



Az indulás finanszírozása

Cél a hajó olyan alapossággal történő felújítása, hogy minden tekintetben megfeleljen a jelen kor, a környezetvédelmi előírások és az üzleti célok által támasztott követelményeknek, valamint hosszú időre különösebb karbantartás nélkül üzemeltethető legyen. Szakértői becslések szerint ez minimálisan mintegy 400 millió Ft-ot vesz igénybe.

A szükséges összeg előteremtése több forrásból lehetséges:

- Állami vagy uniós finanszírozású pályázatok, melyeket idegenforgalmi fejlesztésre vagy műemléki, műtárgyi rekonstrukcióra és hasznosításra írtak ki.
- Pénzügyi befektető bevonása
- Szponzoráció

Jelen dokumentum a *Buda*-koncepciónak csak a lényegét és irányvonalait tartalmazza. Kérésre szívesen prezentáljuk teljes koncepciónkát. Kérjük, keressen minket a buda@hajosnep.hu e-mail címen.



A TIT HMHE

A TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagományörző Egyesület 1979-ben alakult még Hajózástörténeti Klubként, ezután 1981-ben belépett a Tudományos Ismeretterjesztő Társulatba. 2010-ben a Klub a Császári és Királyi Haditengerészet Egyesülettel összeolvadva alakult egyesületté. Az Egyesület főbb eredményei az utóbbi években:

- A Lajta Monitor Múzeumhajó újjáépítésében, offline és webes propagálásában, 2010. augusztus 20-i bemutatásában való jelentős részvétel; a hajó bemutatása a nagyközönségnek
- Négy hónapig nyitva tartó (2009. december – 2010. április között) „Haditengerészetünk emlékei” című kiállítás rendezése a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban a Múzeum felkérésére
- Hajózástörténeti kiállítások rendezése a Múzeumok Éjszakája keretében a „Debrecen” ex-„Kassa” Duna-tengerjáró fedélzetén minden évben 2007 óta (egyenként több ezer látogatóval)
- Országjáró Modellshow és Országjáró Hajózástörténeti Kiállítások 2008 óta hét helyszínen
- Részvétel a 2007-es budapesti „Titanic”-kiállításon a Millenárison
- Több kisebb hajózástörténeti és hajómakett-kiállítás

Az egyesület elkötelezett a magyar és egyetemes hajózástörténeti emlékek megmentése és kutatása, valamint ezek minél szélesebb közönséggel való megismertetése iránt. Misszióknak tekintjük a magyar hajózás múltjának köztudatba való visszaemelését, a létező hagyományok ápolását. Weblapunk minden tevékenységünket naprakészen bemutatja, és a *Budával* kapcsolatos hírekről is tudósít.

Hajosnep.hu



Vízió

A *Buda* motoros egy megmentésre váró ipartörténeti emlék, az elvesztése súlyos csapás lenne az egyetemes magyar hajózás számára: hajós múltunk egy pótolhatatlan darabja tűnne el. Lehetséges megmenekülése viszont azon túl, hogy önmagában is jelentős, magában hordozza egy múltjára büszke ország biztató jövőképét, a magyar dunai hajózás és ipari hajógyártás újdonsült felemelkedését: legyen a *Buda* az egyszer újrainduló magyar hajózás szellemi alapköve, mely megragadva a köztudatban a nemzeti önbecsülést növeli!

Nem várunk a sült galambra: nem az állam feladata minden fellelhető érték megmentése. Hisszük azonban, hogy civil kezdeményezésként, hajós szívű emberek összefogásával a *Buda* megmenthető, fennmaradása és bemutathatósága, szélesebb közönséggel a magyar hajógyártás történetének ikonjaként való megismertetése egy nyereségre törekvő üzleti vállalkozás keretei között biztosítható. A *Buda* sikeres működése más hasonló értékmentő akciónak, más arra érdemes hajó megmentésének is megteremti a kedvező feltételeit.

Amennyiben a szükséges forrásokat sikerül előteremteni, a *Buda* 2012-ben már újjászületve kezdheti meg működését.



A Buda motoros

A *Buda* egy hetvenéves, saját tervezésű és építésű magyar hajó. Története különleges. Látszólag polgári darabáru-szállító motoros és vontatóhajó, de a vesztes I. világháború után, a haderő tekintetében is korlátok közé szorított trianoni Magyarországon „rejtett” képességei és rendeltetései voltak: Egy esetleges revíziós háborúban gyors mozgású (a hajótest síklásba hozható!) ellátó-hajóként kellett utánpótlást szállítania az előretörő magyar csapatoknak. Ezt a II. világháború alatt meg is tette.

A világháború után Németországból hazatérve még évtizedekig áruszállítóként járta a Dunát. Ezt követően az új hajósnemzedékek iskolahajójaként szolgált, ebben az időben volt parancsnoka Horváth József hajóskapitány, a TIT HMHE tagja is. Innen leszerelve lett a *Buda* a Mahart szárnyashajóinak bázishajója. A hajó jelenleg is a Mahart Passnave tulajdonát képezi, de a vállalat korábbi funkciójából leszerelte és meghirdette eladásra. **Az első lépés tehát a hajó megvásárlása.** Értesülések szerint a Mahart nagyjából 10 millió forintot szeretne a hajóért kapni. Ez az, amit hajós szívű befektetőknek kellene előteremteni.

A *Buda*, bár az utóbbi húsz évben állóhajóként szolgált, meglepően jó állapotban van: jelentősebb rozsdásodás csak néhol a tetőlemezek illesztési pontjainál található, emiatt egyes helyeken a belső terek felülről vízet kapnak (mindez azonban nem veszélyes mértékű). Nagyobb probléma, hogy a farnál, a gépház egy része és a farkamra alatt a fenéklemezek erősen korrodálódtak, némi fenékvíz gyűlt össze. A hajó más részein a fenék belül teljesen száraz, de ennek ellenére a lehetséges legrosszabb esetként teljes fenékcserével kell számolni.

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatalnál közérdekű javaslatban kezdeményeztük a hajó védetté nyilvánítását. Kérelmünket a hivatal befogadta, így a végleges védettségről szóló döntés meghozataláig (2011. március 2.) a *Buda* ideiglenes védettség-et élvez. Ez alatt az idő alatt a hajó a KÖH engedélye nélkül nem vihető ki az országból, és nem alakítható át. Így az ócskavasként való feldarabolástól a *Buda* – legalábbis egyelőre – megmenekült.



A fenntartási forma

A *Budát* egy önálló, nyereség-orientált vállalkozás üzemeltetné, melynek munkájában a hajó megmentésében részt vállalók lehetőségeikhez mérten és igényeik szerint vehetnének részt. A vállalatban a TIT HMHE-nek is lenne tulajdonrésze.

Jövedelemtermelő képesség

A hajó jövedelemtermelő képessége a fenntartásának záloga. A *Buda* sportos, vízközeli, „igazi” hajós élményt nyújthat a vendégeinek, ami jelenleg a piacon nem elérhető. Mivel jóval kisebb merülésű és fordulékonyabb, mint a Dunát járó szállodahajók, a *Buda* egyébként csak egyénileg, csónakokkal megközelíthető helyekre is elviheti utasait. Az üzleti hasznosítás lehetséges formái:

- 10 napos hajótúrák a Dunán és mellékfolyóin (pl. Vág), valamint a Tiszán és mellékfolyóin (pl. Bodrog, Kőrösök) vadregényes, kevésbé ismert és más hajók által nem látogatott útvonalakon
- Hajós csapatépítés: olyan esemény, ahol valós kihívásoknak kell megfelelni, a társaság új környezetben kövacsolódhat össze, a csapattagok megismerkedhetnek a hajós élettel és a folyók szépségeivel miközben önmagukat is jobban megismerik
- Rövidebb, 1-3 napos túrák belföldön vagy Ausztriáig
- Eseti lehetőségek: bérvontatás, egyedi rendezvények és túrák, filmforgatás

Egyéb, közhasznú célú tevékenység

Az alábbi, a rendelkezésre állás függvényében folytatandó tevékenységek jövedelemtermelő képességgel nem, vagy csak korlátozottan rendelkeznek. Céljuk (az egyesületi hitvallásból is fakadó) közhasznú, tudományos ismeretterjesztő és kutató tevékenység:

- Évente önálló attrakció a Múzeumok Éjszakáján
- Hajózástörténeti vándorkiállítás folyóparti kiállítóhelye
- Mobil kutatóbázis folyami régészeti lelőhelyek feltárásához
- Iskolahajó (a rendelkezésre álló üres szállások függvényében)

