



**KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELMI HIVATAL**

**MŰTÁRGYFELÜGYELETI IRODA**

1014 Budapest, Szentháromság tér 6. III. em.

Levélcím: 1535 Budapest I., Pf.: 721

Tel.: +36-1-224-5515; fax: +36-1-225-4985

e-mail: [mutargy@koh.hu](mailto:mutargy@koh.hu)

<http://www.koh.hu/>

Ügyiratszám: 401/148-37/2012

Ügyintéző: Opra Zsuzsanna

Tel: 225-4980

E-mail: [zsuzsanna.opra@koh.hu](mailto:zsuzsanna.opra@koh.hu)

Tárgy: védetté nyilvánítás

## HATÁROZAT

Az alább megnevezett műszaki és közlekedéstörténeti emlék felsorolt részeit

**védetté tárgyegyüttessé nyilvánítom.**

A védetté nyilvánított tárgyegyüttes leírása:

*SZŐKE TISZA II.” gőzüzemű oldalkerekes személyhajó (Ganz és Tsa. Villamossági-, Gép-, Waggon-, és Hajógyár, Újpest, 1917) (nyilvántartási szám: U-10248)(őrzési hely: Tápé öböl Tisza-folyó177+000fkm, jobb part) alább felsorolt műszaki elemei:*

- árbocrúd, árboctalp
- kéménybillentő mechanika
- horgonycsörlő
- szellőző kürtő
- 3 hengeres expanziós gőzgép,(háromhengeres Compound gőzgép) /dugattyú, henger, rúd, hajtórúd/
- kormánymű-kormányrendszer
- kormánylapát
- gőz-segédkormány
- lapátkerék-tengely és tengelycsapágyazás
- a gép gyártmánytáblája

A védetté nyilvánított tárgyegyüttes tulajdonosa:

A védetté nyilvánított tárgyegyüttes őrzési helye:

Szeged, Tápé öböl Tisza-folyó177+000fkm, jobb part

A védetté nyilvánított tárgyegyüttest az örökségvédelmi bírság megállapításának szempontjából a IV. kategóriába sorolom.

- A védetté nyilvánított tárgye gyüttes elhelyezésével, őrzésével és kezelésével kapcsolatban a következő feltételeket írom elő:
- A védetté nyilvánított tárgye gyüttes tulajdonosa (birtokosa) köteles a javakat épségben fenntartani, őrzésükről, szakszerű kezelésükről és megóvásükről gondoskodni.
- A védetté nyilvánított tárgye gyüttes tulajdonjogát csak írásbeli szerződés alapján lehet átruházni.
- A védetté nyilvánított tárgye gyüttesel kapcsolatos – a védetté nyilvánító határozatban szereplő – adatokban bekövetkezett változásokat a tulajdonos (birtokos) haladéktalanul, de legkésőbb a tudomására jutástól számított 8 napon belül köteles bejelenteni hatóságomnál. A védetté nyilvánított tárgye gyüttes tulajdonjogát érintő körülményekről (zálogszerződés, öröklési szerződés stb.) hatóságomat értesíteni kell.
- Ellenérték mellett történő tulajdonátruházás esetén az államot elővásárlási jog illeti meg, amely jogát a Hivatalon keresztül gyakorolja.
- A védetté nyilvánított tárgye gyütteshez tartozó tárgy elidegenítése vagy őrzési helyének 90 napot meghaladó megváltoztatása csak hatóságom előzetes hozzájárulása alapján lehetséges.
- A védetté nyilvánított tárgye gyütteshez tartozó tárgyon megóvási (konzerválási), restaurálási és átalakítási munkálatok csak hatóságom előzetes engedélyével végezhetők.
- A védetté nyilvánított tárgye gyütteshez tartozó tárgyat csak hatóságom engedélyével lehet az ország területéről kivinni.
- A védetté nyilvánított tárgye gyüttest, illetőleg a védetté nyilvánító határozatban foglaltak betartását hatóságom a tárgy(ak) őrzési helyén jogosult ellenőrizni.

E határozat ellen a kézhezvételtől számított 15 napon belül a Hivatal elnökéhez címzett és hatóságomnál benyújtandó 5.000,- Ft (azaz Ötezer forint) illetékbélyeggel ellátott fellebbezéssel lehet élni.

## INDOKOLÁS

Hatóságomhoz a fenti kulturális tárgy vonatkozásában 2011. november 17. napján védési javaslat érkezett. Annak megállapítása érdekében, hogy a védelemre javasolt kulturális tárgy a kulturális örökség pótolhatatlan és kiemelkedő jelentőségű elemének minősül-e, a védetté nyilvánítási eljárást a *kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény* (a továbbiakban: Kötv.) 48. § (1) bekezdése alapján hivatalból, 2012. február 20. napján, 401/148/5/2012 számú végzésemmel megindítottam. Hatóságom 2012. március 6-án kelt 401/148-6/2012 számú végzésével a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumot rendelte ki szakértőnek. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 2012. május 30-án kelt és hatóságomhoz 2012. május 4-én érkezett szakvéleménye szerint a hajó *„1917-ben épült Újpesten, a Ganz-Danubius gyártelepén a Magyar Folyam Tengerhajózási Rt. részére IV. Károly néven testvérével, a Zita Királyné-val együtt a Széchenyi István típus tervei alapján, mint a legnagyobb magyar folyami „termes-gőzösök”. Az ún. termes gőzösök a fellendülő hazai hajógyártás terméklistáján szereplő különleges luxus-személyszállító gőzhajók voltak, amelyek a XX. század első évtizedeiben a tehetősebbek hosszú távú utazásait szolgálták. A többi korabeli széntüzelésű hajó közül kitűntek tisztaságukkal, tágas tereikkel, a közönség kényelmét szolgáló fényes társalgóikkal, éttermeikkel, sétatfedélzeteikkel és viszonylag nagy sebességükkel. (Különösen szembeötlő volt a különbség az éjjel induló, másnap hajnalban érkező, minden kikötőben megálló rövidjáratú ún. „kofahajókkal” szemben, amelyeken sokszor még kabinok sem voltak, hisz a piaci árusok nem hagyták magukra fedélzeten szállított portékáikat.) Belső terület izléses anyagválasztás, gondos iparművészeti kidolgozás, egyedi fém-, fa-, kárpitos- és üveges munkák felhasználása jellemezte. Két karos díszlépcsőjük és dús faragott díszítő elemeik 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 váltak. Esztétikai értékeiket még a korabeli szaklapok is méltatták, amit az alábbi, a Magyar Iparművészet folyóiratban „Hajóépítés és iparművészet” címmel megjelent cikk is igazol: „Többször volt már e folyóiratban arról szó, hogy a nagy német közlekedő vállalatok, élükön a tengerhajózási társulatokkal, milyen hatalmas segítői az iparművészetnek s mennyi megbízást adnak belső berendezőknek. Örömmel látjuk most, hogy az első lépést ilyen irányban minálunk is megtették már. A Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társaság nagy luxushajói, köztük a most elkészült IV. Károly király hajó már jelentékeny eltérést mutatnak a régebben megszokott aranyos-rokokó- és kárpitos- drapéria- ízléstelenségektől. A technikai egyszerűség, a jó elrendezés, a nemes anyagok konstruktív összekötése uralják e hajók éttermeit, szalonjait és fülkéit. Ott persze még nem tartunk, hogy a hajóépítő Ganz- Danubius-gyár ne mérnökökkel, hanem jeles iparművészekkel terveztesse a hajók berendezését, mint ahogy azt a németek s újabban az osztrákok cselekszik. De hihetőleg ennek az ideje is el fog következni és hajóinkon nemcsak célszerűségről és kényelemről lehet majd beszélni, hanem színek összehangolásáról, melegségről és az ízlésnek raffinementjéről is.”

1918-ban megkapta a párját is, amit IV. Károly feleségéről, Zita királynéről neveztek el. Paraméterei megegyeztek a testvérhajójával.

1919-ben IV. Károly-ról Sas-nak nevezték át.

1930-ban ismét átkeresztelték: a Sas helyett (Szent Imre halálának 900. évfordulója alkalmából a Szent Imre nevet kapta.

1938-ban a hajó részt vett az állami reprezentációban: a május 25-én ünnepélyes külsőségek közepette Budapesten megnyílt Eucharisztikus Világkongresszus egyik rendezvényhajója volt.

1938. október 9-13. között a Szent Imre volt a Felvidék déli sávjának visszacsatolásáról szóló magyar-csehszlovák tárgyalásokról tudósító újságírók bázishajója.

1941. április 13-án katonai szolgálatra adták át (parancsnok: Cornides Béla hkpt.). A MFTR 660-al a Tabánban állt. Április 14-18. között parancsra várt, majd 19-én — miután a hajóra nem volt szükség — polgári rendeltetésének visszaadták.

1944-ben a hajó testvérhajójával együtt Ausztriába került, és csak a második világháború után, 1947-ben érkezett vissza Magyarországra. Mivel az akkori rendszerben elképzelhetetlen volt, hogy egy hajó egy szent nevét viselje, újabb névváltozás következett:

1950-ben Felszabadulás névre keresztelték. (Testvére a Szent István megtarthatta nevét).

1958-ban felújították, és turistahajóként való üzemeltetése érdekében kissé átalakították. Eredeti állapotára jellemző volt, hogy gépháza előtti orr-részben négy-, a gépház mögött pedig három fedélzettel rendelkezett. Az orr-részben kialakított matrózszállások teljes egészében a fedélzet szintje alatt kaptak helyet, a tatban kialakított utas kabinok viszont csak felerészben (ablakaik a fedélzet fölött nyíltak a szabadba). Az orr-részben az utas kiszolgáló és a személyzeti/navigációs funkciók vegyesen kaptak helyet, a tat helyiségei pedig teljes egészében az utasokat szolgálták ki. Míg az orrfelépítmény tetején a kormányállás, addig a tatfelépítmény tetején a dohányzó kapott helyet, mögötte a hátsó árboccal. A tat és az orr felépítményei között csak a fő fedélzeten és a lapátkerékdob feletti fedélzeten volt folyamatos az összeköttetés, ennél feljebb már nem. A parancsnoki hid és a tat közötti kapcsolatot eredetileg csak egy, a kémények menetirány szerinti jobb oldalán vezetett futóhid jelentette. Ezt elsősorban nem az utasok, hanem a személyzet használhatta. A két lapátkerékdob felett azonban kialakítottak egy-egy, az utasok számára létrehozott kilátóhelyet, erkélyt, amelyet a hátsó felépítmény felől, a dohányzó elülső végétől induló lépcsőkön lehetett megközelíteni. Az orr-részben a fő fedélzetről felfelé — az orrfelépítmény tetején kialakított kilátófedélzetre — vezető lépcsőket az orrfelépítmény két oldalán egy-egy „oldalzseb”-be rejtve, csigalépcsőszerűen képezték ki.

A felújítást követően a tatfelépítmény tetején kialakított dohányzót mind az orr mind a tat irányába meghosszabbították (az orr felé 3-, a tat felé 2 nyílásköznyi hosszúságban). Egyidejűleg a hátsóárbcot megszüntették. Felszámolták a tat és az orr felépítményei közötti összeköttetést biztosító futóhidat is, s a helyén (a kémények mindkét oldalán) egy-egy, hat nyílásköz hosszúságú

helyiséget alakítottak ki. A két lapátkerékdob feletti kilátóhelyet, erkélyt megszüntették. A lapátkerékdob tetejére ettől kezdve csak a személyzet mehetett ki, akik innen érhatték el a parancsnoki hídra felvezető lépcsőket. Az orr-részben a fő fedélzetről felfelé (az orr-felépítmény tetején kialakított kilátófedélzetre) vezető lépcsőket az orrfelépítmény két oldalába mélyített „oldalzseb”-ek felszámolásával a felépítményen kívülre helyezték, és a csigalépcsőket kiegyenesítették. Ezen túlmenően a hajótestet is megváltoztatták: stabilitási okokból a lapátkerekek elé és mögé oldalanként egy-egy vendégtestet építettek, egyfajta tartályt, amelybe pakurát tároltak.

1975-ben került sor a hajó utolsó sólyázására Újpesten. (...)

1976-ban kivonták a rendszeres személyforgalomból. Állóhajó céljára átépítették, lapátkerekeit kiszereztek, az üres (alulról egy deszkapadlóval lezárt) lapátkerékdobban raktárhelyiséget alakítottak ki.

1979-ben a MAHART átadta Szeged városának, és elhagyva Felszabadulás nevet, és Szőke Tisza II. -re keresztelték. 20 évet töltött a város tulajdonában. (...) Az akkori kevés átalakításon kívül a víz alatti részek átvizsgálására, a szükséges megerősítések és cserék végrehajtására sem a városba vontatáskor és később sem került sor. A hajónak ettől kezdve csak a vízszint feletti részeit „javították”. A legszembetűnőbb változás a tatfelépítményen a dohányzó mögötti szabad fedélzetrész felett az eredetileg mobil vázra kifeszített árnyékoló ponyva állandósítása volt, egy az eredetitől gyökeresen elütő alakú és rögzítésű állandó vas vázrendszer felállításával.

1980-ban étterem-hajó funkciót kapott, majd az 1980-as évek végétől diszkó-hajó lett. A kilencvenes évek második felétől kezdve belső tereit már nem látogathatták: csak a hajó orra elé kötött strand üzemelt.

1988-ban az akkori bérlő vasbetonnal öntötte ki az alját, aminek szakszerűségéről már akkor megoszlottak a vélemények.

1999-ben Szeged városi közgyűlés elhatározta, hogy véglegesen dönt 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.

1999-től új tulajdonosa a (...). A Szegeden töltött 20 év alatt a város semmilyen érdemi állagmegóvási munkát nem végzett a hajón, annak ellenére, hogy Tápén van hajógyár, amely a szükséges javításokat elvégezhetné volna. 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 elhasználódott festékrétegeket lekaparta volna. Ennek következtében az új festés is hamar lepergett (az alatta lévő elöregedett réteggel együtt). Lényegében a festés költségén kívül a hajóra soha, semmilyen összeget nem áldoztak. Ahol szivárgást észleltek ott a lemezcseré helyett betonos tömitést alkalmaztak. A korrózió tehát akadálytalanul folytatódott, és a hajó állagromlása felgyorsult.

(...)

A Szőke Tisza II. rendkívül rossz állapotban, gyakorlatilag roncsként, előre és oldalra billenve nyugszik a tápéi öbölben. Elöl az orrfedélzetének szintjéig el van merülve. Fedélzeti szerelvényei hiányoznak, korlátja hiányos, használhatatlan. A fedélzetének padlózata oly mértékben romlott, hogy a rajta való közlekedés veszélyes: bármikor beszakadhat. A parancsnoki hídról minden szerelvényt elloptak. Belső faburkolata teljesen tönkrement, szétázott. Bár a kéménymozgató mechanizmus még megvan, de kéményei bármikor ledőlhetnek, mert tövüknél a korrózió már teljesen átvágta lemezanyagukat. Gépháza teljesen víz alatt van; állítólag minden mozdítható részt az elmúlt években elloptak róla. Hiányzanak a hajó lapátkerekei, ami a hajó meghajtó berendezésének elengedhetetlen része. A hajdan elegáns belső faburkolatai részben víz alatt vannak, de a megmaradt (intarziás) rész is teljesen tönkrement. A szalonok parkettája

használhatatlan. Még megtalálható a kormányrásegítő gép, és a hajó árboca. Számos alkatrészt azonban nem lehet azonosítani, mert vagy eltűnt már a hajóról, vagy jelenleg a víz alatt van.

Véleményünk szerint a Szőke Tisza II. nem alkalmas a teljes körű védetté nyilvánításra, mert

- a hajó tulajdonosainak gondatlansága következtében teljesen leromlott, jelen állapotában kulturális örökségi értéket nem képvisel;

- a pusztulás olyan mérvű, hogy még egy jelenleg lefolytatott állagmegóvás sem hozhatná olyan állapotba, ami egy védett kulturális értéktől elvárható lenne;

- semmiféle kilátás sincs arra nézve, hogy valaki vagy valamilyen szervezet elvégezné felújítását és biztosítaná tárolásának vagy hasznosításának feltételeit;

- jelenleg nincs olyan személy, aki vállalná a hajó őrzését és elvégezné egy kulturális örökségi védelem alatt álló tárgyra nézve elvárható fenntartási munkákat;

- nincs aki örökségvédelmi bírságolás terhe mellett vállalná felügyeletét.

(...) a SZŐKE TISZAII.-, IV. KÁROLY típusú gőzüzemű oldalkerekes személyhajó részleges védetté nyilvánítását javasoljuk, mert a hajó egyes részei egyediségükből eredően kulturális értéket képvisel.

(...)

Védetté javasolt elemek: árbocrúd, árboctalp; kéménybillentő mechanika; horgonycsörlő; szellőző kürtő; 3 hengeres expanziós gőzgép, (háromhengeres Compound gőzgép) /dugattyú, henger, rúd, hajtórúd/; kormánymű-kormányrendszer; kormánylapát; gőz-segédkormány; lapátkerék-tengely és tengelycsapágyazás; a gép gyártmánytáblája.

(...)

A menthetetlen értékeket teljes körűen dokumentálásra javasolt (hogy ha kell, lehetséges legyen újraalkotni őket)."

A műszaki és közlekedéstörténeti emlék védésének kérdését 2012. június 6-án napirendre tűzte a Hivatal eljárására vonatkozó szabályokról szóló 10/2006. (V.9.) NKÖM rendelet 2. § (5) bekezdése alapján létrehozott Kulturális Javak Bizottsága tanácsadó testület is.

A Bizottság „SZŐKE TISZA II.” IV. Károly típusú gőzüzemű oldalkerekes személyhajót, a szakvéleményt figyelembe véve, a hajó rendkívül rossz állapota miatt nem tekinti alkalmasnak a teljes körű védetté nyilvánításra, ezért azt egyhangú szavazattal nem támogatja. Azonban a hajó egyes műszaki elemeinek az egyediségére tekintettel, a szakvéleményben védetté javasolt elemeket a magyar közlekedés- és hajózástörténet kiemelkedő jelentőségű és pótolhatatlan műszaki emlékeinek tartja, ezért a hajó következő elemeinek védetté nyilvánítását egyhangú állásfoglalással támogatja: árbocrúd, árboctalp, kéménybillentő mechanika, horgonycsörlő, szellőző kürtő, 3 hengeres expanziós gőzgép (háromhengeres Compound gőzgép – dugattyú, henger, rúd, hajtórúd), kormánymű-kormányrendszer, kormánylapát, gőz-segédkormány, lapátkerék-tengely és tengelycsapágyazás, a gép gyártmánytáblája.

Az eljárás során beszerzett szakértői vélemény és állásfoglalás alapján megállapítottam, hogy a rendelkező részben meghatározott tárgyegyüttes a kulturális örökség kiemelkedő jelentőségű, pótolhatatlan eleme, ezért a Kötv. 47. § (1) bekezdése, és a kulturális örökség védetté nyilvánításának részletes szabályairól szóló 3/2002. (II.15.) NKÖM rendelet 6-9. §-ai alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Kikötéseimet a Kötv. 51. és 52. §-a, valamint az 55. § (1) bekezdése és a 63. § (2) bekezdés i) pontja alapján tettem.

Határozatom a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 71. § (1) bekezdésén és a 72.§ (1) bekezdésén alapul.


Hatáskörömet és illetékességemet a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalról, a kulturális örökségvédelmi szakigazgatási szervekről, és eljárásaikra vonatkozó általános szabályokról szóló

324/2010. (XII. 27.) Korm. rendelet 1. §. (4) bekezdése, valamint 4. § (1) bekezdése állapítja meg.

A jogorvoslati lehetőséget a Ket. 98. § (1) bekezdés és a 99. § (1) bekezdésre tekintettel biztosítottam. Az illeték mértékét az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. évi törvény 29. § (2) bekezdése alapján állapítottam meg.

Budapest, 2012. augusztus 17.



  
Dr. Buzinkay Péter  
irodavezető

Jogerős 2012. 08. 19. -n

PH. 

A határozatot kapják:

- 1.
3. KÖH, Nyilvántartási Iroda
4. Irattár

Jogerő után értesül:

1. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.