



A „KOSSUTH” GŐZÖS RÖVID TÖRTÉNETE

**Megemlékezés egy magyar gőzhajó centenáriumán
2013. április 07.**

Összeállította: Dr. Balogh Tamás © 2013.
TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület



KOSSUTH 100

Napjainkban – akár csak a közelmúltban és a közeljövőben – sorra ünnepeljük a hazai hajóépítő- és hajógép ipar hajdan nagyszerű teljesítőképességének emlékét őrző hajók századik születésnapját. 2012. augusztus 28-29-én budapesti szülőhelyére érkezett az osztrák SCHÖNBRUNN lapátkerekes gőzhajó, 2017-ben pedig a SZŐKE TISZA (ex-IV. KÁROLY) építésének centenáriuma emlékezünk. Azonban 2013 sem marad ünnep nélkül, hiszen idén 100 esztendő a KOSSUTH (ex-FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG) lapátkerekes gőzhajó.

A KOSSUTH kiemelkedő muzeális értékkel bír, hiszen mára ez az egyetlen –az eredeti állapotot többé-kevésbé felidéző formában fennmaradt – személyszállító termeszőzös Magyarországon! A hajó rövid történetét az alábbiakban foglaljuk össze.

Műszaki adatok:

Épült: 1913, Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár RT., Budapest/Újpest, HU

Legnagyobb hossz: 61,80 m

Hossz a függélyek között: 60,00 m

Legnagyobb szélesség: 15,80 m

Szélesség a főbordán: 8,00 m

Fixpont magasság: 6,90 m

Oldalmagasság: 2,50 m

Legnagyobb merülés: 1,30 m

Főgép teljesítmény: 580 LE

Átépitve 1953, MAHART Újpesti Hajójavító, Budapest/Újpest, HU

Legnagyobb hossz: 62,72 m

Hossz a függélyek között: 60,09 m

Legnagyobb szélesség: 15,72 m

Szélesség a főbordán: 8,02 m

Fixpont magasság: 7,12 m

Oldalmagasság: 2,49 m

Legnagyobb merülés: 1,66 m

Főgép teljesítmény: 580 LE

Rövid kronológia:

1913-FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG, MFTR.

1919-RIGÓ, MFTR, Budapest, HU

1930-LEÁNYFALU, MFTR, Budapest, HU

1944 végén Ausztriában volt, hazatért 1946. december 15-én.

1947-LEÁNYFALU, MESZHART, Budapest, HU

1953-az újpesti Hajóműhely átépítette,

1955-KOSSUTH, MAHART, Budapest, HU

1978-ban leállítva. A hajót a Ganz Danubius Hajó- és Darugyár Óbudai Gyáregységében felújították.

1984-KOSSUTH, az Államkincsár tulajdonában álló hajó kezelőjea Közlekedési Múzeum,

1985-től a pesti dunaparton kikötve áll, mint múzeum- és étteremhajó,

2005-KOSSUTH, az oltán Alapítvány üzemeltetésébe kerül a hajó.

I. A hajó születése:

1835-ben vette kezdetét az iparszerű hajógyártás Magyarországon, amikor Széchenyi István gróf javaslatára az osztrák Dunagőzhajózási Társaság (DGT) Óbudán építette fel korszerű hajógyárát.

1858-tól ugyan már magyar hajózási vállalatok is alakultak, többségük azonban elbukott a masszív kormánytámogatást élvező DGT-vel folytatott egyenlőtlen versenyben, amely még a magyar lobogó használatától és a budapesti iroda megnyitásától is elzárkózott, ezért hamar az osztrák önkény jelképévé vált. Mivel hajójáratai gyakran zsúfoltak, nemritkán pedig (ahol például a Magyar Államvasutak – a MÁV – vonataihoz kellett volna csatlakozást biztosítaniuk) még pontatlanok is voltak, nyilvánvalóvá vált, hogy alternatív megoldásra van szükség.

1888-tól ezért a MÁV saját hajózási üzletágot hozott létre és a vasútvonalak végállomásaitól az annak részére vásárolt hajókkal látta el a személyszállítás feladatát az Al-Dunán, a Dráván, a Száván és a Tiszán, amíg a Kormány saját állami hajózási vállalat megalakításáról nem döntött.

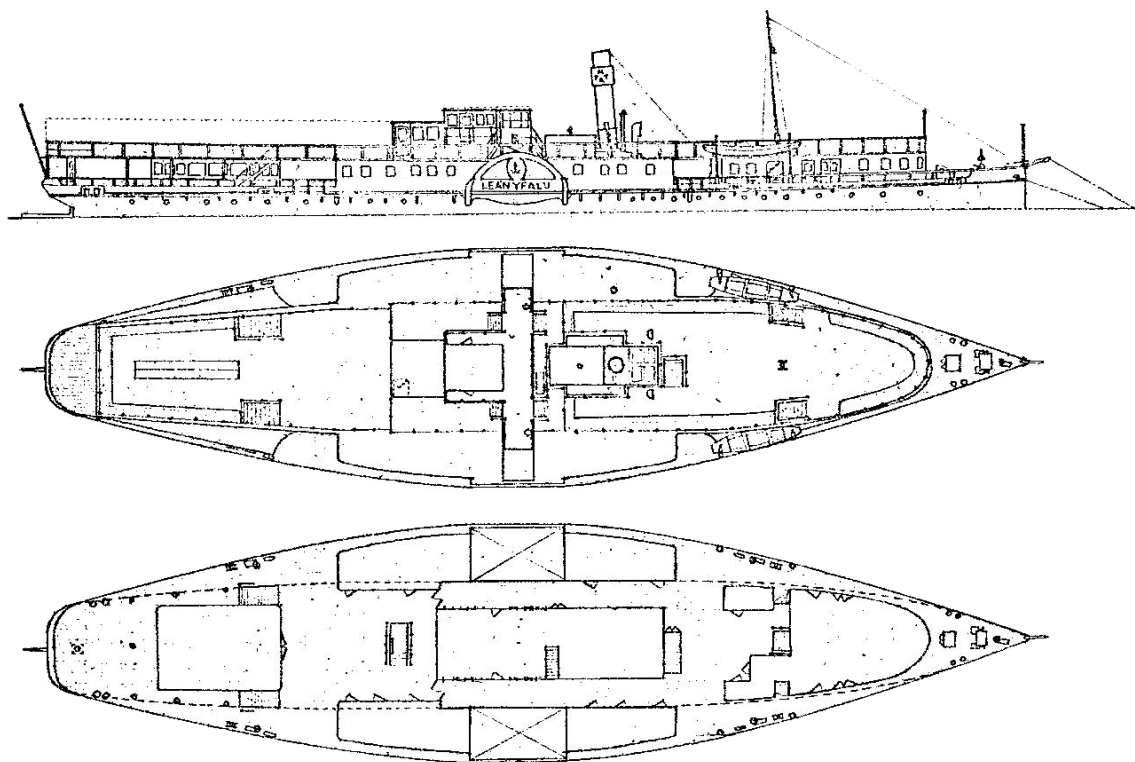
1895-ben állami támogatással megalakult a Magyar Királyi Folyam-tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR), amely a MÁV hajózási üzletága átvételével képes volt dacolni a DGT erőfölényével. Olyannyira, hogy csakhamar felosztották egymás között a teherszállítási piacot. A személyszállítást azonban nem szabályozták, így természetesen gyorsan megindult a harc az utasokért és a megrendelésekért. Ehhez természetesen új hajókra volt szükség...

1896-ban a MFTR ezért az újpesti Schoenichen-Hartmann-féle Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyártól megrendelte a távolsági személyszállítás lebonyolítására – az osztrák természetesök terveinek továbbfejlesztésével létrehozott – SZÉCHENYI típust (SZÉCHENYI ISTVÁN, DEÁK FERENC, FERENC JÓZSEF, ERZSÉBET KIRÁLYNÉ), míg a rövid távú személy- és áruszállítás feladatainak ellátására a MÁV hajózástól átvett járműveket használták, amíg csak el nem avultak.

1913-ban a MÁV-tól és a tönkre ment kisebb társaságoktól átvett hajók természetes avulása és DGT-vel folytatott harc miatt azonban ismét új hajókra lett szükség. Az újonnan gyártott típus első egysége a FERENCZ FERDINÁND FŐHERCEG (a mai KOSSUTH MÚZEUMHAJÓ) volt, amelyet további három testvérhajó követett (a világháború végéig az utolsó két egységnek csak a hajóteste készült el, befejezésükre és felszerelésükre csak a húszas években került sor): a JÓZSEF FŐHERCEG, a JENŐ FŐHERCEG (a későbbi SZENT LÁSZLÓ, majd PETŐFI), amely ma leégett állapotban a neszélyi hajóskanzenben áll, és az OTTÓ FŐHERCEG (a későbbi SZENT GELLÉRT, majd TÁNCICS), amely SZŐKE TISZA néven Szegedre került, ahol 1978-ban lebontották).

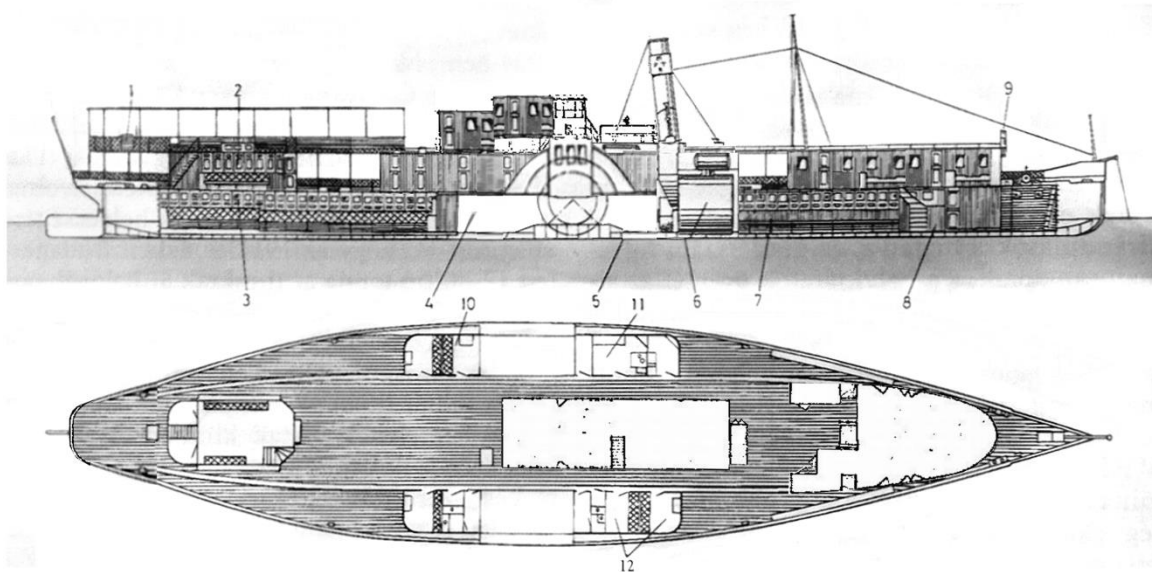
A hajó a Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár RT Újpesti telephelyén készült 1913-ban. Hossza 61,80 m szélessége 15,80 m, legnagyobb merülése 1,30 m, fixpont-magassága 6,90 m, a hajó befogadó képessége 800-1 200 fő. A hajó meghajtását egy 580 lóerős, kéthengeres fekvő compound gőzgép szolgálta. A fedélzet és felépítmények acélvázastartószerkezetre épített vörös fenyőből készültek, az ablakkeretek pedig mahagóniból és rézből.

A hajót rövid ideig tartó és közepes távolságú utazásokra építették, ezért alig volt felépítménye: csak az első osztályú utasoknak járt egy fedélzeti szalon selyem- és kárpuzatú bútorokkal, elegáns faburkolattal a táfedélzeten. A másod- és harmadosztályú utasokat a fedélzet alatt, a hajótestben a hajó középső részét elfoglaló gépszalon, illetve a kazánház előtt és mögött kialakított közösségi termekben helyezték el. A tisztai szállásokat a lapátkerékháznak a kerékdob előtti és mögötti helyiségeiben alakították ki, a legénységi szállások pedig egészen elöl, a hajóorrban kaptak helyet. A felépítmény tetején – a kormányállás előtt és mögött – fedetlen napozó fedélzetet alakítottak ki, amelyet szép időben használhattak az utasok. Az eső és az erős napsütés ellen ponyvát feszíthettek ki ide, de szeles és hideg időben itt nem tartózkodott senki.



1. ábra: A FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG gőzhajó általános elrendezési rajza az eredeti állapot szerint

1. kormányállás; 2. I. osztályú szalon, selyemkártya bútorokkal (a szalon mérete is árulkodik arról, hogy ilyen utas nemigen akadt csekén a hajókon); 3. II. osztályú terem; 4. gépház; 5. kazán; 6. széntartó; 7. III. osztályú utasterem; 8. a légnyiség kabója; 9. az orban előtámaszerűen elhelyezett, három fehér lámpából álló jelző; 10. a kapitány kabója; 11. konyha; 12. tiszt „lakosztály”



2. ábra: A FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG hosszmetzeti rajza és fedélzeti helyiségei



3. ábra: A FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG gőzhajó modellje az eredeti állapot szerint (a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum tulajdona – megtekinthető a hajó fedélzetén)



4. ábra: A FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG gőzhajó modellje az eredeti állapot szerint (a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum tulajdona – megtekinthető a hajó fedélzetén)

II. Az első negyven év: 1913-1953

1913-as felépítését követően a FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG bekapcsolódott a dunai személyforgalomba. Míg a nagy luxus személyszállítók, a termesztők a Budapest-Bécs, vagy a Budapest-Belgrád, illetve az Al-Duna más kikötői közötti útvonalon közlekedtek, addig a „kofahajók” – mint a FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG is – piaci árusokat szállítottak a fővárosba. Két vonalon közlekedtek: a déli Kalocsáról, az északi pedig Esztergomból és Komáromból. A hajót a Budapest-Esztergom útvonalra osztották be: Hétköznap, mint kofahajó, a vidéki kistermelőket hordta fel Pestre, erre kifejezetten alkalmassá tette a nyitott felső fedélzet, ahol az árusok vigyázhattak a terményre és az eladandó jószágra (Többnyire kora este szedte fel a horgonyt, s minden útba eső kikötőnél megállt, majd másnap hajnalban ért a fővárosba). Hétvégeken pedig kirándulójaként funkcionált. Néha – amikor az alacsony vízállás nem engedte meg, hogy a mélyebb merülésű, nagy gőzhajók közlekedjenek – hosszabb utakat is teljesített.

1914-1918 közötti sorsáról mit sem tudunk. Nem tudjuk például azt sem, hogy – más hajókhoz hasonlóan – a hadsereg ezt a hajót is igénybe vette-e hadiszolgálatra.

1919-ben mindenestre – a Monarchia felbomlását és a Habsburg-ház trónfosztását követően (amikor a dinasztia tagjairól elnevezett hajók mind madárneveket kaptak) – a RIGÓ névre keresztelték. Menetrend szerinti járatait a zűrzavaros időkben is folytatta. A funkciója továbbra is kofák és kirándulók szállítása volt Esztergomba. Egyik ilyen esztergomi útján összeütközött egy cseh motoros hajóval. A fedélzet a kazán előtt a jobb oldalon súlyosan megrongálódott.

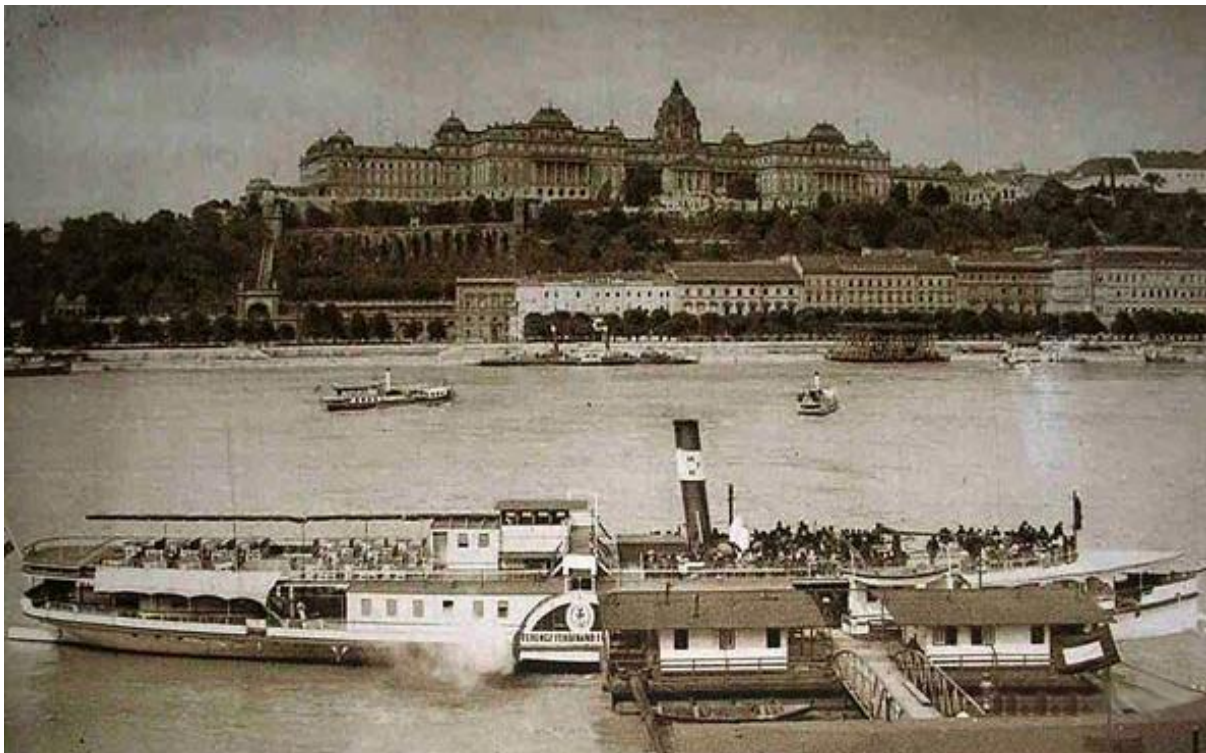
1930-ban ismét át keresztelték. Ezúttal a szokásos útvonalán fekvő népszerű üdülőhelyről, a LEÁNYFALU nevet kapta (az akkor elsüllyedt eredeti LEÁNYFALU gőzös pótlására). Szolgálatát változatlanul kofahajóként látta el. Az északiról azonban idővel a déli útvonalra vezényelték át: A harmincas évek végén már Mohácsról szállította az árusokat a nagyobb városokba, Kalocsára, Dunavecserre, Adonyba, vagy éppen Ercsibe. 1930 nyarán részt vesz a cserkészek jótékonyági táborozásában.

1933-ban ismét táborozók rendelkezésére kellett állnia: Ezúttal az olasz fasiszta ifjúsági szervezet, a Balillák 1933-as magyarországi látogatásán teljesített szolgálatot, mint rendezvényhajó.

1938-ban újabb állami reprezentáció következett: a hajó részt vett a budapesti Eucharisztikus Világkongresszuson, ahol a megnyitó-ünnepség fő attrakciója egy esti – az oltáriszentség előtt hódoló – hajó körmenet volt a Dunán. A körmenet résztvevői a Szent István Bazilikától gyalog indultak az Eötvös téri hajóállomásra, ahol a rendelkezésükre álló hajókra szálltak. A hajók a pesti Duna-ágon felfelé haladva megkerülték a Margit-szigetet, s a budai Duna-ágon tértek vissza az Eötvös térre, ahol a hajókon tartózkodó egyházi méltóságok áldást osztottak a tömegre, majd a hajók folytatták az útjukat dél felé, a Horthy Miklós (ma Petőfi-) hídig, s onnan vissza az Eötvös térre. A LEÁNYFALU a hajós körmenetben a második helyen állt (a SZENT IMRE – a későbbi SZŐKE TISZA II. – gőzös mögött). A hajó elő részén 50 harsonás állt és szerzetesnőket szállított a fedélzeten. A parton 3 000 fáklyás levante alkotott sorfalat, mögöttük tömeg kísérte a hajókat imádsággal és énekkel, a Margit-szigeten pedig fáklyás cserkészek sorfala állt. A sziget csúcsán egy hatalmas máglya égett, az egész város pedig díszkilágításban izzott.

1940-ig ezután semmi különös említés nincs a hajóról. 1940-ban azonban – 5 másik MFTR-hajóval együtt – a besszarábiai németek áttelepítését segíti a Harmadik Birodalomba (a Kilia-Zimony és a Galac-Zimony útvonalon 1 602 embert telepít át).

1941. április 5-én katonai „behívót” kap: a délvidéki hadműveletekhez akarták igénybe venni csapatszállítóként. Április 7-én azonban visszaküldték, mert katonai szolgálatra alkalmatlannak találták.



5. ábra: A FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG Pesten a világháború előtt 1914-ben.



6. ábra: A RIGÓ (ex-FERENCZ FERDINÁND FŐHERCZEG) sérülése a cseh motorossal való ütközés után 1919-ben.



7. ábra: A LEÁNYFALU (ex-RIGÓ) 1929-ben. Érdekeség, hogy a parancsnoki híd és a kormányállás kémény mögötti elhelyezése miatt a hajó kéményét nem hátrafelé, hanem előre billentették a hidak alatti áthaladás idején.



1944 végén, a második világháborúban a visszavonuló német csapatok a hajót csaknem az egész MFTR-flottával Ausztriába hurcolták. A flotta (ami megmaradt) Linzben érte meg a háború végét. Mivel a város az amerikai megszállási zónába esett, a hajók hazatértükig amerikai lobogó alatt hajóztak.

1946 decemberében az elsők között került vissza Magyarországra (a többi MFTR-gőzösnek csak 1947. május 6-án sikerült „kitörni” Linzből). Gyors karbantartás után a nemrég alakult Magyar-Szovjet Hajózási RT-nek (MESZHART.) adták át. Ennek kötelékében teljesített szolgálatot 1953-ig.



8. és 9. ábra: A LEÁNYFALU (ex-RIGÓ) 1940-ben a Római-parton (fent) és Tahitótfalun (lent).

III. Új idők: 1953-1980

1953-ban a hajó – a korszellemnek megfelelően – a KOSSUTH nevet kapta, amelyet ma is visel. Negyven éves folyamatos szolgálata után ekkor döntöttek a teljes felújításáról és az átalakításáról is. Az újpesti hajójavító üzembe vontatták, ahol teljesen átépítették: Új orrot kapott (a szinte penge-éles, elegáns függőleges orrtőkét elbontották és a kor divatja szerinti – felülnézetben lekerekített – előre dőlő orrtőkével helyettesítették).

Ezzel a hajó hossza a korábbi 61,80 m helyett 62,72 m-re változott. Ekkor kezdett kialakulni a jelenlegi felépítmény-elrendezés is, amennyiben az eredetileg a kémény mögött álló kormányállást és parancsnoki hidat a kémény elé helyezték, mögötte pedig egy hosszú – a lapátkerékház végéig tartó zárt felső felépítményt építettek. A nyitott felső fedélzetek csak a kormányállás előtt és a zárt felső felépítmény mögött maradtak meg. A gépészetet is korszerűsítették: a széntüzelésű kazánokat pakura-fűtésűekre cserélték és megfordították őket (annak érdekében, hogy a kéményt hátrébb tehesék).

1955-től a hajó a MESZHART utódként megalakult Magyar Hajózási Rt. (MAHART) tulajdona lett. Eleinte eredeti funkciójában – kofahajóként – járt a Budapest-Mohács-Budapest útvonalon. Ám a gőzhajókat a harmincas évek elejétől a belföldi közlekedésben is egyre inkább maguk mögé utasították a korszerű és gyors utazási módok, mint pl.: az autóbusz. Az ötvenes évek végére a hátrányuk nyilvánvalóvá vált...

1966-tól erre tekintettel egyre inkább, mint kirándulóhajót hasznosították a KOSSUTH-ot. A Hitleri Németországban a nemzet-szocialista propaganda részeként széles körben alkalmazott szervezett dolgozói üdültetés a Kádár-kor Magyarországon sem volt ismeretlen: a szakszervezeti beutalókkal a az állami vállalatok dolgozói pár évente két hét pihenésre kaptak lehetőséget, szinte ingyen.

A legtöbb cégnek volt legalább egy üdülője, de inkább kettő: egy valahol vízparton, egy pedig bárhol mást. S ha mégsem volt, a társvállalatok saját üdülőikben adtak módot más cégek alkalmazottainak a pihenésre, és viszont. A nagy – a SZOT által fenntartott – „pihenéskombinátókba” persze már csak a szocialista összeköttetések bonyolult és zavaros világába nyúló igazi művészet eredményeként lehetett beutalót szerezni (a 60-as évek közepén a szakszervezeti tagoknak csak alig több mint 7 %-a juthatott ilyen lehetőséghez).

A csúcs egyértelműen az üdülőhajókra szóló beutaló volt, amelyikből kétféleben részesülhetett a munkában élenjáró, a szocialista munkaerőkölcs szabályait megtartó, példamutató magatartású dolgozó: belföldiben és külföldiben. A hatnapos, a Vigadó térről induló hazai hajókirándulás Vác, Visegrád, Esztergom, Dunaújváros és Dunaföldvár megismerését tette lehetővé, az I., II., illetve III. osztályra szóló beutalótól függően 250, 200, illetve 150 forintért.

Egy aktivisták számára készült 1965-ös szakszervezeti kiadvány felhívja a beutaltak figyelmét a hajó könyvtárára és társalgóira, továbbá arra, hogy a presszóban másod-, a söntésben negyedosztályú áron vásárolhatnak kávét, italárut, süteményeket és cigarettát. Az útmutató azt is leírja, hogy külföldre három helyre indultak üdülőhajók: az Al-Dunára, Csehszlovákiába és Ausztria felé. A fedélzeten az út ideje alatt forintért előre megváltott kuponokkal lehetett fizetni, indulás előtt az utasok még a Belgrád-rakparton vámvizsgálaton estek át.

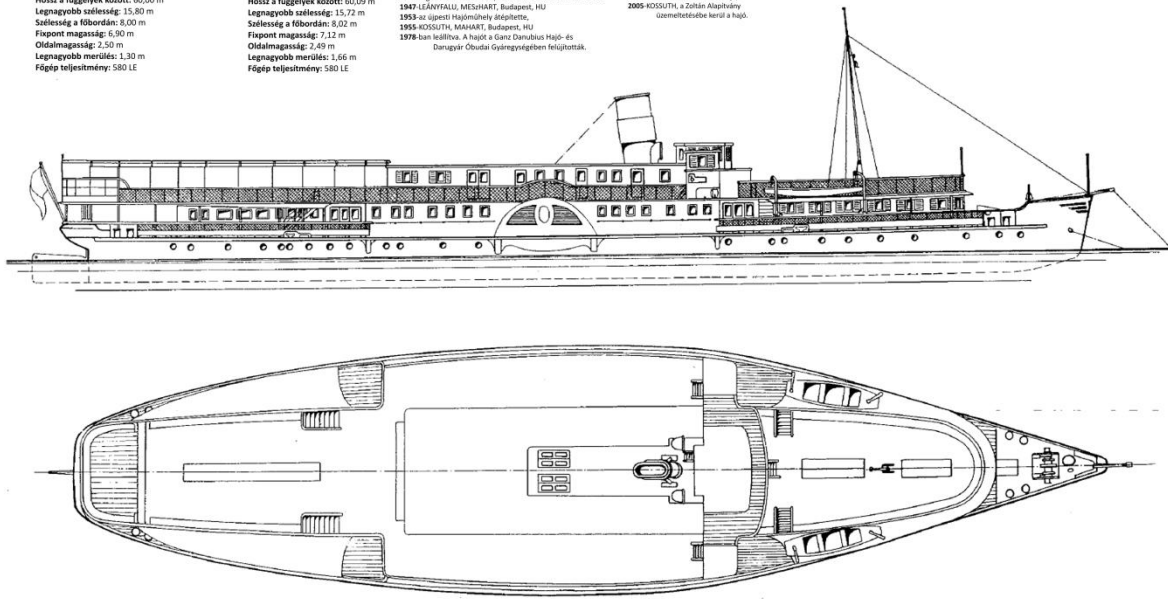
A csoporttól elkóborolni teljességgel kizárt volt (közös útlevelemmel utaztak, amelyet az idegenvezető tartott magánál). S ha valaki mégis „elveszett” volna, az rendszerint nem csehszlovák, jugoszláv vagy román vizeken történt, inkább Bécsben. Ez azonban már egy másik történet...

Épült: 1913, Ganz és Tsa. Danubius Gép- és Hajógyár Rt., Budapest/Újpest
 Legnagyobb hossz: 61,80 m
 Hossz a függőlyék között: 60,00 m
 Legnagyobb szélesség: 15,80 m
 Szélesség a főbordán: 8,00 m
 Függet magasság: 6,90 m
 Oldalmagasság: 2,50 m
 Legnagyobb merülés: 1,30 m
 Főgép teljesítmény: 580 LE

Átépítve 1953, MAHART Újpesti Hajójavító, Budapest/Újpest, HU
 Legnagyobb hossz: 62,72 m
 Hossz a függőlyék között: 60,09 m
 Legnagyobb szélesség: 15,72 m
 Szélesség a főbordán: 8,02 m
 Függet magasság: 7,12 m
 Oldalmagasság: 2,49 m
 Legnagyobb merülés: 1,66 m
 Főgép teljesítmény: 580 LE

1913-FERENCZ FERDINÁND FŐHERCEGEZ, MTR.
 1919-HUGO, MTR, Budapest, HU
 1930-LÉANYIALL, MTR, Budapest, HU
 1944 veglen Ausztriában volt, hazatért 1946. december 15-én.
 1947-LEÁNYIALL, MESHART, Budapest, HU
 1953 az újpesti Hajójavító átkapta.
 1955-KOSSUTH, MAHART, Budapest, HU
 1978-ban szétbontás. A hajót a Ganz Danubius Hajó- és Darugyár Óbudai Gyógygyéjében felújították.

1984-KOSSUTH, az Államkincstár tulajdonában
 1985-itt a pesti Államkincstár Kézlekedési Múzeum.
 2005-KOSSUTH, a Zoltán Alapítvány kezeltetésébe került a hajó.



10. ábra: A KOSSUTH jellegrajza az 1953. évi átalakítás után



11. ábra: A KOSSUTH gőzös új megjelenése (Némethy Georgina festménye)





12., 13., 14., 15. és 16. ábra: A KOSSUTH gőzös Budapesten (az előző oldalon) és Ordason, ahol hagyományos piacozók várnak a dunai vízi szállításra (fent) és rakodnak a gőzösré (lent).









21. ábra: A KOSSUTH gőzös a Lánchíd pesti hídfőjénél (az előző képen még a DUNAGYÖNGYE, ex-DEÁK FERENCZ társaságában)

1976-ban a hajó rendszeres aktív szolgálata véget ért: kivonták a forgalomból, s a Folyamhajózási Üzemigazgatóság lakó-, illetve étkezőhajójaként üzemeltették Újpesten. A hetvenes évek vége a nagy hajóselejtezések időszaka Magyarországon: 1978-ban a SZŐKE TISZA (ex-OTTÓ FŐHERCZEG), a testvérhajó, 1979-ben pedig a DUNAGYÖNGYE (ex-DEÁK FERENCZ) esett áldozatul a bontóknak. Dr. Molnár György, a Közlekedési Múzeum Hajózási Osztályának vezetője és Ráday Mihály hívta fel a figyelmet rá, aminek az lett a vége, hogy Urbán Lajos, az akkori közlekedési miniszter közbenjárt a MAHART-nál, hogy ne selejtezzék le.



22. ábra: A Közlekedési Múzeum népszerűsítő kiadványa a csaknem 70 éves hajómatuzsálemről (Dr. Molnár György írása)

IV. A múzeumhajó: 1980-2000

1980-ban első ízben létesült hajózási kiállítás a hajó fedélzetén, újabb négy év múlva pedig a Közlekedési Múzeum vette állományba, s ezzel műemlékvédelmi státuszt kapott.

1984-ben a Ganz Danubius Hajó- és Darugár Óbudai Gyáregységében megkezdődött a hajó felújítása és múzeumhajóvá történő átalakítása. Ez lényegében állagmegóvást jelentett, a hajó külsején ugyanis nem változtattak: sem az eredeti 1913-as, sem bármely másik korábbi állapotot nem állították helyre.

1986 októberében adták át a Lánchíd pesti hídfőjénél horgonyzó gőzöst a közönségnek.

1986-1995 között mindenesetre elég viharosan alakult a múzeumhajó sorsa. A Közlekedési Múzeum szakmai felügyelete alá tartozó hajót akkoriban egy vendéglős üzemeltette, aki permanens szereptévesztésben lévén folyamatosan úgy viselkedett, mintha tulajdonos, nem pedig bérlő lenne. Ezt jól illusztrálják az alábbi esetek:

- A múzeum munkatársainak öltre menő csatát kellett vívni a bérlővel már azért is, hogy a múzeumhajóra felkerülhessen egyáltalán a „múzeum” felirat (az üzemeltető szerint ugyanis a "muzeális jelleg" riasztotta a vendéglőst).
- Máskor a bérlő a felhalmozott tartozásai fejében egyszerűen zálogba adta a hajót a hitelezőinek, ami a tulajdonos Közlekedési Múzeum számára csak a bírósági eljárásból derült ki, amikor a hitelező jelentkezett érte.

Bár a vendéglőstől végül per útján megszabadultak, ezek az esetek félreérthetetlen egyértelműséggel tárták fel a magyarországi kulturális örökségvédelem legalapvetőbb problémáját: a „pénz beszél” elvének farkastörvényét, tudniillik. Az üzemeltetők ugyanis a piacra lépés kockázata mellett eleinte még a hajó felújításával, állagmegóvásával együtt járó anyagi/finanszírozási kockázatot sem akarták vállalni (ami a hajó muzeális jellege miatt eleve nagyobb), ha pedig mégis vállalták, akkor feljogosítva érezték magukat arra, hogy tulajdonosként viselkedjenek, és kényük-kedvük szerint rendelkezzenek a hajóval.

Így aztán a beavatkozásoknak köszönhetően sok történelmi hajó tényleg megmenekül ugyan a legrosszabbtól, de a ráfordítások nem megfelelő felhasználása miatt sokszor még az a pénz is rosszul hasznosult, amit kiadtak egy-egy beruházás megvalósítására (abban az értelemben, hogy abból az összegből a szakmai szempontokat jobban szem előtt tartó, megfelelőbb kivitelezésére is lehetőség nyílt volna). Mindez annak fényében különösen fájdalmas, hogy egy-egy szakmailag helyes döntés meghozatala sokszor nem is pénz kérdése! Csak jó szándék, valódi úszószert és talán egy kis empátia, meg szemernyi tehetség és jó ízlés kellene hozzá!

1995-ben versenyfelhívást tettek közzé, hogy új, immár megbízhatóbb bérlőt találjanak. A felhívásra mindössze ketten jelentkeztek. Bankgaranciát csak a Dési Péter által irányított Kossuth Múzeumhajó Kft. tudott felmutatni, így 5 + 10 évre szóló szerződést köthetett a múzeummal. Az új üzemeltető feladata a megfelelő engedélyek beszerzése mellett a hajó őrzése és rendszeres karbantartása volt, valamint a megfelelő albérlő kiválasztása.

Dési ideális üzemeltetőnek bizonyult, "*eredményes és színvonalas*" munkáját a múzeum emlékéremmel jutalmazta. A szerződés 2010-ig szóló meghosszabbításának feltétele viszont az immár elkerülhetetlen nagyjavítás elvégzése volt. Ez pedig már azért is hatalmas munka, mert – ahogy egy 1999-es Közlekedési Múzeumi levélben áll – "*csak a fenéklemezek cseréjének költsége elérheti a 25 millió forintot*".

V. Felújítás és átalakítás: 2000-2008

2000-2003 között végül közel negyvenmillió forintot költöttek a felújításra. A nagyjavításra szégyenszemre a révkomáromi hajógyárban, Szlovákiában került sor (az 1984-es felújítást végző Ganz Danubius Hajó- és Darugyár Óbudai és Újpesti Gyáregységét ugyanis azóta, az értékes belváros-közei telephelyeiket érintő telekspekuláció keretében csődbe vitték és – a teljes magyarországi hajógyártással együtt – felszámolták, nem maradt tehát Magyarországon olyan üzem, amely a javítást elvégezhetné volna). A javítás 15 tonna acéllemez, 20 köbméter fenyőárut, 300 kilogramm különleges festéket és több mázsányi könnyűbetont emésztett fel – legalábbis erről tanúskodik a folyamatról forgatott, de eddig még nem sugárzott dokumentumfilm. Bár papíron a költségeket az akkori albérlő állta, Désinek is a zsebébe kellett nyúlnia: a hárommillió forintot kitevő vontatás mellett további húszmillió forinttal járult hozzá a költségekhez. Ha nem tette volna meg, a hajó talán még most is a révkomáromi dokkban penészedne, az akkori albérlő ugyanis átmeneti pénzzavarba került... Mivel a javítás a múzeum szakemberei és a hajózási felügyelet ellenőrzése mellett zajlott, az ünnepélyes visszatérés és a javítási jegyzőkönyv aláírása és a hajó átvétele gond nélkül zajlott. Az okmányt a múzeum részéről Mészáros Balázs muzeológus írta alá. Ezzel „további húsz évre biztonságban állhat a hajó” – nyilatkozta Katona András (a Múzeum akkori igazgatója) a már említett kisfilmben.

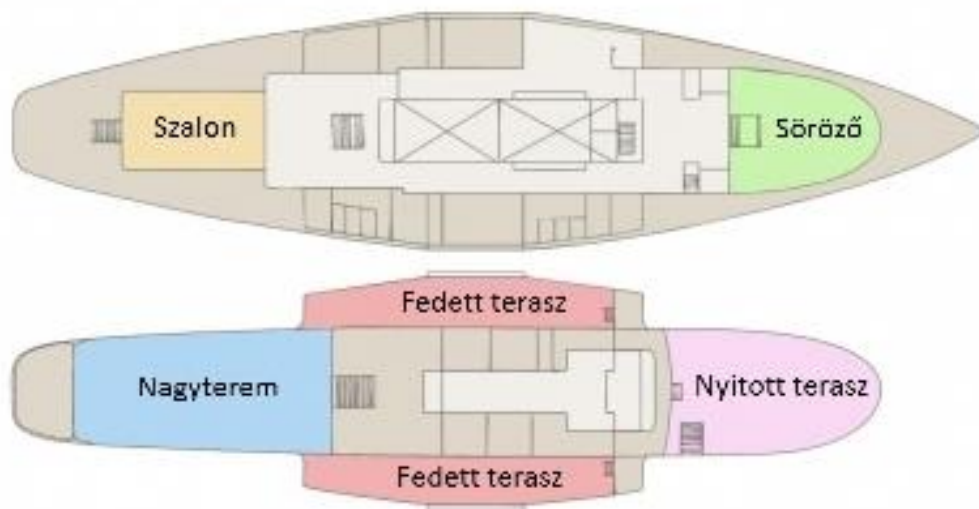
2002 őszétől az Európa Rendezvényiroda – ügyvezető: Sztankó Attila – bérelte a hajót Dési cégtől, miután az előző bérlőnek húszmillió forint lelépési díjat fizetett, a kulcsin érdekében pedig 75 millió forintot költött a hajó víz feletti részeire. Ő volt az, aki végül berendezte a KOSSUTH-on ma is látható hajótörténeti tárlatot, amelyhez – a vele 2006-ban interjút készítő Népszabadság c. napilap állítása szerint (<http://www.nol.hu/archivum/archiv-412245>) – a múzeumtól semmilyen segítséget nem kapott. (Aminek némileg ellentmond az a tény, hogy a hajón kialakított tárolókban – már amelyeket rendeltetésüknek megfelelően használnak – jelenleg is a múzeum modelljei vannak, a falakon pedig a múzeum archívumából származó képek reprodukciói láthatók.)

2004. június 4-én Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter avatta fel a hazatért hajót: „Egy igen idős hölgyet¹, a kilencven éves Kossuth gőzöst, annak megújulását ünnepeljük. A magyar ipartörténet, a magyar hajóépítő ipar, a magyar hajó-gépgyártás és a magyar hajózás igen jelentős műszaki emlékét sikerült ragyogó, az eredetinel is szebb állapotba hoznia néhány jó szándékú vállalkozónak, az Európa Részvényiroda segítségével, amely közel 100 millió forintot költött a felújításokra”.

Anélkül, hogy a szépség egyéni ízlés által determinált, ezért általánosan érvényes módon nem definiálható kategóriáiról vitát nyitnánk, azt mindenképpen rögzíteni kell: a hajó állapota a „felújítás” eredményeként radikálisan eltért az eredetiről. A munkálatok tehát egyben átalakítást is jelentettek, mégpedig olyat, amelynek eredményeként a hajó olyan külsőt kapott, amellyel soha addig nem rendelkezett. Történelmi helyreállításról – restaurációról – tehát szó sincs! Ugyanakkor újraépítésnek – rekonstrukciónak – sem nevezhetjük azt, ami történt, hiszen a KOSSUTH egy teljesen előzmények nélküli, sosem volt külsővel tört vissza Révkomáromból! A hajó felső fedélzetén – az addig ponyvával fedett hátsó nyitott napozófedélzet helyén – ugyanis megjelent egy teljesen zárt, fa-üveg konstrukciójú ún.: „nagyterem”. Mivel ez a terem 100 fős befogadóképességű, a hajón üzemelő étterem kapacitása egy csapásra több mint a duplájára nőtt (a fő fedélzet elején lévő söröző csupán 35, a fedélzet végén lévő szalon pedig 45 fő befogadóképességű).

Az, hogy az étterem üzleti érdekeit mindez hogyan szolgálja, világos. Nem világos azonban, hogy mindez miért és hogyan találkozhatott a közösség kulturális örökség megőrzése iránti érdekeinek érvényesítésére köteles Közlekedési Múzeum, mint tulajdonos jóváhagyásával. Hiszen tény, hogy a Múzeum jóváhagyott – de legalábbis általunk kimutatható módon nem vitatott – egy olyan beavatkozást, amely radikálisan megváltoztatta a hajó történelmi összképét, s ezzel csökkentette annak kulturális örökségi értékét.

¹ Különös képzavar ez egy férfi személynevet viselő hajónál (pláne, hogy a magyar nyelvben a hajóknak nincs „neme”, az angollal ellentétben, ahol a hajók – nevük jelentésétől függetlenül – ténylegesen nőneműek).



23., 24. és 25. ábra: A KOSSUTH az 1984-es (fent) és a 2000-2003-as felújítást követően (középen és lent) az új helyiségelrendezéssel. A fő fedélzet bal oldalán (a gépszalonnal és a kazánházzal egy vonalban), valamint a fő fedélzet szintje alatt az utasok előtt elzárt üzemi területet hoztak létre.



26. ábra: A KOSSUTH felépítményének hátsó része a tat felől az 1990-es években. A 17-es, 18-as és 21-es képekkel összehasonlítva jól látható, hogy a hátsó nyitott napozófedélzet feletti ponyva tetejéből – a hajó középvonalán – kiemelkedik egy kb. 1-1,5 m magas attika-fal szerű tetőszerkezeti elem, amely reklámhordozóként szolgál.



27. ábra: A KOSSUTH közvetlenül a 2000-2003-as átalakítás előtt. Az egészen addig – az eredeti kivitellel összhangban könnyen lebontható – ponyvatartó rudazat és a könnyű vászon-ponyva helyébe bonthatatlan (hegesztett) csővázas rudazat és műanyag-ponyva került, amely a korábbiakkal ellentétben immár a lapátkerékházat is lefedte.



28. és 29. ábra: A hátsó nyitott napozófedélzet helyén kialakított zárt nagyterem kívülről (fent) és belülről (lent). Az alsó képen jól látható a hajó tetejéből az 1990-es években kiemelkedett „attika-fal” mögötti belső tér.



Nem akarjuk azt boncolgatni, hogy ez jó vagy rossz, szükséges vagy szükségtelen. Csupán rögzíteni kívánjuk a tényt: ezzel a hajó olyan külsőt kapott, amilyennel hosszú története során soha nem rendelkezett (vagyis történelmietlen), s hogy ez elsősorban az étterem érdeke volt. Lehetne persze azzal érvelni, hogy a hajónak is az az érdeke, hogy a rajta működő étterem sok pénzt keressen, mert akkor a hajó műszaki állapotának a megóvására is folyamatosan sok pénz jut. Ez azonban csak akkor igaz, ha a hajóra fordított összegek nagyságrendjén is meglátszik (vagyis, ha a kapacitásbővítéssel elért bevételnövekményt arányosan nagyobb mértékben fordítják magára a hajóra)...

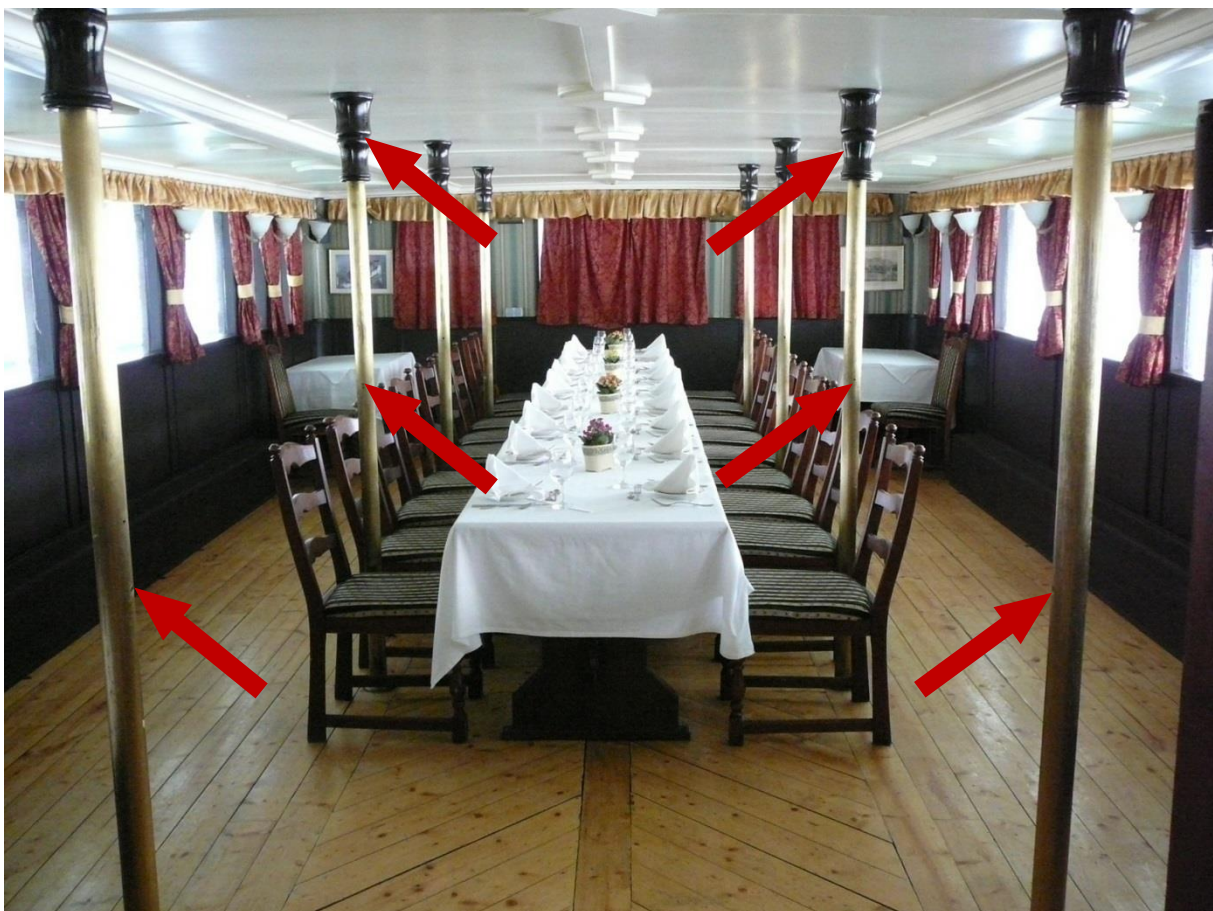
A történelmileg hű külső helyett egy történelmietlen külső kialakítása azonban aligha vághat egybe a hajó kulturális örökségi értékének megőrzéséhez fűződő érdekekkel (hiszen a történelmietlen beavatkozások éppen ezt az értéket csökkentik). Miért történelmietlenek ezek a beavatkozások? Konkrétan a következők miatt:

- A ponyvával fedett hátsó nyitott napozófedélzet tetőszerkezetéből az 1990-es években kiemelkedett attika-fal a hajó eredeti legnagyobb fixpont-magassága fölé épült. A fixpont-magasság a hajónak azt a legmagasabb pontját jelenti, amelytől lefelé a hajó nem bontható. Magas vízállásnál volt jelentősége, amikor a hajók kéményének felső kétharmadát hátrabillentették, a kormányállásnak és a térképháznak az egyszerű bajonettzárhoz hasonló kapcsos zárszerkezettel egymáshoz rögzített ablakos oldalfalait és tetejét pedig lebontották, hogy átférjenek a hidak alatt. A kémények nem billenthető alsó egyharmadának, valamint a kormányállás és a térképházak oldalfalai alsó (mellvéd-) részének teteje – vagyis a fix pontok magassága – minden gőzös esetében ugyanarra a képzeletbeli vízszintes egyenesre esett és nem volt szabad olyan szerkezeti elemet építeni, amely efölé emelkedett és nem volt bontható. Azzal, hogy a nem bontható attika-fal jóval e fölé a képzeletbeli egyenes fölé emelkedik, durván megsérti ezt az alapvető és általános korabeli tervezési alapelvet.
- A hajó felső fedélzetén – az addig ponyvával fedett hátsó nyitott napozófedélzet helyén létrehozott teljesen zárt, fa-üveg konstrukciójú „nagyterem” kialakítása érdekében oldalról és felülről is lefedték (teljesen láthatatlanná tették) a gőzös kormányművét, amely addig – oldalról – látható volt (felette addig is egy könnyen felemelhető deszkázat borította, ami helyett viszont most egy állandó – szintén megbonthatatlan – parkettával fedett dobogót hoztak létre).
- A nagyterem oldalsó deszkaburkolatának kialakítása érdekében eltávolították az egyedi (ma már sorozatban sehol sem gyártott, csak egyedi kivitelben – tehát drágábban - elkészíthető) 0,3 mm átmérőjű acéldrótból készült, egyedi mintázatú, ún.: „fűzött” korlátot. Nem tudjuk, hogy mi lett a sorsa, de az a körülmény, hogy egy nehezen és költségesen pótolható alkatrészről van szó, eltávolítása alkalmasint nagy veszteséget jelent (hiszen, ha nem maradt meg, akkor a hajón máshol használt ilyen korlát-szakaszok javításához sem használható fel alkatrészként, stb.).

A hajó kulturális örökségi értékét csökkentő ezen beavatkozások különösen érdekes megvilágításba kerülnek akkor, ha figyelembe vesszük, hogy a hajó kulturális örökségi értékének fokozására (a történelmi külső és belső helyreállítása érdekében) éppenséggel sok minden nem történt meg, ami pedig megtörténhetett volna. Vagyis olyasmire készségesen áldoztak – nem is csekély összeget – amire a történelmi hűség érdekében nem (csak az anyagi haszon miatt) volt szükség, olyasmire viszont egyáltalán nem, amire igazán szükség lett volna. Csak egyetlen példa: a hajdani első osztályú szalonban az oszlopos alátámasztású fő fedélzeti felépítmény acélvázának utastéri tartóoszlopait eredetileg gazdag faragású, a klasszikus korinthuszi oszloprendre emlékeztető stilizált faburkolat takarta a padlótól a plafonig, az oszlopok teljes hosszában. Ebből a mai napig csak és kizárólag az oszlopfők láthatók (emiatt az oszlopokat alkotó fém csöveken jól láthatók az egykori faburkolatot rögzítő csavarozás üres furatai, vagyis minden oszlop lukacsos)! Az 1980-tól, a hajó műemléki státuszának rendezésére irányuló első kezdeményezésektől 2013-ig eltelt több mint három évtizedben tehát a jelek szerint soha, senkinek nem volt annyi pénze, hogy ezt a bántó (és a hajó felújítására egyébként elszámolt összegek nagyságrendjéhez képest elenyésző költségekkel orvosolható) hiányosságot helyrehozza! S ez csak egy a több hasonló eset közül.



30. és 31. ábra: Fent a lapátkerékház és a gépszalon közötti jobb oldali korridor vége a fő fedélzet tat felőli végén kialakított egykori első osztályú szalonba vezető ajtó és a felső fedélzetre vezető lépcső előtt. Jól láthatók az oszlopos alátámasztás teljesen csupasz oszlopai. Lent az első osztályú szalon belseje. A piros nyíllal jelölt helyeken a megmaradt oszlopfők és a hiányzó faburkolatot egykor tartó furatok helye.



2006-ban – azután, hogy az év februárjában a korábban kötött szerződések átvizsgálására kinevezett Sági Zoltán került a múzeum élére – fel is merültek bizonyos minőségi kifogások. A Népszabadság c. napilap 2006.07.30-i számában a „Talált, sülyedt?” c. cikk (<http://www.nol.hu/archivum/archiv-412245>) írója arról számolt be, hogy az elvégzett ellenőrzések műtárgyrombolást, nem megfelelő őrzést, s végül a hajó kritikus műszaki állapotát állapították meg (azzal, hogy a 39 millió Ft értékben elszámolt teljes fenékcseré helyett csupán a legszükségesebb helyeken végezték el a lemezek cseréjét 8 millió Ft értékben). Ezek alapján a múzeum áprilisban keresetet nyújtott be a Fővárosi Bírósághoz a Kossuth Múzeumhajó Kft-vel kötött szerződés semmissé nyilvánítása érdekében annak jó erkölcsbe ütköző (a bérlő számára egyoldalúan előnyös, a tulajdonos számára súlyosan hátrányos) jellegére hivatkozva. A KOSSUTH egy csapásra a 2000-es évek bulvárijának egyik botrányhőse lett (akadtak, akik a Tocsik-ügyhöz hasonlították). A múzeum által kifogásolt minőségű felújítást átvevő múzeumi tisztségviselőket senki, semmilyen jogcímen nem vonta felelősségre sem akkor, sem azóta (így több pótolhatatlan értéket jelentő magyarországi hajó sorsába is beleszólhattak – hasonló „eredményességgel”), a lefolytatott belső vizsgálat eredménye előttünk nem ismert. A tulajdonos múzeum mindenesetre két hónapos, ideiglenes szerződést írt alá az Európa Rendezvényiroda (Sztankó Attila és tulajdonostársa, Ablonczy Péter), valamint a neszemélyi önkormányzattal közösen alapított Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvánnyal. Az új szerződés szerint a bérleti díjnak – havi 1,5 millió Ft-nak – a korábbi 33 %-a helyett immár a 60 %-át a tulajdonos múzeum kapta, a fennmaradó 40 %-ból pedig a küszöbön álló javítások fedezetét szolgáló pénzalapot hoztak létre. A felújítási munkákhoz a következő társaságok nyújtottak segítséget:

- **Zoltán Alapítvány:** a magyar hajózás történetének fennmaradt, gazdaságosan már nem üzemeltethető hajóinak megmentésére az Európa Rendezvényiroda és Neszmély község által létrehozott szervezet. A ZOLTÁN, a BAKONY és a SOPRON vontatók, az egyetlen fennmaradt magyar Duna-tengerjáró, a KASSA motoros, az osztrák-magyar hajóhad utolsó fennmaradt dunai hadihajója, a LAJTA Monitor Múzeumhajó, valamint a PETŐFI személygőzös – a KOSSUTH testvérhajója – tartozik (különböző jogcímenek) az Alapítvány kezelésébe, amelyeknek a Duna-folyam szigetei közt elterülő holtágban alakítottak ki megfelelő helyet.
- **Magyar Hajózásért Egyesület:** A Magyar Hajózásért Egyesületet egy internetes hajózási fórum látogatói hozták létre, még 2003 őszén. Az egyesület elsősorban hagyományőrző szervezetként jött létre, de konkrét munkájából – mint például a Sopron zuhatagi vontató, valamint egy 8 hengeres GANZ-Jendrassik hajómotoros megmentése – is részt vállalt. Céljaik között szerepel a magyar elektronikus hajóregiszter létrehozása és a további tevékeny részvétel a muzeális értékű hajók megőrzésében.
- **Személyhajósok Szövetsége:** A személyhajózásban, hajós rendezvények szervezésében résztvevő cégek által 2002.12.10-én létrehozott szervezet. Célja a dunai személyfuvarozók szakmai érdekegyeztetési és érdekképviseleti fórumának biztosítása, a tájékoztatás és a segítségnyújtás. Feladatuk továbbá a tagvállalatok személyi állományának képzése, továbbképzése, vizsgákra való felkészítése.
- **Magyar Hajózási Országos Szövetség:** Négy egyesület és egy szövetség által alapított, a Fővárosi Bíróságon 2004. május 2-án bejegyzett közhasznú szervezet, amelynek székhelye éppen a KOSSUTH Múzeumhajó. Elsődleges célja a magyar hajózás szereplőinek érdekképviselete a jogszabály-előkészítés, a jogalkalmazás és az Európai Unió jogharmonizáció területén. A fentiekén túl pedig a nevelés és oktatás, képességfejlesztés és ismeretterjesztés, valamint különböző kulturális tevékenységek, a közrend és közbiztonság védelme, az önkéntes tűzoltás és mentés, a katasztrófa-elhárításban, ár- és belvízvédelemben való részvétel és az euro-atlanti integráció elősegítése.

2008-ban – mivel a 2006. évi botrányos üzemeltető-váltás és a nyilvánvaló műszaki problémák kezelése újabb sürgős állagmegóvási munkálatokat tett szükségessé – a hajó teljes acélszerkezetét és vízvonallal alatti részét kicserélték a révkomáromi hajógyárban. A hajó teljes fenéklemezét cserélték. A két lapátkerékház szerkezete is megújult, a teljes vas-szerkezet cseréje után a fa burkolóelemeket is kicserélték, s az itteni ablakok – a korhűséget figyelembe véve – az üzemeltetési költségek csökkentésére hőszigetelő üveget kaptak. Végül korszerűsítették a szennyvíz-elvezető rendszert is.



32. ábra: A KOSSUTH Révkomáromba indul a SOPRON vontájában



33. ábra: A KOSSUTH a révkomáromi hajógyár szerelőpartjánál, a kiemelésre várva



34., 35, 36., 37. és 38. ábra: A KOSSUTH kiemelése a hajógyári sólyán 2008.február 27-én (fent). Az elaggott héjlemezek (középen) és az új lemezelés (lent)





39., 40., 41., 42. és 43. ábra: A Lapátkerékház bontása és cseréje (fent) és a benne – az egykori tiszt lakrészek helyén – kialakított illemhelyek felújítása (középen), valamint a hajó vízrebocsátása (lent)







44., 45., 46., 47. és 48. ábra: A 2008. szeptember 2-án hazaérkezett KOSSUTH a felújítás után és a belső tér

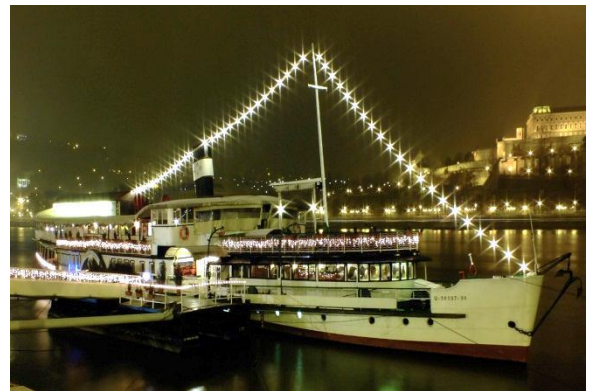




49., 50. és 51. ábra: A hajó gőzgépe a gépszalonban



52. és 53. ábra: A lapátkerék és a gőzcsörlő (talapzatán két oldalt jól láthatók a gőzhengerek)



54. és 55. ábra: A kormányállás a gőz-segédkormányval (fent), a hajóbelső kétségkívül elegáns részletei (középen és lent balra), és a hajó az esti díszvilágításban (lent jobbra)

VI. A centenárium: 2013

2013. április 6-án és 7-én került sor a hajó centenáriumáról való megemlékezésekre a 100 éves budapesti épületek ünneplésére még 2011-ben útjára indított civil kezdeményezés, a Budapest100 program (<http://budapest100.hu>) keretében. A hajó fedélzetére látogató vendégeket azzal kecsegtették, hogy „kis képzelőerővel visszaléphetnek a magyar hajózás dicsőséges múltjába”. Az ígéretes programok között vasárnap 11:00, 14:00 és 16:00 órai kezdettel előzetes regisztrációhoz kötött hajótörténeti séták indultak korlátozott létszámban (maximálisan 80 fő számára) az állóhajón. 11:00 és 18:00 között pedig folyamatosan megtekinthető volt a hajótörténeti kiállítás és a *Duna* – kortárs fotóművészeti kiállítás, majd 16:30-tól Fejérvári Gergellyel (Ákos és Gajdos pincészet) ingyenes borkóstolásra, 17:00-tól pedig Ludmány János zongorakoncertjére került sor a század eleji milióban. Az igyekezet dicséretes, de a kiállítás egyik-másik részletét mintha időzavarban rendezték volna meg:



56., 57. és 58. ábra: A „hajótörténeti kiállítás” fotóinak rendhagyó függesztési eljárása

A közel 100 esztendőös KOSSUTH azzal együtt, hogy sok teendő van vele (s nyilvánvalóan mindig lesz is vele teendő), illetve a tapasztalható kisebb-nagyobb hiányosságok ellenére kiemelkedő muzeális értékkel bír, hiszen mára ez az egyetlen, többé-kevésbé eredeti formájában fennmaradt személygőzös az egész Dunán. Magyarország egyik legértékesebb ipartörténeti emléke hűségesen szolgált bennünket 100 évig. Fedélzetén számos érdekességet tartogat a hajózás iránt érdeklődő látogatóknak: Megtekinthető a hajó teljes egészében megmaradt gőzgépe és önbeálló rendszerű lapátkerekei, a hajó gőz-segédkormányval felszerelt, "szervós" kormány szerkezete és a mai napig egyedi hangulatot árasztó eredeti belső terei, ahol a hajózás néhány relikviáját bemutató – a Közlekedési Múzeum szakemberei által összeállított – kiállítás² várja a látogatókat. Annak ellenére, hogy egyáltalán nem volt eseménytelen a hajó életének első évszázada, reméljük, hogy a KOSSUTH Múzeumhajóban még legalább ugyanennyi ideig gyönyörködhetünk...



Budapest, 2013. április 10.

Dr. Balogh Tamás
elnök, TIT HMHE

² Bár a Múzeumból kölcsönzött XIX. századi eredeti flottakabát és díszkalap, az ünnepi alkalmakkor – díszelgéshez – használt tengerész-szablya, a két sárgaréz géptelegráf, a két múzeumi hajómodell és a dunai személy- és áruszállítás történetét felidéző metszetek és archív fotók reprodukciói a magyar folyamhajózás aranykorát idézik, a legnagyobb bemutatótér (a jobb oldali korridor vitrinsora) furcsa módon mégis a KOSSUTH-hoz semmilyen módon nem kapcsolható magyar sporthajózást mutatja be. S – annak ellenére, hogy e szegényes, tematikájában pedig túlságosan is vegyes tárgyi anyag mellett igazán maga a hajó jelentené a bemutatásra érdemes attrakciót – magáról a KOSSUTH gőzösről (a hajó kivételesen gazdag történetéről, felújításairól, aktuális állapotáról, stb.) sehol, semmilyen tájékoztató anyag, felirat, magyarázat nem található a hajón! A szintén megtekinthető korabeli gépekről, azok működéséről szintén semmi... A személyzet tagjai között szintén nincs senki sem, aki szakképzett (tárgyszerű, lényegre törő, pontos és élvezetes) idegenvezetéssel szolgálhatna. Az idegen nyelvű tájékoztatásról nem is beszélve. Pedig igazán az ilyen információs anyagok és bemutatási módok lennének képesek eligazítani a hazai és külföldi érdeklődőket, irányt mutatni nekik abban, hogy a hajó történeti és kulturális örökségi értékét felismerjék, megbecsüljék, és kellőképpen méltányolják.

Források:

Cikkek, tanulmányok:

- 2004.06.04.: Tengerre magyar! Képes beszámoló a KOSSUTH hajóról,
http://www.gondola.hu/cikkek/36304-Tengerre_magyar_-_kepes_beszamolo_a_Kossuth_hajorol.html
- 2006.07.30.: Talált, süllyedt? Népszabadság: <http://www.nol.hu/archivum/archiv-412245>
- 2009.02.05.: <http://www.kaposest.hu/cikk/65133/muzeumhajo-hajoetterem>
- 2012.03.01.: Gőzhajók: <http://sarmasi-zoli.lapunk.hu/?modul=oldal&tartalom=481434>
- 2012.07.01.: <http://muemlekek.info/muemlek/kossuth-gozos.php>
- 2012.07.04.: <http://www.paddlesteamers.info/Kossuth.htm>
- 2013.03.30.: Ötven épület nyitja meg kapuit: <http://www.mitfozzunkma.hu/news/budapest100-otven-budapesti-epulet-nyitja-ki-kapujat>
- 2013.04.06.: http://budapest100.hu/hazak/vigado_teri_hajoallomas_2..835.html?&pageid=213

Képek forrása:

Forrás	Ábra
Anita: (http://checkmybudapest.blogspot.hu/2013/03/ket-het-mulva-budapest100-fotaxi.html)	48.
Balogh Rudolf www.btmfk.iif.hu : (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=159)	7.
Dr. Balogh Tamás:	2., 3., 4., 10., 22.
Balló Tibor: (http://muemlekek.info/foto/ballo-tibor_kossuth-gozos-vizrebocsatas-elott.php)	43.
Bleriot_svk: (http://forum.index.hu/Article/showArticle?go=81725847&t=9011160)	38., 40.
Budapestcity.org: (http://budapestcity.org/03-muemlekek/05/Kossuth-Muzeumhajo/index-hu.htm)	44., 45., 46.
Budapest100.hu: (http://budapest100.hu/hazak/vigado_teri_hajoallomas_2..835.html?&pageid=213)	55., 56., 57.
Bura.co: http://www.bura.co.hu/terfr11n.jpg	27.
Confhotel: (http://confhotelevent.hu/helyszin/venhajo_etterem_kossuth_muzeumhajo_budapest)	29., 47.,
Fekete György: Magyar hajózási statisztikai kézikönyv 1945-1968, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1971.	19.
Fortepan: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=17022) (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=12047) (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=12048) (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=12052) (http://www.fortepan.hu/photo/download/fortepan_5317.jpg)	12., 13., 14., 17.

Hajóregiszter: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=13650)	18.
HUN[ZazA]: (http://indafoto.hu/zaza1989/image/17556199-62a3e2f5/details/xl/user)	58., 60.
Kárpáti Zoltán: (http://muemlekek.info/muemlek/kossuth-gozos.php)	5.
Lossonczy Miklós: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=46)	20.
Lukácsi Imre: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=166)	9.
Martin Roberts: (http://www.paddlesteamers.info/Kossuth.htm)	24.
Némethy Georgina	11.
Olivier Bachmann: (http://www.paddlesteamers.info/Kossuth%20Engines.htm)	49., 50., 51.
Profila Kft.: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=9680)	6.
Rafael Róbert: (https://www.facebook.com/CheckMyBudapestBlog#!/media/set/?set=a.452538038159592.1073741828.134574979955901&type=1)	59.
Szabó Zsolt: (http://www.paddlesteamers.info/Kossuth.htm)	26., 32.
Sry modellező fóruma. (http://users.atw.hu/sry/lapat.html)	23., 52., 53., 54.
Tankönyvtár: http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0010_2A_11_Kucz_i_Tibor_Kisvallalkozas_es_tarsadalmi_kornyezet/ch12.html	15., 16.
Varjú Zoltán: (http://www.idegenvezeto.eoldal.hu/fenykepek/budapest---ungarn---hungary/budapest-dunapart---kossuth-muzeumhajo.html):	nyitókép
Vénhajó Étterem: (http://www.venhajo-etterem.hu/rendezveacuteny.html) (http://www.venhajo-etterem.hu/galeacuteria.html)	25., 28., 30., 31.
Dr. Várfalvi Tamás: A 80 éves magyar állami hajózás géphajói, Gépipari Tudományos Egyesület, 1978, in.: Hajózástudományi Együttműködési Bizottság, Műszaki történeti sorozat, 12. szám., 138. o.:	1.
Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány: (http://212.52.172.89/content/hirek/kossuthsolya/galeria_frame.htm)	33., 34., 35., 36., 37., 39., 41., 42.
www.xfree.hu: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/hajokep.php?picid=16032)	21.

