

FACEBOOKON MŰKÖDŐ SZERVEZETEK KÖZÖS ÁLLÁSFOGLALÁSA A SZŐKE TISZA GŐZHAJÓ ÜGYÉBEN

A TÉNYÁLLÁS

1. 2000. február 18-án a Szőke Tiszát Tápéra vontatták. A tulajdonos, a Tiszayacht Kft. jelképes összegért kapta meg a hajót, a Szőke Tiszát (korábbi nevein Felszabadulás, Szent Imre, Sas, IV. Károly).¹
2. 2005-ben a hajó a Zoltán Alapítványhoz került, amely szervezet az Európa Rendezvényirodát és egy meg nem nevezett német céget képviselt, aki bérelve Budapest-Passau útvonalon kívánta üzemeltetni a hajót. A hajótestet menthetetlennek tartották ezért a jövedelmezőségi szempontokat figyelembe véve egy arányaiban hasonló, ám valamivel nagyobb hajót kívántak építeni, a régi hajó hasznosítható anyagainak felhasználásával. A pályázatuk az akkori uniós pályázaton nem nyert. Mivel a Tiszayacht Kft. és a Zoltán Alapítvány közötti szerződésbe belekerült, hogy a felújítás megghiúsulása esetén a tulajdonjog visszaszáll a Tiszayacht Kft.-re, így a hajó ismét a Tiszayacht Kft. tulajdonába került vissza 2007-ben.²
3. 2007-ben a hajó tulajdonjoga a Szeviép csoport tulajdonába került.
4. 2010-ben a Szeviép tulajdonában lévő Technológiai Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kht. 556 millió forintot nyert „a Szőke Tisza gőzhajó interaktív kiállítótérre alakítására” című pályázattal a hajó felújítására az NFÜ „kiemelt turisztikai termék – és attrakciók fejlesztése” című, DAOP-2.1.1/G-11 kódú régiós pályázaton.³ A Kht. nem tudta előteremteni a 15% önrészt, a csaknem 100 millió forintot. A százalékokból viszont kiszámolható, hogy az összköltség felfele kerekítve 655 millió forint volt.
5. A sikertelen pályázat után a hajó tulajdonjoga egy másik Szeviép tulajdonú céghez a Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft.-hez került.
6. 2012. február 20-án Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft. felszámolása megjelent a cégközlönyben.⁴
7. 2012. február 26-án a hajó vízbetörés következtében elsüllyedt.
8. 2012. február: a hajót az elsüllyedés után a KÖH (Kulturális Örökségvédelmi Hivatal) ideiglenes védelem alá helyezte. A védettség elbírálása és ezen belül a védettség mértékének megállapítása jelenleg is folyamatban van.
9. 2012. március 7-én Szabó Endre, hajóépítő mérnök, a Szőke Tiszát hajdan építő Ganz Danubius ügyvezetője szakmai állásfoglalásában a következő összegzést írta:

„A hajót nem feltétlenül kell kapkodva szétvágni, lebontani. Hiszen – ha a helyszíni vizsgálat a fenti feltételek meglétét igazolja – a sólyázás technikailag lehetséges. Az, hogy ténylegesen is lehetséges-e, pedig már további – nem műszaki jellegű – kérdés (van-e rá pénz, akarat, a

¹ <http://archiv1988-2005.mti.hu/> 2000. február 18. Szeged - a Szőke Tisza utolsó útja

² http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/a_szoke_tisza_a_dunara_megy/105052/
http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/egy_xx_szazadi_hajocsoda_avagy_a_szoke_tisza_termes_gozos_rovid_tortene/2268872/

³ http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/szoke_tisza_felmilliard_uszik_el/2182024/

⁴ <http://www.csabaholding.hu/eljarasok/files/sokethajo.pdf>

súlyozásért a felelősséget merik-e vállalni, stb.)⁵

10. 2012. március 12-17. közötti időszakban a MHE (Magyar Hajózásért Egyesület) önkéntesei a hajót kétszer próbálták felújíttatni sikertelenül.⁶
11. 2012. április 3-án a Honvédség MH 5. számú Bocskai Lövészdandár Művelettámogató Műszaki Zászlóaljának hódmezővásárhelyi parancsnokai megsejmelítették a hajót. A szemlét végző tisztek jelentést tesznek majd a Honvédelmi Minisztériumnak a műszaki lehetőségekről, valamint a szükséges szivattyúkapacitás biztosításának érdekében felvették a kapcsolatot az ATIKÖVIZIG, valamint a megyei katasztrófavédelem illetékeseivel is.⁷
12. 2012. április 26-án a végrehajtó a hajót árverésre bocsátotta 7 millió forint plusz áfa árral. Az ajánlatokat húsz napig lehet leadni.⁸

A HAJÓ FELÚJÍTÁSA, TOVÁBBÉLÉSE

A hajó továbbélésének ötféle megvalósulása képzelhető el:

A. Parton felállított hajó

Manapság nincs napirenden, de amikor a hajó sorsáról 2009-ben döntöttek, az alternatívák közül ez az egy volt hozzávetőlegesen kifejtve.⁹ Akkor arról volt szó hogy:

„partfürdőn állítanák fel, s immáron szárazon ugyan, de szórakoztató egységként működhetne tovább”

Az elképzelésről nincsenek finanszírozási és megtérülési hatástanulmányok, ugyanakkor valószínű, hogy ez a legolcsóbb megoldás.

B. Állóhajó

Ez a funkció megegyezhet a 2010-es pályázattal. Az akkori költség 665 millió volt.

C. Eredeti méretekkel felújított működőképes hajó

Eredeti méretekkel felújított hajóról nincsenek pontos, hatástanulmánnyal alátámasztott megvalósulási tervek. Dr. Balogh Tamás 1-1.5 milliárd forintra teszi a beruházás értékét 2011-es áron számolva.¹⁰

D. Elbontás után egy a régi hajóra emlékeztető új hajó építése

A Zoltán Alapítvány 2002 és 2007 között készített egy ilyen tervet. A költségvetés adatai nem, csak a hajó fotórealisztikus képe ismert. A hajó árát Dr. Balogh Tamás szerint meghaladja a 2 milliárd forintot.¹¹

E. Csak megmentésre érdemes részek megmentése

A hajó új tulajdonosának a feladata lesz, amit a KÖH kérhet számon tőle a Kulturális örökségvédelmi törvény keretein belül.

⁵ http://hajosnep.hu/static/pdf/hu_HU/szoke-tisza/ganz-kiemelesi-szakvelemen.pdf

⁶ <http://szegedma.hu/hir/szeged/2012/03/sikertelen-a-szoke-tisza-mentese.html>

⁷ <http://szegedma.hu/hir/szeged/2012/04/katonak-neztek-meg-a-szoke-tiszat-fotok.html>

⁸ http://www.delmagyar.hu/szeged/hirek/eladasra_hirdetik_a_szoke_tiszat/2276658/

⁹ <http://archiv1988-2005.mti.hu> 1999. szeptember 29. Bizonytalan a Szóke Tisza úszóház sorsa Szegeden

¹⁰ http://hajosnep.hu/static/pdf/hu_HU/szoke-tisza/a-szoke-tisza-megmentesenek-lehetosegei.pdf

¹¹ http://hajosnep.hu/static/pdf/hu_HU/szoke-tisza/a-szoke-tisza-megmentesenek-lehetosegei.pdf

A MEGVALÓSÍTÁS FINANSZÍROZÁSA

A fenti pontok bármelyikének megvalósításához nagyon sok pénzre van szükség, amely a következő forrásokból származhat:

- A hajót esetlegesen megvásároló tulajdonostól.
- Uniós pályázati forrásból. A, B, C, E verzió esetében származhat DAOP-2.1.1/G-11¹² regionális programból, azzal a megkötéssel, hogy üzleti célú szálláshelyek létesítése nem megengedett. A fenti megszorítások mellett DAOP-2.1.1/G-11 kedvező esetben a beruházás összegének a 95 százaléka támogatásként megnyerhető.
- Közadakozásból
- Különböző mecénások és szponzorok által adott pénzekből.
- Kulturális Örökségvédelmi szervezetektől.

A FENNTARTHATÓSÁG

Alapjában véve ez a legnehezebb dolog. A hajós szervezetek általában erre helyezik a hangsúlyt.

- A **B**-jelű, állóhajós verzióhoz a 2010-es pályázathoz készült hatástanulmány.
- A **D**-jelű új szállodahajó építéshez feltételezések szerint készített a Zoltán Alapítvány megvalósítási tervet, de ez minden bizonnyal üzleti titok.
- A többi verzióhoz talán soha nem készültek ilyen típusú dokumentumok.

A HAJÓ ÁLLAPOTA

A hajó állapota meglehetősen leromlott, ebben nincs vita. A nézetkülönbség inkább abban áll, hogy érdemes-e esetleg javítani, vagy olcsóbb bontani. A fent említett 2010-es sikeres pályázat és Szabó Endre mérnök úr álláspontja szerint nem feltétlenül szükségszerű a bontás. A hajózásban jártas szervezetek szerint viszont igen, ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy ezek a szervezetek a **D** variánst támogatják gazdasági fenntarthatósági alapon, ahol szükségszerű a hajó bontása.

A HAJÓ MŰEMLÉKI VÉDELME

A hajó állapota mellett, ez a hajó sorsát leginkább befolyásoló tényező: a KÖH és az általa felkért MMKM (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum) szakvéleményétől függ. Mértéke három féle lehet:

- Teljes egészében védett, vagyis a hajótest és minden része védelem alá kerül.
- Részleges védelem, a hajónak pontosan megjelölt részei kerülnek védelem alá.
- Nem védett. Ez abban esetben történhet meg, ha hivatal úgy gondolja, hogy a hajónak nincs kulturális értéke, vagy a hajót teljes egészében megsemmisültnek tekinti.

Az újságok részleges védelemről beszélnek, ezzel szemben állnak a hivatal korábbi döntései, mint például a szétlopott, felgyújtott Balaton csavargózós, vagy a szintén leégett Petőfi gőzös.

A TULAJDONI VISZONYOK

A fenti pontok megvalósulása nagyban függ az új tulajdonos hozzáállásától. Jelen pillanatban nem lehet tudni, ki veszi meg a hajót, sőt azt sem, hogy megveszi-e valaki. Minden esetben a KÖH

¹² <http://www.nfu.hu/download/40343/Kiemelt%20projekt%20felhivas.pdf>

tűrési jog alapján bárkivel végeztethet munkát, esetleges műemléki védelem esetén az állagmegóvás a tulajdonos feladata lesz.

ÁLLÁSFOGLALÁS

A fenti tényeket megvizsgálva **Szőke Tisza gőzös kedvelői**, a **Mentsük meg a Szőke Tiszát** és a **Szőke Tisza (a Szőke Hölgy)** facebook csoportok következő álláspontra jutottak.

1. Elsődleges és legfontosabb dolognak a hajó felúsztatását tartjuk, hogy érdemben lehessen vizsgálni a hajó tényleges állapotát. Ugyanakkor azt gondoljuk, hogy egy sikeres felúsztatás esetén sokkal szélesebb társadalmi réteget szólíthatunk meg sikeresen a hajó megmentése ügyében.

2. Amennyiben a hajó állapota és az új tulajdonos igényli, szívesen segítünk mind kapcsolatainkkal, mind anyagi támogatásunkkal.

Az általunk szívesen látott verziók az **A**, **B** és a **C** verzió. Mi a **B** verziót tartjuk jelen pillanatban a optimális verziónak a következő okok miatt:

- A hajó valamennyi ténylegesen megmenthető része megmenekül.
- A megvalósulást nem zárja ki a teljes KÖH védelem.
- Olcsóbb, mint a sokak által leginkább óhajtott C variáns, viszont annak későbbi megvalósítását nem zárja ki.
- Két éve még megvalósíthatónak találták ezt a koncepciót és pályázaton nyertek vele. A felújítás ekkor még gazdaságos volt.
- A pályázó, Technológiai Tudásalapú Vállalkozásfejlesztési Nonprofit Kht. más célra nem tudja használni a korábbi pályázatot, ha ingyen nem is, de jutányos áron beszerezhető.
- A dél-alföldi régióban a DAOP-2.1.1/G-11 program keretében a hajó újra pályázhat. Ha a hajó megfelelő műemléki védettséget kap, vagy ha a pályázat újraindulásakor megadott leadási határidőig nem veszíti el az ideiglenes védettségi státuszát, akkor könnyen 95% támogatás is szerezhet sikeres pályázás esetén.
- Ez a változat, ugyanúgy, mint az **A** és **C** verzió, nem bontja meg a hajó történelmi folytonosságát, bár alkatrészei szép számban lecserélődnek, de a hajót ettől még történelmi gőzhajóknak tekinthetjük.
- A történelmi folytonosság miatt sokkal szélesebb társadalmi réteget meg lehet szólítani itthon és akár külföldön is. Ne feledkezzünk meg arról, hogy a hajó a Monarchiában épült, tehát a Monarchia utódállamai kulturális örökségeinek részét képezheti. Nem szabad elfelejteni, hogy a hajó több ezer besszarábiai németet telepített át a Harmadik birodalomban. Továbbá ne feledjük, hogy a hajónak sokáig Andrásovits Nándor volt a kapitánya, akinek életét és a Dunai Exodusban játszott szerepét a világ számos nagy múzeumában bemutatták.

3. Amennyiben a hajótest valóban menthetetlen, el lehet gondolkodni a D verzión, az elbontás utáni újraépítésen. Bár feltehetőleg ez e legprofitálóbba megoldás, de számos ellenérv fogalmazódik meg bennünk, mint például:

- Kezdetben a legnagyobb költségű beruházást igényli.
- A hajó történelmi folytonossága megszakad.
- Szűkebb társadalmi réteget tud maga mögé felsorakoztatni.
- Pályázati lehetőségek limitáltabbak. Valószínűleg a beépítendő védett elemek kis száma miatt nem indulhat műemlékeknek kiírt pályázaton. Kereskedelmi

szálláshelyekre vonatkozó pályázatoknál pedig a magas szállás/bekerülési ár miatt kerül hátrányba. Ilyen verzióval a hajó még nem nyert sikeres pályázatot.

- Ugyanakkor azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy védett kulturális javaknál a KÖH-nek mindig elővásárlási joga van. Így a műemléki elemek megszerzése nem is garantálható.
- Amennyiben a levédett elemeket sikerül is megszerezni és beépíteni, a hajó csak korlátozottan használható, mert a beépített műemlékek kivételét a 2001. évi LXIV. törvény (*a kulturális örökség védelméről*) 55. § szigorúan szabályozza.¹³

Budapest 2012. május 2.

Sármási Zoltán

(alapító tag)

Szőke Tisza gőzös kedvelői
facebook csoport

Balló Tibor

(alapító tag)

Szőke Tisza (a Szőke Hölgy)
facebook közösség

Kárpáti Zoltán

(alapító tag)

Mentsük meg a Szőke Tiszát
facebook közösség

¹³ http://79.120.192.58/cgi_bin/njt_doc.exe?docid=57089.82605