



A „SZŐKE TISZA” TERMESGŐZÖS RÖVID TÖRTÉNETE

**Egy XX. századi hajócsoda pusztulása
2012. február 26-án**

Összeállította: Dr. Balogh Tamás © 2012
TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület



Mély megrendüléssel ezúton tudatjuk,
mindazokkal, akik ismerték, szerették és tisztelték,
hogy méltósággal viselt hosszan tartó súlyos elhanyagoltság után,
a gondozás elmulasztása következtében beállt végelgyengülésben
2012. február 26-án Tápén elsüllyedt és végleg átadta testét a folyónak a

SZŐKE TISZA
(**ex-FELSZABADULÁS, ex-SZENTÍMRE, ex-SAS, ex-IV.KÁROLY**)

termesgőzös, a hajdan nagyszerű magyar folyami személyhajó-flotta
Legnagyobb és legfenségebb utolsó fennmaradt egysége.

Teremtette az alkotó mérnöki génusz,
elpusztította a magyarok közönyének törhetlen hatalma.

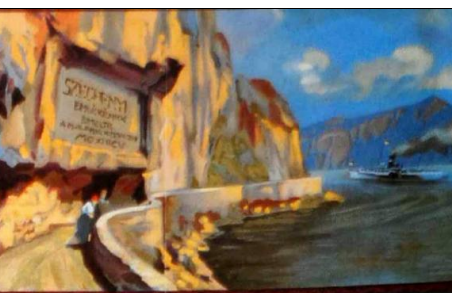
NEM FELEDJÜK!

Lássuk, ki is volt ő!

Születése:

1835-ben vette kezdetét az iparszerű hajógyártás Magyarországon, amikor Széchenyi István gróf javaslatára az osztrák Dunagőzhajózási Társaság Óbudán építette fel korszerű hajógyárát. Alig néhány év múltán a fellendülő hazai hajógyártás gyártmánylistáján megjelentek a különleges luxus-személyszállító gőzhajók, a 'termesgőzösök', amelyek akkor, a rossz útviszonyok és a fellendülő vasút-fejlesztés idején, a tehetősebbek hosszú távú utazásait szolgálták.

A többi korabeli széntüzelésű hajóhoz képest tisztaságukkal és tágasságukkal, a közönség kényelmét szolgáló fényes társalgóikkal, éttermeikkel, sétafedélzeteikkel és sebességükkel tűntek ki az egyszerűbb utas-hajók, a rövidjáratú - éjjel induló, másnap hajnalban érkező - minden kikötőben megálló 'kofahajók' közül (amelyeken sokszor még kabinok sem voltak, hisz a piaci árusok nem hagyták magukra fedélzeten szállított portékáikat, csirkéiket, malacikat, stb.).



MAGYAR FOLYAM-ÉS TENGERTENGEZŐZÁSI

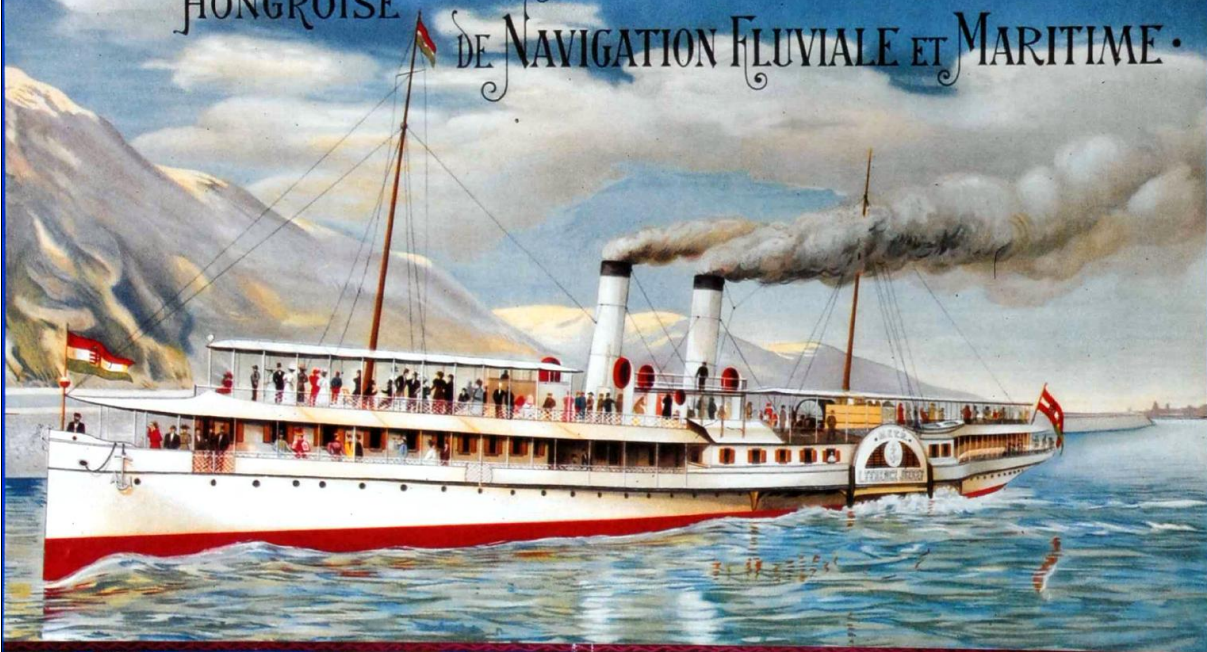
RÉSZVÉNY-



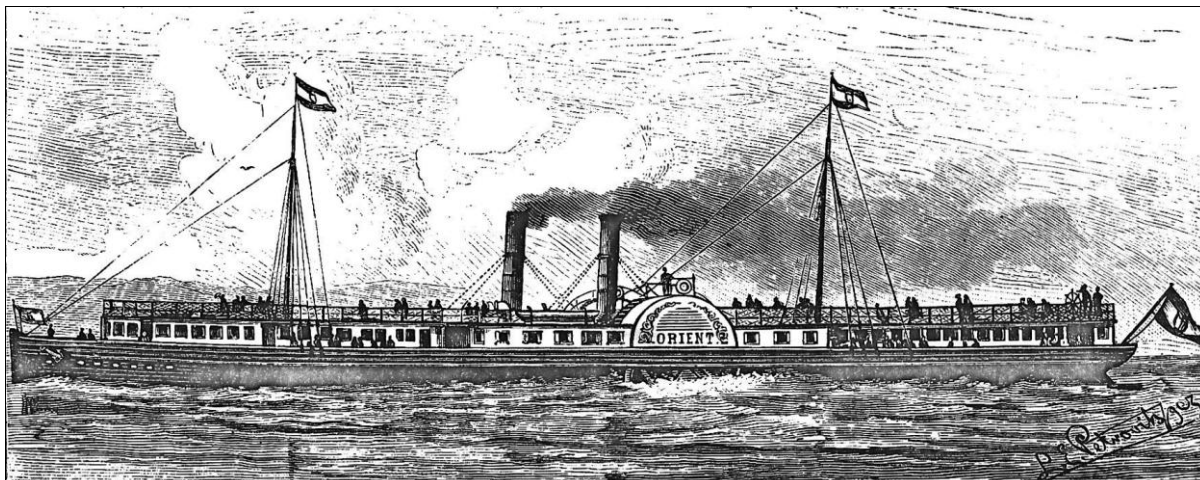
TÁRSASÁG.

SOCIÉTÉ ANONYME
HONGROISE

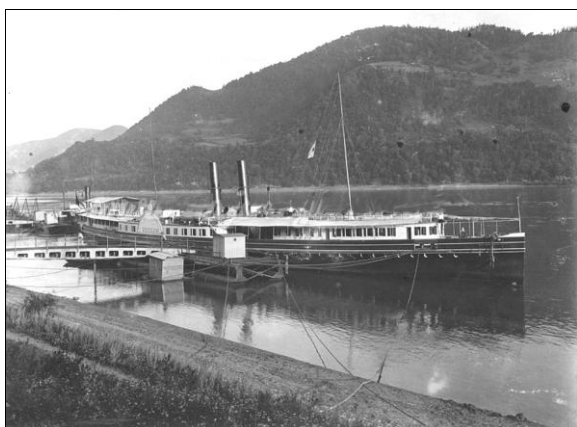
DE NAVIGATION FLUVIALE ET MARITIME.



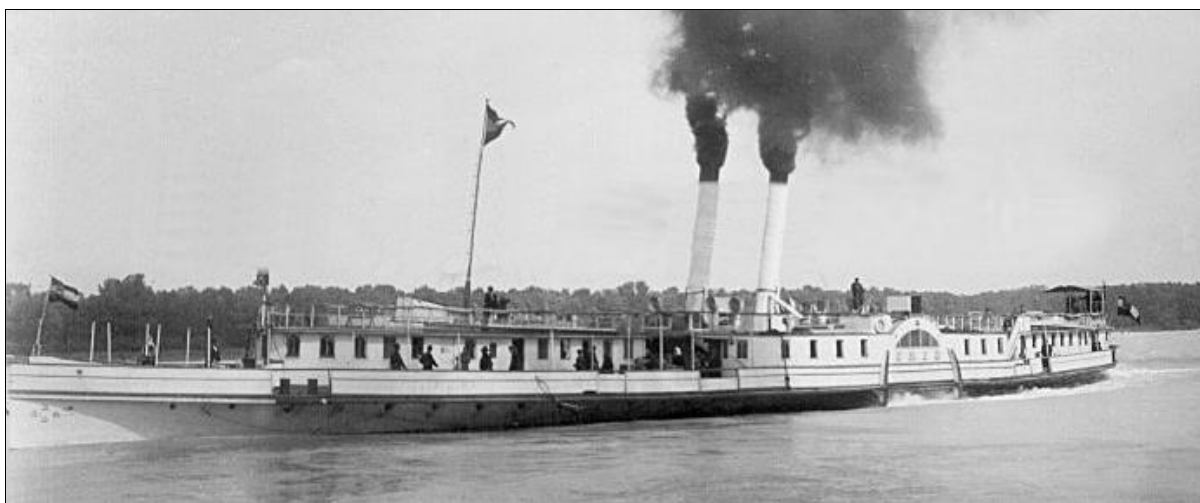
1870-ben a DGT Óbudán építtette legszebb termesgőzősét az ORIENT-et. A 79 m hosszú, 8,7 m (a kerékdobnál 16,1 m) széles hajó a XIX. század legnagyobb termesgőzőse volt (1895-ben egy román hajóstársaság vette meg, STEFAN CEL MARE néven, majd királyi jachttá alakították át).



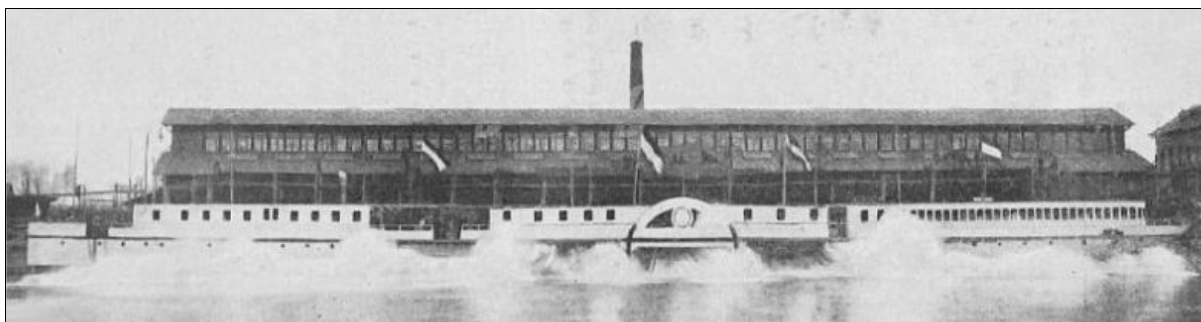
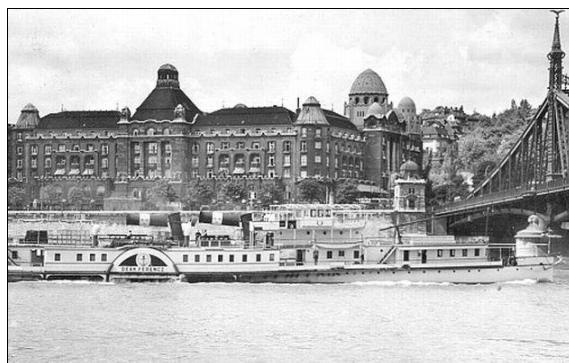
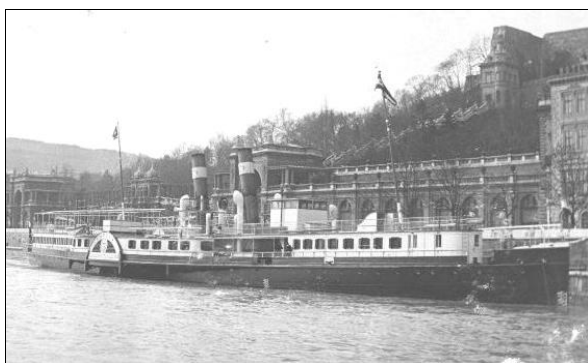
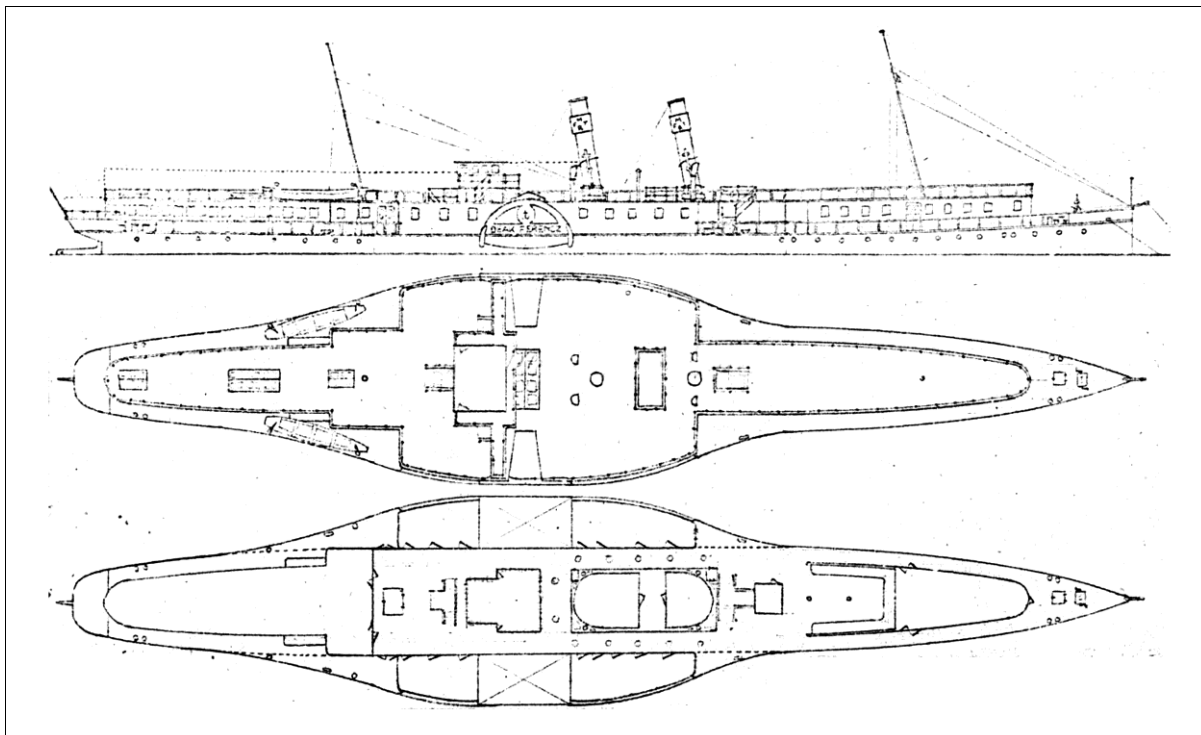
Dampfer »Orient« (1870)



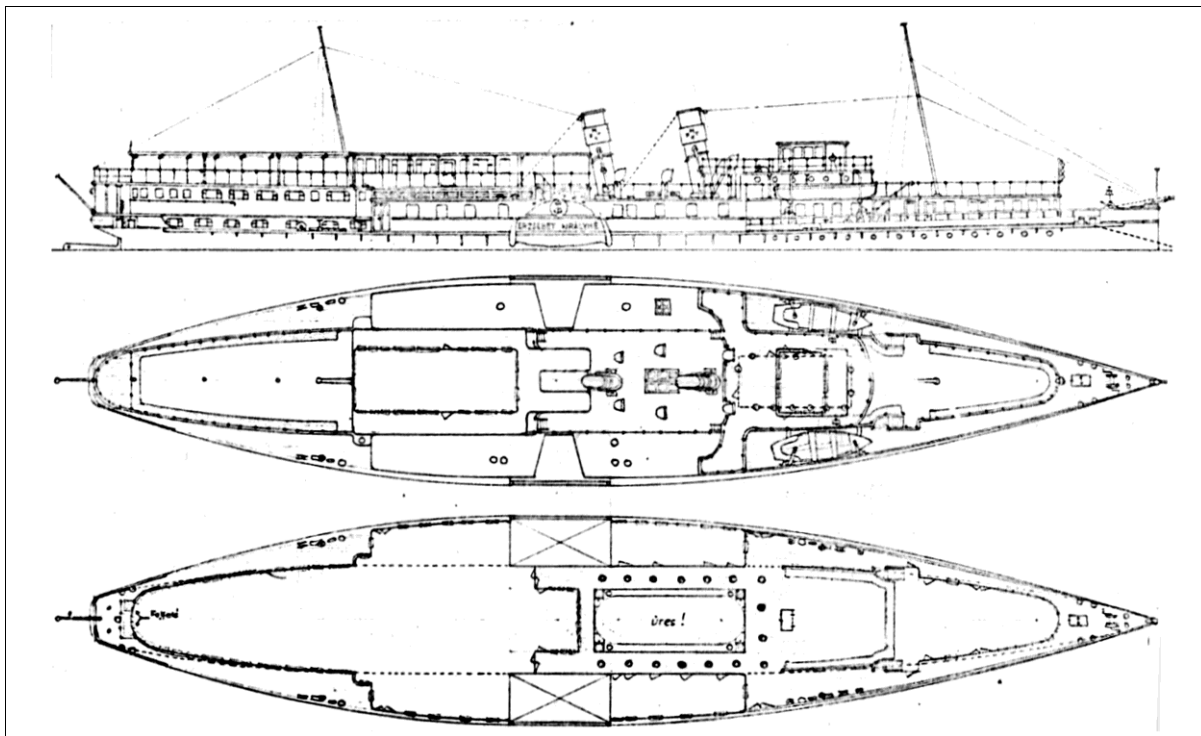
1874-ben a gyár a bécsi világkiállításra igazi újdonsággal rukkolt elő: felépítette egész Európa legelső kizárólag elektromos árammal világított gyorsjáratú személyhajóját, az IRIS termesgőzőst. A későbbi fejlesztéseknek ez a hajó lett az alapja, lényegében valamennyi későbbi termesgőzős őse.



1896-ban – az óbudai osztrák üzemmel szemben Újpesten létesült Schoenichen-Hartmann-féle Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyárban – az osztrák tervek továbbfejlesztésével immár magyar (nem csak magyarországi) gyártmányú termeszgőzösök épültek. A magyar gyár legnagyobb típusa a kétkéményes SZÉCHENYI ISTVÁN típus volt (SZÉCHENYI ISTVÁN, DEÁK FERENC, FERENC JÓZSEF, ERZSÉBET KIRÁLYNÉ). Kezdetől nagy népszerűségnek örvendtek. (A FERENCZ JÓZSEF például 1896-os elkészülése után közvetlenül a Vaskapu-csatorna megnyitásánál királyi yachtként szerepelt: a csatorna megnyitására érkező uralkodók és kíséretük Ferenc József vendégeként ezen a hajón haladtak át az új vízi úton).



A millenniumra épült hajók kisebb átalakításokkal az 1960-as évek végéig aktív szolgálatot teljesítettek, de még azt követően is évekig teljesítettek szolgálatot üzem kívül étterme- vagy egyéb rendezvényhajóként. (Kivéve a FERENC JÓZSEF-et, amely 1902. szeptember 6-án hajnalban a csernavodai hídnál a román RADU NEGRU csavaros vontató gőzhajóval történt összeütközés következtében a part mellett elsüllyedt, s, amelynek kiemelése sikertelen maradt.) A hajókról készült propaganda-anyagok (mint az ERSZÉBET KIRÁLYNÉ-t ábrázoló, a következő oldalon látható porcelán emléktárgy) ezután is nagy népszerűségnek örvendtek, s örvendenek ma is a hajózást szeretők körében.





[illegible]Rendes teherjáratok Wien—Budapest—Galacz között.
Közvetlen vasúti járatok: Budapest—Wien—Galacz
Wien—Galacz—Budapest

Vasuti Államok: Afganisztán, Algéria, Argentína, Ausztria, Azerbajdzsán, Belgium, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Kína, Dánia, Németország, Franciaország, Görögország, Magyarország, Hollandia, India, Izrael, Japán, Jordánia, Kazahsztán, Kuba, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Málta, Mexikó, Moldova, Montenegró, Oroszország, Olaszország, Pakisztán, Peru, Lengyelország, Portugália, Románia, Spanyolország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország, Ukrajna, Egyesült Királyság, USA, Uruguay, Venezuela, Vietnám, Zimbabve.

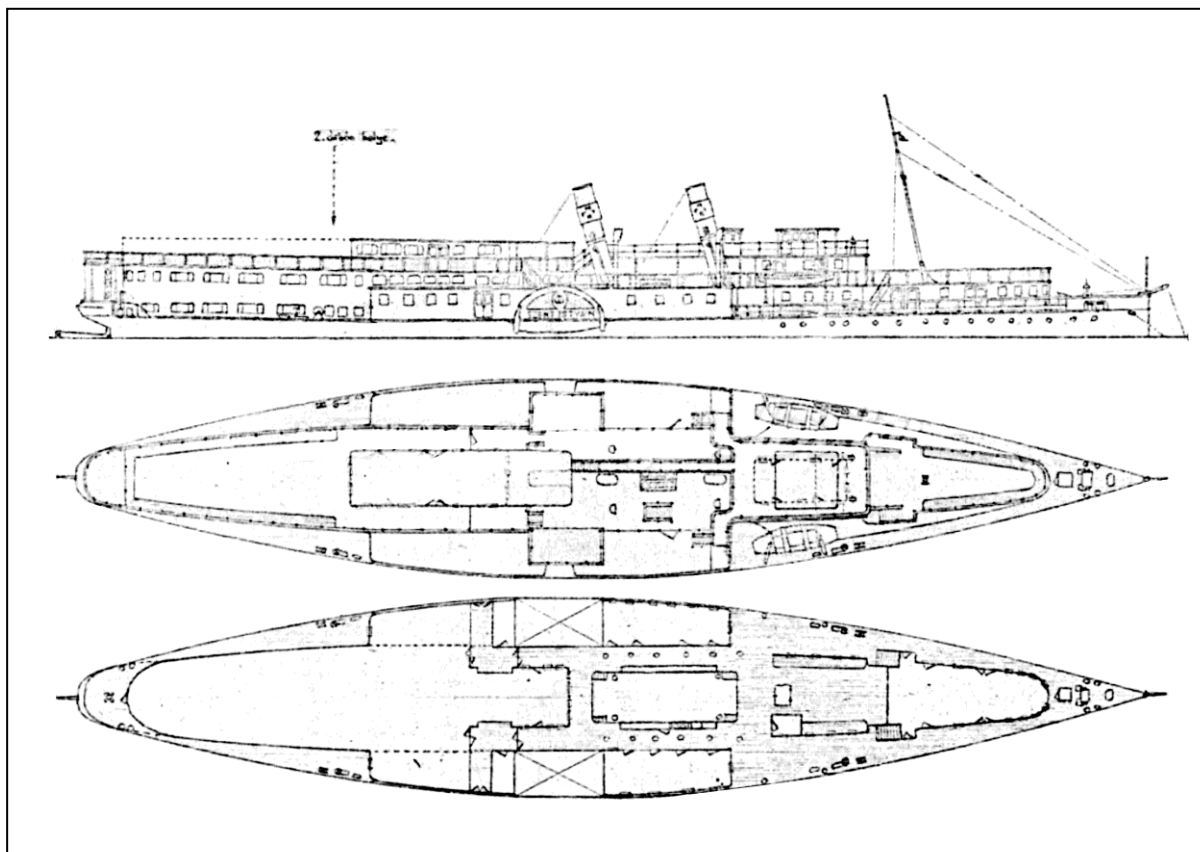
Fuvarozás és díjszámok tekintetében az Igazgatóság (Budapest, V. Mária Valéria-utca 14.) ad felvilágosítást.

I. Budapest-Vișegrad-Dömöt					IV. Zimony-Belgrád-Orsova (vaskaput) T. Severin-Galaatz				
Kutató		Állomások		Kutató	Kutató		Állomások		Kutató
100	200	Budapest (Állomás)	100	200	100	200	Zimony	100	200
300	400	Vișegrad (Állomás)	300	400	300	400	Belgrád	300	400
500	600	Dömöt	500	600	500	600	Orsova	500	600
800	900		800	900	800	900	T. Severin	800	900
1000	1100		1000	1100	1000	1100	Galaatz	1000	1100
1200	1300		1200	1300	1200	1300		1200	1300
1400	1500		1400	1500	1400	1500		1400	1500
1600	1700		1600	1700	1600	1700		1600	1700
1800	1900		1800	1900	1800	1900		1800	1900
2000	2100		2000	2100	2000	2100		2000	2100
2200	2300		2200	2300	2200	2300		2200	2300
2400	2500		2400	2500	2400	2500		2400	2500
2600	2700		2600	2700	2600	2700		2600	2700
2800	2900		2800	2900	2800	2900		2800	2900
3000	3100		3000	3100	3000	3100		3000	3100
3200	3300		3200	3300	3200	3300		3200	3300
3400	3500		3400	3500	3400	3500		3400	3500
3600	3700		3600	3700	3600	3700		3600	3700
3800	3900		3800	3900	3800	3900		3800	3900
4000	4100		4000	4100	4000	4100		4000	4100
4200	4300		4200	4300	4200	4300		4200	4300
4400	4500		4400	4500	4400	4500		4400	4500
4600	4700		4600	4700	4600	4700		4600	4700
4800	4900		4800	4900	4800	4900		4800	4900
5000	5100		5000	5100	5000	5100		5000	5100
5200	5300		5200	5300	5200	5300		5200	5300
5400	5500		5400	5500	5400	5500		5400	5500
5600	5700		5600	5700	5600	5700		5600	5700
5800	5900		5800	5900	5800	5900		5800	5900
6000	6100		6000	6100	6000	6100		6000	6100
6200	6300		6200	6300	6200	6300		6200	6300
6400	6500		6400	6500	6400	6500		6400	6500
6600	6700		6600	6700	6600	6700		6600	6700
6800	6900		6800	6900	6800	6900		6800	6900
7000	7100		7000	7100	7000	7100		7000	7100
7200	7300		7200	7300	7200	7300		7200	7300
7400	7500		7400	7500	7400	7500		7400	7500
7600	7700		7600	7700	7600	7700		7600	7700
7800	7900		7800	7900	7800	7900		7800	7900
8000	8100		8000	8100	8000	8100		8000	8100
8200	8300		8200	8300	8200	8300		8200	8300
8400	8500		8400	8500	8400	8500		8400	8500
8600	8700		8600	8700	8600	8700		8600	8700
8800	8900		8800	8900	8800	8900		8800	8900
9000	9100								

[illegible]

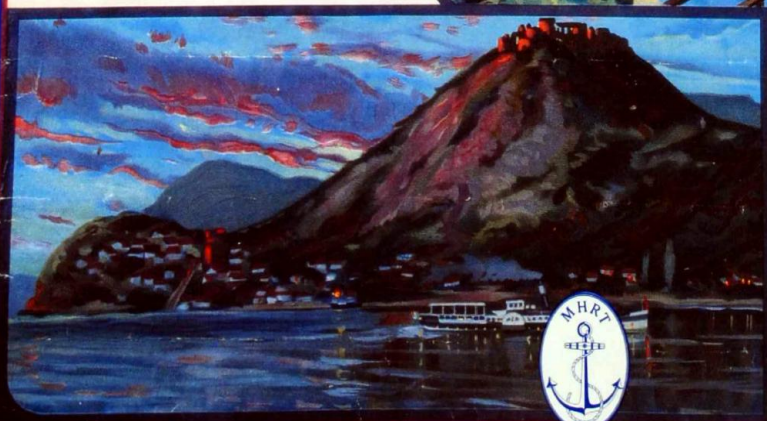
1917-ben – a SZÉCHENYI ISTVÁN típus tervei alapján – már a legnagyobb magyar folyami természetesösöket, a IV. KÁROLY-t és a ZITA KIRÁLYNÉ-t, kezdték építeni a Ganz Danubius Hajógyár újpesti üzemében. A hajó az Újpesten készült oldalkerekes személyszállító gőzhajók egyik legnagyobb példánya volt. Hossza 77,4 m szélessége 15,29 m merülése 1,5 méter. Az égéstermékét két kéménybe vezető gőzkazán 800 LE teljesítményt volt képes leadni.

Épült:	1917, Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár RT., Budapest
Legnagyobb hossz:	77,40 m
Hossz a függélyek között:	75,00 m
Legnagyobb szélesség:	15,29 m
Szélesség a főbordán:	7,74 m
Fixpont magasság:	8,75 m
Oldalmagasság:	2,70 m
Legnagyobb merülés:	1,50 m
Főgép típus:	Háromhengeres compound /triplex/ gép. #333
Főgép teljesítmény:	800 LE



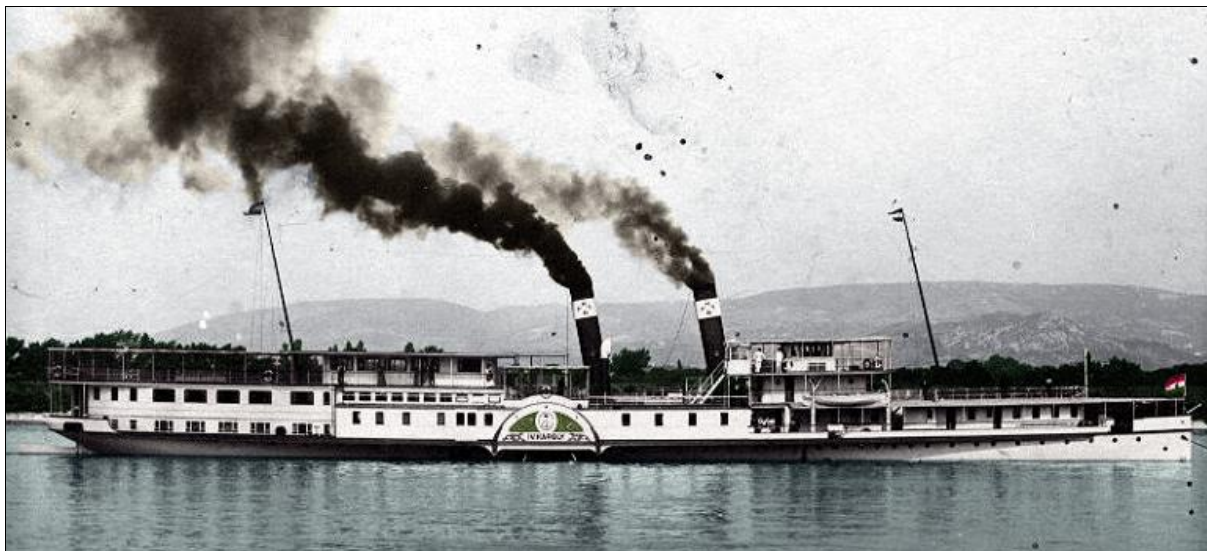
A hajó eredeti tervei

MAGYAR KIRÁLYI FOLYAM ÉS TENGERSZÁLLÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.



Berendezése:

A gőzhajó belsejében nyoma sem volt annak, hogy építése idején Európában dúlt az első világháború. A belső teret ugyanis a békeidőkre jellemző – ízléses – anyagválasztás, részletes iparművészeti kidolgozás, egyedi fém- (kovácsoltvas, bronz, réz, stb.), fa- (intarzia, stb.) kárpitos- és üveges munkák felhasználása jellemezte. A hajó belsejében a két karos díslépcső és a dús faragások lényegében azzá avatták ezeket a hajókat a folyókon, mint amik az óceánjárók voltak a nyílt tengeren: az ország úszó nagyköveteivé, a diadalmas mérnöki tudás úszó emlékműveivé.



A kész hajó menetben



Pillantás az első osztályú bárba a hajó felépítményének orr-résztében



Az első osztályú fogadóterem és a díslépcső. Jobbra az orr-részbe vezető folyosók.



Az első osztályú fogadóterem a hajó középső részén. Hárul a tat részbe nyíló ajtók.



A díslépcső végén – a fogadóterem felett – az első osztályú dohányzószalon.

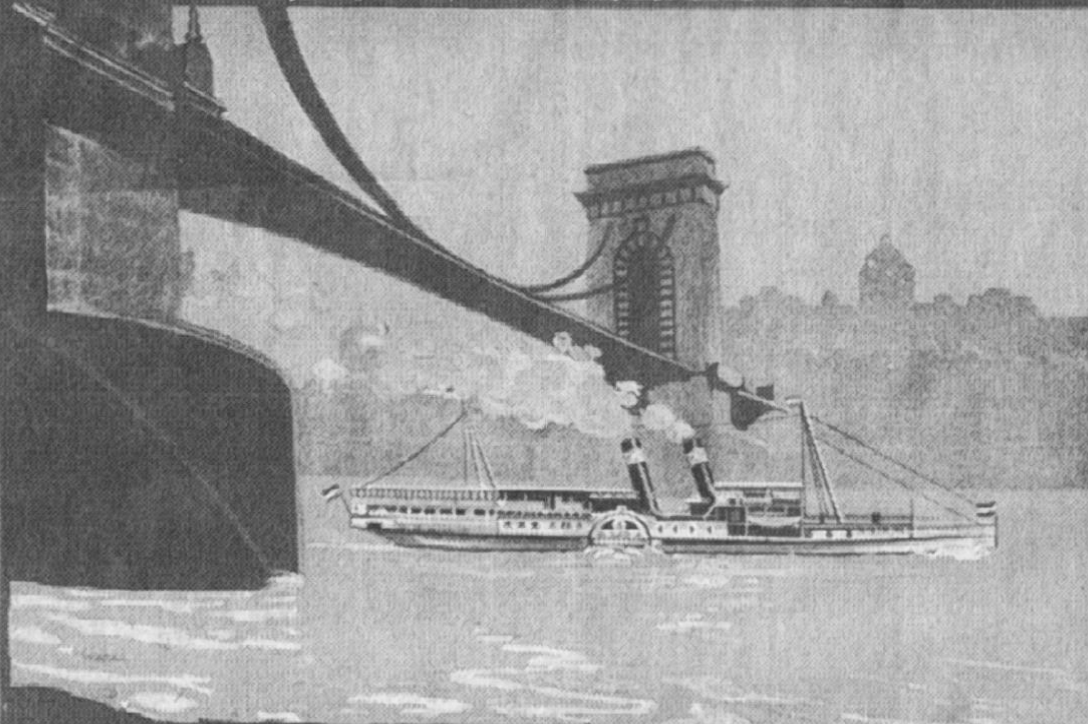
IFRA

SIAMABOT

REISEBÜRO

DER KÖNIGLICH UNGARISCHEN FLUSS- u. SEESCHIFFFAHRTS- AKTIENGESellschaft

TEL. 4776 WIEN, I. OPERNRING 21 TEL. 4776



FAHRPLAN DER PERSONENSCHIFFFAHRTEN WIEN-POZSONY-BUDAPEST

1922.

Gültig von Eröffnung der Schiff-
fahrt bis auf weiteres.

Tag	Monat	STIFT / ONEN	Abfahrt	Tag
ab 1 ^{te}	Jan.	Wien, Elisabethbrücke	ab 13 ^{te}	
ab 9 ^{te}	Febr.	Hainburg	ab 11 ^{te}	
ab 17 ^{te}	März	Wien	ab 10 ^{te}	
ab 25 ^{te}	April	Wien	ab 18 ^{te}	
ab 3 ^{te}	Mai	Wien	ab 26 ^{te}	
ab 11 ^{te}	Juni	Wien	ab 29 ^{te}	
ab 19 ^{te}	Juli	Wien	ab 3 ^{te}	
ab 27 ^{te}	Aug.	Wien	ab 11 ^{te}	
ab 3 ^{te}	Sept.	Wien	ab 19 ^{te}	
ab 11 ^{te}	Oktober	Wien	ab 27 ^{te}	
ab 19 ^{te}	Nov.	Wien	ab 5 ^{te}	
ab 27 ^{te}	Dz.	Wien	ab 13 ^{te}	
ab 5 ^{te}	Jan.	Wien	ab 21 ^{te}	
ab 13 ^{te}	Febr.	Wien	ab 29 ^{te}	
ab 21 ^{te}	März	Wien	ab 6 ^{te}	
ab 29 ^{te}	April	Wien	ab 14 ^{te}	
ab 7 ^{te}	Mai	Wien	ab 22 ^{te}	
ab 15 ^{te}	Juni	Wien	ab 30 ^{te}	
ab 23 ^{te}	Juli	Wien	ab 7 ^{te}	
ab 31 ^{te}	Aug.	Wien	ab 15 ^{te}	
ab 8 ^{te}	Sept.	Wien	ab 23 ^{te}	
ab 16 ^{te}	Oktober	Wien	ab 31 ^{te}	
ab 24 ^{te}	Nov.	Wien	ab 8 ^{te}	
ab 31 ^{te}	Dz.	Wien	ab 16 ^{te}	

1. Die im Fahrplan enthaltenen Zeiten beruhen auf der Schiffschiffahrt und -ankunft sowie auf der Schiffschiffahrt.

2. Konkrete Reise, Kabinen, Wartungsdienste, sowie Fahrkartenpreise im Verhältnis zum Fahrplan, sind in den Fahrplan und den Fahrplan zu entnehmen.

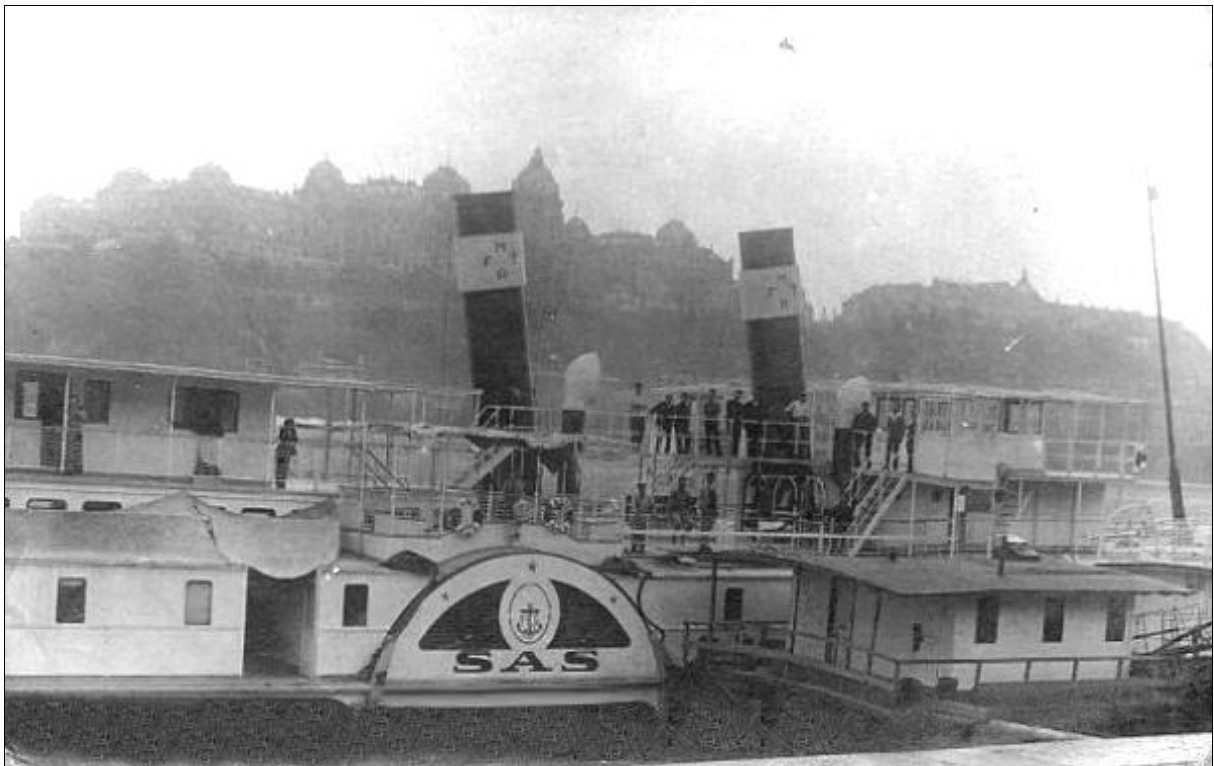
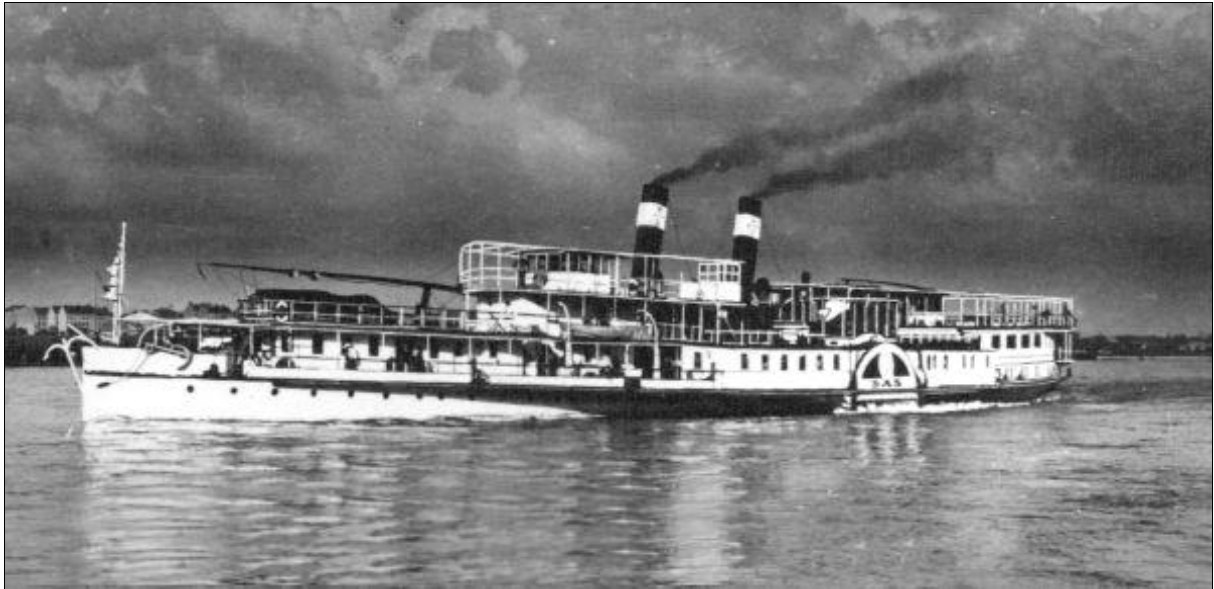
TOTH & ETTINGER

EILGUTDIENST WIEN-BUDAPEST REISEBÜRO
DER KÖNIGLICH UNGARISCHEN FLUSS- u. SEESCHIFFFAHRTS AG
TEL. 4776 WIEN I. OPERNRING 21. TEL. 4776

Szolgálat:

1918-ban gőzhajónk megkapta a párját is, amit IV. Károly feleségéről, Zita királynőről neveztek el. Paraméterei megegyeztek a testvérhajójáéval.

1919-ben, a világháború után „természetesen” eredeti nevükön már nem futhattak tovább IV. KÁ-ROLY-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.



SZENT ISTVÁN
ELSŐ MAGYAR KIRÁLY MEGDICSŐÜLÉSÉNEK
900 ÉVES JUBILEUMA BUDAPESTEN, 1938

ELSŐ MAGYAR KIRÁLY MEGDICSŐÜLÉSÉNEK
900 ÉVES JUBILEUMA BUDAPESTEN, 1938

1938-ban a hajók részt vettek az állami reprezentációban: a május 25-én ünnepélyes külsőségek közepette Budapesten megnyílt Eucharisztikus Világkongresszus rendezvényhajói voltak.

Az eucharisztia magyarul oltáriszentséget jelent, a kongresszusi mozgalom ennek jegyében Krisztus társadalmilag elismerhető és érvényesíthető hatalmát, a világban való valóságos jelenlétét hirdeti. Ennek az eszmének a tiszteletére szervezi meg a katolikus egyház 1881 óta a nemzetközi eucharisztikus kongresszusokat. A 34. Világkongresszus rendezésének jogát Budapest nyerte el. Ez - messze túlmutatóan annak egyházi jelentőségén - óriási elismerésnek számított. Volt már egyszer hazánkban ilyen kongresszus, de akkor még Magyarország az Osztrák-Magyar Monarchia részeként volt rendezője, s a kongresszus Bécsben volt.

A kongresszust óriási szervezőmunka előzte meg, a hazai szervezők demonstrálni akarták, hogy a külpolitikailag és gazdaságilag is bezárt Magyarország képes "világra szólóan" megrendezni az eseményt. Ezen túlmenően - természetesen - az 1938. május 25-29. között lezajlott istentiszteletek, ünnepségek, kongresszusi ülések és körmenetek a magyar katolikus egyház erejét és a világegyházzal való egységét kívánták bizonyítani. Eugenio Pacelli bíboros államtitkár, a pápa legátusa (aki korábban, 1933-ban megkötötte Hitlerrel a sikertelennek bizonyult birodalmi konkordátumot, s aki később XII. Pius néven lett pápa) és a résztvevők többsége - kimondva, kimondatlanul - úgy vélte: a budapesti ünnepségek a lelki élet elmélyítése mellett politikailag a német náciizmus ellen irányulnak.

Mindez annyira jól érzékelhető volt, hogy Hitler megtiltotta a német katolikusok részvételét. A "másik" oldalra is volt azonban üzenete, a másik fő ellenség, "pogány" bolsevizmus felé.

Az önmagában is hatalmas ívű nemzetközi eseményt összekapcsolták egy nagy hazai ünnepségsorozattal, amely a 30-as években erőteljesen megnyilvánuló Szent István-kultusz betetőzéseként a szentté avatott király 900. évfordulóját volt hivatott megünnepelni. Mindez nem kevés tudatossággal együttesen kívánta reprezentálni, hogy Magyarország ismét be tudja tölteni évszázados "kereszténység védőbástyája" szerepkörét, amely megint csak "két pogány között" maradt rá.

Az ünnepségek (ahogy az akkori sajtó írta, a "kettős szent év" rendezvényei) egyúttal kifelé és befelé egyaránt demonstráltak - mint tudjuk az utolsó békeévben -, hogy Magyarország még mindig a "béke szigete Közép-Európában".

Az események erőteljes hazai is külföldi propagandájáról külön bizottságok gondoskodtak, az Eucharisztikus Kongresszusnak pl. külön ügyészégi engedéllyel többnyelvű emlékalbuma jelent meg alig pár héttel az események lezárultával. A kongresszus fővédnöke, a református Horthy természetszerűleg nem lehetett, így a római katolikus kormányzó né kapta ezt a feladatot. A kortárs megfigyelők szerint a politikusok közül inkább Imrédy miniszterelnök szereplése dominált, akinek egyébként a Kongresszus előtti hetekben történő kinevezésében nem kevéssé játszott szerepet közismerten elkötelezett katolikusága. A Szent István-év lelegfőbb védnöke azonban már Horthy volt, aki tudatosan igyekezett is felvállalni ezt az örökséget.

A két esemény, de elsősorban a kongresszus elképesztő színpompával és nagyszabásúan került megrendezésre. A küldöttek és vendégek 33 országból érkeztek, mintegy 50 ezren, a hazai résztvevők száma néhol elérte a félmilliót is.

Több tízezres körmenetek, különleges éjszakai szentségimádások, majd félmillió szentmisék, pazar budapesti díszkivilágítás, hatalmas és díszes vendégsereg tette emlékezetessé hívőknek és nem hívőknek egyaránt az eseményeket.

Az Eucharisztikus Kongresszus legméltóbb és lelkileg legmaradandóbb élménye volt az első napi hajókörmény május 26-án este. Ennek idejére kivilágították a Budai Várat, a Koronázó Főtemplomot, a Halászbástyát, a Citadellát, Szent Gellért szobrát, a Lánchidat és az Erzsébet-hidat. A kivilágított városban mindenhol égtek a Kongresszus jelvényei.



Horthy Miklós fogadja Eugenio Pacellit a Keleti pályaudvaron (balra), és az ünnepségekre épített központi oltár a Hősök terén (jobbra).

Az Oltáriszentség előtt hódoló körmenet a Szent István bazilikából indult a Duna partra, az Eötvös téri hajóállomáshoz. Pacelli legátus teljes bíborosi ornátusban vitte az oltáriszentséget a hajóra, s a menet megindulását messzehangzó harangzúgás köszöntötte. Legelől lovas rendőr díszszakasz haladt, majd a honvéd díszszázad követte a zenekarral. A körmeneti kereszt alatt a világi és a szerzetes papság serege haladt. A papok kezében égő gyertya lobogott. Díszes baldachin alatt lépdelt a legátus, kezében az aranyozott szentségtartóval. A baldachintól jobbra a Pázmány Péter Tudományegyetem tanácsa, élén a rector magnificus-szal, jobbján a fővárost képviselő polgármesterrel. A legátust a bíborosok menete követte, a sort Serédi bíboros zárta.



A kivilágított Lánchíd. Háttérben a Királyi Palota terasza.



Az Eötvös téren gyülekező kivilágított hajók. A Citadella fényszórói jelt adnak az indulásra.



Indul a hajókörmenet. Háttérben a fényárban úszó város a kivilágított Erzsébet-híddal és Citadellával.



A kivilágított SZENT ISTVÁN gőzös az Oltáriszentséggel. A szentségtartó mögött – a hajó kormányálása előtt – díszgyenruhás folyamőrök.

A Zrínyi utcán át értek az Eötvös térre, ahol a körmenet kilenc kivilágított hajója várta őket. Az elől haladó hajó orrában hatalmas kivilágított kereszt állt. A Gellért-hegyről felröppenő rakéta jelezte, amikor elindult a főhajó a SZENT IMRE gőzös. E hajó melletti 2 gőzöson egy-egy hatalmas gyertya; utánuk a LEÁNYFALU személyszállító 50 harsonással az orrán, a hajón szeszetenők, mögötte a JÓZSEF FŐHERCEG hajó az egyházi férfiakkal, tatján 40 dalmatikás kispap turibulummal, s utánuk a SZENT ISTVÁN gőzöson az Oltáriszentség. Mögötte a ZSÓFIA-jacht, majd a JUPITER- és a LINZ-gőzös a polgári és katonai előkelőségekkel. A főpapok a SZENT ISTVÁN fedélzetén foglaltak helyet, ahol az Oltáriszentség mellett a koronaőrség és a folyamőrség tagjai álltak díszőrséget, a hajó elején pedig 12 harsonás állt.

A hajós körmenet a Duna folyásával szemben, a pesti Duna-ágon haladt észak felé. A rakparton 3 000 fáklyás levente állt díszsorfalat, mögöttük hatalmas tömeg, égő gyertyákkal, amely imádsággal, énekkel áhítatosan kísérte a hajós körmenetet, amely a Dunán haladt a Legméltóságosabb Oltáriszentséggel. A Margit-sziget partján cserkészek sorfala állt, a sziget csúcsán pedig hatalmas máglya égett.

„Lassú ütemben, méltóságteljesen úszott a hajókörményet felfelé a Dunán. A pesti ágon felhajózva, megkerülték a Szent Margitszigetet. A parton egybefolyt a leventék ezreinek kezében lobogó fáklyák fénye. A Szent Margitsziget partszélein cserkészek sorfala helyezkedett el.”¹

A körmenet a szigetet megkerülve a budai ágon jött vissza, s folytatta az útját lefelé a Dunán. Az Eötvös térhez érve a Legátus a négy égtáj felé fordulva szentségi áldást adott a parton lévő százazrekre, ezután a körmenet tovább haladt délnek, majd a Horthy Miklós-hídnál megfordulva visszatért az Eötvös térhez. A nagyszerű látványban a kormányzó és környezete a királyi palota erkélyéről gyönyörködött. A Gellért-hegyen rendezett tűzijáték az Úr Jézust köszöntötte, s a tömeget szórakoztatta. A tűzijáték végén a Citadellánál 50 méter magas, hatalmas kereszt gyulladt ki bengáli tűzből, vörösre festve a főváros egét. Már éjfél is elmúlt, mikor a hajó visszatért a partra, és körmenetben kísérték vissza a Bazilikába a Legméltóságosabb Oltáriszentséget. Az ünnepi látványosság ezután véget ért.

¹ A XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszus Emlékkönyve, Közrebocsájtja a Kongresszus Előkészítő Főbizottsága, a Szent István Társulat Kiadása, Budapest, 1938., 153. oldal.

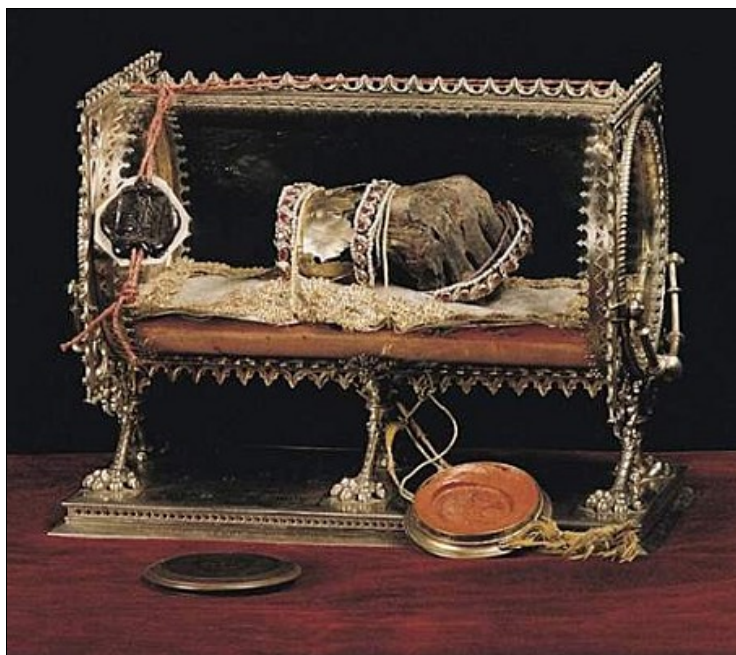


A Gellért-hegyi tűzijáték.

Az esti hajós körmenet koreográfiája és technikai kivitelezése egyedülállóan mondható az akkori Európában. „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 meg-elevenedett 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”.

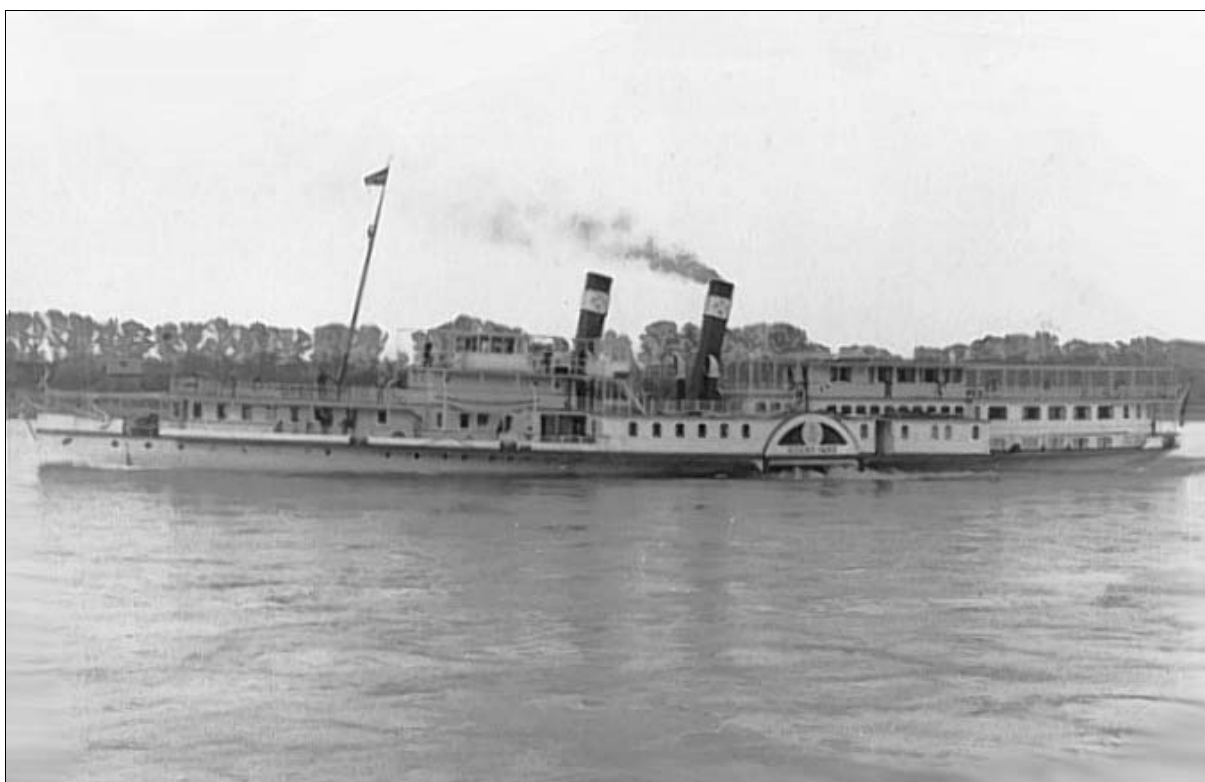


Pest (balra) és Buda (jobbra) fényei a hajós körmenet idején.



A vilá kongresszust követő Szent István emlékév plakátja és a Szent Jobb.

A hajó feladata azonban itt nem ért véget: a Szent István halálának 900. évfordulójára rendezett szentévből megemlékezésként körbehordozták az országban a Szent Jobbot. Az ünnepségsorozatot 1938. május 30-án nyitották meg, közvetlenül az eucharisztikus vilá kongresszus után.



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).



M.F.T.R.

SĚTAHAJÓJÁRATOK A DUNÁN

PROMENADEFAHRTEN AUF DER DONAU
PLEASURE TRIPS ON THE DANUBE
BÂTEAUX-PROMENADE SUR LE DANUBE
GITE SUL DANUBIO



BŐVEBBET-NÄHERES-INFORMATIONS-INFORMAZIONI:
M.F.T.R.-BUDAPEST-TEL.: 82-4-33, 82-3-11
ÉS A MENETJEGYIRODÁKBAN
UND IN DEN FAHRKARTENBÜROEN
ET DANS LES BUREAUX DE VOYAGES
AND AT THE TICKET OFFICES
E PRESSO GLI UFFICI VIAGGI



Üdüljünk

MESZHART

kajón!



MUNKÁ UTÁN PIHENJÜNK MESZHART SÉTAHAJÓN!



ÉV: DUDNIKOV GEORG

BUDAPESTI SZIKRÁNY HONVED U. 10 - FÜ. RÁDNYÓTI HÁZ



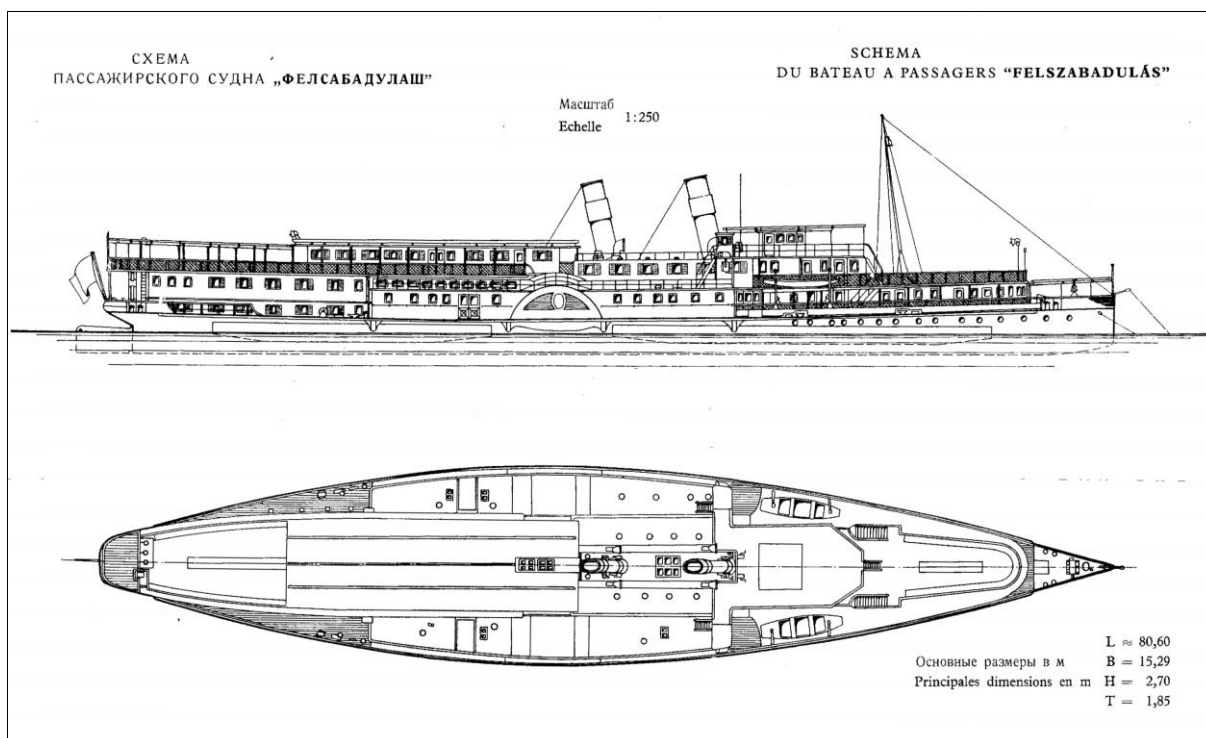
Termesgőzösök passzálása. Jól látható a kémények két oldalán a még beépítetlen fedélzet.



A SZENT ISTVÁN a lebontása előtt.

1957-ben felújításon esett át a hajó. Az újpesti hajógyárban kisólyázták (fent – akkor utoljára) és sétahajóvá alakították át (szemben a párjával, amit 1965-ben kiselejtezték és szétvágtak – lent).

1958-ban a felújítás után újra üzembe helyezik, mint turistahajót. 1976- ig közlekedik.



Az 1958-as felújítás utáni állapot.



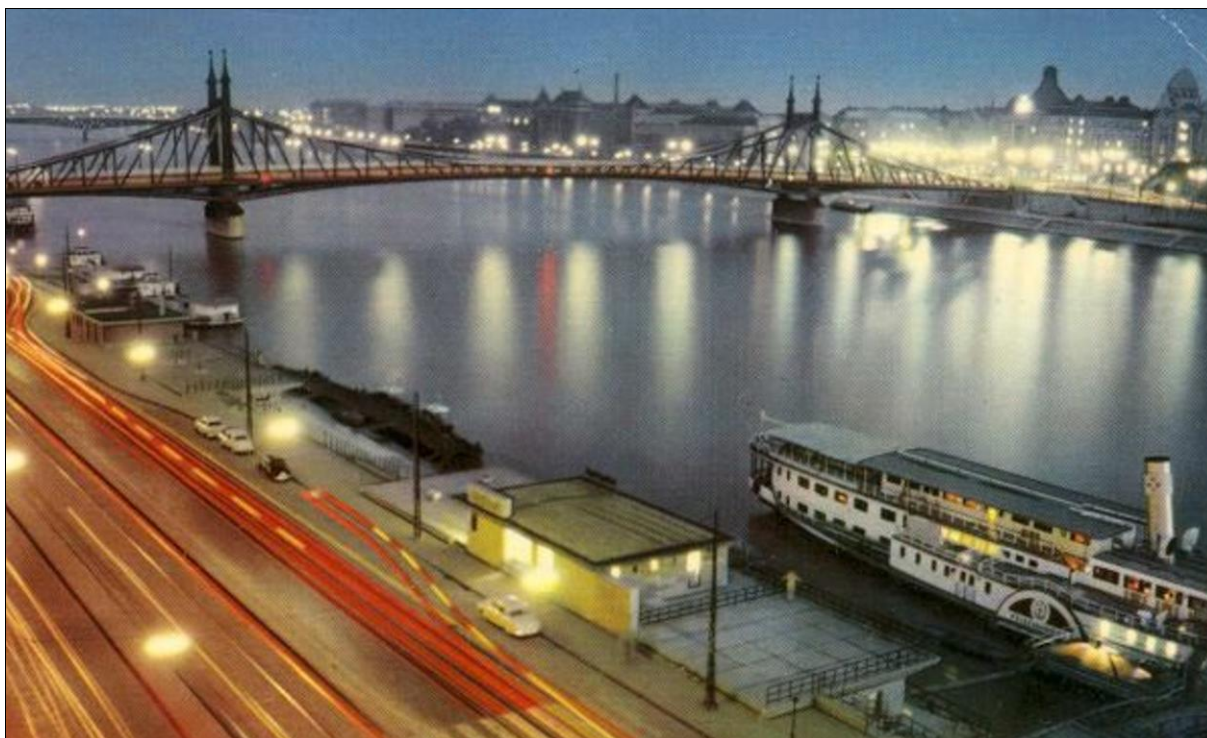
A visegrádi hajóállomáson az 1958-as felújítás után. Új szerkezeti elem a kémények két oldalán kialakított zárt folyosó.



Sólyán 1957-ben az újpesti hajójavítóban.



Turistahajóként a Dunán.



Állóhajóként Budapesten.



Állóhajóként Szegeden.

1976-ban a hajót kivonták a rendszeres személyforgalomból. Ettől kezdve állóhajó Budapesten.

1979-ben Szegeden szétbontották a korábbi SZŐKE TISZÁT (ex-TÁNCICS, 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 szegedi 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 északabbra lévő téli kikötőbe vontatták. Dr. Balogh Tamás ekkor levélben hívta fel Ráday Mihály figyelmét a hajó rendezetlen sorsára és az abban rejlő veszélyekre.

A probléma lényege: azóta, hogy 1979-ben átvette, Szeged városa semmilyen érdemi állagmegóvási munkát nem végzett a hajón. Annak ellenére sem, hogy Tápén van hajógyár, amely a szükséges javításokat elvégezhetné volna. Ennek a lehetősége azonban soha, még csak fel sem merült. Mindez hajmeresztő, hiszen Vanyolai Sándor – az egyik balatoni hajózási vállalat tulajdonosa – éppen Tápén újíttatta fel JÓKAI nevű történelmi gőzhajót! Rejtély, hogy a SZŐKE TISZA esetében miért nem merült fel a gondolat.

Pedig a MAHART-ban felmerült: dr. Zsiga Attila igazgató a Szegedi Városi Televízióban október 5-én bejelentette: lehetőséget lát a hajó kijavítására. A tulajdonos városi közgyűlés azonban nem látott...

Pedig a hajó ekkor már komoly felújításra szorult. Az álló helyzetben sokkal jobban korrodálódó víz alatti héjlemezek állapotát 1979 óta egyszer sem ellenőrizték, a cserére szoruló lemezeket soha nem cserélték. A tulajdonos mindössze annyit tett, hogy rendszeresen új és még újabb festékréteget vitt fel a felépítményre és a kéményekre, anélkül azonban, hogy az előzőleg felvitt és elhasználódott festékrétegeket lekaparták volna (így az új festés is hamar lepergett - az alatta lévő előregedett réteggel együtt).

Nem véletlen: Szeged városa – a hajó tulajdonosa – minden módon igyekezett szabadulni a tulajdonost terhelő állagmegóvási munkák költségétől. A hajóra lényegében a festés költségén kívül soha, semmilyen összeget nem áldoztak. Ez különösen azért szomorú, mert a hajó üzemeltetéséből rendszeres bevétel származott (akár étteremként, akár diszkóként, akár strandfürdőként üzemeltették). Nem tudni, hogy ezt a bevételt miért nem fordították a kötelező állagmegóváásra.

Furcsa ellentmondás, de tény: ezzel egyidejűleg a szegedi városiak közössége egyre többször fejezte ki a hajó sorsa miatti aggodalmát, s a szimpátia számtalan spontán megnyilvánulása kísérte az öreg hajó közelgő végleges kiselejtezéséről mind gyakrabban szárnyra kapó híreket.

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”*.

A lap egyúttal nyilvánosságra hozta, hogy *„a városi közgyűlés úgy döntött, hogy a matuzsálemkorú gőzöst ingyen odaadja egy tápéi klubnak”,* s azt is hozzátette: *„Mészáros Gábor azzal az ígérettel nyugtatja a helyi közvéleményt, Szeged kap egy hajót a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szőke Tisza helyére”*.

Tisztelt Ráday Mihály Úr !

A nevem dr. Balogh Tamás, szegedi jogász vagyok, aki lelkesen érdeklődik a magyar hajózás múltja és jelene iránt.

Ami miatt most levelet írok Önnek és kérem megtisztelő figyelmét, az folyamhajózásunknak a nem túl távoli múltban elért eredményeivel kapcsolatos, amelyek közül az egyik komoly veszélybe került. Az 1916-ban épült, IV. Károlyról elnevezett, ma a Szőke Tisza nevet viselő folyami személygőzös sorsáról ugyanis ez év októberében kíván dönteni a tulajdonosi jogokat gyakorló Önkormányzati Közgyűlés és a lehetséges megoldások között felvetődött a hajó lebontásának és ócskavasként való értékesítésének gondolata is.

Úgy gondolom, hogy mindez önmagában is elegendő lenne ahhoz, hogy egy a műemlékvédelem terén Önhez hasonlóan jelentős eredményeket elért szakember figyelmét felkeltse. Tekintettel azonban arra, hogy az „Unokáink sem fogják látni” című sorozat egyik közelmúltban vetített részében éppen a századelőn épült magyar személygőzösök sorsával foglalkozott, különösen indokoltnak érzem, hogy tájékoztassam Önt, és egyúttal segítségét kérjem, ahhoz, hogy a hajó lebontása elkerülhető legyen.

A Szőke Tisza az 1890-ben tervezett „Iris” típusú gőzhajók továbbfejlesztett változata, amelyek a maguk korában azzal tűntek ki, hogy az első villamos világítású személyhajók voltak a magyar Dunán. Az Európában mára már egyedülálló hajó Magyarország egyetlen kétkéményes folyami személygőzőse, amely méreteit tekintve a még létező századfordulós gőzösökhöz képest (Kossuth, Petőfi) is egyedi, hiszen azoknál egy fedélzettel magasabb.

Értetlenül szemlélem, hogy amíg a világ más részein az egyes emberek és különböző köz- vagy magán testületek határozott akaráttal lépnek fel az elmúlt korok kiemelkedő alkotásainak védelmében, addig ebben az esetben meghoznának egy olyan döntést, amely az ilyen típusú személyhajók utolsó példányától fosztaná meg az országot.

Nemcsak Európában, de szinte a világon számos példa bizonyítja, hogy az ilyen típusú műszaki, ipari emlékek nemcsak hogy fenntarthatók, de gondoskodni lehet rentábilis gazdasági társaság formájában való üzemeltetésükről is. Ausztria, Németország és Svájc a Bodeni-tavon, Nagy-Britannia a Temzén és az ország más folyóin üzemeltet sikeresen századfordulós gőzösöket. De nem is kell ennyire messze menni, ha követendő példát keresünk. Az érdeklődők ugyanis éppen az Ön legutóbbi műsorából tudhatták meg, hogy a Balatonon üzemelő Kelén és Helka után most a Jókai üzembe helyezése is várható.

És akkor már ne is beszéljünk a Keszthelyen újjászülető Phoenix vitorlásról, amelyet a hajógerinctől kellet újra felépíteni. A Szőke Tisza még megvan, de ki tudja, hogy ilyen megbecsülés és gondoskodás mellett nem kell-e majd arra várni, hogy évtizedek múltán főnixmadárként hamvaiból támassza fel valaki. Meggyőződésem ugyanis, hogy miként az Eiffel-torony Párizs, a Queen Mary óceánjáró Long Beach jelképe, úgy válhat Szeged város jelképévé ez a nagy múltú hajó, ha megmenekül a lebontástól és méltó megőrzése lehetővé válik. Ennek érdekében küldöm el Önnek levelem, amely –remélem- csupán egy a hajó miatt aggódó levelek sorából. Amennyiben így van, kérem bocsássa meg, hogy levelemmel zavartam, de ha nem ez a helyzet, kérem tájékoztasson véleményéről és arról, hogy a jelen esetben mit tart követendő megoldásnak.

Türelmét és figyelmét előre is megköszönve, tisztelettel:

dr. Balogh Tamás

Dr. Balogh Tamás levele Ráday Mihálynak 1999. októberében, a hajó Tápéra vontatásakor.

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*”.

Május 10-én Popovits József azt nyilatkozta a Délmagyarországnak: „*A SZŐKE TISZA alja, fenéklemeze olyan rossz állapotban van, hogy tartósan nem lehet a vízen hagyni. Így az a tervünk, hogy partra vontatjuk, rendbe hozzuk és múzeumot, szállodát, éttermet üzemeltetünk benne*”. Az állítás első fele igaz: a korábbi tulajdonos ott, ahol a hajófenéken szivárgást tapasztalt, lemezcsere helyett egyszerűen betonnal öntötte ki a hajóteret. A korrózió tehát akadálytalanul folytatódott tovább. A második állítás azonban megint csak érthetetlen: Popovits József annak a Tiszayacht Kft-nek az igazgatója, amely akkoriban éppen arra készült, hogy Széchenyi HABLEÁNY nevű hajóját rekonstruálja, újjáépíti az eredeti tervek alapján. Ha annak a hajónak az fenéklemezeit meg lehet építeni újonnan, a SZŐKE TISZA fenékrészét vajon miért nem?

Augusztus 26-án, a Népszabadság szombati számában Ráday Mihály „Dohogás” címmel közölt cikket a hajóról, megmentése szükségességéről és az ehhez szükséges források hiányáról.

Dr. Balogh Tamás még aznap újabb levelet ír Ráday Mihálynak, amelyben beszámolt az alábbiakról:

- Rendelkezésre bocsát néhány 1930-as, 1945-ös és 1978-as dokumentumot a hajóról.
- Az 1999. októberi állapothoz képest a Téli Kikötőben félreállított hajón az új tulajdonos semmilyen munkát nem végzett, ezzel szemben a hajó állagromlása látványosan felgyorsult.
- A Popovits-féle májusi javaslat a hajót egy olyan telken akarta kiemelni a szárazföldre, ahol az alapterületének megfelelő nagyságú összefüggő területet csak jelentős talajrendezés után lehetett volna kialakítani (ám ez nem kezdődött meg), ráadásul a telek kizárólag gyalog, vagy jelentős kerülővel, gépkocsin közelíthető meg. Ezért a hajó partra emelése és ott vendéglátó funkciók kialakítása, az adott helyszínen nem tűnik reálisnak.
- Mindezek alapján az eltelt idő eseményei arra engednek következtetni, hogy az új tulajdonos egyetlen célja a hajó kivonása még a köztudatból is. A hajót a megmentés helyett vélhetően azért helyezték el egy a várostól távoli, közforgalom által nem érintett öbölben, hogy folyamatos állagromlása minél kevésbé feltűnő módon és minél gyorsabban menjen végbe.

Megkezdődik a hajó tizenkét évig tartó haláltusája...

Tervek, tervek...

2000-re a hajó állaga, annyira leromlott, hogy már állóhajóként sem lehetett használni, így elvontatták a Tápéi öbölbe. 2000 óta a hajónak több gazdája is volt, de megóvása egyiknek sem sikerült. 2012 februárjában a jég beszakította az oldalát. Ezzel nincs tovább: Vagy találunk rá forrást és megmentjük Magyarország legnagyobb és legszebb fennmaradt oldalkerekes gőzhajóját, vagy örökre lemondunk róla. Hogyan jutottunk idáig? Az alábbi összeállításból kiderül:

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 befektetők közül álló csoport vette meg a lerobbant állapotú Szőke Tiszát, s folyami luxusszállodává alakítaná az egykor szebb napokat látott gőzöst. A hajót ugyan Tápén tervezik felújítani, utána azonban a kifizetődőbb Al-Dunán üzemeltetnék*”. Ez a híradás végre „a háttérbe húzódó befektetőt” is megnevezi:

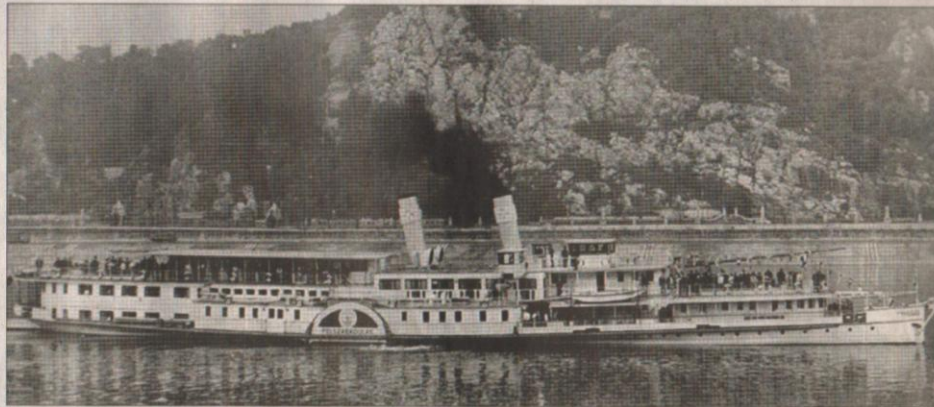
Dohogás

RÁDAY MIHÁLY

1986 nyarának eseménye volt a Kossuth „avatása”. Urbán Lajos akkori közlekedési miniszter ünnepi beszédében elmondta, hogy én „rágtam a fülét”, amíg meg nem találták a megoldást, kivételzőt és a költségfedezetet ahhoz, hogy a Mahart által szétvágtott, elpusztított tömörök gőzhajó közlő legalább ezt az egyet felújítsák, hogy legalább ez állóhajóként mutassa magát az érdeklődőknek. A belső tereiben múzeumot, presztízsot, éttermet, kis üzleteket rendeztek be. A minisztert győzködve többször elmondtam, az lenne a fontos, hogy a hajó újra keljen, használja megmaradt gépét, s keressen nagy tényleket – mondjuk – az osztrák és a magyar főváros között szállítva a különleges nosztalgiaútságra vágó utasokat. Ezzel kapcsolatosan mondta a miniszter azt is: „Ez volt az első lépés. Most kell megpróbálni partnereket szerezni – akár külföldieket is – ahhoz, hogy a hajó bőltesse eredeti rendeltetését, hogy utasokat szállítva, hajózza keresse meg a saját további fenntartásához szükséges költségeket.”

Csaknem húsz éve dohogok nyilvánosan a még menthető gőzhajókért. Szerintem ugyanis „hajózní kell” az öreg hajókkal is. Mint ahogy tengeri vitorlásokat is felújítanak vagy részletekre is figyelve újjáépítik a nagy vizek mellett-ül országok turizmusában, történelmi emlékegőrzésében, az új nemzedékek oktatásában érdekelt, illetve azért felelős emberek, szervezők.

Számomra teljesen érthetetlen, ami Magyarországon ez ügyben történik. A Mississippin tömegével járnak a gőzhajók vagy annak álcázott dízelmeghajósúruk. Nem diszkrétekné mondom, de lény, volt módomban fotografálni őket New Orleansban és St. Louisnál is. Ez utóbbi helyen egymás mellett állt három olyan, amely Becky Thatcher, Huckleberry Finn és Tom Sawyer nevével viselt. Nem állom, hogy ezek a gőzösek éppen olyanok, mint amelyek a századfordulón úsztak a nagy vizen, de illúziót kelteket, s ha nem érné meg őket fenntartani, biztos nem is lenne rá vállalkozó. Egyszer jártam a Luzerni-tavon, s láttam négy gőzöst, vagy annak látszó hajót a vizen, s beszereztem – megnyugtatóul – a relikv szőlő pompás leírását, reklámkiadványt. Sorolhatnám a hasonló példákat, de maradjunk hazai vizeken.



Mint Felszabadulás a Dunán

Katona Kálmán miniszter a Szóke Tisza (vagyis az 1917-ben épült IV. Károly, majd Sas, majd Felszabadulás) nevű hajó megmentése végett kerestem fel. Kétoldalas részletes levélben indokoltam meg, miért nem tehet semmit a minisztérium az utolsó magyarországi két-kéményes gőzös érdekében. Ebben a levélben a Kossuthról is szó esik. „A kora miatt ez a jó gazda kellő gondossággal kezelt hajó is kiterjedt felújításra szorul. A felújítási munkálatok elvégzéséhez szükséges források előteremtése érdekében a Közlekedési Múzeum jótékonyági vacsorát is szervezett, amelynek révén a hajó sorsát szívükön viselő vállalkozókat remélik megtalálni és bevonni.” Vajon a többféle funkcióval is használt hajó miért nem kereste meg a szükséges pénzt a fenntartásához, a jó gazda kellő gondossággal kezeléséhez? Vajon miért csak a társasházaknál működhet az a – szerintem ésszerű – rendszer, amely a tulajdonosokat a havi fenntartási díjon kívül egy olyan összeg befizetésére is kötelezi, amely a hajó egyszer majd szükséges javítására, felújítására biztosít alapot, szolgál fedezetül?

Ez a kérdés gyötör, amióta csak a Szóke Tisza sorsáról szóló beszámolókat olvasom, és ilyen írás bőven volt az elmúlt hónapokban, amikor a hajót mint hajót véglegesen menthetetlennek nyilvánították Szegeden.

A 83 éves hajót elsiaratta a Blikk, a Metró, a Magyar Nemzet, a Népszabadság, a Kisalföld is például, nemcsak a – területileg illetékes – Délmagyarország. Magabiztosan nyilatkozott Mészáros Gábor, a teljesen önkormányzati tulajdonban lévő szegedi Fűdő és Hőforrás Kft. igazgatója. Kijelentette, hogy a hajó felújítására, nincsen Szegednek 60-100 millió forintja, „ennyibe kerülne, hogy továbbra is álló hajóként szolgáljon”. Más helyen más összegről olvastam, kisebbről, de nem ez a lényeg. A fontos kérdés az, hogy lett az az összeg, ami a Mészáros Gábor vezette céghez a hajót „üzemeltető” Disco Bar gazdától befolyt, meg az, amit a hajó mögé kötött strand belépőjegyeiért átvett. Egyetlen-egy újságíróban sem olvastam arról, mi lett azzal a pénzzel, amelyet akár a Szóke Tisza, akár a Kossuth különböző funkcióira való bérbeadásból a karbantartás, felújítás, átlagmegőrzésre lehetett, illetve kellett volna feltenni!

A legfelháborítóbb az, amit a Magyar Nemzet fent idézett cikkének végén olvashatunk: „Mészáros Gábor azzal az ígérettel nyugtatja a helyi közvéleményt, Szeged kap egy hajót a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére.” Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Vajon a Petőfi nem a Maharttól, amit elődjéhez hasonló céllal, valószínűleg 2000 nyarán vontatnak a Szóke Tisza helyére?

Tisztelt Ráday Mihály Úr !

A nevem Balogh Tamás, Szegeden végzett jogászként jelenleg a fővárosban dolgozom. Azért írok Önnek, és kérem megtisztelő türelmét, mert a Népszabadság augusztus 26-án megjelent hétvégi számában olvashattam „Dohogás” címmel a magyar folyamhajózás nagyszerű múltú emlékeinek kevésbé nagyszerű jelenéről írott cikkét.

Az írásban foglaltak nagy része a Szőke Tisza nevű kétkéményes folyami gőzhajó sorsával foglalkozik, amellyel kapcsolatban – szegedi születésem, nevelkedésem és a magyar tenger- illetve folyamhajózás iránti érdeklődésem okán – különös rokonszenvet érzek. Tisztában vagyok vele, hogy ez a rokonszenv az egyetlen, amely megkülönböztet attól a tömegtől, amely a legteljesebb közönnyel szemléli a hajdan nagyszerű hajó romlását. Hiszen nem rendelkezem a műemlékvédelem területén az Önéhez hasonló tapasztalatokkal, sem kapcsolati tőkével.

Emiatt akár komolytalan és hiábavaló dolog is lehetne zavarnom Önt levelemmel. Szilárdan hiszem azonban, hogy az épített környezet, a műemlékek – és köztük az ipari műemlékek – védelme nem csak a műemlékvédelmi szakemberek feladata. Amellett, hogy ez a feladat komoly szakmaiságot feltételez, amelynek a laikusok híján vannak, a szélesebb értelemben vett közönség lelkesedése nélkülözhetetlen e feladat sikeréhez. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint azok a szerencsétlen események, amelyek a Szőke Tiszával Szegeden, éppen e lelkesedés hiányában történtek.

Mégis írok Önnek, mert birtokomban van egy, a hajó múltjával kapcsolatos emlék, amely talán egyáltalán nem jelentős adalék, de mindenképpen adalék ahhoz, hogy pontosabb képet kapjunk folyamhajózásunk múltjának e kiemelkedő darabjáról. Ez az emlék az 1945. április 5-én kibocsátott százpengős bankjegy, amely hátlapján ábrázolja a budavári palota előtt a Dunán lefelé haladó gőzöst.

Mivel meglehetősen gyakran előforduló bankjegyről van szó nem tudhatom, vajon nem rendelkezik-e Ön is a bankjegy egy példányával. Amennyiben nem, akkor rövid leírást adok a bankjegyről, és mellékelve másolatot küldök róla. Amennyiben pedig mégis rendelkezik vele, úgy kérem nézze el buzgalmam, amely csupán abból táplálkozik, hogy Ön a hajó érdekében tett nyilatkozataihoz számos fotográfia és írott dokumentum mellett felhasználta a mindennapi élet használati tárgyait (korabeli menetrendek) is, amelyek nagy előnye, hogy kézzelfogható közelségbe hozzák a szemlélőhöz saját múltjának darabjait.

Következzék tehát a leírás: a bankjegy hátlapján széles guilloche keretben árnyékolt, satírozott rózsaszín betűkkel „Száz Pengő – Hundert Pengő” értékjelzés olvasható. Bal oldalon levélmotívumokkal díszített ovális keretben az államcímér van feltüntetve. A guilloche keret két felső sarkában rózsaszín számjegyekkel írva „100”-as értékjelzés szerepel. A keret alsó részén a betűkkel kiírt értékjelzés ismétlődik. A keret közepén a budai Várhegy és a Királyi Palota épületegyüttese látható (érdekessége, hogy az 1945-ben még romos épületet eredeti formájában ábrázolják, amit azóta sem nyert vissza). A kép előterében a folyó középvonalán a folyásiránnyal megegyező irányba haladó gőzhajó látható. A lapátkerékdobon a név nem olvasható, de a formai jellegzetességek alapján megállapítható, hogy a „IV. Károlyról” vagy testvérhajójáról, a „Zitáról” van szó.

Mindez - habár merőben spekulatív alapon – de szimbolikusan is szemlélhető. Az 1945-ben kiadott százpengős bankjegy elődje ugyanis az 1930. július 1-én kibocsátott százpengős volt. A két bankjegyet összehasonlítva feltűnő, hogy a nemzet önazonosításához felhasznált

Dr. Balogh Tamás levele Ráday Mihálynak 2000. augusztus 26-án.

jelképekben milyen változás következett be. A két bankjegy előlapja szinte azonos: I. Hunyadi Mátyás arcképe és a nemzeti címer díszíti mindkettőt, csupán annyi a különbség, hogy az 1945-ös bankón a címerből kihagyták a pajzstartó angyalokat és megváltoztatták a keret mintázatát. A hátoldalon beszédesebb változásokat láthatunk: A Királyi Palota szerepel mindkét bankón, de míg az 1930-as bankjegy a kiterjesztett szárnyú, karmai közt kardot tartó turul – a nemzeti öntudat jelképe – „koronázza” a képet övező keretet, addig az 1945-ös bankjegy a Dunán haladó hajó, a műszaki tudás jelképe látható, amely az újjáépítésre váró országban sokkal praktikusabb és könnyebben azonosítható célokat szimbolizált.

Ezen kívül engedje meg tisztelt Ráday Úr, hogy néhány, a hatvanas években készült fotográfiról is másolatot küldjek Önnek, amelyek a Szőke Tiszát – akkori nevén Felszabadulást – ábrázolják a M.H.R.T. csepeli telepén, akkor, amikor már kivonták a forgalomból, illetve a Kossuth gőzöst akkor, amikor még a menetrend szerinti utasforgalomban használták.

A Szőke Tisza a fenti fotókon ábrázoltakhoz hasonló módon ma is révben pihen. A városközpontban fekvő korábbi horgonyzóhelyéről a múlt év októberében vontatták el az új tulajdonos – a Tiszayacht Kft. – telephelyére. Ez a városközponttól távol – mintegy három kilométerrel északabbra – fekvő terület, az egykori téli kikötő, amelynek mesterséges öblében áll az üres hajó. Az új tulajdonos több tervet készített a hajó hasznosítására, azonban a mai napig egyik megvalósítását sem kezdték meg. A tervek közül némelyik már a megfogalmazása pillanatában nyilvánvalóan megvalósíthatatlan volt. Például az, amely a szárazföldre kiemelt szállodaként és vízügyi, hajózástörténeti emlékhelyként kívánta hasznosítani a hajót. Egy olyan telken, ahol a hajó alapterületének megfelelő nagyságú, összefüggő terület nem is lehet kialakítani, csak jelentős talajrendezés után, és amely telek jelenleg kizárólag gyalog, vagy személygépkocsival közelíthető meg. A hajón vagy a hajó körül ugyanakkor eddig láthatóan semmilyen munkát nem végeztek. Az egy év alatt bekövetkező állagromlás viszont szemmel látható és félő, hogy ilyen hozzáállás mellett visszavonhatatlanná válik, amikor valóban nem marad más lehetőség, mint a lebontás.

Az eltelt idő eseményei arra engednek következtetni, hogy az új tulajdonosok egyetlen célja a hajó kivonása még a köztudatból is, és azért helyezték el egy távoli, közforgalom által nem érintett öblben, hogy folyamatos állagromlása minél kevésbé feltűnő módon és minél gyorsabban menjen végbe. Ilyen előzmények után rendkívül aggasztó, hogy a tulajdonosok továbbra sem nyilatkoznak arról: valóban van-e elképzelésük a hajó jövőjéről, és ha igen mi az. Az Ön tekintélye és ismertsége jelentős segítséget nyújthat abban, hogy a tulajdonosokat ilyen nyilatkozattételre bírják. Ugyanakkor elvárható, hogy az ipar és a közlekedés szakemberei, illetve az ehhez kapcsolódó mérnöktársadalom intézményei, az egyesületek (Közlekedéstudományi Egyesület), és a Kamarák (Mérnökkamara) nyilatkozzanak a szakterületüket, és nem utolsósorban reputációjukat is érintő helyzetről. Nehéz elképzelni, hogy például Dr. Katona András úr, a Magyar Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára, a Közlekedési Múzeum igazgatója közömbös maradjon az ügyben.

Annál is inkább érthetetlen a hajó iránti közöny, mert a millenniumi év rendezvényei alkalmával oly sok szó esik értékmegőrzésről, hagyományteremtésről, amelyben hosszú szolgálata idején ez a gőzös is részt vett. Ne feledjük: az 1938-ban Magyarországon tartott eucharisztikus konferencia alkalmával az országban először mutatták be a fővároson kívül is a Szent Jobbot és a Szent Koronát, amelyet – a korabeli filmhíradó képsorainak tanúsága szerint – éppen ez a hajó szállított végig a Dunán.

Levellem célja - a felhasználható dokumentumok közvetítésének szándékán túl - csupán annyi, hogy kifejezze, talán nemsokára mód lesz rá, hogy a Szőke Tisza jelen sorsa felett érzett elkeseredés és szégyenkezés átadja helyét a bizakodásnak és a helyreállítás iránti lelkesedésnek. Bízom benne, hogy a fenti dokumentumok közlésével, ha mégoly csekély mértékben is, de hozzájárulhattam ehhez. Annál is inkább remélem ezt, mert az Ön fentebb hivatkozott legutóbbi cikkében egy korábbi, Önnek címzett, de el nem küldött levelemben megfogalmazottakkal rokon gondolatokat olvashattam.

Akkori levelem a Szőke Tisza tulajdonos-váltása és a hajó lebontásával kapcsolatban ekkor felmerült elképzelések miatt érzett megdöbbenés hatására írtam, de nem továbbítottam Önnek, mert – amint azt korábban is említettem – nem éreztem úgy, hogy - a műemlékvédelemhez szükséges szakismeretek híján - levelemmel érdemben befolyásolhatnám az eseményeket. Mostani írását olvasva azonban arról győződtem meg, hogy a lakossági kezdeményezések hatékony kiegészítői a műemlékvédelemmel foglalkozó szakértők munkájának. Erre tekintettel, bár jelentős – közel egyéves - késéssel, de mellékelten továbbítom akkori levelem is, megbizonyosodva arról, hogy az akkor megfogalmazottak ma is aktuálisak.

Budapest 2000. augusztus 26.

Tisztelettel:

Balogh Tamás



A levél mellékletei I. – Az 1930. évi 100 pengős hátlapja – a hajó nélkül



A levél mellékletei II. – Az 1945. évi 100 pengős hátlapja – a hajóval



A levél mellékletei III és IV. – A FELSZABADULÁS az újpesti hajójavítóban 1957-ben

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 – amellet, 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 működőképes 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 hátterében 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 (és az igazi értéket jelentő csaknem 100 év elpusztítását) ebből a szempontból tehát a fizetőképes kereslet és a még megfizethető ár közötti kompromisszumként tűntették fel.

Ezzel együtt meg kell hagyni: az új hajó látványtervei egyenesen gyönyörűek – a legjobb németországi példákat (pl.: a GOETHE lapátkerekes tankönyvbe illő felújítását) idézik! A fekete hajótest feletti hófehér felépítmény és a két nyurga kémény látványa igazán elegáns külsőt kölcsönöz a hajónak, amely még azt is feledteti, hogy a hajó szélességi-hosszúsági arányai megváltoztak: az új hajó megőrizte az eredeti szélességét, de a maximális hossz nagyobb lett volna. Akárhogy is: a tervből nem lett semmi. Az Európa Cégcsoport által támogatott Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány (amely a cégcsoport adományaiból felújított történelmi hajók kezelője) azóta még a honlapjáról is levette a SZŐKE TISZA nevét és a rá vonatkozó információkat.

2006. február 20-án: A Délmagyarország arról cikkezett, hogy ismeretlenek fosztogatják a hajót és a még benne található értékeket:

„Szakmai befektető vásárolta meg a tápéi téli kikötőben haldokló, egykor – Szőke Tisza névvel az oldalán – a szegedi belvárosi Tisza-szakaszt ékesítő hajót. Ez a jó hír. Hiszen ki mástól, mint egy hajókból és hajókért élő cégtől várhatjuk el: megment egy olyan múltidéző értéket, ami annyira a szegediek szívéhez nőtt. A baj csupán az: a mi kis magyaros világunk már csak úgy van kitalálva, hogy egy rövidke percre sem adhatjuk át magunkat a felhőtlen boldogságnak. Fent nevezett Szőke Tisza ugyanis mostanság éppen fosztogatók célpontja lett. Lám, akad ember, akit ténnek, hidegnek, de leginkább befagyott víznek örvendő kap el a munkaláz, s ha kell, jégen csúszkálva kockáztatja biztonságát, csak rombolhasson. Szerencsére az olvadás véget vet eme kalózzakcióknak, így aztán a Szőke Tiszából csak marad annyi, amennyit még érdemes drága pénzen felújítani. Ám a hajó veszélyhelyzete egyben figyelmeztetés is – lám, száz- és százmilliókat kell mozgósítani a felújításhoz, ha egyszer eltűnjük, hogy rozsda, szél, eső marja szét értékeinket.”

A hírek azonban tele vannak ellentmondással. A 2005. szeptemberi nagy nekibuzdulás után kijózanító az óvatosság, amely 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 újítják 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.”

A helyszíni beszámoló pedig egyenesen elkészerítő:

„A jégre fektetett lécen lépkedve lehet a Szőke Tisza mellett álló „tanyahajóra” jutni, a lakóhajóról kell azután átmászni a gőzös fedélzetére. Kísérőnk, Márton Gábor a tulajdonos megbízásából hetente ellenőrzi a Szőke Tiszát, óvja az öt éve kiürített járművet. Bajai gyerek volt, épp elég hajót látott ahhoz, hogy a belvízi hajózás legyen a hobbija, tagja a Magyar Hajózásért Egyesületnek is.

A, 2002. AUGUSZTUS 14., 92/189. FÜGGETLEN NAPILAP, ALAPÍTVÁ 1910-BEN ÁRA: 58 FT (ELŐFIZETVE: 46 FT)

BÓL
TÉMAIN

KÖZÉP-EURÓPA
VÍZALATJÁBAN sokféle árvi-
közép-Európának, Ausztriában ed-
zek pusztier halt meg az ára-
dig hat enli- és Nyugat-Cseh-
dában, Dátve Prágában 50 ezer
szálgan, illett kitelepíteni lakhe-
embert kellob dunai árhuállm-
lyéről. Az évárháton eléri a va-
hazájó, ért legmagasabb szintet.
J.k.

KEMÉNY DÉNES VADÁSZIK
Kemény Dénes olimpiai és Euró-
pa-bajnok vízilabdázó Vászár-
helyre jár vadászni. A szövetségi
kapitány általában nagyvadakra
lő, egyik büszkesége egy tizéves
őzbak. Kemény számos egzoti-
kus vadat, kengurut és varaszkos
disznót is cített már külföldi tú-
rái során.

PROFI
Napi ajánlat:
PROFI FRISS ÖBLÍTŐ
koncentrátum, 1l
199 Ft
Ajánlatunk csak a kiskorú engedély nélkül 199 Ft!
Kisbalmazságy, Árkádny 8-Sárga, Málakézi út 4.

KISLÁNYOKAT SIMOGATOTT – VADAT EMELEK
Megmártás és szeméremértés
alapos gyanúja miatt kezdett
nyomozni a szegedi rendőrség
Gy. László szegedi szabád-
idő-szervező ellen. Az előzetes

Szálloda vagy személyszállító hajó lesz a régi gőzös

A Szőke Tisza sorsára vár



Öngyilkos ámokfutó Dorozsmán

Születésnapján akart öngyilkos lenni egy 26 éves férfi Kiskun-dorozsmán, a járókelők vágták le a kötélről. Az öngyilkosságot ezután ámokfutásba kezdett.

Sajátos módon akarta megünnepegni születésnapját egy kiskun-dorozsmai férfi. A 26 éves fiatal-ember a rendőrség információi szerint ezúttal valószínűleg alapo-
san a pohár fenekére nézett.

A férfi a déli órákban úgy don-
tott, felakasztja magát a dorozs-
mai piacon. Az öngyilkosság szemtanúi azonban megmentet-
ték az életét, elvágták a kötelet.
A férfi ekkor lepatant kerékpár-
jára, és ezzel megkezdődött
ámokfutása Dorozsma utcáin.
Több ház ablakát betört. A ga-
rázda később kést szerzett és ez-
zel fenyegetve arra kényszerít-
tett egy gépkocsivezetőt, hogy vi-
gye magával. Am hogy hová, azt
nem tudta megmondani. Az au-
tónak végül sikerült elmenekül-
nie.

Az időközben értesített rend-
őrök egy dorozsmai úti lakóház
tetején érték utol a meglepő mó-
don ünnepelő fiatal. A kitérő-
mentő ellátást az öngyilkos-
lőtt sérülést, majd a szegedi
kórház pszichiátriai osztályára
szállították. A 26 éves fiatal-
ember ellen garázdaság és kénysze-
rités miatt eljárás indult.

Egy befektető már építési engedélyt is szerzett a Szőke Tisza felújítására.

Fotó: Gyenes Kálmán

Újra vízre szállhat a szegedi Szőke Tisza ha-
jó, amely évtizedeken át a város jelképe volt,
csakúgy, mint a fogadalmi templom vagy a
városháza. Bár a régi gőzös fölött elszállt az
idő, s hajózára már nem volt alkalmas, étte-
remként és diszkóként még sokáig jó szolgál-
tát tett. Amikor három éve elvontatták a
rondellától, üres lett a rakpart – azoknak,
akik megszokták jelenlétét, még ma is hiány-
zik.

A régi teli kikötőben haldokló hajó meg-
mentésére még Ráday Mihály, az „Unokáink
sem fogják látni” című televíziós műsor szer-
kesztő-műsorvezetője is fölemelte a szavát.
Talán nem hiába. Egy háttérbe húzódo befek-
tető talán felújítaná a Szőke Tiszát.

Írásunk az 5. oldalon

A Délmagyarország 2002. augusztus 14-i számában megjelent híradás

Közelről kiábrándító a Szőke Tisza. Öreg, hámló test, potyogó festék, rohadó fa. A szigetelésül szolgáló impregnált vászon elporladt. Próbálták ugyan fóliával védeni a befolyó víztől a belső tereket, de a víz így is beszivárog: több helyen lóg a burkolat.

– Kellemes ilyenkor a hajón sétálni – mondja Márton Gábor. – Most nincsenek darazsak, mint az őszszel. Amikor a fóliát tettük föl, minden egyes kalapácsütés után menekülni kellett, mert dühös darazsak röppentek föl.

A sétatérfelzetről hátranézve látszik, milyen óriási is a hajó. Vonali gőzhajóként ezer utast szállíthattott. Vezetőnk mutatja: még az eredeti kormánykerék is megvan. A kormányállást nagy melegben „kabrióstítani” lehetett, azaz le lehetett szerelni a tetejét, és sátor alatt hűsölhetett a hajó vezetője. Megvan még a hajó „szervója”, azaz gőz-segédkormányja is. A kormányállás mögötti csörlőkkel lehetett a kéményeket eldönteni, ha híd alatt haladtak át. Hosszabban időzünk a kellemes tiszti étkezdében. A hajó elején helyezkedik el, körbe mindenfelé kilátni. Az igazi gyönyörűség ez után következik. Laikusok az impozáns lépcsőházban, műszaki emberek az épen maradt háromhengeres compound gőzgépben gyönyörködhetnek. Sőt. Márton Gábor az eredeti faburkolat megmaradt kis darabját is megmutatja a felső szalonban. Az ötvenes években beépített kabinoknak már csak a nyoma látszik. Meglepően jó állapotban maradt meg viszont a személyzeti hálók. A tiszta matracokra ma is le lehet heveredni. Márton Gábor ellenőrzi a fenéken összegyűlt víz mennyiségét. A szegecselt hajótestbe nem elsősorban lentről kerül víz, hanem a befolyó csapadék gyűlik össze. Annyira elvékonyodott azonban a fenéklemez, hogy két bordaközt évtizedekkel ezelőtt betonnal töltötték ki. A Szőke Tisza úszóképessé tételéhez ki kell cserélni a fenéklemezeket. A hajó felújításánál azonban nem is ez, hanem a felépítmény többi részének rendbehozatala kerülne sokba. Sokszorosába, mint amennyiért ma egy új folyami hajót meg lehet rendelni. A lépcsőházban látszik: a vastag jégnek köszönhetően más látogatói is akadtak a hajónak. Az egyetlen, még megmaradt csillárt törték össze. Szorgos munkával valakik a hajótestben található étteremből szekrényeket cipeltek föl az egyik bejárati ajtó közelébe. Most azonban, hogy olvadni kezd a jég, a Szőke Tisza újra nyugodtan várhatja sorsát.”

2007. március 23-án arról számolt be a helyi lap, hogy „Újjászületik a folyó éke, a Szőke Tisza”.

„Mégsem lesz az enyészeté a Szőke Tisza, és nem is kerül el Szegedről, mint időről időre hírllett. Fölújítják, és ismét gyönyörködhetnek benne a szegediek, s az ide látogató turisták – s magas színvonalú vendéglátóhelyként üzemel az új tulajdonos tervei szerint.

A szegediek által már-már elsíratott, 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 – tudtuk meg Árokszállási Borza Gyöngyitől, a Mahart Tiszayacht Kft. ügyvezetőjétől. Az új tulajdonos – a város támogató közreműködésére is számítva – föl kívánja újítani a szegedi városképhez korábban szervesen hozzátartozott hajót. Magas színvonalú vendéglátóhelyként ismét idegenforgalmi jelentőségű látványossága lehet a városnak. E törekvés összecseng a Szeged főutcája – a Tisza munkacímen ismert városfejlesztési projekt célkitűzéseivel.

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 – hallottuk az ügyvezetőtől. A Szőke Tisza kalandos múltra tekint vissza. A Ganz és Társa Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. 1917-ben, gőzüzemű oldalkerekes személyhajónak építette. Eredeti neve IV. Károly volt, 1919-től a Sas, majd Szent Imre néven szelte a habokat, az ötvenes évektől Felszabadulás volt a neve. Később kabinos turistahajóvá alakították, 1976-ban állóhajó lett belőle, két évvel később a Szegedi Fürdő és Hőforrás Vállalathoz került – immár Szőke Tisza néven.

Évtizedeken keresztül állt habfehéren a szegedi partfal mellett, a városképtől elválaszthatatlannak tetszve – s szórakozó szegedieket és turistákat fogadva. A Mahart Tiszayacht Kft.-é 2000-ben lett, azóta a tápéi kikötőben áll. Tavalyelőtt az Európa Rendezvény Iroda Kft. vette meg, tőle vásárolta vissza nemrég a Mahart Tiszayacht – s innen a történet már ismert.



Magyar Hajózásért Egyesület

Pillantás az első osztályú bárba a hajó felépítményének orr-résztében – 2005. augusztus 9.



Magyar Hajózásért Egyesület

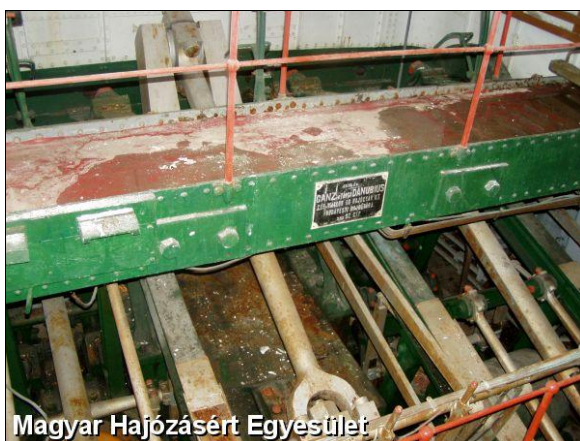
Az első osztályú díslépcső. – 2005. augusztus 9.

A följúítás lehetősége egyébként időről időre régebben is fölmerült; még Ráday Mihály művészettörténész, ismert televíziós városvédő is fölhívta a figyelmet: a Szőke Tiszát meg kell menteni. Mindezek csak pillanatnyi föl villanások voltak, a följúítás folyamatosan halasztódott. De most minden azt mutatja: rendeződhet a csodahajó sorsa.”



Magyar Hajózásért Egyesület

A díslépcső végén – a fogadóterem felett – az első osztályú dohányzószalon – 2005. augusztus 9.



Magyar Hajózásért Egyesület



Magyar Hajózásért Egyesület

A gépházban még ott a fekvő hengerrel felszerelt dugattyús gőzgép (balra), a kazánházban pedig a füstcsöves kazán (jobbra) – 2005. augusztus 9. (a gép akkor még működőképes volt).

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.





Elhagyatott kísértethajóként ringatózik a tápéi kikötő vizén immáron nyolc éve a Szőke Tisza. A hajó elsüllyedéshez közeli állapotban van, szinte csak a szentlélek tartja. Alján néhány helyen öklömnnyi lyukak tátongnak.

Óvatosan lépünk a fedélzetre, vigyázni kell, hiszen a padló beszakadhat. Dobó András, a hajó gondnoka kalauzol bennünket a műemléken. Régi lámpák és itallapok tanúsítják, néhány éve még szórakozóhelyként működött a 800 fő befogadására képes állóhajó. Mára a mennyezet lehullott darabjai borítják a parkettás táncteret, rozsda eszi a hajó teljes belső részét.

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. – A süllyedéshez közel.

Hiszen 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.

Majd százéves: A Ganz Danubius Hajógyár újpesti üzemében 1917-ben építették meg a IV. Károly típusú lapátkerekes gőzhajót, amelyet 1919-től SAS, majd 1930 és 1944 között Szent Imre, később Felszabadulás, végül Szőke Tisza néven jegyeztek be a hajózási regiszterbe. A gőzöst 1958-ban átépítették. Ettől kezdve üdülőhajóként, majd 1973-tól állóhajóként működött, és lassacskán a szegedi városkép elválaszthatatlan részévé vált. Utoljára ötven évvel ezelőtt újították fel. A hajó állapota később leromlott, 2000-ben a tápéi kikötőbe kellett vontatni.”

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.

Tíz éve rostokol a szegediek régi kedvence, a Szőke Tisza gőzhajó a tápéi kikötőben. 2000-re műszaki állapota olyannyira leromlott, hogy életveszélyessé nyilvánították. Két évvel ezelőtt a tulajdonos Szeviép Investment Kft. egy projektcéget hozott létre, amely uniós pénzből újította volna fel a gőzhajót.



A SZŐKE TISZA Tápén 2005. április 19-én...



... és jóval rosszabb állapotban 2006. augusztus 22-én.

A pályázati író cég azonban hibát vétett az első beadványnál, így akkor lemaradt a támogatásról. Később a Technológia Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kht. indult a történelmi és kulturális örökség turisztikai hasznosítása című régiós pályázaton. Idén májusban 556 millió forintot nyert „a Szőke Tisza gőzhajó interaktív kiállítótérre alakítására”. Felcsillant a remény – és megint elúszott.

– 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, szezonalitástól 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.

50 éve nem újították fel: A Ganz Danubius Hajógyár újpesti üzemében 1917-ben építették meg a lapátkerekes gőzhajót, amelyet 1919-től SAS, majd 1930 és 1944 között Szent Imre, később Felszabadulás, végül Szőke Tisza néven jegyeztek be a hajózási regiszterbe. A gőzöst 1958-ban átépítették. Ettől kezdve üdülőhajóként, majd 1973-tól állóhajóként működött, és lassacskán a szegedi városkép elválaszthatatlan részévé vált. Utoljára ötven évvel ezelőtt újították fel. A hajó állapota később úgy leromlott, hogy 2000-ben a tápéi kikötőbe kellett vontatni, ahol jelenleg az elsüllyedéshez közeli állapotban várja sorsának jobbra fordulását.”



Itt már minden az enyészeté: a lapátkerékdob oldalából fa nő!



A SZŐKE TISZA erősen leromlott állapotban 2011 októberében.



A méltatlan vég:

S végül az utolsó híradás:

2012. február 29-én: „Elsüllyedt a Szőke Tisza - Az olvadó jég benyomta az elkorrodálódott, repedésektől hemzsegő Szőke Tisza oldallemezét. 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 figyelemzették 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.

A Szőke Tisza gőzhajó felújítására a Technológia Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kft. 2010-ben 556 millió forint támogatást nyert, a cég azonban nem tudja előteremteni az önrészt, ezért kihátrált a pályázatból. A pályázatban az szerepelt, hogy a műemlékké nyilvánított gőzhajó felújításával egyedi, országos hírű, szezonalitástól független interaktív bemutatóhelyet alakítanak ki a Tiszán. A tulajdonosok célja a legmodernebb eszközökkel felszerelt audiovizuális kulturális centrum létrehozása, ahol a tiszai életet, a hajózástörténetet bemutató kiállításokon kívül büfé, kávézó és ajándékbolt is működni fog.

Innen már tényleg nincs tovább: vagy sikerült azonnal forrást – és ami a fontosabb: a hajót igazán szerető és érte tenni kész embert – találni a gyors mentéshez, és végre megmentjük Magyarország legnagyobb, egyben utolsó fennmaradt kétkéményes oldalkerekes személygőzösét, vagy örökre lemondunk róla.

2012. március 1.

Összeállította:

Dr. Balogh Tamás
elnök

TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és
Hagyományőrző Egyesület







A „SZŐKE TISZA” TERMESGŐZÖS REKONSTRUKCIÓJA

**A ZOLTÁN GŐZÖS ALAPÍTVÁNY
közreműködése a felújítás tervezésében**

Írta: Portás Csaba © 2012

Szerkesztette: Dr. Balogh Tamás © 2012

Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány
TIT – Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület

Vajon van még innen visszaút?

Bizonyos értelemben nincs. Az alábbiakban a 2002-es felújítási tervek „háttérbe húzódó befektetője” Portás Csaba, az Európa Rendezvény Iroda által támogatott Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány kuratóriumának elnöke foglalja össze a hajó jövőjével kapcsolatos főbb gondolatait.

A 2002-es befektető én voltam, egy háttérbe húzódó tőkebefektető támogatásával, de a szerződéskötés előtt két cége ment csődbe, s ő visszalépett, inkább veszni hagyta az 5 millió Ft előleget.

Már ekkor bebizonyosodott számomra, hogy a hajót az eredeti méreteivel nem lehet szállodahajóként működtetni, ekkor alakultak ki a szélesebb és hosszabb méretekre vonatkozó tervek, amelyek korszerű digitális modellben is testet öltöttek.

A következő reménybeli tőkebefektetőt – egy hajózással foglalkozó német céget – már ezekkel a tervekkel kerestem meg. Ők azonnal jelezték, hogy bérleti díj ellenében 5+5 évig üzemeltetnék a hajót a Budapest-Passau-Budapest útvonalon. A befektetés az akkori számítások szerint a 7. év végére (!) megtérült volna. A német cég több hajón bérelt szobákat, s ezeket értékesítette tovább, de 2005-től saját hajókat is épített. 2009-ben viszont úgy döntött, hogy részben kivonul a folyamatokról és inkább a tengeri hajózásban vesz részt. A mai napig ez a fő profiljuk – az ötlet tehát ismét támogató nélkül maradt.

Ekkor jelentkezett az Európa Rendezvény Iroda, amely saját üzemeltetésben működtette volna a hajót. Ám, amikor a Tiszayacht Kft-vel kötött előszerződésük lejárt, a Tiszayacht, a SZEVIÉP nyomására nem akarta azt meghosszabbítani. Még a SZEVIÉP vezetőjével is folytak tárgyalások, s szóban sikerült is megállapodni a folytatásról, de az írott szerződés megkötése előtt visszaléptek, az átutalt pénzt is visszautalták. Tehát az Európa Rendezvény Iroda is kiszállt. Döntésüket nyilván az is segítette, hogy a hajó felújítására benyújtott pályázatukat a kiíró szervezet nem találta támogatandónak.

Ezzel a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány a SZÖKE TISZÁval kapcsolatos lehetőségei végére ért.

Az eddig elkészített terveket azonban érdemes kicsit részletesebben is bemutatni, mert – tudtommal – sem addig, sem azután nem készültek hasonló részletességű tervek, s a hajó új életre keltéséhez szükséges peremfeltételeket sem gondolták végig igazán komolyan.

A hajó általános műszaki állapota:

Sokan azt gondolják, hogy a hajó még menthető állapotban van. Sajnos ez már régóta nem így van.

A víz feletti részeken – a felépítményen – a fa szerkezet annyira korhadt, hogy felújítani nem lehet, csak teljesen kicserélni. A fa alatti vasból készült vázszerkezetről pedig senki sem tudja megmondani, hogy milyen állapotban lehet. Ám – ha abból indulok 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 – nem hiszem, hogy jobb állapotban lenne.

A víz alatti részekkel sem jobb a helyzet: a hajó fenéklemeze teljes egészében cserére szorul, ezt még 2002-ben szakemberekkel fel tudtam mérteni. A lemezburkolat alatt a bordák minimum 60%-át, de inkább többet, szintén ki kell cserélni. Tehát a hajó teljes vasszerkezetét, a teljes fa felépítményt újként kellene megépíteni!

Ám ezen felül még a teljes propulzió is felújításra szorul! Bár tulajdonképp’ a gőzgép az egyetlen része a hajónak, ami még használható, az utánunk következő beruházók az általuk tervezett felújítás alkalmával jelezték, hogy nem tartanak igényt rá (ezért mi is jeleztük, hogy mindenképpen átvennénk, mert egyrészt technikátörténeti emlék, másrészt még mindig bízunk benne, hogy meg tudjuk építeni az új hajót, s abban felhasználtuk volna és felújítva, működőképesen igen érdekes látványosság lehetett volna.)

Az új gépészeti berendezések beszerzési költségeit tovább növeli az új üzemi csőhálózat kiépítése és az elektromos hálózat újraépítése, amely a jelenlegi hatósági előírásoknak és a korszerű üzemi feltételeknek megfelelően szükséges. Ezen kívül pedig még rengeteg egyéb „apróság” van (életmentő felszerelések, korhű beltéri dekoráció, stb.), amivel számolni kell.



A tervezett új hajó profilja



A tervezett új hajó távlati képe



A tervezett új hajó sétafedélzetei

Felújítás vagy új építés? – A hajó életre keltésére vonatkozó terveink:

A hajó eredeti állapotra való felújítása – az aktuális műszaki állapotából következő cserék költségét figyelembe véve – hozzávetőlegesen 1,5 milliárd Ft (!) körüli összeget igényelne, s ezzel csak az 1917-es eredeti formát kapnánk vissza (a tartalmat értelem szerűen nem, hiszen az a fentiekre tekintettel az esetek többségében már helyrehozhatatlan). Vagyis a természetes gőzöst és nem a szállodahajót!

Ekkora összegért azonban már olyan – vadonatújban épült – hajót lehet beszerezni, amely sehol sem „szorít”. Vagyis minden (tulajdonosi-, tervezői-, hatósági-, utas- stb.) elvárásnak megfelel, mert a tervek elkészítésénél nem korlátoznak minket a régi formát meghatározó főméretek, hanem azokat az aktuális körülményeknek megfelelően átalakíthatjuk.

Ez természetesen nem akadályozza annak, hogy az új hajó arányaiban, külső és belső megjelenésében egyaránt az eredeti hajót idézze. Sőt! Az új hajót eleve úgy terveztük meg, hogy az utas, aki átlépi a bejárat küszöbét, úgy érezze magát, mintha 100 évet visszarepülne az időben.

Ez még akkor is lehetséges, ha a hajót teljesen újként, de az eredeti méretekhez képest kicsit „tágasabban” építenénk meg. Hiszen a hajó formai kialakítása, a felhasznált anyagok és eszközök, a személyzet megjelenése, stb. mind-mind az 1917-es időszakot idéznék. A korhű hatás fokozására a még használható néhány eredeti régi alkatrészt és a gőzgépet is be lehet építeni. Természetesen a mai kor követelményeit nem lehet figyelmen kívül hagyni, ezért a korszerű rendszerek (mind a nautikában, mind a szállodai részen) elrejtve ugyan, de beépítésre kerülnének.

Az új hajó így 95 méter hosszú és 16,5 méter széles lenne (a 77,40 méteres hossz, és a 15,29 méteres szélesség helyett), arányaiban és megjelenésében azonban az eredeti IV. KÁROLY-t követné.

A közösségi helyiségek és a kabinok kialakítása és berendezése az anyagválasztás (fa, kárpit és egyéb burkolóanyagok) tekintetében az eredetivel lényegében megegyező lenne. Az utas-kényelmi funkciók azonban az 1917-beli állapotokhoz képest értelem szerűen bővílnének (Internet, WiFi, Tv, Rádió, minibár, stb.). Még egy kisebb medence is beépítésre kerülne a két kémény között.

A biztonsági előírások azóta bekövetkezett változásához is alkalmazkodni kell: mivel az eredeti két ladik ma már nem elég, a lapátkerékdob feletti, eredetileg beépítetlen fedélzetrészen a felfújható mentőtutajok és –ládák kapnának helyet.

Szép-szép, de hogyan?

Az egész „felújítást” (új építést) az elején kell kezdeni: vagyis elsőként el kell döntenie, hogy milyen funkció az, amely a későbbiekben a hajónak legalább a fenntartási költségeit megtermeli. Ha ezt nem tudja teljesíteni, akkor vállalkozásként senki nem fog ekkora összeget költeni rá. (S akkor nem is beszéltünk a befektetés megtérüléséről!) Ha megvan az irány, akkor a hajó felújítását (újraépítését) a legapróbb részletekig meg kell terveztetni egy arra jogosult tervezővel (tervezőkkel), s azt a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál engedélyeztetni kell. Mire idáig jutunk, már több millió forint kerül elköltésre, ám csak ezután indulhat a hajóépítés!

A hajó jelenlegi állapotában azt gondolom, hogy csak egy dolgot érdemes tenni: A gőzgépet, a díslépcsőn és az első osztályú fogadóteremben lévő kovácsoltvas korlátokat, a kormány szerkezetet, a kormányrásegítő gőzgépet, és még pár olyan anyagot, amely érdemes és alkalmas az új hajóba történő beépítésre, dokumentáltan ki kell emelni a hajóból, konzerválni kell és egy folyamatosan, biztonságosan őrzött raktárban kell tárolni. Sajnos a hajó többi része menthetetlen, ezeket (pl.: az intarziás belső fa burkolópaneleket, stb.) fel kell mérni, és dokumentálni kell, hogy az új hajóban újraalkothatók legyenek.

Végkövetkeztetésem tehát a következő: ha a most elsüllyedt, de valójában már hosszú ideje „halott” hajó kiemelésére tetemes összeget fordítunk is, attól még nem lesz kész. Ráadásul, ha partra kerül, 24 órás őrzés hiányában, a még benne lévő értékes részeknek is rövid úton lába kél (a korhadt fának ugyan nincs nagy értéke, de az acél gőzgépnek a vaskereskedésben igen). Arra kellene tehát összpontosítani, amit még érdemes megmenteni!



Az egyik (a felépítmény alsó szintjén az orr felüli legelső) utas-kabin berendezése.



A felépítmény második szintjén (az előző kabin felett az orrban) kialakítani tervezett étterem.



A tervezett új hajó látványterve a fővárosi Duna-szakaszon

A mai napig nem tettem le arról a tervemről, hogy ez a hajó valaha úszni fog. Bár ehhez sok feltételnek kell teljesülni, mégis vannak olyan lépések, amelyeket most kell megtenni, akkor is, ha az építkezés lehetősége egyelőre bizonytalan. Ilyen lépés a SZŐKE TISZA testéből a megmenthető berendezések haladéktalan kimentése. A hajótest elhasználódott lemezelését benyomó és a hajótestbe betört víz ugyanis nem tesz jót ezeknek! A hajó elsüllyedése tehát lépéskényszert teremtett. A hajó elvesztése és mostani elsüllyedése miatti felháborodásban ne felejtjük el megtenni ezeket a lépéseket, mert úgy a veszteségünk még nagyobb lesz!

2012. március 1.

Összeállította:

Portás Csaba
kuratóriumi elnök

Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány

Szerkesztette:

Dr. Balogh Tamás
elnök

TIT – Hajózástörténeti, -Modellező
és Hagyományőrző Egyesület

Képek forrása:

I. A SZŐKE TISZA-nekrológban:

3. oldal:

Hajóregiszter (Szabó Zsolt fotói felhasználásával Balogh Tamás által készített montázs)
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10753>,
<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10752>)

5. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

7. oldal:

1. kép: Balogh Tamás gyűjteménye,

2-3. kép: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteménye
(<http://www.tranzitonline.eu/cikkek/a-magyar-tengeri-hajozas-alkonya>),

4. kép: Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=8257>)

8. oldal:

1. kép: A 80 éves magyar állami hajózás géphajói, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=142>)

2. kép: A Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10730>),

3. kép: Lukácsi Imre gyűjteménye (<http://iho.hu/hir/kitores-az-elzartsagbol>)

4. kép: Ujlaki Károly gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=144>)

9. oldal:

1. kép: A 80 éves magyar állami hajózás géphajói, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=92>)

2. kép: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteménye

11. oldal:

Az ERZSÉBET KIRÁLYNÉ 1923-as átépítése után, porcelán emléktárgy, Balogh Tamás gyűjteménye

13. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

15. oldal:

A 80 éves magyar állami hajózás géphajói, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=129>)

16. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

17. oldal:

1. kép: A Hajóregiszter fekete-fehér fotóinak felhasználásával Balogh Tamás által készített után-színezett felvétel (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=13577>), Balogh Tamás gyűjteménye

2. kép: A Hajóregiszter fekete-fehér fotóinak felhasználásával Balogh Tamás által készített után-színezett felvétel (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=109>), Balogh Tamás gyűjteménye

18. oldal:

A Hajóregiszter fekete-fehér fotóinak felhasználásával Balogh Tamás által készített után-színezett felvétel (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=111>), Balogh Tamás gyűjteménye

19. oldal:

1. kép: A Hajóregiszter fekete-fehér fotóinak felhasználásával Balogh Tamás által készített után-színezett felvétel (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=108>), Balogh Tamás gyűjteménye

2. kép: A Hajóregiszter fekete-fehér fotóinak felhasználásával Balogh Tamás által készített után-színezett felvétel (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=110>), Balogh Tamás gyűjteménye

20. oldal:

Népszabadság, 2000. augusztus 16., szombat, Balogh Tamás gyűjteménye

21. oldal:

1. kép: Dr. Erdős Ferenc gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=128>),

2. kép: (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=105>)
(http://bfl.archivportal.hu/index.php?action=gallery&gallery_action=show_object&type=cms_image&object_id=1096)

22. oldal

A Kettős Szentév alkalmából kiadott emléklap
(http://bfl.archivportal.hu/index.php?action=gallery&gallery_action=show_object&type=cms_image&object_id=1096)

24. oldal:

1. kép: Horthy Miklós fogadja Eugenio Pacelli bíborost, pápai legátust.
(<http://budapestcity.uw.hu/02-tortenet/1938-eucharisztikus-vilagkongresszus/index-hu.htm>)

2. kép: Budapest 1938 – XXXIV Eucharisztikus Világkongresszus főoltára.
(http://2.bp.blogspot.com/-PmFNKNc8hyM/TlhvOniK-OI/AAAAAAAAAnk/Nu0e8KjB5bg/s1600/1938_XXXIV_nemzetkozi_eucharisztikus+kongresszus_foolta ra_Budapesten.jpg)

3. kép: A kivilágított Lánchíd. Háttérben a Királyi Palota terasza.
(http://3.bp.blogspot.com/_lZefszQILTl/TSv_WE8uysI/AAAAAAAAAKw/_PkuxDLEM7c/s1600/Budapest+1930s.jpg)

25. oldal:

1. kép: Az Eötvös téren gyülekező kivilágított hajók. A Citadella fényszórói jelt adnak az indulásra, Balogh Tamás gyűjteménye.

2. kép: Indul a hajókörmenet. Háttérben a fényárban úszó város a kivilágított Erzsébet-híddal és Citadellával, Balogh Tamás gyűjteménye.

26. oldal:

A kivilágított SZENT ISTVÁN gőzös az Oltáriszentséggel, Balogh Tamás gyűjteménye.

27. oldal:

1. kép: A Gellért-hegyi tűzijáték.

(http://old-time-budapest.blogspot.com/2012_02_01_archive.html)

2. kép: Pest fényei a hajós körmenet idején.

(http://old-time-budapest.blogspot.com/2012_02_01_archive.html)

3. kép: Buda fényei a hajós körmenet idején

(http://old-time-budapest.blogspot.com/2012_02_01_archive.html)

28. oldal:

1. kép: Helbing Ferenc: Szent István első magyar király megdicsőülésének 900 éves jubileuma

Plakátterv 1938 tempera , karton 950 x 635 mm

(<http://www.mng.hu/kiallitasok/idoszaki/2/2894>)

2. kép: A Szent Jobb.

(<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Szent-Jobb-.jpg>)

3. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=135>)

29. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

30. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

31. oldal:

MAHART falinaptár, Balogh Tamás gyűjteménye

32. oldal:

1. kép: Dr. Erdős Ferenc gyűjteménye, Hajóregiszter

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=125>)

2. kép: A www.fortepan.hu gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=12634>)

33. oldal:

1. kép: Balogh Tamás gyűjteménye

2. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=112>)

34. oldal:

1. kép: Ujlaki Károly gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=136>)

2. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter.
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=122>)

35. oldal:

1. kép: Lukácsi Imre gyűjteménye, Hajóregiszter.
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=103>)

2. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=119>)

43. oldal:

1. kép: Balogh Tamás gyűjteménye

2. kép: Balogh Tamás gyűjteménye

44. oldal:

1. kép: Balogh Tamás gyűjteménye

2. kép: Balogh Tamás gyűjteménye

43. oldal:

Balogh Tamás gyűjteménye

47. oldal:

Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=114>)

48. oldal:

Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter.
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=115>)

49. oldal:

1. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter.
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=113>)

2. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=106>)

3. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=124>)

50. oldal:

1. kép: Szabó Zsolt gyűjteménye, Hajóregiszter.
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10046>)

2. kép: Szabó Zsolt gyűjteménye, Hajóregiszter
(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10047>)

51. oldal:

1. kép: Szabó Zsolt gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10045>)

2. kép: Szabó Zsolt gyűjteménye, Hajóregiszter

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10048>)

53. oldal:

1. kép: Szánthó Zoltán gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=118>)

2. kép: Jaros Gábor fotója

(<http://rwicker.blogspot.com/2011/04/szoke-tisza-ii-tapei-obol.html>)

54. oldal:

Schmidt Andrea, Délmagyarország.

(http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/szoke_tisza_felmilliard_uszik_el/2182024/)

55. oldal:

Szabó Zsolt gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=10750>)

56. oldal:

Kárpáti Zoltán gyűjteménye, 'Műemlékek.info'.

(<http://muemlekek.info/muemlek/szoke-tisza-II-gozhajo.php>)

57. oldal:

1. kép: Neuwirth Csaba gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=15734>)

2. kép: Neuwirth Csaba gyűjteménye, Hajóregiszter.

(<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=15735>)

3. kép: Schmidt Andrea, Délmagyarország

(http://www.delmagyar.hu/kepek/sullyed_a_szoke_tisza/2024138/2653399/)

58. oldal:

1. kép: Illés Tibor, 'Szeged.ma'.

(<http://szegedma.hu/hir/szeged/2012/02/elsullyedt-a-szoke-tisza-hajo.html>)

2. kép: Schmidt Andrea, Délmagyarország

(http://www.delmagyar.hu/kepek/sullyed_a_szoke_tisza/2024138/2653403/)

II. A ZOLTÁN GŐZÖS Közhasznú Alapítvány terveit bemutató részben:

64. oldal:

1. kép: Portás Csaba gyűjteménye.

2. kép: Portás Csaba gyűjteménye.

3. kép: Portás Csaba gyűjteménye.

66. oldal:

1. kép: Portás Csaba gyűjteménye.

2. kép: Portás Csaba gyűjteménye.

67. oldal:

Portás Csaba gyűjteménye.