 4	United Kingdom	England	Duxford	United Kingdom 	1916	45 Foot	Coastal Motor Boat	
De Wadden	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom 	1917	Trading	Schooner	Merseyside Maritime Museum
Spurn Lightship	United Kingdom	England	Kingston upon Hull	United Kingdom 	1927		Lightvessel	Hull Marina
Lydia Eva	United Kingdom	England	Great Yarmouth	United Kingdom 	1930	Steam powered	Fishing ship	Herring drifter
John H Amos	United Kingdom	Chatham	Kent	United Kingdom 	1931	Paddlewheel	tugboat	Chatham Historic Dockyard
Pyronaut	United Kingdom	England	Bristol	United Kingdom 	1934		Fireboat	
PS Wingfield Castle	United Kingdom	England	Hartlepool	United Kingdom 	1934		Paddle steamer	Hartlepool's Maritime Experience
HMS Belfast	United Kingdom	England	London	United Kingdom 	1938	Town class	Light cruiser	Imperial War Museum
VIC 18, also known as "Spartan"	United Kingdom	Scotland	Irvine	United Kingdom 	1940	Clyde puffer	Steamboat	Scottish Maritime Museum
VIC 27, also known as "Vital Spark", "Auld Reekie", and "Maggie"	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom 	1943	Clyde puffer	Victualling Inshore Craft	Inveraray Maritime Museum
HMS Cavalier	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom 	1943	C Class	Destroyer	Chatham Historic Dockyard
VIC 72, also known as "Vital Spark", formerly "Eilean Eisdeal"	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom 	1944	Clyde puffer	Victualling Inshore Craft	Inveraray Maritime Museum
Cervia	United Kingdom	England	Ramsgate	United Kingdom 	1945	Steam	Tug	East Kent Maritime Museum
HMS Alliance	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom 	1945	Amphion class	Submarine	Royal Navy Submarine Museum
HMS XE8 "Expunger"	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom 	1945	XE class submarine	Submarine	Chatham Historic Dockyard
HMS LCT (3) 7074	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom 	1945	Landing craft tank	Amphibious assault ship	

VIC 56	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom 	1946	Steamboat	Ammunition vessel	
HMS Bronington	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom 	1951	Ton class	Minesweeper	Warship Preservation Trust
PS Maid of the Loch	United Kingdom	Scotland	Loch Lomond	United Kingdom 	1953		Paddle steamer	Not a Museum ship
HMY Britannia	United Kingdom	Scotland	Edinburgh	United Kingdom 	1953	Hospital ship	Royal Yacht	Elizabeth II of the United Kingdom
Edmund Gardner	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom 	1953		Pilot boat	Merseyside Maritime Museum
HMS X51 "Stickleback"	United Kingdom	England	Duxford	United Kingdom 	1954	Stickleback class	Submarine	Imperial War Museum Duxford
SS Explorer	United Kingdom	Scotland	Edinburgh	United Kingdom 	1955	Steam-powered	Research vessel	Triple expansion steam engine
HMS Plymouth	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom 	1959	Rothsay class	Frigate	Falklands War
Arctic Corsair	United Kingdom	England	Kingston upon Hull	United Kingdom 	1960	Deep sea	Trawler	
Gipsy Moth IV	United Kingdom	England	Greenwich	United Kingdom 	1962		Yacht	Francis Chichester
HMS Ocelot	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom 	1962	Oberon class	Submarine	Chatham Historic Dockyard
HMS Valiant	United Kingdom	England	Plymouth	United Kingdom 	1963	Valiant-class	Submarine	Nuclear marine propulsion
Brocklebank	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom 	1964	Sea-going	Tug	Merseyside Maritime Museum
HMS Onyx	United Kingdom	England	Sydney	United Kingdom 	1966	Oberon class	Submarine	Falklands War
HMS Courageous	United Kingdom	England	Plymouth	United Kingdom 	1970	Churchill class	Submarine	
Jacinta	United Kingdom	England	Fleetwood	United Kingdom 	1972		Trawler	
HMS Wilton	United Kingdom	England	Leigh-on-Sea	United Kingdom 	1972	Ton class	Minesweeper	Glass-reinforced plastic
LR 3	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom 	1982	Deep sea	Submersible	
HMS X24	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom 		X class	Submarine	Royal Navy Submarine Museum

Németország (25 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Brandtaucher	Germany	Saxony	Dresden	Germany 	1850	Experimental	Submarine	Militärhistorische Museum der Bundeswehr
Rickmer Rickmers	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany 	1896	Three masted	Bark	Tall ship
SM U-1	Germany	Bavaria	Munich	Germany 	1906		Submarine	Deutsches Museum
Passat (1911)	Germany	Travemünde	Travemünde	Germany 	1911	Flying P-Liner	Barque	Peking sister ship
Deutschland	Germany	Bremen	Vegesack	Germany 	1927	Steel-hulled	Tall ship	
Stettin	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany 	1933		Icebreaker	Battle of Denmark
Stralsund	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Wolgast	Germany 	1933		Train ferry	
Gorch Fock	Germany	Stralsund	Stralsund	Germany, Soviet Union  	1933	Three masted	Barque	School ship
Rau IX	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Germany 	1939	Harpoon	Whaler	Deutsches Schifffahrtsmuseum
U-505	United States	Illinois	Chicago	Nazi Germany 	1941	Type IXC	Submarine	Captured in 1944
U-534	United Kingdom	England	Birkenhead	Nazi Germany 	1942	Type IXC/40 U-boat	Submarine	Sunk 1945 Raised 1993
U-995	Germany	Schleswig-Holstein	Laboe	Nazi Germany, Norway  	1943	Type VIIC/41	Submarine	Norwegian KNM Kaura
Biber 90	United Kingdom	England	London	Nazi Germany 	1944	Biber	Submarine	Imperial War Museum
Biber 105	United Kingdom	England	Gosport	Nazi Germany 	1944	Biber	Submarine	Royal Navy Submarine Museum
U-2540 / Wilhelm Bauer	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Nazi Germany, 	1945	Type XXI U-boat	Submarine	Deutsches Schifffahrtsmuseum
MS Charlesville	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Rostock	Belgium 	1951	Belgian Congo	Ocean Liner	Compagnie Maritime Belge
Kranich P6083	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Germany 	1959	Jaguar class	Fast Attack Craft	
MS Cap San Diego	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany 	1961	Break bulk	Freighter	
Mölders	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany 	1967	Lutjens class	Guided missile destroyer	Charles F. Adams class
U-9	Germany	Rhineland-Palatinate	Speyer	Germany 	1967	Type 205	Submarine	Technikmuseum Speyer

U-10	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany 	1967	Type 205	Submarine	
U-11	Germany	Schleswig-Holstein	Fehmarn	Germany 	1968	Type 205	Submarine	
HMS Otus	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Sassnitz	United Kingdom 	1973	Oberon class	Submarine	
Hiddensee	United States	Massachusetts	Fall River	East Germany 	1984	Tarantul I	Missile Corvette	
Weilheim M1077	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany 		Class 331 B German	Minesweeper	

Norvégia (13 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Gjøa	Norway	Oslo	Bygdøy	Norway 	1872		Sloop	Roald Amundsen
HNoMS Rap	Norway	Vestfold	Horten	Norway 	1873		Torpedo boat	Royal Norwegian Navy Museum
Fram	Norway	Oslo	Oslo	Norway 	1892	Wooden	Ship	Fridtjof Nansen Roald Amundsen
MV Heland (M5V)	Norway	Møre og Romsdal	Sunnmøre	Norway 	1937		Shetland bus	Shetland bus
MV Vita (H95B)	Norway	Sør-Trøndelag	Hitra	Norway 	1939		Shetland bus	Kystmuseet i Sør-Trøndelag
HNoMS Hitra	Norway	Vestfold	Horten	Norway 	1942	Submarine chaser	Shetland bus	
Kon-Tiki	Norway	Oslo	Bygdøy	Norway 	1947	Balsa	Raft	Thor Heyerdahl
Southern Actor	Norway	Vestfold	Sandefjord	Norway 	1950		Whale catcher	Sandefjord Museum
HNoMS Alta	Norway	Greater Oslo Region	Oslo	Norway 	1953	Saude class	Minesweeper	
Finnmarken	Norway	Nordland	Stokmarknes	Norway 	1956		Coastal Steamer	Hurtigruten Museum
HNoMS Blink	Norway	Vestfold	Horten	Norway 	1965	Storm class	Patrol boat	Royal Norwegian Navy Museum
KNM Skrei	Norway	Vestfold	Horten	Norway 	1965	Tjeld class	Motor torpedo boat	Royal Norwegian Navy Museum
HnoMS Utstein	Norway	Vestfold	Horten	Norway 	1991	Ula class	Submarine	Royal Norwegian Navy Museum

Olaszország (7 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Pietro Micca	Italy	Rome	Fiumicino		1895	Schooner class	Tugboat	
Puglia	Italy	Lake Garda	Gardone Riviera		1898		Pre-dreadnought	Vittoriale degli italiani
MAS-15	Italy	Lazio	Rome		1916		Torpedo boat	SMS Szent István
MAS-96	Italy	Lake Garda	Gardone Riviera				Torpedo boat	Vittoriale degli Italiani
Trieste	United States	District of Columbia	Washington, D.C.		1953		Bathyscaphe	Naval Historical Center
Enrico Toti (S 506)	Italy	Lombardy	Milan		1968	Toti class	Submarine	Museo della Scienza e della Tecnologia
Nazario Sauro (S 518)	Italy	Liguria	Genoa		1976	Sauro class	Submarine	Galata - Museo del mare

Oroszország (27 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Aurora	Russia	Northwestern Federal District	St. Petersburg		1900	Pallada class	Protected cruiser	
Krasin	Russia	Northwestern Federal District	Saint Petersburg		1917	Minesweeping	Icebreaker	Arctic convoys of World War II
Kruzenshtern	Russia	Kaliningrad	Kaliningrad		1926	Flying P-Liner	Barque	Padua
D-2 Narodovolyets	Russia	Northwestern Federal District	Saint Petersburg		1929	Dekabrist class	Submarine	Central Navy Museum
K-21	Russia	Murmansk	Severomorsk		1938	K-class submarine	Submarine	
Chi Lin (103)	China	Shandong Province	Qingdao		1940	Gnevny class	Destroyer	Chinese Naval Museum Qingdao
Mikhail Kutuzov	Russia	Novorossiysk	Novorossiysk		1952	Sverdlov class	Cruiser	
Lenin	Russia	Murmansk	Murmansk		1957	Nuclear powered	Icebreaker	
K-19	Russia	Murmansk	Snezhnogorsk		1959	Hotel-class	Submarine	Vladimir Romanov
K-77	United States	Rhode Island	Providence		1965	Juliett class	Submarine	Guided missile submarine

B 39	United States	California	San Diego	Soviet Union 	1967	Foxtrot(641) Class	Submarine	Maritime Museum of San Diego
Kosmonavt Viktor Patsayev	Russia	Kaliningrad	Kaliningrad	Soviet Union 	1968	Space Communications	Ship	Museum of the World Ocean
B 15	Canada	British Columbia	New Westminster	Soviet Union 		Foxtrot(641) Class	Submarine	
B 80	Netherlands	North Holland	Amsterdam	Soviet Union 		Zulu(611) Class	Submarine	
B-143	Belgium	West Flanders	Zeebrugge	Soviet Union 		Foxtrot(641) Class	Submarine	
B-413	Russia	Kaliningrad	Kaliningrad Oblast	Soviet Union 		Foxtrot(641) Class	Submarine	Museum of the World Ocean
B-427	United States	California	Long Beach	Soviet Union 	1971	Foxtrot(641) Class	Submarine	
B-430	Russia	Vologda Oblast	Vytegra	Soviet Union 	1971	Foxtrot(641) class	Submarine	
Kiev	China	Tianjin	Tianjin	Soviet Union 	1972	Kiev class	Aircraft carrier	
M 261	Russia	Krasnodar Krai	Krasnodar	Soviet Union 		Quebec class	Submarine	
M 302	Ukraine	Odessa Oblast	Odessa	Soviet Union 		Quebec class	Submarine	
Minsk	China	Shenzhen	Sha Tau Kok	Soviet Union 	1975	Kiev class	Aircraft carrier	
S 194	Thailand	Nakhon Pathom Province	Amphoe Nakhon Chai Si	Soviet Union 		Whiskey class	Submarine	Jesada Technik Museum
S 359	Denmark	Region Sjælland	Nakskov	Soviet Union 		Whiskey class	Submarine	
U-457	United Kingdom	England	Folkestone	Soviet Union 		Foxtrot class	Submarine	
U-461	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Peenemünde	Soviet Union 		Juliett class	Submarine	
Vityaz	Russia	Kaliningrad Oblast	Kaliningrad	USSR 	1981		Research vessel	Russian Academy of Sciences

Pakisztán (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
PNS Hangor	Pakistan	Sindh	Karachi	Pakistan 	1968	Daphné class	Submarine	INS Khukri

Peru (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Yavari	Peru	Puno Province	Puno	Peru 	1861	Lake Titicaca	Steamship	

Portugália (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Bergantim Real	Portugal	Lisboa	Lisbon	Portugal 	1778	Royal	Barge	Maritime Museum (Lisbon)
Dom Fernando II e Glória	Portugal	Lisbon	Lisbon	Portugal 	1843	Wooden	Sailing Frigate	

Spanyolország (5 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Peral	Spain	Murcia	Cartagena	Spain 	1887	Experimental	Submarine	Isaac Peral
SS La Palma	Spain	Canary Islands	Tenerife	Spain 	1912	Inter-Island	Steamship	
Tiburón-I SA-51	Spain	Catalonia	Barcelona	Spain 	1957		Submarine	
Tiburón-II SA-52	Spain	Region of Murcia	Cartagena	Spain 	1957		Submarine	
Delfin (S-61)	Spain	Valencia	Torrevieja	Spain 	1973	Daphné class	Submarine	

Svédország (15 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Vasa	Sweden	Stockholm	Stockholm	Sweden 	1628	Sailing	Galleon	Salvaged 1961
Sölve	Sweden	Västra Götaland	Gothenburg	Sweden 	1875	Monitor	Warship	Gothenburg Maritime Centre
af Chapman (1888)	Sweden	Stockholm County	Stockholm	United Kingdom 	1888	Full rigged	Ship	
HMS Najaden	Sweden	Halland	Halmstad	Sweden 	1897	Sailing ship	Sail training ship	List of tall ships
Jarramas	Sweden	Karlskrona	Bleckinge	Sweden 	1900	Three masted	Tall ship	

Jarramas	Sweden	Karlskrona	Bleckinge		Sweden	1900	Three masted	Tall ship	
Finngrundet	Sweden	Stockholm	Stockholm		Sweden	1903	Baltic Sea	Lightvessel	Vasa Museum
Hajen no 1	Sweden	Blekinge County	Karlskrona		Sweden	1904	Ubåt No. 1	Submarine	
SS Sankt Erik	Sweden	Stockholm	Stockholm		Sweden	1915		Icebreaker	
SS Orion	Sweden	Stockholm County	Stockholm		Sweden	1929	Steamship	Pilot ship	
MS Fryken	Sweden	Västergötland	Gothenburg		Sweden	1938	Coastal	Freighter	
HMS Bremön (M55)	Sweden	Blekinge	Karlskrona		Sweden	1940	Arholma class	Minesweeper	National Maritime Museums of Sweden
HMS Småland	Sweden	Västra Götaland	Gothenburg		Sweden	1956	Halland class destroyer	Destroyer	Gothenburg Maritime Centre
HMS Nordkaparen	Sweden	Västra Götaland	Gothenburg		Sweden	1962	Draken class submarine	Submarine	
MS Kungsholm	Sweden	Gothenburg Municipality	Gothenburg		Sweden	1966		Ocean Liner	Swedish American Line
HMS Spica	Sweden	Stockholm	Stockholm		Sweden	1966		Torpedo boat	Vasa Museum

Thaiföld (1 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
HTMS Maeklong	Thailand	Samut Prakan province	Amphoe Phra Samut Chedi	Thailand 	1936		Corvette	

Törökország (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Nusret	Turkey	Mersin Province	Tarsus	Turkey 	1915		Minelayer	Mersin Çanakkale
TCG Uluçalireis	Turkey	Istanbul Province	Istanbul	United States, Turkey 	1944	Tench class	Submarine	USS Thornback

Új-Zéland (2 db):

A HAJÓ NEVE	JELENLEGI FELTALÁLÁSI HELYE			A HAJÓ EREDETI RENDELTETÉSE SZERINTI				EGYÉB MEGJEGYZÉSEK
	ORSZÁG	RÉGIÓ	VÁROS	NEMZETISÉGE	VÍZRE-BOCSÁTÁSA	OSZTÁLYA	TÍPUSA	
Edwin Fox	New Zealand	Marlborough	Picton	New Zealand 	1853	Convict ship	Barque	
HMAS Vampire	Australia	New South Wales	Sydney	Australia 	1956	Daring class	Destroyer	

Hajó replikák

A **hajó replika** egy immár nem létező, de valaha volt hadó másolata. A replikák a teljesen autentikus és tengerálló másolatoktól a történelmi hajó létezésének benyomását keltő modern másolatokig széles skálán mozognak. Néhány replika nem tengerálló, hanem egyéb oktatási, képzési feladatokra épült.

Európa, Közép-Kelet, Ausztrália, Amerika:

HAJÓNÉV	TÍPUS	JELENLEGI		ORSZÁG	EREDETI TULAJDONOS	ÉPÍTÉSE	JELENTŐSÉGE	VÉGZETE	MEGJEGYZÉS
		HELYE	TULAJDONOSA						
Godspeed	Brigantine	Jamestown, USA	Jamestown Settlement museum			app 1605	first permanent English settlement in North America, 1607		The 1984/85 replica sailed the Atlantic (without the aid of engines) departing London on April 30, 1985 with a crew of 14.
Mayflower II	Merchant	Plymouth, MA, USA				app 1607?	Pilgrim ship 1620	dismantled 1623?	
Lady Washington	Brig	Aberdeen, USA			Private Owner	app 1750	first US merchant to reach Japan	foundered 1798	
Maryland Federalist	Miniature square rigger	Maryland State House, Annapolis, USA	Maryland State Archives			1788	Original vessel presented as a gift to George Washington	Original vessel sunk in a storm in the Potomac River in 1788	
Lynx	Schooner	Newport Beach, USA				app 1810	UK blockade running privateer		
Pride of Baltimore II	Topsail Schooner	Baltimore, USA				app 1812	UK blockade running privateer		Type replica
Niagara	Brig	Erie, Pennsylvania, USA	Erie Maritime Museum			1813	Battle of Lake Erie	Sunk for preservation 1820, re-built three times	Sail training vessel and museum
USS Monitor	Ironclad warship	Newport News, Virginia, USA	Mariners' Museum			1862	Battle of Hampton Roads	Original vessel sunk in storm off Cape Hatteras, NC, 13 Dec 1862, rediscovered 1973; propeller, anchor, engine, turret, cannons and other artifacts raised 1998, 2001 and 2002, displayed or undergoing restoration at Mariners' Museum	full-size exterior replica; museum exhibit

Pilgrim	Brig	Dana Point, USA	Ocean Institute		Private owner	1825	1834 memoir by Richard Henry Dana, Jr.	burned at sea 1856	Used in Amistad movie
Californian	Schooner	San Diego, USA					patrolled Californian coast app. 1850		based on C.W. Lawrence
Enterprize	Schooner	Melbourne, Australia	Enterprize Trust, Melbourne			1829	Transported European settlers to Melbourne		Replica of Australian built ship. Charters, School Trips, daysails
William the Fourth	Steam Paddle Wheeler	Newcastle, NSW, Australia	Newcastle City Council		25 px	1831	Ocean going steam powered side paddlewheeler		Replica of Australian built ship
Kyrenia II	Merchant	?				app. 4th century BC	Merchant ship of ancient Greece	sank app. 288BC	
Sea Stallion from Glendalough	Viking ship	Roskilde	Viking Ship Museum in Roskilde			1042 in Dublin Ireland	Main warship of the Viking age	was scuttled in Roskilde Fjord app. 1100	
Ra II	Reed boat	Oslo, Norway	Bygdøy maritime museum			app. 4000BC	Ancient Egypt mer-chant. Heyerdahl crossed Atlantic in it	app. 2000BC	Class replica
Kamper Kogge	Hanseatic cog	Kampen, the Netherlands				app. 1200	Main medieval merchant	app. 1500	Class replica
Duyfken	East Indies Explorer	Perth, Australia				1595	discovery of Australia 1606	irreparable damage 1608	
Halve Maen	Maine to Virginia Explorer	Albany, USA				app 1608	original explorer of what is now called the Hudson River, Henry Hudson, 1609		
Batavia	East Indies Merchant	Lelystad, The Netherlands				1628	mutiny 1629	wrecked 1629	
Prins Willem	East Indies Merchant	Den Helder, the Netherlands				1649		sank 1662	replica destroyed in fire, July 2009
De Zeven Provinciën	Ship of the Line (80 guns)	Lelystad, the Netherlands				1665	Flagship of Michiel de Ruyter	decommissioned 1694	Under construction
Amsterdam	East Indies Merchant	Amsterdam, the Netherlands	Scheepvaart Museum			1749		grounded 1749	
De Delft	Ship of the Line (54-60 guns)	Rotterdam, the Netherlands	Scheepswerf 'De Delft'			1783	Battle of Camperdown	sank 1797	Under Construction

Olympias	Trireme	Faliro, Greece				app. 700BC	Main warship of ancient Greece	app. 400BC	Class replica
ULUBURUN II	Merchant	Bodrum, Turkey	Bodrum Underwater Archaeological Museum			app. 14th century BC	Late Bronze Age merchant	sank app. 1316-1305 BC	Oldest known merchant shipwreck.
Dunbrody	Barque	New Ross, Ireland			Private owner	1845	Famine Ship	Grounded 1875, Labrador	A Famine History Museum
Jeanie Johnston	Barque	Dublin, Ireland			Dublin Docklands Development Authority	1847	Famine Ship		Sail Training vessel, a Famine History Museum and a Corporate Entertainment venue
Bluenose II	Schooner	Lunenburg, Canada				1921	Winning Racing Schooner	grounded 1946	Fundraising for Bluenose III
Hector	Fluyt	Pictou, Canada	Ship Hector Foundation			ca.1770	Immigrant Ship		
Matthew		Bristol, UK				app. 1495	John Cabot's ship to America in 1497		
Golden Hind	Galleon	1)London, UK 2)Brixham, UK				app. 1575	1577-1580 circumnavigation		
Discovery	Barque	Jamestown, USA	Jamestown Settlement museum			1602	first permanent English settlement in North America, 1607		
Susan Constant	Merchant	Jamestown, USA	Jamestown Settlement museum			app 1605	first permanent English settlement in North America, 1607		
Nonsuch	Merchant	Winnipeg, Canada	Manitoba Museum			1650	First trading in Hudson Bay 1668-69	unknown (possibly sunk in 1670's)	
Surprise/Rose	Frigate	San Diego, USA	San Diego Maritime Museum			1757	1776 attack New York. Master and Commander	scuttled 1779	Renamed Surprise after movie
HMS Sultana	Schooner	Chestertown, USA				1767	US colony coast patrol	auctioned 1772	
Endeavour	Bark	Sydney, Australia	Australian National Maritime Museum			1768	Captain Cook's ship	unclear	
Endeavour	Bark	Stockton-on-tees, United Kingdom				1768	Captain Cook's ship	unclear	

Bounty	Armed Transport	1) Greenport, New York, 2) Discovery Bay, Hong Kong				1787	Mutiny 1789	burned 1790	
Grand Turk	Frigate	Saint-Malo, France				app. 1790			Generic Nelson age war ship replica used in Hornblower
Lady Nelson	Brig	Tasmania, Australia				1799	Explored Australian coastline	1825 capture by pirates	
Lisa von Lübeck	Caravel	Lübeck, Germany				app. 1200	Main medieval merchant	app. 1500	Class replica
Amistad	Schooner	New Haven, USA			private owner	app 1825	Involved in Slave trading incident 1839	unknown after 1844	
Santa María	Carrack	1) Palos Spain 2) Columbus, Ohio, US 3) Edmonton, Canada 4) Funchal, Portugal				app. 1490	Columbus 1492 squadron	ran aground 1492	Several replicas, all based on conjectures
Pinta	Caravel	1) Palos, Spain 2) Bayona, Spain				app. 1490	Columbus 1492 squadron		Several replicas, all based on conjectures
Niña	Caravel	1) Palos, Spain 2) Grand Cayman, UK				app. 1490	Columbus 1492 squadron		Several replicas, all based on conjectures
Victoria	Carrack	Seville, Spain				app. 1515	Only survivor of Magellan's 1519-1522 travel		Achieved to survive the circumnavigation of the globe again in 2006.
Real	Galley	Barcelona, Spain				app. 1570	Flagship of Don John of Austria in the Battle of Lepanto		
Kalmar Nyckel	Dutch Pinnace 280 tonne ship rigged	Kalmar Nyckel Foundation, USA				1625	Founded New Sweden colony at Fort Christina (Wilmington, Delaware, USA)	late 17 th century	Charters, Daysails, Appearances
Götheborg	East Indies Merchant	Gothenburg, Sweden	Globetrotter		SOIC	app. 1740		sank 1745	Sail training vessel (volunteers)
Jacobstads Wapen	Galeas	Jakobstad, Finland				app. 1750			

Ázsia:

- SS BANDIRMA; Turkish passenger cargo vessel
- KANRIN MARU; Minami Awaji harbour, Japan; a double-size replica of a Japanese warship
- 5TH CENTURY JAPANESE REPLICA Namihaya; Osaka Maritime Museum, Japan;
- NANIWA MARU; Osaka Maritime Museum, Japan; Edo period merchant ship
- SAN JUAN BAUTISTA; Ishinomaki, Japan; a Japanese warship
- TURTLE SHIP; a generic replica of a Korean ship
- MICHINOKU MARU; Michinoku Traditional Wooden Boat Museum, Japan; 18th century Japanese trade ship (Kitamae Bune) replica
- JEWEL OF MUSCAT; Omani 9th-century sailing ship built to retrace the route of the original ship from Oman to Singapore.
- PRINCESS TAIPING; a replica of a Ming Dynasty Chinese junk.

Egyebek:

- BOUNTY; two replicas of this ship have been built for films about the famous mutiny.
- HOKULE'A; Honolulu, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- MAKALI'I; Kawaihae, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- ALINGANO MAISU; Kawaihae, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- HOKUALAKAI; Hilo, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- IOSEPA; Honolulu, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- HAWAIILOA; Honolulu, Hawaii; an ancient Hawaiian vessel.
- TE AURERE; Auckland, New Zealand; an ancient Maori vessel.
- AOTEAROA ONE; Auckland, New Zealand; an ancient Maori vessel.
- TE AU O TONGA; Rarotonga, Cook Islands; an ancient Polynesian vessel.
- TAKITUMU; Rarotonga, Cook Islands; an ancient Polynesian vessel.
- TAHITI NUI; Tahiti, French Polynesia; an ancient Polynesian vessel, formerly named "Hawaiki Nui".
- ICTINEU II; Barcelona, Spain; a replica of the first mechanically powered steam driven submarine.
- THE HJORTSPRING BOAT is replica of a Danish Iron Age rowing boat.
- ROSKILDE VIKING SHIP replicas

Klasszikus hajók

A **klasszikus hajók** olyan veterán hajók, amelyeket azzal óvnak meg, hogy a mai napig üzemképes állapotban tartanak. A legtöbbjük rendszeresen és eredeti rendeltetésüknek megfelelően használják, hosszabb utakra vagy charter-járatokra. Rendszerint köztisztviselők vagy hagyományőrző csoportok tulajdonban vannak. Nem múzeumhajók.

- SF AMMONIA, on Tinnsjø, Norway; the world's last remaining steam-powered railway ferry.
- SS_BADGER Manitowoc, Wisconsin and Ludington, Michigan, passenger & auto ferry, Lake Michigan Carferry Service, regular sailings
- MV BALMORAL Bristol-based passenger ferry and excursion ship, PSPS/Waverley Excursions Ltd., regular sailings and charter excursions
- USS BUNCOMBE COUNTY (LST-510) Orient Point, New York, USA LST Ride a operational D-Day ship Cross Sound Ferry Services Inc, regular sailings.
- PS KINGSWEAR CASTLE Chatham, paddle steamer, The Paddle Steamer Kingswear Castle Trust, regular sailings and charter cruises
- PS MAID OF THE LOCH Loch Lomond, Scotland, paddle steamer being restored, open to visitors, restaurant for functions.
- RMS SEGWUN Gravenhurst, Ontario, screw steamer, regular excursions, charter cruises.
- SS SHIELDHALL Southampton - cargo ship (sludge boat), The Solent Steam Packet Company Ltd., open daily, charter, occasional excursions.
- SS SIR WALTER SCOTT Loch Katrine, Scotland, screw steamer, Scottish Water Co., regular sailings, charter cruises
- MF STOREGUT on Tinnsjø, Norway; railway ferry.
- PS WAVERLEY Glasgow, paddle steamer, PSPS/Waverley Excursions Ltd., regular sailings

ÖSSZEFOGLALÓ

A SZŐKE TISZA II.

IV. KÁROLY típusú oldalkerekes személyhajó

eredeti állapotban történő felújítását
befolyásoló – és megnehezítő – egyes körülményekről

Bevezetés:

A SZŐKE TISZA további sorsa kapcsán két eltérő álláspont alakult ki:

- Az első vélemény szerint a hajó még használható alkatrészeit, berendezési tárgyait ki kell emelni, a maradékot pedig fel lehet aprítani. (A kiemelt tárgyak pedig később akár egy új építésű másolatba is áthelyezhetők.)
- A másik vélemény szerint nem feltétlenül szükséges a rögtöni szétbontás, hisz' – ha a hajótest vizsgálata (lemezvastagság-mérés, stb.) ezt alátámasztja – a hajó akár még a sólyázást is kibírhatja (lásd a mellékelt Ganz Danubius Vitla-szakvéleményt).

Látszólag csak a két megoldás közül kell választani, ám a helyzet ennél összetettebb: valójában arra a kérdésre keressük a választ, hogy ha sikerülne is kisúlyázni és eredeti állapotában felújítani a hajót, akkor azután mit kezdenénk vele. A kérdés fontosságát mi sem igazolja jobban, mint hogy – többek között – a fenntartható hasznosításra vonatkozó megvalósítható elképzelések hiánya is közrejátszott abban, hogy a hajó több mint egy évtizedig állt minden funkció nélkül magára hagyva a tápéi kikötőben, míg végül elsüllyedt.

A kérdéssel kapcsolatban a mentésben érintett gyakorló hajósok véleménye egybehangzó – **bár ezeket a véleményeket jelenleg semmilyen mérésen alapuló bizonyíték nem támasztja alá** (ettől még lehetnek igazak, hisz' elképzelhető, hogy a bizonyítékok is ezeket támasztanák alá):

„Biztosan népszerűtlen lesz a véleményem, de úgy érzem, mintha némelyek valamiféle csodavárással tekintenének a Szőke Tisza kiemelésére. Pedig - sajnos - nem várható szerintem semmiféle happy end. A hajótest el van öregedve, nagy valószínűséggel menthetetlen. A megmentése azt jelentené, hogy gyakorlatilag egy új hajót kell építeni. De ilyen hajót senki nem fog építeni (felújítani sem). Belekerül legalább 1-1,5 milliárdba, s utána van egy megtérülést soha, vagy csak nagyon-nagyon sokára eredményező hajó. Rendezvényhajóként a működtetése sokkal drágább, mint egy motoros hajóé (gondolok itt a kazán kicsi utakra történő felfűtésére, a hosszú előkészületi időkre), kirándulóhajóként nyilvánvalóan nem termeli meg még az éves fenntartási költségeit sem, kabinos hajónak meg kicsi. Paradox módon az a helyzet, hogy a hajó bontása esetén megmenekíthető volna sok, vasból készült díszítő elem és a gép. A hajó megmaradása esetén mindez együtt pusztul tovább. Már ha lesz hely, ahol pusztuljon, mert valaki rendszeresen megfizeti a kikötői díjat. A fából készült díszek - úgy hallom - már évekkel ezelőtt tönkrementek.” – figyelmeztet Jáky Gábor, a Magyar Hajózásért Egyesület (MAHE) elnöke.

„[...] egy ellenvélemény van [utalás a Ganz-nak a mérések függvényében akár a sólyázást is kivitelezhetőnek tartó szakvéleményére – a szerkesztő], legnagyobb tisztelettel viseltetve a szakvélemény készítőjének életpályája iránt. Ha ezt elolvassuk, az is látható, teljes rekonstrukcióról beszél, ha a pénz nem számít. Már 2008-ban részleges borda-és teljes lemezcsere volt a terv... Ez gyakorlatilag új hajótestet jelent, csak drágábban. A hajós kötődésű civil oldal tudja azt is, egy hajó halála, ha áll. Amennyiben nem

termeli meg a fenntartásának költségeit, óhatatlan a pusztulás külső beavatkozás, finanszírozás nélkül. Azt állítom, hogy nem avatkozik közbe Szeged megyei jogú város civil élete, sem a hivatalos városvezetése. Azt állítom, hogy a hajó tulajdonosának képviselője (felszámoló biztosa) van, pénze nincs. A jó gazda gondossága már régen hiányzik [...]” – írja Vasánits László (MAHE).

A két egybehangzó vélemény lényege ugyanaz: a hajó paraméterei (hossz, szélesség, meghajtás, sebesség, befogadóképesség, stb.) befolyásolják azt, hogy lehet-e annyi pénzt lehet keresni vele, amennyi hónapról-hónapra, évről-évre eltartja. Ha „csak” akkor lesz a hajó, mint volt (az eredeti állapot helyreállítása esetén), akkor ez valószínűtlen, ha nagyobb, gyorsabb és kényelmesebb lesz, akkor talán...

Márpedig a pénz igenis számít: hiszen, ha a hajó nem termeli ki munkával a saját költségeit (üzemanyag, munkabér, kikötői díjak, karbantartás, amortizáció, stb.), akkor azokat rendszeresen valaki másnak kell „megelőlegezni”. Ezt csak az teheti meg, aki rendelkezik az ehhez szükséges forrásokkal. Ebben az esetben a felújított SZŐKE TISZA tehát csak addig maradhat épségben, ameddig ezek a források rendelkezésre állnak. Ha egyszer netán elfogyának, akkor a hajó fennmaradása ismét veszélybe kerülhet.

Jó esély van rá tehát, hogy az idézett – tapasztalati tényeken alapuló – álláspontok képviselőinek igazuk van/lesz. A SZŐKE TISZA további sorsáról tehát megfontoltan kell dönten.

I) A hajó kulturális örökségi védelmének lehetséges mértéke:

Abban az esetben, ha a kulturális örökségi védelem a hajó teljes egészére kiterjed, a védelem lényegében virtuális marad, hiszen a védelembé vett test és felépítmény mára jórészt elenyészett: nem felújítható, hanem cserélendő. Vagyis a teljes védelem ebben az esetben ténylegesen „csupán” annyit jelenhet, hogy a cserére szoruló alkatrészek cseréjét úgy kell végrehajtani, hogy azután a hajó ugyanúgy nézzen ki, mint eredeti állapotában (a főméretek, stb. nem változhatnak).

Ez azonban egyes, **tanulmányokkal, számadatokkal egyelőre szintén alá nem támasztott vélemények** szerint – még akkor is, ha a helyreállítás költségeit vállalná valaki (mint, ahogy jelenleg nem vállalja senki) – a helyreállított védett tárgy fenntartását egyes funkciókban (mint például a kabinos személyhajóként történő üzemeltetés) megnehezítené, illetve eleve kizárná, mert annyira veszteséges lenne. A jövedelemtermelő képesség (az állandó költségek megoszlásának és a cash flow tervezett alakulásának) a vizsgálata azonban még nem történt meg!

A 2011-ben elnyert, de végül visszautasított 556 millió forint támogatást biztosító DAOP-pályázathoz ugyanakkor kötelezően készítendő volt üzleti terv (amely bizonyára azt mutatta, hogy a hajó rentábilisan üzemeltethető, különben a pályázat nem kaphatott volna támogatást). Ennek az eredménye azonban nem áll a rendelkezésünkre, viszont **a további döntéshozatal előtt ezt egyértelműen meg kellene ismerni, illetve készíttetni kellene egy olyan dokumentációt is, amely az eredeti állapotban helyreállított hajó jövedelemtermelő képességét vizsgálja.** Az egész hajó védelembé vételét csak akkor lehet elvetni, ha ez a tanulmány is azt mutatja, hogy nincs olyan lehetőség, amely a rentábilis fenntartást lehetővé tenné.

Ismételten hangsúlyozzuk: lehet, hogy tényleg nincs más megoldás, mint a bontás. El tudjuk fogadni, ha ez a helyzet. Nem akarjuk megmenteni az egész hajót, ha nem lehet. De tényleg nem lehet? Jó lenne, ha ezt egy olyan dokumentum támasztaná alá, amelynek a tényei cáfolhatatlanok, hogy majd utólag mindenkinek a szemébe nézhessünk: nem volt más megoldás, amikor lebontottuk az utolsó magyar kétkéményest.

A hajó kiemelése és eredeti állapotban történő helyreállítása ugyanis – tisztán technikailag – elvben lehetséges. Ahhoz azonban, hogy gyakorlatilag is lehetséges legyen, egy sor feltételnek kell teljesülni:

- 1) A hajót legelőször is **ki kell emelni** elsüllyedt állapotából. Ez március 12-17 között nem sikerült. Kérdés, hogy kiemelhető-e egyáltalán, s ha igen, **ki biztosítja az ehhez szükséges technikai eszközöket**, anyagi- és humán **erőforrást**? (Hiszen lehet, hogy a tulajdonos/felszámoló nem kísérelte meg tovább és megrendeli a helyben történő bontást.)
- 2) Amennyiben mégis sikerül kiemelni a hajót, a következő kérdés, hogy **sikerül-e úszóképes állapotban tartani**, s ha igen meddig, ez milyen anyagi- és egyéb eszközráfordítást igényel, azt ki fizeti? Addig, amíg a felújítása megkezdődhet, **hol fog állni, ki fizeti** ennek a költségeit?
- 3) Amennyiben a hajót kiemelték és stabilizálták (tartósnak képes az elsüllyedés nélküli úszásra), akkor ki kell vontatni az öbölből abba a hajógyárba, ahol megkezdődhet a felújítása. **Az öböl** elhagyása azonban nehéz, mert a **bejárata keskeny és sekély** (nyáron, 80-100 cm-es szegedi vízállásnál max. 10 méter széles és leér az evező). Kérdés: **hogyan jut ki a hajó az öbölből? Ha ehhez mederkotrás kell, azt ki fizeti?**
- 4) Amennyiben a hajó biztonságosan képes elhagyni az öbölt, akkor a következő feltétel, aminek teljesülni kell, az, hogy legyen olyan hajógyár, amelyik felújítja. Kérdés: **melyik gyár vállalkozik a felújításra, hogyan jut el oda a hajó** (a vontatáshoz milyen eszközök kellenek – hiszen állapotától függően lehet, hogy a hajó egymagában nem is vontatható, csak két uszály között – **ki fizeti** a költségeket)?
- 5) Amennyiben a hajó biztonságosan eljutott a felújítást végző hajógyárba, újabb kérdés, hogy ott ki tudják-e emelni, **megkezdődhet-e a felújítás**, s ha igen, **mennyibe kerül és ki viseli** ennek a **költségét**?
- 6) Amennyiben végeznek a felújítással további kérdés, hogy **milyen funkció garantiát** annyi **havi rendszeres bevételt**, amelyből a kész hajó – a kulturális örökség igen költségesen helyreállított védett tárgya – ezután további állagsérelem nélkül (illetve rendszeres állagmegóvás mellett) fenntartható? **Ki vizsgálja meg** ezeket a funkciókat, a jövedelemtermelő képességüket, ki azonosítja a **várható bevételekkel szemben álló rendszeres költségeket**, stb.?

Amíg ezekre a kérdésekre nincs megnyugtató válasz, addig nem lehet úgy tekinteni, hogy a teljes védelemben vétellel a hajó fennmaradása garantálható. **A védelem mértéke kérdésében** (tehát, hogy az egész hajóra vagy csak egyes részeire terjedjen-e ki), **csak azután lehet megalapozottan dönteni, ha az összes fenti kérdésre született valamilyen egzakt** (tényekkel, elemzésekkel alátámasztott) **előre jelzés, számítás**. Amíg ilyen nincs (különös tekintettel a 6) pontra), addig nem lehet egyértelműen kijelenteni, hogy a hajónak nincs más lehetősége, mint a bontás, a KÖH-nek pedig csak a részleges védelemben vétel.

II) A hajó műszaki állapota, felújítási lehetőségei és a védelem mértéke:

Mint írtuk: hiába vennék védelemben az egész hajót, azon olyan kiterjedt cserék szükségesek, hogy **a teljes védelem lényegében nem jelentene mást, mint egy új hajó építését a régi paramétereinek szerint**.

Bár **ezt csak lemezvizsgálati jegyzőkönyv támaszthatja alá**, de vélhetően teljes külhécscsere, kb. 60% bordacsere, valamint a fa részek teljes cseréje szükséges. Ezután pedig mi marad eredeti a hajóból? A gépészet, a kormányrendszer, a lépcsőház és némi beltéri intarziás burkolat. Minderre tekintettel tehát indokolt áttekinteni a lehetőségeket:

A felépítmény:

A víz feletti részeken – a felépítményen – a **fa szerkezet** annyira **korhad**t, hogy **felújítani nem lehet, csak teljesen kicserélni**. Ez különösebb vizsgálatot nem igényel, szabad szemmel is jól látható. **A fa alatti vasból készült vázszerkezetről** viszont **egyelőre senki sem tudja megmondani, hogy milyen állapotban lehet**. Ám – ha abból indulunk ki, hogy a hasonló korú KOSSUTH Múzeumhajó faburkolat alatti vasszerkezete a 2008-as felújítás idejére szinte teljesen átrozsdásodott és elrohadt, ezért teljesen ki kellett cserélni – alig hihető, hogy jobb állapotban lenne.

A hajótest:

- 1) Feltételezhetően és szemmel láthatóan a lemezelés is menthetetlennek tűnik. A hajón legutóbb **2002-ben és 2008-ban készült lemezvastagság-mérés**. Mivel azóta a lemezek állapota biztosan nem lett jobb, a mérések megismétlése nem feltétlenül szükséges. **A korábbi mérések eredményeit** azonban **pontosan meg kell ismerni**, mert ez segíthet tisztázni, hogy hol van a hajótest leggyengébb pontja, és hogy a felúsztatást követően kell-e számítani egy – korróziós károkból eredő – esetleges újabb lékesedésre, stb.

A hajótest bontásának szükségességét azonban ettől függetlenül is több körülmény valószínűsíti.

- 2) A szegecseléssel összeillesztett hajótestben a külháj lemezeit tartó egyszerű hengerelt idomacél bordák éle („slejfni”) pont fordítva helyezkedik el, mint a korszerű hegesztett hajók esetében. Ezért – mivel az elhasználódott hájlemez helyére kerülő új lemezeket már nem szegecselnék, hanem hegesztéssel rögzítenék – **az összes bordát meg kellene fordítani!** A szegecselés technológiájának megtartása egyébként sem javasolt, arra tekintettel, hogy **a szegecsek elhasználódása** (a gépüzem közben fellépő állandó rezgés, rezgés miatt) **sokkal gyorsabb, mint a hegesztési varratoké**. Vagyis a szegecseket – az illesztés javítására – gyakrabban kell cserélni, ami az üzemben tartás költségeit növeli.
- 3) S, ha mindez még nem lenne elég: **bizonyos mértékű csere a hajófenéken felhasznált beton miatt is elkerülhetetlen**. A betont eredetileg abból a feltételezésből kiindulva használták, hogy ha a szárazföldi épületek vasbeton szerkezetében képes megóvni a benne lévő vasat a korróziótól, akkor talán képes ugyanerre a hajók vasalkatrészei tekintetében is. Ez az elképzelés azonban teljesen hibás: víz jelenlétében ilyesmi egyszerűen nem lehetséges. A betonozással „javított” bordamezők korróziója ennek megfelelően teljes és végleges.

A felújítás lehetőségei:

- 1) A SZŐKE TISZA esetleges eredeti állapotban történő felújítása előtt azonban további akadályok is állnak. Az állóhajóként történő felújítás tervei között akadt olyan, amely a szegedi medencés kikötő szerelőpartjához kötve képzelte el a hajó felújítását. Az úszóképes történelmi gőzhajó kialakítása azonban ennél körültekintőbb és alaposabb szerelést igényel, amit csak a szárazföldön lehet elvégezni. Ám még ha **a hajótestet** elvben sikerülhetne is **kisúlyázni**, ez **az átlagosnál nehezebb feladatnak** bizonyulna, **ha az derülne ki, hogy a tápéi** (a javítás szempontjából a legközelebbi szóba jöhető) **hajójavítóban a sólya-kocsik magassága nincs kiegyenlítve**. Ebben az esetben ugyanis **a kocsiknak** a hajó maximális rugalmas deformációjához képest még megfelelő (a hajótest megroppanásának elkerülését biztosító) **szinkronizálása** csak egy **a kocsikat egymáshoz rögzítő fém keret** („bölcső”) **készítésével** volna **lehetséges**, amelyet a hajó alá kell úsztatni, s a hajót azzal együtt kell kiemelni.

- 2) **Amennyiben Tápén nem áll rendelkezésre a szükséges infrastruktúra, akkor a hajót csak a legközelebbi alkalmas gyárban, a ma Szerbiában fekvő Duna-parti Apatin kikötőjében lehet felújítani.** Ám ez csak akkor lehetséges, ha a hajót sikerül átvinni a Tiszáról a Dunára. Ehhez azonban a becsei zsilipen kell áthaladni, amely keskenyebb, mint a hajó (15 m helyett csak 12 m), s amely felett még egy alacsony hidat is építettek azóta, hogy a legutóbb (1979-ben) ott járt a hajó, s amely alatt **csak a felépítmény felső részének bontásával** úgy férne át.

A hajó eredeti (1917-es) formában történő helyreállíthatóságát azonban nemcsak a hajótest műszaki állapota befolyásolja, hanem az is, hogy **a felújítást követően sikerül-e megfelelően jövedelmező funkciót találni a számára. Ezt ráadásul még jóval a felújítás megkezdése előtt célszerű átgondolni, hisz' a rekonstrukcióval ehhez a funkcióhoz kell(ene) alkalmazkodni.**

A Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány 2002-ben részletes tervet készített a hajó üzemeltetésére. Kezdetben ők is az 1917-es állapot szerint felújított SZŐKE TISZÁból indultak ki, ám ahogy a tervezés előre haladt és egyre több részlet vált ismertté, úgy vált egyre valószínűbbé, hogy a hajó (eredeti állapotában) képtelen a működési költségek kitermelésére:

- 3) **Egy hajó működtetésével összefüggésben – az építés és felszerelés költségétől eltekintve - a legtekintélyesebb summa a kikötő-létesítés és –használat költsége.**

Amennyiben nincs saját kikötőnk, újonnan kell létesíteni egyet. Ez az önkormányzattól parthasználati engedély kérésével veszi kezdetét. Ha ez meg van akkor a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz (NKH) kell fordulni kikötő-létesítési engedély ügyében amely állásfoglalást kér a Vízügytől, ÁNTSZ-től és a Tűzoltóságtól, amelyek mindegyikének **illeték-köteles az eljárása!** Ha ezek a szervek megadják az engedélyt, az NKH is hozzájárul a kikötő-létesítéshez.

Ekkor megrendelhetjük a kikötő tartozékait: a pontont, a feljáróhidat, az egészet a parthoz rögzítő 2 db támdorongot („sarpám”-ot), valamint 4 db acélsodronyt és az ezeket rögzítő kötélbakokat. **A beszerzés és a kikötő-létesítés** (a partfal átalakítása – fészkek kialakítása – a sarpámok és a feljáróhíd fogadására) **mindent egybevéve kb. 30 millió forintba kerül.** A kikötő üzemeltetése azonban **ezen felül évente** további állandó járulékos költségekkel jár: Először is **vízhasználati díjat** kell fizetni a Vízügynek, idegen kikötő használata esetén pedig még **kikötő-használati díjat** is a kikötő tulajdonosának (mindez együtt egy a Margit-szigeten lévő kikötő esetén **évi 5 millió forint**, az idegen kikötők alkalmi használata géphajóknál 90 000 Ft/kikötés). A szennyvíz és a fáradt olaj elszállítását végző vállalat munkája és az általa kiadott **tisztasági igazolás** ezen felül jelentkező költségelem.

- 4) **A működés költségei** csak ezután jönnek:

A legénység bére a következőképpen alakul (2011-es adatok alapján, ahol az első adat a havi, a zárójeles adat pedig a napi bér): Hajó parancsnok: 2200 (140), fedélzeti tiszt 1800 (100), fedélzetmester 1000 (80), matróz I. 850 (60), matróz II. 850 (60), gépüzemvezető 2000 (120), gépész 1500 (100).

Az üzemanyag – gázolaj – költségeit (szintén még 2011-es áron) a felhasználás szabja meg: 360Le 67liter/óra/gép teljes terhelésnél; 530Le 97liter/óra/gép teljes terhelésnél; 800Le 143liter/óra/gép teljes terhelésnél. Ehhez járul még a kenőolaj költsége. (Ám mivel gőzgépről van szó, ezek az adatok itt nem alkalmazhatók, mert a gőzkazán fogyasztása nem terhelés függő, hanem a bekapcsolástól a leállításig állandó liter/óra.)

A segédgépek fogyasztása is jelentős. Ez csökkenthető, ha nem gőzüzemű segédgépek kerülnek beépítésre, de akkor a kazánt kell úgy méretezni, hogy a segédüzemet is kiszolgálja, effektíve megnő a fogyasztása.

A hajó őrzése télen és nyáron egyformán kötelező. Különösen, ha az eredeti formájában – működőképes történelmi gőzhajóként – állítják helyre a hajót. A hajó összes vezetékeiben és a kazánjában is üzemvíz van, ami fűtés nélkül megfagy és szétrepeszti a csöveket. Ez ellen folyamatos

fagypont feletti hőmérséklet tartásával lehet védekezni (vagyis legalább egy gépésznek folyamatosan a hajón kell tartózkodni).

Összehasonlításképpen: a SOPRON vontató 2011. évi telelésének fűtési költsége elérte az 1 300 000 forintot!

- 5) A fenntarthatóságot az 2)-4) pontban foglaltak mellett **a hajón rendelkezésre álló hely nagysága** is befolyásolja.

Az eredeti hajó a Budapest-Bécs-Budapest járat, a második világháború idején pedig a Budapest-Baja-Újvidék járat vonalhajói feladatait teljesítette. Vagyis részt vett a **menetrend szerinti személyszállításban**. Ezt a funkciót **ma már aligha** tudná betölteni, hisz' az utasok ezen a távon ma már inkább autóval közlekednek. Nagyon kevesen lennének tehát azok, akik – talán csak a gőzhajóval való utazás kedvéért – jegyet váltanának (a hajó azonban biztosan nem lenne tele). Nem csoda: az utasok a **szűk kabinokban** sem a poggyászukat, sem magukat nem tudnák kényelmesen elhelyezni (lásd erről Bartha Lajos visszaemlékezését a honlapunkon). Ezért, aki csak tehetné, a hajó közösségi helyiségeiben – a fogadóteremben, a dohányzóban, vagy a bárban – esetleg a nyitott fedélzetrészen igyekezne „átvésszelni” az út viszontagságait. **A fedélzet azonban csak szép időben használható, esőben vagy hideg szélben nem** (ilyen időben az utasok még a 3 órás Budapest-Visegrád utat sem bírnák ki).

Az eredeti állapot helyreállítása helyett egy új és nagyobb hajó építésével a fenti problémák jó része kiküszöbölhető, hisz' elegendő számú és méretű közösségi helyiség mellett megfelelően tágas kabinok kerülhetnek kialakításra.

Egyedül a hajó 12 métert meghaladó szélessége jelentene problémát, mert (a Lajos-csatorna zsilipjeihez képest túl széles mivolta miatt) nem tudna átkelni a Majnára és a Rajnára. A Budapest-Passau-Budapest vonalon tehát az út nyugati végállomásán az utasoknak át kellene szállni! **Az al-dunai utak lehetősége további vizsgálatot igényel**: hiszen több olyan vállalkozás is van (a teljesség igénye nélkül: a Phoenix, a Viking, a PP, az A-Rosa, a Transocean, a TUI, a Vista, a Croisi, a Kreuzpro, az MCC, a Scylla, stb.), amelynek a hajói jellemzően Passau/Bécs indulással rendszeresen járnak az Al-Dunára. Hajóik úti célja Túlcsa, Konstancia vagy Vilko. A Kazán-szoros páratlan látványosság, nem beszélve a bolgár népviseleti kitérőkről. Ezeket az utakat jellemzően német és osztrák irodák menedzselik. A hajó rentábilis üzemeltetése ebben a viszonylatban a bevonásukkal eldönthető.

Nos, talán már a fenti néhány érv és ellenérv is jól mutatja, hogy a SZŐKE TISZA fenntarthatóságának tervezése ezer szállal kapcsolódik a kiemelését követő időszakhoz, s alapjaiban majd határozza meg a felújítás várható irányát, vagy éppen a bontást. Hiszen nyilván nem lehet mindenáron megmenteni azt, ami nem megmenthető...

Ezzel kapcsolatban „csak” annyi a teendőnk, hogy

- a döntést megalapozó körülményeket teljes körűen és pontosan (adatokkal alátámasztott módon) bemutatjuk,
- a roncsból a még menthető értékeket kiemeljük, konzerváljuk,
- végül a menthetetlen értékeket teljes körűen dokumentáljuk (hogy ha kell, lehetséges legyen újraalkotni őket).

Reméljük, hogy a fenti feladatokat sikerül majd teljes körűen és megelégedésre elvégezni. Ha igen, talán sikerülhet működőképes állapotba megőrizni és egyszer újra beindítani a SZŐKE TISZA gépeit, s akkor hosszú idő után újra gőzgép dohogását hallhatnánk a Duna mentén...

2012. március 20.

Dr. Balogh Tamás



SZAKVÉLEMÉNY

2012. március 07-én Dr. Balogh Tamás, a TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület elnöke, a Szegeden 2012. február 26-án elsüllyedt SZŐKE TISZA gőzhajó mentésével összefüggésben azzal a kérdéssel fordult hozzám, hogy a hajó kisúlyázása lehetséges-e. A fenti kérdésre – a hajó aktuális állapotának ismerete nélkül – pontos választ nem adhatok. Elvi jelleggel azonban a következő véleményt adom:

- A hajót személyesen egy helyszíni szemle keretében utoljára 2008-ban láttam. Akkor lemezvastagságmérésre nem került sor. A következő megállapításokat tehát szemrevételezés útján tettük:
 - A hajó oldallemezekre kívülről felszerelt pakura-tartályok fala több helyen lukacsos volt.
 - A hajó eredeti héjazata vékony – 5, 6 mm vastagságú – lemezekből készült.
 - Az előregedett szegecselt héjlemez és a bordák károsodása jelentős volt.
 - A hajófenék azonban száraz volt pár helyen egyes borda mezők betonozással voltak javítva, jelentős szivárgást nem észleltünk. A nem jelentős fenékvíz a becsurgó esővíztől is lehetett ezt időnként szivattyúzták.

A fentiekre tekintettel azt tartom valószínűbbnek, hogy a hajó 2012. február 26-án történt elsüllyedését nem korróziós kár, hanem a jég mechanikus hatása okozhatta (ezt természetesen csak egy helyszíni vizsgálat tudja egyértelműen kideríteni).

- Olyan hajót, amelynek a szerkezete ilyen gyenge állapotban volt, már sikeresen sólyáztak. Vagyis a hajó jelenlegi gyenge szerkezete önmagában elvileg nem feltétlenül akadályozza meg a sólyázást.
- A sólyázás első feltétele az, hogy a lékesedést sikerüljön megszüntetni és a hajótestbe bejutott vizet sikerüljön kiszivattyúzni. Amennyiben ezek eredményeként a hajó újra úszóképes állapotba hozható, elvben a sólyázás is lehetséges.
- Meg kell találni a mentésben járatos cégeket amelyek rendelkeznek a szükséges eszközökkel.
- Egy ilyen hosszú hajó rugalmas deformációja 40-50 mm. Azt valószínűsítem (bár ezt szintén csak egy helyszíni vizsgálat tudja egyértelműen eldönteni), hogy a SZŐKE TISZA jelen állapotában a hajótest rugalmas deformációjának mértéke még mindig eléri a 25-30 mm-t. Vagyis, ha – azután, hogy a hajótest felfeküdt a sólyakocsikra vagy csúszdákra – a kocsik magasságkülönbsége a kiemelés során a 25-30 (esetleg 50) mm-t nem haladja meg, a hajó – kis szakaszonként – elvben kisúlyázható. Másrészt a kisebb sólyázási sérülések kockázatát felehet vállalni, ha ezzel a hajó teljes pusztulása áll szemben. A hajó sólyázás után úgyis teljes rekonstrukcióra szorul.
- A hajót nem feltétlenül kell kapkodva szétvágni, lebontani. Hiszen – ha a helyszíni vizsgálat a fenti feltételek meglétét igazolja – a sólyázás technikailag lehetséges. Az, hogy ténylegesen is lehetséges-e, pedig már további – nem műszaki jellegű – kérdés (van-e rá pénz, akarat, a sólyázásért a felelősséget merik-e vállalni, stb.).

Budapest, 2012. március 7.

Tisztelettel:

Szabó Endre
Ügyvezető, hajóépítő mérnök

**A SZŐKE TISZA II. felújítása
részleges védelembe vétel esetén**

az angol MEEDWAY QUEEN mintájára

Angliában a MEEDWAY QUEEN nevű lapátkerekes történelmi gőzhajó hasonló helyzetbe került, mint a SZŐKE TISZA. Ott az eredeti alkatrészek kiemelése után lénegében az eredetivel egyező méretű és megjelenésű új hajót építettek, amibe minden megmentett eredeti alkatrészt áthelyeztek. Ez a lehetőség szintén adott lehet Szeged Város számára akár a fent említett pályázat igénybevételével is.

A MEDWAY QUEEN az Ailsa Hajógyárban épült, a skóciai Troon-ban 1924-ben. Mint típusa utolsó fennmaradt példánya, a Medway és a Temze folyókon, valamint Anglia déli és keleti partjai mentén hajózott. 1940-es hadiszolgálatra idején rekord-teljesítményt nyújtott, hiszen hét sikeres tengeri átkelést hajtott végre, megmentve 7 000 Dunquerque-ben rekedt angol katona életét. 1963-ban kiselejtezték, s ekkor egy belga hajóbontónak kívánták eladni, ám a Wight szigeti yacht klub még időben megvásárolta a saját céljaira (úszó klubhelyiségnek szánva a hajót). A klub azonban rövidesen nagyobb lapátkerekest vásárolt (a RYDE-ot), s ettől kezdve a MEDWAY QUEEN addig rendszeres felújítása elmaradt.

Lelkes civilek egy csoportja ekkor megvásárolta és egy úszómű segítségével a Medway-folyóra vitte 1984-ben azzal a céllal, hogy állandó helyi hajózástörténeti kiállítás keretében mutassák be névadó szűkebb hazájában. Chatham-ben kötötték ki, ám a súlyosan elaggott hajó a kikötőben részlegesen elsüllyedt (pontosan, mint a SZŐKE TISZA) és az állapota tovább romlott. 1985-ben megalakult a Medway Queen Preservation Society (MQPS), amely két víz alatt töltött esztendő után 1987-re emelte ki és vontatta Damhead Creek-be a hajót (a Hoo-félszigetre, a Medway-folyó torkolata közelébe). A hajó számára az önkéntes hajómentők azonban nem tudtak olyan új horgonyzóhelyet kialakítani, amelyet az árapály nem háborgatott. A számtalan helyen átlukadt lemezelés miatt a hajó így újra elsüllyedt.

A sorsáért felelősséget érző önkéntesek azonban megint csak kiemelték és ismét munkába vették, hogy megmentse a további pusztulástól, miközben megőrizték azt a befektetett emberi és anyagi erőforrásokra tekintettel egyaránt alapos reményt, hogy a hajó túl fogja élni és egyszer visszatér a szolgálatba. A nagy áttörést 2006-ban érték el, miután néhány sikertelen kísérlet után több mint 1.86 millió Font támogatást nyertek az Egyesült Királyság Örökségi Alapjától. A támogatás a MQPS saját forrásaival már elegendő volt egy új hajótest felépítésére.

A meglévő hajótestet ekkor (2006 augusztusában) lebontották és minden még használható alkatrészt raktárba helyeztek, hogy majd a megfelelő helyen felhasználják a rekonstrukció során. A test és a fedélzet vonala feletti részek felépítésére azonban a költségvetés egyelőre nem elegendő, az önkéntes munka azonban a forrásszerzés időszakában is tovább folytatódott. 2008-ban szerződést kötöttek az Abel of Bristol-lal a hajótest hagyományos szegecselt technológiával való újjáépítésére. Az új hajótest építéséhez ennek megfelelően 2009-ben láttak hozzá Bristol-ban.



1. ábra: a MEEDWAY QUEEN eredeti állapotában



2. ábra: a MEEDWAY QUEEN a '60-as években



3. ábra: a MEEDWAY QUEEN Wight szigetén a helyi yachtklub tulajdonában



3. ábra: a MEEDWAY QUEEN Wight szigetén a felújítások elmaradása után



4. és 5. ábra: a MEEDWAY QUEEN elsüllyedt állapotában az 1980-as években



6. ábra: a MEEDWAY QUEEN kiemelés utáni elszállítása Chatam-be



7. ábra: a MEEDWAY QUEEN készülő új hajóteste Bristol-ban



8. ábra: a MEEDWAY QUEEN új szegecselt hajótestének elkészült orr-része



9. ábra: a MEEDWAY QUEEN épülő új szegecselt hajóteste a tat felől és a kész lapátkerékdobok



10. ábra: a MEEDWAY QUEEN eredeti gépei 2001-ben