

CSEH VALENTIN

A NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ

TÖRTÉNETE A XIX. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG



CSEH VALENTIN

**A NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ TÖRTÉNETE
A XIX. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG**

BUDAPEST
2018

IMPRESSZUM

Szakmai lektor: Prof. Dr. Kaposi Zoltán, DSc.
Nyelvi lektor: Kisné Domoszlai Zsuzsa

Kiadó: Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.
Felelős kiadó: Cseh Ottó vezérigazgató

All rights reserved

© MAHART-Szabadkikötő Zrt., 2018

© Cseh Valentin, 2018

Minden jog fenntartva.

A könyvet vagy bármely részét a kiadó engedélye nélkül bármilyen formában vagy bármilyen eszközzel másolni, tárolni vagy közölni tilos!

A könyvben szereplő képet és ábrázolásokat a szerző gyűjtötte és válogatta.
Tervrajzreprodukciók: Iró Zoltán

Kiadás éve: 2018.
Kiadás helye: Budapest

ISBN 978-615-00-3256-6

CSEH VALENTIN

A **NEMZETI ÉS
SZABADKIKÖTŐ**
TÖRTÉNETE A XIX. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG

BUDAPEST
2018

A borítón: A csepeli kikötő 1937-ben
(Új Nemzedék Napilap, Fortepan)

Gonda Béla és tervezőcsapata
elképzelése a csepeli kereskedelmi
kikötővel kapcsolatban
(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

TARTALOM

Bevezetés	11
1. A magyarországi folyami hajózás története a XIX. század végétől napjainkig.....	12
2. A csepeli kereskedelmi kikötő építése 1918-1928 között	46
3. A csepeli kikötőkomplexum működése a második világháborúig	82
4. A Nemzeti és Szabadkikötő a második világháború éveiben	112
5. A kikötő újjáépítése és működése az 1950-es évek második feléig	142
6. Az 1958-as kikötőmodernizációs terv, és a konténerterminál fejlesztése	174
7. A kikötő működése az 1970-es évek második felétől a Duna–Majna–Rajna csatorna 1992-es megnyitásáig	200
8. A kikötő története 1992-től napjainkig.....	228
Függelék.....	254
Irodalomjegyzék	255

ELŐSZÓ

M „Minden áldások között, melyekkel a gond-
viselés Magyarhont megajándékozta, legfőbb a Duna” – írta 1842-ben Kossuth Lajos.
S hogy mennyire nem tévedett, azt Magyarország története kiválóan bizonyítja.
A Duna nemcsak kettészeli országunkat, hanem egyszersmind össze is köti azt
kelettel és nyugattal minden tekintetben.

Bár a Duna mindig is fontos szerepet töltött be Magyarország kereskedelmében,
a XIX. században az Adria-parti kikötőváros, Fiume fejlesztése vált elsődleges
céljává hazánknak. Ez egy ponton a Dunát is érintette, amint azt Kossuth Lajos
1846-ban megjelent *Tengerhez magyar! el a tengerhez!* című cikkében is megfo-
galmazta: „Engem tengerünkhöz a fiumei vasút ügye vitt. Ama vasút ügye, mellyel
maradandólag eljegyzendjük a Dunát Adriának, a magyart a világ civilizációjának...”

A kiegyezést követő gazdasági prosperitásnak és a magyar kormányok tőkebefekte-
téseinek köszönhetően Fiume jelentős kikötővárossá fejlődött; az Osztrák-Magyar
Monarchia 1918-as felbomlása azonban új helyzetet teremtett Magyarország szá-
mára. Egy olyan új helyzetet, amelyben a tengeri kijáratát elvesztő országban újra
felértékelődött a Duna, és fontossá vált egy akkor már régóta tervezett kereske-
delmi kikötő megépítése Csepelen.

E könyv a csepeli Szabadkikötő csaknem másfél évszázados történetét dolgozza fel,
attól kezdve, hogy az Országgyűlés 1870-ben egy új, fővárosi kereskedelmi kikötő
építéséről határozott.

Az építkezés igen sokáig tartott, csak 1928-ban adták át a forgalomnak. Ebben
természetesen szerepe volt Fiume fejlesztésének is, hiszen az Adria-parti város
a világra nyíló kapuja volt akkoriban hazánknak, s azzal egy új fővárosi keres-
kedelmi kikötő nem versenyezhetett. Mindezek ellenére a dualizmus évtizedei-
ben folyamatosan napirenden volt a budapesti kereskedelmi kikötő megépítése.

A legnagyobb lendületet az építkezésnek a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
1892-es, Lukács Béla kereskedelemügyi miniszternek írt levele adta. E levélben
a kikötő szükségessége mellett a kamara illetékesei kifejtették azt is, hogy hová
kellene építeni a komplexumot.

„A kereskedelmi körök a legnagyobb súlyt fektetik egyfelől arra, hogy a kereskedelmi
kikötő közvetlen összeköttetésben legyen a főváros bal oldali részével, másfelől pedig
arra, hogy e célra olyan hely jelöltesék ki, ahol a rakodópartokat, tárházakat, stb.
a szükségeshez képest tetszés szerint kibővíteni lehet. Ezeknek a követelményeknek
pedig egyedül megfelelőnek a Csepel-sziget északi csúcsát tartják.”

Bár ezt követően is hosszú idő telt el a megvalósulásig, végül 1928. október 20-án, 90
esztendővel ezelőtt nyílt meg a csepeli kikötő – akkori nevén a Magyar Királyi Buda-
pesti Vámmentes Kikötő. Egy olyan időszakban sikerült Magyarországnak felépíte-
nie a csepeli komplexumot, amikor hazánk történetének legnagyobb tragédiája után
próbált talpra állni. Pont e beruházás mutatta meg, hogy van jövője az országnak
még abban a lehetetlen helyzetben is, amibe a trianoni országvesztés után került.

Bár Fiume elvesztése után Magyarország tengeri kikötő nélkül maradt, de a Duna-
tengerhajózásnak köszönhetően az 1930-as évektől kezdve a csepeli létesítmény
„tengeri kikötővé” vált. Az előzményeket figyelembe véve a kikötő óriási teljesítmény.

Immár kilenc évtizede bizonyítja létjogosultságát, s a folyamatos megújulások is
azt igazolják, hogy nemcsak fényes múltja, hanem biztató jövője is van a csepeli
Szabadkikötőnek.

Németh Szilárd
államtitkár

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton szeretnék köszönetet mondani Sztilkovics Szávónak a MAHART–Szabadkikötő Zrt. vezérigazgatójának a könyv megírására való felkéréséért, és a Szabadkikötő történetével kapcsolatos kutatásaim áldozatkész támogatásáért, továbbá munkatársainak elsősorban Szántó Krisztinának valamint Macek Zsuzsannának, Kothencz Mónikának és Poppre Ádám-nak a segítségükért! Köszönetemet szeretném kifejezni Cseh Ottónak a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. vezérigazgatójának a könyv kiadásáért.

Hálás köszönetemet szeretném kifejezni a könyv nyelvi- és szakmai lektorainak Kis Aladárné Domoszlai Zsuzsannának és Kaposi Zoltán professzornak a kiad-ványt jobbá tevő hasznos tanácsaikért!

Köszönettel tartozom Tóth Jánosnak a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum igazga-tójának a kutatásaimhoz a munkahelyem által nyújtott támogatásért. Továbbá az alábbi személyeknek a kutatások és a könyv elkészítése során nyújtott segítségükért: Szabó Zoltánnak, Simon Istvánnak (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum), Molnár Lászlónak (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum), Dr. Szabó Csabának (Magyar Nemzeti Levéltár), Tóth Lillának (Magyar Nemzeti Levéltár), Szabó Attilának (Magyar Nemzeti Levéltár), Körösmezei Andrásnak (Magyar Nemzeti Levéltár), Zsupos Zoltánnak (Magyar Nemzeti Levéltár), Kiss József Mihálynak (Környezet-védelmi és Vízügyi Levéltár), Köcze Lászlónak (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum), Tinku Balázsnak (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum), Balogh-Ebner Mártonnak (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum), Szalkai Tímeának (Duna Múzeum), Horváth Istvánnak (Duna Múzeum), Sándor Tibornak (Fővá-rosi Szabó Ervin Könyvtár), Krett Zoltánnak (Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár), Demeter Zsuzsannának (BTM Kiscelli Múzeuma), Király Andrásnak (BTM Kis-celli Múzeuma), Margit Boglárkának (MTI/MTVA), Baji Etelkának (Magyar Nem-zeti Múzeum), Bognár Katalinnak (Magyar Nemzeti Múzeum), Fábián Zoltánnak (MAHART Container Center Kft.), Kován Andreának (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.), Író Zoltánnak, Vaskovics Péternek, Molnár Krisztiánnak (Csepeli Helytörténeti Gyűjtemény), Péterfalvi Ferencnek (MOL Nyrt.), Szabó Péternek (MOL Nyrt.) Szalma Botondnak és Szalma Bélának, valamint az Országos Széche-nyi Könyvtár, az MNL Országos Levéltára, és a KSH Könyvtára meg nem nevezett munkatársainak az önzetlen segítségükért.

Köszönöm feleségemnek és családom minden egyes tagjának, hogy mindvégig segítették munkámat, hogy elkészíthessem e könyvet.

BEVEZETÉS

A Nemzeti és Szabadkikötő története kilenc évtizedre, kilenc hol sikeres, hol sikertelen vagy inkább nehéz évtizedre nyúlik vissza a Budapesti Vámmentes Kikötő 1928. október 20-i megnyitása óta, de mint tudjuk, egy nagyberuházás története nem az átadáskor kezdődik. Így van ez a csepeli kikötő esetében is. A kikötőre vonatkozó első gondolatokat még a XIX. században a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara fogalmazta meg, majd ahogy gróf Bethlen István miniszterelnök az 1920-as években megfogal-mazta: évtizedes aktasíbolás következett, s nem történt semmi, míg hazánk el nem vesztette tengeri kijáratát az első világháborús vereséggel 1918-ban és tény-leg fontossá nem vált az akkor már évtizedek óta tervezett egyelőre még keres-kedelmi kikötőnek nevezett komplexum felépítése. Ne legyünk igazságtalanok az akkoriakkal, hiszen a tervek már nagyjából készen álltak, csak pénz kellett, hogy fel lehessen építeni a kikötőt. A pénz meglett és a beruházás is elkészült, így 1928-ban minden gond nélkül átadták a Duna akkor legmodernebb folyami kikötőjét. A csepeli kikötő beváltotta a hozzáfűzött reményeket és a Duna-ten-gerhajózásnak hála a kontinens belsejében fekvő Budapestből tengeri kikötő lett.

A Nemzeti és Szabadkikötő története 1928 óta hűen tükrözi hazánk politikai és gazdasági változásait, átalakulásait. Felépülését követően fontos helyszíne lett a dunai hajózásnak és áruforgalomnak.

Jelen tanulmány arra vállalkozik, hogy bemutassa a kikötő történetét a kezdetek-től napjainkig.

Zalaegerszeg, 2018. május 28.

Cseh Valentin

1.



A MAGYARORSZÁGI FOLYAMI HAJÓZÁS TÖRTÉNETE A XIX. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG

Az emberiség egyik legősibb közlekedési formája a hajózás. Bár hazánk földrajzi elhelyezkedése okán soha sem tartozott a nagy hajós nemzetek közé, azért történelmünknek voltak olyan korszakai, amikor jeles eredményeket értünk el a vízi közlekedés területén is. Részben a tengeri, nagyobb részt a folyami hajózásban. Magyarország és a Kárpát-medence fő folyója a Duna, amely Közép-Európa legfontosabb vízi útjának számít már évezredek óta. Attól kezdve, hogy a Kr. u. első évtizedben a rómaiak már mindenütt elérték hódításaikkal a Dunát, az új határfolyónak fontos szerepe lett a Római Birodalom provinciái közötti gazdasági és katonai összeköttetésben.¹

Az első, magyar hajózással kapcsolatos oklevelet 1148-ban adta ki II. Géza (1141–1162), amikor a budai káptalannak adományozta a borral és sóval a Dunán felfelé és más árukkal lefelé menő hajók vámját.² A hajósokat és a hajóépítőket tömörítő pozsonyi céh kiváltságlevele pedig 1297-ben kelt. Az Árpád-korban a dunai kereskedelem fellendült, ebben komoly szerepe volt a Szentföld felé tartó zarándokoknak is. A középkori Magyarország virágzó dunai hajózásának a török hódítás és az ország XVI. századi három részre szakadása vetett véget. Bár a Habsburg Birodalom 1616-ban szerződést kötött Nándorfehérváron (Belgrádban) a törökökkel, hogy hajóik az Oszmán Birodalom ellenőrzése alatt álló Duna szakaszra is beléphessenek, de a dunai hajózás csak az 1699-es karlócai, majd az 1718-as pozsareváci békekötéseket követően lendült fel igazán. Ekkor ugyanis a török hódoltság korszakot lezáró békeszerződésekben kölcsönösen biztosították a Habsburg és az Oszmán Birodalmak alattvalóinak a szabad dunai hajózást.

Eleinte a máramarosi só-, illetve a gabonaszállítás dominált a hazai folyami hajózásban, de a magyar külkereskedelemben is egyre fontosabb szerepet kapott a Duna.

A legjelentősebb kikötők Pesten, Komáromban és Győrben voltak. Kereskedelmi kapcsolatainkban Alsó-Ausztria, Morvaország, Szilézia, az Illír partvidék, a törökök és a német államok voltak a legfontosabb partnerek. Az orosz hajók az 1768–1774 közötti orosz–török háborút lezáró kücsük-kajnardzsi békét követően jelentek meg a Dunán, ami miatt fellendültek Oroszországgal a kereskedelmi kapcsolatok.³

A gőzhajózás előtti időszakban a Dunát öt hajózási szakaszra osztották fel: Ulm–Regensburg, Regensburg–Bécs, Bécs–Pest, Pest–Belgrád, Belgrád–Galac/Kilinova. A hajósok az egyes szakaszhatárokat nem léphették át. Ez a későbbiekben megváltozott a gőzhajók dunai elterjedésével.⁴

¹ Bódók, 2005. 15. o.

² MNL OL DI 14211

³ Bódók, 2005. 22–23. o., Bíró, 1977. 199., 206–207. o., Holló-Zsigmond, 2013. 11–13. o., Frisnyák, 2005. 134. o.

⁴ Frisnyák, 2005. 134. o. KET IV. 1832. 149. o.

Magyarország és a Kárpát-medence fő folyója a Duna, amely Közép-Európa legfontosabb vízi útjának számít már évezredek óta.

Így komoly változást hozott a *Carolina*, az első dunai gőzhajó 1817-es bécsi és pesti bemutatása. A *Bernhard Antal* pécsi lakatosmester által épített Carolinával egy időben készült el *Meras de St. Leon* és *Philipp Henri de Girard Donau* nevű gőzhajója is. Az 1820 utáni időszakban e két hajó építői kaptak gőzhajózási privilégiumot a Dunára.⁵ Magyar részről gróf Széchenyi István pártolta és támogatta a dunai gőzhajózást.

A két, gőzhajózási privilégiumot nyert vállalkozó: Bernhard Antal és Meras de St. Leon vállalkozásai a tőkehiány miatt kudarcot vallottak.⁶ A Császári–Királyi Szabadalmazott Első Duna Gőzhajózási Társaság (DGT, *Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*) 1829. március 13-i megalapításáig csak néhány gőzhajó épült a dunai áruforgalom kiszolgálására. A DGT kiváltsága *John Andrews* és *Joseph Pritchard* angol vállalkozók 1828-ban elnyert privilégiumán alapult. A cég részvényesei között bankárok, pl. *Salomon Meyer Rothschild*, *Sina János*, *Benedikt David Arnstein*, *Bernhard Eskeles*, valamint az uralkodóház tagjai, pl. a trónörökös *Ferdinánd főherceg* és *József nádor*, *Klemens Metternich* kancellár és osztrák és magyar arisztokraták voltak.⁷

A DGT 1830. szeptember 1-jén szerzett 15 évre általános érvényű gőzhajózási kiváltságot a Duna osztrák, majd 1831. április 22-től a folyó magyar szakaszára. Ezzel a cég évtizedekre monopolhelyzetbe került, bár voltak törekvések ennek az egyeduradalomnak a megtörésére. Az egyik első ilyen *John Andrews* DGT alapító nevéhez fűződik, aki az 1840. évi XVIII. tc. alapján kapott 1840-ben gőzhajózási privilégiumot a Duna magyarországi szakaszára a Helytartótanáctól, de célját, a 6 gőzhajót üzemeltető hajózási társaságát nem tudta létrehozni, így a Hofkammer 1843-ban visszavonta kiváltságait.⁸

Majd *Friedrich Marquart* gőzhajózási vállalkozása *Girczy János* pesti vállalkozóval karöltve Pest, Buda és Óbuda térségében próbálkozott, de a DGT-vel szemben alulmaradtak, ahogy nem sikerült üzleti áttörést elérnie a *Száva–Kulpa Vontató Gőzhajózási Társaságnak*, az *Első Magyar Tisza Gőzhajózási Társaságnak* és a *Győri Dunagőzhajózási Társaságnak* sem. A DGT 1846-ban egy 1880-ig érvényes mindenre kiterjedő monopóliumot kapott *V. Ferdinánd* (1835–1848) királytól, aki a birodalom magyar területeire vonatkozóan 1847-ben adott ki privilégiumlevelet.⁹

A DGT az 1840-es évekre jelentős politikai és gazdasági befolyásra tett szert a Habsburg Monarchiában az Al-Duna térségében, valamint a Fekete-tenger partvidékén. Hajóik jelen voltak a Duna és mellékfolyói teljes hajózható szakaszán, a Fekete- és Égei-tengereken is.¹⁰ 1835–1836-ban felépült a cég Óbudai Hajógyára, és az 1850 utáni években ellenőrzésük alá vonták a mecseki szénbányászatot, ami a hajók tüzelőanyag-szükséglete miatt volt fontos.¹¹

5 Tinku, 2016. 14–15. o.

6 A francia Meras de St. Leon Danube nevű hajóját privilégiumával együtt 1822-ben eladta egy francia befektetőnek, aki túlradott e tulajdonán és *Ludwig Christian Schäfer* szerezte azt meg. Ő a céget megpróbálta újjáéleszteni, s megépítette a *Franz I.* és az *Erzherzog Anton* nevű gőzhajókat, de a részvénytársaság 1826-ban megszűnt. Az 1821-ben alapított *Bernhard Antal és Társa Gőzhajózási Társaság* célja is új hajók építése volt, de a *Carolina* építése miatt felhalmozódott adósságok és az alacsony részvényjegyzés miatt a Hofkammer 1828-ban visszavonta a társaság hajózási privilégiumát. Tinku, 2016. 14–15. o.

7 Tinku, 2016. 15–16. o., Huszár, 2004. 137. o.

8 Tinku, 2016. 17–18. o.

9 Tinku, 2016. 18–22. o.

10 *Gróf Széchenyi István* a balkáni kereskedelembe való bekapcsolódást fő feladatnak tekintette, ennek érdekében az Al-Duna hajózhatóvá tételét fontosnak tartotta. 1830-ban utazott *gróf Waldstein-Wartenberg Jánossal* és *Beszédes József* földmérővel a *Desdemona* nevű bárkán Pestről az Al-Duna felé, hogy bizonyítsa, el lehet jutni hajón a Fekete-tengerig. Holló–Zsigmond, 2013. 26. o.

11 Tinku, 2016. 23. o.



A pozsonyi kikötő 1915-ben

(Fotó: Erky–Nagy Tibor, Fortepan)



A pozsonyi kikötő helyszínrajza a XX. század elején

(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.c.1.d.)



A regensburgi kikötő XX. század elején készült helyszínrajza

(MAHART–Szabadkikötő Ir. 506. d.)

A DGT monopóliuma a krími háborút lezáró 1856-os párizsi béke és az 1857-es Duna hajózási okmány 1858. január 1-jei életbelépésével megszűnt. A szerződés kimondta, hogy a Duna olyan nemzetközi útvonal, ahol szabad a hajózás.¹² A Duna-parti államok hajói a folyami kereskedelemben egyenjogúak voltak, míg a folyótól távolabb lévő nemzetek csak a tenger és a dunai kikötő(k) közötti kereskedelemben vehettek részt.¹³ A dunai országoknak azon joga, hogy a belső hajózásuk szabad legyen, vagyis a kabotázs mindig a politikailag, gazdaságilag stb. erősebb félnek kedvezett.

A DGT monopolhelyzete megingathatatlan volt¹⁴, pedig 1858 után egyre-másra jöttek létre az új hajózási vállalatok. Az *Osztrák–Magyar Államvasút Társaság* (Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn Gesellschaft) 1859-ben hozta létre hajózási üzemét, amellyel a fő céljuk a balkáni (szerb és román) élosztések szállítása volt. 1860-tól számos, kevésbé tőke-erős hajózási vállalat jött létre Magyarországon. 1860-ban a *Lutzenbacher* fivéreké, majd 1866-ban a *Közép-dunántúli Gőzhajózási Társaság*, 1867-ben pedig az *Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság*, de nem bírták a versenyt a DGT-vel, amit az is bizonyít, hogy pár éven belül vagy megszűntek, vagy – mint az *Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság*¹⁵ 1874-ben tette – beolvadtak a Duna Gőzhajózási Társaságba, amelynek a helyzete így tovább erősödött.

Magyarország számára a szabaddá vált dunai hajózás és a DGT hazai monopolhelyzete komoly gazdasági érdeksérelmet okozott. A brit és francia hajók Szerbiáig is felhajóztak a Dunán, ez pedig komoly versenyhátrányt jelentett, hiszen a szigetországi cégek pl. olcsó vasat és kőszent

szállítottak, visszafelé pedig szerb és román gabonával megrakottan hajóztak el. Hazánk ezért nem volt érdekelt a tengeri–dunai hajóforgalomban. Másrészt a DGT tarifapolitikája a magyar liszt- és gabonaexportot hátrányosan érintette, ezért a kormányzat a társaság jogának korlátozását szerette volna elérni. A cél az volt, hogy a DGT helyezze át központját Bécsből Budapestre, mert így magyar céggé vált volna az 1857-es Duna hajózási okmány alapján. Különböző gazdasági okok következtében a társaság 1889-ben ugyan elvi megállapodást kötött *Baross Gábor* közmunka és közlekedésügyi miniszterrel a székhelyáthelyezésről, de ettől a cég végül visszalépett. Az osztrákok lépése Magyarországon komoly felháborodást keltett. A magyar állam közben 1888-ban létrehozta a *Magyar Államvasutak Hajózási Vállalatát* 2 kis gőzhajóval és 3 áruszállító uszályal.¹⁶ A cég számára a fő cél eleinte a szerbiai szilva- és sertésforgalom lebonyolításának megszerzése volt, amit 1891-re sikerült is elérni. Ebben az évben az *Oszttrák–Magyar Államvasút Társaság* magyarországi vonalainak államosításával e cég hajóparkja is a MÁV-hoz került.¹⁷

12 A Dunán való szabad hajózásról már az 1815-ös bécsi béke is rendelkezett, illetve az osztrák-orosz Duna-hajózási szerződés is, de a valóságban e célok 1856-ig nem valósultak meg. Frisnyák, 2005. 134. o.
13 Frisnyák, 2005. 134. o.
14 Míg a DGT 1835-ben 17 724 személyt és 2157 tonna árut szállított hajóin, addig személyszállítás tekintetében 1848-ban már 1 530 336 főt utaztattak és 117 039 tonna árut jutattak célba. A személyszállításhoz képest az áruszállítás mennyisége picit lassabban növekedett, de komoly mérföldkő volt 1855, amikor a félmillió tonnát (532 322 t) és 1864, amikor az egymillió tonnát (1 083 130 t) érték el. A kiegyezés előtti időszakban az 1866-os év volt minden tekintetben a DGT rekordéve, amikor 1 886 811 főnyi utasuk volt és 1 241 349 tonna árut jutattak célba. Völkl-Ehm, 2004. 201. o.
15 A cégnek a beolvadáskor 45 db géphajója, 125 uszálya, 45 állóhajója, és 26 szenes dereglyéje volt. Bíró, 1974. 202. o.
16 Várfalvi, 1984. 63. o., Frisnyák, 2005. 135. o.
17 Bíró, 1974. 202–208. o.

A dunai hajózásban – a hajóstársaságok versenye mellett – komoly hajózáskönynyitó beruházásokra is sor került a XIX. század utolsó negyedében. Az *Eduard Taaffe* vezette osztrák és a *Tisza Kálmán* irányította magyar kormányok 1883-ban szerződést kötöttek. E szerződésben Magyarország vállalta, hogy megépíti a Vaskapu-csatornát, amelyre az 1878-as berlini szerződés kötelezte az Osztrák–Magyar Monarchiát. Ausztria pedig vállalta a magyar üzleti köröknek a Nagy-Britanniába irányuló export miatt fontos Arlberg vasút megépítését. A magyar kivitelezők összességében egy 11 km hosszú, 60–80 méter széles és 2 méter mély hajóutat alakítottak ki robbantással, és elkészült még egy 13 km hosszú vízvezetőmű is. A beruházás átadására 1896. szeptember 27-én került sor az Osztrák–Magyar Monarchia, Szerbia és Románia uralkodóinak, és más magas rangú állami vezetőinek jelenlétében.¹⁸

A XIX. század utolsó évtizedei nemcsak az Al-Duna hajózhatóvá tételéről szóltak, hanem különböző csatornaépítési tervekről is, ugyanis a század végére egyértelmű lett mindenki előtt, hogy a kontinens vasútvonalai nem tudnak versenyre kelni az olcsó tengeri és folyami szállítással. Ausztria azt tervezte, hogy összeköti a Dunát az Elbával és az Oderával. Ez a beruházás a magyar mezőgazdaság számára is előnyös lett volna, hiszen a cseh és morva területekre hajón lehetett volna a terményeket elszállítani. Az osztrák terveknek Magyarországra is volt hatása, ugyanis 1902-ben *Láng Lajos* kereskedelemügyi miniszter egy 226 millió koronás beruházási programot dolgoztatott ki, amelyben szerepelt a Duna–Tisza csatorna,¹⁹ az új budapesti kereskedelmi kikötő, a Bécs és Budapest közti vasútvonal és a fővárosi pályaudvarok fejlesztése. A cél fővárosunk kereskedelmi helyzetének erősítése volt.²⁰

Magyarország számára a dunai hajózásban való minél aktívabb részvétel rendkívül fontos volt, különösen a DGT monopolhelyzete miatt. Ezt bizonyítja a MÁV folyami hajózási részlegének felállítása is, amely cég viszonylag rövid fennállása alatt is komoly eredményeket tudott elérni. Megtörte ugyanis a DGT hegemoniáját, és az országnak számos olyan területét kapcsolta be a kereskedelmi forgalomba, amely addig elérhetetlen volt. Komoly szerepe volt a társaságnak a fiúmei kikötő forgalmának növelésében is. Ugyanakkor külföldi – román és szerb példákat alapul véve – Magyarországon is létrehozott az állam egy saját hajózási társaságot a törvényhozás felhatalmazásával.²¹ E cég a *Magyar Folyam- és Tengerhajózási Vállalat* (MFTR) volt, amely 1895. január 24-én tartotta alakuló közgyűlését. Az alakuláskor átvették a MÁV hajózási üzemének úszóeszközait és személyi állományát.²²

Az MFTR 20 évre szóló szerződést kötött a magyar kincstárral, amely szerződés minden, a társasággal és tevékenységével kapcsolatos kérdést szabályozott. A cég az alapítást követő évtizedben kiépítette személy- és áruforgalmi járatait a Dunán,

18 Frisnyák, 2005. 135. o., Bódók, 2005. 18–19. o.
19 Már a XVIII. század végén felmerült egy Duna–Tisza csatorna megvalósításának az ötlete, az elképzelés az egész XIX. század folyamán létezett, s a tervezők a különböző elképzelésekben számos nyomvonal variációját megvizsgálták. A cél az volt, hogy mezőgazdasági és erdészeti termékeket szállítsanak a csatornán. A XX. század elején elkészült tervek alapján 2, egyenként 650 tonnás uszálynak kellett volna elférnie azon a csatornán, amely Budapest és Csongrád között 46,5 millió korona összköltséggel valósult volna meg. KVL Haj. Csát. Terv. Kír. ir. VI. 43. 2.d.
20 Frisnyák, 2005. 135–136. o.
21 Az 1894. évi XXXVI. törvény cikk a magyar folyam- és tengerhajózási részvénytársaság alakításáról és állami segélyezéséről című törvény hatalmazta fel a magyar kormányt az MFTR létrehozására.
22 Bíró, 1974. 218. o.

A brit és francia hajók Szerbiáig is felhajóztak a Dunán, ez pedig komoly versenyhátrányt jelentett.

A XIX. század utolsó évtizedei nemcsak az Al-Duna hajózhatóvá tételéről szóltak, hanem különböző csatornaépítési tervekről is.



Az Osztrák-Magyar Monarchia és Németország meglévő és tervezett vízi útjainak térképe, 1908 (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár A II. 112.)



Egy hajókötelék feltehetően a komáromi Monostori erőd mellett halad el 1922-ben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.2.331., Fortepan)



A Dunagőzhajózási Társaság S.V.A. 13-as úszó rakodóműnek használt uszálya rakodódaruval a fedélzetén egy ismeretlen kikötőben 1930. május 6-án (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.2.416., Fortepan)



Az MFTR T. XV. nevű tankuszálya Budapesten 1938-ban (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.1.353., Fortepan)



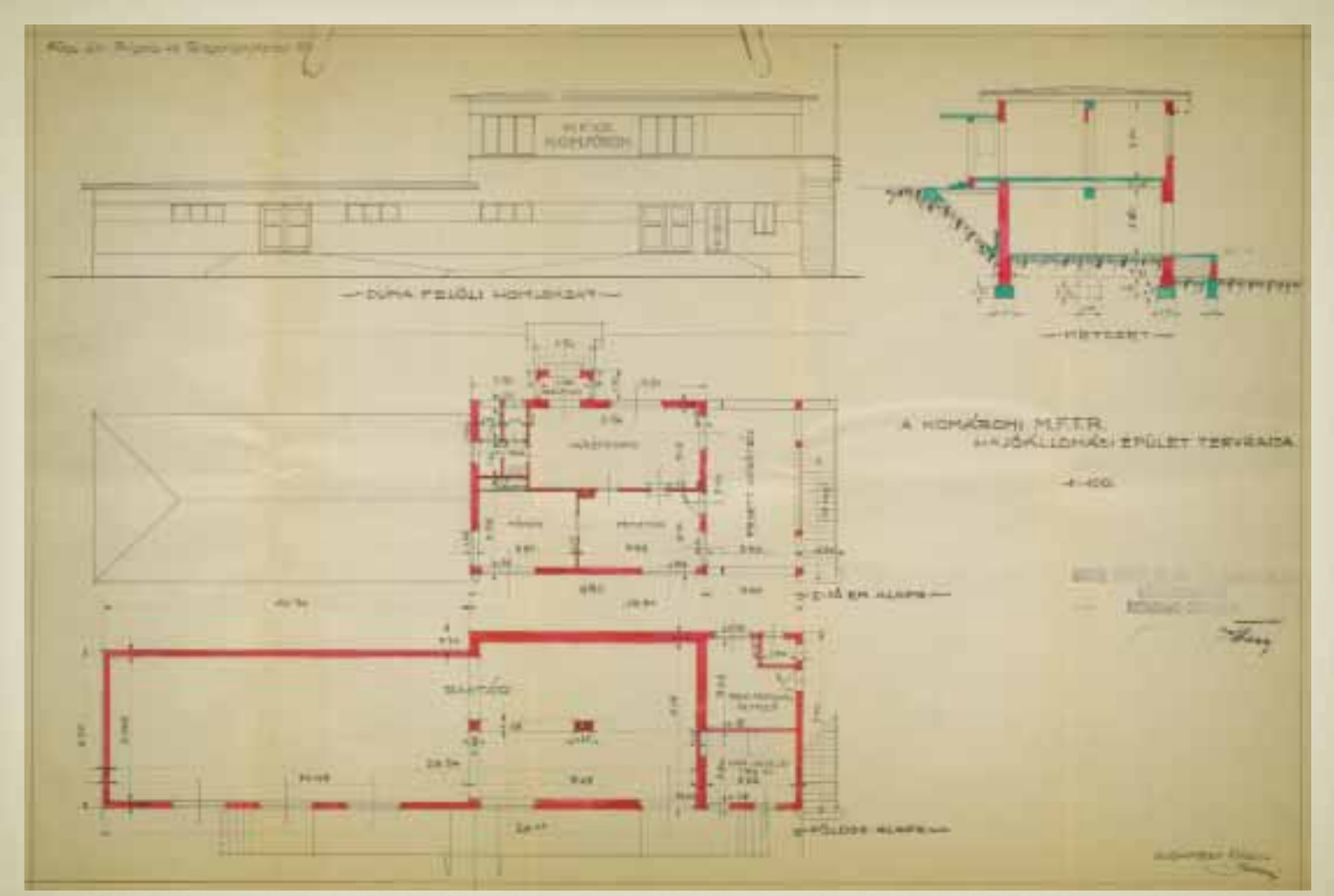
Egy lángoló szerb tankhajó a Duna Újvidék és Belgrád közötti szakaszán 1941-ben (Fotó: Martin Djemil, Fortepan)



A Shell XVII. tankuszály 1937-ben Budapesten horgonyoz (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.1.153., Fortepan)



Lapátkerekes vontatóhajó Győrnél 1940-ben (Fotó: Id. Konok Tamás, Fortepan)

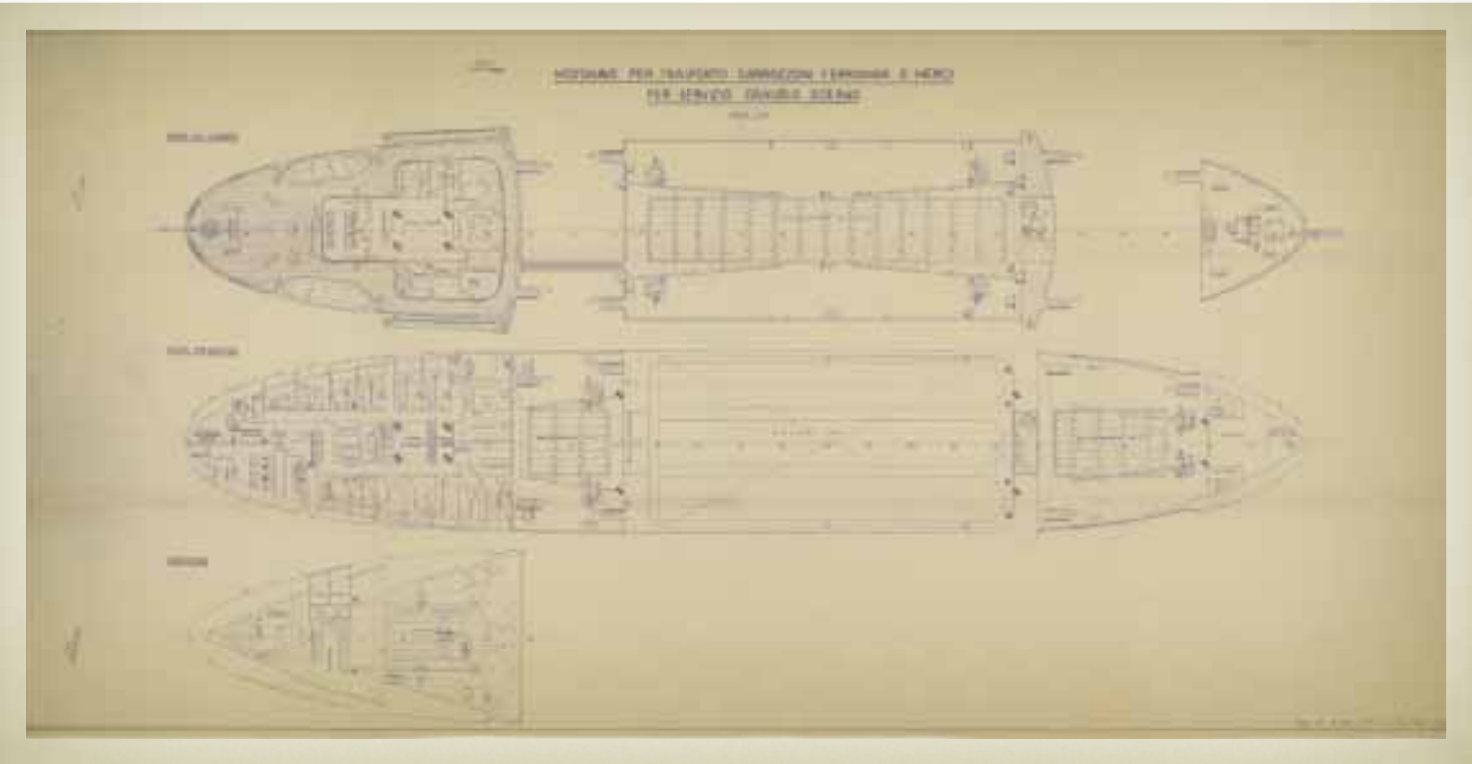


A komáromi MFTR hajóállomási épület tervrajza, 1940 (MAHART-Szabadkikötő lr. 3095. d.)

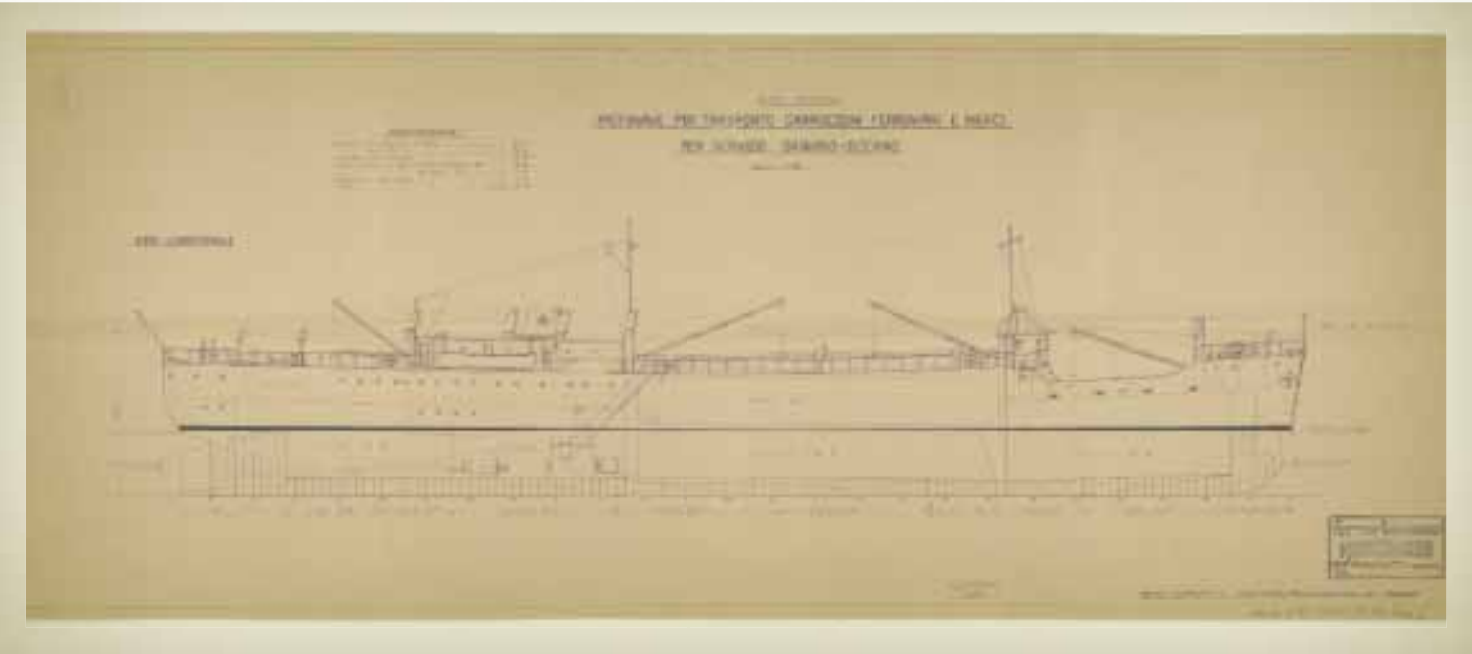


A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. hajói Csepelen

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 13996)



Egy Duna-óceánjáró hajó tervrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-19d-96t)



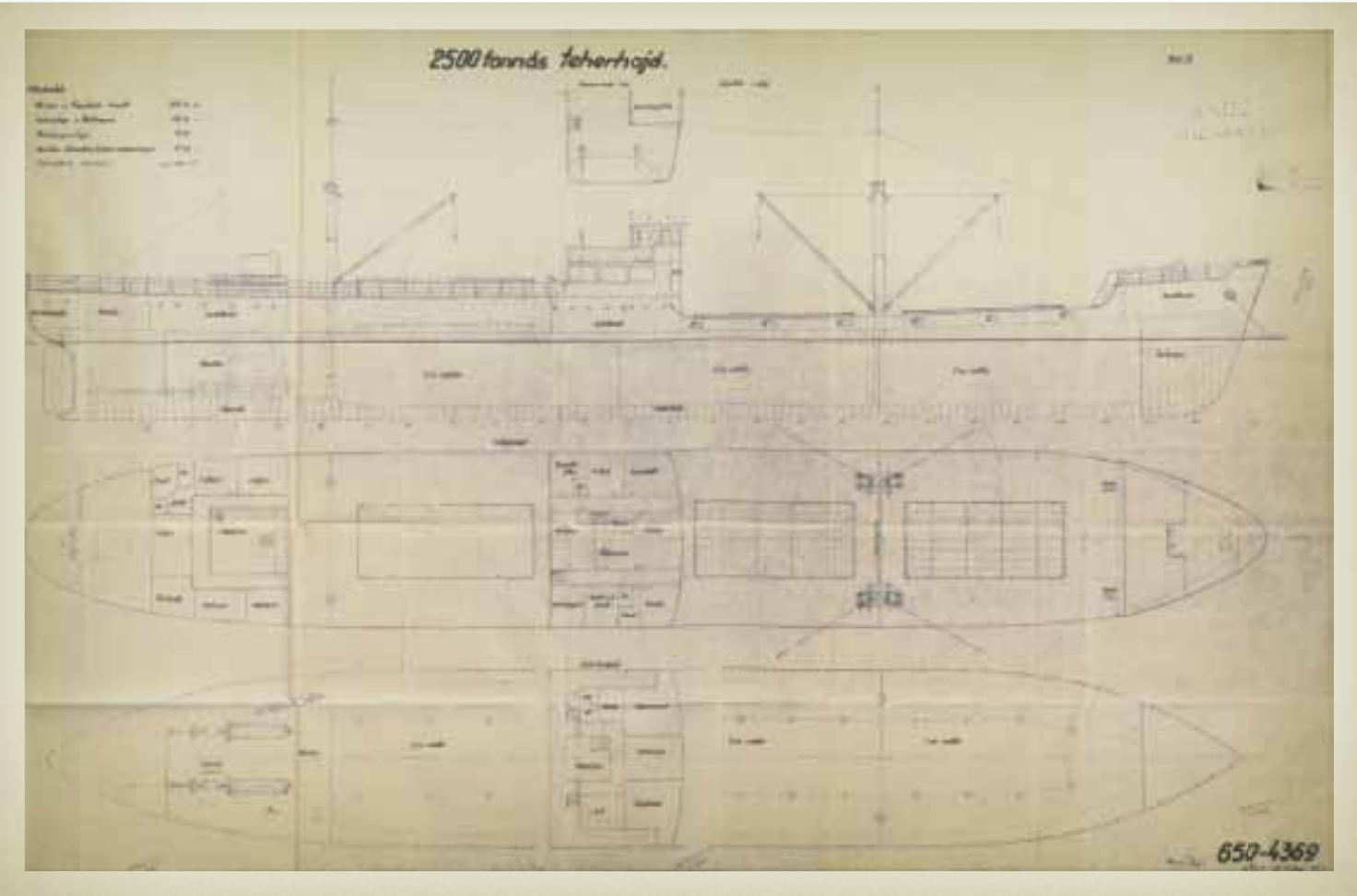
Egy Duna-óceánjáró hajó tervrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-19d-96t)



Az SGI Granitalia 4 román uszály a Dunán 1940-ben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.2.17., Fortepan)



Egy vontatóhajó és uszályok Gönyűnél 1943-ban (Fotó: Id. Konok Tamás, Fortepan)



Egy 2500 tonnás teherhajó tervrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-20d-96t)

a Tiszán és a Száván, valamint fejlesztette hajóparkját, hajóállomásokat létesített. A XX. század elejére sikerült egy jól szervezett hajótársaságot felépíteni, amelynek hajóparkja 41 gőzhajóból és 230 uszályból állt, és ezekkel évente félmillió utast és félmillió tonna árut szállított.²³

A magyar hajózás másik jelentős cége az 1906-ban több kisebb vállalat hajóinak átvételével létrehozott *Magyar Belhajózási Rt.* (MBR) volt. E két társaság próbálta meg felvenni a versenyt a DGT-vel, ami komoly eredményeket hozott a magyar hajózási vállalatok számára. Az MFTR az első világháború előtti 10 évben a magyar gabona- és őrleménykivitel elősegítése miatt tárházakat épített a Duna felső szakaszain lévő kikötőkben, s megszervezte a darabáru-szállítást is. A társaság további fejlődése érdekében a kormány 1914-re megegyezett az MFTR-el, hogy a cég hajóparkját jelentős mértékben növeli, s teherhajóival a Duna teljes szakaszán megjelenik.

A dualizmus időszakában az Osztrák–Magyar Monarchia folyami kereskedelmi flottája felülmúlta a közös állam tengeri kereskedelmi flottáját,²⁴ de ami lényegesebb, hogy a Duna Gőzhajózási Társaság, a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. és a Magyar Belhajózási Rt. tulajdonában volt a teljes dunai hajóállomány 67,2%-a, illetve az uszályállomány 81,2%-a, és a teljes hordképesség 83,5%-a. Ebben az adatsorban nem szerepeltek az ún. görög uszályok, amelyek Turnu Severin és a Fekete-tenger között hajóztak, és 600 000 tonna hordképességgel rendelkeztek.²⁵

A dualista birodalom dunai kereskedelmi flottája az első világháború kitörésének idején 841 000 tonna hordképességgel rendelkezett, míg Oroszország, Románia, Szerbia, Bulgária és Görögország az ún. görög uszályokkal és a görög–román ún. „Beles” hajózási társasággal együtt 1 100 000 tonna hordképességgel rendelkezett. Ebbe az adatba a görögök tengerhajózási teljesítménye is beleértendő volt.²⁶

A világháború előtt a Monarchia hadvezetése nem számolt a dunai kereskedelmi hajóraj mozgósításával, de ez nem jelentette azt, hogy a hajókról adott esetben lemondtak volna. Ezt bizonyítja, hogy mind Ausztria, mind Magyarország törvényhozása²⁷ elfogadta a közös Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának javaslatát, amely alapján, háború esetén a hajótulajdonosoknak a járműveiket kárpótlás ellenében a hadvezetésnek (haditengerészetnek) kellett átengedni.²⁸

A háború kitörését követően a DGT és az MFTR hajóparkjából a hadvezetés bérbe vett járműveket, de 1915 októberéig a dunai kereskedelmi hajózásnak nem volt nagy szerepe a háború menetében, ami abból következett, hogy a szerb csapatok ellenőrizték a Dunát. Majd Szerbia 1915-ös legyőzését és a Duna aknamentesítését követően megindulhatott a forgalom a folyón. Ez azért is vált nagyon fontossá, mert a Törökországnak szánt fegyver- és hadianyag-szállítmányok és a román gabonának

23 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t.
24 Az Osztrák–Magyar Monarchia tengeri kereskedelmi flottája a világon a tizedik legnagyobb volt, míg a közös haditengerészet (cs. és k. Haditengerészet / k. u. k. Kriegsmarine) a nyolcadik. Krámlí, 2003. 202. o.
25 Krámlí, 2003. 202. o.
26 Krámlí, 2003. 202. o.
27 Itthon az 1912. évi LXVIII. tc. rendelkezett erről.
28 Krámlí, 2003. 204. o.

a Monarchiába és Németországba juttatása miatt a Duna volt az elsődleges szállítási útvonal. A hajózás megszervezése miatt fontos volt a cs. és kir. *Központi Szállításvezetőség* (KSZV, K. u. K. *Zentraltransportleitung*) 1915. őszi felállítása.²⁹ A központi irányítás eredményeként egyre nagyobb lett a KSZV felügyelete alatt álló hajók száma,³⁰ ami azért is fontos volt, mert a Monarchia vezetése az Antant tengeri blokádjának a következményeit a dunai szállításokkal igyekezett ellensúlyozni.

1916 során Románia tárgyalásokat kezdett az Antant hatalmaival a háborúba való bekapcsolódásról, amire 1916. augusztus 27-én került sor. Ekkortól lehetetlenné vált a hajózás a Duna alsó szakaszán. A román hadbalépéskor összesen 346 osztrák–magyar és német hajó és uszály rekedt a folyó Orsova alatti szakaszán. E hajók közül a románok többet is – 55 osztrák és 42 magyar hajót – elsüllyesztettek, míg 43 román kézbe került. Ebben a helyzetben értelemszerűen a hajózásban komoly fennakadások alakultak ki. A helyzet csak azt követően normalizálódott, hogy 1916. december 6-án az osztrák–magyar és német csapatok bevették Ploiestit és Bukarestet, és év végéig a Szeret–Duna vonalig nyomultak előre, de a hajózás csak Braila 1916. december 30-i elfoglalását követően vált újból szabaddá a Duna teljes hosszán.³¹

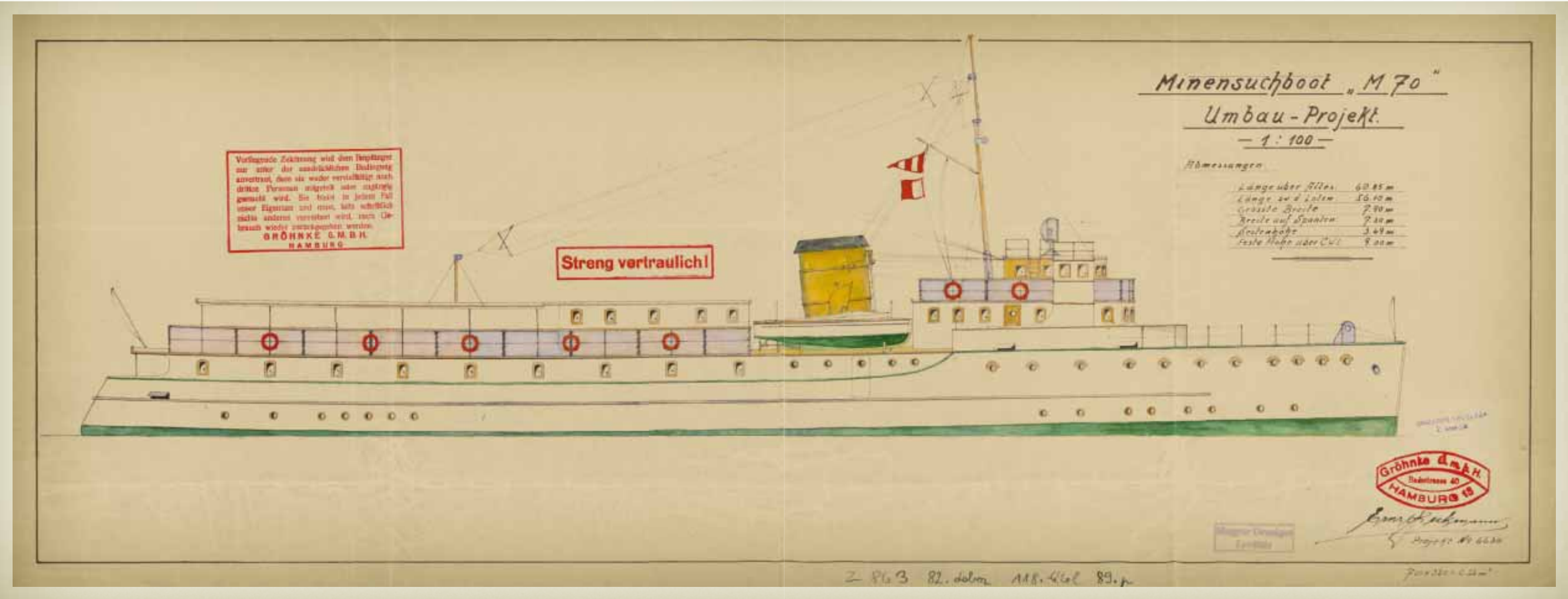
A Központi Hatalmak számára a gabona és a kőolaj miatt volt különösen fontos Románia. Az országból kivitt termékek 90%-a Németországba és az Osztrák–Magyar Monarchiába került. A Monarchia elsősorban a gabonát szállította el, míg a németek a gabona mellett a kőolajtermelés 80%-át szerezték meg.³²

Mindent összevetve Románia megszállása után a KSZV jól szervezte meg a dunai hajózást. Az 1918-ban előbb Oroszországgal Breszt–Litovszkban, majd Romániával Bukarestben megkötött békék után a dunai hajózás újra szabaddá vált, de ekkora már a megszállt Ukrajna gabonájának az elszállítása volt a legfontosabb hajózási feladat.³³

A *Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt.* szempontjából a még 1914-ben megindult fejlesztéseket a Nagy Háború sem akasztotta meg, és ennek eredményeként 1918-ban már 93 gőzhajója és 389, egyenként 215 000 tonna hordképességű uszálya volt a társaságnak. A cég számára ez komoly eredmény volt, de a világháborús vereség és az Osztrák–Magyar Monarchia, benne Magyarország 1918-as összeomlása teljesen új helyzetet teremtett. A háború végén a Bajától délre levő magyar hajók ellenségeink kezébe kerültek, és a hazai hajósok számára a demarkációs vonalakon túl lehetetlenné vált a hajózás. Ezért ez az időszak számos nehézséget okozott a magyar cégeknek. Az MFTR egyik fő részvényese lett 1919-ben a brit Danube Navigation Co. Ltd.³⁴

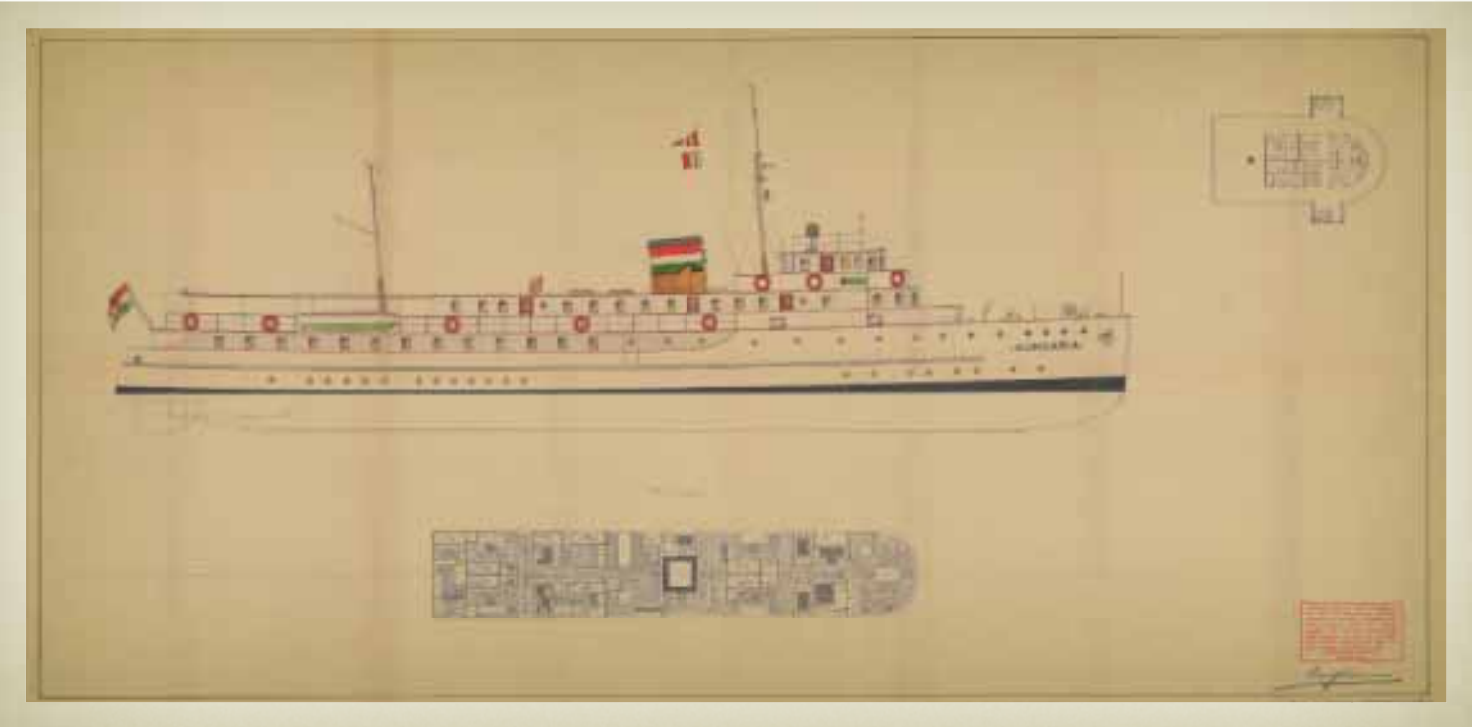
Az első világháborút lezáró Párizs-környéki békék alapvetően alakították át Közép-Európa politikai és gazdasági viszonyait. Az egykori Osztrák–Magyar Monarchiában

29 1917. február 1-i hatállyal lépett életbe, hogy a teljes dunai hajózást a KSZV irányítása alá rendelték. Krámlí, 2003. 206. o.
30 1914. december: 45 gőzhajó, 200 uszály; 1915. november: 121 gőzhajó, 616 uszály; 1916. május: 158 gőzhajó, 1007 uszály. Krámlí, 2003. 207. o.
31 Krámlí, 2003. 207. o., Krámlí, 2005. 173–174. o.
32 Krámlí, 2005. 175. o.
33 Krámlí, 2005. 181. o.
34 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t.



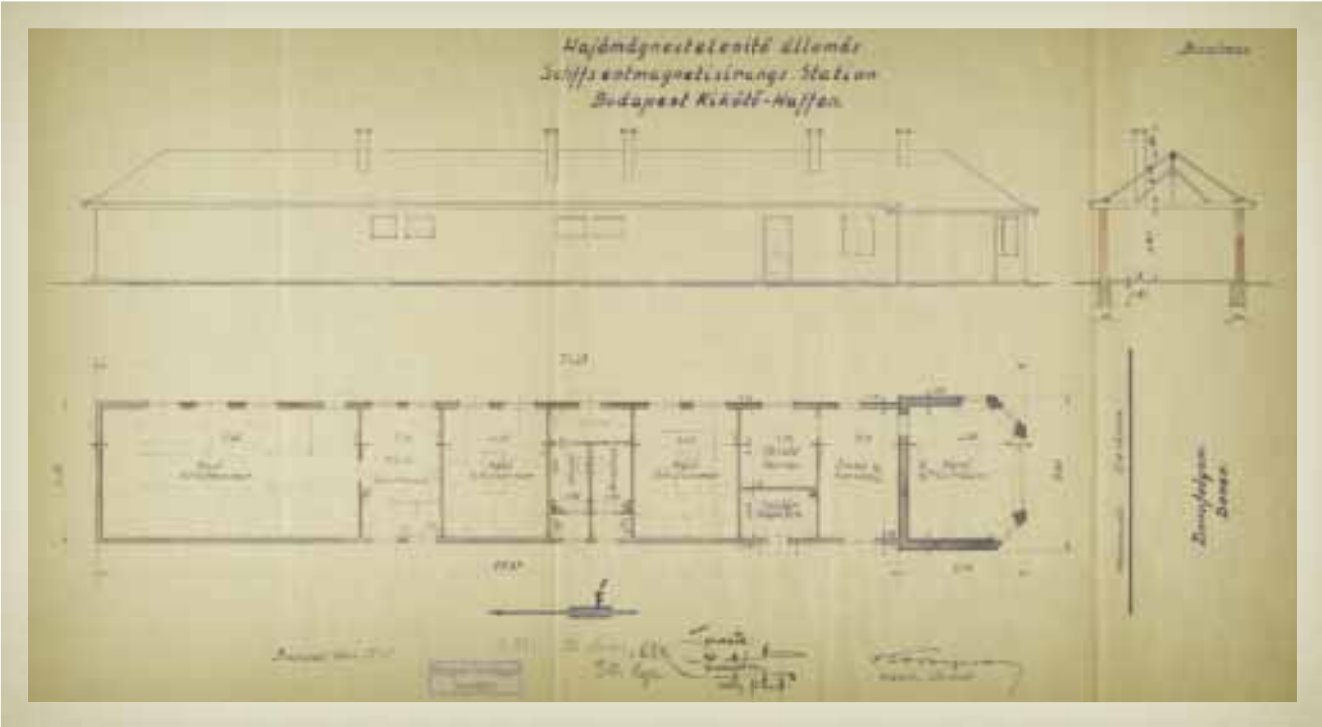
Az M70 aknakereső hajó tervrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-82d-118t)



A Hungária nevű hajó tervrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-82d-118t)



Budapesti hajómagntelenítő állomás tervrajza, 1944

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-73d-65t)



Az MFTR 730 számú uszályának háborús sérülése 1945-ben
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.2.)



Magyarország vízi útjai 1945-ben
(MAHART-Szabadkikötő I.r. 59. d.)

A XX. század elejére sikerült egy jól szervezett hajótársaságot felépíteni, amelynek hajóparkja 41 gőzhajóból és 230 uszályból állt, és ezekkel évente félmillió utast és félmillió tonna árut szállított.



Május 1-i felvonulás 1947-ben Budapesten a Hősök terén
(Fotó: Berkó Pál, Fortepan)



A Magyar-Szovjet Hajózási Rt. Előd nevű kerekcsónak gőzhajója vontatja a szovjeteknek jóvátételként épített Chiaturi nevű Duna-tengerjáró hajót 1947-ben
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 2017.1.1238., Fortepan)



Egy vontatóhajó és uszályok Ada-Kaleh szigeténél a Vaskapu-szorosban 1949-ben
(Fotó: Erky-Nagy Tibor, Fortepan)



Hajók a Dunán Komáromnál 1955-ben
(UVATERV, Fortepan)

működő gazdasági munkamegosztás megszűnt, s az utódállamok a korábbi gazdasági viszonyok fenntartásában nem voltak érdekeltek, mert félték a Monarchia gazdasági, de inkább politikai újjáéledésétől, ezért befelé forduló gazdaságpolitikát valósítottak meg. A kialakult helyzet jelentősen befolyásolta a Dunán történő szállításokat is, s ez Magyarország számára káros volt, hiszen a magyar gazdaság szerkezetét negatívan befolyásolta, hogy a piacait és nyersanyagait veszített ország jelentős feldolgozóiparral rendelkezett, amit ebben a helyzetben csak részben tudott kihasználni.³⁵

Az első világháború végén ellenséges kezekbe került dunai hajók tulajdonjogának tárgyában a megkötött békeszerződések³⁶ alapján felállt – *Walker D. Hines* amerikai döntőbíró vezette – testület jelentős mennyiségű hajótól (4 személyhajó, 23 vontatógőzös, 181 uszály) fosztotta meg az MFTR-t, amely cég, összhangban az 1921. július 23-i Duna egyezménnyel kiszorult a Száváról, a Temesről, és a Ferenc-csatornáról.³⁷ A közép-dunai, al-dunai és szávai személyhajóáratait kénytelen volt megszüntetni. Viszont újból bekapcsolódtak a Dunán és részben nemzetközi hajóúttá nyilvánított mellékfolyóin (Morva, Dráva, Tisza, Maros) az áruszállításba.³⁸ Majd rövidesen a Magyar Belhajózási Rt. megmaradt hajóinak az 50%-a az MFTR kezébe került. A társaság mindent megtett annak érdekében, hogy továbbra is meghatározó szerepet vigyen a dunai hajózásban. Ezt bizonyítja, hogy a *Délnémet Duna-gőzhajózási Társaságban*, a *Rajna–Duna Expresszhajózási Rt.*-ben, és még 1917-ben a bolgár királyi hajózási társaságban is részese-dést szereztek.³⁹

A világháborút követő években az MFTR és a kincstár közti szerződést a megváltozott viszonyokhoz igazították.⁴⁰ Lassan normalizálódott az ország helyzete, a hatalmas területi és gazdasági stb. veszteségek ellenére. Az MFTR számára hasznos volt az 1926-ban létrehozott *Együttműködő Hajózási Vállalatok* nevű csoport, amelyben a magyar cég mellett a DGT, a *Bajor Lloyd Hajózási Rt.* (*Bayerischer Lloyd Schifffahrts AG*), a *Délnémet Dunagőzhajózási Társaság*, és a holland *Continental Motorschiffahrtsgesellschaft AG* (COMOS) vett részt. A világháború után megerősödött román⁴¹ és jugoszláv, valamint az újonnan megjelent csehszlovák hajózási vállalatok ellenében létrejött együttműködés célja az volt, hogy a cégek hajóparkjuk közös használatával maximalizálják a forgalmat, és az így keletkező nyereségen megosztozzanak.⁴²

Az 1929-es gazdasági világválság viszont újabb nehézségek elé állította az országot és a dunai hajósokat is. A nagymértékben csökkenő áruforgalom megszerzéséért a dunai hajóstársaságok, a vasutak és a tengerhajózási vállalatok között öldöklő

35 Kaposi, 1998. 16. o.

36 Lásd: 1921. évi. XXXIII. törvény 284. cikkelyét.

37 A magyar és a jugoszláv kormányok között 1928-ban volt egy jegyzékváltás arról, hogy déli szomszédunk megnyitja a Ferenc-csatornát a nemzetközi hajózás előtt, ha a magyar kormány is ugyanezt teszi a magyar területre eső részén a csatornának. E megegyezésből végül semmi se lett. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 151. d.

38 Molnár, 1983. 602–603. o.

39 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t.

40 Lásd.: 1926. évi XXIII. tc.

41 A zavartalan romániai hajózás érdekében különböző összegű, ún. bizalmas jutalmakat kellett folyósítani a román közhivatali közegeknek. Ennek pontos összegei voltak. Pl.: Moldován a vámhatósági közeg havi 1000 leit, a giurgiui vámfőnök havi 3000 leit kapott. Ez is mutatja, milyen képtelen világ jött létre Közép-Európában az első világháború után. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 857. d. 302. t.

42 Erre az együttműködésre válaszul 1936-ban a csehszlovák, román, jugoszláv, francia és brit dunai hajózási vállalatok kötöttek egyezményt. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t., Molnár, 1983. 594. o.

harc bontakozott ki, amelynek következtében a szállítási díjak csökkentek. Az ország gazdasági lehetőségeinek beszűkülése komoly pénzügyi gondokat okozott az MFTR számára. A cég eladósodott, ami miatt 1932-ben a magyar állam a rendszeres évi 1,5 millió pengő államsegély mellett a tartozások rendezésére további 2 milliós rendkívüli segélyt biztosított, egyúttal a brit részvényesek részvényei állami tulajdonba kerültek.⁴³ Végül 1935-ben a pénzügyminisztérium *Sztamorai Jánost* kormánybiztossá nevezte ki az MFTR újabb szanálására. Végül az MFTR részvényeinek 96,86%-a a kincstár és a MÁV tulajdonába került.⁴⁴

Magyarország számára a két világháború közötti időszakban nagyon fontos volt az itthon nem lévő nyersanyagok beszerzése és a magyar exporttermékek elhelyezése. Az egyre fontosabbá váló kőolaj tekintetében 1937 előtt hazánk teljesen ki volt szolgáltatva Romániának. Míg más területeken egyre fontosabbá vált a Fekete-, az Égei-tenger menti országokkal és a Földközi-tenger keleti medencéjénél levő államokkal való kereskedelmi kapcsolatok kiépítése a fejlett magyar gyáripár exportigényei és nyersanyagszükségletei miatt. Az 1933-ban létrehozott *Magyar Egyiptomi Kereskedelmi Rt.* feladata volt hazánk és Egyiptom, az ún. levantei országok közötti kereskedelmi kapcsolatok kialakítása. A cél a magyar textilgyárak egyiptomi és török gyapottal való ellátása volt a déligyümölcsimport mellett, itthonról pedig késztermékeket szállítottak ezen államokba. A legnagyobb gondot az okozta, hogy közvetlenül nem lehetett eljutni Magyarországról hajóval ezen országokba, csak Trieszten vagy Brailán át, ez pedig növelte a költségeket.⁴⁵ Ezért volt komoly jelentősége annak, hogy *Bornemissza Félix* hajóskapitány javaslatára Duna-tengeri motoros hajók gyártása mellett kötelezte el magát a kincstár, abban az esetben, ha sikerül egy hasonló hajóval eredményeket felmutatni.⁴⁶ Ennek demonstrálására a Magyar Egyiptomi Kereskedelmi Rt. bérbe vette az *Apollinaris III.* nevű, 240 tonna hordképességű motoros hajót egy rotterdami cégtől. A hajó addig Rotterdam és a szomszédos országok kikötői közt bonyolított le parti forgalmat. A tragédiától sem mentes 1933-as Rotterdam–Alexandria–Budapest hajóút végül bebizonyította, hogy megfelelő hajótípus esetén a Duna-tengeri hajózás életképes. A kereskedelemügyi miniszter 1934 elején utasította az MFTR-t, hogy építsen a Ganz újpesti hajógyárában egy Duna-tengerjáró hajót,⁴⁷ amelyet *Budapest* névre kereszteltek és 1934. augusztus 14-én vízre is bocsátottak.⁴⁸

Az 1933-as Rotterdam–Alexandria–Budapest hajóút végül bebizonyította, hogy megfelelő hajótípus esetén a Duna-tengeri hajózás életképes.

43 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t.

44 Molnár, 1983. 603. o.

45 Magyarország szempontjából nagyon fontos volt, hogy 1921-ben a Népszövetség barcelonai konferenciáján elismerték a tengerparttal nem rendelkező országok jogát arra, hogy saját zászlajuk alatt hajózzanak. Ez a trianoni békével teljes tengeri kereskedelmi flottájától (115 hajó) és tengerpartjától megfosztott Magyarország számára fontos egyezmény volt. Megay, 1976. 14., 16. o.

46 Itt meg kell jegyezni, hogy a Duna-tengerhajózásnak vannak korábbi előzményei is a magyar történelemben. Már a XIV. században megpróbálták átrakodás nélkül árut szállítani a Dunán keresztül a Fekete-tengerre, de ez nem valósult akkor meg, majd 1786-ban *Gollner Bálint* kereskedő Zimonyból a Dunán és a Fekete-tengeren keresztül egészen az égei-tengeri Chios szigetéig jutott. Ezt követően a DGT *Metternich* nevű hajója szállított pár évig rendszeresen árukat Magyarországról a Dunán és a Fekete-tengeren keresztül Odesszába. Majd 1916-ban a kiváló vízépítő mérnök *Kvassay Jenő* vetette fel a budapesti Duna Konferencián a közvetlen Duna-tengeri hajózás megteremtését, az átrakodási költségek csökkentése miatt. Az 1920-as évek második felében a cseh származású mérnök, *Popper Ottó* ún. komphajó terve merült fel a folyami és tengeri szállítások ötvözésére. Horváth, 1840. 249–250. o., Megay, 1976. 14–15. o., Mártha, 1990. 14. o.

47 E hajótípus kifejlesztésénél komoly előny volt, hogy Fiume első világháború utáni elvesztését követően, az Adriaparti városban működő magyar hajógyár technikai személyzetéből többen Budapestre költöztek, így a szakemberek rendelkezésre álltak a tervek megvalósításához. Balogh, 1946. 104. o.

48 Biró, 1983. 215–220. o.

Ezek az eredmények arra készítették más hajótársaságokat, hogy kisméretű tengeri hajóikkal felkeressék a „tengeri kikötővé” váló *Budapesti Vámmentes Kikötőt* Csepelen. Bár a Duna–tengeri hajók forgalma csak 1586 tonnát tett ki, de e hajók megfordultak Isztambul, Pireusz, Szaloniki, Beirut, Haifa, Jaffa és Alexandria kikötőiben. Egy levantei forduló a Budapest⁴⁹ motoros hajónak 4–5 hétig tartott. E hajó és a *Neptun Tengerhajózási Rt.*-től megvásárolt Duna–tengerjárók az MFTR-hez kerültek, de ez nem volt jó megoldás, ezért 1935-ben a Minisztertanács határozatot hozott a *Magyar Királyi Duna–Tengerhajózási Rt.* (DTRT) létrehozásáról. A társaság hivatalosan 1936-ban jött létre *Wulf Olaf* ny. folyamőr vezérőrkapitány vezetésével. Az új cég és az MFTR között hamarosan szoros együttműködés jött létre, ezzel is elősegítve a magyar hajózás ügyét.⁵⁰ A Duna–tengerhajózás a későbbiekben komoly eredményeket ért el, s felmerült, hogy a Szovjetunió irányába is ki lehetne terjeszteni a Duna–tengerjárók útvonalát.⁵¹ Az 1930-as években a nemzetközi politikai helyzet változásai és a nemzetközi ellentétek kiéleződése jelentősen befolyásolta a dunai hajózást.

Az 1935 és 1941 közötti időszakban az egyre jobban megerősödő Németország gazdasági, politikai és katonai térhódítása egyértelműen jelezte, hogy a közép-európai térségben a németeknek minden tekintetben döntő szava lesz. Az alábbi adatok jól szemléltetik a németek gazdasági súlyát a térségben. 1937-ben a bolgár kivitel 43,1%-a, a magyar 24,1%-a, a jugoszláv 21,7%-a, és a román 19,2%-a irányult Németországba, míg a bolgár import 54,8%-a, a jugoszláv 32,4%-a, a román 28,9%-a és a magyar 26,2%-a, érkezett a németektől.⁵² Nagy-Britannia a második világháborút megelőző években nem tudta és nem is akarta megakadályozni Németország közép-európai expanzióját. Viszont a háború kitörése után, 1939–40-ben gazdasági eszközökkel is megpróbáltak harcolni térségünkben a németek ellen. A brit kormányzat a háború kezdetén nem fogadta el *Louis Maxime Weygand* francia tábornok tervét, hogy katonai nyomást gyakoroljanak a balkáni országokra. Ezzel szemben arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a nyersanyagok – különösen a román kőolaj – preventív felvásárlásával gátolni lehet a németek céljait.⁵³ E mellett a brit háborús kabinet 1939. szeptember 15-én úgy döntött, hogy amennyi uszályt és hajót (elsődlegesen olajszállítókat) csak tudnak, kibérelnek vagy megvesznek, hogy így is csökkentsék a német ellenőrzés alá kerülő hajókat. Azt még korábban, 1939 márciusában eldöntötte *Colin Gubbins*, *Lord Halifax* (az SIS⁵⁴ főnöke) és *Laurence Grand* (a *Section D*⁵⁵ főnöke), hogy kivonják a brit érdekeltségbe tartozó hajókat a Dunáról. A britek 1939 végére 148 hajót és uszályt béreltek, míg 1940 júniusában megkezdték hajóik kivonását, s ennek keretében összesen 75 vízi járművet juttattak el Isztambulig, de ott a török hatóságok – 3 kivételével – lefoglalták azokat és így az eredeti tervektől eltérően végül csak 2 hajó jutott el Szuezbé, egy pedig a SOE⁵⁶ isztambuli részlegénél maradt.

49 A Budapest hossza a függélyek között 54 méter volt, folyami merülése 1,85 méter, míg a tengeri 2,3 méter lehetett. Ennek megfelelően a dunai hordképesség 300 tonna, míg a tengeri 500 tonna volt, beleértve a hajó üzemi rakományát is. A hajó tonnataralma 464 bruttó regiszter tonna (BRT) volt (1. reg t.: 2,83 m³). A későbbiekben épített Duna–tengerjáró hajók méretei folyamatosan növekedtek, az 1939 őszén elkészült *Kassa* nevű folyam–tengerjáró függélyek közti hossza már 74 méter, szélessége pedig a főbordán mérve 9,86 méter, míg úrtartalma 1022 BRT volt. Balogh, 1946. 104–105., 107. o.

50 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t., Bíró, 1983. 226–227. o.

51 Wulf, 1935. 37–38. o.

52 Berend T.–Ránki, 1976. 398. o., Molnár, 1983. 593. o.

53 Magyarország Németország oldalán állt a brit–német gazdasági háborúban, saját gazdasági érdekei miatt is. Erre vonatkozóan lásd.: Wilhelmstrasse, 1968. 482–483. o.

54 *Secret Intelligence Service*

55 A Hadügyminisztérium M.I./R. nevű titkosszolgálat, 1938-ban hozták létre a kontinens irreguláris hadviselésének elősegítésére. Molnár Gy. 1985. 500. o.

56 *Special Operations Executive*



A Zalka vontatóhajó Turnu Severinnél (Szörényvárnál) a Dunán 1960-ban

(Tul.: Drobni Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



Magyarország tengeri hajókkal lebonyolított export-import forgalma 1954-ben
(MAHART–Szabadkikötő Ir. 1191. d.)



Hajók a Dunán az Orsova közelében levő jeselnicei (dunaorbágyi) lekötőnél
(Tul.: Drobni Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)

A Duna–tengerhajózás a későbbiekben komoly eredményeket ért el, s felmerült, hogy a Szovjetunió irányába is ki lehetne terjeszteni a hajók útvonalát.



Egy vontatóból és kilenc uszályból álló hajóvonta Esztergomnál 1955-ben
(UVATERV, Fortepan)



Közép-Európa vízi útjai 1958-ban (MAHART-Szabadkikötő Ir. 1191. d.)



Közép-Európa 1973-ra tervezet vízi útjai (MAHART-Szabadkikötő Ir. 1191. d.)



A Szob és Dorog vontatóhajók uszályaikkal Komáromnál 1960-ban (Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



A Hunor motoros áruszállító Linzben 1962-ben, a háttérben a Nibelungenbrücke és a Szent József plébániatemplom látható (Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



Hajók a Dunán Passaunál 1962-ben (Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



Uszályok a Dunán 1962-ben (Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



Hajók Baján a Sugovicán vagy más néven Kamarás-Dunán 1963-ban (Fotó: Márton Gábor, Fortepan)



Uszályok az ausztriai Aschach erőműnél a Dunán 1964-ben (Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)

A katonai helyzet
változásával 1943
második felétől
a dunai hajózás
is elkezdett
veszélyesebbé válni.

Ezen akciónak *Eric Berthoud*, a bukaresti brit követség olajszakértője szerint komoly szerepe volt abban, hogy a németek 1939–40-ben nem használták ki a romániai olajra vonatkozó importkvótájukat.⁵⁷

A britek a háború elején a Duna mesterséges (robbantásokkal és hajók elsüllyesztésével történő) elzárásával is megkísérelték gátolni a dunai hajózást. Azon tervük, hogy a Vaskaput⁵⁸ és a Kazán-szoros térségét hajózhatalanná tegyék, kudarcot vallott, 1940 nyarától évekig minden veszély nélkül folyt a hajózás.

Magyar szempontból komoly jelentősége volt annak, hogy 1941 tavaszán a m. kir. Honvédség alakulatai visz-szafoglalták Jugoszláviától a Baranya-háromszöget és a Bácskát, így hazánk Duna-szakasza jelentékeny mér-tékben megnövekedett. A felszabadult Duna menti állomások bejárása során a 101. sz. Központi Szállításvezetőség bizottsága birtokba vette Újvidék, Palánka, Gombos, Apatin és Bezdán hajóállomásait.⁵⁹

A katonai helyzet változásával 1943 második felétől a dunai hajózás is elkezdett veszélyesebbé válni, de egyelőre még zavartalan volt a folyami áruszállítás, amely a németek és szövetségeseik számára nemcsak a román olaj,⁶⁰ hanem a gabona/élelmiszer, az egyéb áruk és az utánpótlás – Dél-Ukrajna, valamint az E és az F hadseregcsoportok részére történő – szállítása miatt is rendkívül fontos volt. A szö-vetségesek közötti megegyezés értelmében a brit királyi légierő (*Royal Air Force, RAF*) 205. bombázócsoportja⁶¹ fő feladatául a Duna elaknásítását szabták a *Gardening*-(kertészkedés)-hadművelet keretében.

A Gardening-hadművelet, vagyis a Duna elaknásításának kezdete 1944. április 8-ról 9-re virradó éjszaka volt. Az aknásításra válaszul a németek, *Paul Ekl* felü-gyelő vezetésével áprilisban Budapesten felállították a *Dunai Aknakereső Szolgálá-tot* (*Minenräumdienst Donau*), amelynek az egységei Linz és Bécs (*Minenräumgruppe Obere Donau*), Budapest és Pancsova (*Minenräumgruppe Mittlere Donau*), valamint Rusze (*Minenräumgruppe Untere Donau*) székhellyel működtek. A hatékony műkö-dést segítették az Együttműködő Hajózási Vállalatok csoportjába tartozó hajózási társaságok hajói és kikötői is. A védekezés hatékonyságának növelésére hazánkban:

57 A németek a britek által a Dunáról kimenekített tankhajók és tankuszályok pótlására 15 tankuszályt átszállítot-tak az Elbáról (Drezda) a Dunára (Ingolstadt), és 1941–1942 során több társaság számos tankuszályt építtetett, pl.: *Bayerische Lloyd* 39, DGT kb. 50, Wallner-féle hajózási társaság 24, COMOS 30, továbbá a Wallner cég 1 motoros tankhajót is építtetett. *Rainer Ehm* kurátor (*Donau-Schiffahrtsmuseum, Regensburg*) közlése alapján.

58 *Owen St. Clair O'Malley* budapesti brit követ 1940. április 22-én közölte *gróf Teleki Pál* miniszterelnökkel, hogy Nagy-Britannia hadihajókat küld a térségbe, ha Németország részt vesz a Vaskapu ellenőrzésében. Az eset érdekessége, hogy a britek úgy tudták, a németek kérték Magyarországot a szigorúbb folyamrendőri feladatok elvégzésére, amit Teleki cáfolt O'Malley követnek találkozájukon; ezzel szemben hazánk kérte Németországot – hasztalanul –, hogy tér-jen vissza a Nemzetközi Duna Bizottságba, amelynek munkájában akkoriban Magyarország mellett Bulgária, Jugo-szlávia, Románia, Nagy-Britannia és Franciaország vett részt. *Wilhelmstrasse*, 1968. 480–481. o.

59 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 151. d. 191. t.

60 A dunai olajszállításokkal kapcsolatos érdekesség, hogy az MFTR, a DGT és a BL gyorsított tankhajóáratokat indí-tott Budapest és Giurgiu között heti 2 alkalommal oda-vissza. Budapestről és Giurgiuból is kedden és szombaton indultak a tankuszályvonták, amelyek általában öt uszályból álltak és egy gőzhajó vontatta ezeket. A háború miatt nyilvánvalóan fokozottan igénybe vették a hajóztársaságok tankhajóflottáját a dunai olajszállításoknál. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 111. d. 190. t.

61 A brit királyi légierő 205. bombázócsoportja a következő egységekből állt: 231. *Bomber Wing* (37., 70. század); 236. BW (40., 104. század); 240. BW (178., 614. század); 330. BW (140., 150. század); 344. BW (148., 1578. század), vala-mint a dél-afrikai légierő (SAAF – *South African Air Force*) 31., 34., 614. és 1586. századaiból, továbbá a légierő két lengyel századából (138., és 170.). A 205. bombázócsoport századai közül a 37., 40., 70., 104., 140., 150. *Vickers Wel-lington*, a 138., 148., 170., 614. (SAAF), 1586., 1578. *Handley Page Halifax*, míg a 31., 34., 178., 614. (RAF) századok B-24D *Liberator* típusú bombázókkal voltak felszerelve. A 205. bombázócsoport gépeinek a száma 180–200 között mozgott. Sipos, 1997. 54. o., A 205. bombázócsoport történetére vonatkozóan lásd: Granfield, Alun: *Bombers over Sand and Snow*. 205. Group RAF in World War II. Barnsley, 2011.

Visegrádnál, Felsőgödnél és Újvidéknél légvédelmi ágyúk fedezetében léggömb-gátat létesítettek, majd – kissé megkésve – 1944 októberében létrehozták a 131. és 132. légvédelmi tüzérosztályt 40-40, 36M típusú, 40 mm-es gépágyúval felszerelve. Bevonták a brit gépek elleni védekezésbe a német éjszakai vadászokat, és akna-robbantásra az aknaszedő hajók mellett bevetették a Junkers Ju-52 (*Mausi*) típusú aknarobbantó repülőgépeket is.⁶² Igaz, ezekből több is lezuhant a Dunába telepített aknák felrobbantása során keletkező vízoszlop miatt.

A brit aknásításnak meg lett az eredménye: áprilistól több alkalommal szünetelt hosszabb-rövidebb ideig a forgalom a Duna egyes szakaszain, és több hajós, illetve hajó is áldozatául esett a ledobott aknáknak. A hajósokra leselkedő veszély miatt az MFTR vezérigazgatója 1944. június 20-án azzal a kéréssel fordult *Kunder Antal* kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez, hogy azokat az elhunyt hajósokat, akik a m. kir. *Honvéd Folyamierők* rendelkezésére álltak a hadiszolgálatban közlekedő társasági hajóikon, és aknarobbanás vagy ellenséges behatás miatt életüket vesz-tették, hősi halottnak tekintsék.⁶³ Az október elejéig tartó Gardening-hadművelet jelentős károkat okozott a dunai hajózásban, amit jól mutat, hogy a britek által elsüllyesztett hajók majd 20%-a ezen a folyón közlekedett.

1945 tavaszára a magyar hajópark 20%-a elsüllyedt, míg a többi része idegen kézbe került.⁶⁴ Az MFTR hajóparkja 1944. április 1-jén 488 egységből állt, míg 1945. ápri-lis 10-ig 87 hajója süllyedt el vagy rongálódott meg. Gondot okozott, hogy 53 hajó szovjet kézre került,⁶⁵ míg további 289-et pedig nyugatra menekítettek⁶⁶ a németek visszavonulásakor, ahonnan csak 1946-1947-ben térhettek haza.⁶⁷ A magyar hajó-zás a teljes megsemmisülés állapotában volt, ennek ellenére a háború végét követően sikeresen újraindult. Eleinte csak Pest és Buda viszonylatában evezős csónakokkal és moto-ros járatokkal próbálták enyhíteni a Duna-hidak felrobban-tása miatti közlekedési nehézségeket, majd bárkákkal és kis motoros vontatókkal Budapest és Mohács között, illetve a Tiszán is elindult az áruszállítás.⁶⁸

A második világháborút követően a magyar hajósok a kül-ügyminisztérium számára egy összefoglaló anyagot készítet-tek a háború utáni béketárgyalásokra vonatkozóan. Ebben az összeállításban jelezték, hogy a magyar hajózás számára a trianoni határok visszaállítása rendkívül hátrányos lenne, ezért javasolták a jugoszláv-magyar határ megváltoztatá-sát. A javaslatuk az volt, hogy az ország déli határa a Dunáig

1945 tavaszára
a magyar hajópark
20%-a elsüllyedt, míg
a többi része idegen
kézbe került.

62 1944. május 28-án 4 *Mausi* Bar-szigetnél 2, míg 29-én reggel 1 *Mausi* Dunaszekcsónél egy aknát robbantott fel. HL KSzV 3. d. 6330./Kszv. hdm. 1944. V. 30.; Hj. 1944. V. 29.

63 1944. június 20-ig az MFTR 11 hajósa hunyt el és 16 sebesült meg aknarobbanás miatt. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1818. d. 280. t.

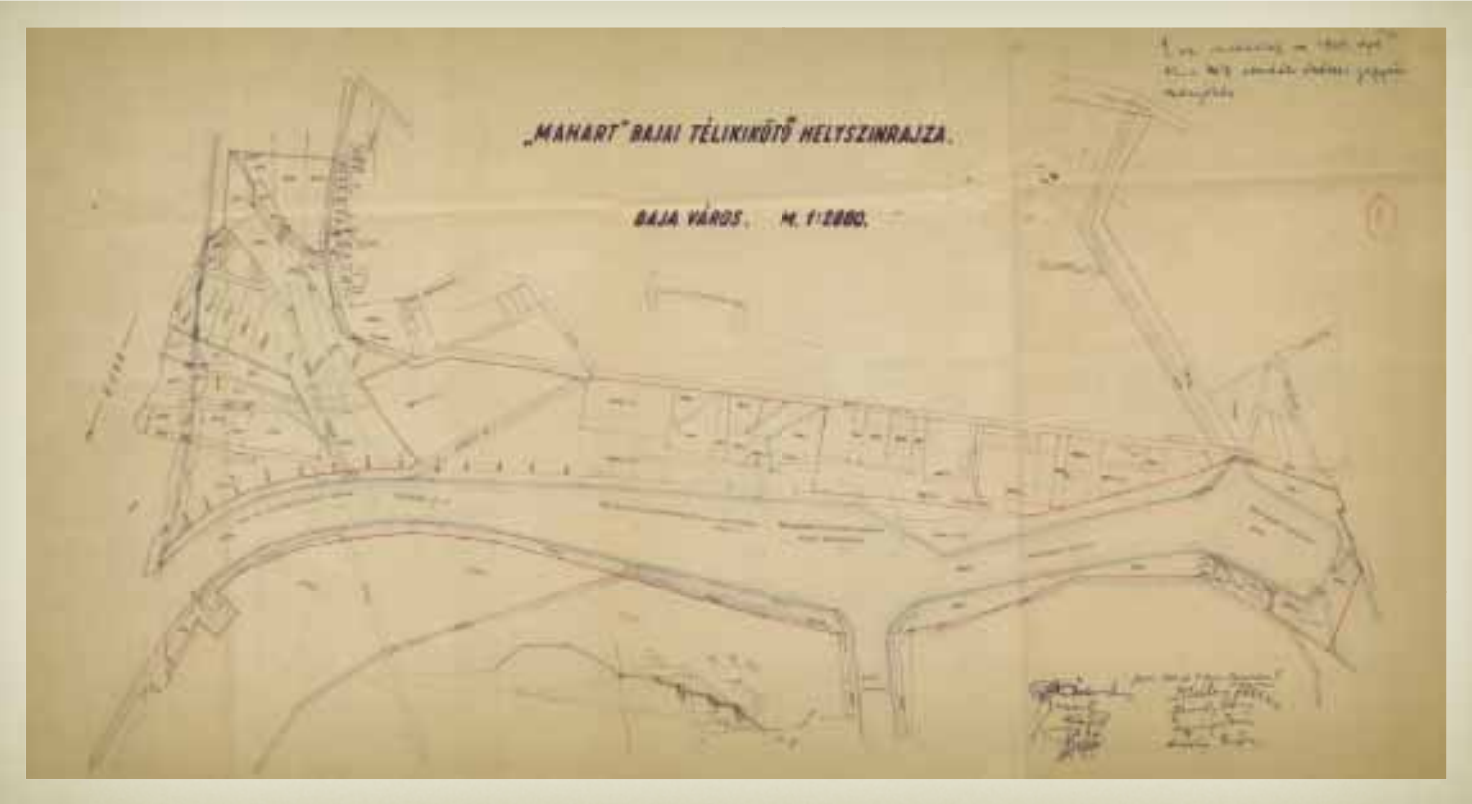
64 Egy *Trainin* szovjet ellentengernagynak *Gerő Ernő* közlekedési miniszter által 1945. június 13-án írt levélben a magyar hajók idegen kézre kerülését és megsemmisülését három fő eseményhez kötötték: 1.) a román átállás időszaka, 2.) a Közép-Duna térségében folyó hadműveletek időszaka, 3.) az MFTR hajók nyugatra hurcolása. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 506. d. 74. t.

65 A szovjetek kezén levő hajókat nagy valószínűséggel a román átálláskor, 1944. augusztus 23-án foglalták le. Ekkor *Knor Károly* orsovai MFTR vonalfőnök közlése szerint az összes Szerbiában, Romániában és Bulgáriában lévő hajó az ellenség kezére került. Egy 1945 tavaszán készült összeállítás szerint 3 gőzhajó, 1 motoros hajó, 67 uszály (ebből 56 az MFTR tulajdona) és 9 tankuszály (ebből 6 az MFTR tulajdona) került román kézre. Valójában a szovjet dunai flottaparancsnokság kezelésébe kerültek. A források a „román” kézre került hajók darabszámában eltérést mutat-nak, de a nagyságrend hasonló. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1040. d. 103. t.

66 A hajók mellett az MFTR fiókgazgatósága az MFTR 1. sz. hajón a németországi (ausztriai) Ybbs an der Donauba települt, míg az úpești és komáromi hajóműhelyek és a budapesti, ill. komáromi szertárak pedig a közeli Melkbe. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 517. d. 113. t.

67 Egy valószínűleg 1945-ben készült kimutatás szerint amerikai fennhatóság alá 198, míg szovjet kezekbe 152 magyar hajó került. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 506. d. 74. t.

68 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1040. d. 102. t.



A bajai téli kikötő helyszínrajza, 1964

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 1040. d.)



Hajók a Kazán-szorosban 1969-ben

(Fortepan)



A Szeged Duna-tengerjáró halad a Duna jugoszláviai szakaszán Szilszeg térségében 1965-ben, a háttérben a Fruska Gora látható

(Fortepan)



Az Al-Duna Turnu Severin és Gura Văii közötti szakaszán halad a Miskolc tolóhajó uszályokkal 1967-ben

(Tul.: Drobní Nándor, Fotó: Droppa Kálmán, Fortepan)



Uszályok a Duna Országház előtti szakaszán 1975-ben

(Magyar Rendőr, Fortepan)

végig a Dráva legyen, s így kerüljön vissza a Baranya háromszög. Továbbá a Bácskában a Ferenc-csatorna legyen a jugoszláv-magyar határ. Ezzel az volt a céljuk, hogy a Dráván és a Ferenc-csatornán biztosított legyen a magyar hajósok számára is a hajózás a teljes hajózható szakaszon, egyúttal mindkettő legyen nemzetközi vízi út. A Dráva tekintetében a számos határátlépést tartották problematikusnak, míg a Ferenc-csatorna vonatkozásában azt, hogy ott Trianon óta a magyar hajósok nem közlekedhettek hajóikkal. Mindezeken felül a dunai hajózás teljes szabadságát szerették volna elérni – ugyanis az első világháborút követően a Duna hajózható mellékfolyóin nem volt biztosított a szabad közlekedés –, továbbá egy délkelet-európai közös vámterületet, a térség államai közti kereskedelmi forgalom fellendítése érdekében.⁶⁹

A nemzetközi dunai hajózás szempontjából fontos lépés volt, hogy létrejött a Duna Bizottság előbb galaci, majd 1954-től budapesti székhellyel.

Az 1947-ben aláírt párizsi békeszerződésben végül nem valósult meg a magyar hajósoknak a déli határ kiigazítására vonatkozó elképzelése, és a magyar hajózás is új irányt vett. Az 1945. augusztus 27-én megkötött szovjet–magyar gazdasági egyezmény alapján 1946. március 30-án létrejött a *Magyar–Szovjet Hajózási Rt.* (MESZHART), amely cégbe a szovjetek apportként a DGT-nek a potsdami egyezmény alapján birtokukba került magyarországi érdekeltségeit és az MFTR hadizsákmányként náluk lévő hajóit adták. Tulajdonképpen az MFTR teljes vagyona a MESZHART ellenőrzése alá került, s az új társaság megkapta a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő bérleti jogát is. E társaság első-sorban a külföldi áruszállításba és a jóvátételként gyártott termékek szállításába kapcsolódott be, míg a személyszállítási feladatokat az MFTR-el megosztva látta el 1950-ig.

Az 1947. évi XVII. törvénnyel elfogadott 3 éves terv alapján az 1939-ben még 900 000 tonna árut szállító magyar hajózásnak 1950. augusztus 1-ig 1,5 millió tonnára kellett növelnie a teljesítményét, s a vasutakat bizonyos tömegáruk szállításától mentesíteni kellett. Ilyen áruk voltak a bauxit, a szén, a kő és a gabona. Ahhoz, hogy a terv-célokat teljesíteni lehessen úgy vélték, hogy 30 ezer LE vonóerejű és 240 ezer tonna kapacitású hajóállományra lesz szüksége a magyar hajózásnak. Ennek a megteremtéséhez úgy számoltak, hogy üzembe kell állítani a nyugatról – a Duna felső szakaszairól – visszatérő hajókat, az elsüllyedt hajókat ki kell emelni és kijavítani, valamint 110 ezer tonnányi hordképességgel rendelkező új uszálypark legyártását is szükségesnek tartották, hogy a megfelelő mennyiségű hajó rendelkezésre álljon.⁷⁰

A nemzetközi dunai hajózás szempontjából fontos lépés volt, hogy 1948-ban Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Magyarország, Románia, Szovjetunió és az Ukrán SZSZK képviselői Belgrádban aláírták a folyón való hajózás rendjére vonatkozó egyezményt, amely alapján létrejött a *Duna Bizottság* előbb galaci, majd 1954-től budapesti székhellyel.

A MESZHART áruszállítási volumene 1950-ben érte el a két világháború közötti időszak szintjét 947 ezer tonnával.⁷¹ Az akkori, ún. népi demokratikus országok hajózási vállalatai Budapesten a MESZHART székházában 1953. szeptember 23-án tanácskozást tartottak. A céljuk az volt, hogy egységes szállítási díjszabást alakítsanak ki, valamint megtárgyalják a Szovjetunió, Bulgária, Csehszlovákia, Magyarország

69 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 59. d. 72. t.
70 Karczag, 1947. 19. o., Lásd.: Vághó, 1947. 124–128. o.
71 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 9067. d.

és Románia áruinak dunai szállítási feltételeit és hajóik egymás általi kölcsönös vontatását. 1955-ben Pozsonyban kötötték meg Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Magyarország, Nyugat-Németország (NSZK), és a Szovjetunió hajózási vállalatai az ún. *Bratislavai Egyezményt*, amelyben a nemzetközi áruforgalomban szabályozták a fuvarozási feltételeket.⁷²

Az erőteljes szovjet jelenlét az 1954. november 6-i magyar-szovjet szerződést követően ért véget, amikor a két állam megegyezett abban, hogy a szovjet-magyar vegyesvállalatokban levő tulajdonrészüket a magyar állam vásárolja meg. Ennek következtében a Magyar–Szovjet Hajózási Rt.-ből 1954. november 10-én létrejött a *Magyar Hajózási Rt.* (MAHART). A társaság az 1950-es évek végén megkezdte hajóflottájának korszerűsítését, beleértve a vontatókat és az uszályparkot is.⁷³

Az 1950-es éveket követően a dunai áruforgalom jelentősen növekedett dacára annak, hogy az átrakodási költségek miatt összetett vasúti+vízi szállításnál egyes viszonylatokban gazdaságatlan volt a folyami áru fuvarozás beiktatása. E tekintetben a váci Dunai Cementmű és a dunaújvárosi gyár közötti vízi szállítás a kétszeri vasúti átrakodás miatt pénzügyileg előnytelen volt, ami miatt pl. ebben a viszonylatban gazdaságosabb volt a teljes áruszállítást vasútra terelni.⁷⁴

A fentiek következtében – és általánosságban is – a nagy távolságról bonyolított export-import szállítások voltak a gazdaságosabb és jelentősebb tételek a magyar hajózás számára. Komoly változás történt 1969-ben, amikor megszűnt a Duna-tengerjáró hajók felhajóztatása Budapestig.⁷⁵ Itt kell megjegyezni, hogy a Duna-tengerhajózásnak köszönhetően a második világháború előtti években Magyarország levantei és közel-keleti forgalma megnövekedett, az 1950-ben üzemben tartott 4 Duna-tengerjáró hajó nem tudta már lebonyolítani az említett térségek és hazánk közötti kereskedelmi forgalmat. Emiatt fontolóra vették a még a *Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat* által 1943-ban a Ganznál megrendelt 3, egyenként 2 300-2 500 tonnás tengeri hajó megépítését, mert úgy vélték az akkori vezetők, hogy gazdaságilag és politikailag is rendkívül fontos lenne a trieszti kikötő kikerülésével, magyar hajókkal minél több árut behozni az országba.⁷⁶ Valamint számos külföldi kikötőbe tudjanak eljutni a magyar hajósok (tervben volt a Perzsa-öböl, India, és Dél-Amerika bevonása is a hajózási tevékenységünk célirányába); másrészt az áruszállítástól svájci és ausztriai tranzitáru szállítási megbízásokat reméltek, és végeredményben a magyar állam számára devizabevételt.⁷⁷

1967-ban a Székesfehérvár nevű Duna-tengerjáró hajó kénytelen volt megkerülni Afrikát a Szezei-csatorna lezárása miatt. A hajó személyzetét 1968-ban kitüntették-e teljesítmény miatt.⁷⁸

Az 1970-es évek elején a gazdaság akkori irányítói még azzal kalkuláltak, hogy az építőanyag-, műtrágya- és a vas- és acélgyárak akkor várható fejlesztése növekedést

72 http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop412A/2011-0003_05_logisztika_alapjai/12_9_folyami_tengeri_fuvarozas_szabalyozasa_zA2681lwdfrRFR2w.html (Letöltve: 2018. 04. 06.)
73 <http://www.mahartpassnave.hu/hu/mahart/rolunk/mahart-tortenete/> (Letöltve: 2017. 07. 22.)
74 Halász, 1974. 166. o.
75 Bár Budapestre az 1960-as évek vége óta nem hajóztak fel hajók, ennek ellenére az 1970-es évek közepén a csepeli kikötő még szerepelt a brit *Lloyds Maritime Atlas* tengeri kikötőket felsoroló jegyzékében. Vagyis jogilag továbbra is tengeri kikötőnek számított. Megay, 1976. 14. o.
76 1960-ban 10 hajó járt árukkal oda-vissza fuvarban Budapest-Csepel és a tengeri kikötők között. Megay, 1976. 16. o.
77 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 623. d. 177. t.
78 Frisnyák, 2001. 238. o.



Hajók a Duna fővárosi szakaszán 1985-ben

(Fotó: Kristek Pál, Fortepan)



Tolóhajó uszályokkal a Szabadsághídnál 1977-ben

(Fortepan)



A Vöcsök IV. szárnyashajó a zebegényi Dörny Kastély előtt halad el 2011. szeptember 3-án

(Fotó: Vaskovics Péter, hajoregiszter.hu)



A PF 350 szolgálati motorhajó Budapesten a Lágymányosi-híd (II. Rákóczi Ferenc-híd) alatt 2011. szeptember 3-án

(Fotó: Vaskovics Péter, hajoregiszter.hu)



A Csepel toló motorhajó 2010. augusztus 18-án, Budapesten

(Fotó: Vaskovics Péter, hajoregiszter.hu)



Az Eger toló motorhajó 2010-ben a Helemba-sziget alatt halad Esztergom és Szob között

(Fotó: Vaskovics Péter, hajoregiszter.hu)

Az 1980-as évekre a MAHART a térség egyik jelentős hajózási vállalatává vált 50 géphajóból, 200 uszályból, 21 tengeri hajóból álló flottájával és 6 000 fős munkavállalói létszámával.



A Táncsics személyhajó 2011. szeptember 3-án Pilismarótnál halad a Dunán

(Fotó: Vaskovics Péter, hajoregiszter.hu)

fog hozni a dunai áruszállításban is.⁷⁹ 1979-re vonatkozóan a MAHART a folyami árustruktúrában az export növekedését jelentősebb mértékben irányozta elő, mint a belföldi forgalom bővülését. Úgy vélték, hogy a folyami teherhajózás kapacitásának szinten tartása mellett az import és a tranzitforgalom kis mértékben csökkenni fog.⁸⁰

Az 1980-as évekre a MAHART a térség egyik jelentős hajózási vállalatává vált 50 gép-hajóból, 200 uszályból, 21 tengeri hajóból álló flottájával és 6 000 fős munkavállalói létszámával. Az 1980-as évek végére viszont – gazdasági és politikai okokból – a magyar hajózás fejlődése megrekedt, és a közlekedési ágazat periferiájára szorult. A kialakult negatív helyzetet jelezte az is, hogy az 1990-es évek elején az 1835-ben alapított Óbudai Hajógyár beszüntette működését. A magyar hajózás számára az 1990-es évek eleje a rendszerváltás mellett több komoly változást hozott. Az 1991-ben Jugoszlávia felbomlása miatt kitört háború következtében a Duna jugoszláv szakaszán egyre veszélyesebbé vált a hajózás. Az 1990-es évek során időről időre tovább nehezítette a háború a MAHART helyzetét, mert az Al-Duna használhatatlanná vált a konfliktus miatt. 1991-ben egy háttéranyagban a MAHART részéről megfogalmazták, hogy a folyami hajózásban az eszközöket és létszámokat racionalizálni kell. A jövőre vonatkozóan a kombinált szállítás, illetve a veszélyes és speciális áruk fuvarozásában való részvétel is felmerült a Duna–tengerhajózási tevékenység visszaállításának ötlete mellett.⁸¹

Komoly lehetőségek nyíltak meg a magyar hajósok előtt az 1921-ben elkezdett és 1992. szeptember 25-én a forgalomnak átadott Duna–Majna–Rajna-csatorna⁸² megépítésével. A lehetőségek viszont komoly kockázatokat is rejtettek magukban a modern nyugati hajók rendszeres dunai megjelenésével. Ennek ellensúlyozására a *Germanischer Lloyd* előírásait figyelembe véve a MAHART egy többcélúan felhasználható (pl.: ömlesztett rakomány, csomagolt darabáru, konténer) hajót építtetett. Az 1992-ben vízrebo-csátott Baross áruszállító toló-önjáró hajó 90 méter hosszú volt és 1 600 tonna árut tudott célba juttatni. A cél ezzel a vontatóhajók kiváltása volt⁸³

1993-ban a MAHART egyik anyagában úgy prognosztizálták, hogy a folyami önjárók abban az évben 55-60 ezer tonna árut fognak elszállítani az új csatorna igénybevételével. Érdekesség, hogy a MAHART 1993-ban 1 130 000 tonna árut tervezett elszállítani. E mennyiségben különösen fontos helyet foglaltak el a dunaújívárosi érc- és szénszállítások. Viszont egyre komolyabb nehézséget okoztak az újabb piaci szereplők a társaságnak, amit a fuvardíjak csökkenésével, valamint újabb és újabb szállítási szerződésekkel próbáltak ellensúlyozni. Már 1991-ben felmerült a kartell együttműködés az SDP, a DGT, a BL és a MAHART között.⁸⁴ A felső-dunai viszonylatban szállított olajszármazékok esetében a szállítói szerződések hiánya okozott

79 Halász, 1974. 168. o.

80 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t.

81 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t.

82 Egy Altmühl és Rezat közti hajózható árok tervét vetette fel 793-ban Nagy Károly frank király. Ez fontos lett volna a Bamberg–Nürnberg–Regensburg út kiváltására. A megkezdett építkezés, vagyis a Károly-árok (Fossa Carolina) napjainkban is látható Bajorországban. A Dunát és a Rajnát összekötő csatorna tényleges kivitelezése kisebb, XIX. századi előzményt figyelembe véve az 1920-as években kezdődött meg. Az építkezésre létrehozott müncheni *Rhein-Main-Donau AG* 1922 tavaszán kezdte meg az építkezéseket. A terv az volt, hogy 10-20 év alatt végeznek a munkálatokkal, ha nem jönnek közbe gazdasági nehézségek. Végül csak 1992-re készült el a beruházás. Brunner, 1922. 81-82. o.

83 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t., Holló-Zsigmond, 2013. 223. o.

84 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t.

gondot a MAHART számára, ami további díjcsökkentést vetített előre, hogy a cég megőrizhesse piaci részesedését.⁸⁵ Nehézséget okozott a belvízi hajózásban, hogy az 1984-es 6%-os szintről 1993-ra 3,5%-ra zsugorodott a belvízi hajózás aránya a teljes áruszállítási ágazaton belül. Ebben a gazdasági problémákon túlmenően benne volt a jugoszláviai háború okozta bizonytalanság is.⁸⁶

A MAHART hajóparkja 1995-ben még 58 személyszállító, 54 folyami, 6 tengeri áruszállító motoros hajóból, 144 uszályból és bárkából, illetve 9 tankerből állt, de a rendszerváltás óta holding jelleggel működő hajózási vállalat számára komoly versenyhátrányt jelentett a megfelelő állami közlekedéspolitika hiánya.

Az ezredfordulót követő években a *MAHART Folyami Árufuvarozási Üzletága* úgy kalkulált, hogy a 2001. szeptember 11-i New York-i terrortámadásnak enyhe recessziós hatása lesz az üzletágra nézve. Ugyanakkor új piaci lehetőséget láttak a tankhajózásban, amennyiben a Mol Rt.-vel és/vagy az ÖMV-val kedvezően alakulnak a tárgyalásaik. Bár meg kell jegyezni, hogy a MAHART folyékonyáru szállító hajóparkja az ezredfordulót követő évekre teljesen elavult, és szükségessé vált az 1 700 tonnás hordképességű önjáró hajók beszerzése erre a területre is. E mellett 2002-ben a konténerszállító hajózás 1-2 éven belüli beindításával számoltak a MAHART szakemberei. Úgy vélték, hogy az al-dunai vízi út megnyitásával egyre több konténeres áru megjelenésével lehet majd számolni. Ezen elképzelésüket az is indokolta, hogy egy németországi kikötő és a csepeli Szabadkikötő között 2001-ben rendszeres konténerjárat indult meg. E miatt használt önjáró konténerszállító hajó beszerzésével is számolt a MAHART. Az önjáró hajópark kialakítását a cég amiatt is fontosnak tartotta ebben az időben, mert e típussal minőségileg jobb és rugalmasabb szolgáltatást lehetett nyújtani, valamint a rajnai, de 2002 körül már egyre inkább a dunai viszonylatokban való hajózásnál is csak önjáró hajóval lehetett versenyben maradni, különösen a német és holland konkurenssekkel szemben. Az önjáró hajók szükségességét a legjobban az mutatta, hogy a magyar folyékonyárus forgalom szinte teljesen külföldi önjáró hajókkal bonyolódott, míg a szárazárus forgalomban egyelőre nem ez volt a helyzet. Ugyanakkor 2002-ben az akkor még csak várható európai uniós tagság miatt is úgy vélték a MAHART illetékesei, hogy a jövő az önjáró hajóké lesz.⁸⁷

A magyar hajózás történetében komoly változást hozott, hogy előbb – 2000-ben – eladták a MAHART egykori tengeri flottájának zászlóshajóját, a *Vörösmartyt*. Ezt követően 2004-ben értékesítették a *Pannon Star* és a *Pannon Sun* nevű hajókat, amelynek következtében megszűnt a magyar tengeri hajózás. 2004-ben a folyami áruszállítást végző és 10%-os piaci részesedéssel rendelkező *MAHART-Duna Cargo Kft.*-t is privatizálta a MAHART magánosítása keretében az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. A társaság 99,33%-os üzletrészt 1,063 milliárd forintért a *DDSG-Cargo GmbH* vette meg. Az osztrák cég vállalta, hogy egy esztendőn belül 1,2 milliárd forinttal megemeli a cég tőzrőstőkéjét. Az osztrákok az évek óta 500 millió forintos veszteséget termelő céget mielőbb nullszaldóssá kívánták tenni.⁸⁸

A MAHART privatizációjával a magyar folyami áruszállítás külföldi kezekbe került, 2013-tól a *DDSG Mahart Kft. a First-DDSG Logistics Holding GmbH* nevű cég részeként végzi tevékenységét.

85 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 744. d. 396. t.

86 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 757. d. 268/94. t.

87 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 8226 d.

88 http://24.hu/belfold/2004/07/23/kiarusit_pv/ (Letöltve: 2017. 07. 19.)

2.



A CSEPELI KERESKEDELMI KIKÖTŐ ÉPÍTÉSE 1918–1928 KÖZÖTT

„Székesfővárosunk fekvésénél fogva a Duna folyamán közvetített nemzetközi forgalom egyik központjává s így a kereskedelem és ipar nagy gócpontjává válhatnék azáltal, ha oly intézmények és berendezések állnának rendelkezésre, melyek a forgalmat ide vonzzák és megakadályozzák azt, hogy a forgalom bennünket elkerülve máshol keressen és találjon alkalmas központot. Kereskedelmi és ipari köreink az egyik ily intézményt egy Budapesten létesítendő kereskedelmi kikötőben látják...”⁸⁹ – fogalmazódott meg 1914-ben, hogy miért volna fontos a magyar gazdaság számára a budapesti kereskedelmi kikötő felépítése. Különösen pontos okfejtésnek tekinthetjük a fenti idézetet, ha figyelembe vesszük, hogy a Dunának, mint hajózási útvonalnak már évszázadok óta jelentős szerepe volt a kontinens Kelet-Nyugat irányú kereskedelmében. Fővárosunk mindig is kiemelt helyet foglalt el a dunai kikötővárosok között, amit az alábbi adat is jelez: 1911-ben 3 millió tonnás áruforgalmával az egyik legjelentékenyebb kikötőváros⁹⁰ volt a folyam mentén.⁹¹ Vagyis az új kereskedelmi kikötő szükségességéhez semmi kétség sem férhetett, s megvalósítása a magyar gazdaság számára elsődleges fontossággal bírt.

Így nem csoda, hogy a kikötő hazánk számára az első világháború után még fontosabbá vált, ugyanis „Magyarország közlekedésügyének fejlődése – különleges politikai és gazdasági okok következtében – sok tekintetben elütött attól a folyamattól, mely a körülötte levő államokban ezen téren végbement. Nyugateurópában a vasúti hálózatot átrakodó kikötők közvetítésével már úgyszólván mindenütt szervesen bekapcsolták a víziutakba. Ezzel ellentétben – különleges viszonyok folytán – Magyarországon a vasutak elzárkóztak a hajózástól és azzal éles versenyt folytattak. Ezért a magyar vasúti és víziút hálózat még nincsen egymással szervesen összekötve.⁹² Így Budapesten sem lehet /: némi primitív lehetőségektől eltekintve /: hajóról vasútra vagy viszont átrakodni. ... Ezért a küszöbön álló béke első idejében a leg-sürgősebb feladat lesz a magyar vasúti hálózatot a Dunával és az egyéb víziutakkal modern átrakodó kikötők útján szervesen összekötni. A legfontosabb átrakodó állomás természetesen Budapesten lesz. A magyar főváros kedvező fekvése és a dunai hajózás különleges viszonyai következtében a Budapesten létesítendő kikötő kiemelkedik a magyar keretből és jelentősége már internacionális szempontokat is érint.”⁹³

A Dunának, mint hajózási útvonalnak már évszázadok óta jelentős szerepe volt a kontinens Kelet-Nyugat irányú kereskedelmében.

89 Kikötő, 1915. 1. o.

90 1911-ben a jelentősebb Duna-parti kikötővárosok forgalma így nézett ki: Braila 2 646 000 t, Bécs 1 172 000 t, Galac 560 000 t, Giurgiu 387 000 t, Corabia 274 000 t, Belgrad 265 000 t, Calafat 254 000 t, Regensburg 162 000 t, Linz 151 000 t. Bíró, 1979. 555. o.

91 Ugyanebben az évben a főváros vasúti áruforgalma 9 millió tonna volt. Sajó, 1923. 21. o., Maurer, 1927. 5. o.

92 Budapesten a vasútról hajóra és hajóról vasútra történő átrakodások csak a Duna-parti pályaudvarnál voltak megoldhatóak. Az átrakodások mértéke 1911-ben 187 ezer tonna, míg egy évtized múlva 1921-ben is csak 307 ezer tonna volt. Vagyis a vasúti és hajózási forgalomhoz képest ez elenyésző mennyiségnek számított. Mivel az átrakodás céljaira a fővárosban csak a Duna-parti pályaudvar keskeny sávja állt rendelkezésre 7 raktárral és 4 daruval, így a berendezések teljesen ki voltak használva, ami miatt nagyobb forgalom esetén fennakadások keletkeztek. Sajó, 1923. 21–22. o.

93 MNL OL Z863-56d-8t.

« Teherhajó kikötő és raktárai a Széchenyi (Rudolf) rakparton, szemben az MTA székház

(Fotó: Klósz György, Fortepan, Budapest Főváros Levéltára, HU.BFL.XV.19.d.1.05.028)

Az évezredek óta fontos vízi útvonalként funkcionáló Dunán az – 1853-1856 közötti krími háborút lezáró – 1856-os párizsi béke írta elő a szabad hajózás kötelező biztosítását minden nemzet számára. E párizsi béke után, 1859-ben Pest-Budán – a Lánchíd pesti és budai hídfőjénél – a *Duna Gőzhajózási Társaság* részvételével 285 folyóméter partfal épült, elősegítendő a folyami kereskedelmet, amely a gőzhajózásnak köszönhetően jelentősen megnövekedett, és ezért Pest-Budán egyre több raktár épült fel. A gyorsan növekvő forgalom miatt az Országgyűlés által elfogadott 1870. évi X. tc.⁹⁴

úgy rendelkezett, hogy egy új kereskedelmi kikötőt kell létesíteni a fővárosban. A fővárosi kikötő fejlesztési, rakpartfejlesztési kérdéseivel kapcsolatban 1871-ben a kormány felkérte a hamburgi kikötő építési igazgatóját, *Dalmannt* egy jelentést elkészítésére, amit 1872-re állított össze, de a javaslatokat nem hajtották végre. A főváros 1875-ben hozott határozatot közraktárak létesítéséről a Fővámház alatt, a Duna szabályozással nyert telkeken, s ennek megfelelően a vámháztól a Boráros térig épültek ki ezek az intézmények egy nagy elevátorházzal együtt.⁹⁵

Érdemi lépések jó ideig nem történtek, pedig a fővárosi kereskedők számára gondot okozott, hogy a budapesti dunai rakodópartok mérete és felszereltsége sem érte el a kívánt szintet. A *Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara* 1891. július 7-én újból foglalkozott a kereskedelmi kikötő

kérdésével, majd az 1892. november 10-én *Lukács Béla* kereskedelemügyi miniszternek írt felterjesztésükben kifejtik, hogy a városon kívül építse fel az állam az új kikötőt. Levelükben így fogalmaztak: „*Ha azt akarjuk, hogy fővárosunk mint kereskedelmi emporium elfoglalja és biztosítsa magának azt a helyet, amelyre úgy földrajzi fekvésénél, mint kereskedő osztályának szakavatottságánál fogva egyenesen hivatva van, akkor végleg szakítanunk kell az áruk rakodásának, fuvarozásának és raktározásának ama kezdetleges módjával, amely nálunk még mindig szokásos és amely szerint más helyen eszközöljük a rakodást és ismét más, távol eső helyeken raktározzuk és kezeljük az árut, mely evégből közönséges szekéren szállítatnak az egyik helyről a másikra. [...] Mindezen fontos követelményekkel szemben a meghallgatott szakértők egyértelmű véleménye oda irányul, hogy a városon kívül kell valamely alkalmas telepet létesítenünk, ahol a tömeges forgalom a kor követelményeinek megfelelő berendezések létesítése mellett összpontosítható legyen. A kereskedelmi körök a legnagyobb súlyt fektetnek egyfelől arra, hogy a kereskedelmi kikötő közvetlen összeköttetésben legyen a főváros bal oldali részével, másfelől pedig arra, hogy e célra olyan hely jelöltessek ki, ahol a rakodópartokat, tárházakat, stb. a szükségeshez képest tetszés szerint kibővíteni lehet. Ezeknek a követelményeknek pedig egyedül megfelelőnek a Csepel-sziget északi csúcsát tartják.*”⁹⁶

A beruházás gazdasági fontossága miatt a kamara a későbbiekben is támogatta és sürgette az elképzelés megvalósítását, amelyben nemsokára komoly előrelépés történt. A *Bánffy-kormány* 1896. március 25-i ülésén⁹⁷ Lukács Béla miniszter kifej-

94 A törvény így rendelkezik: „1. § Hogy a Duna-folyam Buda-Pest mellett akképen szabályoztathassék, a mint a hajózás és kereskedés országos érdekei igénylik s a főváros, mint az ipar és kereskedelem központja, oly állásba emeltessék, mely számára a szabad közlekedés mindazon előnyeit biztosítsa, a melyek az ipar és kereskedés fejlődésének nélkülözhetetlen feltételei: felhatalmaztatik a ministerium, hogy ezen országos célból szükséges beruházásokra huszonegy millió osztr. ért. forint erejéig sorsolási kölcsönt köthessen ... 3. § c) a Duna-folyamnak a főváros határai között oly módon szabályozása, mely a midőn a fővárost az árvíz ellen biztosítja s a hajózás akadályait a kereskedés központján elhárítja, a hajózáshoz és kereskedésnek tágas kikötőket és új rakpartokat nyit, tekintettel a közraktárakra (docks, entrepots) is...” Jablonszky, 2006.

95 BFL IV. 1403.a. Bp. f.év. közgy. jkv. 1875.03.11., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1191. d. 46. t., Gonda, 1908. 51. o.

96 Márton, 1995. 8–9. o.

97 MNL OL K27 Mt. Jkv. Bánffy-k. 12. ü. 13. p. 12/M.T. 1896. 03. 25.

tette, hogy kedvezőtlenül hat a hajózásra a budapesti kereskedelmi kikötők rossz helyzete. Ezért rövidesen felkérték *Gonda Béla* mérnököt, kereskedelemügyi miniszteri osztálytanácsost, *Speidl Bódog* államvasúti felügyelőt és *Izsáky Ernő* miniszteri főmérnököt, hogy tanulmányozzák a Rajna, Elba és Odera jelentősebb kikötőit. Még ebben az évben *Dániel Ernő*től, az új kereskedelemügyi minisztertől december 5-én megbízást kapott Gonda, hogy Speidl és Izsáky mérnökökkel együtt készítse el a csepeli kereskedelmi kikötő terveit.⁹⁸

A tervezőknek a tervezésnél figyelembe kellett venni, hogy az építendő kikötő a vasúttal szoros kapcsolatban legyen. Ennek érdekében a ferencvárosi teherpályaudvart a kikötő mellé akarták áthelyezni, illetőleg tanulmányozni kellett egy megfelelő teherpályaudvar létesítésének a kérdését is. A kikötőépítéssel kapcsolatban Gonda Béláék öt irányelvet fogalmaztak meg. Ezek alapján az elsődleges cél az volt, hogy a kikötő központi kereskedelmi teleppé váljon, és az árukat közúton, vízen és vasúton is egyaránt könnyen el lehessen szállítani. Másodsorban a megfelelő raktározási körülmények kialakítására és tárházak létrehozására akartak odafigyelni. Harmadrészt a kereskedelmi körök véleményét figyelembe véve fenn akartak tartani egy vámmentes szabadkikötői (punto franco) részt a kikötőben megfelelő tárházakkal ellátva és a központi fővámház odahelyezésével. Negyedrészről ügyelni akartak a modern gépi berendezések beszerzésére, míg végül egy ipari kikötőt is létre akartak hozni.⁹⁹

A megfogalmazott irányelvek alapján a tervezők úgy vélték, hogy a Csepel-sziget északi része lehet csak alkalmas a kikötői beruházás megvalósítására. S úgy vélték, hogy a főváros központjától való távolság sem okozna gondot, továbbá komoly jelentőséget tulajdonítottak annak, hogy a tervezett Duna–Tisza-csatorna végpontja a kikötő közelében a Soroksári-Dunaágban lenne.¹⁰⁰

A Gonda által irányított tervezőcsapat 1901-re elkészült a tervekkel, amiben azzal kalkuláltak, hogy évi 3,5 millió tonnás forgalma lesz a csepeli kikötőkomplexumnak. Az elképzelésekben egy három-, később ötmedencésre bővíthető kereskedelmi kikötő szerepelt, számos tárházzal és raktárral a Szigetcsúcs nyugati részén. Ettől a területtől délre kapott volna helyet az ipari kikötő három (2 ipari, 1 hajógyári) medencéje, amely a tervek szerint 60–80 gyártelep forgalmát látta volna el. Különös figyelmet fordítottak a tervezők arra, hogy megfelelő vasúti kapcsolatokkal rendelkezzen a kikötő. Emiatt a tulajdonképpeni kikötői pályaudvar három részből állt volna: (1.) A kereskedelmi kikötőtől keletre a Szigetcsúcson kapott volna helyet a teherpályaudvar, míg ettől délre, a keleti részen kapott volna helyet (2.) a rendező pályaudvar, a teherpályaudvarnak a Soroksári-Dunaág melletti részén lett volna (3.) a szénpályaudvar egyik, míg a Nagy-Duna mellett lévő szénkikötőnél a másik fele. Ugyancsak kikötőt alakítottak volna ki a Soroksári-Dunaág gubacsi gát feletti torkolati szakaszán, amit a kereskedelmi kikötővel egy nagyobb hajózsilip kötött volna össze. A Gonda-féle tervezőcsapat arra is gondolt, hogy a csepeli kikötőt olyan villamos vonal kösse össze a fővárossal, amin a teherforgalom elérhette a budapesti árucarnokokat és raktárakat is.¹⁰¹

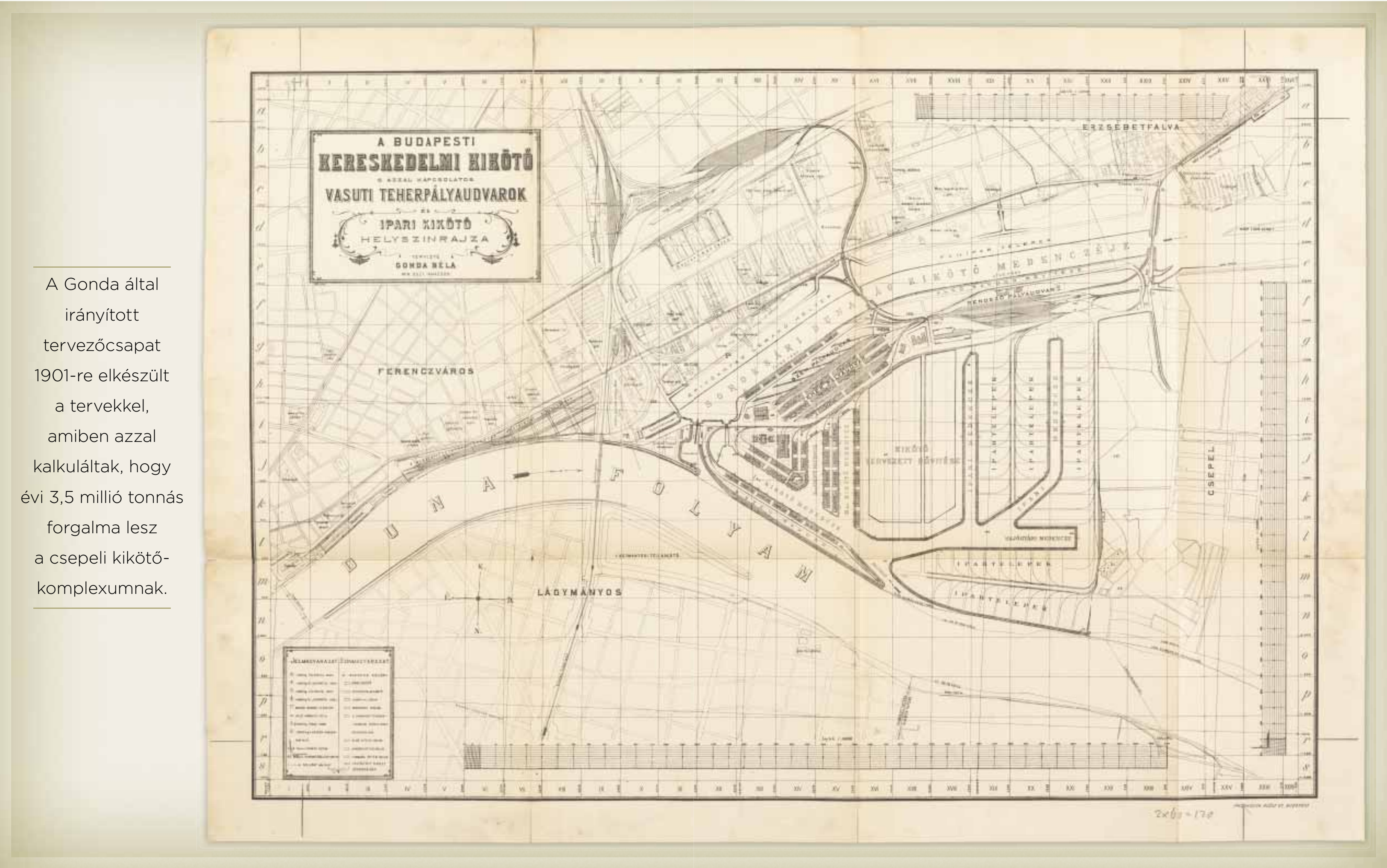
98 Gonda, 1908. 56. o., Gyulay, 1929. 167. o.

99 Gonda, 1908. 56–57. o.

100 Gonda, 1908. 57. o.

101 Gonda, 1908. 57–65. o., Márton, 1995. 11. o., Biró, 1979. 555. o.

A megfogalmazott irányelvek alapján a tervezők úgy vélték, hogy a Csepel-sziget északi része lehet csak alkalmas a kikötői beruházás megvalósítására.



A Gonda által irányított tervezőcsapat 1901-re elkészült a tervekkel, amiben azzal kalkuláltak, hogy évi 3,5 millió tonnás forgalma lesz a csepeli kikötő-komplexumnak.

Gonda Béla és tervezőcsapata elképzelése a csepeli kereskedelmi kikötővel kapcsolatban

(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

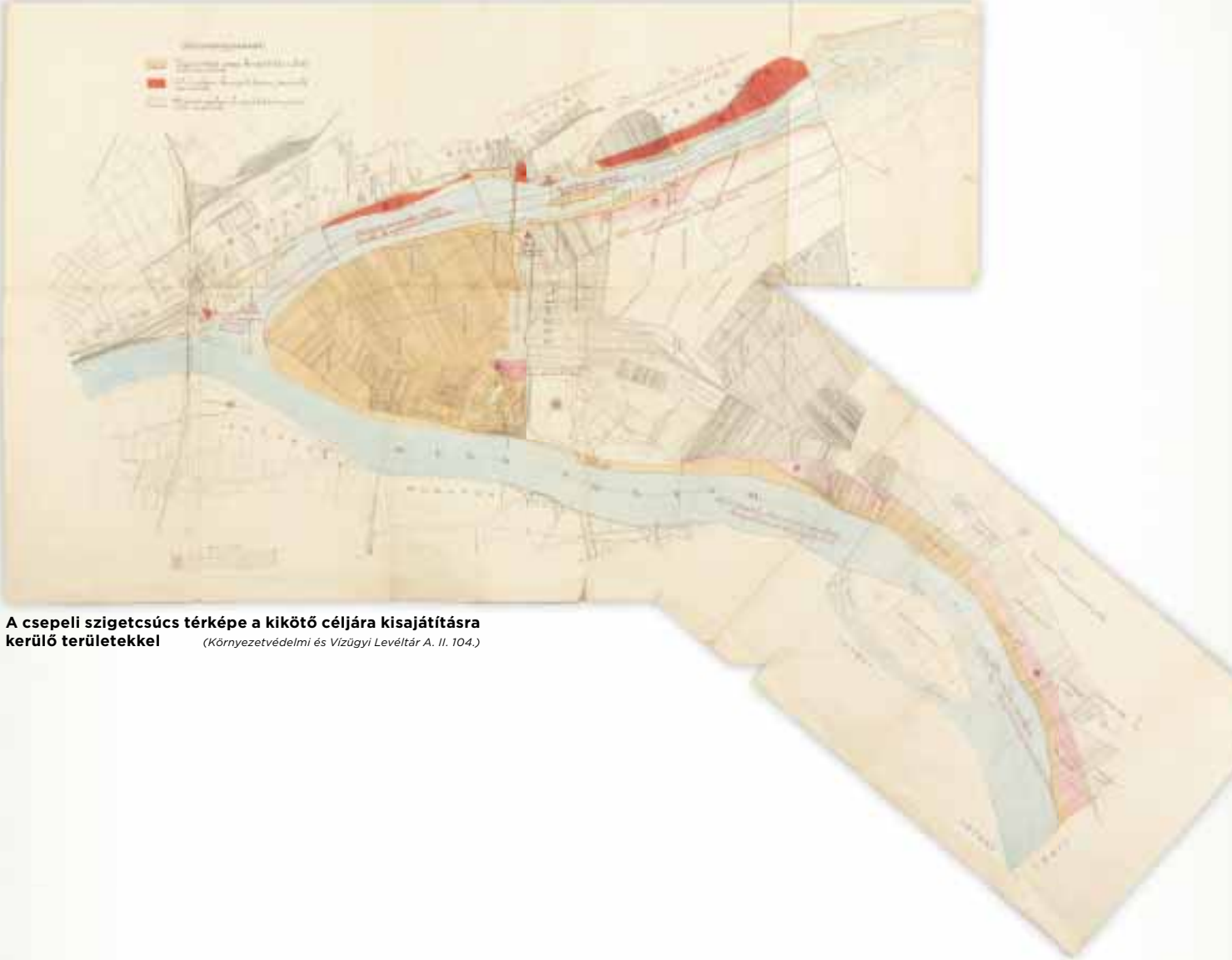


A Soroksári-Dunaág helyszínrajza (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 2. d.)

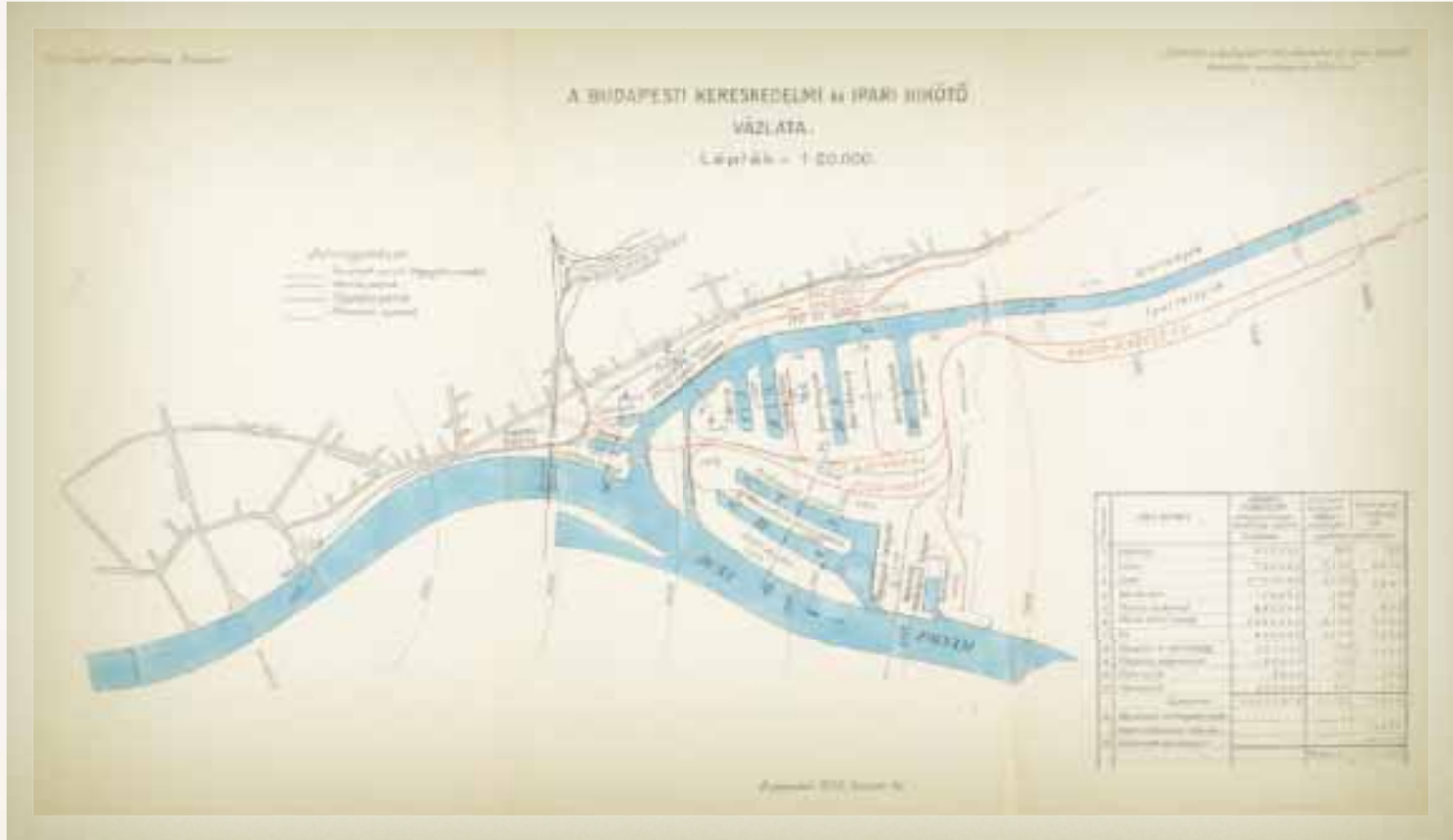
A Gonda Béla és tervezőcsapata által felvázolt nagyszabású kikötőterv nem valósult meg, ugyanis a teljes beruházás 93,5 millió koronás kivitelezési költsége túl magas volt.



A Csepel-sziget térképe a kisajátításra kerülő területekkel (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár A. II. 104.)



A csepeli szigetcsúcs térképe a kikötő céljára kisajátításra kerülő területekkel (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár A. II. 104.)



A Budapesti Kereskedelmi és Ipari Kikötő 1920-as tervvázlata (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

A Gonda Béla és tervezőcsapata által felvázolt nagyszabású kikötőterv nem valósult meg, ugyanis a teljes beruházás 93,5 millió koronás¹⁰² kivitelezési költsége túl magas volt.¹⁰³ Viszont az elképzelésről nem tettek le, és a kikötő építése miatt fontos Soroksári-Dunaág hajózhatóvá tételét törvényben¹⁰⁴ írta elő az Országgyűlés, továbbá 5 millió koronát irányoztak elő a kivitelezési munkálatokra.

A Gonda-féle terv kudarca után a kormányzat (kereskedelemügyi miniszter) részéről olcsóbb megoldást kerestek a kikötő megvalósítására.¹⁰⁵ Évekkel később, 1907-ben, Hoszpötzky Alajost, a Hajózó Csatornák Tervező Irodájának vezetőjét kérték fel az új kereskedelmi kikötő terveinek az elkészítésére. A budapesti hajó-

forgalom miatt egyre fontosabbá kezdett válni a cse-peli kikötőépítés. Ahogy Hoszpötzky megfogalmazta: „Fővárosunk mentén a teljesen kiépített Dunapartok hossza a jobboldalon 4,2, a baloldalon 7,2 km., ezek egy része lépcsős, másrésze rézsús kiképzésű s csak körülbelül felerésze olyan, mely hajók kikötésére közepes vízállásoknál alkalmas [...] a budapesti rakpartok hosszúsága sem elégíti ki a hajózás érdekeit. A jobb hiányában kikötésre és rakodásra használt rakpartok a megnövekedett forgalom igényeit már kielégíteni nem tudják. Évről-évre megújulnak a panaszok rakpartjaink elégtelensége miatt és a parthérletek érdekében a hajózási vállalatok részéről valóságos verseny folyik, melynek hullámai nem mindig maradnak a kívánatos határon belül. [...] Állandó jellegű raktárak csak a közraktári telepen, a Ferenc József-híd¹⁰⁶ és az összekötő-híd között a vámház és a dunaparti teherpályaudvar közé ékelt kis területen léte-

sültek; úgyszintén csak ezen a rövid partszakaszon találhatók kevésbé kifogásolható rakodó berendezések is, úgymint daruk és elevátorok. A hajók tehát kikötés céljából első sorban ezt a rakpartrészt veszik igénybe s mivel helyet azonnal nem kaphatnak, napokig vesztegelni kénytelenek. A többi rakpart mentén pedig, ahol sem megfelelő emelőgép, sem raktár nem áll a forgalom rendelkezésére, többnyire emberi erővel, tehát lassan és drágán eszközölhető a rakodás.”¹⁰⁷

A Hoszpötzky vezette tervezőcsapat az első elképzelésében a gubacsi gát és a Soroksári-Dunaág felső torkolata közötti területen alakított volna ki egy kikötőt. Ezen elképzelésről így írt 1908-ban a főtervező: „A soroksári Dunaág ezen 3 km. hosszú felső szakasza kamarazsilip révén lesz kapcsolatban a Nagy-Dunával. A kamarazsilip ugyan állandó akadály lesz a hajózásnak, de [...] nem hat bénítólag a hajózásra. Ami hátránya van, annál sokkal több előnyt nyújt azáltal, hogy egyáltalában lehetővé teszi a soroksári dunaági csendes és állandó vizű medence hozzáférését a hajók számára. Frankfurtba csak 5 kamarazsilipen át juthatnak a hajók, mégis a csatornázás előtti évi 10-11 000 tonna frankfurti vízforgalom már a szabályozás utáni első 10 év végén százszor akkorrára nőtt, ma pedig 200-szor akkora, mint a csatornázás előtt volt. [...] A tervezett soroksári dunaági medence parthossza a kezdeti stádiumban tisztán 3 km. hosszú balpart;

102 Ebből 57,5 millió korona volt a szűken vett kereskedelmi kikötő költsége. Gonda, 1908. 65. o.

103 1902-ben az osztrák Duna-Elba, és Duna-Odera-csatornák terveinek hatására a magyar kereskedelemügyi miniszter kidolgoztatott egy 226 millió koronás tervet, amelyben szerepelt az új fővárosi kereskedelmi kikötő, a Budapest-Csongrád közti Duna-Tisza-csatorna terve és a Budapest-Bécs vasútvonal, illetve a fővárosi pályaudvarok fejlesztési terve is. A cél az volt, hogy az új budapesti kereskedelmi kikötő hatására a Balkánról nyugatra irányuló forgalom a Dunán felfelé Magyarországon át haladjon, s erősödjének a főváros vasúti és folyami pozíciói. Frisnyák, 2005. 135-136. o.

104 1904. XIV. tc. II. fejezet 13. § 4. bek. (e.)

105 BFL IV. 1403.a Bp. főv. közgy. jkv. 1912. 04. 17.

106 Szabadsághid

107 Hoszpötzky, 1915. 20. o.

ez azonban az összes kikötői igényeknek megfelelően lenne felszerelve és mivel körülbelül kétszer olyan hosszú rakpartot képvisel, mint a mai Dunapartoknak az a része, mely a közraktári telepen és a dunaparti teherpályaudvaron van s melynek az összes Dunapartok között az átrakodás szempontjából kevésbé kifogásolhatók, ennél fogva a szóbanforgó medence létesítése, mely a kereskedelemügyi minisztérium által kibocsátott tanulmányok szerint mintegy 7-8 millió korona költséget igényelne, nagy haladást jelentene a mai viszonyokhoz képest. Nagy előnye ezen soroksári medencében rejlő kikötői létesítménynek a fejlesztés lehetősége is. Ha a balpart idővel már nem tudná kielégíteni a forgalmi igényeket, rendelkezésre áll a jobbpart is...”¹⁰⁸

A Soroksári-Dunaág bal partjára tervezett, 45 hektárnyi vízfelülettel rendelkező kereskedelmi kikötőt vasúti vágányokkal és raktárakkal is ellátták volna, és a cse-peli oldalon, a jobb parton bővítésre is nyílt volna lehetőség, amint azt Hoszpötzky is megfogalmazta 1908-as tanulmányában.¹⁰⁹

A Hoszpötzky Alajos által készített második kikötőterv 1909-re készült el. A kikötő ezen elképzelésben is a Soroksári-Dunaágon került volna kialakításra, annyi különbséggel, hogy egy 120×1 700 méteres medence is kapcsolódott volna a Soroksári-Dunaághoz. A tervek szerint a kikötőben lett volna tutaj- és fakikötő, raktárak és megfelelő méretű vasúti pályaudvarok is elhelyezésre kerültek volna. A bírálók szerint aggályos volt, hogy az egész kikötő a Soroksári-Dunaágra települt volna, s az akkor tervezett és 1913-ban üzembe helyezett Kvassay-zsilipen keresztül nagyobb hajók képtelenek lettek volna a kikötőbe jutni. Az elképzeléssel a legnagyobb gond az volt, hogy a későbbiekben behatárolta volna a bővítési lehetőségeket, továbbá a költségigénye – figyelembe véve az előnyeit – magasnak számított, ami miatt e tervet is elvetették.¹¹⁰

Budapest közgyűlési határozatott hozott 1914. július 1-jén arra vonatkozóan, hogy a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő megépítését sürgősen szükségesnek tartják. A döntésben fontos szerepe volt a Kereskedelemügyi Minisztérium 1911-es és 1914-es leiratainak is.¹¹¹

Az első világháború éveiben a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz tartozó Hajózó Csatornák Tervező Irodája, a Földművelésügyi Minisztériumhoz tartozó Soroksári-Dunaág Rendezési Munkálatainak Kirendeltsége és a ferencvárosi kikötő tervezésével, a főváros megbízásából foglalkozó építészek tevékenykedtek a budapesti kereskedelmi kikötő tervezésében.¹¹²

Gonda Béla és Hoszpötzky Alajos tervei után 1914-re egy újabb koncepció is napvilágot látott. Az elképzelések szerint a Nagy-Dunáról lehetett volna elérni a kereskedelmi kikötőt, amelytől északra egy szénkikötőt, délre pedig egy petróleumkikötőt akartak létesíteni. E terv volt az első, amely egy önálló petróleummedence felépítését szükségesnek tartotta. Sajnos e tervek sem a véglegesek voltak.

108 Hoszpötzky, 1908. 22-23. o.

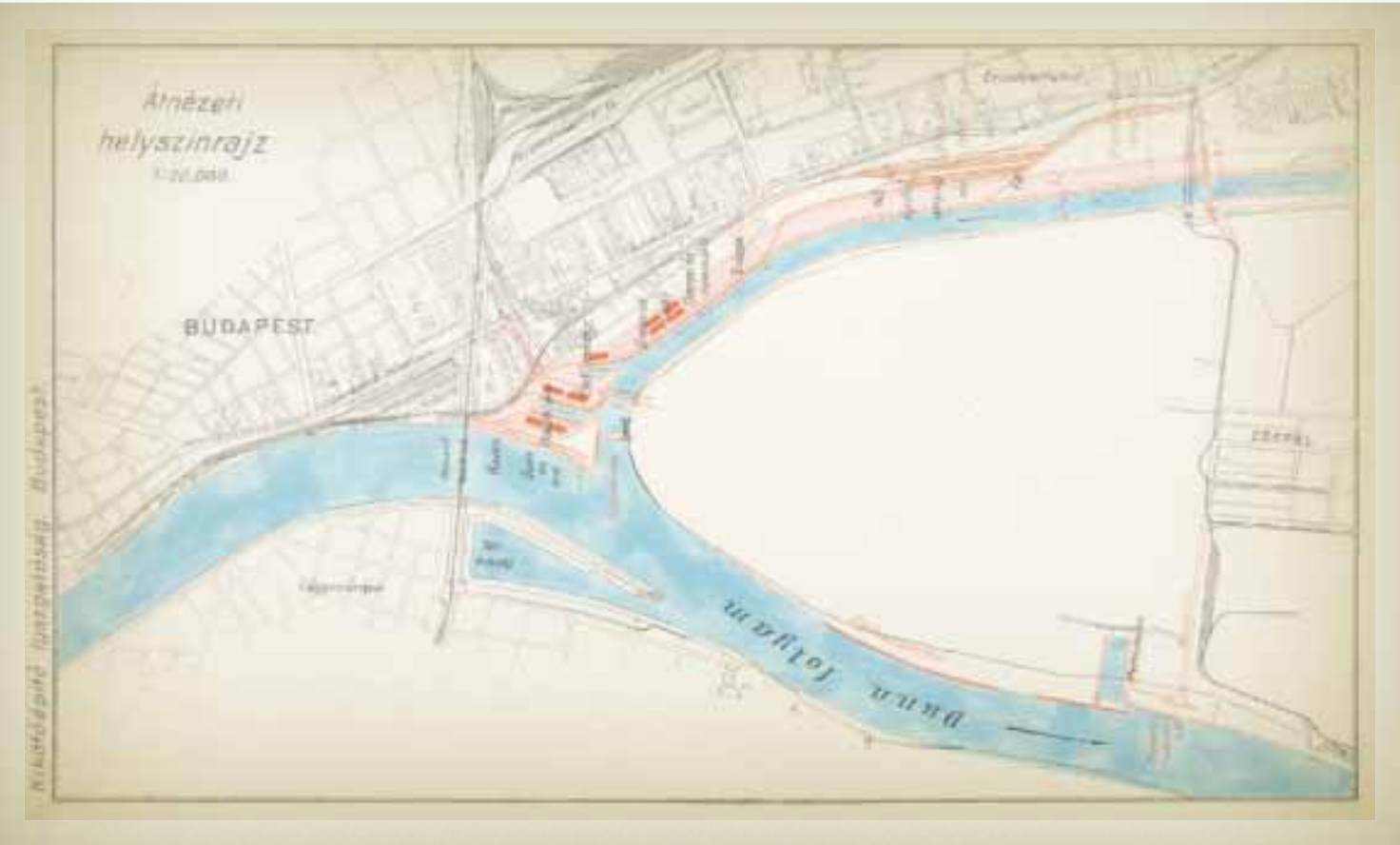
109 Hoszpötzky, 1908. 22. o., Márton, 1995. 12. o.

110 Márton, 1995. 14. o.

111 BFL IV. 1403.a Bp. főv. közgy. jkv. 1914. 07. 01.

112 Márton, 1995. 15. o.

1914. július 1-jén Budapest közgyűlési határozatott hozott arra vonatkozóan, hogy a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő megépítését sürgősen szükségesnek tartják.



A kereskedelmi kikötő tervkonceptiója (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

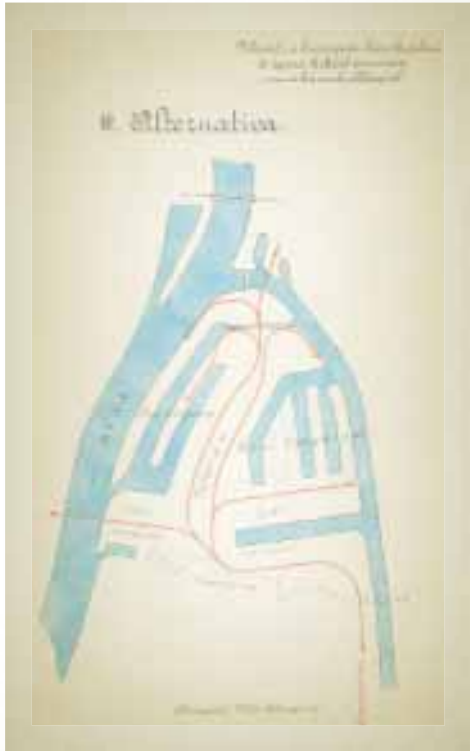
Gonda Béla és Hoszpötzky Alajos tervei után
1914-re egy újabb koncepció is napvilágot látott.



A Kikötőépítő Igazgatóság I. számú terv alternatívája (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)



A Kikötőépítő Igazgatóság II. számú terv alternatívája (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)



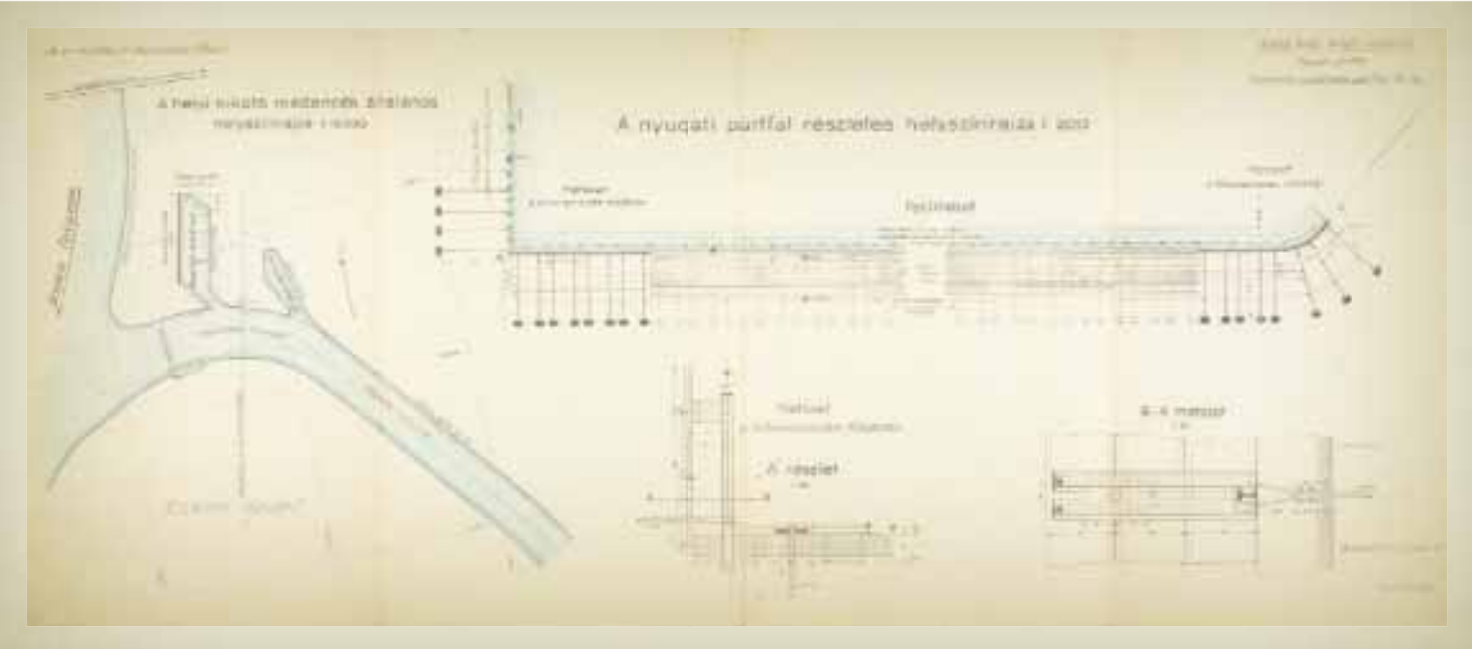
A Kikötőépítő Igazgatóság III. számú terv alternatívája (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)



Az 1913-ban üzembe helyezett Kvassay-zsilip (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.35.)



Partfalépítés a csepeli kikötőnél (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.29.)



A helyi kikötő helyszínrajza (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)



Keszon belső zsaluzása az épülő kikötőben (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.7.)



Partfal építése a szárazkotróval, háttérben a vizes kotró (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.8.)



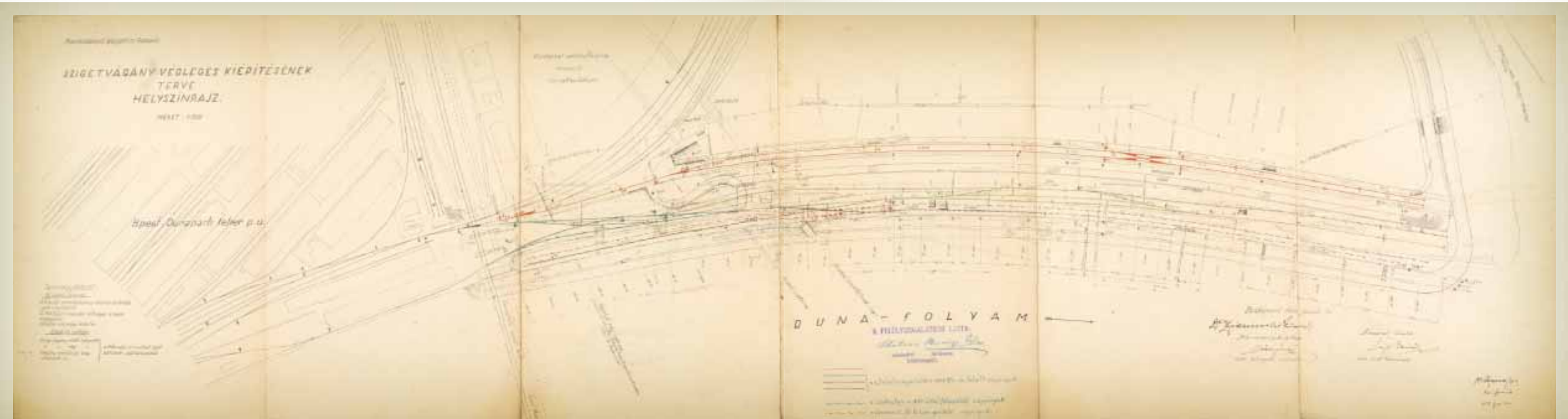
Habsburg József főherceg, magyar királyi herceg a kereskedelmi kikötő építésénél 1921-ben,

(Fotó: Müllner János, BTM Kiscelli Múzeuma Ltsz.: 13602.58.)



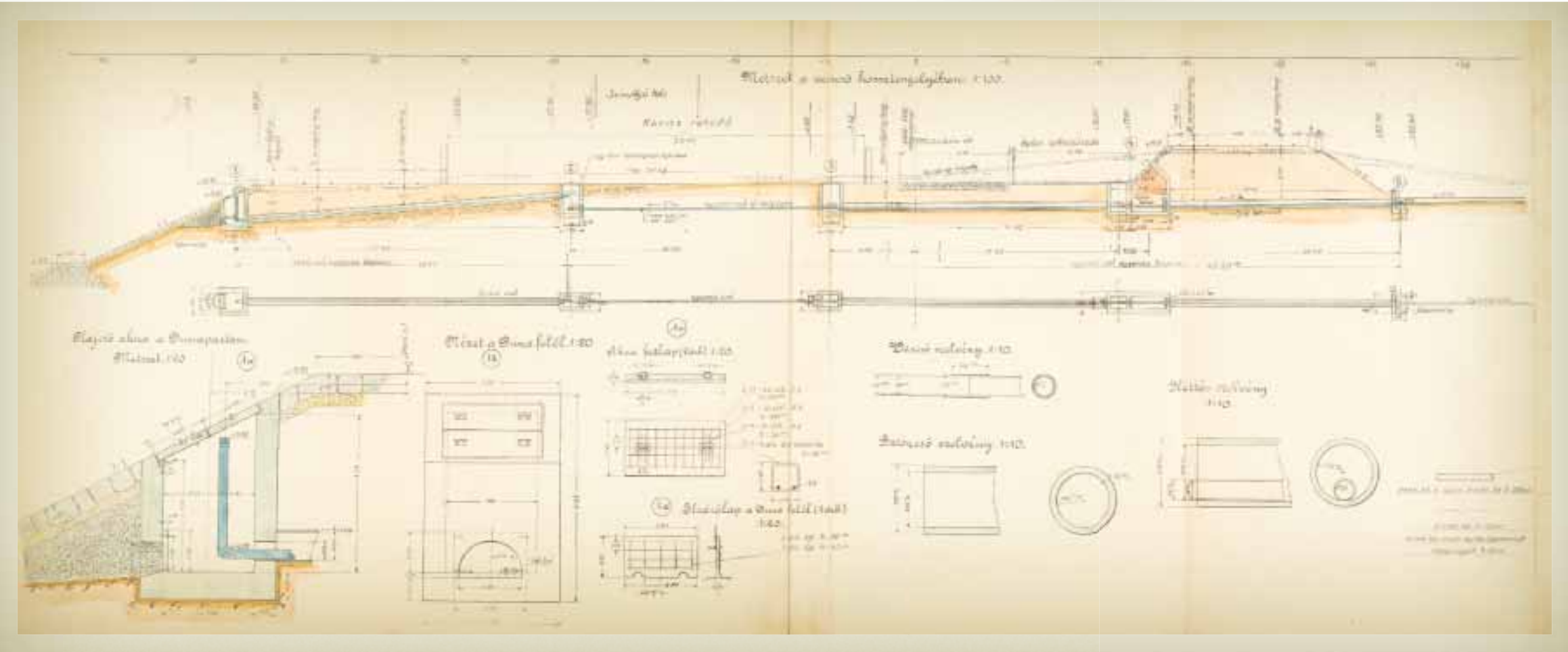
A Tisza úszókotró a csepeli kikötő vámmentes medencéjénél

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.10.)



A szigetvágány kiépítésének végleges terve, 1924

(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.c. 1. d.)

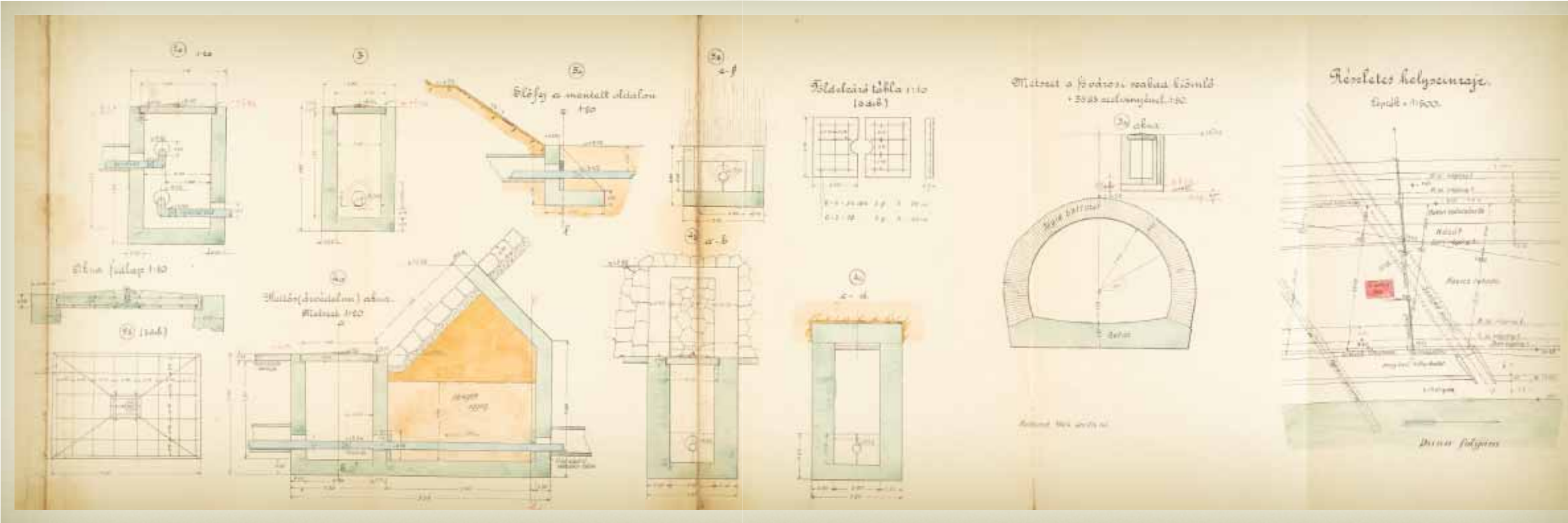


A Budapesti Ásványolajgyár Rt. Soroksári úti finomítója és a szigetvágány közti nyersolajvezeték tervrajza



Munkások az épülő csepeli kereskedelmi kikötőben

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.17.)



A Budapesti Ásványolajgyár Rt. Soroksári úti finomítója és a szigetvágány közti nyersolajvezeték tervrajza

(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.c. 1. d.)

A magyar gazdaság számára egyre fontosabb lett volna a beruházás elindítása, de a kikötőépítés előtt a fő akadályt a dualizmus időszakában és azt követően is a kikötővel foglalkozó szervek szétagoltsága okozta. Annyi különbséggel, hogy 1918 előtt volt pénze az államnak a beruházásra, azt követően azonban kevésbé. A munkálatok felgyorsítása érdekében *Sajó Elemér* már 1914 nyarán javasolta egy autonóm kikötőépítő bizottság létrehozását. 1918-ban Sajó elnökletével létrejött egy *Kikötőépítő Igazgatóság*, majd az 1918 végén és 1919 elején *Kvassay Jenő* részvételével megtartott egyeztetéseken sikerült megegyezni egy autonóm szervezet létrehozásában. Az 1919. február 1-jén *Kájlínger Mihály* vezetésével felállt autonóm kikötőépítő bizottság gyorsan munkához látott. 1919. február 1. és március 21. között Sajó Elemér vezetésével a korábbi koncepciók felhasználásával elkészültek a kikötő általános tervei és a fontosabb részek részletes tervrajzai. A tervezésnél figyelembe vették az 1892-es párizsi, az 1894-es hágai, és az 1908-as szentpétervári belvízi hajózási kongresszusoknak az átrakodó kikötőkre vonatkozó határozatait.¹¹³ Ahogy Sajó 1923-ban megfogalmazta, az alábbi célok vezérelték őket: „A tervetnek az volt az alap gondolata, hogy egyrészt a távoli jövőben várható, egyáltalában elképzelhető legnagyobb mértékű fejlődésre is meg legyen a lehetőség,¹¹⁴ de másrészt – tekintettel a súlyos gazdasági viszonyokra és a közel jövőben várható forgalom bizonytalanságára – ebből a nagy keretből egyelőre első részeként csak annyit töltsünk ki, amennyi okvetlenül szükséges.”¹¹⁵

A tervek elkészítését követően a kivitelezési munkák is megkezdődtek, amihez a bizottság beszerezte a szükséges anyagokat és felszereléseket, munkásbarakkokat és raktárakat építettek. Majd nekiláttak két medence építkezésének. 1919. március 21-én a proletárdiktatúra létrejöttékor 400-an dolgoztak a kikötőn, áprilisban 585 fő, míg májusra lehetővé vált, hogy akár 1 500 főre emelkedjen a létszám. 1919 októberére 1 275 fő lett a munkáslétszám, majd 1920 folyamán 1 000 fő alatt maradt tartósan a dolgozók száma.¹¹⁶

A legfontosabb feladat ekkor az volt, hogy folytassák az 56 kilométer hosszú Soroksári-Dunaág 1910-ben megkezdett szabályozását, elkészüljenek a fővárosi helyi kikötő munkálatai. Mindeközben elkezdték építeni a Gubacsi-hidat is, de a kikötőépítési beruházás lassan haladt. A Tanácsköztársaság bukása után az autonóm kikötőépítő bizottságot 1919. november 12-én feloszlatták. A Soroksári-Dunaág bal partján a főváros, míg jobb partján a magyar állam építette tovább a kikötőt. Az új felállásban enyhítendő a szétagoltságból eredő hátrányokat 1919 végén létrejött Kájlínger Mihály vezetésével egy a főváros és a magyar állam képviselőiből álló véleményező bizottság. A kialakult helyzetben a csekély erővel folyó munkálatok lassan-lassan leálltak az állam és Budapest közti hatásköri súrlódások miatt. Ennek egyenes következménye lett, hogy a pénzügyminiszter nem adott pénzt a beruházásra, és a Kvassay-zsilip közelében lévő medence, illetve a Petróleum-kikötő munkálatai is leálltak. Pedig a magyar állam számára egyre fontosabbá vált a csepeli kikötő építése, mivel hazánk elvesztette az Adria-parti kikötővárosát, Fiumét, s mint azt *Mészáros Balázs* egy tanulmányában találóan megfogalmazta, a hazai: „... külkereskedelem mozgásterének bővítéséhez a mind politikai, mind gazdaságföldrajzi szempontból szűk határok közt rekedt ország számára szinte az egyetlen kivezető utat a Duna jelentette.”¹¹⁷ E helyzetet fokozta a szomszédos államok (Csehszlovákia, Románia, Szerb–Horvát–Szlovén Királyság) vasúttársaságainak

113 KVL 15.2. h. 1. d.

114 Az elképzelések szerint 1 millió tonnás forgalommal kalkuláltak a csepeli kikötőbe. Sajó, 1923. 24. o.

115 Sajó, 1923. 24. o.

116 KVL 15.2.h. 1. d., Sajó, 1923. 25. o.

117 Mészáros, 1999. 293. o.

Magyarországgal szemben folytatott ellenséges tarifapolitikája, ami azt eredményezte, hogy csak a Dunán keresztül tudta az ország hatékonyan lebonyolítani külkereskedelmi forgalmát. Vagyis hazánk legfontosabb kérdéseinek egyike minden szempontból az lett, hogyan tud a szűkebb földrajzi keretek közé szorult Magyarország kitörni előnytelen gazdasági helyzetből.

A *Simonyi-Semadam*-kormány, mivel a pénzügyi lehetőségei nem tették lehetővé a beruházás kivitelezését, 1920. május 29-én levélben értesítette a párizsi *Schneider–Creusot* céget arról, hogy a társasággal akarják megépíttetni a soroksári Duna-ágra tervezett elektromos vízi erőműtelepet, a helyi kikötőt, a csepeli kereskedelmi és ipari kikötőt, illetve a Duna–Tisza-csatornát. Ezzel a döntéssel kapcsolatban jegyezte meg 1923-ban Sajó Elemér: „Az opció kiadása az illetékes tényezők megkérdezése nélkül történt. Ha a kikötő ügye egy aránylag független, egységes és erős kézben van – akár autonóm bizottságéban, akár pedig kormánybiztoséban – teljesen elképzelhetetlen, hogy annak megkérdezése nélkül történhetett volna ilyen nagyszúlyú intézkedés, melynek azután valósággal vészesek voltak a következményei. Az opció folytán minden téren a legnagyobb bizonytalanság következett be és a már úgyis nagyon mérsékelt kikötőépítő tevékenység teljesen megbénult.”¹¹⁸

A bizonytalanságot nyilván a magyar kormány és a franciák közti egyeztetések is növelték. A trianoni béke után felálló *Teleki*-kormány külügyminisztere, *gróf Csáky Imre* 1920. december 7-i levelében már csak a Csepel-szigeti kikötő felépítéséről volt szó 30 000 000 francia frank költséggel. Erre válaszul a *Schneider–Creusot* cég képviselői, *Leon H. Daudet* mérnök és *Pierre Cheyson* pénzügyi felügyelő 1921. február 2-án bemutatták a magyar külügyminiszter vezette tanácskozáson a kormány egyes tagjainak a vázlatos terveket. Az időközben miniszterelnökké lett *gróf Bethlen István* kormánya elfogadta a francia cég ajánlatát a kikötői beruházásra.¹¹⁹

Az építkezés gördülékenyebbé tétele érdekében még 1920-ban felállítottak egy végrehajtó bizottságot a Földművelésügyi Minisztériumban, majd 1921-ben a francia céggel kapcsolatos ügyek megvitatására egy tárcaközi bizottságot, illetve egy, a fővárossal közös véleményező bizottság is felállt.¹²⁰

A *Schneider–Creusot* 1921 folyamán a korábbi, 1920 végén kapott opció meghosszabbítását akarta elérni, de a *Bethlen*-kormány attól tartott, hogy a csehszlovákok a pozsonyi és a komáromi kikötők kiépítésével megelőzik Magyarországot, és így hazánk hátrányos helyzetbe kerülhet, ezért folyamatosan sürgették a franciákat, hogy kezdjék el az érdemi munkát.¹²¹ A minisztertanács 1921 nyarán a franciáknak adott opció meghosszabbítását többek között az alábbi két feltételhez kötötte: 1. költségvetést kért, 2. a kormány fenntartotta a maga számára azt a jogot, hogy a tervezett Petróleum-kikötő mellett külföldi és magyar cégeknek területet adjon bérbe.

A magyar állam számára egyre fontosabbá vált a csepeli kikötő építése, mivel hazánk elvesztette az Adria-parti kikötővárosát, Fiumét.

118 Sajó, 1923. 25. o.

119 MNL OL K27 Mt. Jkv. Teleki-k. Közig. 21. 1921. 03. 22.

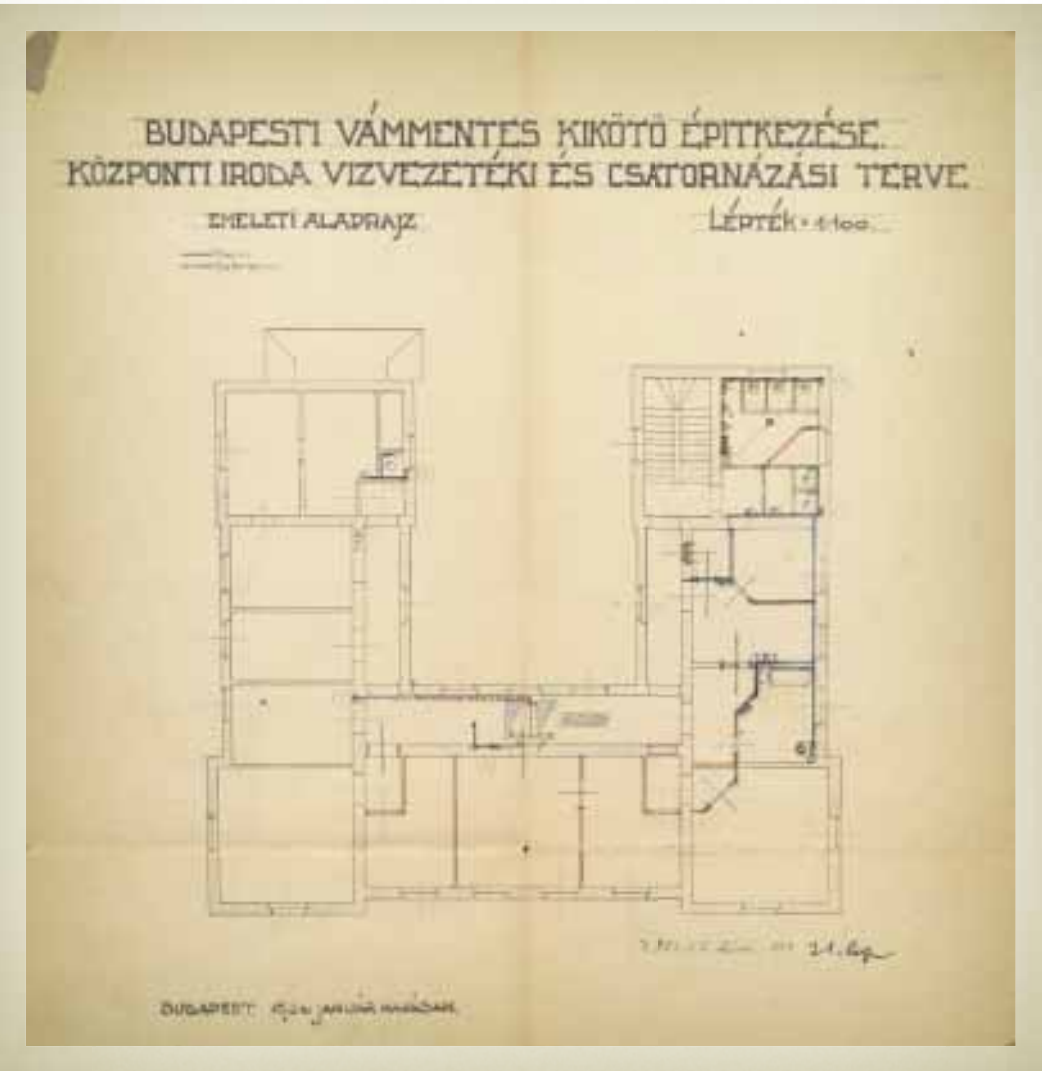
120 Sajó, 1923. 25–26. o.

121 Az *Atlantica Hajózási Rt.* a Budafok melletti Háros-szigeten egyéb beruházásai mellett épített fel 1923-ra egy 26×90 méteres alapterületű alapincézett 3 szintes raktárépületet. Ez a közraktár egyes vélemények szerint az állam szemszögéből konkurenciát jelenthetett az épülő csepeli kereskedelmi kikötőben akkoriban épülő gabonátárháznak. Herczeg-Prakfalvi, 2016. 222., 225. o.



A csepeli vámmentes kikötő építése 1925-ben

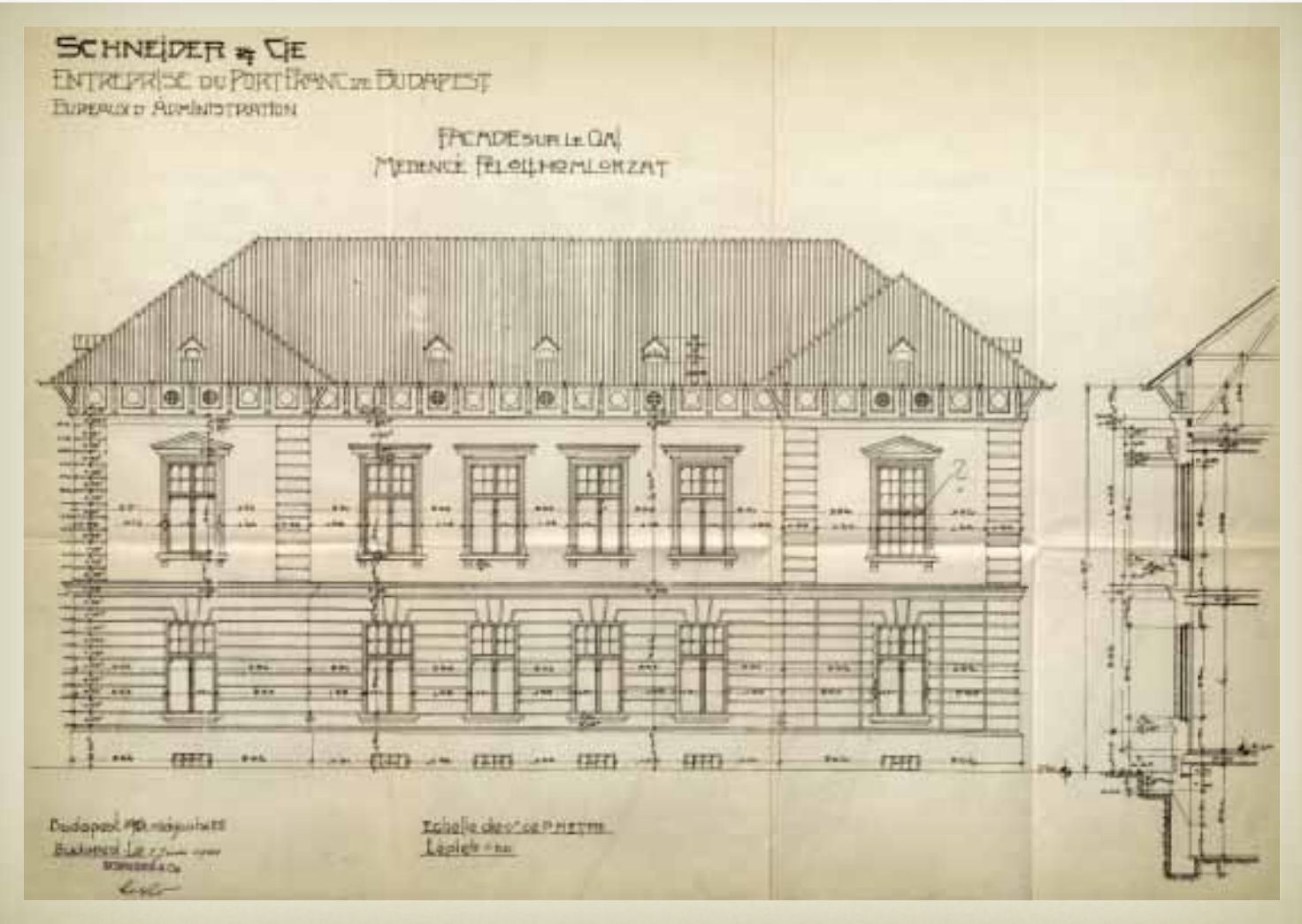
(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.32.)



A vámmentes kikötő központi irodájának vízvezetéki és csatornázási terve, 1926

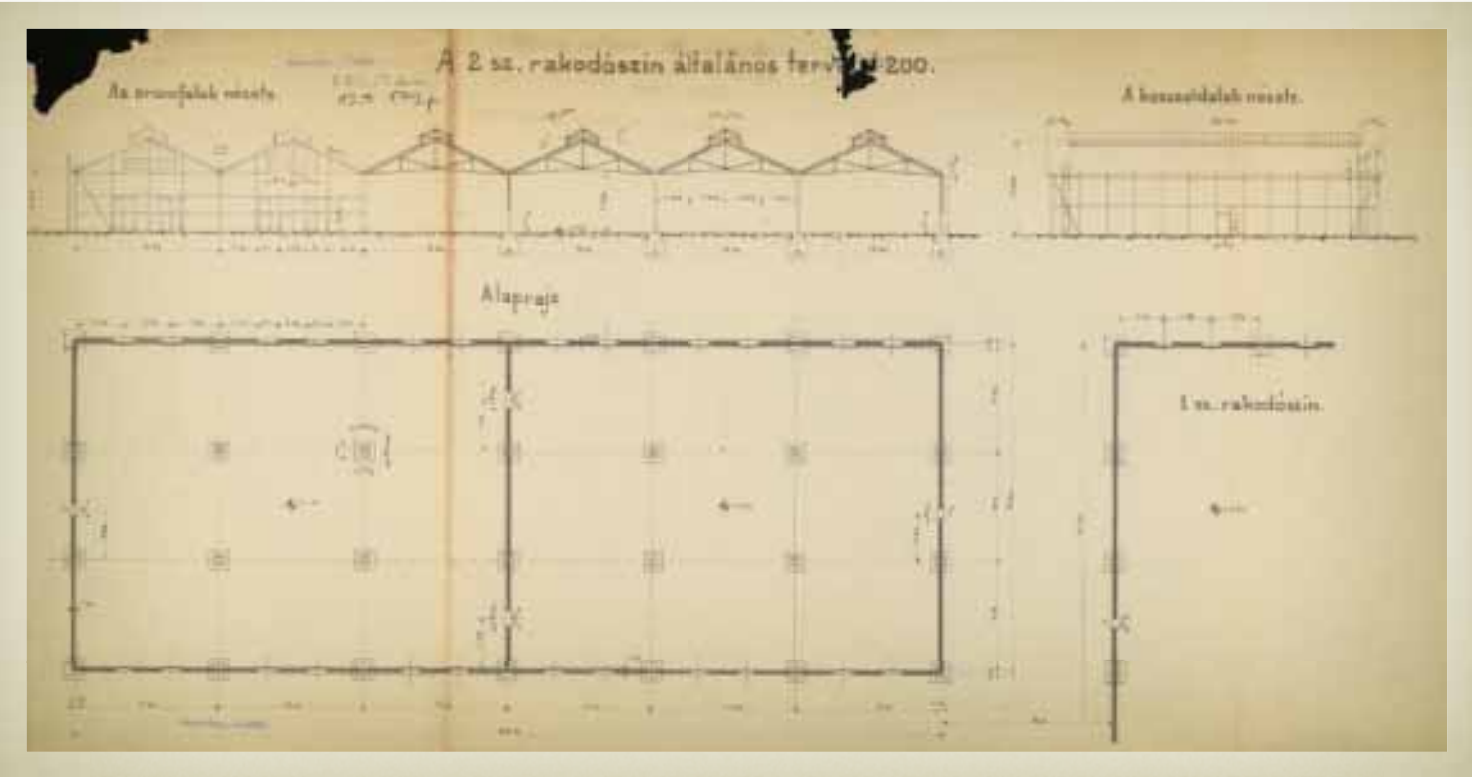
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára ZB63-57d-10t)

A Bethlen-kormány attól tartott, hogy a csehszlovákok a pozsonyi és a komáromi kikötők kiépítésével megelőzik Magyarországot, és így hazánk hátrányos helyzetbe kerülhet.



A Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. csepeli irodaépületének medence felőli homlokzati terve, 1924

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára ZB63-58d-13t)



A 2. számú rakodószin általános terve

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára ZB63-57d-12t)



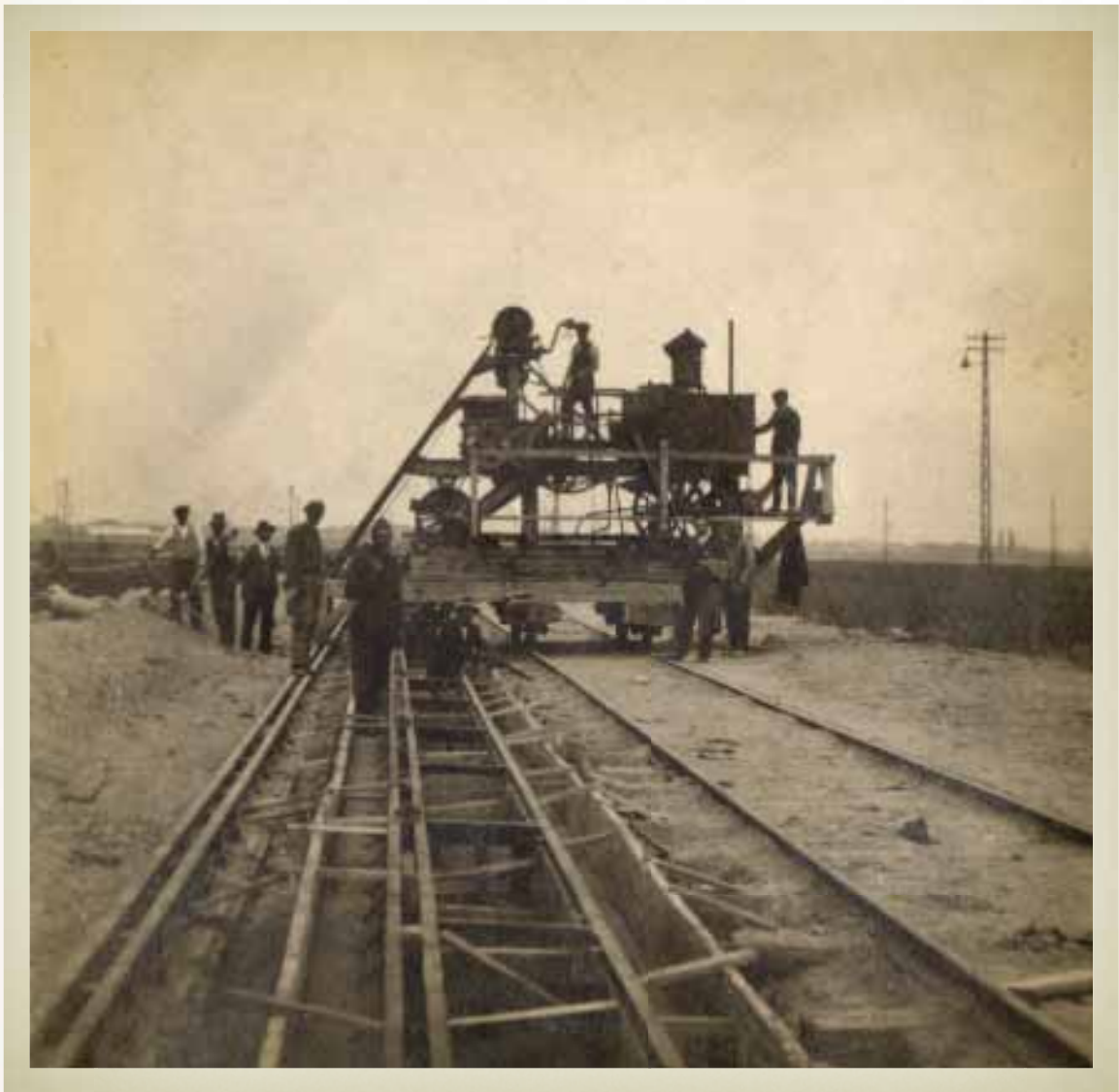
A vámmentes kikötő első raktárai, a vasvázak raktár déli oldala

(Duna Múzeum, Ltsz.: 24.834.22.)



A csepeli kikötő építése, a háttérben a Magyar-Amerikai Petróleum Rt. és a Steaua olajtartályai láthatóak

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.30.)



A híddaru áramszedőaknájának építése egy betonkeverőgéppel

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.15.)



A vámmentes kikötő helyszínrajza, rajta a régi utcákkal és azok neveivel

(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

Az egyeztetések időszakában a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet* és a *Kereskedelmi és Iparkamara* is beadványokkal fordult a kormányhoz a kikötő ügye miatt. Ennélfogva nem véletlen, hogy a helyzet javítása érdekében 1921. augusztus 12-én a kormány létrehozta a *Budapesti Országos Kereskedelmi és Ipari Kikötő Kormánybiztosságot* dr. Zielinszky Szilárd vezetésével. A kormánybiztos helyettese Maurer Gyula lett. A kikötő felépítését az 1922. I. tc.¹²² rendelte el és a Nemzetgyűlés felhatalmazást adott a Bethlen-kormánynak arra, hogy egy külföldi befektetővel – Schneider-Creusot – megállapodást létesítsen. Ezt követően Bethlen István miniszterelnök 1922. február 22-én jelentést tett a Nemzetgyűlésnek a csepeli kikötőről. Jelezte, hogy a kormányzat a Schneider-Creusot céggel megállapodást fog kötni a beruházással kapcsolatban, továbbá bejelentette, hogy 100 millió korona alaptőkével a magyar állam 60%-os és a francia cég 40%-os tulajdonrészével egy részvénytársaságot (*Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság*¹²³) hoznak létre, s a nevezett vegyesvállalat 50 évre üzemben tartási opciót kap majd a kikötő működtetésére. A kormányfő egyúttal közölte, hogy a részvénytársaság csak a Csepel-sziget északi részén a szén, érc, darabáru, gabona és egyéb áruk átrakására szolgáló kikötőket építi meg és üzemelteti. E döntésben jelentős szerepe volt Zielinszki Szilárdnak is. A 400 millió koronás összköltségvetésű kikötőépítés befejezési határidejeként 1925. december 31-ét jelölték ki.

A kikötőépítés jelentőségét gróf Bethlen István miniszterelnök 1923. április 28-i törvényhozási beszéde is mutatja: „*T[íszelt]. Nemzetgyűlés! Én azt hiszem, a budapesti kikötőnek, de általában Budapestnek igen nagy érdekei fűződnek ahhoz, hogy az ország fővárosa, az ország fővárosának kereskedelme a nemzetközi forgalomba bekapcsoltság. (Helyeslés!) Igen nagy érdekek fűződnek ahhoz is, hogy a Dunán való forgalom minél nagyobb terjedelmet öltön és hogy ezáltal Budapest kereskedelmi téren is betölthesse azt a jelentős szerepet, amelyre Európa ezen a helyén hivatva van.*”¹²⁴

E célok elérésében volt komoly szerepe a Budapesti Országos Kereskedelmi és Ipari Kikötő Kormánybiztosságnak is, amelynek 1924-ben Maurer Gyula lett a vezetője, míg helyetteseként Sajó Elemért nevezték ki.

A csepeli kikötői beruházásnál 1923-ban folyamatban volt a déli összekötő vasúti híd alatti ún. szigetvágányi átrakodó rész¹²⁵ kiépítése, ahogy a Gubacsi-híd munkálatai is folytak a Petróleum-kikötőével és a vámmentes kikötő medencéével egyetemben. Ugyanakkor két a Kvassay-zsilip közelébe tervezett medence építése szünetelt, s a ferencvárosi helyi kikötővel kapcsolatban¹²⁶ is bizonytalanságok voltak.

122 „11. § Felhatalmaztatik a kormány, hogy a Csepelsziget északnyugati részén létesítendő nemzetközi szabad kikötő megépítésére valamely külföldi céggel megállapodásokat létesíthessen. E megállapodásról – abban az esetben, ha az a kikötő hasznosítására is vonatkozik, – a nemzetgyűléshez előzetes jelentést kell tenni. Felhatalmaztatik továbbá a kormány, hogy a nemzetközi szabad kikötő és a soroksári Dunaágban létesítendő zárt kikötő építési és felszerelési munkáit, vasúti és közúti berendezését négy év alatt az évi költségvetésekben való előirányzás mellett legfeljebb 500 millió korona, a vagyonváltság terhére elszámolandó, költséggel elkészíttesse. Az említett építési és felszerelési munkák és vasúti és közúti berendezések létesítésének költségeire az említett 500 millió koronából az 1921/22. költségvetési évre 125 millió korona bocsáttatik a kormány rendelkezésére, mely összeg a pénzügyi tárcánál Átmeneti kiadások „vagyonváltság” cím külön tétele alatt számolandó el. Fenti megállapodás létesítéséről, valamint ezen munkálatok előhaladásáról a törvényhozásnak az évi költségvetések során jelentés teendő.” Jablonszky, 2006.

123 A társaság elnöke Hermann Miksa, vezérigazgatója George Clavel lett. Az igazgatóság a következő tagokból állt össze: Belatiny Artúr, dr. Jármay Elemér, König Tivadar, Maurer Gyula, Henri Boesquett, Pierre Cheysson, Soltó Lajos, Charles Larosche, Armand de Saint és René Varin Bernier. Márton, 1995. 17. o.

124 Nemzetgyűlési napló XI. k. 544. o.

125 A tervek szerint e helyen történt volna az ömlesztett tömegáruk (kavics, homok, érc): a pirit más néven kénkovand és bauxit, illetve a szén) átrakodása. A célkitűzés az volt, hogy évente 300-400 ezer tonna átrakodó és helyi forgalom érintse ezt a 750 méteres szigetvágányi partszakaszt. Sajó, 1923. 27. o.

126 A főváros 1923. március 21-i rendes közgyűlésén a Soroksári-Dunaágban épülő helyi kikötő építésével és hasznosításával összefüggő kérdések tárgyalása és előkészítése céljából egy állandó kikötőbizottságot hozott létre dr. Sipőcz Jenő polgármester elnöketével. BFL IV. 1403.a Bp. főv. közgy. jkv. 1923.03.21.

A Petróleum-kikötőnél 1923-ban a bejárat kotrása, valamit a medence keleti fele mellett földmunkák¹²⁷ és vágányépítések zajlottak. Gyakorlatilag 70%-ban elkészült, így 1924-re csak a partburkolatok építése maradt. A vámmentes kikötői medencénél tervbe volt véve egy 50 000 tonnás gabonasiló (gabonatárház) és egy 10 000 m²-es raktár felépítése a vasszádfalas (*Larsen*) körülzárásos technológiával épített függőleges partfalak mögötti részen. A tervek szerint 1923-ban 3-4 évre becsülték a beruházás teljes befejezését. Úgy kalkuláltak, hogy 1,2 millió tonna lesz az összes földmunka ennél a kikötőrésznél. Érdekesség, hogy a kikötőhöz használt köveket a visegrádi és dunabogdányi állami kőbányákból szállították Csepelre.¹²⁸

A Vámmentes kikötőnél fontos feladat volt az is, hogy az ún. csepeli újtelep 80 házát lebontsák, ugyanakkor a súlyos lakáshiány miatt csak úgy tudták kiköltöztetni a lakókat ingatlanjaikból, hogy új lakásokat építettek nekik Csepeltől délre.¹²⁹

Jelentős eredmény volt a kereskedelmi kikötői beruházás szempontjából a déli összekötő vasúti híd és a Petróleum-kikötő közti területen húzódó árvízi vonal megerősítése is. Ugyanakkor az egyik első igazán komoly eredmény a Petróleum-kikötő 1925-ös befejezése és a gabonatárház építésének elkezdése volt. Nagy eredménynek számított ez, különösen a több évtizedes tervezést figyelembe véve, amelyre egy alkalommal Bethlen István kormányfő is utalt a Nemzetgyűlésben: „...évtizedeken keresztül nem lehetett a budapesti kikötő kiépítését nyélbeütni és előbbrevinni, ama hatásköri súrlódások és nehézségek folytán, melyek egyrészt az egyes ministeriumok, másrészt pedig a főváros között épen a kikötő építése kérdésénél fölmerültek. Hiszen közismert tény, hogy ennek a kikötőnek építésénél régebbi időkben tulajdonképen hozzászólása volt a földmivelügyi minister úrnak, a kereskedelemügyi minister úrnak, a pénzügyminister úrnak, a belügyminister úrnak és a fővárosnak. Ennek a következménye az volt, hogy minden olyan javaslat, amely egyik vagy másik mininisterium részéről tétetett, meg kellett, hogy járjon három más ministeriumot, és meg kellett, hogy tárgyalassék a fővárossal, úgy, hogy a kikötőépítés tulajdonképen lehetetlenné vált az aktasíbolás, a hatásköri összeütközések folytán.”¹³⁰

Szerencsére az 1920-as években lendületet vett a csepeli kikötő építése, amelyben több hazai cég is részt vett, de alapvetően állami, ún. „házi kezelésű szervezet” bevonásával készült el a beruházás. 1923-ra a kikötőépítési szervezet az ország legjobban felszerelt ilyen jellegű vállalata volt. Az eredeti tervek még arról szóltak, hogy a beruházás 20-25%-át végzi el ez a szervezet, de az arány később eltolódott, mivel a folyamatosan változó árak mellett a saját állami társasággal való építkezés olcsóbbnak bizonyult. A *m. kir. Kikötőépítő Igazgatóságnak* volt egy 100 munkást foglalkoztató műhelye a Kvassay-zsilip mellett, a munkaerő-állományukba 32 mérnök, 5 számvevő, 15 állami alkalmazott, 50 ideiglenes alkalmazott, köztük további 7 mérnök tartozott. A tervezési feladatokat speciális tervezőcsoportokkal végeztették, az építési munkálatokat pedig 8 külső építésvezetőség hajtotta végre 1 300 munkással. Az engedélyekkel és egyéb hivatalos ügyekkel a kormánybiztosság

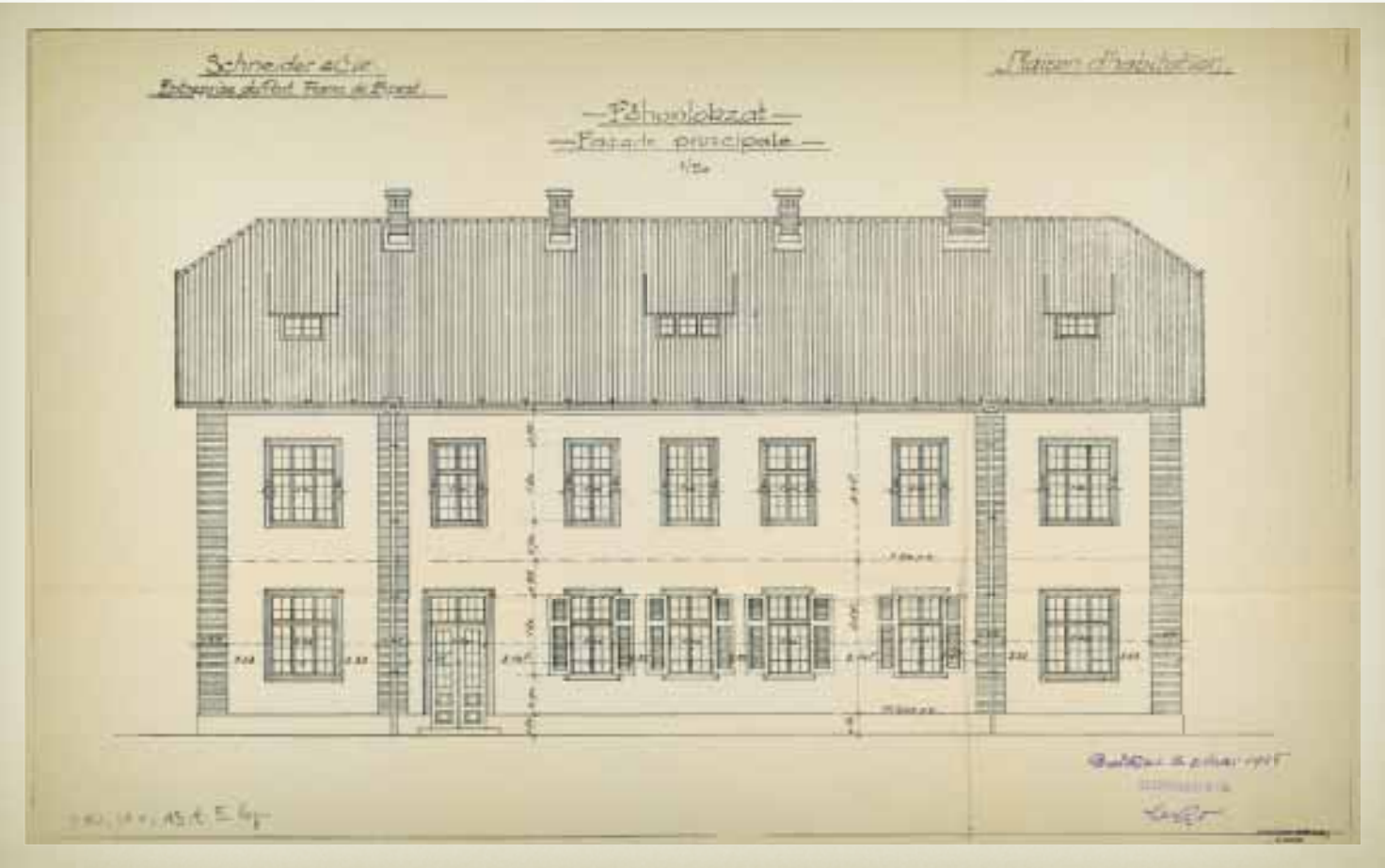
Az egyik első igazán komoly eredmény a Petróleum-kikötő 1925-ös befejezése és a gabonatárház építésének elkezdése volt.

127 Eddig az időpontig már 400 000 m³ felett járt a megmozgatott föld mennyisége. Sajó, 1923. 28. o.

128 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t., Sajó, 1923. 28-29. o.

129 Sajó, 1923. 29. o.

130 Nemzetgyűlési napló XXX. k. 13. o.



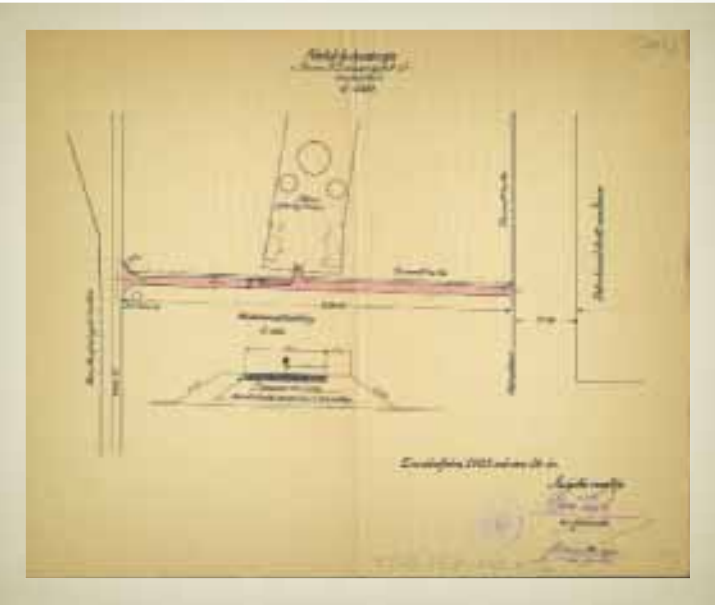
Lakóház főhomlokzata a csepeli kikötőben

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-13t)



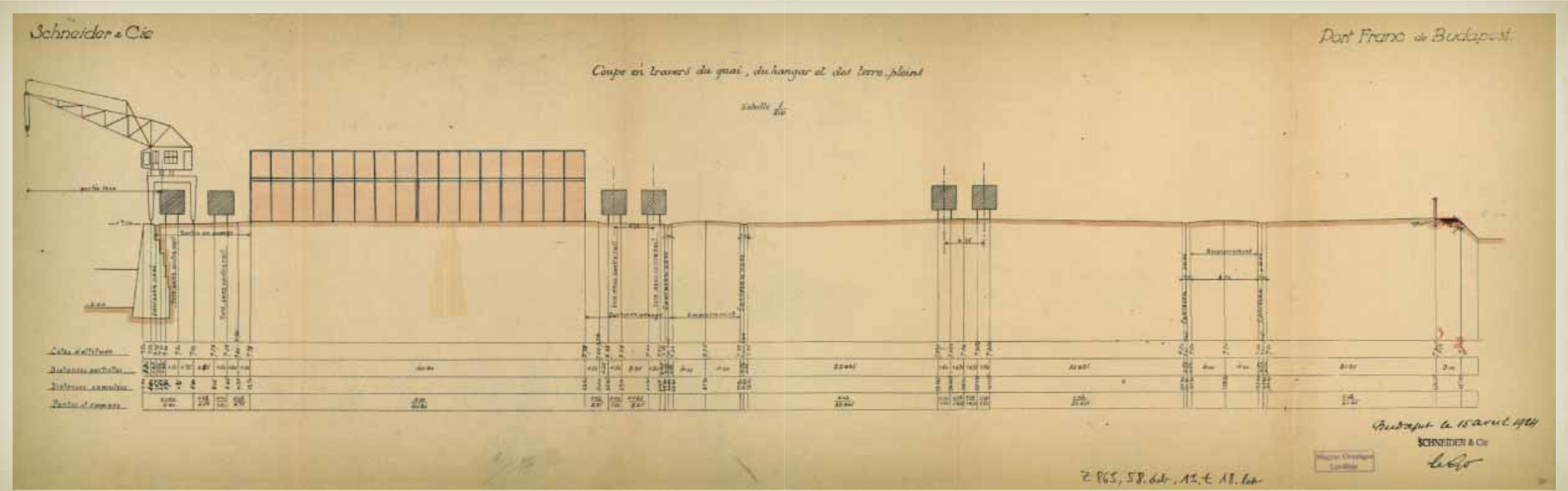
A csepeli kikötőkomplexum 1925 körül

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY 4578.1.1.)



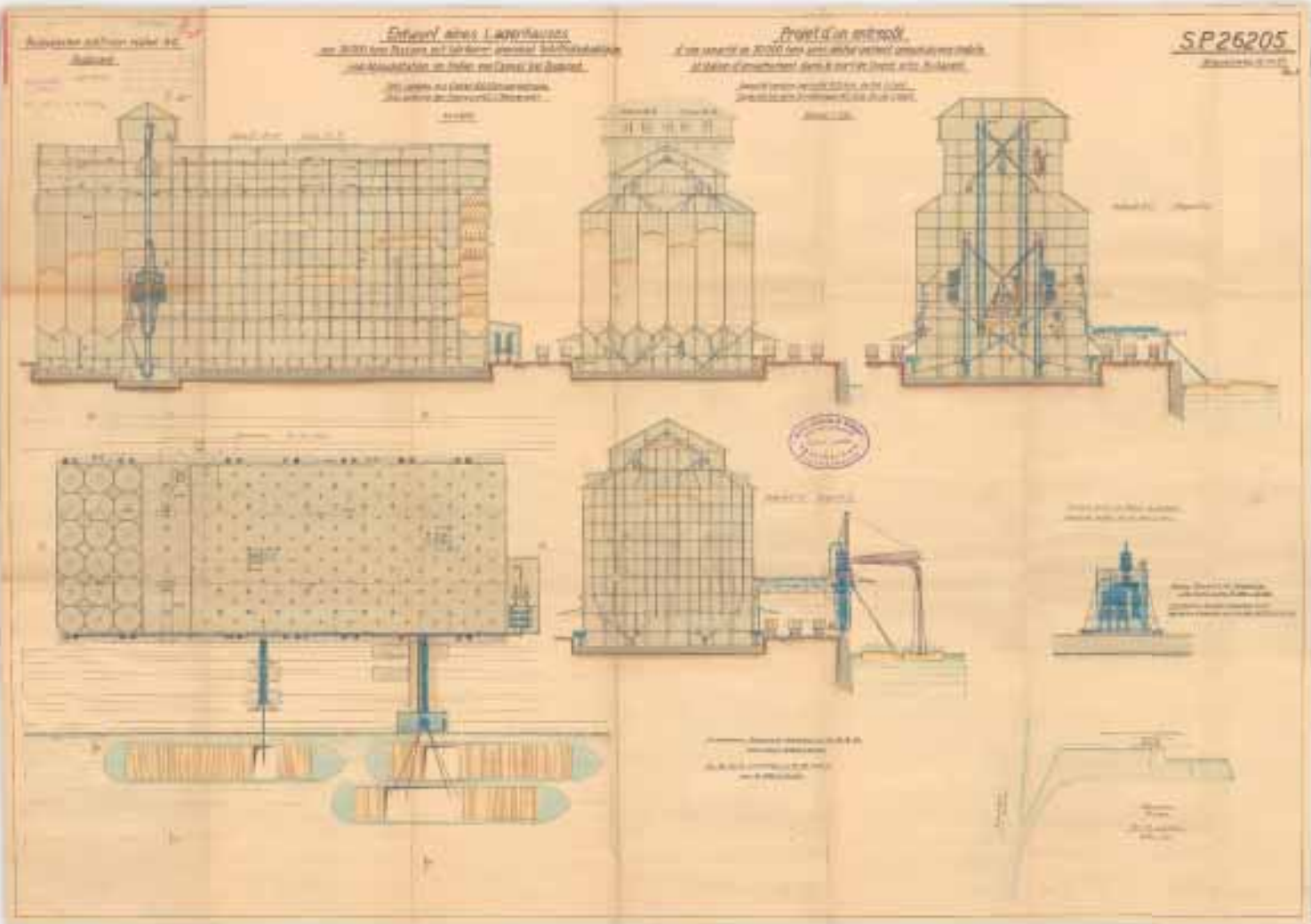
A Steaua csepeli telepére vezető út tervrajza, 1923

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-73d-64t)



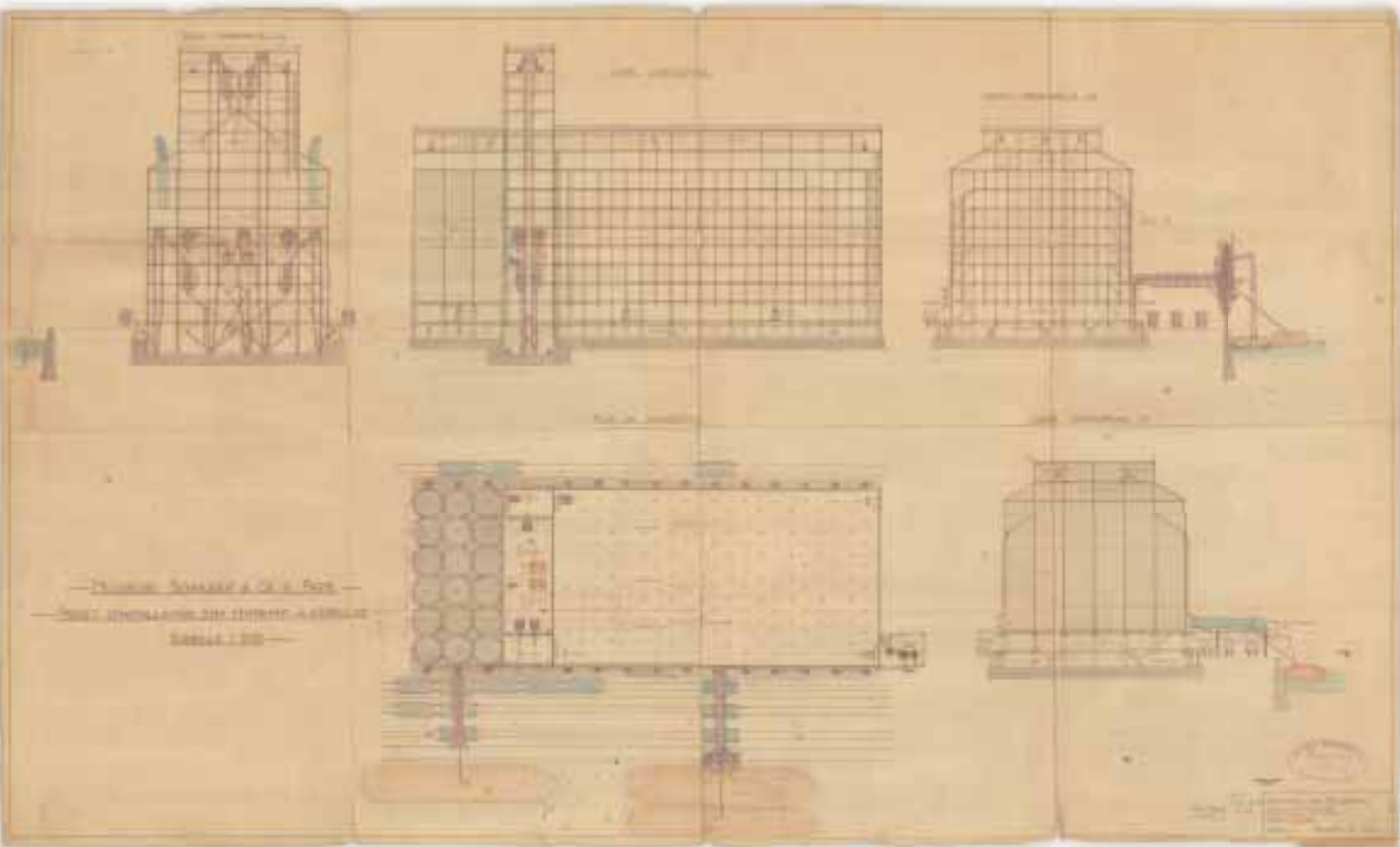
A csepeli kikötő keresztmetszeti rajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-13t)



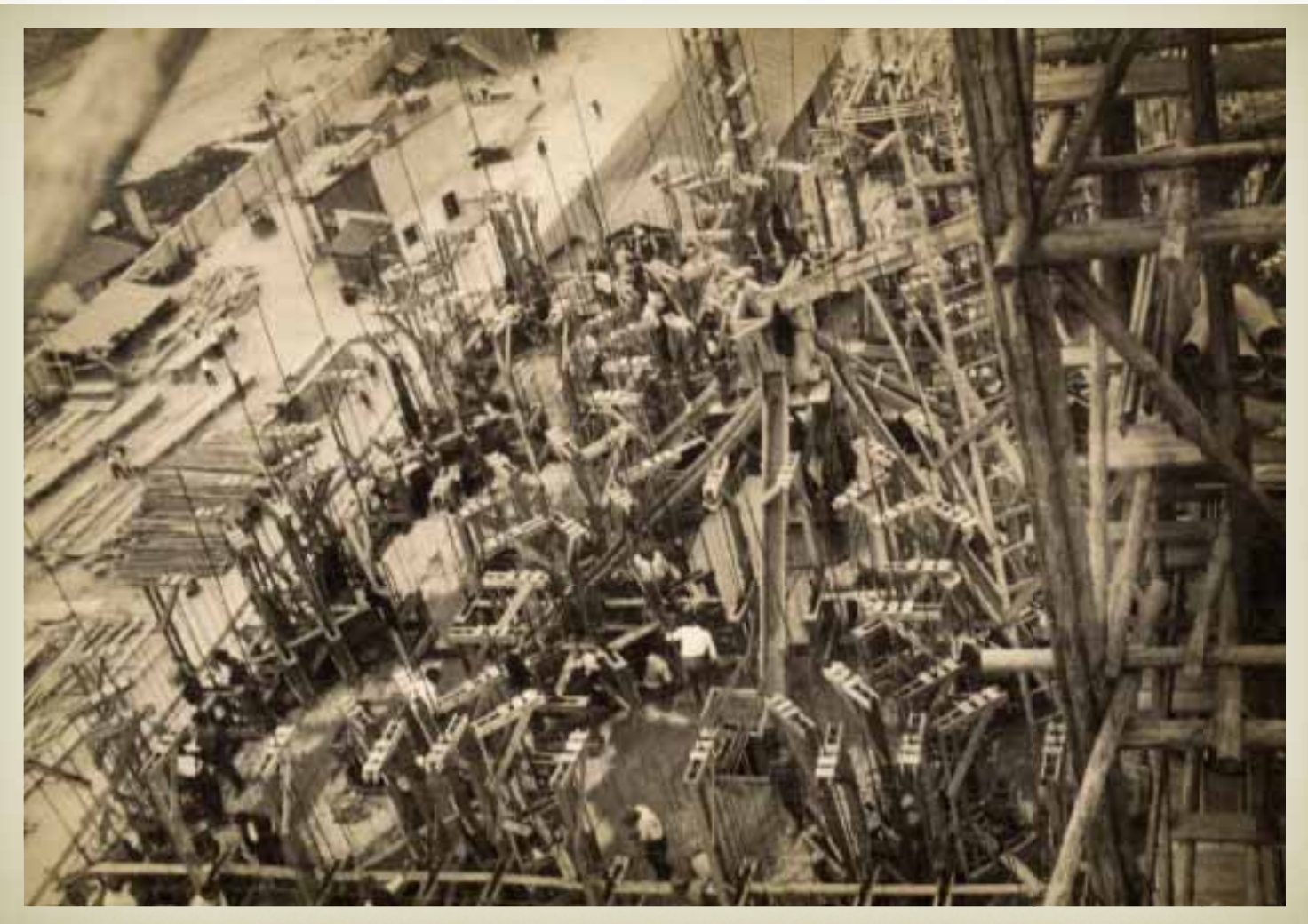
A gabonátárház tervképzése

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-140)



A gabonátárház tervrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-130)



A gabonátárház alapozása, 1925

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.21.)

A vámmentes kikötői medencénél tervbe volt véve egy 50 000 tonnás gabonasiló (gabonátárház) és egy 10 000 m²-es raktár felépítése.



A gabonátárház építése 1925-1927 körül

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.20.)



A gabonátárház építése 1925-1928

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.11.)

4 mérnöke és 2 számvevője foglalkozott. Bár jelentős mennyiségű alkalmazott dolgozott azon, hogy a kikötő elkészüljön, de a munkák túlnyomó részét gépek végezték el. A medencék elkészítésében fontos szerepe volt a Kikötőépítő Igazgatóság 2 saját, elevátorral felszerelt kotróhajójának, 1 elevátorának, 2 gőzhajójának, 2 motorcsónakjának, 10 uszályának és 20 kisebb hajójának is.¹³¹

1926-ban befejeződött a Soroksári-Dunaág rendezése, és október 4-én a *Kvassay gőzös* 56 esztendő után megnyitotta a vízi utat a Duna ezen ágának községei előtt. 1927-re a gabonátárház¹³² két emelet híján elkészült. 1928-ra pedig a Szénkikötő, a Petróleum-kikötő, a vámmentes kikötő, a ferencvárosi helyi kikötő és az Ipari medence munkálatai is befejeződtek. A csepeli kikötő munkálataira a magyar állam 40 millió pengő összeget fordított. E munkálatok során 6,5 millió m³ földet mozgattak meg, beépítettek többek között 130 ezer m³ követ, 100 ezer m³ betont és 7 000 tonna vasat.¹³³ A kormány még a kikötő hivatalos átadása előtt elérkezettnek látta az időt arra, hogy kivásárolja a franciákat a Budapesti Vámmentes Kikötő Rt.-ből. Ezért a Bethlen-kormány 1928. június 15-i ülésén¹³⁴ úgy döntött, hogy népszövetségi kölcsönből megvásárolja a Schneider–Creusot cég meglévő részvényeit, és így a társaság teljesen a magyar állam tulajdonába kerülhetett.

A csepeli kikötő felavatására és a forgalom előtt történő megnyitására 1928. október 20-án került sor *vitéz nagybányai Horthy Miklós* kormányzó, *Habsburg József*, *Habsburg Albrecht*, *Habsburg József Ferenc*, főhercegek, magyar királyi hercegek, a Bethlen-kormány tagjai, a felső és alsóház, Budapest székesfőváros, a diplomáciai kar, a hatóságok, a műszaki és közgazdasági élet jelesei és a nagyszámú meghívott közönség jelenlétében.

Az ünnepség színhelye a gabonátárház és a hangárok közti szabad tér volt. A kormányzói dízsátortól jobbra, balra és vele szemben dísztribünök voltak. A szónoki emelvény a dízsátorral szemben állt. A fellobogózott kikötőbe a kormányzó, a királyi fenségek, a kormány és a diplomáciai kar tagjai az MFTR *Zsófia* nevű jachtján érkeztek. A hajót *Domony Móric*, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. vezérigazgatója, miniszteri tanácsos vezette. A vendégeket Maurer Gyula és *dr. Traeger Ernő* miniszteri tanácsos fogadták és kísérték. A többi vendéget fél órával a kormányzó érkezése előtt a *Szent Gellért* és *József főherceg gőzösök*, illetve autók és buszok vitték a helyszínre. A hajókon utazó vendégek az MFTR Eötvös téri állomásáról indultak. Ott Sajó Elemér, *Dieter János*, *Vas Leó*, *Tavy Lajos* és *Bauer Sándor* fogadták a vendégeket és kísérték őket a hajóra.

A Zsófia jacht 11:30-kor ért a kikötőbe a bejáratnál kifeszített nemzetiszínű szalagot átvágva, majd a folyamórség zenekara rázendített a Himnuszra, s a hajó a hajóhídnál kikötött, ahol a kormányzót Maurer Gyula fogadta és vezette fel a díszemelvényre.

Az első köszöntő beszédet Maurer Gyula mondta el, majd a francia Georges Clavel, a Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. vezérigazgatója tartott francia nyelven beszédet. Ezt követően gróf Bethlen István miniszterelnök köszöntötte előbb francia, majd magyar nyelven a megjelenteket e szavakkal: „Ez a hely is árvizek prédája volt

131 Sajó 1923 30. o.

132 A tárház építésének az volt a célja, hogy a termelők a gabonájukat olcsón tudják raktározni, hogy a legkedvezőbb időpontot választhassák meg az eladásra. Továbbá be akarták vonzani a Duna alsó folyásának terményeit a kikötőbe. A 141 630 m³ térfogatú 35 000 tonna befogadóképességű gabonátárházba a terményeket 40 tonna/óra teljesítményű pneumatikus szivóberendezéssel jutatták be. 1928-ban Közép-Európa legmodernebb gabonátárháza volt az épület. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507 d. 201. t., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1888. d. 127. t.

133 Beke, 1989. 131. o.

134 MNL OL K27 Mt. Jkv. Bethlen-k. 23. ü. 51. p. 23/M.T. 1928. 06. 15.

évszázadokon keresztül, s ma Közép-Európának legmodernebb, talán legtökéletesebb kikötője épült fel rajta, mely tanúbizonyságot tesz arról, hogy e nemzet azoknak a sorcsapásoknak ellenére, amelyek érték, a békés munka területén a maga akarásának és tudásának tanúbizonyságát adta. Ez a kikötő hozzáférhető mindenkinek, mert hiszen szabadkikötő s e révén összekötőkapocs mindazok a népek között, akik a Dunamedencében élnek és gazdasági együttműködésre vannak utalva. Mielőtt e kikötőt forgalmának átadnánk, legyen szabad megemlékeznem mindazokról, akik létesítésében részt vettek. Elismeréssel kell megemlékeznem elsősorban a kikötőkormánybizottságról, amelynek vezetője és minden tagja, legyen az tisztviselő vagy munkás, a legjobb tudását vitte bele a munkába és lehetővé tette ezzel, hogy a munkálatok sikerrel fejeződjenek be. Elismeréssel kell megemlékeznem a magyar iparról, ami termelésének legjavát hozta; elismeréssel kell megemlékeznem a magyar mérnöki karról, a tervezőkről, s azokról, akik a munkát vezették, s a hála adóját kell lerónom a magyar munkások ezreinek, akik szorgalmasan dolgozva lehetővé tették, azt hogy a munka idejében és így sikerrel fejeződjék be.”¹³⁵ Végül a kikötőt Horthy Miklós kormányzó e szavakkal adta át a forgalomnak: „Míg nem messze innen a világváros küzdelmes zajos élete folyt, addig itt a Dunaág innenső részén teljesen csendben, zajtalanul elkészült az újkori Magyarország egyik legnagyobb szabású, közhasznú alkotása. A dunai kikötő szükségességének felismerése és a megépítés gondolatának megfogalmazása óta már majdnem egy fél évszázad múlt el, és hogy megalkotására csak most került sor, amikor az ország minden idők talán egyik legnagyobb gazdasági válsága után majdnem elviselhetetlen terhek súlya alatt görnyedt, ez a mai idők elvitathatatlan érdeme és legfényesebb bizonyítéka a magyarság életerejének, élni akarásának, és jövőjébe vetett törhetetlen bizalmának.”¹³⁶ A kormányzó beszédének a végén a kikötőben horgonyzó őrnaszád üdvölvéseket adott le, s a vámmentes kikötő darui mozgásba jöttek. Végül a kormányzó kíséretével, Maurer Gyula vezetésével elindult a gabonátárház megtekintésére, ahol bemutatták neki az építkezésben részt vevő cégek képviselőit, a fontosabb szerepet betöltő mérnököket, tervezőket, majd a gabonátárház megtekintése után Horthy Miklós gépkocsiba szállt és visszatért a fővárosba.

Átadásakor a Duna egyik legmodernebb és – a romániai Braila után – a második legnagyobb kikötője volt a Budapesti Vámmentes Kikötő, amely a következő egységekből állt:

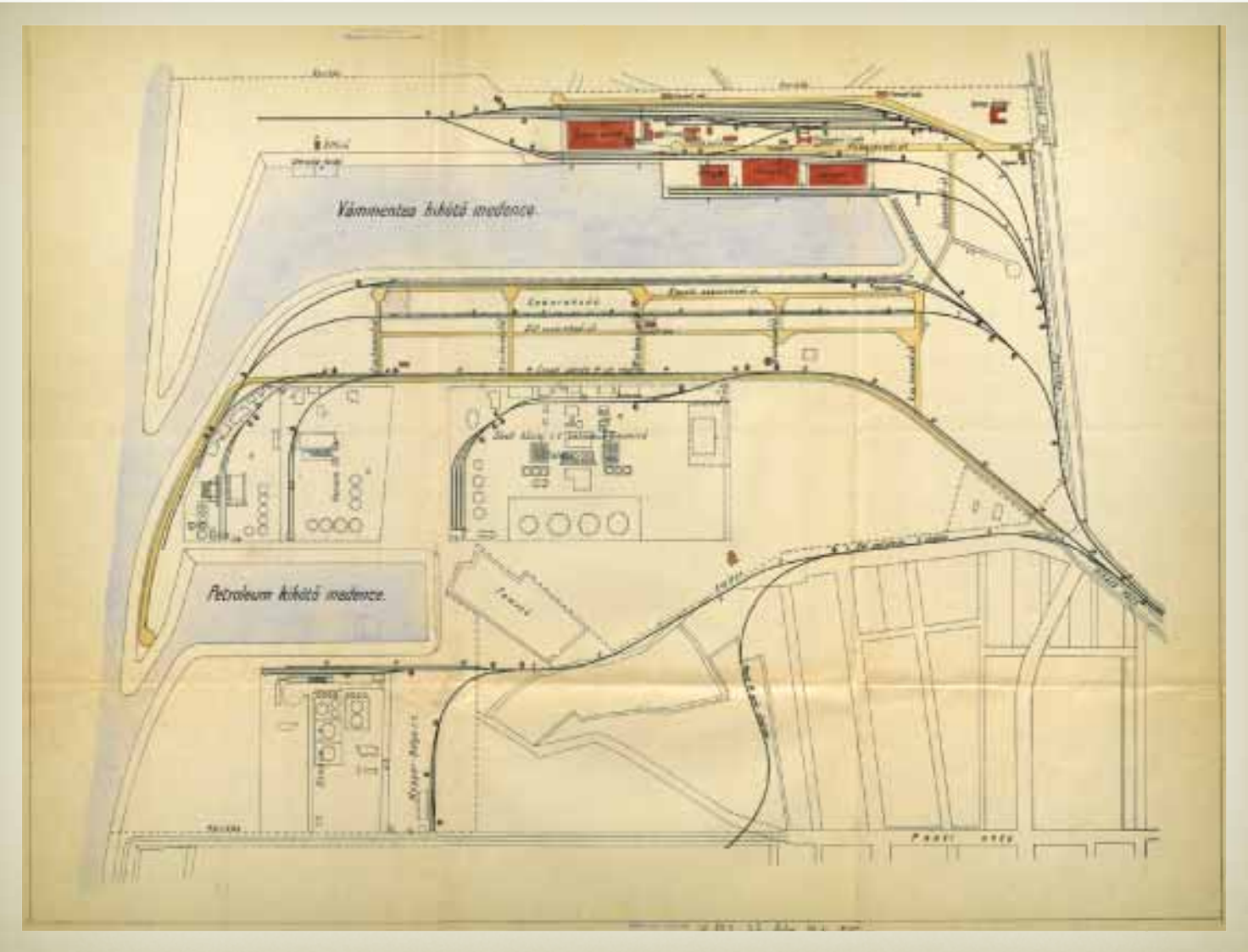
Szénkikötő: A Csepel-szigettől északra, a déli összekötő vasúti híd pesti hídfőjétől délre alakították ki, a korábban szigetvágányként is emlegetett kikötői rész, amelynek az volt a feladata, hogy üzemanyaggal lássa el a dunai gőzösöket, és ott bonyolódjon le a folyami szén-, kavics-, kő- és építőanyag-forgalom. A tervek közt szerepelt, hogy ebben a kikötőben rakják ki a nagybani vásárcsarnokba érkező gyümölcsöket, zöldségeket és egyéb élelmiszereket. Ezen a kikötői részen át vezetett egy olajvezeték a *Budapesti Ásványolajgyár Rt.* Soroksári úti kőolaj-finomítójába, hogy a Dunán érkező olajat a gyárba tudják juttatni. A Szénkikötő áruforgalma 62 435 tonna volt 1927-ben.¹³⁷

135 Fábry, 1928. 312. o.

136 MNL OL K428 MTI Napi Hírek/Napi Tud. 8. Kiad. 1928. 10. 20.

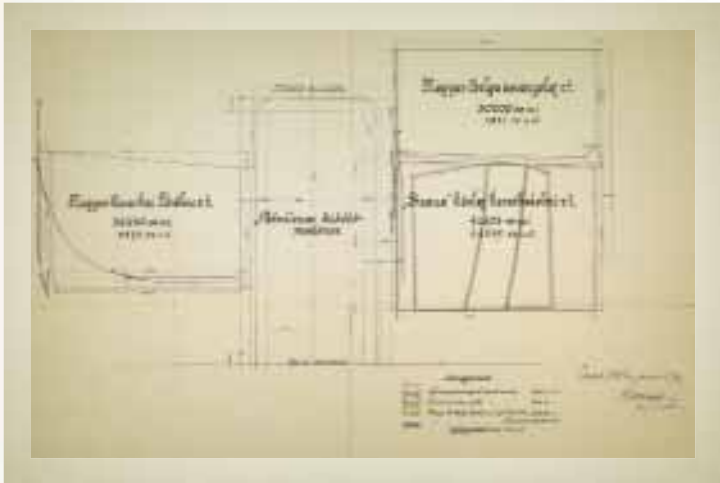
137 KVL 15.2. c. 1. d., Márton, 1995. 19. o.

A csepeli kikötő
felavatására és
a forgalom előtt
történő megnyitására
1928. október 20-án
került sor.



A csepeli kikötő helyszínrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-20d-9t)

6,5 millió m³ földet mozgattak meg,
beépítettek többek között 130 ezer m³ követ,
100 ezer m³ betont és 7 000 tonna vasat.



Cégek a Petróleum-kikötőben (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-57d-11t)



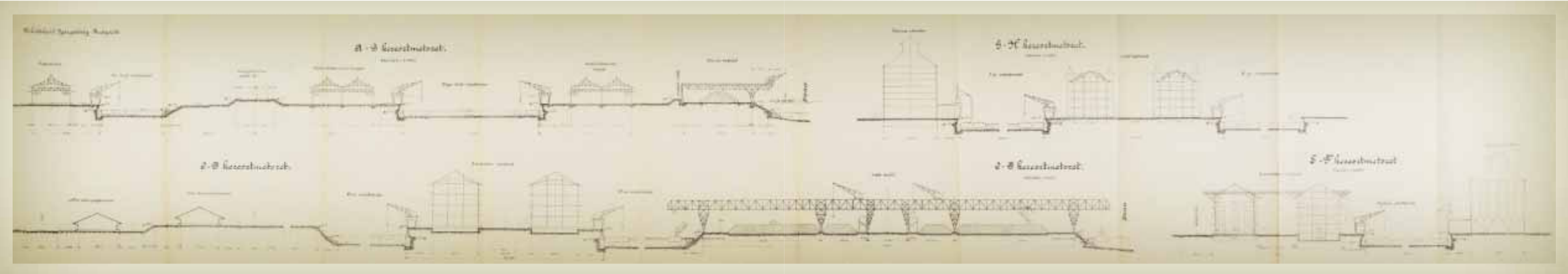
A vámmentes kikötő délkeleti része a darukkal 1928. május 10-én (Fotó: Klement mérnök, Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.34.)



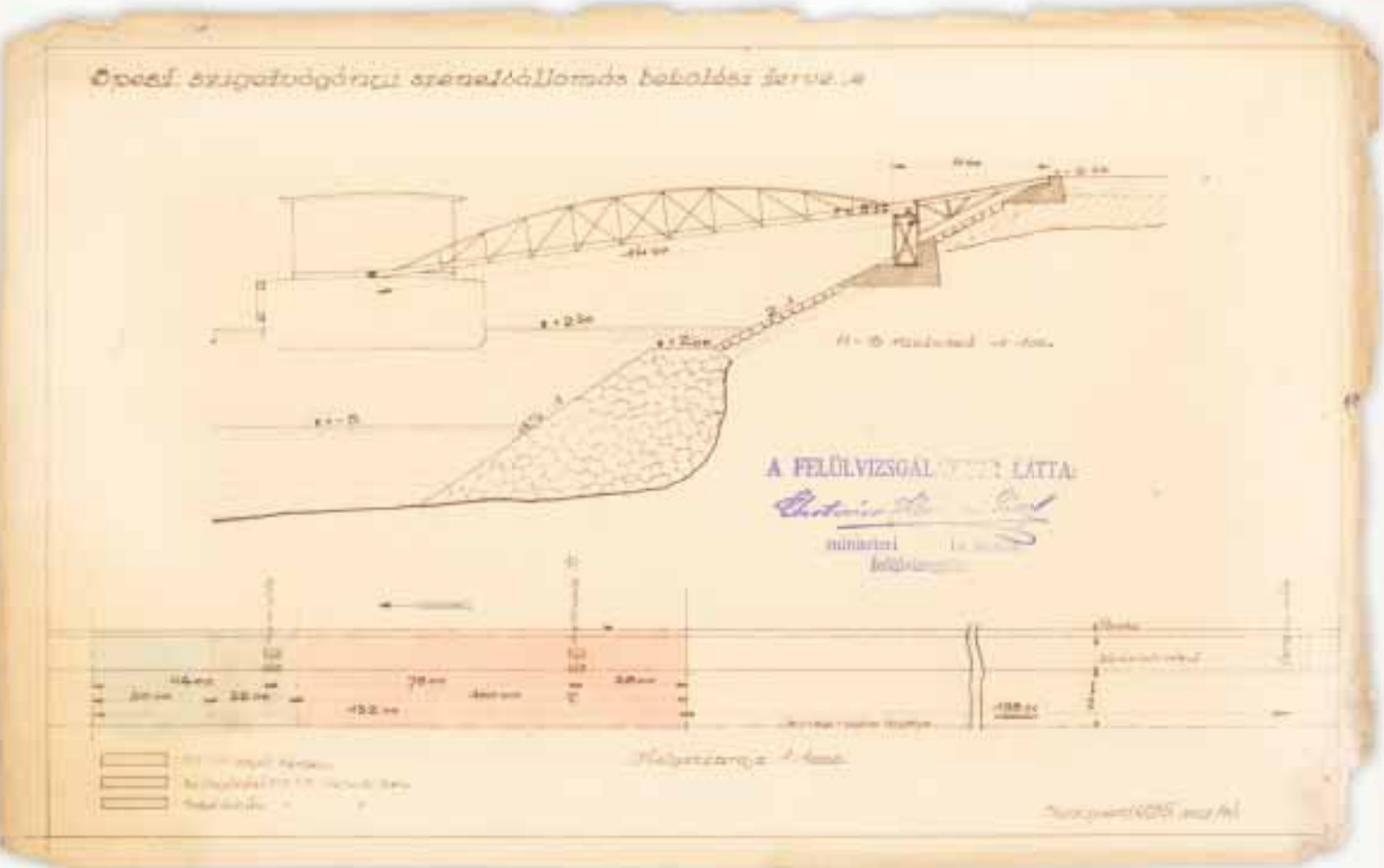
A gabonátárház tetejének építése, 1927-1928 körül (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.13.)



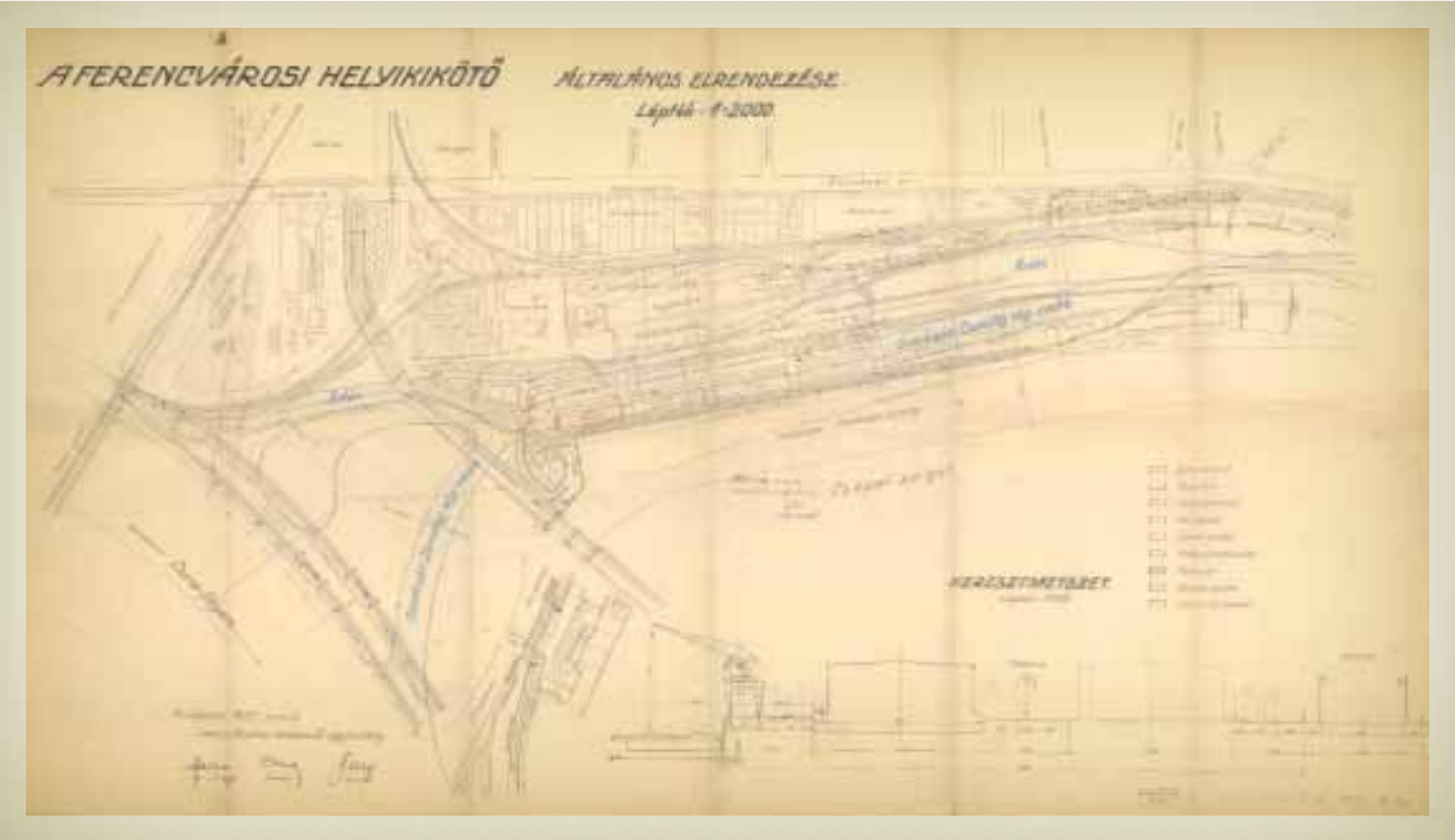
A gabonátárház alapjának és az öntőtornynak a szerelése 1926-ban (BTM Kiscelli Múzeuma Ltsz.: F.74.693.2.)



A csepeli kikötő keresztmetszeti rajza (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.h. 1. d.)

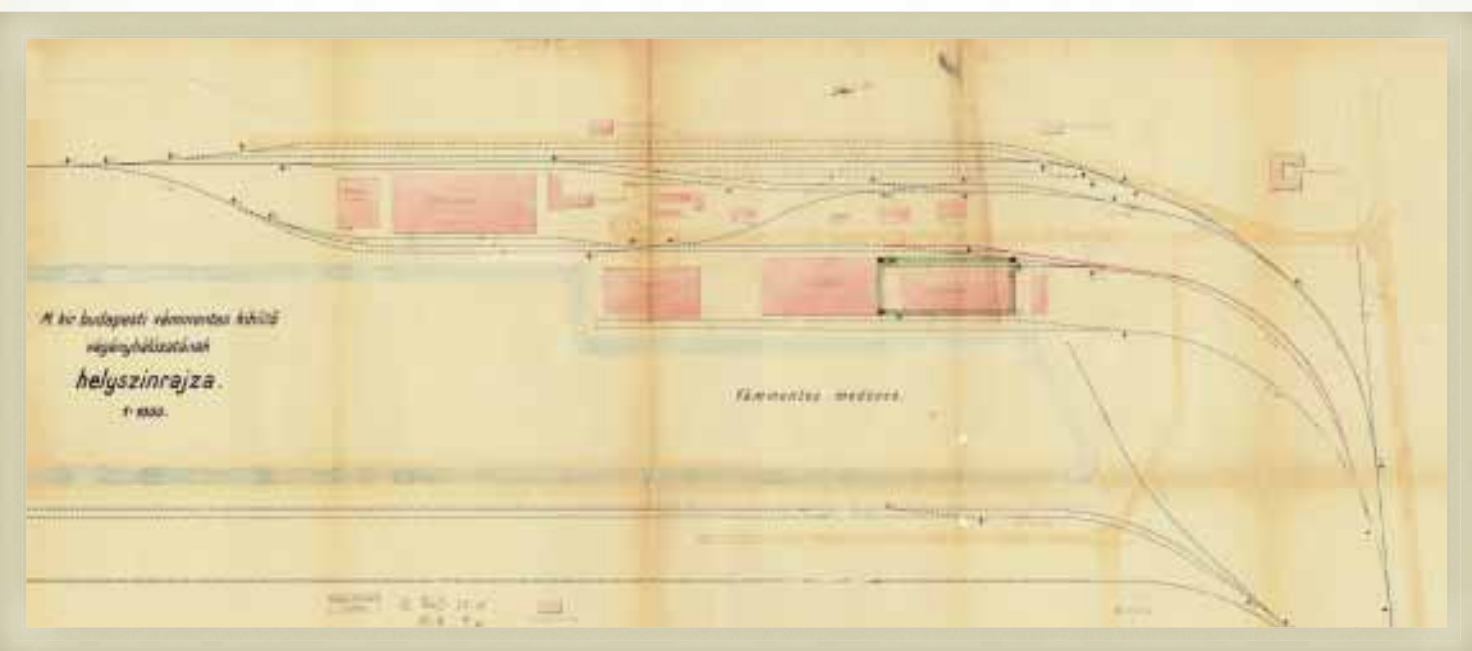


A szigetvágányi szelőlőállomás tervrajza, 1925 (Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 15.2.c.1. d.)



A ferencvárosi helyi kikötő általános elrendezése, 1927 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-29t)

Átadásakor a Duna egyik legmodernebb és – a romániai Braila után – a második legnagyobb kikötője volt a Budapesti Vámmentes Kikötő.



A vámmentes kikötő vágányhálózata (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára ZB63-77d-82t)



A vámmentes kikötő építésének vezetősége áll a hatos daru és a gabonátárház előtt (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.24.)



Magyar és francia mérnökök csoportképe, a képen többek közt Hollósy főmérnök, Skutetzky, Soltesz és Eduard Lefran mérnökök szerepelnek (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.23.)



A kikötő 1920–1929 közti főpallérjai, a képen van többek közt Róza főpallér, Kiss Ferenc és Burián pallér, feladatuk a kőművesek és ácsok irányítása volt (Duna Múzeum Ltsz.: 24.834.16.)



A vámmentes kikötő 1928. október 20-i felavatása a Tolnai Világlapja címloldalán

(Fotó: Szegedi Tudománygyetem Klebersberg Kuno Könyvtára)

Vámmentes kikötő: a Nagy-Dunára csatlakozott a vámmentes kikötő 1 000×150 méteres medencéje. A vasúti vágányokkal körbevett medence partján állt a majd 44 méter magas gabonátárház a maga 35 000 tonna befogadóképességével, s a vámmentes kikötőnél lehetett megoldani a vámmentes szabad raktározást is. A kikötői medence 2 500-3 000 tonnás hajók befogadására volt alkalmas.

*Petróleum-kikötő:*¹³⁸ A tűzbiztonsági okokból saját, a Nagy-Dunára vezető kijáratral ellátott medence 120×300 méteres volt; több korabeli neves olajipari társaság telepedett meg a partján, s létesített tároló telepet vagy finomítót. A kikötőben tevékenykedő olajipari vállalatok között volt a *Steaua Magyar Kőolaj Rt.*,¹³⁹ a *Magyar–Amerikai Petróleum Rt. (Vacuum Oil Company Rt., VOC)*¹⁴⁰, a *Shell Kőolaj Rt.*,¹⁴¹ a *Magyar–Belga Ásványolaj Rt.*,¹⁴² és 1943-tól a *Magyar Olajművek Rt. (MOLA)*.

Ipari kikötő: A Soroksári-Dunaágról lehetett bejutni a Csepel-sziget keleti oldalára épült 50×1 000 méteres kikötőbe, ahol hajógyárak és iparvállalatok beruházásai-val számoltak a kivitelezők. A tervekben még további négy medence szerepelt, de végül csak egy készült el.

Ferencvárosi helyi kikötő: a főváros által a Soroksári-Dunaágnak a Kvassay-zsilip és a Gubacsi-gát közt felduzzasztott szakaszának bal partjára épített kikötő feladata Budapest áruval való ellátásának elősegítése volt, s ennek érdekében évi 1-1,5 millió tonna árucikk átrakodására méretezték a kapacitását. A fővárosnak további célja volt, hogy a Soroksári-Dunaágot kikötővé alakítsa. E kikötőnek a tervek szerint fontos szerepe lett volna akkor, ha elkészül egyszer a Duna–Tisza-csatorna.

138 A budapesti kereskedelmi kikötő üzemeltetésére és felépítésére létrehozott Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. engedélykiratában a következőképpen szabályozták a petróleum tárolását: 1. A tankhajókból és tartálykocsikból lefejtett petróleumtartályba gyűjtéséért és mérlegeléséért tonnánként 1 aranykoronát lehetett fizettetni, míg a hordókban levő petróleum mérlegeléséért és raktárba rakásáért tonnánként 2 aranykoronát. 2. A tárolási díj tartályokban vagy raktári elhelyezést igénylő hordók esetén tonnánként 0,10 aranykorona/nap volt. 3. Tartályokból tankhajóra vagy tartálykocsiba való lefejtés méréssel együtt tonnánként 1 aranykorona, míg hordók esetén a rakodás hajókba vagy vasútra tonnánként 2 aranykorona volt. A Petróleum-kikötőből csővezetéken elszállított olaj költségeit nem szabták meg, ugyanis annak a díjszabását külön alkutárgyalással kellett szabályozni. Emellett a petróleumszállító hajók kikötői illetéke a ki- és berakott áruk súlya után tonnánként 0,16 aranykorona volt. Nemzetgyűlési irományok VI. k. 116, 119–120. o., MNL OL Z863-56d-9t.

139 A Steaua Romana 1905-ben vásárolt földeket a későbbi Petróleum-kikötő közelében, s 1906-1911 között egy nagyobb és két kisebb tartályt épített 250 vagon befogadóképességgel. A cég az 1921-27 közötti időszakban jelentős beruházásokat hajtott végre csepeli telepén. 1921-ben felépült egy ún. expedíciós épület, ahol helyet kapott a gépház, az olaj/petróleum/benzintöltő, az olajkannázó és keverő. Majd 1922-ben elkészült egy alapincézett irodaépület, amelyben az irodák mellett egy laboratórium és egy lakás is volt. Emellett, az 1922-27 közötti időszakban, 27 tartályt építettek fel a cég már meglévő 5 tartálya mellé. MNL OL Z540-1cs-6t., Perányi, 1934. 90. o.

140 1922. május 19-én, az amerikai *Standard Oil Company of New Jersey* – 1921-ben alapított – első magyarországi leányvállalata a *Magyar–Amerikai Petróleum Rt.* bérelt területet a Petróleum-kikötő mellett olajtároló telep építése céljából. A telephelyen az 1920-as években 19 tartály és számos egyéb épület volt. A társaság eleinte jól prosperált a kőolaj-finomítókat sújtó vámvédelem hiánya miatt. A cég 1925-ös eladásáig az ország legjelentősebb kereskedelmi forgalmat lebonyolító olajipari társasága volt és döntően a Standard Oil romániai leányvállalatának a késztermékeit importálta. Még a legnehezebb időszakokban is zavartalanul hozta forgalomba áruit. Nemcsak emiatt volt fontos a társaság szerepe akkoriban, hanem azért is, mert a vállalat úttörő szerepet játszott a magyarországi földalatti benzintárolás és a benzinkúthálózat kiépítésében. Az új vámtarifatörvény miatt a szintén amerikai tulajdonú Vacuum Oil Company Rt. 1925-ben átvette a Magyar–Amerikai Petróleum Rt. magyarországi érdekeltségeit. Perányi, 1934. 91. o., Srágli, 2008. 219. o.

141 1925-ben a *Magyar Shell Petróleum Rt.* (Shell Kőolaj Rt.) bérbe vett egy 24 ezer négyzetméteres területet a Petróleum-kikötő északi részén olajszármazékok, kő- és barnaszén tárolása, feldolgozása, átrakodása és szállítmányozása céljából. A társaság által a petróleummedence mellett létrehozott szabad raktár fontos szerepet töltött be a Shell termékeinek a kereskedőkhöz való eljuttatásában, mert a dunai vízi utat jól ki tudták használni, hogy a kereskedelmi minőségű román olajokat, és a jobb minőségű amerikai és német olajokat Magyarországra hozzák. A Shell csepeli szállítótelepén felépített egy irodaházat, amelyben irodák, laboratórium, munkásétkező, mosókonyha, kannaraktár, olajpalackozó, valamint tisztviselői lakások, és a pénzügyőri kirendeltség vezetőjének lakása volt. A telep egyik legfontosabb része a kazánház volt, ahonnan a szállítótelep egyes berendezéseit gőzzel látták el egy 11 atm teljesítőképességű kazán segítségével. A gépházban levő benzin- és dízelmotorok által hajtott dinamók segítségével pedig az egész telep áramellátását biztosították, egészen a finomító üzembe helyezéséig. Továbbá felépítettek egy olajkeverő és töltő épületet, amelyben olajkeverő és víztelenítő agitátorok, és 2 Worthington-szivattyú segítségével végezték a munkát (londoni recept szerint amerikai, román és német olajokból keverték ki a hazai Shell olajtermékeit), s itt egy szállítóhelyiséget is kialakítottak. Az olajkeverő mellett volt a telepen egy benzin-szeszkeverő, valamint egy benzin-, petróleum- és gázolajtöltő épület. Továbbá egy kis- és egy nagyszivattyú-ház. Az utóbbiban használt 3 Worthington-szivattyú segítségével fejtették le a beérkező hajók és vasúti tartálykocsik rakományát. MNL OL Z520-2d-21t.

142 1923-ban, a brüsszeli *Compagnie Financière Belge des Petroles S.A. (Petrofina)*, Brüsszel) hazai érdekeltsége, a *Magyar–Belga Ásványolaj Rt.* Csepelen egy 30 000 m²-es területet bérelt 50 évre a Petróleum-kikötő mellett, a Steaua szomszédságában. A cég a telepen 3 600 amerikai dollár költséggel felépítettett egy iroda- és lakóépületet az *ifjabb Walla József Mozaik-cementárú és Működgyár Rt.*-vel, valamint felépült egy víztornyos lakóház is. Az elosztótelepen több épület is állt. Volt egy tüzelőanyag-, visszáruaktár és egy nagyobb raktárépület, valamint egy vasúti és egy kocsi-hídmérleg. Továbbá garázs- és műhelyépület, szivattyú- és motor-dinamóház, egy benzin-, illetve szeszkeverő helyiség állt még a tartályok mellett, ezek nagy részét a *Ganz Danubius* és a *Vegyipari Gépgyár* építette. E tartályokból a cég telepen 20 volt, kb. 650 vagon tárolóképességgel. MNL OL Z863-56d-9t., MNL OL Z1201-1cs-1t., MNL OL Z1202-3cs-26t., Perányi, 1934. 91. o.

3.



A CSEPELI KIKÖTŐKOMPLEXUM MŰKÖDÉSE A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚIG

Fél évvel a csepeli kikötő átadása után, 1929. április 30-án tartotta felszámolási közgyűlését a Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. A társaság ekkor minden jogát átruházta az újonnan létrehozott *Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötőre*, amely vállalat ekkortól a kikötő új üzemeltetője lett. A kikötő-igazgatás szervezésében elévülhetetlen érdemeket szerzett *Herrmann Miksa* kereskedelemügyi miniszter és báró *Wimmersperg Frigyes* államtitkár. A cég vezetője igazgatóként *Döbrentey Gábor* ny. fregattkapitány volt, helyettese pedig *Vargha Vilmos* lett. Az állami vállalat igazgatósága feletti ellenőrzést a felügyelőbizottság gyakorolta, amelynek elnökét és egy tagját a kereskedelemügyi minisztérium, míg egy-egy tagját a miniszterelnökség, a belügy-, pénzügy- és a földművelésügyi minisztériumok delegálták, továbbá a kikötő kormánybiztosa is tagságot kapott hivatalból.¹⁴³

A vámmentes kikötő az 1928-as átadásakor korszerű raktárakkal (egy-egy 3 200 m²-es és 2 400 m²-es rakodószín), gépi berendezésekkel (6 forgógémes daru, 2 híddaru) és felszerelésekkel rendelkező komplexum volt. A kérdés az lehetett, hogy a fővárostól való távolsága miatti magasabb vasúti díj és a városi vámok miatt nem kerül-e versenyhátrányba. Ennek megoldása érdekében a Budapesti Vámmentes Kikötő a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz fordult. Azt kérték, hogy az összes budapesti állomásokkal egyenlő bánásmódban részesüljenek. Kérvényezték a gabonatarház vasúti, valamint a hajóállomás fővárosi teljesítő-helyként való elismerését. Végül a MÁV egyenlősítette a kikötőt *Budapest–Közraktár* elnevezés alatt a többi pályaudvarral, míg a hajózási vállalatokkal és az államvasutakkal egyetértésben *Budapest–Kikötő* néven elszámoló helyet létesítenek.¹⁴⁴

A kikötő átadásának pillanatában megoldatlan volt a vámjogi helyzet. Bár az engedélyokmány szerint a csepeli kereskedelmi kikötő szabadkikötőnek számított, de a megnyitáskor nem nyilvánították szabadkikötőnek, csak államilag fenntartott nyilvános vámraktárnak.¹⁴⁵ Ez a tranzitkereskedelemben súlyos versenyhátrányt jelentett,¹⁴⁶ ugyanakkor a tarifális kérdésekben komoly előrelépések voltak, de az ún. reexpedicionális kedvezmény függőben volt még, mivel az ún. dunai átrakodó tarifa részét képezte, és ettől függött a kikötő komolyabb fejlődése.¹⁴⁷

Végül a kezdeti nehézségekből jól jött ki a csepeli kikötő, mert a díjszabásban sikerült elérni a teljes egyenlőséget: nem kellett sem parti szállítási, sem pedig pótdíjat fizetnie. A modern berendezéseknek köszönhetően gyorsabban, és ezáltal olcsóbban lehetett a szállítási feladatokat megoldani, mint Budapest többi kikötőjében.

143 Kereskedelmünk... 1929. 80. o., Márton, 1995. 36. o., Gyulay, 1929. 167. o.

144 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t., Beke, 1989. 132-133. o.

145 A kikötőben működött a *Fővámhivatali Kirendeltség*, és 1928-ban a vámárúk kezelésére az alábbi helyiségeket jelölték ki: gabonatarház egyes helyiségei az 1. emeleten; egy raktárhelyiség és egy nyílt rakodóterület a kikötőben. Beke, 1989. 134. o.

146 A vámmentesség tulajdonképpen kiterjedt az összes árura, de csak vámmentes raktározási lehetőség volt a kikötőben. Igazából a tranzitárúk voltak vámmentesek, a hazánkba importált és itthonról exportált áruk után meg kellett fizetni a csepeli kikötőben is ugyanúgy a vámot, mint bárhol másutt. Beke, 1989. 135. o.

147 Kereskedelmünk... 1929. 81. o.

A Budapesti Vámmentes Kikötő feladatát üzletszabályzatban rögzítették: „A m. kir. Budapesti Vámmentes Kikötő raktári vállalatának (továbbiakban vállalat) üzlet-körébe tartozik:

- 1. A hajón, vasúton vagy fuvarral érkező áruk átvétele, berakása, kirakása, átrakása, elhelyezése (akár a tárházakban, akár a szabadban lévő raktárterületeken) megőrzése, továbbítása és mindazon teendők elvégzése, amelyek az áru átvételével, tárolás alatti kezelésével és elszállításával kapcsolatosak;
- 2. Ugyanazon műveletek vámszabadraktárral – nyilvános vámraktárral – kapcsolato-san, továbbá átviteli (transito) kezelésben, akár hajóból történő közvetlen átrakással, akár átmenő vasúti forgalommal és közbeeső tárolással;
- 3. Az átvett áruk biztosítása tűzkár ellen, valamint – a fél kívánságára – a vasúton továbbított áruk biztosítása a fuvarozás tartalmára;
- 4. Az átvett árukat terhelő szállítási és fuvardíjak, vámok és azokkal együtt esedékes egyéb köztartozások, fogyasztási adók, illetékek, fekbérek, elő-, utánvételek és egyéb terhek előlegezése és a felektől való beszedése;
- 5. Az átvett áruk esetleges elárverezése;
- 6. Egyes esetekben az átvett áruk bizományi eladása és szállítmányozása;
- 7. Az átvett áruk súlyának megállapítása és mintavétele;
- 8. Közraktári jegyek kibocsátása;
- 9. Különleges üzemek céljaira egyes tároló helyiségek és helyek bérbeadása;
- 10. A beraktározott gabona és egyéb áruk reexpediálása;
- 11. Megrakott hajók telettetése.”¹⁴⁸

A későbbiekben e feladatok az újabb szabályzatokban pontosításra kerültek és az akkor már Nemzeti Kikötőnek nevezett részlegnek a feladataul szabták, hogy a tároló helyiségek és területek bérbeadásával is foglalkozzék.¹⁴⁹

A hajózási szabályokat a kikötői rendtartásban (4 490/1928. M.E. sz. rendelet) szabályozták:

„A kikötő területe 1. §. A m. kir. budapesti vámmentes kikötő (a továbbiakban kikötő) magában foglalja mind a kikötőmedencéket (a petróleumkikötő-medencét is), mind az onnan a szabad Dunához vezető csatornákat és a fallal bekerített szárazföldi területet. A kikötő rendeltetése és használata 2. §. A kikötő rendeltetése áruk elhelyezése (tárolása) és kezelése, illetőleg ki-, be- és átrakása. Más célból a kikötő területére lépni, vagy ott hajózni – az alább felsorolt eseteken felül – csak a kikötő igazgatósága részéről elő-zetesen megadott engedély alapján szabad. Az előbbi bekezdésben foglalt rendelkezés nem terjed ki:

- a) a hivatalos eljárásban levő személyekre,
- b) az áruikat megtekintő kereskedőkre és megbízottaikra,
- c) az át-, be- vagy kirakó uszályhajók vontatóhajóira,
- d) a kikötőben az igazgatóság előzetes engedélyével telelő uszályhajókra,
- e) az olyan üres uszályhajókra, továbbá egyéb hajókra, úszóművekre és úszógépekre, melyek jégveszély elől menekülve, a legközelebbi telelőt el nem érhetik.

Nyersolajjal vagy annak termékeivel megrakott hajók és vasúti vagy más kocsik csakis a petróleumkikötőt használhatják.

Más gyúlékony és robbanóanyaggal terhelt hajók és szárazföldi járművek, valamint úszó-művek és úszó munkagépek csak a kikötőigazgatóság előzetes engedélyével és a fennálló vagy külön megszabott különleges biztonsági rendelkezések szigorú betartása mellett juthatnak a kikötő területére.

148 MNL OL Z863-8cs-48/6t., Beke, 1989. 134. o.

149 MNL OL Z863-9cs-48/8t.

Süllyedő állapotban levő hajókat a kikötőbe vontatni tilos. Tilos továbbá olyan hajóknak a kikötő területét érinteni, amelyeken ragályos beteg van.

Ha a kikötőmedencék annyira zsúfoltak lennének, hogy újabb hajók bevontatása a sza-bad mozgást lehetetlenné, illetőleg veszélyessé tenné, a kikötőigazgatóság fenntartja magának azt a jogot, hogy a kikötőbe való bemenést ideiglenesen megtiltsa. Tilos továbbá a bemenés akkor, ha a szabad Duna ugyan még (vagy már) jégmentes, de a medencékben már (vagy még) a hajókat veszélyeztető jégkéreg van. Ilyen esetekben a kikötőmedencék bejáratánál a kikötőigazgatóság megfelelő tilalmi jelzést alkalmaz.

A kikötőbe bemenő hajók vezetője vagy annak helyettese köteles az érkezéstől számított 6 órán belül a m. kir. révhatóságnál jelentkezni és az ott kapott bejelentési lapot meg-felelően kitölteni. A vezető vagy helyettese a további utasításokat ugyanitt kapja meg; jelentkezni a nap minden szakában lehet.

A rakodóhelyek és rakodóeszközök a bejelentések sorrendjében vehetők igénybe. A rako-dási művelet befejeztével az illető hajót a kikötő területéről el kell vontatni. Ha ez a ki-, be- vagy átrakás befejezésétől 24 óra alatt nem történne meg, a kikötőigazgatóság jogo-sult arra, hogy a hajótulajdonos terhére és veszélyére a hajót más vontató erővel a szabad Dunára állíttassa. Nem esik ez alá a rendelkezés alá az oly hajó, mely a kirakás befejeztétől 72 órán belül eső időpontra berakásra van bejelentve.”¹⁵⁰

E szabályzók alapvetően határozták meg a csepeli kikötő működését, amelynek a forgalma az 1928-as üzembe helyezés utáni első évtizedben 5 100 tonnáról (1928) 767 200 tonnára (1936) emelkedett. Az első teljes üzleti év forgalma 210 100 tonna volt 1929-ben. A kikötő for-galmában eleinte a legfontosabb áruk a mezőgazdasági termények (gabonafélék), a faáruk, a bauxit, a vasáruk, a só és szén voltak. Itt kell megjegyezni, hogy a Petró-leum-kikötő forgalma sohasem szerepelt a vámmentes kikötő áruforgalmi adataiban.¹⁵¹

1929 februárjában a kikötő első igazgatója lemondott, helyére Vargha Vilmos addigi igazgatóhelyettes került. Közben a Petróleum-kikötőben egy minden addiginál jelentősebb fejlesztés bontakozott ki. Az 1924-es vámtörvény¹⁵² hatására a Shell Kőolaj Rt. átgondolta magyarországi üzleti stratégiáját, és csepeli elosztótelepe közelében kőolaj-finomító építésébe kezdett. Ebben annak is szerepe volt, hogy a cég egy 1925-ös egyezség alapján adatokat kapott az Anglo-Persian Oil Companytól és munkatársaitól: Böckh Hugótól és Böhm Ferentől az angolok magyarországi olaj-kutatási eredményeiről. Ez alapján arra számítottak, hogy olajra bukkanhatnak hazánkban, és ez felértékelné befektetésüket.¹⁵³

A Shell a finomítóépítés miatt újabb bérleti szerződést kötött 1929-ben a Budapesti Vámmentes Kikötővel. A szerződéshez a Bethlen-kormány 1929. április 19-i ülésén hozzájárult. Herrmann Miksa kereskedelmi miniszter az alábbiakkal indokolta a hozzájárulás szükségességét: „Azon rohamos fejlődés mellett, amelyet az ásványolaj-termékekben rejlő energiaforrások kihasználása és értékesítése világszerte felmutat, az állami és gazdasági élet minden ágazatának a korral fejlődő igényei szempontjából reánk nézve is kiválóan fontos, hogy az egyre fokozódó szükségletek kielégítésére ásványolajból

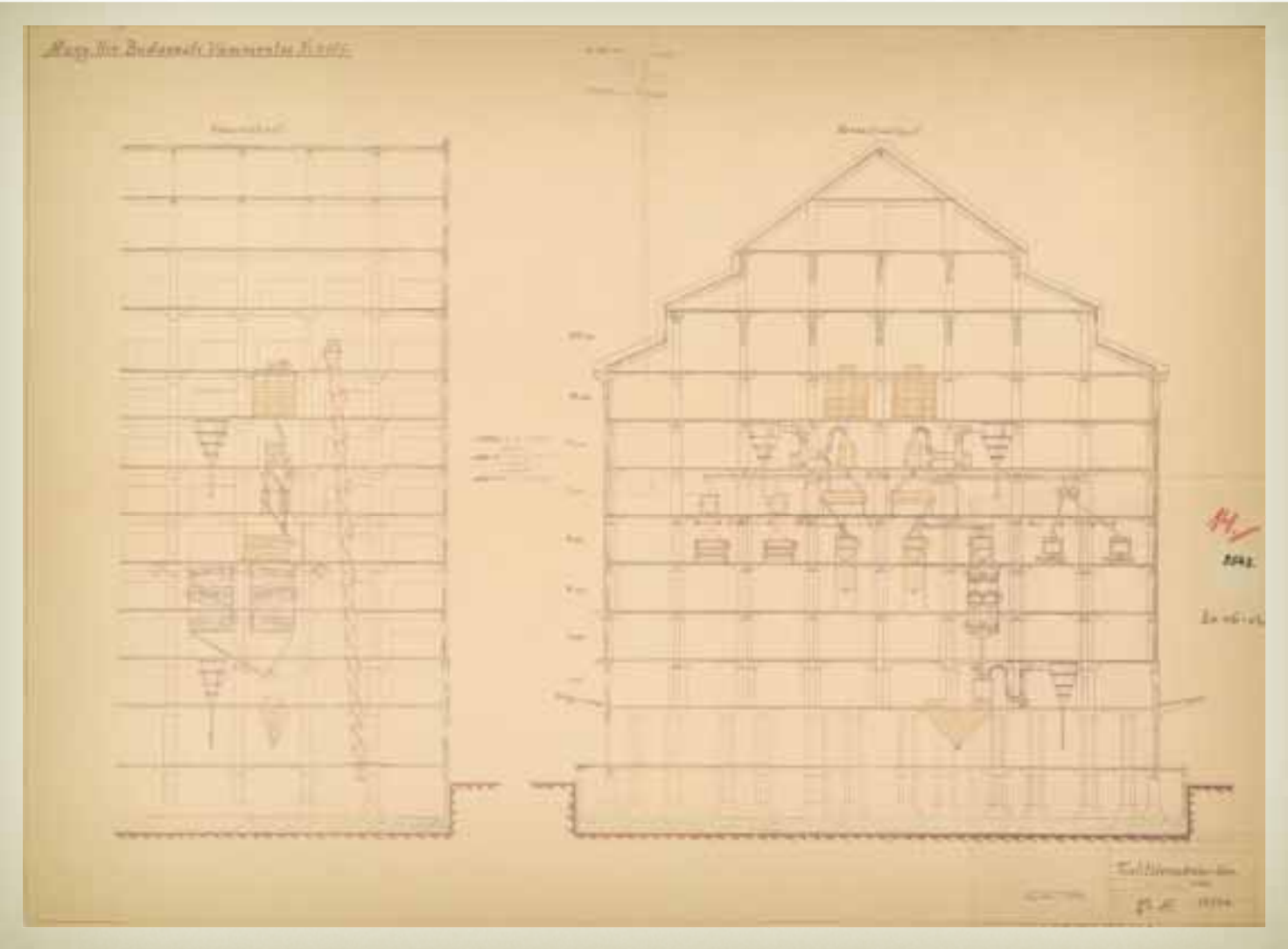
150 MNL OL Z863-2cs-16t.

151 Márton, 1995. 150. o.

152 1924. évi XIX. törvény

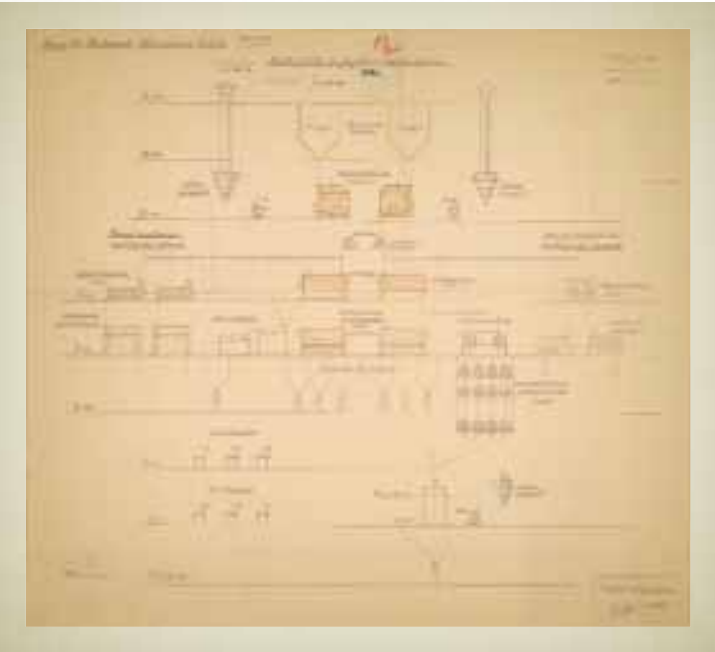
153 Adámy-Németh, 1968. 114. o.

A forgalma az 1928-as
üzembe helyezés utáni
első évtizedben
5 100 tonnáról (1928)
767 200 tonnára
(1936) emelkedett.



A gabonátárházi tisztítóberendezés tervrajza, 1929 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-14t)

A kikötő forgalmában eleinte a legfontosabb áruk a mezőgazdasági termények (gabonafélék), a faárúk, a bauxit, a vasárúk, a só és szén voltak.



Babtisztító és fajtázó berendezés tervrajza, 1929 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-14t)

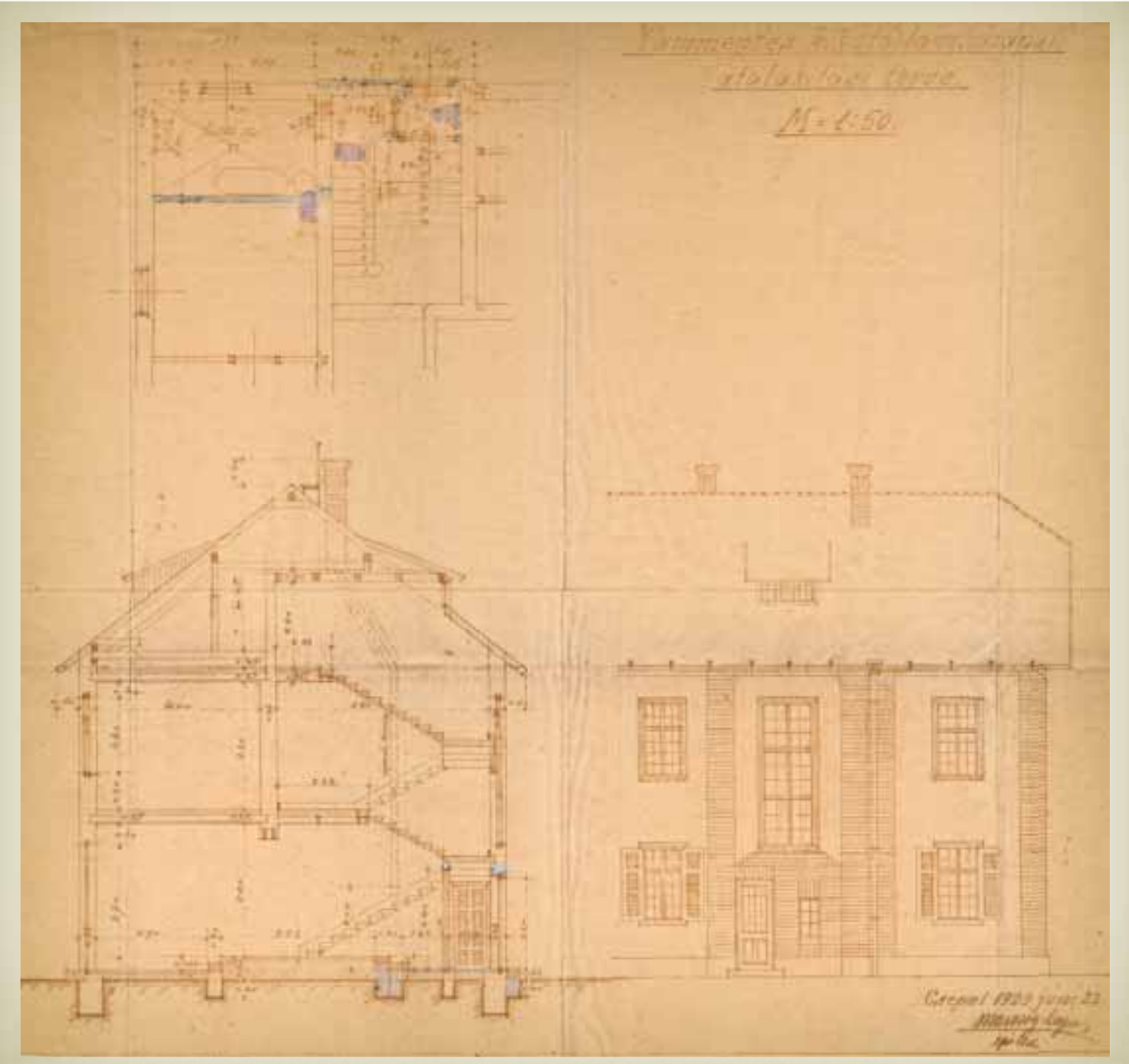


A vámmentes kikötői medence keleti része a gabonátárházból (Duna Múzeum Ltsz.: 1524)



A Petróleum-kikötő egy 1928-as légi fotón (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.4635.1.)

A Shell a finomítóépítés miatt újabb bérleti szerződést kötött 1929-ben a Budapesti Vámmentes Kikötővel.



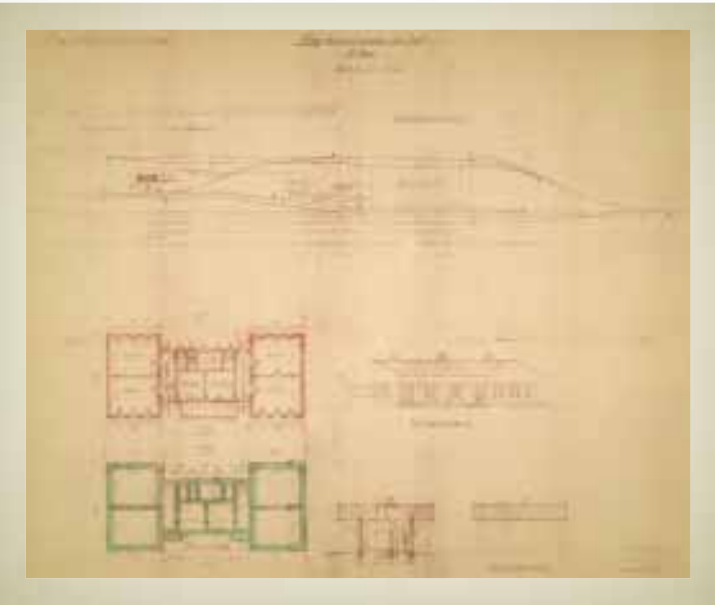
A vámmentes kikötő lakóházának átalakítási terve, 1929 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-19d-95t)



1929 februárjában
a kikötő első igazgatója
lemondott, helyére
Vargha Vilmos addigi
igazgatóhelyettes
került.

A csepeli kikötő darabáru raktára

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.2.3.)



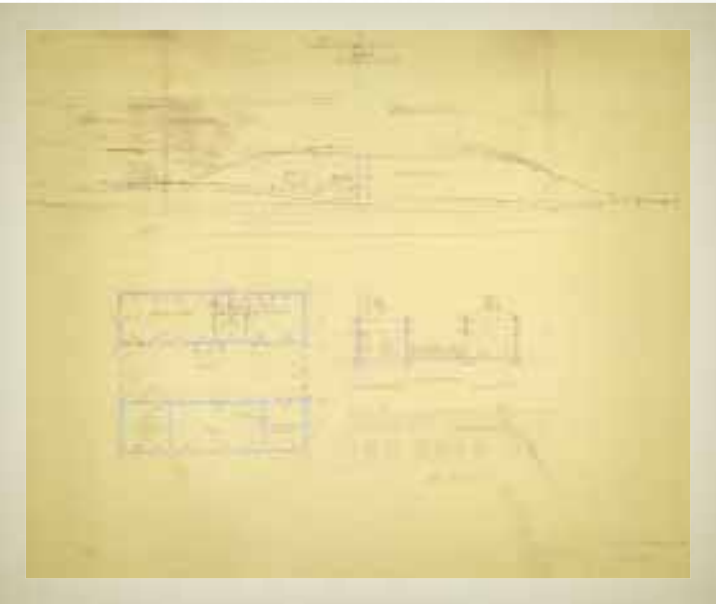
Hajózási irodaépület tervrajza, 1930
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72t)



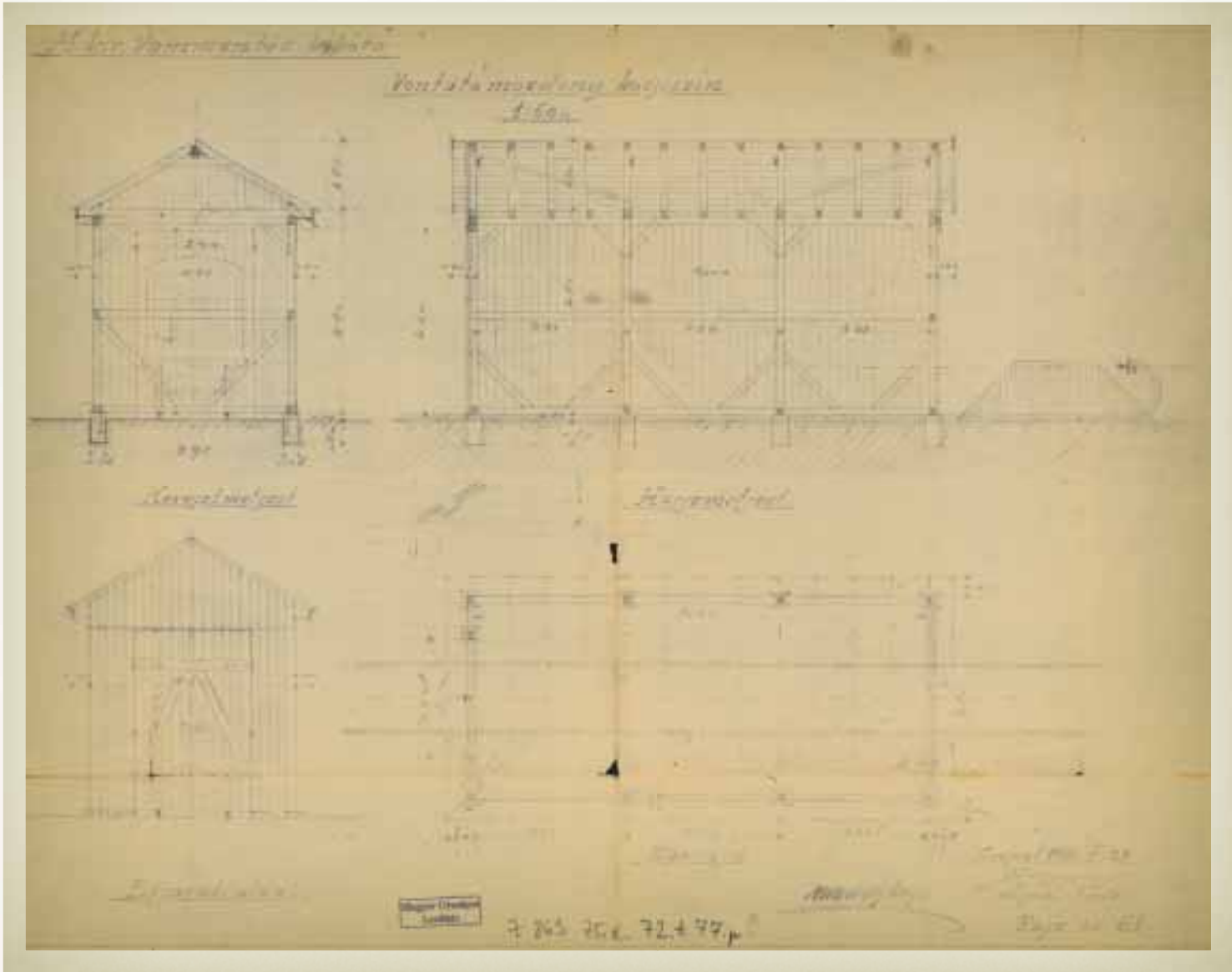
Budapest Duna-tengerjáró hajó hazaérkezik első útjáról Csepelre
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A nyíltrakodó a híddaruval
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.2.)



Kikötői műhely tervrajza, 1930
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72t)



Vontató mozdony kocsiszín tervrajza, 1930
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72t)



Panorámakép a Shell Kőolaj Rt. 1930-ban átadott kőolaj-finomítójáról

(Fotó: Bánó Ernő, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)

és ennek termékeiből az országban nagyobb készletek álljanak rendelkezésre. A technika haladásával és új találmányok gyarapodásával kétségtelen, hogy az ásványolaj, illetőleg termékeinek fogyasztási köre egyre kiterjedni és a fogyasztás mérve lényegesen emelkedni fog. [...] A szükséglet várható emelkedésével kívánatos, hogy az ásványolajat feldolgozó hazai iparunk is terjeszkedjék és képes legyen a fogyasztásra kerülő késztermékeket az országban előállítani. Ebből a szempontból különös jelentősége van annak, hogy a világ-szerte sokfelé letelepedett angol 'Shell' cég ajánlatot tett a nyers ásványolaj feldolgozására egy nagyszabású modern gyártelepet nálunk létesíteni és jelentősége van annak is, hogy ezen gyártelepet a vámmentes kikötő petróleummedencéjének szomszédságában részünkről is e célra kijelölt területen kívánja létesíteni. A nevezett angol cég itteni letelepedése közgazdaságunkra nézve fontos azért is, mert ezen cég a velünk szomszédos országokban elhelyezésre kerülő termékeit itteni gyárából előnyösebben fogja szállíthatni.”¹⁵⁴ A szerződés értelmében a Shell Kőolaj Rt. a kormány hozzájárulásával 46+10 évre egy 90 000 m²-es területet bérelt ki, és vállalta, hogy a gyártelep építésénél és bővítéseinél magyar árukat használ fel. A kormány kötelezte a Shellt arra is, hogy 3 éven belül 5,5 millió pengőt fektessen be (a tervek szerint 9 millió pengő költséggel épült a finomító).¹⁵⁵ Emellett a bérleti szerződésben előírták, hogy a cégnek magyar munkásokat kell alkalmaznia, és 3 éven belül 75%-ról 90%-ra kellett emelni a társaság

magyar hivatalnokainak az arányát.¹⁵⁶ A Shell magyarországi szándékát az a tény is jelezte, hogy 1929-ben a részvénytársaság alaptőkéjét 5 millió pengőre emelték fel, az addigi 150 ezer pengőről. Ebben az időszakban a vállalat vezetője Waldmann Béla vezérigazgató volt, aki korábban a Shell jugoszláviai cégénél teljesített szolgálatot.

A Shell Kőolaj Rt. 1929. május 15-én Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye Központi Járásának főszolgabírójától az 1884. évi XVII. tc. 30 §-a értelmében a kőolaj-finomító ipartelepre megkapta az iparhatósági engedélyt, az alábbi feltételekkel: olaj és olajos anyag sem a földbe, sem a Dunába nem kerülhet. Olyan berendezéseket kell a finomítóba felszerelni, amelyek megakadályozzák vagy minimálisra csökkentik a gázok és gőzök levegőbe jutását, továbbá kötelezték a céget arra is, hogy a finomítóban szilárd burkolatú utak legyenek, és tűzvédelmi rendszert építsenek ki, amelynek eszközeihez legalább 6 munkásnak értenie kellett. Ezenfelül a Shell köteles volt állandó őrseget fenntartani, és távbeszélőt üzemen tartani csepeli gyárában.¹⁵⁷

A Budapesti Vámmentes Kikötő és a Shell Kőolaj Rt. között létrejött 1929-es bérleti szerződés a finomítóra vonatkozóan a Shell számára előírta, hogy a 113 532/1929. számú PM rendelet alapján a társaság 1931. január 1-jétől kezdődően a Magyarországi területén forgalomba hozni kívánt olajtermékeinek 75%-át csepeli kőolaj-finomítójában állítsa elő hazai vagy külföldi olajból lepárlás vagy a jövőben felfedezendő eljárás útján.¹⁵⁸ E mellett kötelezték a céget arra, hogy 15 ezer tonna nyersolajat vagy készterméket tartson raktáron, és a készlet 1/3-a benzín legyen.

Az építkezések 1929-ben a Shell hágai központja által átadott tervek alapján kezdődtek el. Az új finomító 1930 elejére készült el,¹⁵⁹ és áprilistól kezdve a termelés is elindult, de a hivatalos átadásra csak 1930. november 18-án került sor, amikor Horthy Miklós kormányzó ünnepélyes keretek között felavatta az új üzemet. A megnyitón a kormányzó mellett jelen volt a brit és a holland nagykövet, a Shell londoni központjából B. A. Fenwick igazgató, a hágai központból Rost van Tonningen és N. P. Pel igazgatók, valamint Marich Artúr alelnök. A Honvédelmi Minisztérium részéről Köhler György altábornagy, a Kereskedelemügyi Minisztérium részéről Kállay Miklós és Tormay Géza államtitkárok, a Földművelésügyi Minisztérium részéről Mayer Károly államtitkár, továbbá vitéz Somkuthy József tábornok a Katonai Iroda és Vértesy Sándor a Kabinetiroda főnöke, illetve Brunswick György őrnagy.

A vámmentes kikötő első évei minden korábbi várakozást felülmúltak, de pár hiányosságra is fény derült. Pl. a gabonatárháznál Schneider–Creusot csak a szerződésben előírt létesítményeket építette fel, ezért 1929-ben elkezdték egy hűvelytisztító és egy zsizsiktelenítő berendezés építését, valamint a kikötői és az odavezető úthálózatot is fejleszteni kellett, ahogyan a vasúti vágányhálózatot is.¹⁶⁰

1932-ben a kormány döntése értelmében a Kikötőépítő Kormánybiztosságot felszámolták, és 1932. április 1-jével a Budapesti Vámmentes Kikötő kezelésébe került a csepeli szigetcsúcs teljes területe, valamint az összes olyan épület is, ami addig a kormánybiztosság hatáskörében volt. Maurer Gyula kormánybiztos munkája elismeréseként államtitkári kinevezést kapott.¹⁶¹

A vámmentes kikötő vezetése folyamatos propagandatevékenységet fejtett ki a csepeli kikötő mind jobb megismertetése érdekében. A forgalom növelését célozta az is, hogy 1931-ben felvételt nyertek a budapesti tőzsde tagjainak sorába.¹⁶²

Az 1929-es nagy gazdasági világválság érezttette hatását a kikötőben is, de a cég vezetése sikeresen ellensúlyozta intézkedéseivel a gondokat (pl. áruakvizíciós tevékenység).¹⁶³

Az 1930-as évek legjelentősebb fejlesztése a szabadkikötői (*punto franco*¹⁶⁴) medence építése volt. A kormány és a koronatanács 1935–1936-ban határozta el magát a beruházásra, és a *Pesti Magyar Kereskedelmi Bank* rögvést ajánlatott is tett az államnak arra, hogy 2 millió pengős alaptőkével létrehoznak egy részvénytársaságot, amely átveszi a szabadkikötőt, és felépíti az új medencét. A későbbiekben a *Magyar Általános Hitelbank* és a *Leszámitoló és Pénzváltó Bank* is tett egy hasonló üzleti ajánlatot. Végül a kormány 1937. február 26-i ülésén elutasították a bankok ajánlatát, és a költségvetés 4 millió pengő hitelt biztosított a beruházásra. A kormány döntése értelmében 1936–1937-ben 200 000 pengőt, 1937–1938-ban 1 800 000 pengőt, 1938–1939-ben pedig 2 000 000 pengőt lehetett felhasználni a medence kivitelezésére.¹⁶⁵

.....
159 A csepeli finomító gépészgyára csak az esztendő végére készült el. Adámy–Németh, 1968. 303. o.

160 Beke, 1989. 138–139. o., Márton, 1995. 39–40. o.

161 Márton, 1995. 44. o.

162 Márton, 1995. 45. o.

163 Márton, 1995. 45–46. o.

164 Olasz kifejezés, amely magyarul szabad területet jelent. A vámhatáron, illetőleg egy kikötőben (szabadkikötő), alkalmazzák e vámjogi rendszert ahol, a külföldi árukat vámkezelés nélkül elhelyezhetik. E területre a hazai áru csak a kiviteli vám megfizetése után vihető be, míg a külföldi áru csak a behozatali vám befizetése után vihető ki az adott ország belföldi vámterületére, amelynek nem része az ún. *punto franco* terület. RNL XV. 1922. 761. o.

165 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t., Márton, 1995. 53. o.

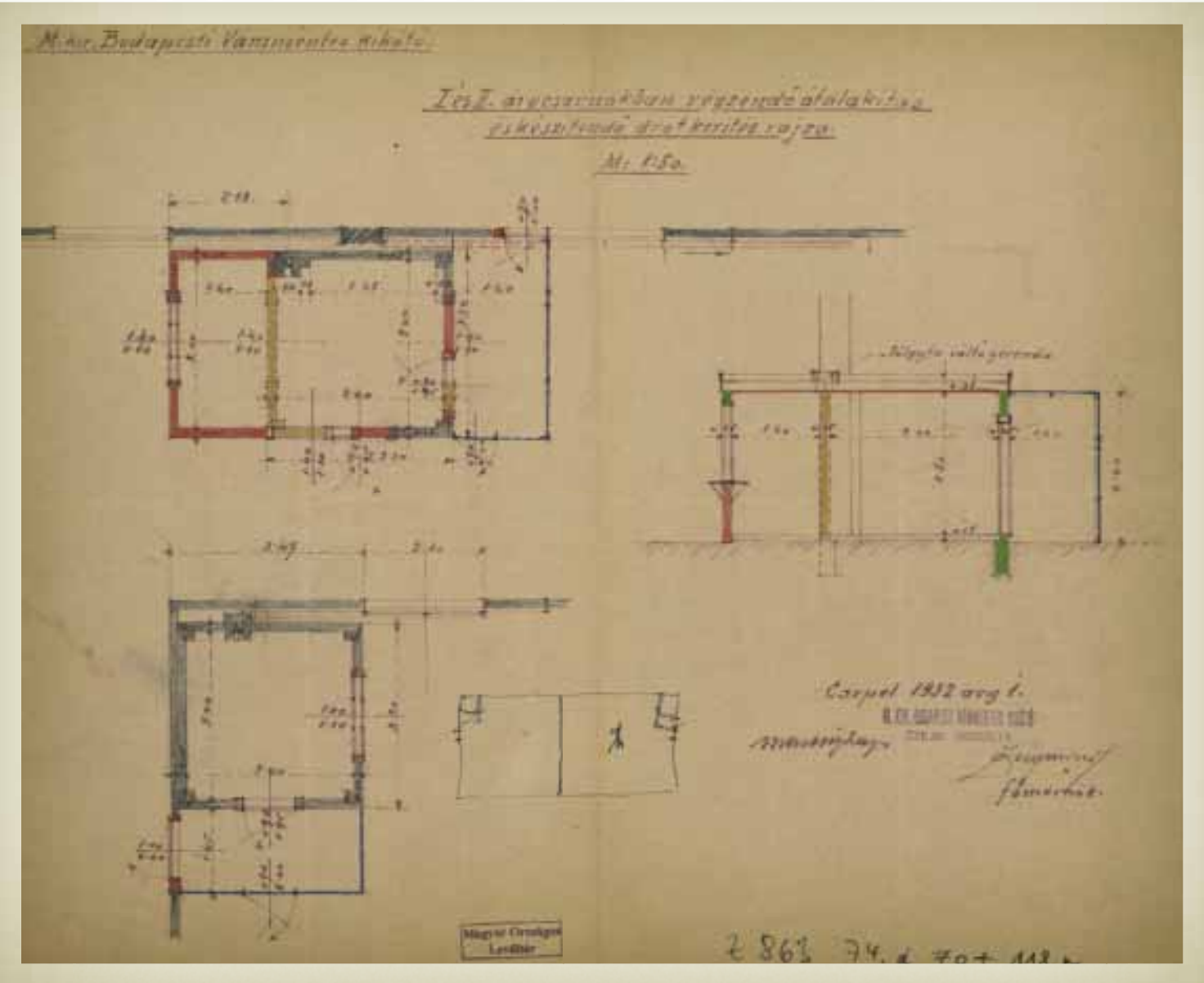
.....
154 MNL OL K27 Mt. Jkv. Bethlen-k. 18. ú. 18. p. 18/M.T. 1929. 04. 19.

155 A Shell csepeli finomítójának a költségösszesítője alapján 6 531 115 pengő 78 fillérbe került a kőolaj-finomító. MNL OL Z520-1d-3t.

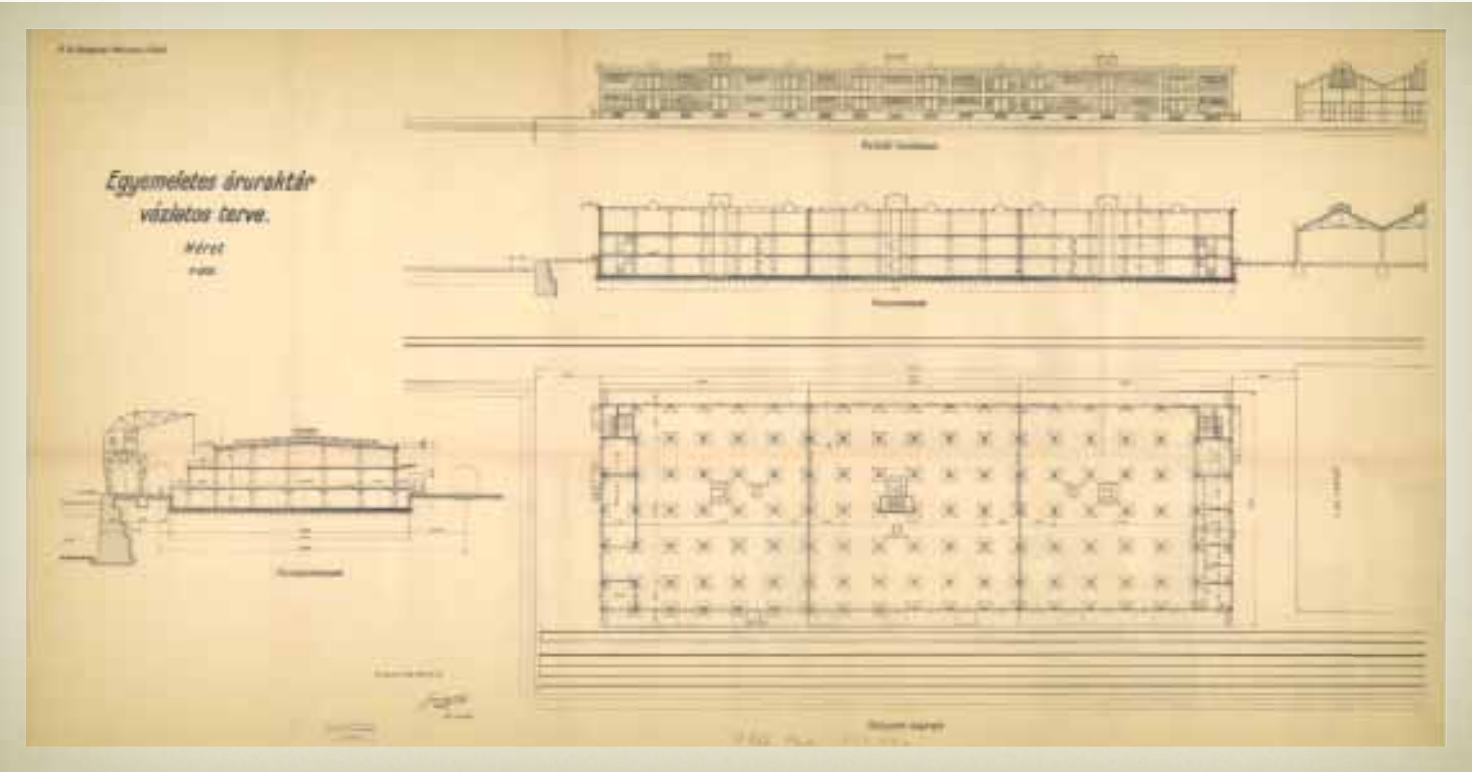
156 MNL OL Z519-9d-62t.

157 MNL OL Z519-9d-62t.

158 MNL OL Z519-9d-62t.



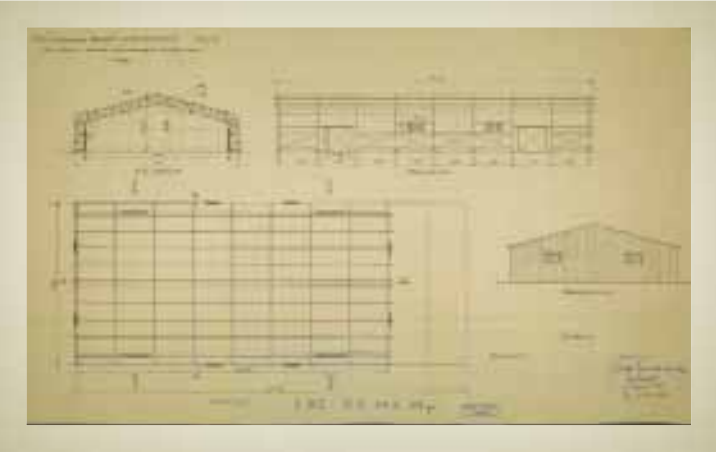
Az I. és II. számú csarnokban végzendő átalakítások és egy drótkerítés tervrajza, 1932



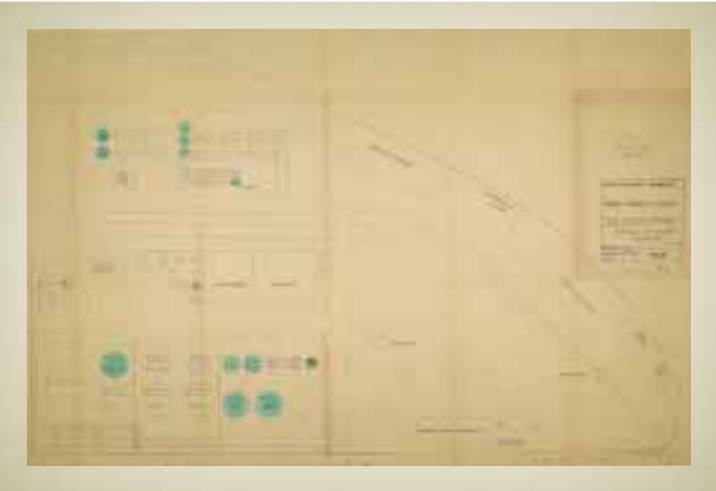
Emeletes áruaktár terve, 1934



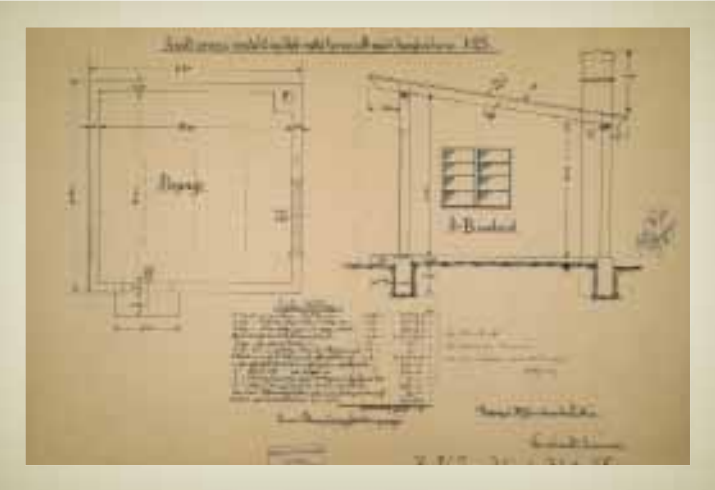
A vámmentes kikötő uszályokkal tele 1933-1934 telén



Acélszöveg tároló tervezet, 1938



A Shell elosztótelepének tartálybővítési terve, 1938



A volt orvosi rendelő mellé tervezett nyári konyha terve, 1935



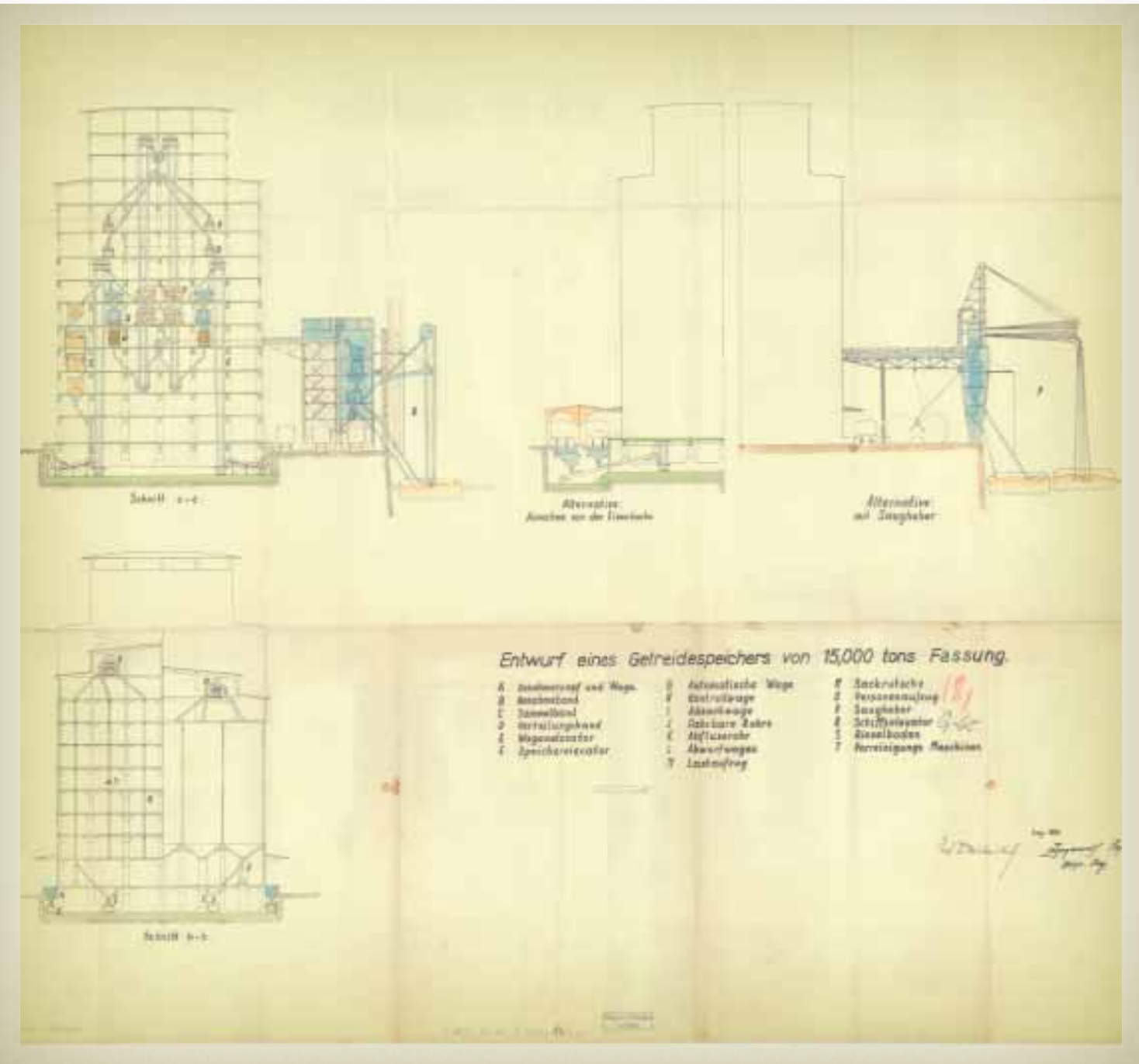
Az Autótaxi Rt. és a Shell Kőolaj Rt. telephelyének a petróleum-medencénél, 1935



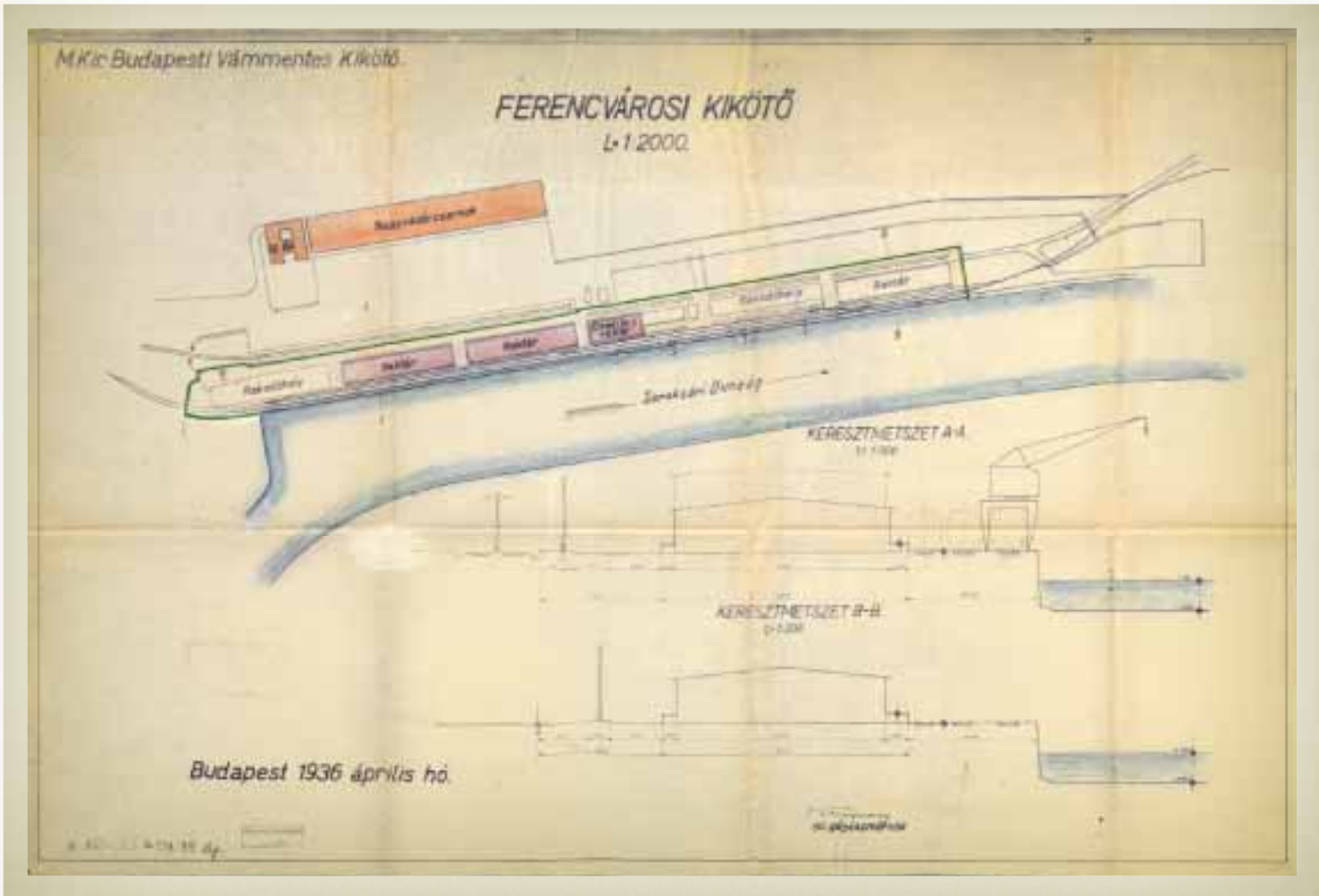
Kirakodás egy uszályból a vámmentes kikötőben (Duna Múzeum Ltsz.: 1528)



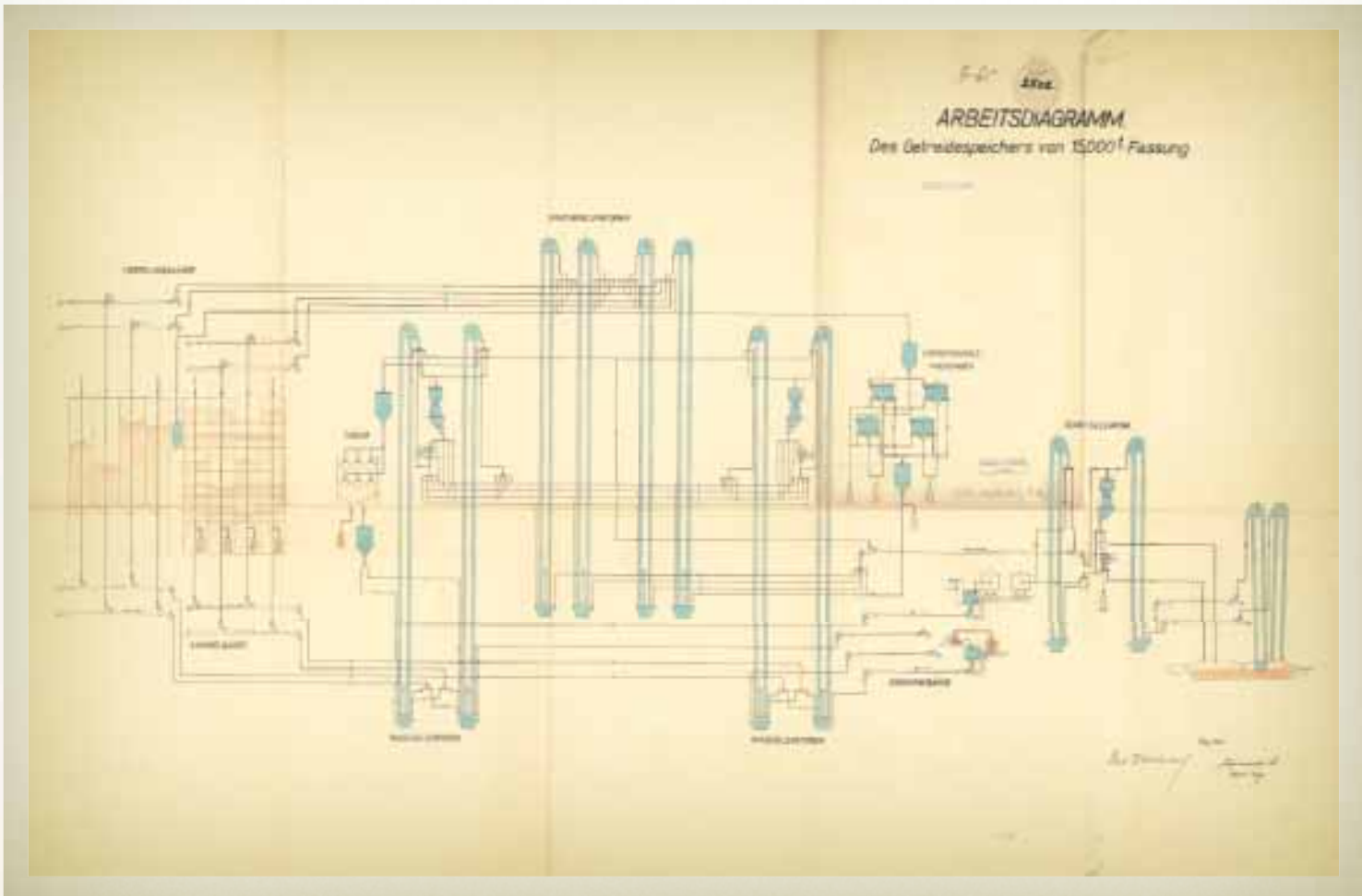
A petróleummedence előtérben a Vacuum Oil és a Shell elosztótelepeivel (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.4583.1.)



A 15 000 tonna kapacitású magtár tervrajza, 1936 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-14t)



A ferencvárosi helyi kikötő helyszínrajza, 1936 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-63d-23t)



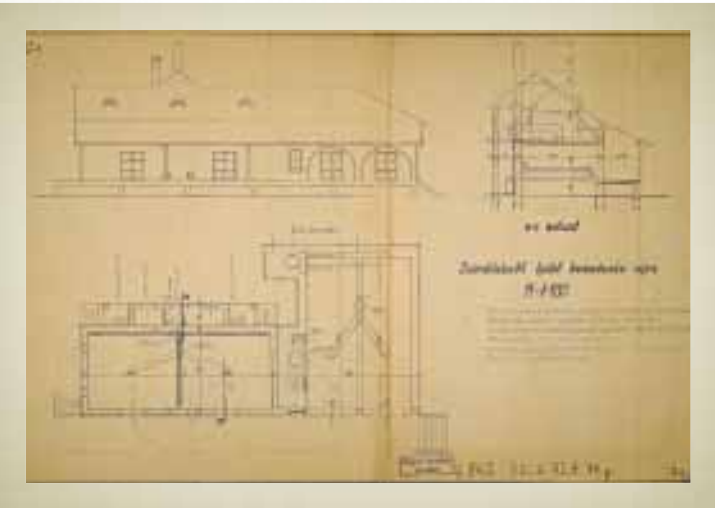
A 15 000 tonnás kikötői magtár működésének a folyamatábrája, 1936 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-58d-14t)



Rakodás a csepeli kikötőben (Duna Múzeum Ltsz.: 1526)



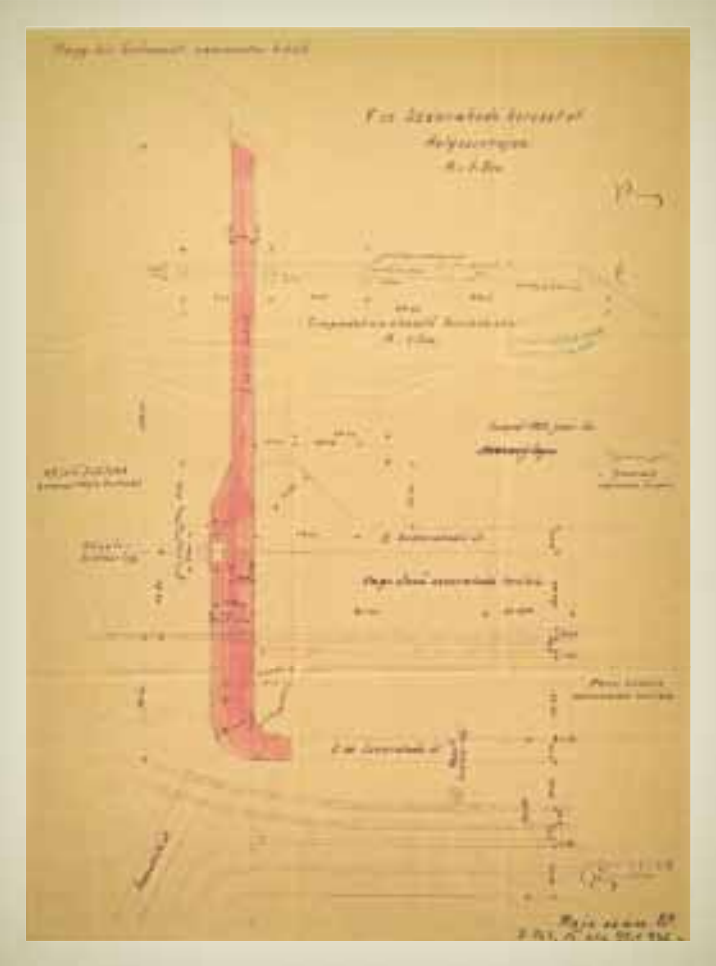
Hídaru a gabonátárház előtt (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.12.)



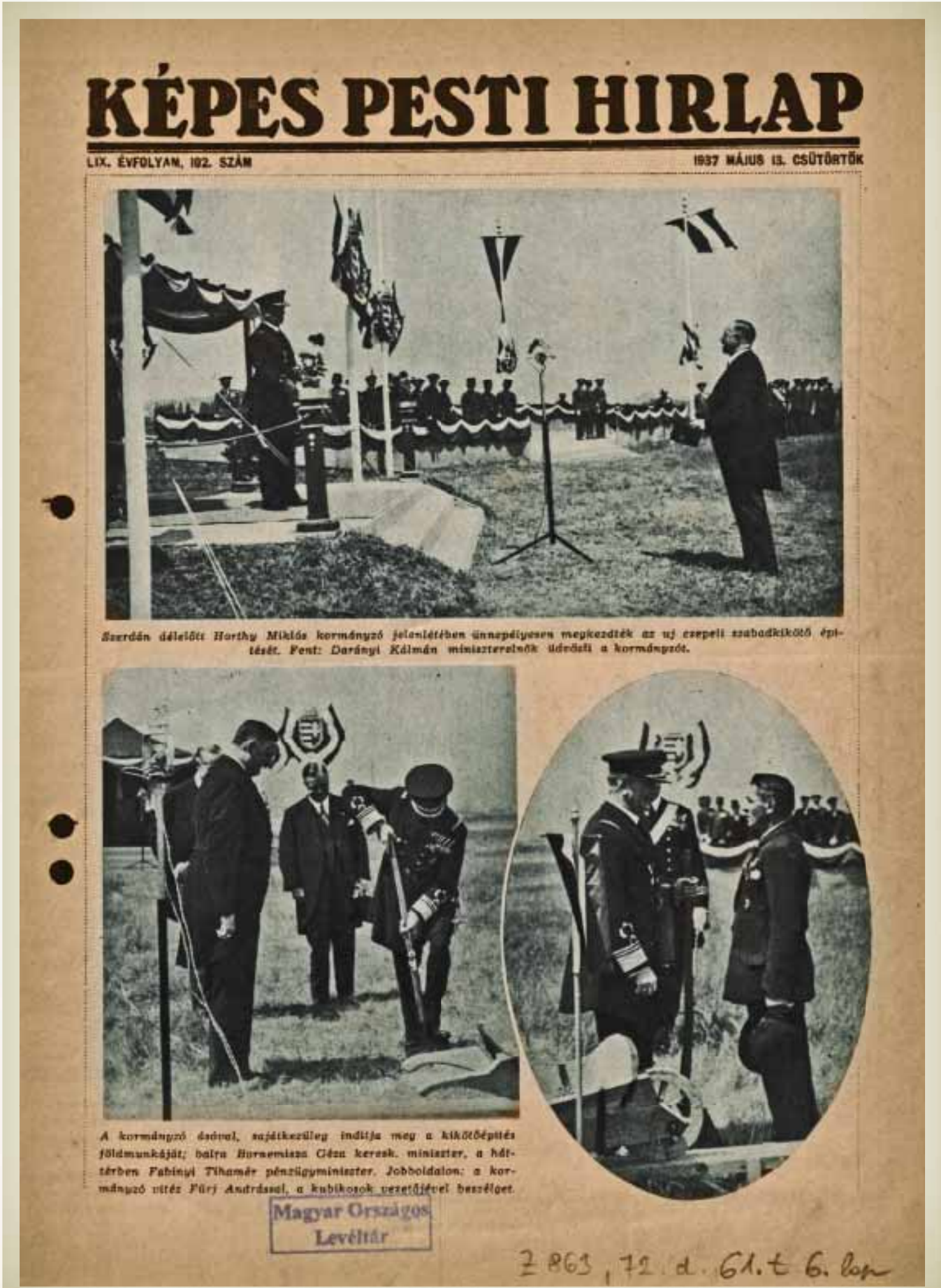
A zsisziktelenítő épület berendezési rajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72)



Magyarország kormányzója vitéz nagybányai Horthy Miklós ünnepélyesen megkezdte a punto franco medence építését 1937. május 12-én (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-72d-61t)



A szénrakodó keresztútjának helyszínrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-19d-95t)



A Képes Pesti Hírlap beszámolója a punto franco medence építésének megkezdéséről 1937. május 13-án (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-72d-61t)

A M. kir. Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő Rt. 1937 nyári együttes ülésén a Darányi-kormány részéről Szilágyi Ernő jelezte, hogy a kormányzat 4 000 000 pengőtt irányzott elő a vámmentes kikötő fejlesztésére és szabadkikötővel való kibővítésére. Egyúttal kérte, hogy a kikötőt üzemeltető társaság ne lépje túl a beruházásra biztosított pénzügyi kereteket. E fejlesztéssel kapcsolatban a Nemzeti és Szabadkikötő igazgatója, Bornemissza Félix ismertette, hogy a szabadkikötő mielőbbi beindítása érdekében raktárak felállítása és hajókikötési lehetőség megteremtése volna szükséges. Kapóra jött a kikötőnek, hogy a főváros a Markusovszky utcában és a Gyáli úton lévő és lebontásra ítélt fahangárok közül 5-öt az államnak átengedett, amelyekből 2 – egy 3 400 és egy 5 300 m²-es alapterületű – ideiglenesen felállítható volt a kikötő költségén, a kikötő bejáratí földnyelvén. A későbbiekben pedig a végleges raktárak elkészültét követően, a fahangárokba külföldi tömegárukat lehet majd tárolni.¹⁶⁶

A kikötői medencének az építési munkálatait 1937. május 12-én kezdték el. A *Távirati Iroda* az alábbiakban számolt be az eseményről: „Horthy Miklós kormányzó szerdán délelőtt Csepelen ünnepélyes első kapavágással megindította a budapesti szabadkikötő építkezési munkálatait. Az ünnepség a szabadkikötő melletti réten folyt le. A nemzetiszínű zászlókkal feldíszített kormányzói dízsátor mellett kétoldalt felállított tribünökön helyezkedtek el a meghívott előkelőségek.”¹⁶⁷ Közöttük ott volt többek között Darányi Kálmán miniszterelnök, Bornemissza Géza a kereskedelmi és közlekedési minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter, Fabinyi Tihamér pénzügyminiszter, Sztranyavszky Sándor, a képviselőház elnöke, Imrédy Béla a Nemzeti Bank elnöke, Rátz Jenő altábornagy, a vezérkar főnöke és sokan mások. Az ünnepségen Darányi Kálmán miniszterelnök beszédében az alábbiakat mondta: „A magyar királyi kormány felismerve azt a nagy előnyt, amit az áruk közvetlen, átrakás nélküli forgalma jelent, Főméltóságod intencióinak megfelelően 1934-ben megépítette a Budapest Duna–tengerjáró hajót, majd a Szegedet, megvásárolta a Duna – gőzöst és a kormány kezdeményezésére alakult Duna–Tengerhajózási r. t. most már rendszeres vonal járatokat tart fenn Levante-ban. A negyedik, 1 200 tonnás Duna–tengerjáró hajó most épült a Ganz-gyár telepén. Ez a munka az, amely Budapestet a tengerek forgalmába kapcsolhatja be. Hogy a budapesti kikötő megfelelőhessen feladatának, megfelelő berendezkedésekről kell gondoskodnia. A kereskedelmi kormány a budapesti vámmentes kikötőt már 1928-ban átadta rendeltetésének. Hatalmas gabonatarház létesült, számos üzemmel és felszereléssel bővítették a kikötőt. Most közeledik befejezéséhez egy másik nagy raktár, modern és hatalmas berendezések állanak a forgalom rendelkezésére, és a medencék közelében iparvállalatok letelepülésére is lehetőség van. Ennek dacára a forgalom, amely e kikötőben lebonyolódik, inkább a belföldi rendeltetésű vagy származású árukra vonatkozik. Ezért tartotta a kereskedelmi miniszter úr javaslatára a kormány szükségesnek, hogy a budapesti vámmentes-kikötő egy részét szabadkikötőnek nyilvánítsa. Punto Franco-t teremtsünk. Ez a mi dunai szabadkikötőnk oly gazdasági terület erőiből táplálkozik, amely több mint egymillió négyszögkilométernyi területen a Duna kisugárzásában áll. Kellő kihasználással az új szabadkikötő hatalmas perspektívát tár a magyar és az egész közép európai gazdasági élet elé. Ez a kikötő természetes központja kell, hogy legyen annak a gazdasági forgalomnak, amely a Keletet Közép Európán keresztül a Nyugattal összekapcsolja. Hiszem, hogy ennek a kikötőnek olyan gazdasági lehetőségei vannak, amelyek számára egyedülálló jelentőséget biztosítanak, e lehetőségek kihasználásával nemcsak az ország közgazdasági érdekeinek, hanem talán az általános európai gazdasági újjáépítésnek is jó szolgálatot teszünk. Igen érdekes a csepeli vámmentes kikötő eddigi fejlődése is, amelynek forgalma az utolsó évben Fiume

166 MNL OL Z863-Ics-I. t.
167 MNL OL K428 MTI Napi Hírek/Napi Tud.12. kiadás 1937. 05. 12.

békebeli magyarországi forgalmát elérte /10 millió q./. Gondoskodni fogunk arról, hogy a szükséges intézkedésekkel megadjuk ebben a szabad kikötőben a magyar hajózásnak, a magyar iparnak és a magyar külkereskedelemnek azokat a lehetőségeket, amelyek kihasználásával ennek az országnak és reméljük – bizonyos tekintetben – Közép európa egész gazdasági életének szolgálatot tehetnek, elősegítvén ezzel is a magyarság boldogulását a Duna völgyében.”¹⁶⁸

A kormányfői beszédre a kormányzó adott válaszbeszédet, majd Horthy Miklós Darányi Kálmán miniszterelnök, Fabinyi Tihamér pénzügyminiszter, Bornemissza Géza közlekedési miniszterek társaságában egy nemzetiszín szalaggal átkötött ásóval kiemelte az első hantot az építkezésre kijelölt területen, ezzel hivatalosan is kezdetét vette a beruházás. Az MTI tudósításában így folytatták az események leírását: „Ezzel az ünnepség véget ért, és a folyamórség zenekara a Himnusz t játszott, Horthy Miklós kormányzó az ünnepségen résztvevő előkelőségekkel ezután a szabadkikötőbe ment át. Ellátogatott a fellobogózt Budapesthez, amely épen levantei árukat rakott ki, s testvérhajójához, a Szegedhez, amely Palesztinába és Alexandriába szóló egészségügyi berendezéseket, porcelán-edényeket és mezőgazdasági gépeket, valamint cukrot rakott be. Utána végigjárta a raktárakat és a nagy gabonarakárt és mindenütt néhány közvetlen szót váltott a hajók tisztjeivel és regénységgel, valamint a raktári munkásokkal. A kormányzó ezután gépkocsin visszahajtatott a fővárosba és csakhamar követték a miniszterelnök, a miniszterek és a többi előkelőségek is.”¹⁶⁹

Ezt követően nem sokkal, 1937. június 1-jén a pénzügyminiszter 80 850/1937. számú rendeletében szabályozta a szabadkikötői vámügyi rendtartást, aminek értelmében: „A szabadterületre árukat raktározás, feldolgozás vagy átrakás végett lehet beszállítani. [...] A szabadterületre betározott külföldi áruk után a raktározás vagy feldolgozás tartalma alatt vámfizetési kötelezettség nem keletkezik.”¹⁷⁰ Ezzel sikerült megteremteni a jogi feltételeit a szabadkikötő működésének. Ezt követően a június 3-i 3 590/M.E. számú rendelettel a kikötőt üzemeltető vállalat nevét M. Kir. Budapesti Nemzeti és Szabadkikötőre változtatták. Bár felmerült az is, hogy M. Kir. Nemzeti és Vámszabadkikötő Rt. néven állami részvénytársasággá alakuljon át a kikötőt üzemeltető társaság, de ezt az elképzelést elvetették.¹⁷¹ A cég új vezetője Bornemissza Félix, elődje Vargha Vilmos pedig a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Hajózási Osztályának vezetője lett, munkásságát magas állami kitüntetéssel a Magyar Érdemrend középkeresztjével ismerték el.¹⁷²

A cég átalakítása azért is szükséges volt, mert az ún. nemzeti kikötőben¹⁷³ folyt a hazai áruk kezelése stb., míg a Szabadkikötőben a nemzetközi áruké. A punto franco medence amiatt volt fontos, mert ettől kezdve a külföldi árukat vámolás nélkül behozhatták, feldogozhatták és továbbszállíthatták. Ennek köszönhetően számos üzem telepedett meg a Szabadkikötőnél. Érdekességgént meg kell jegyezni, hogy vámszabad zónákat eleinte csak a nagy tengeri kikötőkben alakítottak ki, de

A punto franco medence amiatt volt fontos, mert ettől kezdve a külföldi árukat vámolás nélkül behozhatták, feldogozhatták és továbbszállíthatták.

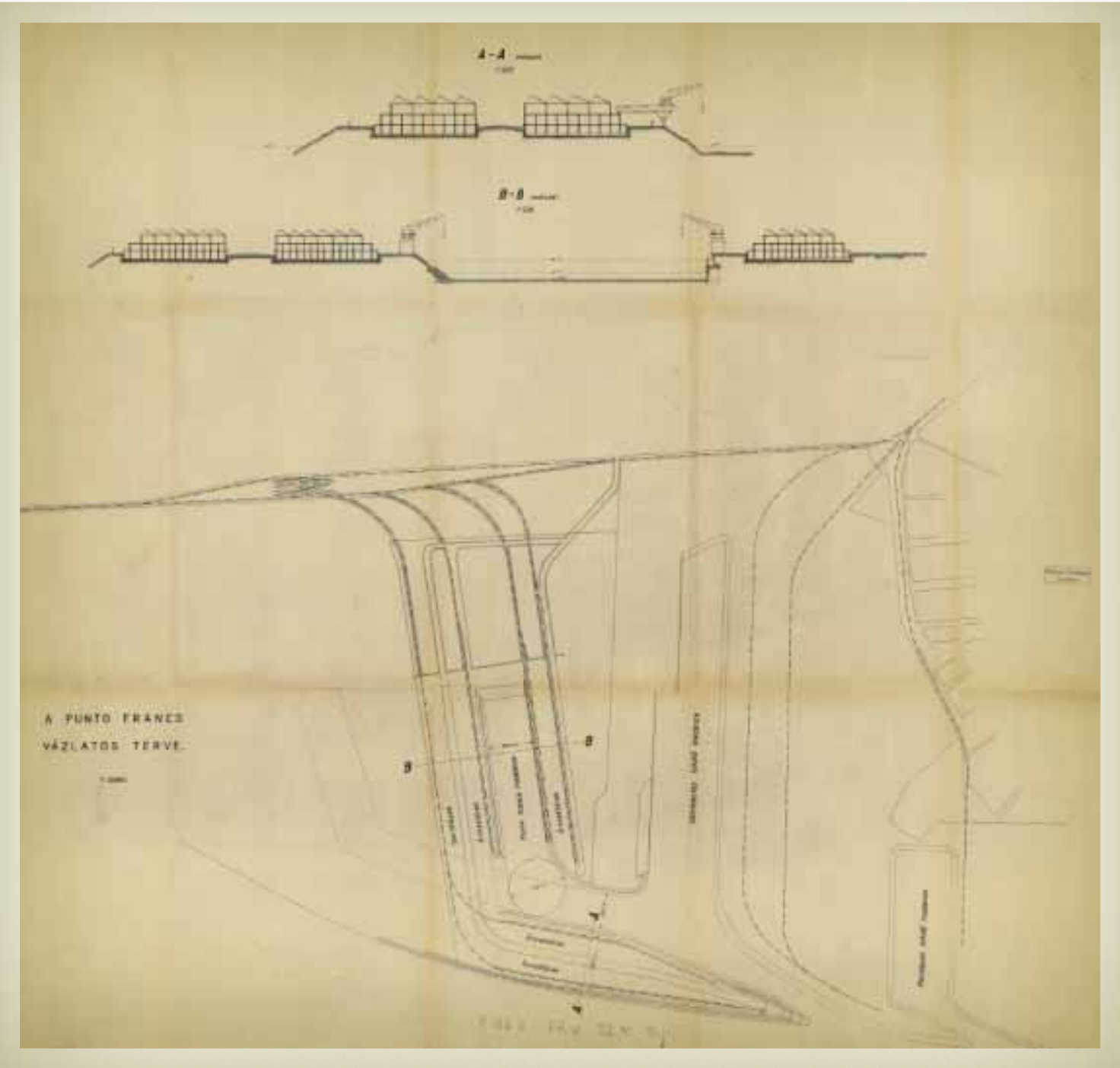
168 MNL OL K428 MTI Napi Hírek/Napi Tud. 13. kiadás 1937. 05. 12.
169 MNL OL K428 MTI Napi Hírek/Napi Tud. 15. kiadás 1937. 05. 12.
170 Márton, 1995. 64. o.
171 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.
172 Márton, 1995. 64. o.
173 Az ún. nemzeti kikötői medence (vámmentes kikötői medence) jelentős gazdasági szerepe miatt nem az egész csepeli kikötőt alakították át punto francóvá. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.



A cég új vezetője
Bornemissza Félix,
elődje Vargha Vilmos
pedig a Kereskedelem-
és Közlekedésügyi
Minisztérium
Hajózási Osztályának
vezetője lett.

A csepeli kikötő 1937-ben

(Új Nemzedék Napilap, Fortepan)



A punto franco vázlatos terve (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-77d-82t)



A DTRT Kassa nevű Duna-tengerjáró hajója a gabonátárház előtt 1939-ben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.2017.1.422., Fortepan)



A Szabadkikötő építése látható ezen az 1938. augusztus 19-i fotón (Duna Múzeum Ltsz.: 1539)



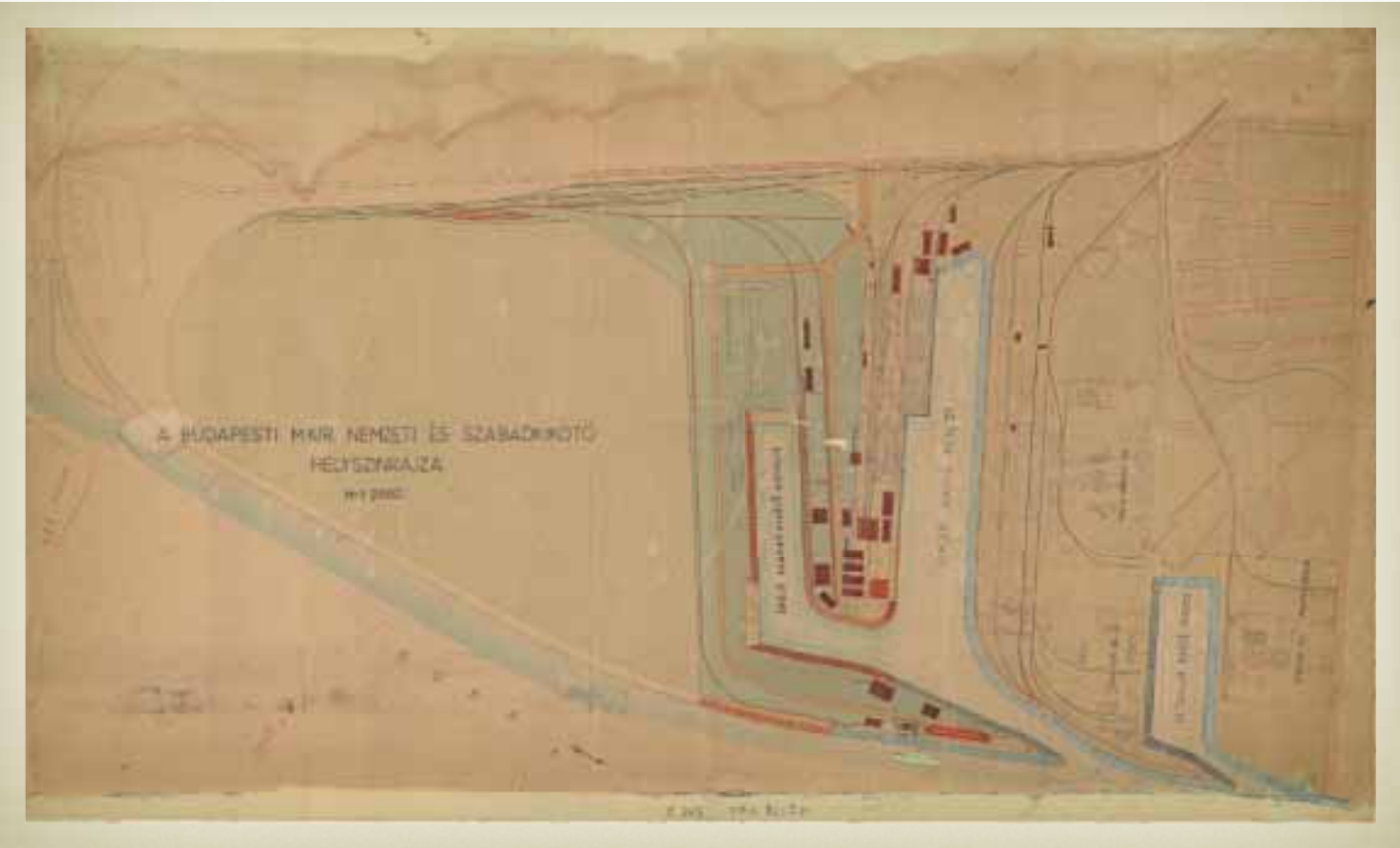
A Szabadkikötő építése (Duna Múzeum Ltsz.: 1534)



A Walter Scott nevű tankhajó a Petróleum-kikötőben 1938-ban (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 40.2010.3.18.)



A Szabadkikötő építése (Duna Múzeum Ltsz.: 1537)

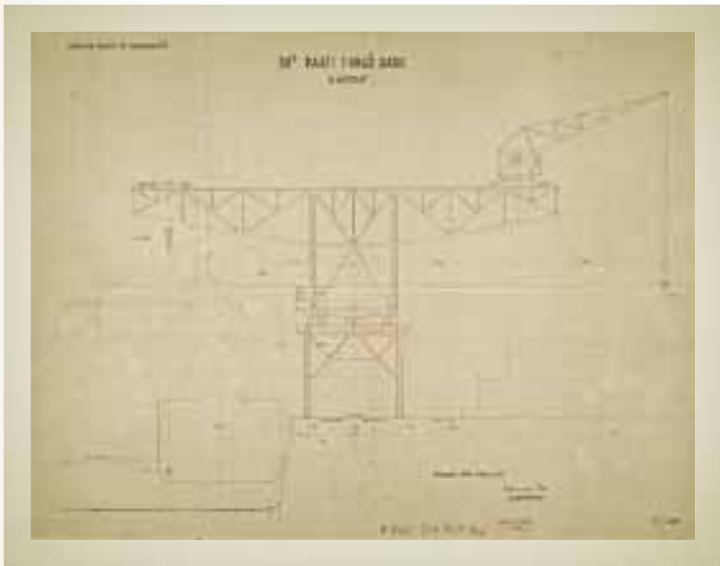


A budapesti M. Kir. Nemzeti és Szabadkikötő helyszínrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-77d-82t)



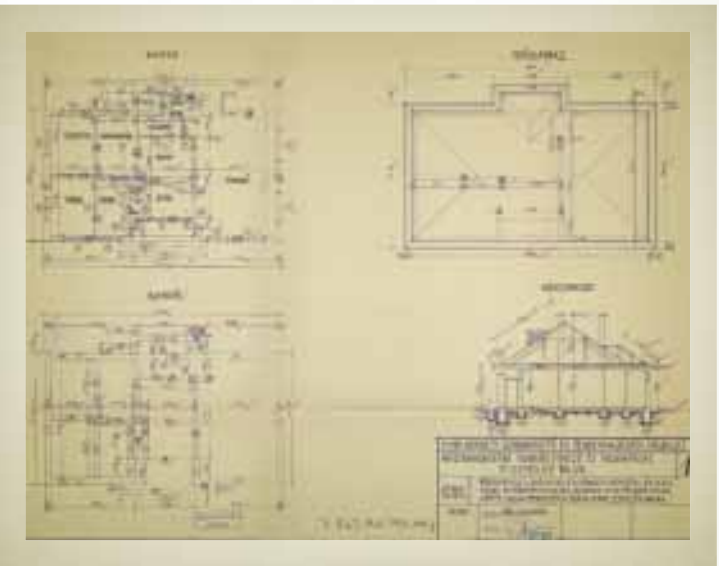
A Neptun Tengerhajózási Rt. Duna kétcsavaros folyam-tengerjáró hajója Csepelen

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.13.)



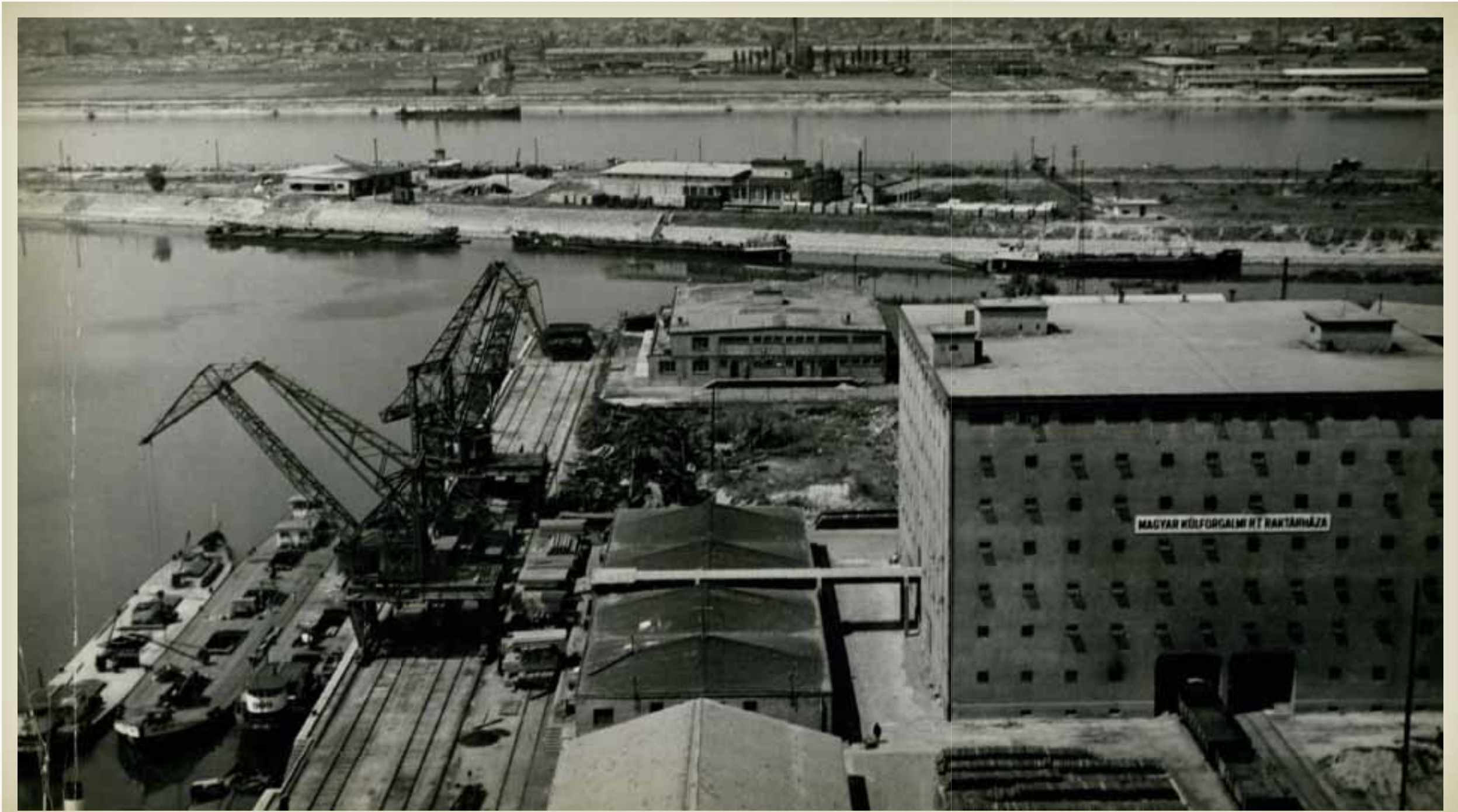
50 tonnás parti forgódarú tervrajza, 1940

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72t)



A nyíltrakodói munkásétkező és iroda elszámolási rajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-74d-70t)



A csepeli kikötő egy része a gabonátárházból fényképezve, a képen a Magyar Külforgalmi Rt. raktárháza látható

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.3033.)



3 tonna teherbírású kikötői portáldarú

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.3.)

A Nemzeti és Szabadkikötő olyan kedvezményeket adott, amelyet addig csak tengeri kikötő biztosított, folyami kikötő pedig nem.

a folyami hajózás növekedése miatt a folyók jelentősebb kereskedelmi gócpontjaiban is felállítottak ilyen szabad övezeteket. A csepeli punto franco hasznosságáról így írt a társaság igazgatója, Bornemissza Félix: „A Szabadkikötőnek célja az, hogy úgy hazánknek, mint Budapest fővárosnak az európai nemzetközi árucserforgalom tekintetében fennálló középponti fekvését, melyet a külföld hajózási és kereskedelmi szakemberei is egyaránt elismernek és értékelnek, kihasználva, olyan kikötőüzem álljon rendelkezésre, amely az átmenő nemzetközi forgalomban vámmentesen, a legkorszerűbb technikai és üzemi berendezésekkel és a legversenyképesebb tárolási és egyéb kikötői díjszabásokkal vonzóerőt gyakoroljon különböző külföldi átmenő áruk rendszeres vagy konjunkturális tárolására, kikészítésére, feldolgozására és elosztására. Továbbá arra is, hogy az ilyen áruk lehetőleg magyar hajófuvarokkal legyenek akár messze tengeri kikötőkbe is elszállíthatók. Ezzel teljesen egyenrangú célja még a Szabadkikötőnek, hogy a hazai kivitel legjelentősebb részéül szolgáló mezőgazdasági termények számára olyan raktározási és kezelési előnyöket nyújtson, amelyek révén ezeknek az áruknak piaci ár kalkulációja és elhelyezése külföldi viszonylatokban minél versenyképesebb lehessen.”¹⁷⁴

A szabadkikötői beruházás keretében 1937-ben elkészült egy 2 500 m²-es favázas raktár, egy út és néhány kiszolgáló létesítmény, mint a munkásmelegedő és a vám-őrház. E munkálatok befejeződése után, 1937. november 10-én tudta megkezdeni üzemét a punto franco. A meglévő kereskedelmi medencéből kiágazó szabadkikötői medencét 900 méter hosszúra és 100 méter fenékszélességűre tervezték -2,6 m fenékmélységgel. A déli oldalon 650 fm vertikális partfal építését tervezték, míg az északi oldalt 1:3-hoz hajló földrézsűvel akarták lezárni. A munkálatok során összesen 1 millió m³ föld kitermelését tervezték, a környező területek feltöltéséhez 750 000 m³ földet terveztek felhasználni, míg 250 000 m³ kavicsot áruba kívántak bocsájtani. A munkálatokban átlagosan 300 fő vett részt.¹⁷⁵

A két medence között 1938 végére felépült a 700-700 m² alapterületű U₁ és U₂ jelű üzemház, így a Szabadkikötő már feldolgozóüzemeket is be tudott fogadni. A későbbiekben további üzemházak (U₃-5) és raktárak (F₁, F₄)

készültek el. Ezen építésekre még 1938. június 21-én terjesztette fel javaslatát a kikötő vezetése a kereskedelmi miniszternek.¹⁷⁶

Az 1937-ben megnyílt punto franco beváltotta a hozzáfűzött reményeket, és sikerült a nemzetközi tranzitforgalom bevonása mellett további eredményeket elérni azzal, hogy újabb hazai és külföldi vállalatok telepedtek le Csepelen. E megtelepedésekben jelentős szerepe volt annak, hogy a Nemzeti és Szabadkikötő olyan kedvezményeket adott, amelyet addig csak tengeri kikötő biztosított, folyami kikötő pedig nem. Az 1938. június 30-i beszámolójelentés szerint a Szabadkikötőben fűszereket, gyarmati árukat, vegyi árukat, raffiát, bőrárúkat, festékeket, textilhulladékokat, déligyümölcsöket, gépeket, gépalkatrészeket és ipari nyersanyagokat tároltak. A feldolgozó üzemek között megjelent a *MÉH Szövetkezet*, a *Turcsány Töltőtoll- és Öngyújtógyár Kft.*, a zsáknagykereskedéssel foglalkozó rotterdami *P.G. Kleinschmidt Co.*, a New York-i *Ingersoll-Rand*, a bécsi női ruházati vállalkozás, a *Goldschmidt Co.*, a *Ford Motor Rt.* magyarországi

¹⁷⁴ <http://www.huszadikszazad.hu/1938-január/gazdasag/a-budapesti-nemzeti-es-szabadkikoto-szerepe-a-vilaggazdasagban> (Letöltve: 2017. 08. 24.)

¹⁷⁵ MNL OL Z863-19cs-95t.

¹⁷⁶ Márton, 1995. 65-66. o.

képviselte, a *Cleveland Tractor Co.*, az *IG Farbenindustrie*, a bázeli *Chemische Industrie*, a *Mercator Rt.*, a *Kispesti Selyemfonógyár*, a *Colonus Rt.*, az *Austin Standard* és a *Morris Hillmann* autógyárak hazai képviselte, és még sokan mások. E cégek megtelepedése a csepeli Szabadkikötőben új munkahelyek létrejöttét is eredményezte.¹⁷⁷

Az 1938-as első bécsi döntést követően újra Magyarországhoz került a komáromi és párkányi kikötő, amelyeket a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő üzemeltetésébe adott a kormány. Érdekesség, hogy a komáromi kikötőből a csehszlovákok jelentős mennyiségű rakodó- és egyéb gépet magukkal vittek, amit később csak diplomáciai úton sikerült visszaszerezni.¹⁷⁸

A Nemzeti és Szabadkikötő 1939. március 14-i együttes ülésén Bornemissza Félix igazgató jelezte, hogy a kikötő forgalmát hátrányosan befolyásolták az 1938-as világpolitikai események. Ezt követően a kikötő vezetősége intenzíven hozzalátott a Szabadkikötő népszerűsítéséhez azzal a céllal, hogy az ún. punto franco medence mellett további külföldi cégek telepedjenek le, valamint gyártó-, feldolgozóüzemek létesüljenek és, hogy növeljék az átrakodó forgalmat. Az erőfeszítéseik eredményeként a gazdasági pangás ellenére a kikötő kihasználtsága elfogadható volt. Komoly eredménynek tartotta a kikötőt üzemeltető cég vezetője, hogy a Chartering hajófuvar-szervező iroda létesítésével sikerült megoldani azt, hogy a hajófuvarok nemcsak külföldön, a szállítmányozási vállalatokon keresztül, hanem Magyarországon is leköthetővé váljanak. Ennek a gyakorlatban a nyersáruszükséglet magyar beszerzésénél volt haszna, tovább a Brailán való átrakással a csepeli kikötő is igénybe vehetővé vált. Ezáltal abban bíztak, hogy a Magyarország részére szükséges nyersanyagimport és a nagy tömegben szállított exportáruk nagyobb hányadát fogják a Szabadkikötőn keresztül szállítani.¹⁷⁹

A kikötőben a gabonatárház jelentős forgalma miatt 1938-ban bérbe vették a *Viktória-malmot*, majd 1939-ben a *Concordia Gőzmalom Rt.* Soroksári úti telephelyét is. 1939-ben már igen komoly gondot okozott a kikötőnek a megfelelő raktározási lehetőségek hiánya, hiszen az akkori forgalom mellett mindenképpen szükség lett volna egy további raktárra, egy üzemi házra, egy darura és egy vasúti tolató-mozdonyra – és ezzel is csak a pillanatnyi szükségleteket elégítették volna ki. 1939 novemberére előrelépés történt a raktárhelyzet tekintetében, ami a sok szabadban tárolt áru miatt fontossá is vált. Ekkor a terv az volt, hogy egy 1 000 m²-es és három, egyenként 500 m²-es, faszerkezetű raktárat építenek fel a kikötőben. Az elképzelést *Varga József* kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter is támogatta. Ugyanakkor ahhoz, hogy a forgalom tovább növekedhessen, újabb beruházásokra lett volna szükség: többek között egy gyapjútárház felépítésére, az évről évre a kikötőbe érkező nagy mennyiségű gyapjú tárolási problémáinak megoldása végett.¹⁸⁰

A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő híre ezekben az években a világ távoli helyeire is eljutott. Ezt bizonyítja, hogy 1939-ben a New York-i *World Ports* című gazdasági folyóirat egy ismertető cikket készült megjelentetni a magyar kikötőről.¹⁸¹

A Shell Kőolaj Rt. finomítójában 1939. május 23-án tűzvész pusztított. Azon a napon egy idegen gépkocsivezető öngyújtóját a benzinraktárban töltötték meg és

¹⁷⁷ MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t., Márton, 1995. 66-67. o., Beke, 1989. 158. o.

¹⁷⁸ Márton, 1995. 68. o.

¹⁷⁹ MNL OL Z863-1cs-1t.

¹⁸⁰ MNL OL Z863-1cs-1t., Márton, 1995. 67-68. o.

¹⁸¹ MNL OL Z863-1cs-1t.

próbálták ki, emiatt tűz keletkezett az üzemben. A tűz fontos hiányosságra mutatott rá, mégpedig arra, hogy – annak ellenére, hogy a kikötői tűzoltói szolgálat kitűnően végezte dolgát – szükség volna egy tűzoltóhajóra, ami télen jégtörésre, illetve vontatásra is használható lenne. E vásárláshoz az eset hatására a kikötő vezetése meg is szerezte a hozzájárulást.¹⁸²

A kikötő raktározási gondjai 1940-ben is fennálltak. E problémát a Triesztből és Fiuméből vasúton érkező áruk, valamint a jugoszláv–magyar kereskedelmi forgalom növekedése is kedvezőtlenül befolyásolta raktározási szempontból. Az állapotokat jól szemlélteti a cég igazgatóhelyettesének, *Spóner Sándornak* a helyzetleírása: „650 waggon mennyiségű különböző áru (Sic!) tárol szabadban a jelen pillanatban minden elképzelhető lehetőség igénybevételével. Az autók százai takaratlanul e szabad ég alatt állanak, a rendelkezésre álló ponyvamennyiség teljesen elégtelen az értékesebb áruk betakarására.”¹⁸³

1940-ben *dr. Ágyay Hubert*, a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium államtitkára levélben jelezte *Waldmann Bélának*, a Shell Kőolaj Rt. vezérigazgatójának, hogy a cég segítségét kéri a Romániából Olaszországba tartó petróleum- és gázolajszállítmányok Csepelen hajóról vonatra történő átféjtésénél.¹⁸⁴ Ezzel kapcsolatban a Shell már július 23-án megegyezett a Nemzeti és Szabadkikötővel arról, hogy a társaság megfelelő díjazásért cserébe tartályokat bocsát a szabadkikötő rendelkezésére, és új csővezeték építenek a hajóról tartálykocsiba történő átféjtés lebonyolítása érdekében. Nem sokkal ez után, október 12-én abban is megegyeztek, hogy a csepeli kikötőbe hajón, ugyancsak Romániából érkező svájci¹⁸⁵ rendeltetésű petróleum-, fűtőolaj-, benzin- és gázolajszállítmányoknak a tartályhajókból vasúti tartálykocsikba való átféjtésében is segítséget nyújt a Shell, hasonló feltételekkel, mint az olasz tranzitnál. A svájci olajszállításoknál meg kell jegyezni, hogy korábban Sziszekén, Eszéken, illetőleg Vukováron szivattyúzták át a tankhajókból az olajat a vasúti vagonokba.¹⁸⁶

1940 őszen a csepeli kikötő vezetése a nyáron kiadott új szabályozások miatt azzal a kéréssel fordult az illetékes minisztériumhoz, hogy az MFTR kezelésében lévő budapesti Duna balparti rakodóállomások a Nemzeti és Szabadkikötő kezelésébe kerüljenek.¹⁸⁷

A gyapjútárház építésében 1940 őszen történt előrelépés, mert a Földművelésügyi Minisztérium 240 000 pengővel hozzájárult a költségekhez, ugyanakkor a hiányzó 260 000 pengőt a kereskedelmi tárca egyelőre nem biztosította.¹⁸⁸

1941-ben a cég beszállt a hajózásba is, illetve a vállalat felügyelete alá tartozott minden magyarországi kikötő és hajózási közraktár. A társaság neve ekkortól *Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat* lett. Ez is mutatja a csepeli kikötőkomplexum egyre növekvő szerepét Magyarország kereskedelmében és a magyar hajózásban. Ezt támasztják alá az adatok is, hiszen a kikötő forgalma a kezdeti pár-százezer tonnáról szűk másfél évtized alatt, 1941-re 820 ezer tonnáig emelkedett.¹⁸⁹

.....
182 MNL OL Z863-1cs-1t.
183 MNL OL Z863-1cs-1t.
184 Olaszország az 1930-as évek közepén Románia legnagyobb olajfelvevője volt (1934: 976 485 tonna, 1935: 1 644 890 tonna). Petroleum 1936/12 15. o.
185 Svájc az 1930-as évek közepén nagyjából 100 ezer tonna körüli mennyiségben vásárolt olajtermékeket Romániától (1934: 13 286 tonna, 1935: 110 044 tonna, 1936: 121 382 tonna). Petroleum 1936/12 15. o., Ásványolaj 1937/7 46. o.
186 MNL OL Z520-1d-1t., MNL OL Z863-1cs-1t.
187 MNL OL Z863-1cs-1t.
188 MNL OL Z863-1cs-1t.
189 Márton, 1995. 150. o.



Hajós gyerekek téli iskolája a Szabadkikötőben, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN500104)



Részlet a csepeli kikötő egyik gyarmatáruraktárából
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046660)



Edényáruraktár a csepeli kikötőben, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046663)



Személyautók a Szabadkikötőben valamikor 1940 körül
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN04667A)



A punto franco II. számú raktára billenőgémes daruval, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046661)



Papírbálák az ún. nemzeti kikötő egyik áruszínében, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046659)

4.



A NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ÉVEIBEN

M

Magyarország 1941. április 11-től kezdve részt vett a Jugoszlávia elleni német támadásban, ennek eredményeként újra hazánk része lett a Bácska, a Baranya háromszög, a Muraköz és a Muravidék. E területi változások a Nemzeti és Szabadkikötőre is hatással voltak, ugyanis az újvidéki és a bezdáni kikötőket a Minisztertanács 1941. augusztus 5-i döntése értelmében a cég üzemeltetésébe adták.

Hosszabb távon komolyabb hatása volt annak, hogy Magyarország 1941. június 27-én csatlakozott a Szovjetunió elleni háborúhoz. Ennek ellenére a Nemzeti és Szabadkikötő folytatta a működését a megváltozott politikai környezetben is. 1941-ben, Fiumében az ottani kikötőn átmenő magyar be- és kiviteli forgalom lebonyolítása érdekében raktárak bérletével kirendeltséget létesített,¹⁹⁰ ahogy Kolozsváron is folyamatban volt egy vámszabadraktár létesítése az Erdélybe érkező és onnan elszállítandó áruk átmeneti tárolására, továbbá a Szabadkikötő belefolyt a bajai és apatini kikötők építési terveibe is.¹⁹¹

A Minisztertanács még 1941 tavaszán tárgyalta egy gyapjútárház,¹⁹² illetőleg egy tűzoltólaktanya létesítését a csepeli kikötőben. A gyapjútárház költségeit akkor 593 000 pengőre tették.¹⁹³ A beruházást Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter szerint az indokolta, hogy egyrészt állandóan növekedett a kikötő forgalma, emiatt túlszűfolttság alakult ki. Ebből következően pedig fennállt a veszélye annak, hogy Csepelen nem lesznek képesek újabb árukat fogadni sem tárolásra, sem átrakásra, ez pedig az ügyfelek elvesztését is okozhatja, ami a forgalom csökkenését idézné elő. Másrészt a különleges bánásmódot igénylő gyapjú tárolása az ország területi megnagyobbodása miatti mennyiségi növekedés hatására több lett, ezért nemcsak gazdasági, hanem honvédelmi okok miatt is szükségessé vált a Nemzeti és Szabadkikötőben egy gyapjútárház létesítése. A beruházáshoz végül a Minisztertanács hozzájárult.¹⁹⁴

A *Bárdossy-kormány* által májusban tárgyalt szabadkikötőbeli tűzoltólaktanya fontosságát az tette szükségessé, hogy a csepeli kikötőben nem volt hivatásos tűzoltóság, csak egy, a kikötői alkalmazottakból szerveződött önkéntes tűzoltóság működött,

1941-ben, Fiumében raktárak bérletével kirendeltséget létesítettek, ahogy Kolozsváron is folyamatban volt egy vámszabadraktár létesítése.

190 A kirendeltség 1942-ben kezdte meg működését. MNL OL Z863-1cs-1t.

191 MNL OL Z863-1cs-1t.

192 A tervek szerint a gyapjútárház egy 40,7 × 40,7 méteres (1656,49 m²), hatemeletes, 15q/m² (15kN/m²) teherbírási tárház volt. Bíró, 1979. 557. o.

193 A költségek előteremtését úgy akarták megoldani, hogy 240 000 pengőt a gyapjúár lefőlözéséből keletkezett gyapjúértékesítési alaptól felveendő, 5 éves kamatmentes kölcsönrel fedezték volna; 325 000 pengőt a Nemzeti és Szabadkikötő 1939–1940 számadási időszakának bevételi feleslegéből, míg 28 000 pengőt a kikötő részére engedélyezett beruházásoknál elért megtakarítások felhasználásával terveztek előteremteni. MNL OL K27 Mt Jkv. Bárdossy-k. 23. p. 1941. 04. 15.

194 MNL OL K27 Mt Jkv. Bárdossy-k. 23. p. 1941. 04. 15.

meglehetősen hiányos felszereléssel. Mivel a kikötő a magyar nemzetgazdaság és a honvédelem számára is kiemelt jelentőségű létesítmény volt, ezért a minisztertanács hozzájárult Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter tűzoltóaktanya-építési és tűzoltóberendezés-beszerzési javaslatához 25 000 pengő költséggel, amit a kikötőt üzemeltető állami vállalat 1941-es bevételi többletéből szándékoztak fedezni.¹⁹⁵

Az 1941-es esztendő a Nemzeti és Szabadkikötő életében az ország háborúba sodródása ellenére a megindult és tervezett fejlesztések előkészítésével telt. Az esztendő végén már kilátásba helyeztek egy 2 700 000 pengős, 20 éves futamidejű állami kölcsönt, amelynek keretében a Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat az épülőfélben levő gyapjútárház IV–VI. emeleit, a magtisztító épületet, az I. raktár C részét, az *Apis* hűtőházat és a konzervgyárat akarta felépíteni és javítani, illetve bővíteni szándékozták a kikötői úthálózatot is. Emellett tűzoltó- és vontatóhajó vásárlást, valamint darubeszerzést is terveztek a rendelkezésre álló pénzügyi keretből.¹⁹⁶

A kikötő fejlődését mutatja az is, hogy 1942-ig a Szabadkikötőben tranzitelosztó-, kiszerelő-kikészítő-, feldolgozóüzemet létesítettek, továbbá elkészült öt, egyenként 700 m²-es üzemház a kikötőbe települt hűtőház, valamint húsfeldolgozó-, konzerv-, keksz-, autószerelő- és szőrmefeldolgozó üzemek számára. Az áruk tárolására három betonváz, valamint egy faraktárt építettek fel.¹⁹⁷

A gabonatárház közelében épülő gyapjútárház 1942 nyarára elkészült részeit már árutárolásra is tudták használni. Ez azért is fontos volt, mert nagy volt a csepeli átrakodási forgalom, ami különösen a romániai és bulgáriai eredetű áruk (gabonafélék és kőolajszármazékok) nagyrészt Olaszországba történő szállítását jelentette.¹⁹⁸

Az örvendetes fejlesztések mellett a Nemzeti és Szabadkikötő számára több probléma is felmerült. Ezek közül a működés szempontjából komoly változást jelentett a belügyminiszter által március 27-én kiadott 56 000/1942. BM számú rendelet, amely intézkedett az 1930. évi XVIII. tc. 3§ (2.) alapján az addig Csepel községhez tartozó kikötő terület Budapesthez csatolásáról 1942. április 1-jei határnappal.¹⁹⁹ Szintén fontos következményekkel jártak az 1940. július 1-jétől hatályos 3710/1940. M.E. és az 56 400/1940. K.K.M. számú kormány és miniszteri rendeletek, amelyek az addigi városi közúti és kövezetvámokat az egész országban megszüntették, s helyettük a vasúti és hajóforgalomban Budapesten fővárosi különdíjat, az ország többi részén pedig vidéki különdíjat vezettek be. Ez azért volt gond, mert a kikötő – korábbiakban meglévő vámdíjkülönbözete – 80–85%-al csökkent már az 1940-es rendeletekből kifolyólag, illetve a közigazgatási változás miatt. Ugyanis egy vidéki településtől a fővároshoz került a kikötő területe, ami érintette a különdíj mértékét is. E változások különösen a főváros belterületén fekvő hajó- és vasútállomásokkal szemben hozták nehéz helyzetbe a csepeli Nemzeti és Szabadkikötőt.²⁰⁰

Egy másik, és talán jóval komolyabb probléma is nehezítette a csepeli kikötő hét-köznapijait 1942-ben, ez pedig a munkaerőhiány volt. Az üzem normális működését

195 MNL OL K27 Mt Jkv. Bárdossy-k. 16.p. 1941. 05. 13.
196 MNL OL Z863-1cs1-t.
197 Bíró, 1979. 557. o.
198 MNL OL Z863-1cs-1t.
199 Bel. Közl. 1942/14 698–699. o.
200 MNL OL Z863-1cs-1t.

gátolták a munkaerő-elvándorlási gondok, így csak komoly erőfeszítések árán tudták fenntartani a zavartalan működést. Ahogyan Péteri Ödön elnök kifejtette: „...a kikötői munkások a munkabérrel szemben elégedetlenek, nap-nap után lépnek ki a szolgálatból, hogy más nagy magánvállalatoknál helyezkedjenek el, és ez a folyamat az utolsó hetekben olyan méreteket öltött, miszerint ha ez tovább folytatódik, akkor veszélyeztetve lesz az üzem menete. Munkateljesítményük természetesen az elégedetlenségükkel összefügg és a fegyelem is mindinkább lazul, aminek következménye az utóbbi időben tapasztalt gyakori lopások esete is. [...] a vezetőség mindent elkövet ennek az elégedetlenségnek a megszüntetésére. A fokozatos előléptetésekkel, illetőleg az egyénenkénti magasabb fizetési csoportokba való sorolásokkal, azonban különös figyelemmel a mind-egyre súlyosbodó megélhetési és beszerzési viszonyokra eredményt nem lehetett elérni. Tudatában van a vezetőség a béremelések pénzügyi kihatásának, de alapos megfontolás után még ha esetleg deficittel is kellene számolni, kényszerítve érzi a béremeléseket, mert a mai háborús és katonai érdekeket szemelőtt tartva csak egyetlen célja lehet a kikötőnek, az üzemvitel zavartalan biztosítása és a kikötő nemzetgazdasági szempontból oly fontos hivatása maradéknélküli teljesítése.”²⁰¹ A kikötőben levő áldatlan bérhelyzet rendezése folyamatban volt a lehetőségek figyelembevételével. Így a kikötőben folyó fejlesztések mellett a Nemzeti és Szabadkikötő együttes ülése már 1941-ben elrendelte egy munkásétkezde építését, ahol a kikötővállalat az étkezés költségeinek 50%-át vállalta át, míg a cég *Jóléti Alapja* egy kisebb sertéshizlaló üzemet tervezett berendezni, hogy a munkásétkezde hús- és zsírszükségletét biztosítsák, ellensúlyozandó a munkáselvándorlást a szomszédos hadiüzemé nyilvánított társaságokhoz (pl.: Weiss Manfréd Művek).²⁰²

További probléma volt, hogy az áruzsúfoltság miatt az 1942-es esztendőben áru-felvételi korlátozásokat kellett bevezetni. Komáromban pl. a német hadiszállítmányok miatt nőtt meg jelentősen a forgalom. Ezért nagyon nagy jelentősége volt annak, hogy 1942 őszére a 2,7 millió pengős beruházási program terhére épülő vasbeton darabáruraktár építése a befejezéséhez közeledett, és egyes részeit már át is adták a forgalomnak.²⁰³

A csepeli és komáromi kikötő fejlesztésével kapcsolatban komoly jelentősége volt annak az 1943. március 2-án a Honvédelmi Minisztériumból 5 021/M. 7. k.-1943 szám alatt a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumba érkezett átiratnak, amelyben a honvédelmi tárca kikötői beruházásokat kért. A haderő célja az volt, hogy hazánk katonai érdekei miatt a Nemzeti és Szabadkikötő csepeli és komáromi (illetve újvidéki) telephelyeit sürgősen fejlesszék a fokozottabb hajó- és vasúti forgalom igényeinek megfelelően, hogy a háborús igényeknek meg tudjanak felelni. Ez az ország és a tengelyhatalmak gazdasági és katonai céljai miatt volt elengedhetetlen. Ennek szellemében a kikötőket üzemeltető cég egy beruházási programot dolgozott ki, és az alábbi megállapításra jutottak a helyzetükkel kapcsolatban: „A mostani háborús viszonyok súlyos erőpróbára teszik a kikötőt mai nem kielégítő felkészültsége mellett. Egyfelől berendezéseinek elégtelensége, másfelől pedig katonai behívások és más munkahelyekre való elvándorlások folytán megfelelő munkaerők hiánya odavezettek, hogy erős forgalom idején – amilyen a mostani is – a Kikötő képtelen feladatának úgy

201 MNL OL Z863-1cs-1t.
202 MNL OL Z863-1cs-1t.
203 MNL OL Z863-1cs-1t.

Az 1941-es esztendő a Nemzeti és Szabadkikötő életében az ország háborúba sodródása ellenére a megindult és tervezett fejlesztések előkészítésével telt.



Átrakás vasúti kocsiból uszályba a kereskedelmi medencében, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046652)



Autóalvázak a Szabadkikötő F4-es számú raktárában, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046662)



Munkások a gyapjúraktárban, 1940 k.
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046664)



Egy motoros targonca munka közben, 1940
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046654)



Mezőgazdasági gép átrakása a Nemzeti és Szabadkikötő ún. nemzeti medencéjében, 1940 k.
(Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, AN046667B)



Egy gabonaszállító uszályból szívják ki a terményt, s juttatják a gabonátárházba
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.7.)



A vasúti nyíltrakodó a csepeli kikötőben
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.11.)



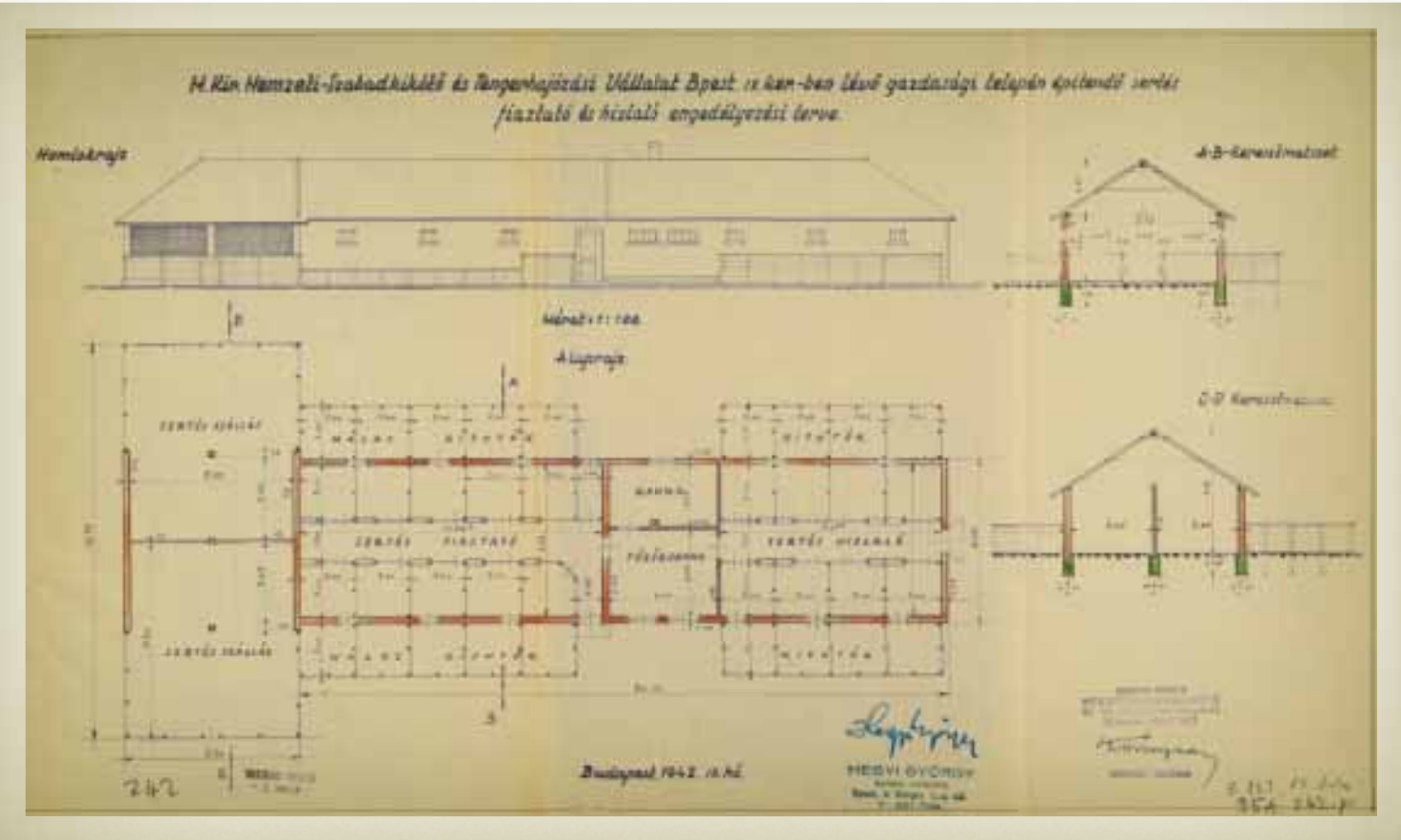
Rakodás közben az egyik kikötői portáldaru
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.6.)



A nyíltrakodó daruja
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.3.20.)

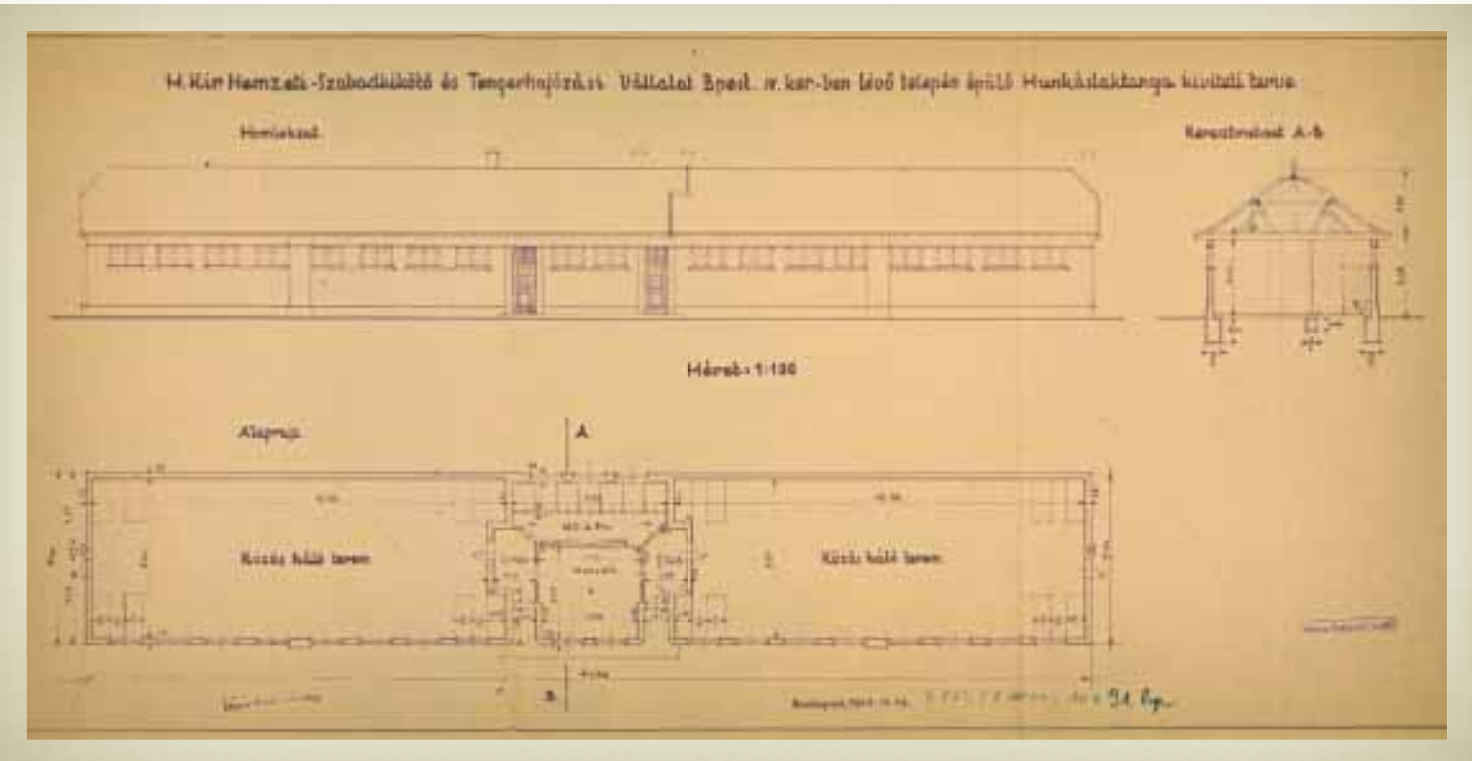


A Duna folyam-tengerjáró hajó a vámmentes kikötőben
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.3613.1.)



A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat IX. kerületbe tervezett sertésfiattató és hízaló telepének 1942-es tervrajza
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-19d-95t)

A haderő célja az volt, hogy hazánk katonai érdekei miatt a Nemzeti és Szabadkikötő csepeli és komáromi (illetve újvidéki) telephelyeit sürgősen fejlesszék.



Munkáslakotanya tervrajza, 1942
(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-57d-10t)

megfelelni, amint ezt különösen a mai kivételes helyzet megkívánná. Elsősorban áll ez budapesti /csepeli/ telepünkre, de áll fióktelepeinkre is, amelyek közül Komáromnak a katonai szállítások lebonyolításában jelentős és állandóan fokozódó szerep jutott [...]”²⁰⁴ A csepeli kikötőt érintő beruházásokra a kikötő vezetése szerint azért is szükség volt, mert: „Telepeinkre a békekötés utáni időkben fokozott feladatok várnak, amelyekre már ma kellőképp fel kell készülnünk. A normális idők beálltával ugyanis a hajózási forgalom erős fellendülésével lehet és kell számolnunk, amelynek lebonyolításában a dunai kikötőknek igen nagy szerepük lesz. Ha részünkről erre az előkészületek kellő időben nem történnek meg, úgy a forgalom szükségszerűen a versenykikötők – főleg Pozsony és Bécs – felé fog terelődni, kimondhatatlan kárára országunk gazdasági életének, amely kárt jóvátenni később aligha lesz lehetséges.”²⁰⁵

Az 1943-as beruházási programban a korábbi 2,7 millió pengős fejlesztési terv keretén belül megrendelt egy 20 tonnás és 2, egyenként 3 tonnás darukon kívül további 4, egyenként 3 tonnás darut akartak beszerezni, és tervbe vették 2, egyenként 1,5 tonnás traktordaru megvásárlását is. Bővíteni akarták a csepeli kikötő vasúti vágányait, hogy a punto franco medence²⁰⁶ felé gyorsabb legyen az áruforgalom. E mellett vasúti hídmérleget akartak beszerezni, s forgalomszervezési, valamint árutárolási és -védelmi okokból a szabadkikötői medence körüli területet be akarták keríteni. Ezzel párhuzamosan, a korábbi 2,7 millió pengős beruházási kölcsön felhasználása révén megkezdett beruházások befejezését is fontosnak tartotta a Nemzeti és Szabadkikötő vezetése. A hitelkeret megemelését is kérték, mégpedig azért, hogy a tervezett beruházások: a gyapjútárház, a gépesített magtisztító, az I. raktár C része, az elosztóraktár (hangár), az elosztóraktár meghosszabbítása, az irodatoldás, a tűzoltólaktanya és szertár kialakítása a műhelyépületben, egy új műhely, a garázs, a munkásmelegedő, a munkáslaktanya, a felszerelt munkásétkeзде, a matrózszálló felszerelése és egészségügyi berendezése, a fogorvosi rendelő, és a sertés-hizlaló megvalósulhasson. A csepeli és a komáromi beruházásokra 5 490 000 pengős hitelkeret biztosítását kérte

a Nemzeti és Szabadkikötő vezetése, hogy a vállalat kikötői a honvédelmi és közgazdasági igényeknek – a honvédelmi tárca átiratának megfelelően – megfelelhessenek. A lehetőségeket természetesen az állam pénzügyi helyzete és a hadigazdálkodás mellett biztosítható építőanyag is jelentősen befolyásolta a háborús időkben, így nem véletlen, hogy bizonyos beruházások ezekben az években nem valósulhattak meg.²⁰⁷

A Kikötő Igazgatóság még a háború előtti években a rend és a biztonság megóvása érdekében állandó ügyeletes tisztviselői szolgálatot létesített, amit a kikötő tisztviselői havonként váltakozó sorrendben láttak el. A katonai helyzet 1944-ben már olyan volt, hogy a szövetséges légierők át- és berepülése a nap bármely szakában lehetséges volt. Így a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő légoltalmi parancsnoka, *Görgey Richárd* igazgatóhelyettes – aki mellesleg a kikötőben lakott – se tudott egyfolytában a munkahelyén tartózkodni, hogy adott esetben irányítsa a helyi légoltalmi szervezetet. Ezért a társaság öt régi tisztviselőjét: *Soltész Miklóst, Zánkay Jenőt,*

204 MNL OL Z863-1cs-1t.

205 MNL OL Z863-1cs-1t.

206 A második világháború éveiben a Szabadkikötő nem vámszabad zónaként funkcionált, hanem egyszerű kikötőként, ezért raktárait a háborús forgalomnak megfelelően hasznosították. Bíró, 1979. 558. o.

207 MNL OL Z863-1cs-1t., Bíró, 1979. 557. o.

Lászlóffy Andort, Kövér Károlyt és Lencz Györgyöt kiképezték a légoltalmi szolgálat ellátására.²⁰⁸ 1944-re egyre nehezebb katonai helyzetbe kerültek a tengelyhatalmak. Németország és szövetségesei vereségeket szenvedtek Sztálingrádnál, a Don-kanyarban, El-Alamein térségében és 1943 tavaszán kiszorultak Észak-Afrikából, a nyár végére pedig Szicíliából is. Kezdetét vette a dél-olaszországi partraszállás, ami miatt megbukott *Benito Mussolini*, az új kormányfő *Pietro Badoglio* marsall vezetésével Olaszország kapitulált. Ekkor a németek beavatkoztak az itáliai harcokba, így csak Dél-Olaszország került az amerikai és brit csapatok kezére. Ezzel lehetővé vált, hogy a Tunéziában állomásozó amerikai és brit bombázóerők Bari és Foggia térségébe tegyék át székhelyüket. Emiatt az addiginál is nagyobb veszélynek volt kitéve hazánk, amelynek a légtere felett már 1943 nyaratól kezdve megszorodtak az ellenséges átrepülések a dél-németországi (ausztriai) célpontok irányába. Ez előrevetítette Magyarország katonai, közlekedési és ipari célpontjainak a bombázását is. Az erre való felkészülést az amerikaiak már az 1941-es magyar hadüzenet után megkezdték. Az OSS (*Office of Strategic Services*) 1942. szeptember 11-i jelentésében egy feltételezett légitámadás lehetséges célpontjaként szerepelt a csepeli kikötőkomplexum is, természetesen kiemelten a Petróleum-kikötőnél levő olajipari cégekkel. Ezt követően szeptember 28-án az amerikai hírszerzés egy részletesebb összefoglalót készített mindenekelőtt a lehetséges fővárosi célpontokról és a légvédelemről. Az amerikai hírszerzés 1943. augusztus 7-i jelentése is foglalkozott a magyarországi bombázási célpontokkal. Ebben az anyagban a Nemzeti és Szabadkikötő petróleummedencéje kiemelt célpont volt: elsődlegesen a Shell Kőolaj Rt. kőolaj-finomítója és a kikötőben levő kőolajelosztó telepek miatt. Így nem véletlen, hogy a szövetségesek 1943. november 27-i és egy 1944 tavaszi összeállítása is külön foglalkozott a Petróleum-kikötővel részletesen bemutatva azt.²⁰⁹

A szövetségesek 1943 őszén megkezdtek a magyar bombázási célpontok fotófelderítését, amelynek keretében szeptember 30-án a déli órákban egyik repülőgépük légi felvételt készített a Szabadkikötő teljes területéről.²¹⁰ A rendszeres fényképezés 1943. december 1-jén vette kezdetét, de a munkát az időjárás és a kevés repülőgép²¹¹ hátráltatta. E problémák később is fennálltak, ezért 1944-ben újabb alakulatok kapcsolódtak be a térség fotófelderítésébe.²¹²

A hazánk elleni légitámadásokat a *Földközi-tengeri Szövetséges Légierő* alárendeltségébe, és a *Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő* kötelékébe tartozó amerikai 15. légi hadsereg és a *Brit Királyi Légierő* 205. bombázócsoportha hajtotta végre, de az ingabombázások keretében az angliai székhelyű amerikai 8. légi hadsereg is részt vett néhány támadásban, 1944 nyarán.

A Magyarország elleni bombázások nagy részét a CBO terv alapján az a 15. légi hadsereg hajtotta végre, amelynek az egységei – a RAF 205. bombázócsoportjával együtt – 1943 decemberéig Tunéziában állomásoztak, majd 1943–44 fordulóján Bari

208 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

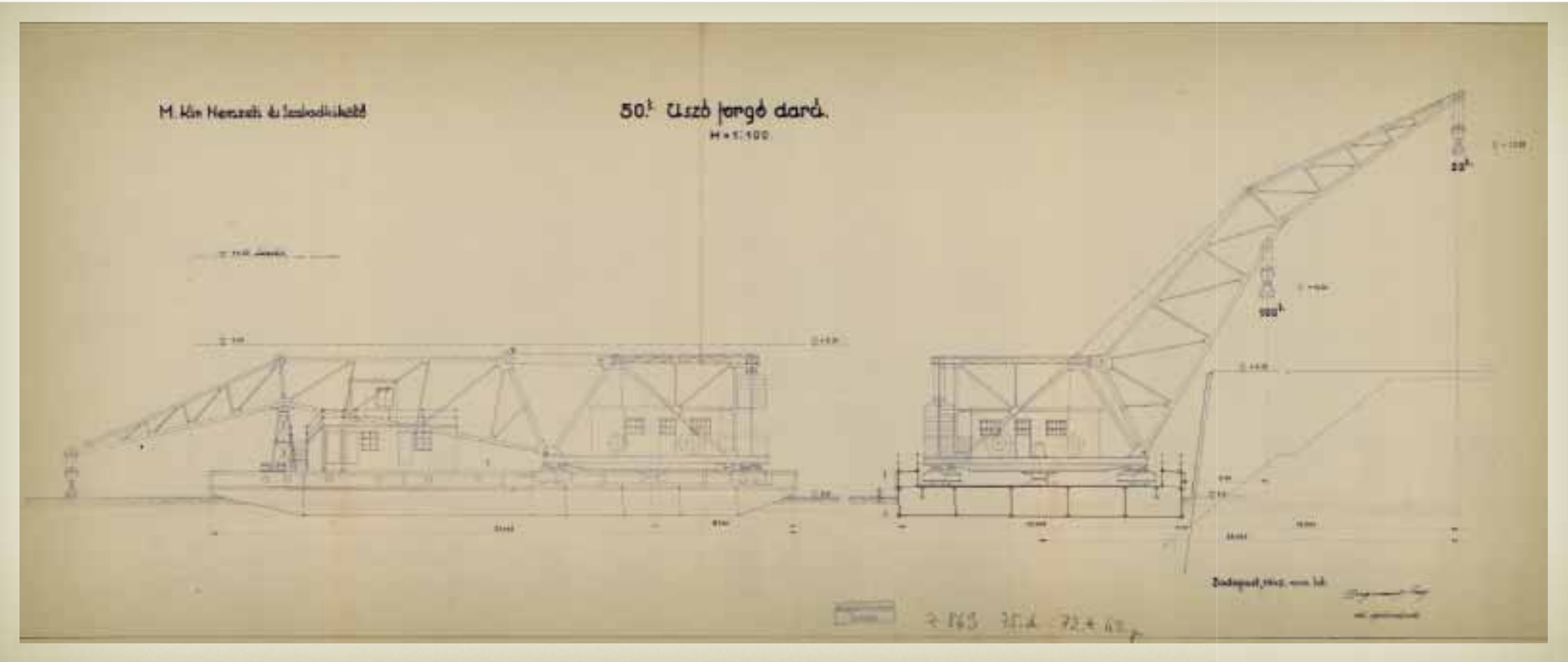
209 AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944., Karsai, 1985. 504–505., 508., 518–519. o.

210 http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_41710.jpg (Letöltve: 2017. 08. 04.)

211 A gondot az okozta, hogy a *De Havilland Aircraft Company Limited* Hatfield-i gyárából kevés új Mosquito érkezett. Jánkfalvi, 2000. 15. o.

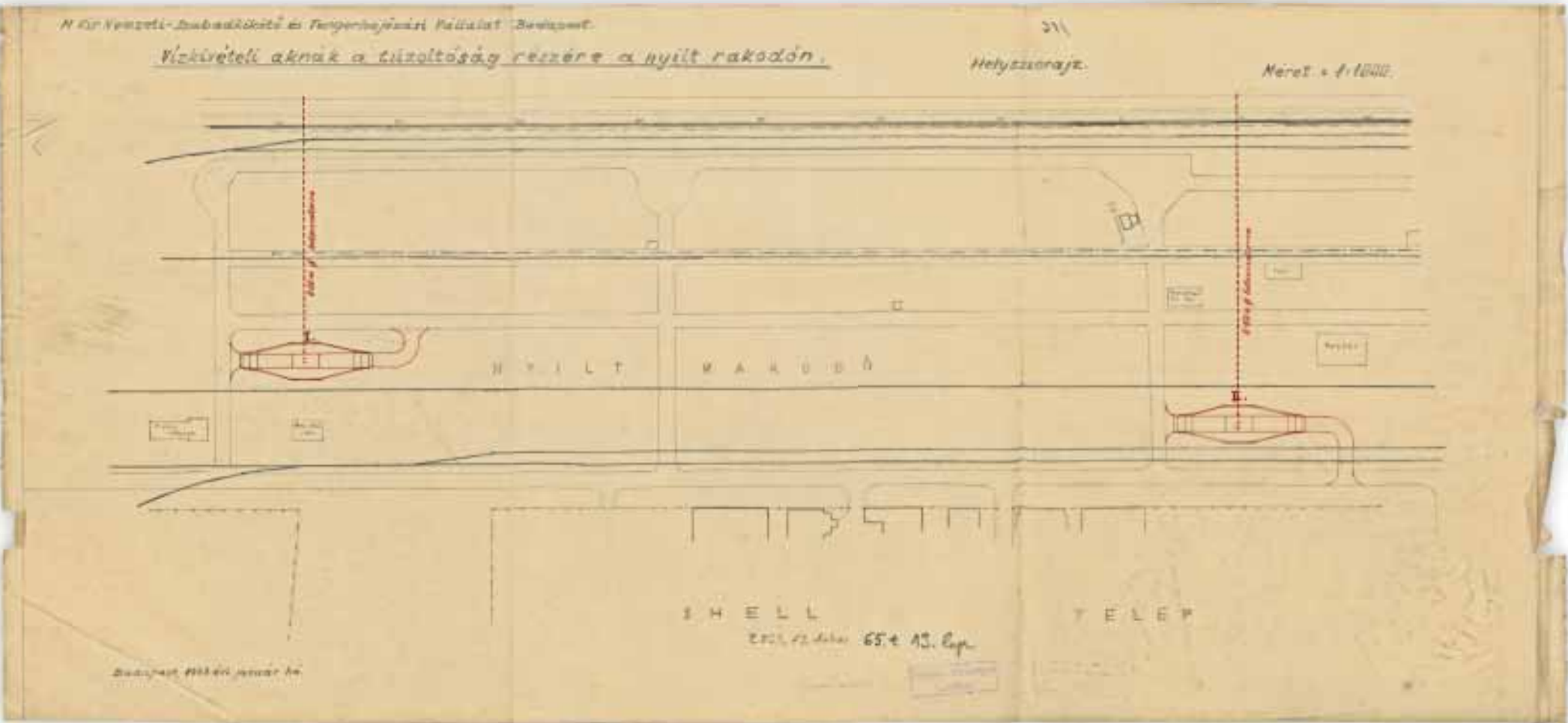
212 Jánkfalvi, 2000. 12., 15. o.

Az OSS 1942. szeptember 11-i jelentésében egy feltételezett légitámadás lehetséges célpontjaként szerepelt a csepeli kikötőkomplexum.



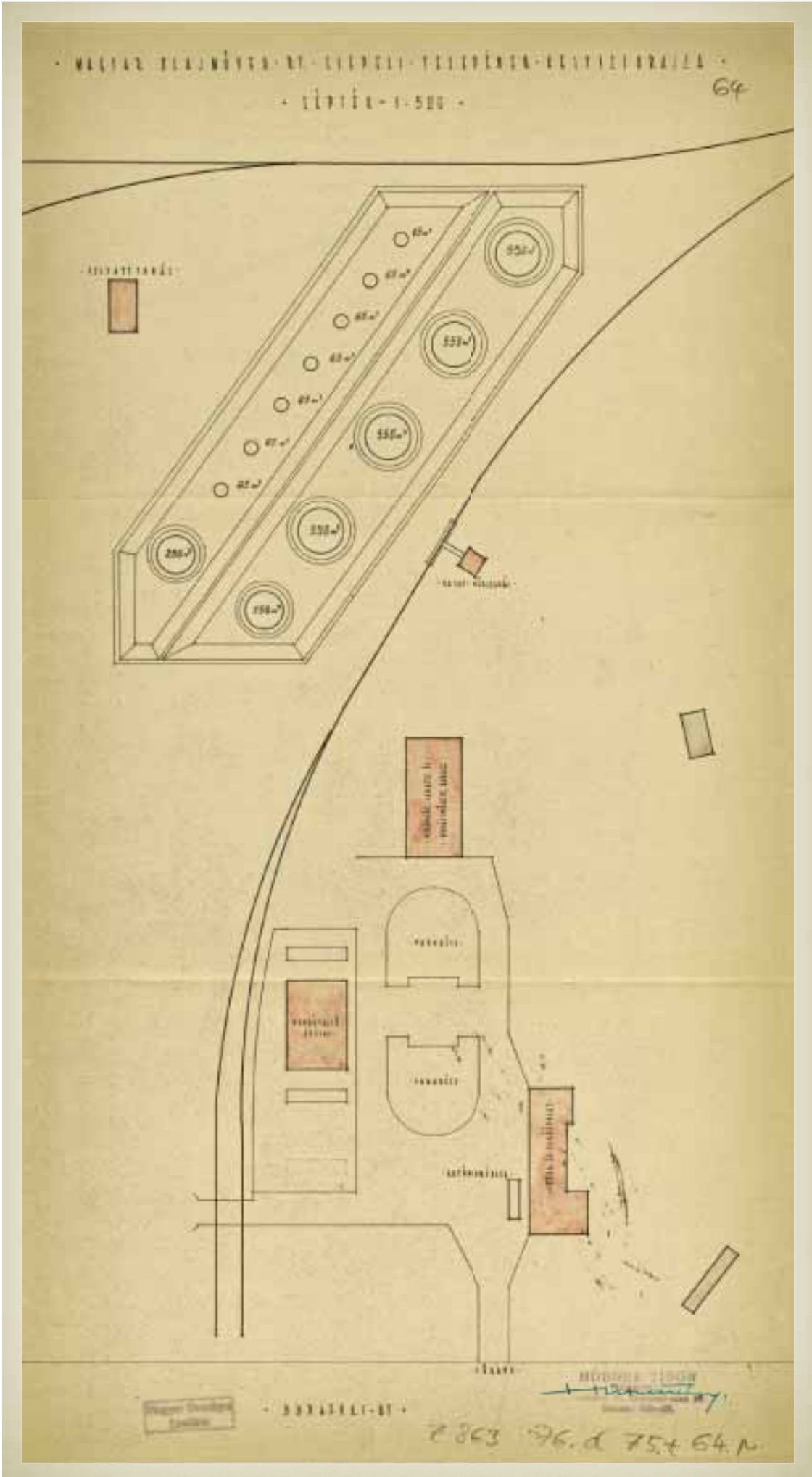
Egy úszó forgódaru tervrajza, 1942

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-75d-72t)



Vízkivételi akna a tároltóság részére a nyílt rakodón, 1943

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-73d-65t)



A Magyar Olajművek Rt. csepeli telepének helyszínrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-76d-75t)



A Nemzeti és Szabadkikötő helyszínrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-77d-82)

A szövetségesek 1943 őszén megkezdtek a magyar bombázási célpontok fotófelderítését.



Szövetséges felderítő repülőgép által készített légi fotó a csepeli Szabadkikötőről, 1943

(Fortepan)

térségébe települtek át. A 15. légi hadsereghez öt bombázóezred (5., 47., 49., 55., 304.) egy vadászrepülő-ezred (306.), egy felderítőezred, egy meteorológiai és egy térképészeti század tartozott, 3 624 fős tiszti és 16 875 fős legénységi állománnyal, valamint 931 repülőgéppel, amelyek száma 1944 májusára elérte az 1 500-at.²¹³

Ezzel az erővel szemben az 1932-ben – titokban –, majd az 1939. január 1-jei hatállyal hivatalosan is létrejött *Magyar Királyi Honvéd Légierő* állt. Nem sokkal az angolszász be- és átrepülések kezdetét követően, 1943. november 10-én kiadott *Irányelvek az 1943/44. szervezési évben a légierő hadrendfejlesztésére* című dokumentum alapján a légtér védelmét három vadászszázadra bízták volna,

amiket – Magyarországon gyártott – 114 *Messerschmitt* Bf-109G repülőgéppel, a többi repülőköteléket pedig 126 *Messerschmitt* Me-210 típusú repülővel látták volna el. Az erőfeszítések ellenére 1944 tavaszáig sem sikerült kiépíteni az új rendszert, és a térségbe vezényelt német repülőalakulatokkal együtt sem voltak képesek megvédeni a magyar légteret a szövetségesektől.²¹⁴

A védelem másik pillére a légvédelem volt, élén az 1933-ban létrehozott *Országos Légvédelmi Parancsnoksággal* (OLP). Az 1935. évi XII. törvénycikk és a végrehajtására kiadott Légoltalmi utasítás (17 176 eln. 15-1936 sz. H.M.), illetve az 1939. évi II. törvénycikk alapján az országot 7 légvédelmi körzetre osztották fel.²¹⁵ A honi légvédelmi kerületekben a honi légvédelmi parancsnok irányította a légvédelmet, a helyi légvédelmi szerveknél, pl.: a fővá-

rosban a főpolgármester, a városokban a polgármesterek, a vármegyékben az alispánok, a járásokban a főszolgabírók. E légvédelmi szervezet mellett a háború alatt létrehozták az ország legfontosabb ipari célpontjainak védelmére hazánk ipari légoltalmi körzeteit. Így a Nemzeti és Szabadkikötő a budapesti körzetnek alárendelt csepelibe tartozott. E körzet parancsnokhelyettese *Damokos László*, a Shell üzemvezető főmérnöke és légóparancsnoka²¹⁶ volt.

Az ország légterét 1943-ban 8 légvédelmi tüzércsoport védte a legfontosabb ipari és közlekedési központokban: Budapesten, Szolnokon, Miskolcon–Ózdon, Kassán, Kolozsvárott, Fűzfőn, Lispén és Győrött. E tüzércsoportok fegyverzetét a háború alatt folyamatosan fejlesztették. A magyar légierőnél rendszeresített legfontosabb légvédelmi ütegek a 80 mm-es 29M és a 40 mm-es 36M voltak, amiket a MÁVAG készített a svéd *Bofors* cég licence alapján. E két lövegtípus mellett a németek megvásárlásra ajánlották a 88 mm-es 37/1M légvédelmi ágyút, majd hazánk német megszállása után 180 átalakított 88 mm-es üteget hoztak be, de ezekből csak 35-öt alkalmaztak. A magasan repülő nehézbombázók ellen a 105 mm-es 39M légvédelmi ágyút tudták a leghatásosabban alkalmazni, ezért a németek 1944. szeptember-október folyamán 26 39/1M és 39/2M típusú légvédelmi ágyút adtak át a magyar légvédelemnek.²¹⁷

213 Pataky-Rozsos-Sárhidai I. k., 1992. 101-103. o.

214 M. Szabó, 1999. 111-112. o.

215 1938-ban már 8, míg 1940-től 9 körzet volt.

216 Az iparügyi miniszter még 1944. február 25-én értesítette a *Vacuum Oil* csepeli elosztótelepét arról, hogy a honvédelmi miniszter a hatósági és az ipari légoltalmi szervek működésének támogatása végett budapesti székhellyel honvéd műszaki mentőszakaszokat állított fel. MNL OL Z527-5d-33t.

217 Sipos, 1997. 257., 495. o.

A légvédelmi fegyverek mellett a légvédelem fontos részét képezte a célfelderítés, amelynek a legfontosabb eszközei a távcsövek, fényszórók és fülelőkészülékek voltak. Ezek mellett fontos szerepet kaptak az 1942-ben Németországtól megrendelt *Freya* (Sas), *Würzburg-Riese* (Bagoly), és *Würzburg-D* (Borbála) típusú lokátorok, amelyek egy részét itthon a *Standard Villamossági Kft.* gyártotta le, német licenc alapján.²¹⁸

Minthogy a nemzetgazdaság és a honvédelem szempontjából is kiemelt jelentőségű intézmény volt a csepeli kikötő, ezért az *Imrédy-kormány* már 1938-ban a Nemzeti és Szabadkikötő részére jelentős összeget engedélyezett légoltalmi beruházásokra. A kormány az 1939-40-es költségvetési évre 28 500 pengőt engedélyezett felhasználni, de a minisztertanács tudomásul vette Rátz Jenő honvédelmi miniszter 81 500 pengős javaslatát a kikötői légoltalomra. Így utóbbi összeget engedélyezték, amit 3 évre elosztva²¹⁹ költhetett el a kikötő.²²⁰ A csepeli mellett a komáromi kikötő légvédelme is napirenden volt. A győri légvédelmi tüzércsoport egy-egy légvédelmi gép-ágyút akart elhelyezni 1943 őszén az ottani kikötőben a Nemzeti és Szabadkikötő költségén, de az állami cég ezt nem akarta a törvények értelmében felvállalni.²²¹

Hazánk 1944. március 19-i német megszállása új helyzetet teremtett. A csepeli kikötőben március 22-én a *Wehrmacht* 30 katonája jelent meg, akiket el kellett szállásolni, de érkezésük céljáról a kikötő előjáróinak nem nyilatkoztak, viszont utasítást adtak, hogy hordós benzint adjanak át nekik.²²² Az új helyzet nemcsak abban nyilvánult meg, hogy a németek bekvártélyozták magukat az ország stratégiai pontjaira, hanem abban is, hogy 1944. április 3-án megkezdődtek a hazánk elleni amerikai és brit légitámadások. Április 3-4-én a bombázás fő gócpontja Csepeltől a ferencvárosi pályaudvarig terjedő terület volt. A *Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.* károkat szenvedett, de a szomszédos kikötőkomplexumot akkor még nem érte találat.²²³ Ugyanakkor a Petróleum-kikötőben üzemelő kőolaj-finomító és olajelosztó telepek miatt 1944 folyamán a kikötőkomplexum kiemelt célponttá vált. Különösen az 1944. június 12-én, a magyar olajipar ellen megindított olajháború során vált a Shell-finomítója és térsége a bombázások célpontjává.

A Nemzeti és Szabadkikötő részét képező petróleummedencét június 14-én délelőtt a 15. légi hadsereg egységei támadták. Az amerikaiak e napon több mint 500 B-17 *Flying Fortress* és B-24 *Liberator* vetettek be P-38-as, P-47-es és P-51-es vadászok védelmében a magyar olajipar legjelentősebb létesítményei (Pét, Szőny, Dél-Pest, Csepel) ellen.²²⁴

A június 14-i amerikai légitámadás fővárosi gócpontja Dél-Pesten és Csepelen volt. A *Fanto* és a Shell kőolaj-finomítóit az 5. *Bombardment Wing* B-17-es nehézbombázói támadták 11:00-11:20-ig. A fővárosi finomítók elleni amerikai légitámadás várható volt, mivel a szövetségesek adatai szerint 400-500 ezer tonna volt a budapesti gyárak együttes kapacitása.²²⁵

218 Sipos, 1997. 257, 264. o.

219 1938/39: 28 500 pengő, 1939/40: 27 000 pengő, 1940/41: 26 000 pengő. MNL OL K27 Mt. Jkv. 1939. 08. 23.

220 MNL OL Mt Jkv. Imrédy-k. 27. p. 1938. 09. 14., MNL OL Mt Jkv. Teleki-k. 16. p. 1939. 08. 23.

221 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

222 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

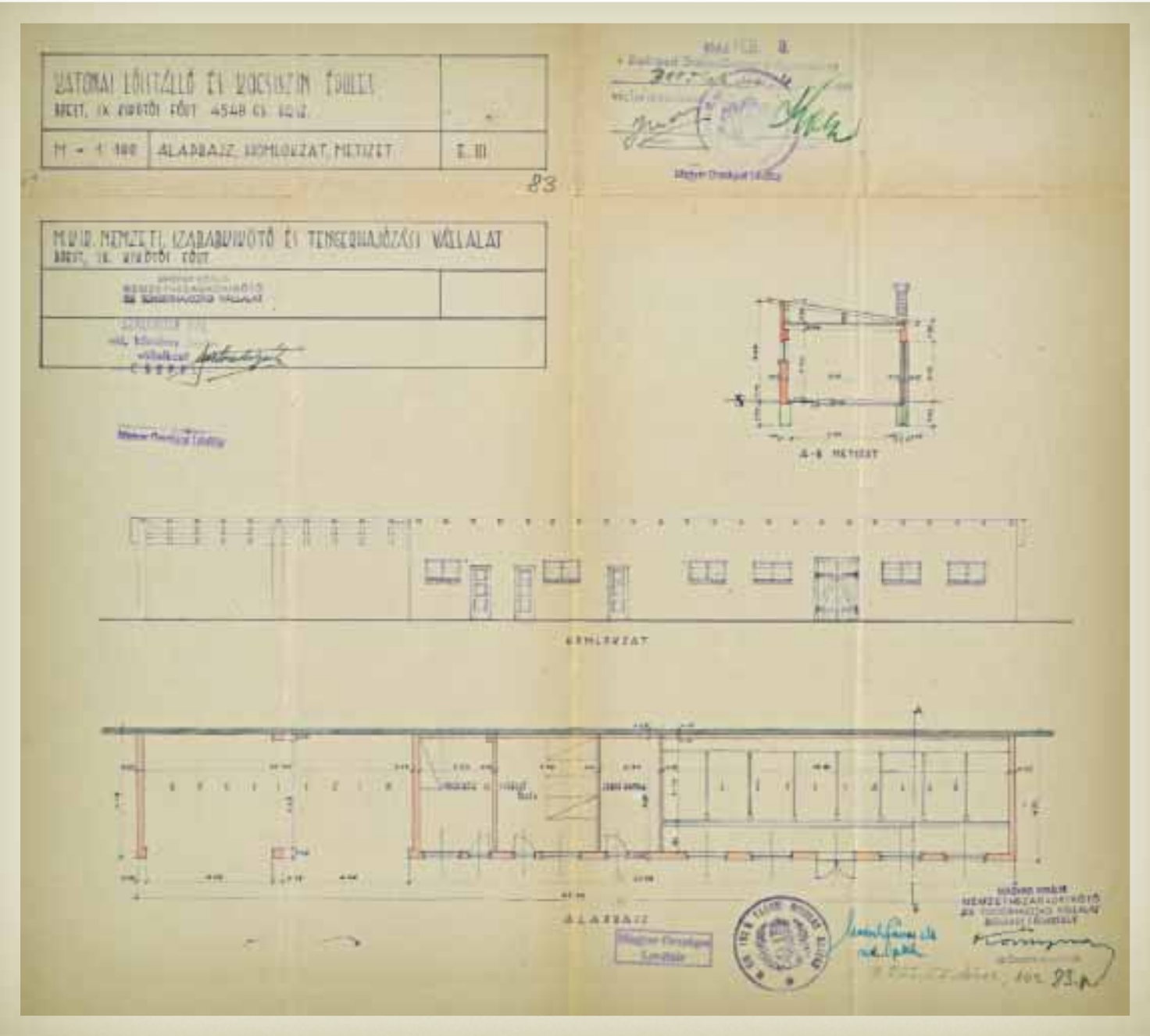
223 Pataky-Rozsos-Sárhidai I. k., 1992. 156-157. o.

224 Magyar adatok kb. 600 ellenséges gépről számolnak be. HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

225 HL Tgy. 3 505. 30. o.

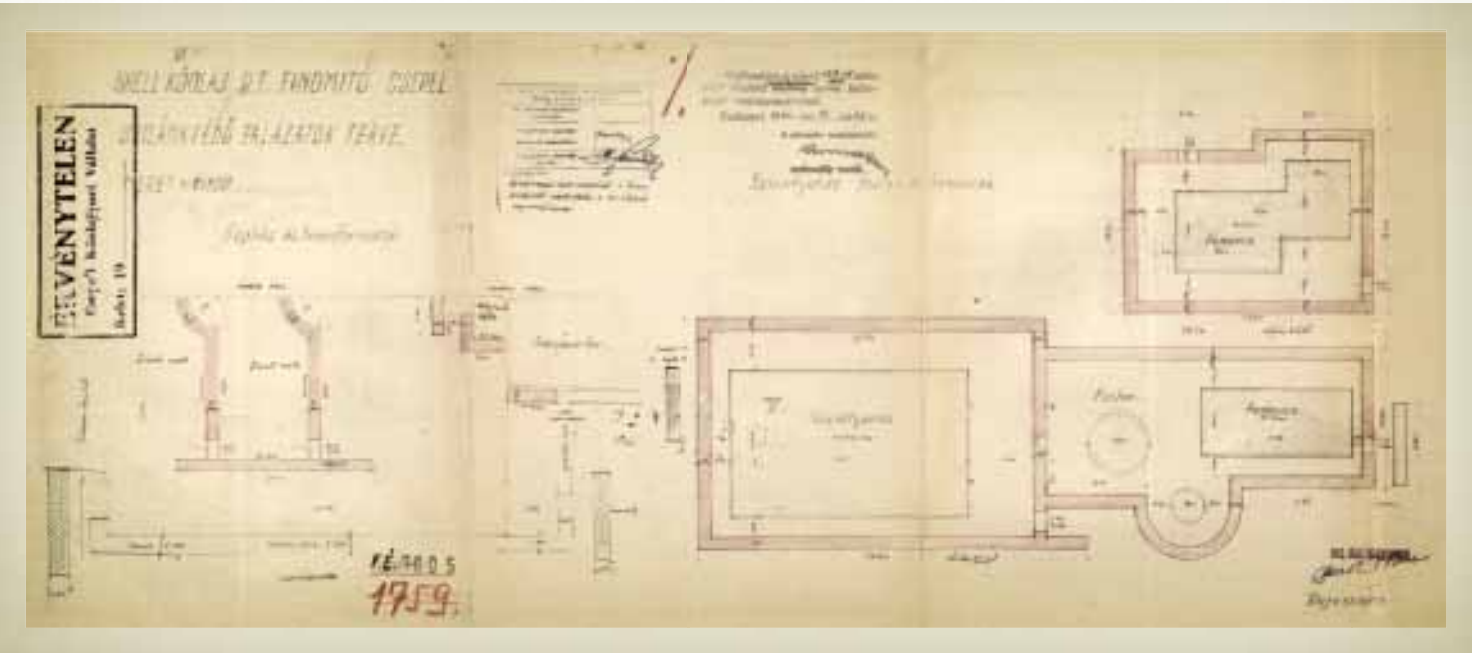
A nemzetgazdaság és a honvédelem szempontjából is kiemelt jelentőségű intézmény volt a csepeli kikötő.

Április 3-4-én a bombázás fő gócpontja Csepeltől a ferencvárosi pályaudvarig terjedő terület volt.



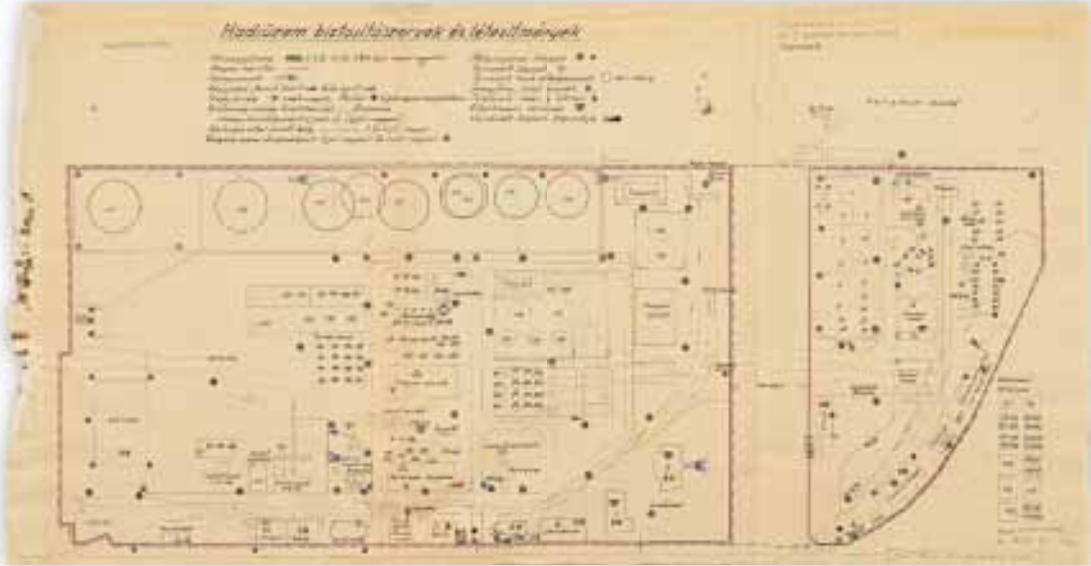
Katonai lóistálló és kocsiszín tervrajza, 1944

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-57d-101)



A Shell-finomító szilánkvédő falainak a terve, 1944

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z520-21d-252)



Hadiüzemi biztosító szervek és létesítmények a Shell csepeli üzemében

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z1198-1d-41)



A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő a Petróleum-kikötővel az 1944. április eleji angolszász bombázások után készült április 14-i légi fotón

(MKHL, Fortepan)

A Fanto jelentős károkat szenvedett el, ahogy a Petróleum-kikötő is katasztrófa sújtotta övezett lett. A bombázásban a *Magyar–Belga Ásványolaj Rt.* telepén²²⁶ az iparvágányokat és a kerítést érte kár, a Steaua Magyar Kőolaj Rt.-nél a garázs, a vágányok, a tartályalap tönkrement, és égtek az olajtartályaik. A Vacuum Oil Company Rt. disztribúciós telepén a tartályok, az épületek és a berendezési tárgyak az oda ledobott 120 bombától gyakorlatilag megsemmisültek, 150 tonna olajtermékkel együtt.

A Magyar Olajműveknél a munkáslakóház telitalálatot kapott, a garázs, az irodaépületek tetőzete, a vasúti mérlegház, a szivattyúház, a rakodórampa és az iparvágányok pedig kisebb-nagyobb károkat szenvedtek. A legnagyobb károk a Shell Kőolaj Rt. finomítóját és expedíciós telepét érték. Az amerikaiak által ledobott mintegy 210, egyenként 250–500 kilogrammos rombolóbombából 9 nem robbant fel, de a pusztítás így is nagy volt. Megszűnt a víz-, az áram- és a telefonszolgáltatás. Az elosztótelepen tönkrement a csővezeték-hálózat, leégett a szivattyúház, összedőlt és leégett a vasúti kocsik töltőállomása, az olajlefejtő-épület és az olajhordó raktár, a gázolaj- és petróleumlefejtő, továbbá a petróleumhordóraktár, a benzinlefejtő, a benzinhordó raktár, a különleges termékek előállító helye és raktára, a kádárműhelyek, az autó-tartálykocsi töltőállomás, valamint két hídmérleg, amelyen vasúti és közúti tartálykocsikat mérlegeltek. Továbbá 3000 m³ benzin és kerozin vált füstté. A cég 88 tartályából csak 17-et lehetett helyreállítani. A finomítóban a támadáskor 9 tartály megsérült, valamint jelentős károk érték az üzem egyes részeit. Találatot kapott az agitátorház, a laboratórium, a *Bary-Sol* paraffintalanító berendezés, a kazánház, az olajrafinációs berendezés, a központi és a Bary-Sol szivattyúház, az atmoszférikus és a vákuumdesztillációs berendezés, a csőhálózat, az irodaépület és a garázs, illetve lakhatatlanná vált a finomító melletti tisztí és munkáslakóház.²²⁷

A bombázáskor a kőolaj-finomítóban keletkezett tűz áttérjedt a Vacuum Oil szomszédos elosztótelepére, és az ottani tartályok is tűzbe borultak. A lángokat másnap reggelre a Weiss Manfréd Művek tűzoltóinak segítségével eloltották. A várható helyreállítási időt a támadás után a Shell szakemberei 4–6 hétre, a MOLAJ mérnökei pedig 6 hónapra²²⁸ becsülték.

A bombázás után pár napig „pihenő” volt, majd június 25–26-án éjszaka a RAF 205. bombázócsoportja támadta a budapesti finomítókat. A brit gépek 23:43-kor értek Budapest és az agglomeráció települései fölé. A brit 178. bombázószázad feladata volt a Shell csepeli kőolaj-finomító lerombolása, azonban komolyabb kárt nem okozott a támadás azon kívül, hogy a MOLAJ telepén az épülő iroda- és lakóépület 5 m³-nyi tetőfaanyaga összedőlt.²²⁹ Ezzel szemben a szomszédos Weiss Manfréd Művek 67 bombatalálatot kapott.²³⁰

226 A telepen egy 650 vagon tárolására alkalmas raktár is volt, az 1944-es bombázások során, a tartályoknak és a felépítményeknek a fele megsemmisült. MNL OL Z1202-3cs-47t.
227 MNL OL Z519-31d-215t., HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.
228 MNL OL Z535-6cs-79t.
229 MNL OL Z535-6cs-79t.
230 HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944.06.25.; Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 62–64. o.

Az *Operation Frantic Joe* hadművelet²³¹ keretében végrehajtott számos magyarországi célpontot érintő július 2-i bombázás²³² újból érintette a Szabadkikötőben az olajipari cégeket. A Petróleum-kikötőben a Shell üzemét 10:45–11:30 között bombázták az amerikai nehézbombázók. A támadás a Szabadkikötőben és a Petróleum-kikötőben is jelentős károkat okozott. 50–60 km-ről is lehetett látni a finomító, valamint a tárolótelepek kigyulladt tartályaiból, berendezéseiből gomolygó sűrű, fekete füstfelhőt. A Shell-finomítóra 50 robbanóbombát és foszforos kannát dobtak le, de a korábbi bombázásokban keletkezett bombatölcsek miatt az adatok nem tekinthetőek pontosaknak. A kőolaj-finomítóban a csatorna- és vezetékrendszer (anyag-, víz- és gőzvezeték), valamint öt tartály megsemmisült a bennük tárolt anyagokkal (1 993 tonna nyersolajjal, 420 tonna világító petróleummal, 385 tonna slop olajjal, 356 tonna desztillált kerozinnal, 302 tonna könnyű-, közép- és nehézbenzin-nel, 272 tonna gázolajjal, 37 tonna festett petróleummal és 27 tonna szesszel)²³³ együtt. Továbbá öt vasúti tartálykocsi is tönkrement, és jelentős tűz alakult ki, amit csak július 3-án sikerült eloltani.²³⁴ A MOLAJ csepeli telepére 12–14 bomba hullott. A legjelentősebb kár a hordótöltőt érte, amelynek az egyik sarkában felrobbant egy bomba, ami miatt megsérült az épület alapja, összetört a tetőzeten lévő cserepekből mintegy 100, továbbá a hordótöltő két oldalán felállított tartályok tartóoszlopa és a vasúti rakodórampa betonfala is károsodott. Ezenfelül megsérült a garázs tetőzete, a vasúti mérlegház és a tartálytelep alapozása.²³⁵

Július 14-én érte a következő légitámadás a Nemzeti és Szabadkikötő térségét dél előtt 10:00-kor. A bombázást az 5. *Bombardment Wing* B-17 nehézbombázói hajtották végre, és ismét nagy pusztítást vittek véghez a Shell Kőolaj Rt. csepeli üzemében és expedíciós telepén is, ahová mintegy 60, átlagosan 225–500 kilogrammos bomba esett. Személyi sérülés nem történt, de az anyagi kár jelentős volt.²³⁶

A támadásban a finomítóban telitalálatot kapott a központi szivattyúház, a kazánház egyik kazánja és az olajszivattyúk. Jelentősen sérült a nyersolajlepárló, a kenőolaj-lepárló szivattyúháza és desztillációs kályhája, és teljesen tönkrement a helyreállító műhely. Komoly károk érték a finomító víz- és csatornahálózatát. Az elektromos vezetékrendszer 90%-ban, míg a cég erőműtelepe 50%-ban károsodott. Az előző támadás óta helyreállított ciszternatöltő állomás és *Laval* centrifuga tönkrement. A Foster nagykemencéje 30–50%-os mértékű károsodást szenvedett, a Foster-torony és -hűtő azonban nem sérült. Szerencsére a Bary-Sol annak ellenére sem rongálódott meg, hogy bomba robbant a sarkánál.²³⁷

231 1944. február 2-án a Kremlben találkozott Sztálin és Averell Harrimann amerikai nagykövet, hogy az ingabombázásokról egyeztessenek. Az amerikaiak gondolja az volt, hogy a Nagy-Britanniából és Dél-Olaszországból felszálló repülőgépeik csak a peremterületeket bombázzák, mivel a távolabb lévő célpontok támadása veszélyes, ezért kérték szovjet reptereket a gépeik fogadására (az amerikaiak vállalták, hogy a hadművelethez mindent biztosítanak). E tervhez Sztálin végül hozzájárult, és olyan repülőtereket ajánlott fel, amelyek alkalmasak voltak 150–200 repülőgépfogadására. Berezskov, 1982. 75–77. o.
232 A bombázással kapcsolatos érdekesség, hogy ettől a támadástól kezdve a Shell Kőolaj Rt. dolgozói is használhatták a Nemzeti és Szabadkikötő gabonátárház alatti óvóhelyét. A háború alatt a 14 emeletes tárház több telitalálatot kapott, de a bombák már a 10–11 emeleteken felrobbantak, így az óvóhelyen tartózkodók biztonságban voltak. Adámy–Németh, 1968. 324. o.
233 MNL OL Z519-31d-215t.
234 MNL OL Z519-31d-215t.
235 Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 31–38. o., MNL OL Z519-32d-217t.
236 MNL OL Z519-31d-215t.
237 MNL OL Z519-31d-215t.



Füstfelhőben a Shell-finomítója és a Szabadkikötő az 1944. június 14-i bombázás közben

(National Archives and Record Administration, fold3.com)



Amerikai légi fotó a Petróleum-kikötő 1944. június 14-i bombázásáról

(National Archives and Record Administration, fold3.com)



A Shell Kőolaj Rt. finomítójának lebombázott tartályparkja

(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Az amerikai 15. légi hadsereg egyik alakulata bevetés előtti eligazításon Foggiában

(National Archives and Record Administration, Fortepan)



Az 1944. július 2-i amerikai bombázás az egyik repülőgépből

(National Archives and Record Administration, fold 3.com)



A lerombolt Shell-finomító egy része, a háttérben a Nemzeti és Szabadkikötővel, 1944

(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Budapest július 2-i bombázása után elvonuló Liberatorok, a háttérben a füstfelhőben látható Csepel és a Szabadkikötő

(National Archives and Record Administration, fold3.com)



Egy amerikai B-24 Liberator típusú nehézbombázó alatta a Csepelt is beborító füstfelhővel 1944. július 2-án

(National Archives and Record Administration, fold3.com)

A finomítóban számos kisebb és nagyobb tartály károsodott, ami miatt elégett, illetve elfolyt több ezer tonna olajtermék.²³⁸ A kikötőben a Magyar–Belga Ásvány-olaj Rt. telepének tárolótartályai is égtek.²³⁹ Az épületek között egy korábban már megrongálódott lakóház újabb találatot kapott, és a cég konyhája is jelentős károkat szenvedett el. Míg a félig kész, 20 személyes óvóhely két végébe bomba csapódott be, ugyanakkor a sziklabunker kiállta a találatokat.²⁴⁰

A Szabadkikötőt és a Petróleum-kikötőt is érintő következő bombázásra 1944. július 27-én került sor, amikor a támadás célpontja a Weiss Manfred Acél- és Fémművek volt, de ennek a légicsapásnak folyományaként újabb, elég erős bombázás érte a csepeli kikötőt is. A bevetésben 366 amerikai nehézbombázó vett részt, de a vezérkar-főnökség tájékoztatója szerint 800 repülőgép támadta a fővárost.²⁴¹ Budapesten 9:24-kor rendelték el a légiriadót, és már 9:30-kor elkezdődött a támadás, amelynek Dél-Pest (a Soroksári út környéke) és a csepeli ipartelepek voltak a gócpontjai.

A támadásban találatok érték a Nemzeti és Szabadkikötő teljes területét, beleértve a Petróleum-kikötőt is, ahol a Magyar Olajművek Rt. főelosztó telepét, a Vacuum Oil Company Rt. telepét és a Shell Kőolaj Rt. finomítóját érte újabb bombázás. E cégek közül a Shellen kívül csak a MOLAJ tároló telepe szenvedett kisebb károkat. Ott is csak az irodaépület építéséhez beszerzett faanyag, az állványfa és a zsaluzóanyag semmisült meg.²⁴²

A Shell kárjelentéséből tudjuk, hogy a cég területén 9:35–10:15-ig²⁴³ tartott a bombázás, és szerencsére nem sérült meg senki. A viszonylag elenyésző mennyiségű (7, egyenként 700–800 kg-os) rombolóbomba mellett mintegy 2000 gyújtóbomba esett a finomítóra és az expedíciós telepre. Ennek hatására a tartályoknál tűz keletkezett és elégett, illetve elfolyt kb. 70 tonna olajtermék.²⁴⁴ A gyújtóbombák miatt több kisebb tűz keletkezett a kőolaj-finomítóban és kigyulladt a gépház tetőzete, egy farakás, egy szénarakás, egy deszkabarakk és az egyik lakóépület is. A szivattyúházban és a tankudvaron lévő vezetékrendszer, valamint egy tartálykocsi is leégett a tűz következtében, de a kocsiban tárolt 3 000 liter benzint sikerült megmenteni.²⁴⁵ A tűz mellett²⁴⁶ a rombolóbombák és a légnyomás tönkre tette a letöltő állomás, illetve a nyersolaj-desztilláció felé vezető olajvezeték-rendszert és a cég két, 40 m³-es tartályát.²⁴⁷ A Shell gyárában keletkezett tüzeket egy óra leforgása alatt eloltották, és mintegy 150 fel nem robbant gyújtóbombát adtak át a Honvédségnek a támadást követően. Bár újabb károk érték a csepeli finomítót, de ez nem hátráltatta a nyersolaj-desztilláció helyreállításának augusztus 15-re tervezet befejezését.²⁴⁸ A Szabadkikötőben jóval kisebb károk voltak, ott egy lakóház rongálódott meg súlyosan, továbbá egy vagon tűzifa és két henger rotációs papír égett el.²⁴⁹

238 MNL OL Z519-31d-215t.

239 HL KSzV 3. d. Kszv. Hdm. 1944.VII.15.; Hjt. 1944.VII.14. 3194. o.

240 MNL OL Z519-31d-215t.

241 HL Vkf1. B/255. d. 277/3062 1944.07.27.

242 MNL OL Z535-6cs-79t.

243 A Nemzeti és Szabadkikötő kárjelentése szerint 9:32-től 9:58-ig tartott a bombázás ténylegesen, de az egész esemény időtartalmát 9:24 és 10:45 közé tették. MNL OL Z863-10cs-53/1t.

244 MNL OL Z519-31d-215t.

245 MNL OL Z519-31d-215t.

246 Érdekesség, hogy a tűz eloltásában segédkező Weiss Manfred Acél- és Fémművek Rt. utólag október folyamán kiszámlázta a Shellnek a költségeit. MNL OL Z519-31d-215t.

247 HL Vkf1.B/255 d. 277/3062 Tájékoztató 1944. 07. 27.; valamint MNL OL Z519-31d-215t.

248 MNL OL Z519-31d-215t.

249 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

A nyár folyamán már több támadás nem érte a kikötőt, de a keleti hadszíntéren a szovjetek előretörése miatt Románia 1944. augusztus 23-án átállt a szövetségesek oldalára. Emiatt a német *Dél Hadseregcsoport* kelet-romániai arcvonala összeomlott, és rövidesen a 2. *Ukrán Front* egységei az Úz folyó és a Csobányos patak völgyében átlépték a magyar határt. A szovjet támadás miatt menekültek tömegei indultak nyugat felé Észak-Erdély megyéiből, míg a magyar és német hadvezetés, az ország jobb védhetősége és a román átállás okozta károk enyhítése miatt elhátározta Dél-Erdély elfoglalását. A Dél Hadseregcsoport és a 2. magyar hadsereg szeptemberi támadása gyorsan véget ért a szovjet alakulatok dél-erdélyi betörése miatt. Ezután megkezdődött a szovjet és a hozzájuk csatlakozó román csapatok benyomulása Magyarország belseje felé.²⁵⁰

Ebben az egyre nehezebb időszakban, 1944. szeptember 17-én érte az utolsó angol-szász légitámadás a Nemzeti és Szabadkikötőt. A támadás elsődleges célpontja a kikötőben ekkor is a Shell kőolaj-finomítója volt, amelyet a bombázásban részt vevő 424 amerikai nehézbombázó délelőtt 10:05 és 13:53 közötti támadott, a Szabadkikötő kárjelentése szerint.²⁵¹

A Szabadkikötőbeli célpontot az 55. Bombardment Wing négy bombázócsoportja támadta 11:52-től.²⁵² Az amerikai források szerint ledobott 1 100 tonna bombából²⁵³ magyar adatok alapján 130, egyenként 500–800 kilós bomba esett a Petróleum-kikötő és a vámmentes kikötői medence közötti területre.²⁵⁴

A *Trumble*, vagyis a nyersolaj-desztilláció két bombatalálatot kapott. A bombázás az üzemben az alábbi károkat okozta: a Trumble-szivattyúháza teljesen romba dőlt, a Bary-Sol épületét le kellett bontani, mert használhatatlanná vált, viszont a Bary-Sol desztillációt helyreállíthatónak ítélték meg a benne keletkezett tűz ellenére. A központi szivattyúház és az agitátorház teljesen, a kazánház 80%-ban, a zsírgyár, a dunai szivattyúház, az élelemtár és a konyha félig, az egyik lakóház pedig 33%-ban károsodott, de az irodaházban csak az ablakok és az ajtók törtek be. Az üzem vezetékek és kábelhálózata újból megsérült, a csatornarendszer 7 helyen kapott találatot, az anyagvezetékek, a hajótöltő, a tankautó-lefejtő és a Steaua felé vezető új vezetékek megsérültek.

Ez alkalommal a Nemzeti és Szabakikötőt is jelentős károk érték. A III., IV., V., VII., B. VII. raktárak, a munkásszárad laktanyája, az istálló és raktárhelyisége súlyos károkat szenvedett. Károsodott a nyíltrakodó darupályája, a partfal, és megsemmisült a tűzben a B. III. számú raktár. Ezek mellett komoly pusztítás érte a kikötőben levő vasúti vágányokat és az elektromos rendszert is. A bombázás okozta károk miatt 80%-al csökkent a forgalom. A bombázáskor 1 hétre becsülték a cég szakemberei az ideiglenes helyreállításhoz szükséges időt.²⁵⁵

250 HL Vkf1. B/255. d. 277/3066 Tájékoztató 1944. 08. 26., Szabó–Számvéber, 2003. 105. o., Veress D., 2002. 31., 33. o., Davis, 2006. 325. o.

251 MNL OL Z863-10cs-53/1t., AFHRA File No. 670 331 15th AF *Tactical Mission Report*, 17 Sep 1944. 18. o.

252 AFHRA File No. 670 331 15th AF *Tactical Mission Report*, 17 Sep 1944. 19. o.

253 Háború utáni adatok alapján a Magyar Petróleumipar területére 122,85 tonna, míg a Shell területére 108,29 tonna bomba hullott. Oil as a factor... 1946. 177. o., AFHRA File No. 670 331 15th AF *Tactical Mission Report*, 17 Sep 1944. 1. o.

254 A Szabadkikötő kárjelentése szerint 180–200 db. MNL OL Z863-10cs-53/1t., MNL OL Z519-32d-218t.

255 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

1944. szeptember
17-én érte az
utolsó angolszász
légitámadás
a Nemzeti és
Szabadkikötőt.



Tűzoltás a Shell-finomítóban 1944. július 3-án
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Tűzoltás a csepeli finomítóban 1944. július 3-án az előző napi bombázást követően
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



A Shell expedíciós telepének a romjai az 1944. július 14-i bombázás után
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



A Shell-finomító főbejárata, a háttérben a gabonátárházzal az 1944. július 14-i bombázás után
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Egy Budapest felett a július 14-i légitámadás során találatot kapott B-17 Flying Fortress zuhanás közben
(National Archives and Record Administration, fold3.com)



Az 1944. július 14-i légitámadásban találatot kapott töltővágányok vasúti tartálykocsikkal
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Az újjáépített Trumble tankudvar 1944. augusztus 18-án
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Árurakodás valamikor 1944 folyamán a Shell csepeli üzemében
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Bombák csapodnak a Shell Kőolaj Rt. finomítójába 1944. július 14-én
(National Archives and Record Administration, fold3.com)



A Shell épülő óvóhelye, a háttérben a gabonátárház 1944-ben
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Az 1944. szeptember 17-i bombázás után az egyik tartály melyet megmentett a szilánkvédőfal
(Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



A nyíltrakadó háborús sérülései (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.3.)



A Shell-finomító víztornya, a háttérben a petróleummedencével és a lebombázott üzemekkel, 1944 (Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Az 1944 nyarán lebombázott V. raktár a csepeli Szabadkikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.8.)



A Szövetséges repülőgépekből ledobott Légi Híradó című lap tudósítása a bombázásokról (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z519-32d-217f)



A csepeli kikötő egyik raktárának háborús sérülései (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.4.)



Egy 1944-ben lebombázott partfal a B raktár előtti részen (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.10.)



Amerikai légi fotó a Petróleum-kikötő 1944. szeptember 17-i bombázásáról (National Archives and Record Administration, fold3.com)



A konyha az 1944. szeptember 17-i bombázás után a Szabadkikötő területén, a háttérben egy híddaruval (Fotó: Kammerer Ferenc, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



Az angolszász nehézbombázók által 1944 nyarán lebombázott IV. raktár a csepeli Szabadkikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.9.)

A szeptember 17-i légitámadással véget értek a kikötő elleni bombázások, amelyek miatt az áruk egy részét biztonságosabb helyre kellett menekíteni.

A szeptember 17-i légitámadással véget értek a kikötő elleni bombázások, amelyek miatt az 1944-es év során a csepeli telephelyről az áruk egy részét biztonságosabb helyre kellett menekíteni. Erre a célra a Nagybátony–Újlaki téglagyár péterhegyi telepén 4 nyílt téglaszárító színt vettek igénybe, viszont komoly gondot okozott, hogy a terület nem volt bekerítve, amely megkönnyítette az előforduló lopásokat, amit a kikötő őrszemélyzete sem tudott megakadályozni. Probléma volt az is, hogy a téglagyár nem üzemelő égető kemencéiben – többek között – körözött bűnözők is menedéket találtak.²⁵⁶

A Petróleum-kikötőben üzemelő Shell-finomítót is érintette a hazai kőolaj-finomítók decentralizációja. A társaság, figyelembe véve a dunántúli olajtávvezeték nyomvonalát,

a Fejér vármegyei Vértesacsán egy 400 tonna/nap, a Pest vármegyei Sósúton pedig egy 800 tonna/nap maximális kapacitású ún. „kisfinomítót” tervezett létrehozni a csepeli gyár még hasznosítható részeiből, de a terv a hadiesemények miatt már nem valósult meg. A csepeli finomító laborjából több berendezést is Csobánkára vittek.²⁵⁷

A katonai helyzet egyre nehezebb lett, a németeknek és hazai szövetségeseiknek számolni kellett a magyar főváros közelgő ostromával. Az október elejére kialakult Makó–Nagyvárad arcvonalat a német–magyar csapatok nem tudták tartani, és az október 9–20. között zajló debreceni páncéloscsata után már szovjet ellenőrzés alatt állt az ország Tiszától keletre fekvő része és a Duna–Tisza közének déli régiója. Ebben a helyzetben a kormányzó megpróbálta kivezetni az országot a háborúból, de a sikertelen október 15-i kiugrási kísérlet után egy nappal Horthyt lemondatták, majd a nyilasok vezetője, *Szálasi Ferenc* kezébe került a hatalom: a háború tovább folytatódott.

Október 15-e krónikájához tartozik, hogy a Szabadkikötő belvárosi irodájából rabolta el az *Otto Skorzeny* vezette SS-különítmény *ifj. Horthy Miklóst*, a kormányzó kisebbik fiát és Bornemissza Félixet a kikötő igazgatóját is. Mindketten a mauthauseni koncentrációs táborba kerültek, ahonnan Bornemissza Félix²⁵⁸ 1945 áprilisában szabadult ki.

Winston Churchill brit miniszterelnök október 8–18-i moszkvai látogatását követően *Joszif V. Sztálin* október 28-án – az erőviszonyokat tévesen felmérve – parancsot adott *Rogyion Malinovszkij* marsallnak, a 2. Ukrán Front parancsnokának Budapest „menetből való” elfoglalására. Ez azonban nem sikerülhetett a szovjet csapatoknak, amit idővel a szovjet politikai vezetés is belátott.

256 MNL OL Z863-10cs-53/1t.

257 MNL OL Z520-3d-34t.; MNL OL Z520-3d-35t., MOGIM Arch. GyZ 44. d. 1. t.

258 Bornemissza Félix azt követően, hogy kiszabadult Mauthausenből, Ausztriában élő nagynénjének köszönhetően a linzi kórházban gyógyult fel a koncentrációs táborban bekövetkezett egészségkárosodásából. 1945 őszén hazatért Magyarországra, ahol felesége időközben elhunyt és 7 éves kisfiát szomszédjai vették pártfogásukba. Az új világban korábbi érdemeit nem vették figyelembe – pedig a háború alatt zsidó emberek tömeges mentésében is részt vett – és rövidesen megtapasztalhatta az ÁVO vendégszeretetét is, amikor hat hétig fogságban tartották az Andrássy út 60-ban, ahol válogatott kínzásokat kellett elszenvednie. Szabadulása után kórházi kezelésekre szorult, majd 1951-ben kitelepítették Budapestről, ahová csak 1953-ban térhetett vissza. Hosszas betegség után 1969-ben hunyt el. Márton, 1995. 83. o.

A Nemzeti és Szabadkikötőt is egyre jobban fenyegető veszélyt jelezte az is, hogy november 6-a óta a szovjetek több alkalommal is megkísérelték az átkelést a Soroksári-Dunán a Csepel-szigetre, de sokáig sikeresen verték vissza támadásaikat a magyar 1. huszárhadosztály alakulatai. Végül a szovjet 23. lövészhadtest november 21-én Taksony és Dömsöd között átkelt a Csepel-szigetre, és rögtön támadást indítottak Szigetcsép, Ráckeve, Majosháza és Dömsöd térségében. A teljesen kimerült magyar alakulatokat a szovjetek észak felé szorították vissza, és közben elfoglalták Szigetszentmiklóst. A magyar csapatok rövidesen erősítést kaptak, így november 24-én Csepeltől délre, Lakihegy és Királyerdő között sikerült megállítani az oroszokat. November végén újabb német–magyar csapatmozgások voltak a szigeten, ám december 4-én elrendelték Csepel kiürítését. E lépés ellen 5 000 csepeli tiltakozott a Szent Imre téren. Mivel a tömeget nem tudták felosztatni, a kiürítés meghiúsult. Ebben a hadi helyzetben a csepeli Szabadkikötő működése is egyre nehezebbé vált. 1944. december 6-án és 25-én elrendelték a Shell-finomító ún. bénítását,²⁵⁹ majd a németek karácsony táján a Magyar–Belga Ásványolaj Rt. telepéről egy Schmidt nevű SS-tiszt vezetésével több tartályt (kb. 15 db-ot) elvittek.²⁶⁰

Az év végén újból megerősítették a Csepel-szigeti védelmi vonalat, amiben annak is szerepe volt, hogy a szigetcsúcson levő sportrepülőteret szükségreptérként használták a védők, akiknek a sorsa megpecsételődött, amikor a szovjet erők december 26-án bekerítették Budapestet. Másnap egy kisebb szovjet deszant alakulat Budafok felől a Weiss Manfréd Vas- és Fémművek magasságában megpróbált átkelni Csepelre, de a vasműben állomásozó 204. honi légvédelmi tüzérosztály egységei ezt megakadályozták.²⁶¹

A németek, látva helyzetük tarthatatlanságát, 1944. december 31-én és 1945. január 2-án a Shell-finomító és az olajtelepek megmaradt, használható részeit aláaknázták és felrobbantották, míg a Nemzeti és Szabadkikötő területén a darukat tették tönkre.²⁶² A német és magyar csapatok helyzete január első napjaiban tovább romlott, amikor január 6-án a szovjetek elfoglalták a Gubacsi-hidat Pesten, és elkezdték lőni a csepeli szükségrepülőteret, amelyet egy nap alatt tönkre is tettek. A szovjetek ezekben a napokban a pesti oldalról megközelítették a Kvassay Jenő-hidat, ami azzal a veszéllyel fenyegetett, hogy bekerítik a Csepelen levő német–magyar alakulatokat, ezért 1945. január 9-én a németek kivonták csapataikat Csepelről, míg a hátra maradt kisebb magyar őrség a délelőtt során megadta magát, és az egész Csepel-sziget szovjet megszállás alá került. A szovjetek által elfoglalt szigeten rövidesen kezdetét vette az újjáépítés.²⁶³

1945. január 9-én a németek kivonták csapataikat, míg a hátra maradt kisebb magyar őrség megadta magát, és a Csepel-sziget szovjet megszállás alá került.

259 Az Iparügyi Minisztériumon keresztül Lindner őrnagy – a német Déli Hadseregcsoporthoz (Heeresgruppe Süd) műszaki parancsnoka – felszólította a Shell Kőolaj Rt.-t, hogy dolgozzanak ki egy olyan bénítási tervet, amelyet adott esetben 24 órán belül alkalmazni lehet. A célja az volt, hogy a finomítóból elszállítandó anyagok hiányában 6 hónapon keresztül ne lehessen újból üzembe helyezni a gyárat. Linder megígérte, hogy amennyiben a bénítási tervet véghezviszik akkor egy esetlegesen bekövetkező kivonulás esetén a Wehrmacht se robbantással, se más erőszakos cselekedettel nem tesz kárt a gyárban. MOGIM Arch. AI 8. d. 33. t.

260 A háború után megpróbálták felderíteni az eltűnt tartályok sorsát, és egy *Mezei* nevű MOLAJ-alkalmazott 1946. augusztus 22-i vallomásaiban úgy nyilatkozott, hogy nemcsak a németek, hanem a szovjetek is vittek el tartályokat hajókon ismeretlen úti céllal déli irányba. MNL OL Z1202-3cs-26t.

261 Ungváry, 2009. 108. o.

262 MNL OL Z1202-3cs-26t., MOGIM Ad. 1777-2012., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.

263 Ungváry, 2009. 128-129. o.

5.



A KIKÖTŐ ÚJJÁÉPÍTÉSE ÉS MŰKÖDÉSE AZ 1950-ES ÉVEK MÁSODIK FELÉIG

A második világháború befejeződésével új korszak vette kezdetét Magyarország történetében. Az ország lehetőségeit nagyban meghatározta a második világháborúban elszenvedett katonai vereség és a szovjet megszállás. Az 1945. január 9-én elfoglalt Nemzeti és Szabadkikötőbe szovjet katonai parancsnokságok költöztek be. Amikor a szovjet katonai közigazgatástól a polgári lakosság ügyeinek intézését a Nemzeti Bizottság vette át, akkor a kikötő a szovjetek hadizsákmánygyűjtő területe lett, ahol a katonai ügyek intézésére *Rugyenko* őrnagy parancsnoksága alatt egy hivatalt állítottak fel.²⁶⁴

A harcok befejeződését követően az első és legfontosabb feladat a károk felmérése és felszámolása volt. A Magyar Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalatot – 1938-as áron – 9 296 850 pengő kár érte. Ebben nemcsak a csepei, hanem a komáromi és újvidéki kikötők elvesztéséből fakadó veszteségek is benne foglaltattak. 2 387 000 pengőt tettek ki a légitámadások és a robbantások által okozott pusztítások a kikötői felszerelésekben. A támadások során a darukat, a vasúthálózatot, a gabonátárház gépi berendezéseit, a kikötői villany-, telefon- és vízvezeték-hálózatot, teherszállító eszközöket (kocsik, lovak, mozdony stb.) érték károsodások. Az épületekben és építményekben a bombázások illetve robbantások 2 720 000 pengős anyagi kárt okoztak. Megsérült, illetve elpusztult szinte a teljes kikötői infrastruktúra. Sérülések érték az I., II., III., IV., V., VI., VII., U.I., U.II., U.III., U.IV., U.V., B.VII., B.3., B.5., B.6., F.1., F.2., F.4., F.6. jelű raktárakat, a gabona- és gyapjútárházakat, a magtisztító épületet, a Schenker, az Apis, és a Parisi cégek raktárait, az 1. és 2. számú matrózszállót, a munkásétkezdét és munkáslaktanyát, a munkásmelegedőt, a kazánházat, a tranzistorházat, a hordómosó üzemet, a függőleges és rézsús partfalakat, az útburkolatokat és kerítéseket. Ezen felül számos dolgot elhurcoltak, többek közt a Flórián tűzoltó- és mentőhajót és még számos közlekedési eszközt és egyéb tárgyat/berendezéseket is.²⁶⁵

1945-ben létrejött a kikötő Üzemi Bizottsága és az Újjáépítési Bizottság, amelyek irányításával kezdetét vette a háborús károk helyreállítása. Eleinte csak a közelben lakó dolgozók vettek részt a helyreállításban, elsősorban a felrobbantott Kvassay-híd ideiglenes faszerkezettel való járhatóvá tételében. A munkálatokat *Kardon János* ideiglenesen megbízott telepvezető és *Kovácsnay* műszaki vezető irányította.

Az 1945. január 9-én
elfoglalt Nemzeti
és Szabadkikötőbe
szovjet katonai
parancsnokságok
költöztek be.

²⁶⁴ Márton, 1995. 85. o.

²⁶⁵ MNL OL XXIX-H-2-a 3. d. 22. t.

1945 áprilisára kijavításra került két portáldaru és két híddaru, ősztől pedig a gabonatárház már fogadta a fővárosnak szánt gabonát. Májustól új igazgatót neveztek ki a Nemzeti és Szabadkikötő irányítására *Sármány Dénes*, a csepeli építési és tüzelőanyag-telep adminisztratív vezetőjének személyében. A csepeli komplexum legfontosabb feladata 1945-ben a szovjet hadifelszerelések és hadizsákmányok, későbbiekben pedig a jóvátételi áruk raktározásának megoldása volt.²⁶⁶

A Petróleum-kikötőben működő olajipari cégek közül a Shell Kőolaj Rt. finomítójában az 1945. január 9-i szovjet megszállást követően azonnal hozzáláttak a romok eltakarításához, és a bitumenmelegítő kazánok felhasználásával fáradtolaj-regenerálót létesítettek, a terméket a szovjet haderő használta fel. E kőolaj-finomító

volt az első, amelyik petróleumot árult a háborút követően a fővárosban. 1945 áprilisában az atmoszférikus desztilláció is megkezdte működését, míg 1945. szeptember 15-től a vákuumtorony, a paraffingyár, az olajfinomító, a bitumenüzem és a zsírgyár is munkába állt, köszönhetően az alapanyag-ellátás normalizálódásának.²⁶⁷

A Nemzeti és Szabadkikötőben 1945 őszén 450 munkás dolgozott, de az újjáépítés és az üzemi raktározás feladatai miatt megnőtt a munkaerőigény. Ennek kielégítésére a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 250-250 pest-erzsébeti és csepeli közmunkást kért az újjáépítési minisztertől, de a felhívásra csak 40 fő jelentkezett. Ezt követően november 28-tól kezdődően, napi 130–200 internált dolgozott a kikötőben, egészen 1946 februárjáig.²⁶⁸

A világháború utáni hónapok kikötői valósága komoly nehézségeket okozott Budapesten – különösen a rakpartokon –, ugyanis megszorodtak a kikötői lopások. Az MFTR panaszt tett, és ahogyan azt a cég elöljárói megfogalmazták: „*A lopások felderítése tárgyában házi vizsgálatot folytattunk le és annak eredményeként az volt megállapítható, hogy a sorozatos lopások elkövetésével a közelben tartózkodó orosz légvédelmi tüzérsztag*²⁶⁹ *tagjai alaposan gyanúsíthatók. A tüzérsztagnál is puhatólztunk, ahol egyes katonák nem is vették tagadásba a lopások elkövetését, sőt, nyilatkozatukból az volt megállapítható, miszerint ez részükre megengedett cselekmény, tehát bűntettet nem is követtek el.*”²⁷⁰

Az MFTR a helyzet megoldásához a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium, a Budapesti Rendőr-főkapitányság és a révkapitányság közbenjárását kérte a szovjet városparancsnokságnál, mivel a közbiztonsági helyzet a kikötők működését veszélyeztette.²⁷¹

.....
266 Márton, 1995. 85–87. o.

267 Adámy–Németh, 1968. 325. o.

268 1946 tavaszán a gépészeti berendezésekben keletkezett károk miatt a műhelyszemélyzet létszámát 31 fővel kellett emelni. MNL OL XXIX-H-128 119. d. 2. t., Márton, 1995. 87. o.

269 A szovjet légvédelmi tüzérek egy református templom mellett állomásoztak. A forrás, pontosabban nem határozza meg melyik templom ez, talán a Kálvin téri lehetett. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 517. d. 126. t.

270 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 517. d. 126. t.

271 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 517. d. 126. t.

Magyarország gazdasági helyzete a második világháborút követő hiperinfláció²⁷² miatt rendkívül nehéz volt. Ez természetesen érintette a Szabadkikötőt is, emiatt létrehozták a korábbi Jóléti Alap mintájára a *Nemzeti Szabadkikötő Dolgozói Önsegélyező Egyesületet*, hogy a munkavállalók ellátási helyzetén javítsanak. Az élelmi-szer-ellátásban a kikötői gazdaság állatai és terményei, illetve a szovjet katonai parancsnokságtól időnként kapott élelmiszerek is sokat segítettek. A forint 1946-os bevezetése aztán stabilizálta az ország pénzügyi–gazdasági helyzetét.²⁷³

A nehéz gazdasági helyzet nemcsak a Szabadkikötőt, hanem a Petróleum-kikötőben működő cégeket is érintette. A világháború után állandó fizetési zavarokkal küszködő Shell Kőolaj Rt. csepeli finomítójában a problémák dacára több szociális és jóléti fejlesztés is történt 1945–46-ban, a helyreállítási munkák mellett. Ezek közül ki kell emelni az új modern fürdő és a kultúrház felépítését.²⁷⁴

A Nemzeti és Szabadkikötő jövője szempontjából fontos volt a *Magyar Általános Hitelbank* érdeklődése a kikötő bérbevétele tárgyában. A korszak nagybankja hajlandó lett volna a csepeli komplexum bővítését és korszerűsítését is felvállalni, de az üzemeltető állami társaság igazgatója a hitelintézet ajánlatát elutasította.²⁷⁵

A csepeli kikötő életében nagyon fontos esemény volt, amikor 1946 elején a szovjet katonai parancsnokság az általuk addig igénybe vett raktárak többségét visszaadta az igazgatóságnak. A nagyarányú helyreállítási munkák a Gazdasági Főtanács²⁷⁶ 1946. április 30-án adott 355 millió pengős hitelességgel indultak meg, majd a vállalat 1946 májusában előbb 10 milliárd adópengőhitelt, majd még ebben a hónapban – darubeszerzésre – 600 millió adópengő póthitelt kapott a kormánytól. Az összegek nagyságából is látszik, hogy a korábban is emlegetett infláció milyen mértékű volt.²⁷⁷

A Nemzeti és Szabadkikötő életében 1946. augusztus 1. kiemelt jelentőségű dátum. E napon adta át hivatalosan is *A. N. Trainin* szovjet ellentengernagy a kikötőt a magyar államnak, aminek a képviselői már 1946-ban tárgyalásokat kezdtek

.....
272 1945 után Magyarországot a világtörténelem addigi legnagyobb mértékű pénzromlása sújtotta. Ennek több oka is volt, egyrészt pénzügyi másrészt politikai jellegű okok. A két világháború közötti időszakban jelentős mennyiségű külföldi kölcsönt vettek fel a magyar kormányok, s ezek visszafizetési kötelezettsége 1945 után nehézségeket okozott. Az állam belföldi eladósodottsága is megnőtt az 1930-as években. Ezek mellett a költségvetést a második világháború előtti és alatti fegyverkezési és katonai-háborús kiadások is terhelték. Komoly gondot okozott, hogy a Németországba exportált áruk ellenértékét a németek nem fizették meg, ami így a kincstárat terhelte pénzügyileg, ahogy a jóvátételi kiadásokat és a szovjet megszálló csapatok ellátását is a magyar állam fizette. E pénzügyi–gazdasági nehézségekhez adódott, hogy már a háború során, de főleg 1945–1946-ban jelentős mennyiségű fedezetlen papírpénzt bocsátottak ki. Nem javított a helyzeten a szovjetek szükségpénz-kibocsátási gyakorlata sem. Mindezen okok együttesen vezettek el a magyarországi hiperinflációhoz, ami a forint 1946. augusztus 1-jei bevezetésével szűnt meg. Az új pénz fedezetét a németek által az aranyvonattal elrabolt jegybanki nemesfémmennyiség nagy részének visszaszerzése biztosította. Kaposi, 2002. 327–328. o.

273 Márton, 1995. 87. o.

274 Adámy–Németh, 1968. 330. o.

275 Márton, 1995. 87. o.

276 A második világháborút követően az ország válságos gazdasági helyzetében hozták létre 1945. november 24-én a 12 090/1945. ME sz. rendelettel a *Gazdasági Főtanácsot*. Az élén a miniszterelnök állt, míg tagjai koalíciós paritásos alapon az iparügyi és közlekedésügyi, míg 1946-tól a pénzügy és közellátásügyi miniszterek voltak. Az önálló rendeletalkotási joggal felruházott szervezet operatív irányító szerve a titkárság volt, az élén a kormány által kinevezett főtitkárral, amely posztot *Vas Zoltán* töltött be. A magyar gazdaság általános irányítása 1949-ig a Gazdasági Főtanács hatáskörében összpontosult. Ekkor a 4083/1949. számú kormányrendelet június 3-án megszüntette, és hatásköreit az *Országos Tervhivatal* és a *Népgazdasági Tanács* között osztotta fel. MNL FF-Gyep, 1999. 513–514. o.

277 A csepeli Szabadkikötő 1945-ben kapott már egy 110 millió pengős hitelt a kormánytól. Márton, 1995. 88. o., Szűcs, 2003. 713., 739–740. o.



Daruavatás 1945. október 1-én a csepeli kikötőben (MTI Fotóarchívum)



Újjáépítési munkálatok folynak a Shell Kőolaj Rt. csepeli finomítójának bombázásban megrongálódott tartályainál, 1947 (Fotó: Bass Tibor, BTM Kiscelli Múzeuma F.78.7402.1.)



Megkezdődött a munka a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.5.)



A Shell csepeli finomítója a háború után, 1947 (Fotó: Bass Tibor, BTM Kiscelli Múzeuma F.78.7402.2.)



Megindult az áruszállítás a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.6.)



Újra állnak a daruk a csepeli kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.8.)

a MESZHART Magyar–Szovjet Hajózási Rt.-vel²⁷⁸ a komplexum bérbeadásáról. Ebből is látszik, hogy a Magyar Általános Hitelbanknak semmilyen esélye sem lehetett a bérbevételre. A szerződés szerint a MESZHART 30 évre szerzett bérleti jogot. Az egyezség alapján a magyar államot illette a bevételek 65%-a, de ezért hazánkknak kellett biztosítania az infrastruktúra és a gépi berendezések működőképességét.²⁷⁹ Ennek érdekében felállították a *Kikötői Műszaki Felügyelőséget*.²⁸⁰

A kikötő bérbeadásával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy *Nagy Ferenc* miniszterelnök kormányának több tagja is fenntartásának adott hangot az ügylettel kapcsolatban, még a minisztertanács 1946. március 29-i ülésén. A miniszterek közül a kiskazda *Báranyos Károly* közellátásügyi miniszter és *Tombor Jenő* honvédelmi miniszter fogalmazták meg aggályaikat a szabadkikötő bérbeadásával kapcsolatban, a kormány végül a kommunista *Gerő Ernő* közlekedési miniszter által is preferált támogatást megadta a kikötővel kapcsolatos magyar–szovjet tervekhez.²⁸¹

A háború utáni magyarországi politikai átalakulást eklatánsan példázza a 8 660/1946. M.E. számú kormányrendelet, amelynek értelmében a B-listázás²⁸² megkezdődött a kikötőben is, és ez alapján öt főt el is bocsátottak.²⁸³

A forgalom tekintetében a jótételi szállítások mennyisége jelentős volt. Az országba ebben az időszakban cukrot, üveget, fát, gyapotot, sót, higanyt, nikkelt, rezet, vasat, mangánércet, faszenet és vasércet hoztak be Csehszlovákiából, Romániából és a Szovjetunióból a kikötőn keresztül. Továbbá az UNRRA (*United Nations Relief and Rehabilitation Administration, ENSZ Segélyezési és Rehabilitációs Hivatala*) szállítmányaként amerikai tehergépkocsik és vöröskeresztes küldemények is érkeztek Csepelre. Hazánkknak a kikötőn átmenő kiviteli forgalmában bauxit, olaj- és kőolajtermékek, vas- és acélárúk és élelmiszerek jelentek meg, míg a belföldi forgalomban Budapest ellátásával kapcsolatos áruk szerepeltek.²⁸⁴

A kikötő igazgatója, Sármány Dénes egy 1947-es cikkében úgy vélte, hogy a csepeli Szabadkikötő fekvésénél fogva kitűnően alkalmas arra, hogy a kibontakozóban lévő nemzetközi forgalomba intenzíven bekapcsolódhasson, és így a magyar kincstár és a hazai gazdaság részesülhet majd a tranzitforgalom hasznából. A szerző úgy vélte, hogy a múltban különböző okok miatt, mint pl. egy ideig a Szabadkikötő hiánya, majd annak létesítése után bizonyos korlátozások, a MÁV magas díjszabása, a tengeri szabadkikötők nyújtotta kedvezmények, valamint a dunai tranzitforgalom idegen hajók által történő szállítása végett a nemzetközi áruforgalom elkerülte Magyarországot. Sármány úgy vélte, hogy a csepeli Szabadkikötő jelentősége abból

278 A szovjetek már a MESZHART alapítását megelőző magyar–szovjet tárgyalásokon szerették volna elérni, hogy a csepeli Szabadkikötő raktárait, lakóházait, berendezéseit, gépeit, bérbe adott területeit és az ezekhez fűződő jogokat is apportálja a magyar fél az új vegyesvállalatba. Szűcs, 2003. 352. o.

279 1954-ig a kikötői beruházásokat és felújításokat állami finanszírozással oldották meg, és elsődlegesen a háborús károk felszámolására szorítottak e munkálatok. MNL OL XXIX-H-128 2. d. 31. t.

280 MNL OL XXIX-H-2-a 9. d. 61. t., Márton, 1995. 90. o.

281 Szűcs, 2003. 402–404. o.

282 Az 1946. május 19-én megjelent 5000/1946. számú kormányrendelet alapján a kormányzat jelentősen csökkenteni akarta a kormányzati alkalmazottak létszámát. Valójában a B-listázás okai politikai célokat szolgáltak, ugyanis a *Magyar Kommunista Párt* így akart megszabadulni a számára nemkívánatos közalkalmazottaktól. A B-listázás eredményeként kb. 60 000 állami alkalmazottat bocsátottak el. MNL Bik-Bz, 1995. 144–145. o.

283 Márton, 1995. 90. o.

284 Márton, 1995. 91. o.

adódik, hogy folyami kikötők közül elsőként biztosít tengeri kikötőkhöz hasonló jogokat, és központi fekvése lehetővé teszi e komplexum számára, hogy a nemzetközi tranzitforgalom nagy tömegét fogadja és irányítsa. Ennek feltétele, hogy a MÁV és a hajózási vállalatok díjtételei nemzetközi viszonylatban is kedvezőek legyenek, hogy minél többen keressék fel a kikötőt.²⁸⁵

Sármány Dénes szerint: „...nagyan és egészében három fontos tényező van, amely a szabadkikötő jövő fejlődését determinálja: a) a budapesti kikötőn át irányított tranzitküldemények fuvar költségeinek és szállítási összköltségeinek kedvező alakulása (vasúti és vízi fuvar díjtételek kedvezményes megállapítása); b) az illetékes hatóságoknak a szabadkikötőben települni kívánó külföldi ipari és kereskedelmi vállalatokkal szembeni jogbiztosítási gesztói (települési, vámhatósági engedélyek stb. megadása); c) az állandó szakszerű külföldi propaganda megvalósítása, amely a gyakorlati adatokon alapuló célszerűségi szempontokra külföldi gazdasági körök figyelmét felhívja.”²⁸⁶ Végül a szerző szerint: „E három szektor eredményessége biztosítja szabadkikötőnknek az általa nyújtott előnyök révén a kelet–nyugat, illetve észak–dél és visszirányú árucseréforgalom központi fekvésű találkozásihelyekénti működését, amelyen keresztül a nemzetközi árukereskedelemnek Budapesten át való terelődésével oly gazdasági potenciálra tesz szert, hogy demokratikus hazánk és Budapest kikötő méltó helyet foglal majd el a világ gazdaságilag vezető országainak és kikötőinek sorában.”²⁸⁷ A cikk szerzőjének e szép elképzelések megvalósítása helyett azonban más természetű problémákkal kellett szembesülnie. Egy 1947. őszi belsőellenőrzést követően kiderült, hogy a MESZHART–Szabadkikötő kezelésében lévő adonyi kikötőnél szabálytalanságok merültek fel. A belső konfliktusokkal terhelt vizsgálatokból minisztériumi fegyelmi vizsgálat lett Sármány Dénes kérésére, hogy tisztázzódjon az ügy, és Kardon József adonyi telepvezető ellene felhozott vádja. A féloldalas minisztériumi vizsgálat eredménye az lett, hogy Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter intézkedésére az Államvédelmi Osztály (ÁVO)²⁸⁸ letartóztatta Sármány vezérigazgatót és *Rajkay István* telepigazgatót. Bár bő kéthetes fogság után bűncselekmény hiányában szabadon engedték őket, állásukat azonban elvesztették. Az így bekövetkezett változások hatására a csepeli kikötő központi irányítása átkerült a MESZHART vezetőségéhez.²⁸⁹

Budapest 1948-ban elfogadott városfejlesztési programjában a csepeli kikötő fejlesztési elképzelésekre vonatkozóan az alábbi gondolatok szerepeltek: „A jelenlegi csepeli vámmentes kikötő és a Kvassay-zsilip közötti területen pedig a részben megépült kikötő-medencék teljes kiépítése céljára fenntartani kívánt területén kívül egy kombinált szárazföldi és vízi légikikötő volna létesítendő. Ezáltal a meglevő hajókikötő, az új légikikötő és az ezekkel összefüggő vasúti berendezések, kapcsolatban a kiépítendő közúti hálózattal, egy egységes vízi, közúti és vasúti közlekedési csomóponttá fejleszthetők ki. A jelenlegi

285 Sármány 1947 1–2. o.

286 Sármány 1947 2. o.

287 Sármány, 1947. 2. o.

288 1946. október 6-án jött létre azt követően, hogy a Magyar Államrendőrség Budapesti Politikai Rendészeti Osztálya és a Vidéki Főkapitányság Politikai Rendészeti Osztálya egyesült. Az új szervezet neve Magyar Államrendőrség Államvédelmi Osztálya, röviden ÁVO lett, vezetője Péter Gábor volt. Hivatalosan a demokratikus államrend és a köztársaság védelméről szóló törvény alapján a népellenes és háborús bűnösök felkutatása volt a feladata, több egyéb tevékenység mellett. Valójában az ÁVO a kommunista párt „ökleként” funkcionált, és kibővített hatáskörrel 1948 szeptemberében átalakult, új nevet kapott (Államvédelmi Hatóság, ÁVH). <http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/kislex/kislexis.htm> (Letöltve: 2018. 04. 19.)

289 Márton, 1995. 92. o.

Központi fekvése
lehetővé teszi e
komplexum számára,
hogy a nemzetközi
tranzitforgalom
nagy tömegét
fogadja és irányítsa.

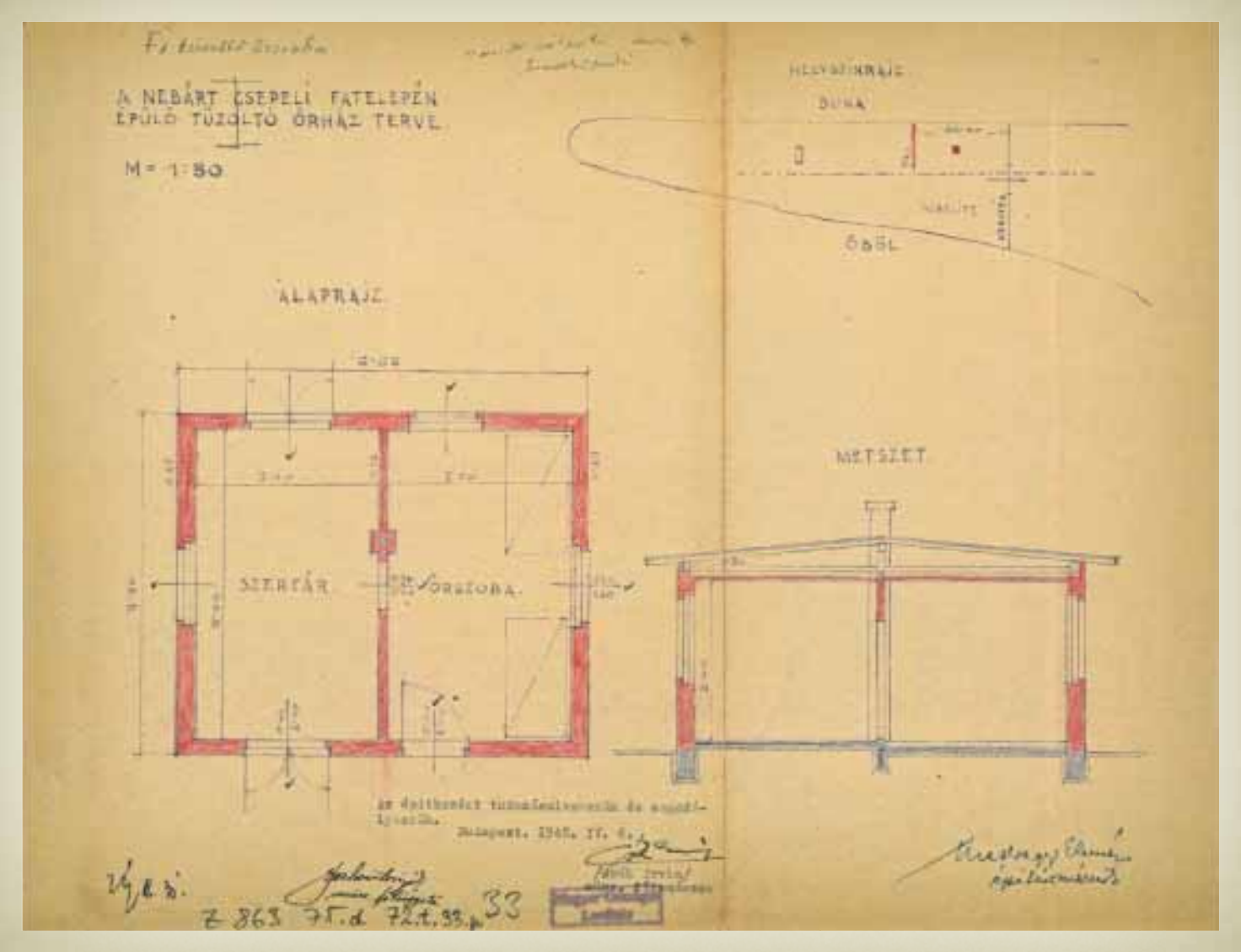


A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő 1946. március 23-án

(Fotó: Rudas Miklós, MTI Fotóarchívum)



A minisztériumok, munkáspártok és szakszervezetek képviselői jelenlétében ünnepelték a németek által felrobbantott gépek újjáépítését 1946. március 23-án a kikötőben



A NEBÁRT csepeli fatelepén épülő tűzoltóórház terve, 1948



1946. június 5-én a csepeli kikötőben rakodják ki az UNRRA - ENSZ Segélyezési és Újjáépítési Hivatala - segélyszállítmányát



Egy szovjet vontató gőzhajó, a kéményen sarló-kalapácsos jelzéssel a csepeli Szabadkikötő II. számú medencéjében

Az UNRRA szállítmányaként
amerikai tehergépkocsik és
vöröskeresztes küldemények is
érkeztek Csepelre.



Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter vásárlókkal beszélget a Konzum üzletének avatásán a Szabadkikötőben 1947



Munkagép segítségével rakodják a munkások a rakományt a vagonokba Csepelen, 1947



A csepeli kikötő első szocialista brigádja



Rakodómunkások dolgoznak egy hajó rakterében Csepelen, 1947

*kikötő észak felé tehát csak a repülőtér elhelyezésével összhangban fejlesztendő tovább. A kikötőtől közvetlenül délre elterülő partszakasz pedig a város alsó részén elhelyezendő víznyerő kutak geológiai és hydrológiai szempontból egyetlen alkalmas telepítési területe lévén, itt a Vízművek elsődleges érdekeit kell szem előtt tartani. [...] Ezért kell a távolabbi jövő kikötőrendszerét még délebbre, a Vízművek kútjai által igénybe nem veendő szabad területen, a Csepel-szigetnek a Háros-szigettel szemben fekvő részén kijelölni.”*²⁹⁰

A városfejlesztési javaslat kikötőfejlesztési része egyértelműen azt a célt szolgálta, hogy a rakpartokról kikötőkbe (szabadkikötő, ferencvárosi kikötő, épülő újpesti

északi kikötő)²⁹¹ tereljenek minden teherforgalmat. Továbbá a másik terv egyértelműen az volt, hogy idővel egy nagy forgalmú kombinált vízi, légi, közúti és vasúti csomópont jöj-jön létre Budapesten.²⁹²

Időközben a Petróleum-kikötőben működő Shell Kőolaj Rt.-nél a holland és brit tulajdonosok még az 1946. július 26-i közgyűlésen újból átvették a társaság irányítását, de tulajdonosi jogaikat nem tudták már sokáig gyakorolni, mert hazánkban olyan politikai változások következtek be, amelyek ezt lehetetlenné tették. A változások jeleként előbb 1948 októberében az ÁFORT Ásványolajforgalmi Rt.²⁹³ átvette az összes hazai kőolaj-finomító termékeinek az értékesítését, így a kikötőben telephellyel rendelkező cégekét is. Ezt követően az 1949. évi 20. tvr.²⁹⁴ alapján december 28-án a Shell állami tulajdonba került, és 1950-től *Csepeli Ásványolajipari*

Nemzeti Vállalat néven működött tovább, magába olvasztva a szintén államosított Vacuum Oil Company Rt. kikötői elosztótelepét is. A Petróleum-kikötőben korábban működő többi cég közül a Magyar–Belga Ásványolaj Rt. és a Steaua Magyar Kőolaj Rt. is megszűnt, ugyanakkor az ÁFORT Ásványolajforgalmi Rt. egy néhány tartályos elosztótelephez jutott a kikötő fehérárutelepén.²⁹⁵ Az *Országos Tervhivatal*²⁹⁶ célja a Csepeli Ásványolajipari Nemzeti Vállalat létrehozásakor egy vertikális kenőolajgyártó üzem létesítése volt 60 000 000 forint felhasználásával 1953-ig.²⁹⁷

290 BFL IV. 1403.a. Bp. főv. közgy. jkv. 1948. 04. 21.

291 A fővárosi teherforgalomnak a rakpartokról a kikötőkbe terelése már korábban is felmerült. 1944-ben a főváros közgyűlésén határozatban mondták ki, hogy újabb kikötők felépítését tartják szükségszerűnek. E kikötőépítések közül a Rákos-patak és az újpesti kikötő között 1942-ben elkezdett medenceépítést ki kell emelni a jövőbeli ferencvárosi- és csepeli fejlesztési tervek és fejlesztési lehetőségek mellett. BFL IV. 1403.a. Bp. főv. közgy. jkv. 1944. 02. 25.

292 BFL IV. 1403.a. Bp. főv. közgy. jkv. 1948. 04. 21.

293 Az ÁFORT Ásványolajforgalmi Rt.-t a *Gazdasági Főtanács* 946/1948. G.F. sz. (1948. 05. 07.) határozatával hozta létre. A cél az volt, hogy a legalább 50%-ot meghaladó tőkeérdekeltségű állami kőolaj-finomító vállalatok (*Magyar Petróleumipar Rt., Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak Rt., Lardoline Olaj-, Zsír- és Vegyigyár Rt., Szőregi Petróleumgyár Rt., Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt., Péti Nitrogénművek Rt.*) olajtermékeit és a *Keleteurópai Kereskedelmi Rt.* által behozott kőolajtermékek átvételét és forgalomba hozatalát központilag intézzék. Adámy–Németh, 1968. 450. o.

294 „1. § (1) A jelen törvényerejű rendelettel állami tulajdonba vétetnek: a) mindazok a magántulajdonban álló ipari, közlekedési, bányá- és kohóvállalatok, amelyeknél a bármilyen munkakörben alkalmazott munkavállalók összlétszáma az 1949. évi szeptember hó 1. napjától a jelen törvényerejű rendelet hatálybalépéséig eltelt időben bármikor elérte a 10 főt.” Az 1949. évi 20. tvr. preambuluma az alábbiakban indokolta az államosításokat: „Az ötéves népgazdasági tervről szóló 1949. évi XXV. törvény sikeres megvalósítása szükségessé teszi, hogy az ipar, a bányászat és kohászat, valamint a közlekedés területén a Magyar Népköztársaság saját kezében összpontosítsa azokat a termelő és szállító eszközöket, amelyek akár jelenlegi szervezeti formájukban, akár pedig megfelelő átszervezéssel gazdaságos nagyüzemű, gyári jellegű termelés céljára alkalmasak.” 1949. évi 20. tvr.

295 Az ÁFOR Ásványolajforgalmi Vállalat 1951-ben a *Kikötő és Hajóállomás Fenntartó Gazdasági Irodától* a ferencvárosi helyi kikötőben is bérelt területet. MNL OL XXIX-H-2-c 3. d. 25. t., MOGIM Ad. 2026-2017.

296 A hároméves tervről hozott 1947. évi XVII. törvénycikk rendelkezett a Tervgazdasági Tanács és az Országos Tervhivatal létrehozásáról. Valójában az 1947. július 15-én elfogadott 8530/1947. számú kormányrendelet állította fel e két szervezetet a miniszterelnök felügyelete alatt. Az OT első elnöke a szociáldemokrata *Vajda Imre* lett. A tervhivatal feladata eleinte a 3 éves terv kidolgozása és végrehajtása volt. A Gazdasági Főtanács 1949-es megszüntetését követően az Országos Tervhivatal vált a magyar tervgazdaság fő irányítószervévé, és 1953-tól egészen 1990-ig minisztériumi jogállású intézményként működött. Az OT mindenkori elnöke a minisztertanács tagja volt. A szervezet feladatköre az évek alatt folyamatosan változott. 1968-ban az új gazdasági mechanizmus bevezetésekor fontos szerepe volt az Országos Tervhivatalnak a gazdasági vezetés és a vállalatok közötti tervalkuk megkötésében. A tervhivatalnak az 1970-es és 1980-as években a gazdaságpolitika kidolgozásában korábban betöltött szerepe csökkent, és a rendszerváltáskor az 1990. évi XXX. törvény hatálybalépésével jogutód nélkül megszűnt. Csízi, 2007. 7., 9., 11., 14. o., Brit. Hung. XIV. 1998. 228. o.

297 MNL OL XXIX-H-128 9. d. 25. t., Adámy–Németh, 1968. 329., 332–333. o., Sipos, 2003. 19., 62., 98., 110. o.

Nyilvánvalóan e fejlesztésekhez kapcsolódott a Bary-Sol üzemi beruházás is, amivel kapcsolatban az Országos Tervhivatal Beruházási és Telepítési Főosztálya által felállított bizottság 1950. november 9-i ülésén nem emeltek kifogást. Így a Csepeli Ásványolajipari Vállalat a területén Bary-Sol üzemet építhetett fel.²⁹⁸

A kikötő – Petróleum-kikötő nélküli – forgalma a világháború utáni visszaesést követően 1948-ban 851 ezer tonnára emelkedett, amivel megközelítette az 1943-as 861 ezer tonnás rekordot. Az 1947. augusztus 1-jén elindított 3 éves terv feladatait a Szabadkikötő 1949. december 31-ig teljesítette, és az 1950-ben elindított első 5 éves tervben előírt termelékenységfokozásnak is nekiláthatott az üzem. Ennek elsődlegesen az volt a célja, hogy csökkentsék az uszályok és vasúti szerelvények állásidejét, mert a háborús pusztítás miatt még mindig hiány volt szállítóeszközökben. Ebben az időszakban a kikötő működését a jugoszláv–magyar viszonylatban folyó kereskedelem beszűkülése hátráltatta a Szovjetunió uralta „népi demokráciák” és Jugoszlávia közötti ellentét miatt. Az 1945 utáni időszak kikötői áruival kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a tömegáruk arányának növekedése jellemző, a korábbi időszakban meghatározó mezőgazdasági termékekkel, ipari félkész és készárukkal, darabárukkal szemben.²⁹⁹

A csepeli kikötőben 1951-ben, 344 státuszban szereplő munkavállaló volt,³⁰⁰ továbbá 432 fő fizikai munkás,³⁰¹ vagyis összesen 776 fő dolgozott a MESZHART–Szabadkikötő állományában.³⁰² Ebben az időszakban a kikötői bérek egyes állásokban így alakultak: vállalatvezető: 2500 forint, osztályvezető: 1600 forint, művezető: 800 forint, anyagbeszerző 750 forint.³⁰³

Az 1950-es évek különös képződménye volt az ún. munkaverseny. A MESZHART–Szabadkikötő munkavállalóinak 98%-a vett részt 1951 első negyedévében a munkaversenyben, és mindent megtettek, hogy a május 1-jére tett felajánlásokat megvalósíthassák. 1951. február 7-én a vállalat 7 munkása kapott sztahanovista kitüntetést. Maga a kikötői üzem is versenyben volt a *Csepeli Papírgyárral* és a *Közép-magyarországi Közraktárak* szolnoki és budapesti 1. számú telepével. A rendszer sajátos jutalmazásaként a kikötő az 1950 negyedik negyedévi tevékenységéért élüzem kitüntető jelvényt kapott.³⁰⁴

A Szabadkikötő az 1945 utáni időszakban elért eredményeiről az 1952-es kollektív szerződés bevezetőjében írtak, a korszak sajátos stílusában: „*A Szovjetunió dicsőséges győzelme, amely megsemmisítette a fasiszta támadót, a mi kezeinkről is leverte a bilincset és azóta Pártunk*”³⁰⁵ és RÁKOSI ELVTÁRS vezetésével a reakciós maradványok,

298 MNL OL XXIX-H-2-a 7. d. 34. t.

299 Márton, 1995. 92–93., 150. o.

300 Igazgatóság 6 fő, személyzeti osztály 5 fő, ellenőrzési csoport 2 fő, terv- és statisztikai osztály 7 fő, munka- és bérügyi osztály 7 fő, kereskedelmi osztály 18 fő, pénzügyi osztály 14 fő, bérelszámolási osztály 19 fő, forgalmi osztály 15 fő, műszaki csoport 3 fő, anyagbeszerzés 4 fő, adminisztratív gazdasági osztály 8 fő, adminisztratív segédszemélyzet 18 fő, takarítók, fürdősők 27 fő, garázs 2 fő, őrség, 55 fő, tűzoltóság 34 fő, étkezde 12 fő, gabonatarház 26 fő, gabonatarhási segédszemélyzet 6 fő, vasútüzem 16 fő, I. raktár 8 fő, II. raktár 4 fő, III. raktár 5 fő, F.2. raktár 5 fő, F.4. raktár 4 fő, nyíltrakodó 14 fő. MNL OL XXIX-H-2-a 9. d. 76. t.

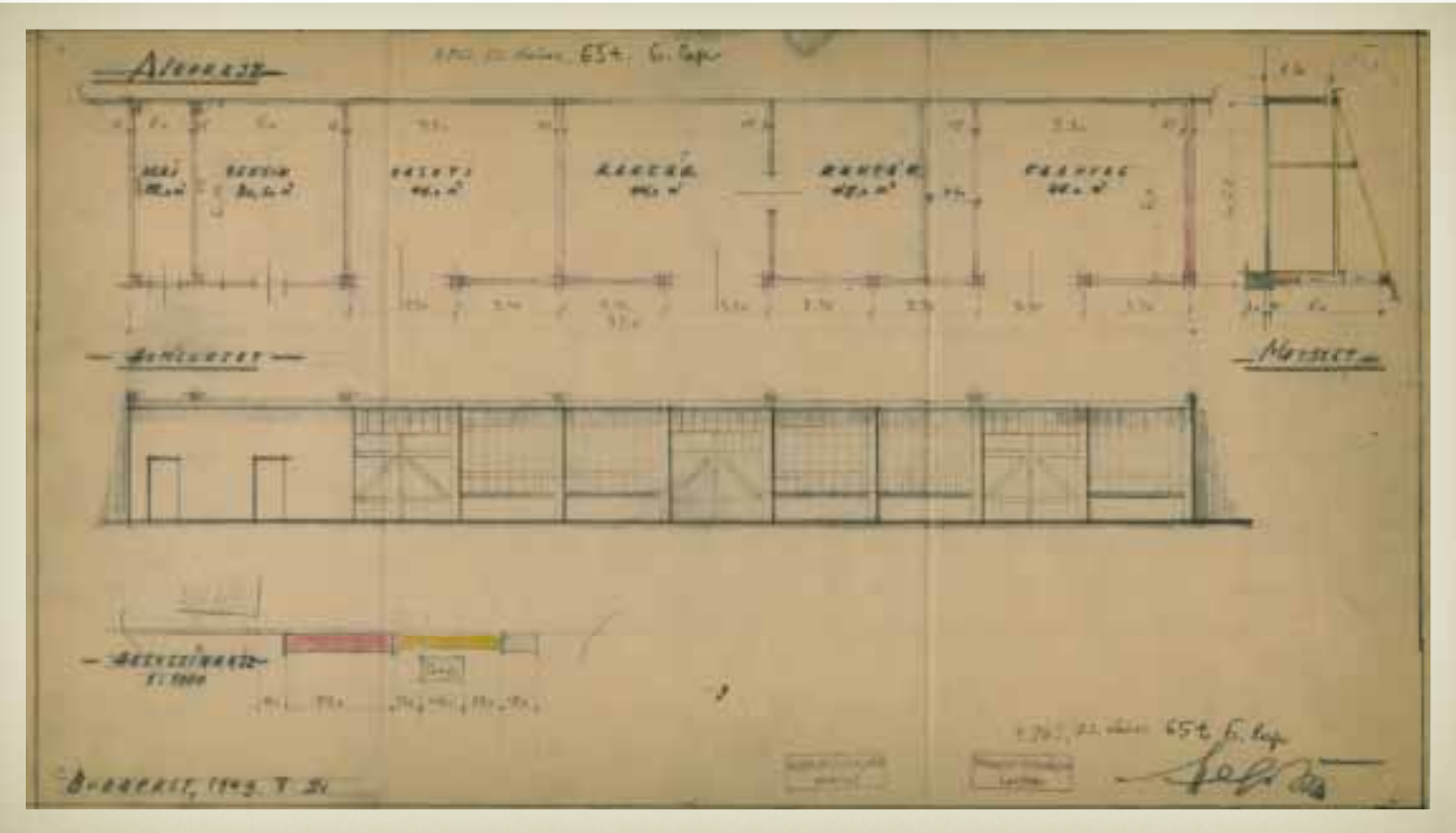
301 I. raktár 53 fő, II. raktár 28 fő, III. raktár 26 fő, F.2. raktár 19 fő, F.4. raktár 23 fő, nyíltrakodó 51 fő, gabonatarház 171 fő, vasútüzem 42 fő, műhely 19 fő. MNL OL XXIX-H-2-a 9. d. 76. t.

302 MNL OL XXIX-H-2-a 9. d. 76. t.

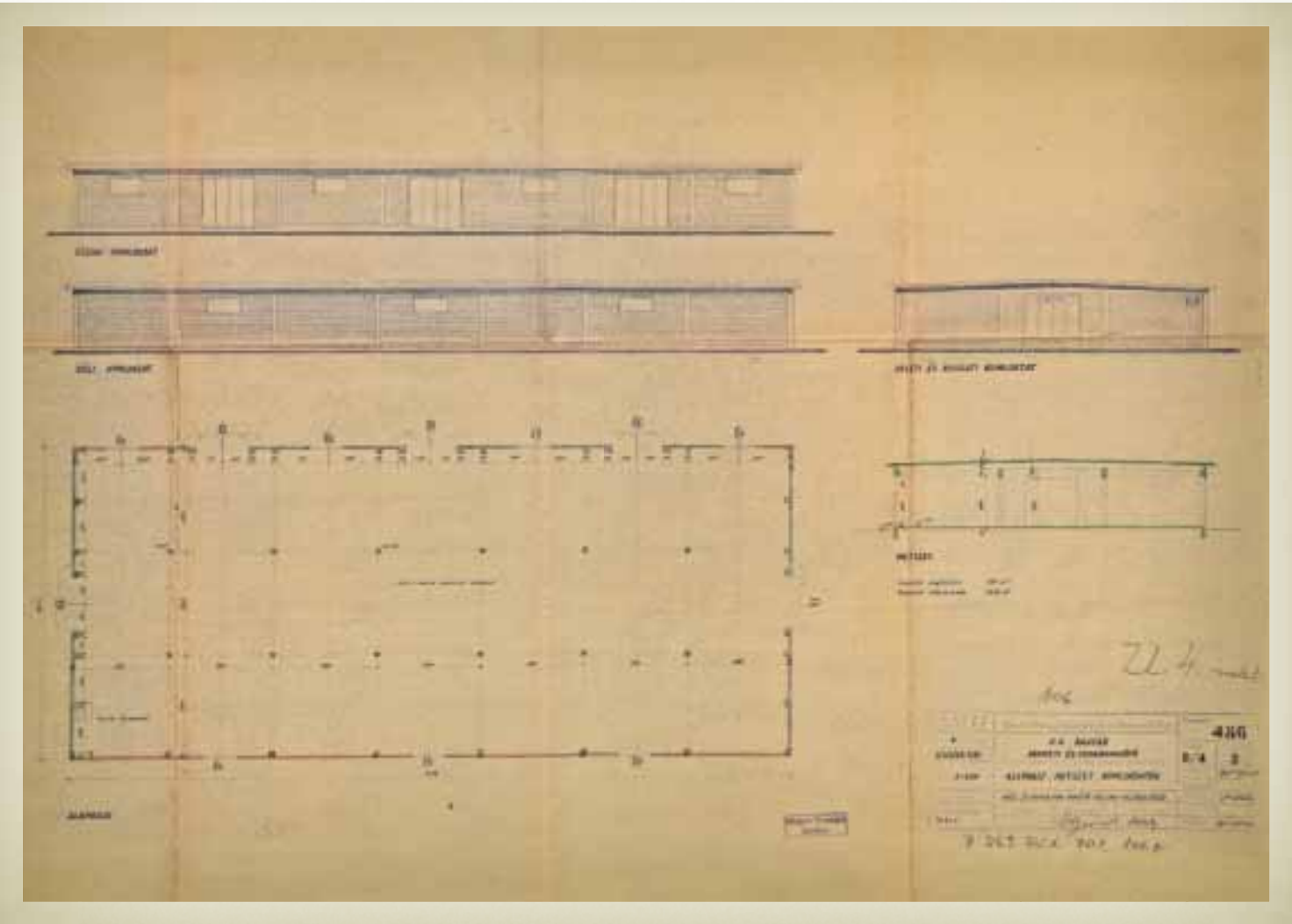
303 MNL OL XXIX-H-2-a 9. d. 76. t.

304 MNL OL XXIX-H-2-a 14. d. 93. t.

305 Párt alatt ebben az időszakban a kommunista állampártot, a *Magyar Dolgozók Pártját* (MDP) értették.



Kikötői raktár tervrajza, 1949 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-73d-65t)



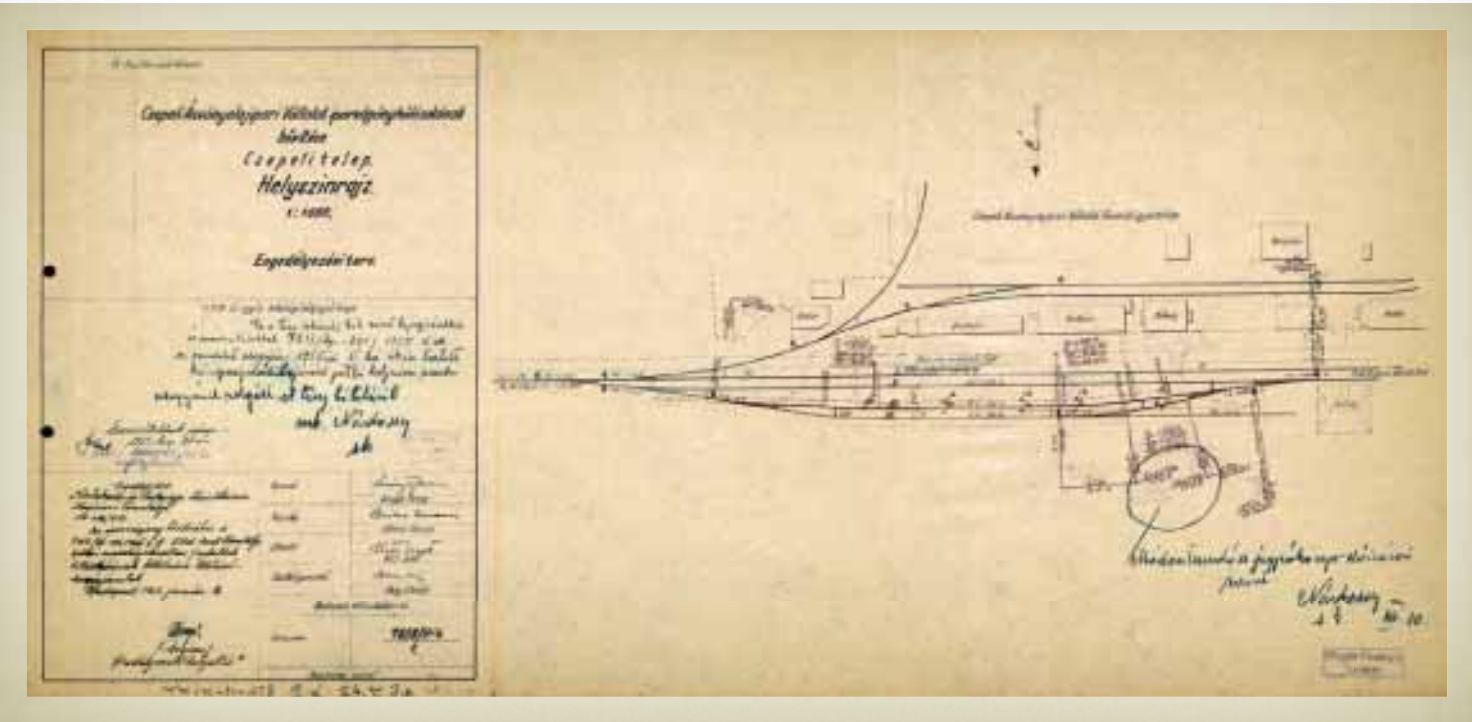
Az U4 raktár tervrajza, 1949 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-74d-70t)



Szovjet búza érkezett a csepeli kikötőbe (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.7.)



Teli gabonátárházzal ünnepelte a kikötő az „új kenyér ünnepét”, 1949-től augusztus 20-a Szent István király ünnepnapja új értelmezést nyert (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.14.)



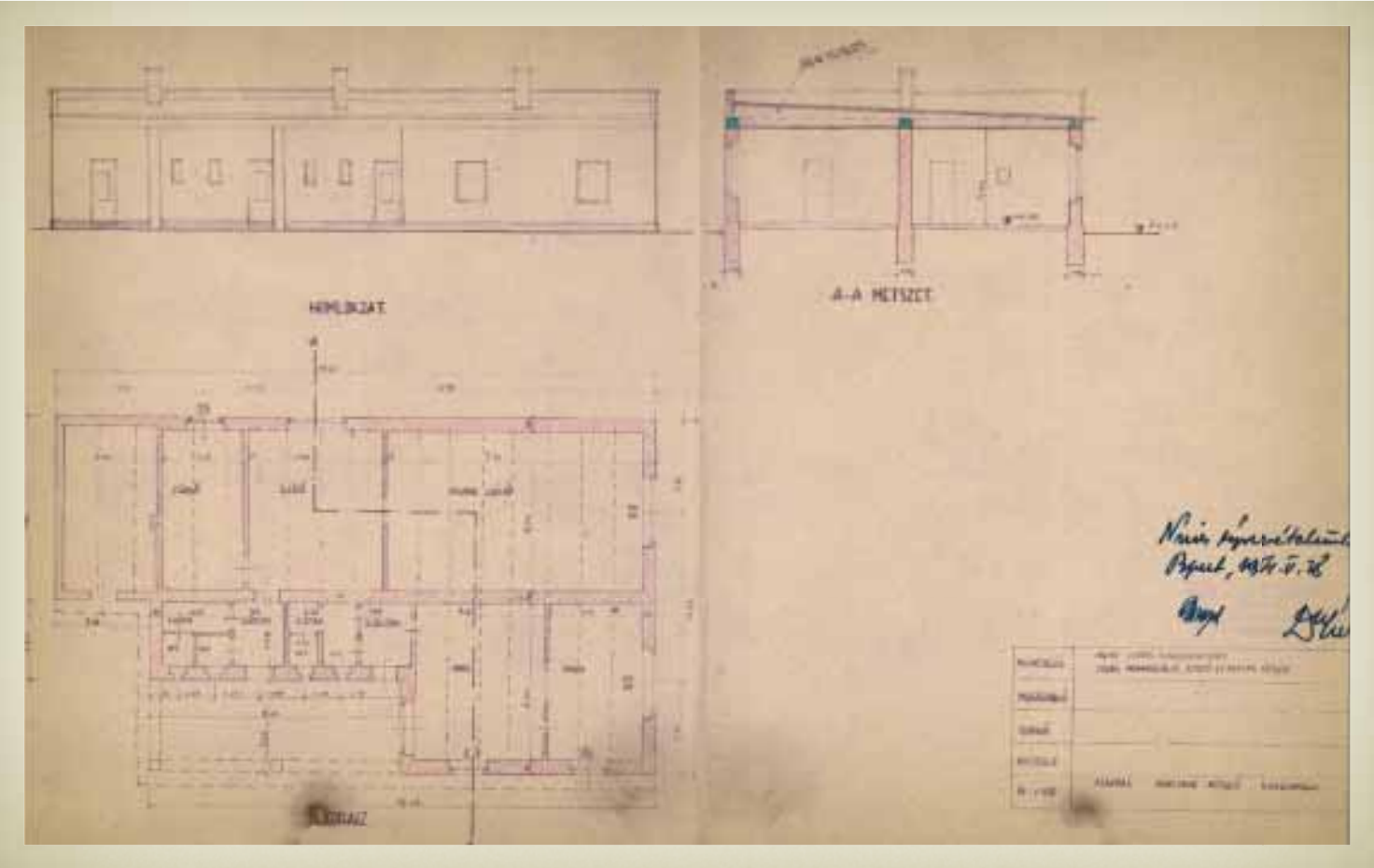
A Csepeli Ásványolajipari Vállalat iparvágány bővítési helyszínrajza, 1955 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-24t)



A csepeli gyorsvasút építése a Kvassay hídtól Csepel felé nézve, 1950 (UVATERV, Fortepan)



A II. számú medence F raktára előtti partfal helyreállítása 1953 nyarán (Fotó: Horváth István, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.7.)



Az AGKV iroda, munkásöltöző és raktárépítési terve, 1954 (MAHART-Szabadkikötő Ir. 1191. d.)



A csepeli kikötő első dízelmozdonya (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum F.40.2010.2.7.)



A kikötő első 75 lóerős tolatómozdonyának rajza (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)



A Tisza és a Vörös Október hajók 1955-ben a Szabadkikötőben (UVATERV, Fortepan)



Új daru rakodja a Sziléziából érkezett KGST szenet (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.10.)



A Szabadkikötő bejárata az I. öböl felé a Szeged tengeri áruszállító hajóról 1954-ben (Fortepan)



A Nemzeti és Szabadkikötő nyíltakodói részlegének dolgozói a német militarizmus feltámasztása ellen tiltakoznak 1954. december 6-án (Fotó: Bartal Ferenc, MTI Fotóarchívum)



Az egyik új daru szerelése a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.13.)



Bútorok alapanyagául szolgáló farönköket emel ki egy daru 1955. március 25-én egy uszályból

(Fotó: Jónás Pál, MTI Fotóarchívum)

a jobboldali szociáldemokraták, a monopoltőkések ügynökei ellen vívott folytonos harcok közepette megindult hatalmas iramú fejlődésünk. A 3 éves terv a fasiszták által elpusztított országunk újjáépítésén túl új létesítmények egész sorát hozta létre, illetve hozzákezdett megvalósításukhoz. ÖTÉVES TERVÜNK első eredményei alapján, amelyeket a Szovjetunió támogatásával, a dolgozók öntudatának növekedése, az egyre izmosodó Sztahanov- és újtómozgalom segítségével értünk el, Pártunk II. Kongresszusán elhatároztuk és a határozat nyomán törvénybeiktattuk (Sic!) az ötéves terv előirányzatának felemelését. Így a beruházásokra előirányzott 51 milliárdot 85 milliárdra emeltük fel, amelyből a közlekedési beruházásokra 11 milliárd esik. Ötéves tervünk második évének teljesítése bebizonyította terveink reális voltát, bebizonyította, hogy népünk alkotóereje Pártunk vezetésével nagyobb feladatok megoldására is képes. A terv teljesítése során, mint RÁKOSI ELVTÁRS mondotta, országunk ipari országgá lett. Üzemünk az ötéves terv második évét [1951.] november 15-re becsülettel teljesítette. A terv teljesítésén felül Rákosi elvtársnak tett fogadalmunkban vállalt kötelezettségünket december 28-ra teljesítettük. [...] Felemelt ötéves tervünk harmadik évében üzemünk előtt még nagyobb feladatok állanak. E feladatok maradéktalan teljesítéséhez

szükséges üzemünkben a szocialista munkaverseny, a Sztahanov- és újtó mozgalom további kiszélesítése, a munkafegyelem magas fokú megszilárdítása és üzemünk valamennyi dolgozójának széles körű mozgósítása.”³⁰⁶

E jelentős feladatok elvégzése mellett bevételei növelésére a MESZHART Magyar–Szovjet Hajózási Rt. mint a Magyar Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat kezelője 1951. április 12-én bérbe adott egy 3 872 m²-es területet savgyanta³⁰⁷ tárolás céljára a Csepeli Ásványolajipari Vállalatnak.³⁰⁸

1951-ben Drgács József lett a kikötő igazgatója, aki több hajózási vállalatnál is tevékenykedett pályafutása során. Vezetése alatt kedvező változások következtek be a Szabadkikötő életében. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium új

beruházásokat is elindított, aminek eredményeképpen megkezdtek az F.5 jelzésű raktár építését, üzembe helyeztek egy munkásfürdőt, gyermekotthont és egy munkásszállót építettek Csepelen. Elkezdtek a partfalak háborús kárainak kijavítását, a korábbi konstrukciós hibák korrekcióját is az 1953–1961 közötti években. A kikötői munkások számára a csepeli gyorsvasút üzembe helyezése 1951. április 29-én rendkívül fontos lépés volt, bár e beruházásnak hátrányos hatása is volt a Szabadkikötőre, mivel a nyomvonal miatt annak vasúti vágányait át kellett építeni, s a gyorsvasút töltése alatt a kikötőbe vezető átjárók szélessége és magassága se volt megfelelő. Ebben az időszakban az üzemekben folyó munka mellett a kulturális és szabadidős tevékenységek is fellendültek a kikötői munkások körében,³⁰⁹ természetesen a központi pártvezetés ez irányú iránymutatása alapján.³¹⁰

306 MNL OL XXIX-H-2-c 2. d. 12. t.

307 A kénsavas kezelés a petróleum, orsóolaj, gépolaj, motorolaj, finomított paraffin előállítása, valamint a fáradtolaj regenerálása során fontos művelet volt az 1960-as évek közepéig. Ennél a beavatkozásnál a kénsavval kémiai reakcióba léptek a kőolaj gyantásodásra hajlamos komponensei, és olajban nem oldódó savgyanta keletkezett. MOGIM Ad. 951-99

308 A Csepeli Kőolajipari Vállalat 1956. május 15-i területhasználati szerződése alapján 135 100 m² területet bérelt. MNL OL XXIX-H-2-c 3. d. 25. t., MOGIM Arch. AI 8. d. 33. t.

309 Pl. a Petróleum-kikötőben működő Csepeli Kőolajipari Vállalatnál a dolgozók közül többen folytattak tanulmányokat a dolgozók általános iskolájában, szakmunkásképzőben, közép- és felső iskolákban esti és levelező tagozaton. MOGIM Arch. AI 8. d. 33. t.

310 Márton, 1995. 94–95. o.

1952-ben a Nemzeti és Szabadkikötőben három kikötői medence volt, a kereskedelmi, a szabadkikötői és a petróleummedencék. Utóbbi melletti területeket a MASZOLAJ Csepeli Ásványolajipari Vállalata és az ÁFORT Ásványolajforgalmi Vállalat bérelte. A kikötőhöz tartozott egy 13 emeletes gabonatárház 32 000 tonna befogadóképességgel. Ezen felül további 33 000 tonna áru tárolására 21 raktár állt rendelkezésre. A nyíltrakodón 60 000 tonna áru részére volt tárolási hely, míg egy csővázis raktár gépi berendezéseket tudott fogadni. A Szabadkikötőbe hajón és vasúton érkező áruk mozgatását 15, egyenként 1,5–7 tonna teherbíró képességű daru, 5 szállítószalag, és egy csigás szállító mellett 3 mozdony segítette. Utóbbiakkal lehetett a 27 km-nyi kikötői vasúthálózaton mozgatni a tehervonatokat. Az 1952-es hajózási idényben 1 180 hajó 674 000 tonna, és 68 424 vasúti kocsi 1 212 400 tonna áruját kezelték a csepeli kikötőben. Így a kikötő bonyolította le a Duna magyarországi forgalmának 80%-át.³¹¹

1953-ban ünnepelte átadásának negyedszázados évfordulóját a csepeli kikötő, amelynek a forgalma minden korábbinál nagyobb volt, az abban az évben teljesített 1 517 300 tonnával. E jelentős eredményhez az is hozzátartozik, hogy a bauxitszállítás a korábbinál jobban növekedett.³¹²

1953-ban a MESZHART–Szabadkikötő dolgozóihoz is felhívás érkezett a vállalat forgóeszközeinek csökkentése, és a forgási sebesség növelése tárgyában. Ennek előzménye Gerő Ernőnek, az MDP Központi Vezetőségének egyik ülésén elhangzott beszédére vezethető vissza, ahol Gerő azt mondta: „Figyelembe kell venni, hogy ha a forgóeszközök forgási sebességét népgazdaságunkban egyetlen nappal gyorsítjuk meg, úgy ezzel 230 millió forint értékű készletet szabadítunk fel népgazdaságunk számára. Tehát teljesen reális feladatként lehet és kell magunk elé tűznünk: az iparban a forgóeszközök forgási sebességének megnövelését és ezzel 1953-ban mintegy egymilliárd forint felszabadítását anyagban, félkészáruban, késztermékben. S azt hiszem nem tévedek, ha azt mondom, hogy mindezekkel az eszközökkel egész népgazdaságunkban kb. két és félmilliárd forint értékű anyagot, félkész- és készáru terméket tudunk a népgazdaság számára felszabadítani.”³¹³ A beszéd hatására a kőbányai gyárak az angyalföldieket forgóeszköz-csökkentési versenyre hívták ki, amelyhez a MESZHART is csatlakozott, tekintettel a „mozgalom népgazdasági jelentőségére”.

A jóléti beruházások is folytatódtak a kikötőkomplexumban. 1953–54-ben a MASZOLAJ Csepeli Ásványolajipari Vállalata a Petróleum-kikötőben bölcsőde és óvoda építését tervezte a dolgozói részére, miután erre beruházási keretet kapott a cég. A bölcsődének a Vámmentes kikötő területén találtak megfelelő helyet, ami miatt az olajipari cég kérte 3 000–3 200 m²-nyi telek átadását, míg a Szabadkikötőben a női munkavállalóknak egy központi fürdő-öltöző építésébe kezdtek.³¹⁴

1954. november 6-án Magyarország és a Szovjetunió kormányai között egy új meg egyezés kötött, amelynek értelmében a szovjet–magyar vegyesvállalatok teljes egészében a magyar állam tulajdonába kerültek vásárlás útján. A szerződésből következően a Szabadkikötőt bérlő és üzemeltető MESZHART megszűnt, majd

311 MNL OL XXIX-H-2-a 14 d. 93. t., MNL OL XXIX-H-128 9. d. 25. t.

312 Márton, 1995. 96. o.

313 MNL OL XXIX-H-2-c 2. d. 16. t.

314 MNL OL XXIX-H-2-c 3. d. 25. t., Márton, 1995. 97. o.

1953-ban ünnepelte
átadásának
negyedszázados
évfordulóját a csepeli
kikötő.



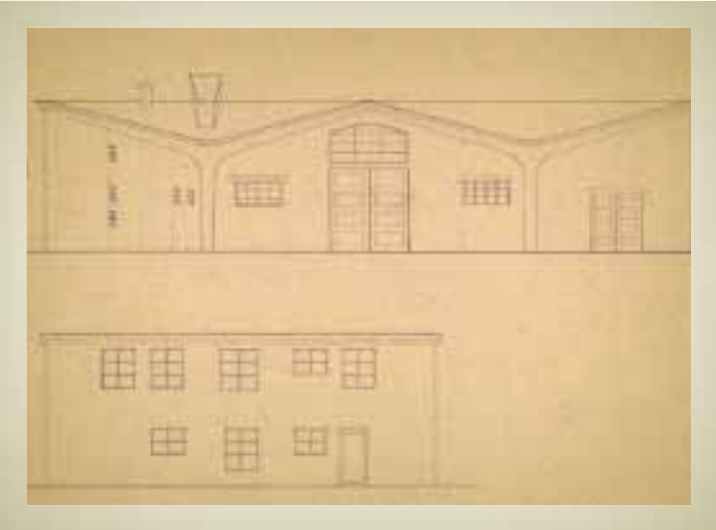
Egyéni érvényesülés a szocializmusban

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 106. d.)



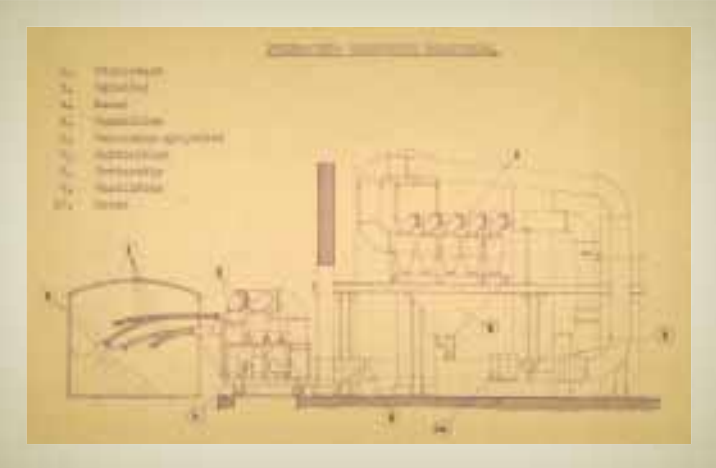
A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő látképe a Dunáról, a fotón jól látszik a gabonatárház, 1955

(UVATERV, Fortepan)



A kikötő gépkocsi és traktorszínjéről 1960-ban készült műszaki rajz

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)



A pneumatikus vagonűrő berendezés műszaki rajza

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)

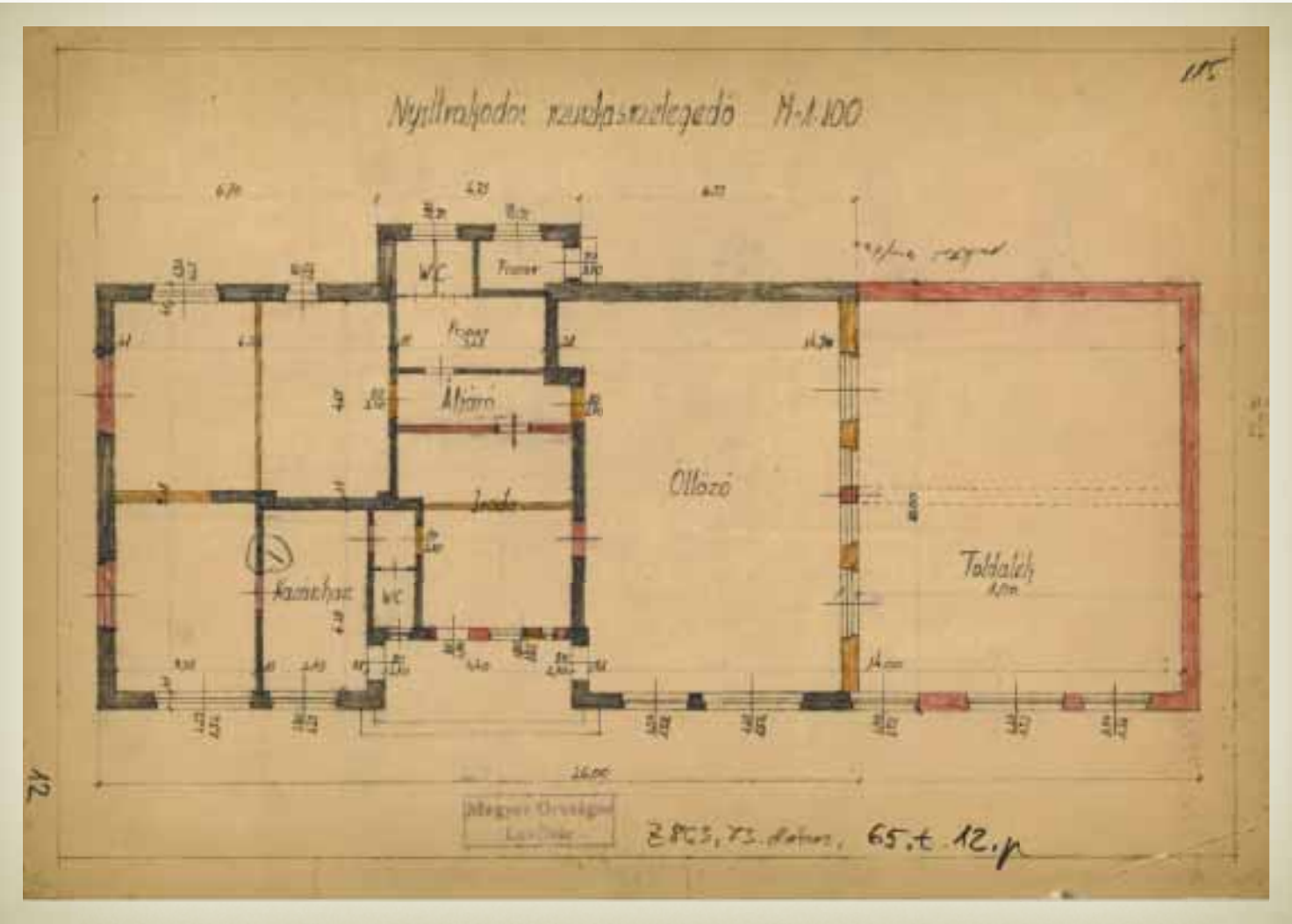


A kikötő nyíltrakodója

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.9.)



Az 1945 óta első nyugatnémet hajó a Nürnberg vontató egyik uszályánál 1955. március 25-én gabonát rakodnak (Fotó: Jónás Pál, MTI Fotóarchívum)



Nyíltrakodói munkásmelegedő (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Z863-73d-65d)



A kikötő 25 lóerős Zetor traktorának rajza (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)



A Vízrendészet rendőrei egy hajón a csepeli Szabadkikötőben, 1956 (Fortepan)



A kikötő 5 tonnás Panther típusú daruskocsija (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)



A Vörös Október tűzoltóhajó gyakorlatozik 1956. január 11-én a Nemzeti és Szabadkikötőben (Fotó: Vadas Ernő, MTI Fotóarchívum)



A DDM-289 pályaszámú dízel-hidraulikus mozdony egy rajzon... (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2654. d.)



A Szabadkikötő DDM-289 pályaszámú dízelmozdonya személygépkocsikkal rakott vasúti vagonokat húz (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.12.)



A csepeli Szabadkikötő úszóműhelyének asztalos részlege 1956. január 11-én

(Fotó: Vadas Ernő, MTI Fotóarchívum)

ezt követően, 1954. november 10-én létrejött a *Magyar Hajózási Rt.* (MAHART). Ez az átalakulás magával hozta a *KPM Hajózási Főosztály*ának és a MAHART vezérigazgatóságnak az összevonását és a Kikötői Műszaki Felügyelőség megszűnését is. Egyúttal a MAHART irányítása alá került a hajózási, kikötői és hajójavító üzemág is, vagyis a Nemzeti és Szabadkikötő mellett a MAHART kezelésébe került a ferencvárosi és a sztálinvárosi³¹⁵ (dunaújvárosi)³¹⁶ kikötő, továbbá a győri, újpesti, angyalföldi, lágymányosi és bajai téli kikötő is.³¹⁷

Az átszervezések a csepeli kikötő számára személyi változásokat is hoztak. Az addigi igazgató, Drgács József a MAHART vezérigazgató-helyettese lett, korábbi posztjára pedig *Besenyei Sándor* párttitkár került, akinek a megnövekedett kikötői szervezet integrálása komoly feladatokat adott. Éppen 1955-ben, az új szervezet felállásakor érte el a Nemzeti és Szabadkikötő addigi áruforgalmi csúcsát: 1 679 300 tonnával.

Az 1940-es évek vége óta tartó, Rákosi Mátyás vezette bolsevik diktatúra ámokfutása komoly feszültségeket generált a magyar társadalomban. Ezen a helyzeten a *Nagy Imre* vezette kormány 1953–1955 közötti tevékenysége sem változtatott alapvetően. A Rákosi-rendszer káros hatással volt minden tekintetben hazánk életére. A „csengőfrász korszaka” így törvényszerűen torkollott az 1956. október–novemberi eseményekbe: a magyar nemzetnek a kommunista rendszer ellen kitört forradalmába és szabadságharcába. Nem volt ez másként a kommunisták által előszeretettel „Vörös Csepel”-nek nevezett területben sem, ahol már október 23-án este a felkelők megszakították az éjszakai műszakot a Csepel Művekben (*Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek*). A fővárosban számos fegyveres ellenállási központ alakult ki október 23–24 után. Csepelen és Pesterzsébeten a Gubacsi-híd két oldalán jött létre ellenálló csoport.³¹⁸ A csepeli forradalmárok október 23-án a papírgyárnál kerültek először fegyveres összetűzésbe, majd 24-én reggel a kiegészítő parancsnokságot foglalták el, 25-én pedig az MDP épületébe hatoltak be. Október 26-án pedig 2 000–3 000 tüntető elfoglalta a Tanácsház téren (Szent Imre tér) álló rendőrkapitányságot. A felkelők parancsnoka *Buri István* volt. Másnap a forradalmárok rendfenntartási feladatokat végeztek, így védték a kerületi objektumokat, köztük a Csepeli Kőolajipari Vállalat Petróleum-kikötőbeli telepét is, hogy ne hordják szét a benzint.³¹⁹

Az MDP vezetése számára Csepel kiemelten fontos volt, ezért a hatalom már 23-án gyárőrséget szervezett a Csepel Művekben. A Honvédelmi Minisztériumban a Katonai Bizottság október 25–26-án a csepeli felkelő csoportok felszámolását határozta el. Ennek érdekében fegyvereket vittek a Csepel Művekbe, illetve Kiskunhalasról katonai alakulatokat vezényeltek a gyárba. Október 28-án a reggeli órákban a forradalmárokat kiszorították a tanácsházából, a rendőrségről és a pártházból. Emiatt a felkelők közül többen a Szabadkikötőbe, a Királyerdőbe és a külterületekre menekültek. A kiskunhalasi katonák és a szovjetek lezárták

315 1951-ig a település neve Dunapentele volt, ezt követően 1951–1961 között Sztálinvárosnak hívták, azóta Dunaújváros a város neve.

316 Az elsősorban a vasmű kiszolgálására és a Szovjetunióból uszályokon érkező vasérc fogadására épült kikötő 1957. március 31-ig volt a MAHART Kikötői Üzletágának kezelésében. Márton, 1995. 99. o.

317 MNL OL XXIX-H-2-a 1. d. 2. t., Márton, 1995. 98. o.

318 A csepeli forradalmárok főhadiszállása a rendőrkapitányságon volt. Csepel, 1965. 473. o.

319 Eörsi, 2016. 14–16., 22–23., 26., 29. o.

a Kvassay- és a Gubacsi-hidat. Viszont azt követően, hogy Nagy Imre miniszterelnök kormánya tűzszünetet hirdetett, 28–29-én a katonai alakulatok elhagyták a kerületet. Ezt követően október 29-én megalakult a csepeli Nemzeti Bizottság, amelynek elnöke *Ivancsics István* lett, majd a következő napokban a munkástanácsok és a helyi Nemzetőrség is létrejött, amelynek parancsnokává *Majer Ernő*t nevezték ki. A nemzetőrök elsődlegesen rendvédelmi feladatokat láttak el a kerületben. A 6. szakasz Érsek László vezetésével, 31 fővel védte a Csepeli Kőolajipari Vállalat Petróleum-kikötőbeli gyárát, és csak valamelyik nemzetőr parancsnok engedélyével lehetett benzint kiadni.³²⁰

A Nemzeti és Szabadkikötőben egy érdekes esemény történt október 30–31-én, amikor a kikötőben állomásozó orosz polgári személyek egy tengerjáró hajót akartak ellopni. A *Csumrik Ferenc* alhadnagy irányította nemzetőrök³²¹ a *Vörös Október*³²² hajóval eredtek a tengerjáró nyomába, majd Budafok térségében a Dunán megállásra és visszafordulásra kényszerítették a hajót, amit a kikötő munkásőrségének adtak át. A tolvajokat, vagyis az orosz személyzetet, pedig reggelig a hajón tartották fogva, majd egy munkásképviselet átadta őket a szovjet követség illetékeseinek.³²³

Itt kell megjegyezni, hogy Aradi János 1957-es vallomása alapján egy alkalommal a Vörös Október tűzoltóhajóval forradalmárokat akartak szállítani Budapestre Csepelről.³²⁴

Az 1956. november 4-i szovjet bevonulást követően a csepeli forradalmárok mindent elkövettek annak érdekében, hogy feltartóztassák az ellenséges katonai alakulatokat, amint arról *Horváth István* is beszámolt a későbbiekben: „November 8-án reggel értesítést kaptunk arról, hogy a vámmentes kikötőben 3 db aknavető van felállítva, mely Csepel területét lőtte, és ekkor azt a feladatot kaptuk, hogy menjünk ki, minden körülmények között hallgattassuk el az aknavetőket. A feladat végrehajtására 15 fő géppisztollyal, kézigránáttal felszerelve elindult. A kikötőbe kiérve az egyikünk észrevette, hogy Budapest felől három harckocsi, valamint két teherautó szovjet gyalogság jön [...] meghatározni nem tudtuk, hogy esetleg nem a vámmentesbe jönnek-e [...], jobbnak láttuk, ha a kapott utasítást nem hajtjuk végre [...] A 15 fős egységből 13 fő beérkezett, útközben két halottat hagytunk hátra.”³²⁵

Ezekben a napokban tárgyalt Majer Ernő nemzetőr parancsnok a Nemzeti és Szabadkikötő vezetésével, hogy az útra toljanak ki vagonokat, hogy így korlátozzák valamelyest a szovjet csapatok mozgását. A kikötő vezetése a kérésnek eleget tett, és olajostartály-kocsikat húztak ki a kikötőből az útra, amelyekbe az odaérkező szovjet alakulatok belelőttek, és 4 tartálykocsi ki is égett. A csepeli forradalmárok végül november 10-éig, a hajnali órákig tartottak ki, minden lehetséges eszközt bevetve.³²⁶

320 Eörsi, 2016. 39–40., 43., 52. o.

321 Aradi János szerint egy teherautónyi nemzetőr érkezett a kikötőbe a hajó miatt. BFL XXXV.26.c. 1957.07.30.

322 1944-ben építette a Ganz újpesti hajógyára a Nemzeti és Szabadkikötő részére. A neve eredetileg Szent Flórián volt, majd 1947-ben nevezték át Vörös Októberre. A tűzoltónaszádot 1972-ben selejtezték le. http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/voros_oktober_exszent_florian_/500 (Letöltve: 2018. 04. 25.)

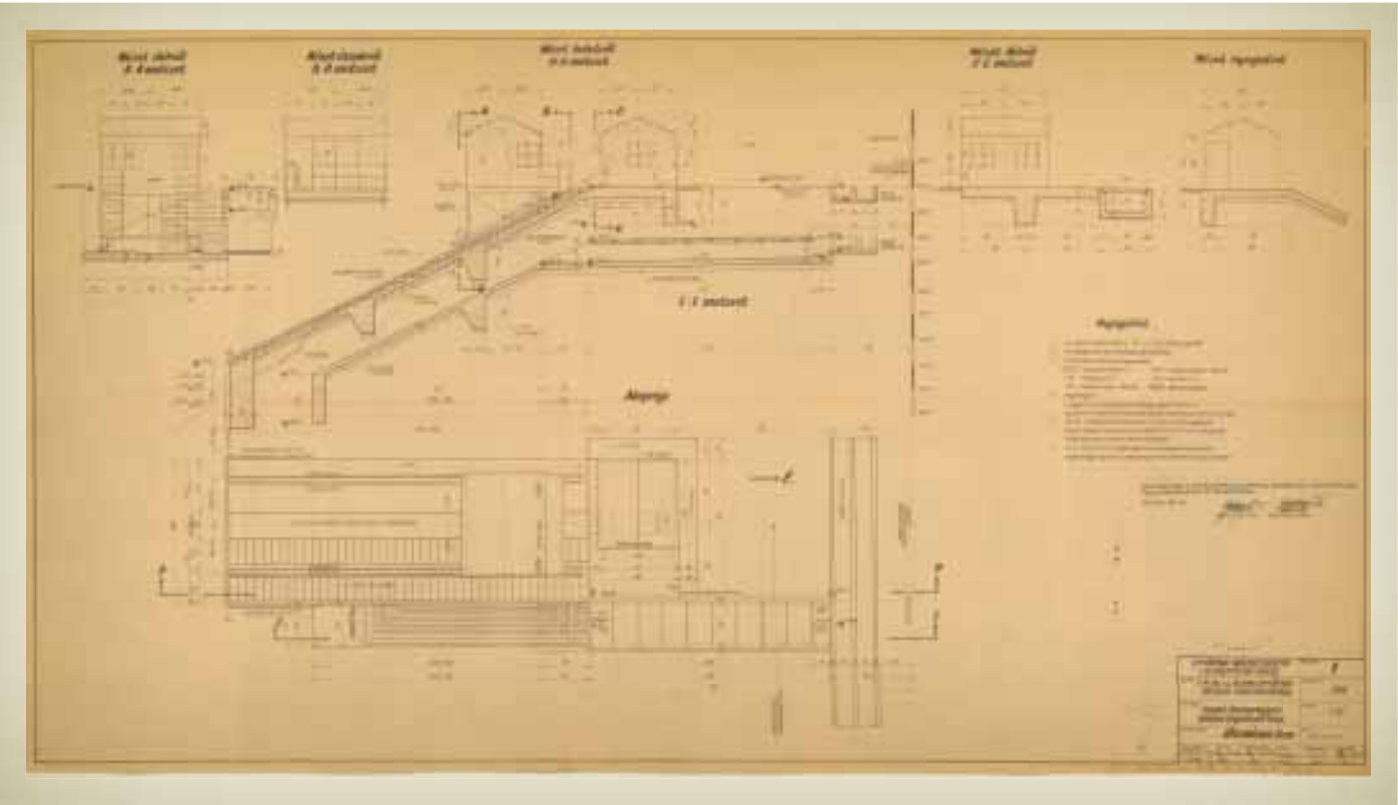
323 Eörsi, 2016. 51. o., CsÜ I. évf. 1. sz. 1956. 11. 01. 2. o.

324 BFL XXXV.26.c. 1957. 07. 30.

325 Eörsi, 2000. 295. o.

326 Eörsi, 2000. 292–295. o.

A szovjet bevonulást követően a csepeli forradalmárok mindent elkövettek annak érdekében, hogy feltartóztassák az ellenséges katonai alakulatokat.



A Csepeli Ásványolajipari Vállalat olajátelő telepeinek tervrajza, 1956 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-24t)

A Szabadkikötőben a forradalom időszakában semmilyen kár nem keletkezett, egyedül a Petróleum-kikötőben halt meg egy *Szabó Gyula* nevű segédmunkás, fejlövés következtében. Az anyagi kár nem volt kiemelkedően jelentős, a fent említett tartálykocsik mellett egy 8 000 m³-es tartály semmisült meg a benne levő 3 400 tonna nyersolajjal egyetemben, valamint belövés érte az üzemi óvodát és az aszfaltüzemet.³²⁷

A forradalom alatt létrejött Munkástanács 1956. november 24-én *Fekete Károlyt* választotta a csepeli kikötő új igazgatójának, ezt a döntést a forradalom levereése után normalizálódott helyzetben is jóváhagyták. A kikötő forgalma az 1955-ös csúcsról folyamatosan csökkent, 1958-ban az 1955-ös év forgalmának csupán 43,26%-át tette ki.³²⁸ Ennek oka abban keresendő, hogy az 1956-os forradalom napjaiban a külkereskedelmi kapcsolatok átmenetileg szétzilálódtak, illetve visszaesett egy időre az ipari termelés.³²⁹ A kikötő elnevezése 1957. november 30-án újból megváltozott, ettől kezdve *MAHART Nemzeti és Szabadkikötő* lett a hivatalos elnevezés.

327 MOGIM Arch. Al 8. d. 33. t., Csepel, 1965. 172. o.
328 A kikötői árutárolással kapcsolatos az a jelentés, amit a BM *Jakab István* fedőnevű ügynöke tett a kikötőben elfekvő gépekkel és berendezésekkel kapcsolatban. Ebben több, általa visszásnak tartott árutárolási körülményre hívta fel a BM figyelmét. Többek között arra, hogy pl.: a nyiltrakodón 1953-1958 között tárolt 44 láda gépi berendezésből 40 ment tönkre és került vashulladékként olvasztóba. Valamint felhívta tartótisztje figyelmét arra, hogy több ilyen tárolási visszasság van még a kikötőben. Jakab úgy vélte, hogy a kikötői anyaggazdálkodás lelkiismeretlen, és a károknak nincs következménye, ugyanakkor, ha a dolgozók hibáznak, annak van. A Jakab István fedőnevű ügynök a későbbi években is jelentett a kikötőbeli helyzetről és dolgozókról, egyes esetekben az 1956-os magatartásra is kitérve. ÁBTL 3.1.2. - M-15163
329 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.



Égő tartály a csepeli kikötőben az 1956-os forradalom idején a Boráros térről nézve (Magyar Nemzeti Múzeum Ltsz.: 87.672.)



A csepeli Szabadkikötő bejárata a gabonatarhából fotózva 1956. november 1-én a forradalom alatt (Fotó: Vadas Ernő, MTI Fotóarchívum)



Kilátás Kelenföldre a Ballagi Mór utca felől, a kép bal szélén a Tétényi út 37-39., mely mögött jobbra a távolban a csepeli Szabadkikötő látható, 1956 (Fortepan)



Daruval emelik ki az Egyiptomból érkező gyapotbálákat 1957. március 19-én a Debrecen Duna-tengerjáró hajóból (Fotó: Fényes Tamás, MTI Fotóarchívum)

6.



AZ 1958-AS KIKÖTŐ- MODERNIZÁCIÓS TERV, ÉS A KONTÉNERTERMINÁL FEJLESZTÉSE

A kikötő életében a második világháború után a cél a harcok következtében keletkezett károk helyreállítása volt, és a rövid demokratikus átmenetet követően berendezkedő kommunista diktatúra iparosítási igényei által támasztott szállításokban való maximális részvétel. Azt viszont a kormányzat sem tudta figyelmen kívül hagyni, hogy a Szabadkikötő fejlesztése elodázhatatlan. E cél érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztálya megbízásából a Mélyépítési Tervező Vállalat 1955-öt követően elkészítette a csepeli kikötőkomplexum hosszú távú fejlesztési tervét. Az irányelveket Fekete György dolgozta ki, a terveket pedig Guóth Béla készítette el.³³⁰

Guóth Béla a távlati fejlesztési tanulmányban a következő helyzetelemzéssel indokolta a kikötői beruházás szükségességét: „Nekünk az első világháború óta nincs tengeri kikötőnk. Ennek részbeni pótlására 1935-ben megalakítottuk a Duna Tengerhajózási R.T-t, mely 3 db 500-700 tonnás hajóval kezdte el a tengeri és egyúttal a dunai szállítást. A Dunán tehát Magyarország vezette be elsőnek a közvetlen, átrakás nélküli folyam-tengeri hajózást és ezáltal az európai szárazföld belsejében a Duna torkolatától 1640 km-re kikötőnk egyúttal tengeri kikötő is lett. Ha már most a Dunát úgy szabályozzuk, hogy a Budapest-Csepeli kikötőig 3000 tonnás uszályokkal és kisebb tengeri hajókkal is el lehessen jönni, akkor ez még inkább ide fogja vonzani a közép- és kelet-európai államok vízi forgalmát. Ha azt nézzük, hogy Közép- és Kelet-Európa hajózható vízi útjai milyen nagy mértékű kiépítés előtt állanak és ennek következtében milyen nagyra fog emelkedni a Dunának is a forgalma, különösen a Rajna-Majna-Duna hajózó út kiépítésének befejezésével,³³¹ – akkor láthatjuk mekkora jelentősége van a Budapest-Csepeli kikötőnek mint nagy transit kikötőnek. Mindent el kell tehát követni, hogy a dunai nagy vízforgalom ne haladjon el mellettünk. Ebben a dunai világforgalomban mi legyünk a gócpont, a célkikötő, ahová távolról hoznak a tengerre is járó hajók árukat, illetve visznek innen távoli vidékekre és itt rakják át vasúti és közúti járművekre vagy kisebb hajókra és viszont. Legyen ez a kikötő az összekötő kapocs az északi és nyugati főleg ipari államok és a keleti és déli főleg mezőgazdasági terményekben és természeti kincsekben bővelkedő országok között. Céltudatos munkával tervszerűen kell annak érdekében dolgozni, hogy a Budapest Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő mielőbb megépüljön és a reá váró nagy feladatokat teljesíthesse.”³³²

A kormányzat sem tudta figyelmen kívül hagyni, hogy a Szabadkikötő fejlesztése elodázhatatlan.

330 Márton, 1995. 103. o.

331 A Guóth Béla által megfogalmazottakhoz hasonlóan Major Pál is fontosnak tartotta a Duna-Majna-Rajna csatorna megépítését a kikötőfejlesztés indokai között. Major ugyanakkor a beruházás létjogosultsága miatt fontosnak tartotta a Duna-Odera- és az ebből kiágazó Duna-Elba-csatorna fejlesztést és a kelet-európai belvízi útszabványok távlati fejlesztését is. Major, 1958. 218. o.

332 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

A kikötői forgalom tekintetében azzal számoltak az 1958-as távlati fejlesztési tervben, hogy 1975-re 4 millió tonnára, majd a Duna–Majna–Rajna-csatorna 1975-re várt megnyitását követően 1985-re már 8 millió tonnára nő az áruforgalom, de azt a tervek készítője, Guóth Béla is elismerte, hogy egyesek szkeptikusak voltak ennek realitásával.³³³

A tervező alapos előtanulmányok után a Kvassay Jenő által, a magyar állam számára 1912-ben kikötőépítésre kisajátított csepeli szigetcsúcs teljes területét akarta hasznosítani. Guóth Sajó Elemér terveiből indult ki elképzelései felvázolásakor, és alapvetően egy, a jövőbeli fejlődésbe vetett hittel és bizalommal készült keret-tervet készített el. Amint fogalmazott: „A mai kikötő megtervezése az 1918 évben néhai Sajó Elemérnek, hazánk egyik legkiválóbb vízimérnökének elgondolása alapján történt. Ma is az akkori tervezés alapján állva – a kikötő területét észak déli irányban ketté osztja a gyorsvasút, a kikötői főút és a kiépítendő kikötői vasút. A nyugati rész lesz a kereskedelmi kikötő, ahol már megépült I. és részben a II. kereskedelmi medence, ezek után még 3 medence fog kiépülni, a Nagyduna felől közös bejárattal. A Duna

mentén levő földnyelvet tömegáruk be- és kirakásához és tározásához fogják használni. A medencék közötti földnyelvek kellően vasúti vágányokkal, közutakkal, nagy raktárakkal színekké és tárházakkal, darukkal és egyéb szállítóberendezésekkel lesznek felszerelve, és darabáruk ki- és berakására vannak kijelölve. A kikötő terület keleti oldalára a Soroksári Dunaágba a hajók csak hajózó zsilipen keresztül juthatnak be. A meglévő Kvassay- zsilipen kívül épül egy nagy hajóvonat-zsilip, amelyen átzsilipelhetők lesznek az ipari kikötőrész új hajógyárában épülő 2 500–4 000 tonnás tengeri hajók is. Itt a kikötő keleti oldalán két ipari medence és 2 közraktári medence kerül kiépítésre, az ipari medencék közé épül a nagyhajógyár, attól délre a magyar hajózási vállalat nagy hajójavító üzeme. Azonkívül ide épül az 1 000 vagonos Hűtőház és ide kerülhet melléje a Mirelite Mélyhűtő Vállalat új központi telepe is. A hajógyártól északra lévő medence mellé a hajógyár

javítóüzemét 2 száraz dokkal terveztük. A kikötő ipari oldalára helyeztük a nagy közraktári vállalat telepét 2 medencével, vasúti vágányokkal, darukkal. A közraktári teleptől északra a kikötő sporttelepét helyeztük el. A kikötő észak-nyugati végébe a kikötő központ igazgatósági, üzemvezetési épületekkel, üzletekkel, garageokkal, lakóépületekkel, stb. kerül. A kikötőnek a I. és II. medencéi között van jelenleg is a gabonátárház, amelynél korszerű ki- és berakó felszerelés eszközli a gabonának hajókból, illetve vasúti és közúti járművekből való ki- és berakását.”³³⁴

Guóth fontosnak tartotta, hogy vámmentes (punto franco) kikötői területe is legyen a csepeli kikötőnek, ahogyan az 1937 utáni időszakban is volt. E vámmentes területnek a II. és III. medencék közötti földnyelvet szánta a tervező. Ennek a létjogosultságát abban látta, hogy a világ akkori nagy kikötőiben is voltak ilyen vámszabad területek, pl. a linzi dunai kikötőben is kialakítottak ilyen részt, ahol a magyar állam is bérelt a maga számára területet. A fejlesztési elképzelésekben a közraktári intézmény megteremtését is nagyon fontosnak tartotta gazdasági szempontból. Ezek mellett a fejlesztési terv pár érdekességet is tartalmazott. Ezek közül ki kell emelni

333 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

334 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

a légikikötőt. A Kvassay-zsilip előcsatornája mellé egy 13 000 m²-es, 50 helikopter fogadására alkalmas leszállópályát terveztek, számos épülettel (hangárok, raktár, műhely, felvételi épület, lakóház) együtt.³³⁵

Guóth Béla az alábbiakban adta meg fejlesztési tervének eszenciáját: „Elképzelésünk szerint a tervezett Budapest–Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő Középeurópa egyik legnagyobb kikötőjévé és hazánk földrajzi fekvésénél fogva, helyes közlekedéspolitika mellett a Középduna legforgalmasabb kikötőjévé válhat. A kikötőnek, miként a múltban, a jövőben még fokozottabban kell szolgálnia a belvízi hajózás és a nemzetközi, valamint speciális folyamtengeri szállítás szükségleteit. A nagyszabású távlati víziút fejlesztési tervek révén mind erőteljesebben kell érvényesülni a transit kikötő jellegnek. Ezt a jelleget elősegíti és emeli a kikötőnek vámmentes része, amely külföldi vállalatokkal hoz szoros kapcsolatba és a kikötőnek igen nagy jövedelmet, különösen devizában biztosít. A kikötő naggyá fejlődését elő fogja mozdítani az ide tervezett nagy hajógyár és a hajójavító üzemek, és a nagy közraktári telep. A helyes közlekedési politika és korszerű kikötő üzemszervezés lehetővé teheti, hogy a kikötő igen nagy forgalmat gyorsan, megbízhatóan, pontosan és olcsón tudjon lebonyolítani, a vele együttműködő vasúti és közúti közlekedési ágak összefogásával. Így válhat a Budapest–Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő a magyar hajózásnak fellegvárává és Magyarország gazdasági jólétének egyik hatalmas forrásává.”³³⁶

Végül ezek az elképzelések soha sem valósultak meg pedig, ha a tervek valósággá váltak volna, akkor egy nemcsak magyar, hanem európai viszonylatban is hatalmas kikötőkomplexum jöhetett volna létre mintegy 16 000 főnyi munkavállalóval.³³⁷

Ugyanakkor, hogy végül miért nem valósult meg a beruházás, s helyette mire helyeződött a hangsúly, azt Kovács István MAHART vezérigazgató 1976-os véleménye tökéletesen szemlélteti: „A tervet már annak idején is sokan vitatták. Azóta bebizonyosodott, hogy túlméretezett volt. Egy kikötő kapacitása különben sem csak a technikai berendezésektől függ, hanem a munka szervezettségétől és a berendezések kihasználtságának fokától. Az erőnket meghaladóan drága átépítés helyett épp ezért a műszakok számának növelését határoztuk el.”³³⁸

A csepeli kikötő életében fontos változás volt, hogy a 2/1958. (VII. 5.) K.K.M. számú rendelettel újra megteremtődtek a punto franco tevékenység jogi feltételei. Ennek alapján pedig az F.4-es raktárban és egy 2 500 m²-es nyíltrakodói területen 1958. október 1-jével, a második világháború után újból megindult a szabadkikötői tevékenység. Ez azért is volt fontos, mert addig a Duna mentén csak a linzi kikötő volt szabadkikötői jogállású. E fontos lépés hatásait így foglalta össze 1960-ban Kispéteri Jenő: „A vámszabadterület újból történő megnyitása lehetőséget nyújt a budapesti kikötő vámszabadzónájában külföldi tranzit-konszignációs raktárak felállítására, ahol az áruk minden vámilleték és vám eljárás nélkül átcsomagolhatók, átszignálhatók, manipulálhatók, neutralizálhatók, hazai anyaggal vagy munkaerővel nemesíthetők, feldolgozhatók, szerelhetők stb. és azután ismét vámkülföldre továbbíthatók. Ezeket

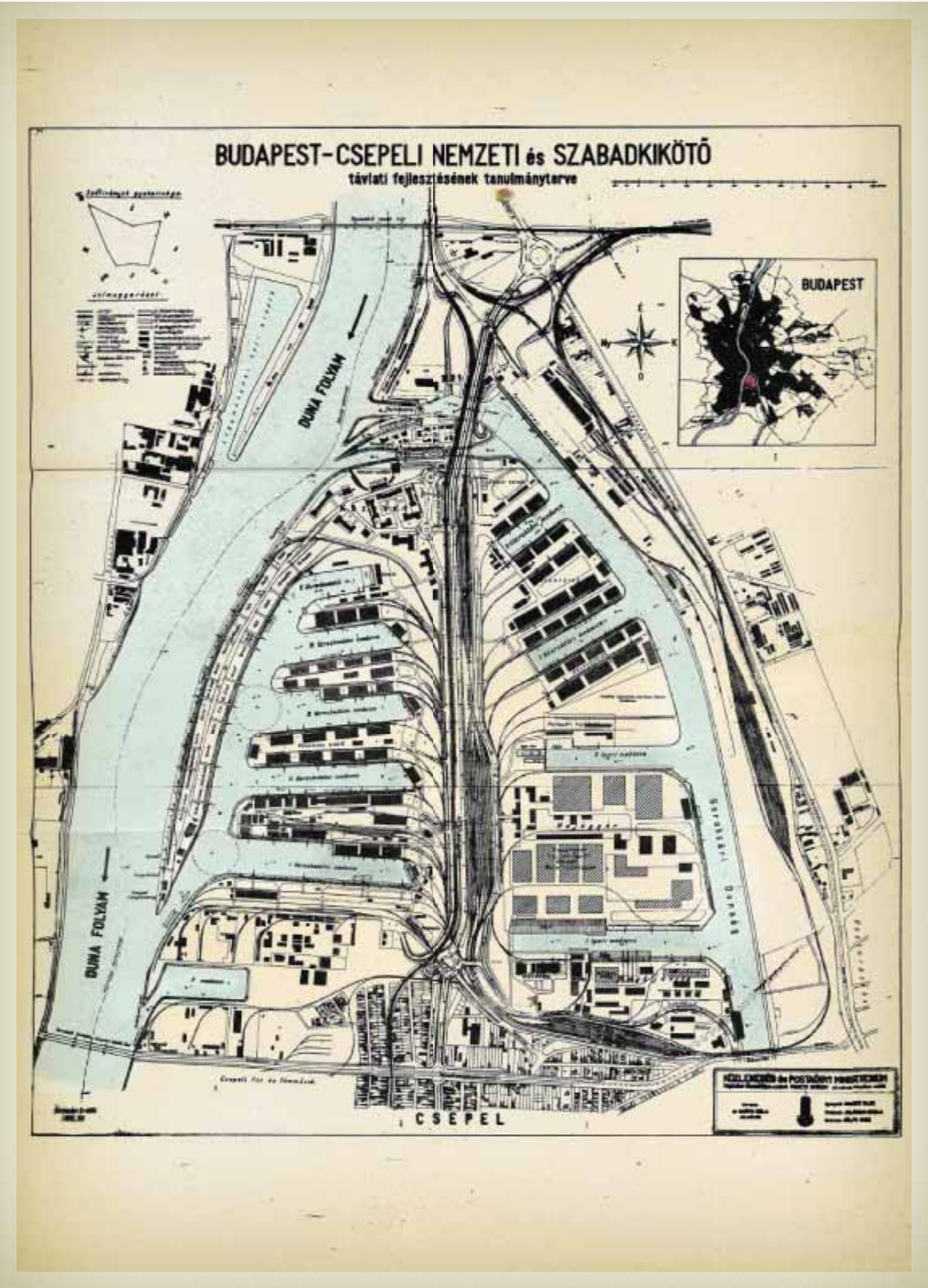
335 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

336 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

337 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d. 96. t.

338 Megay 1976 16. o.

Ha a tervek valósággá váltak volna, akkor egy nemcsak magyar, hanem európai viszonylatban is hatalmas kikötőkomplexum jöhetett volna létre.



Guóth Béla 1958-as távlati kikötőfejlesztésének tervkonceptiója (MAHART-Szabadkikötő Ir. 4121. d.)



Tanácskozás az 1958-as kikötőfejlesztési tervről, a képen Bélay József, dr. Csanádi György, Katona Antal és dr. Kádas Kálmán látható (Duna Múzeum Ltsz.: 24.951.)



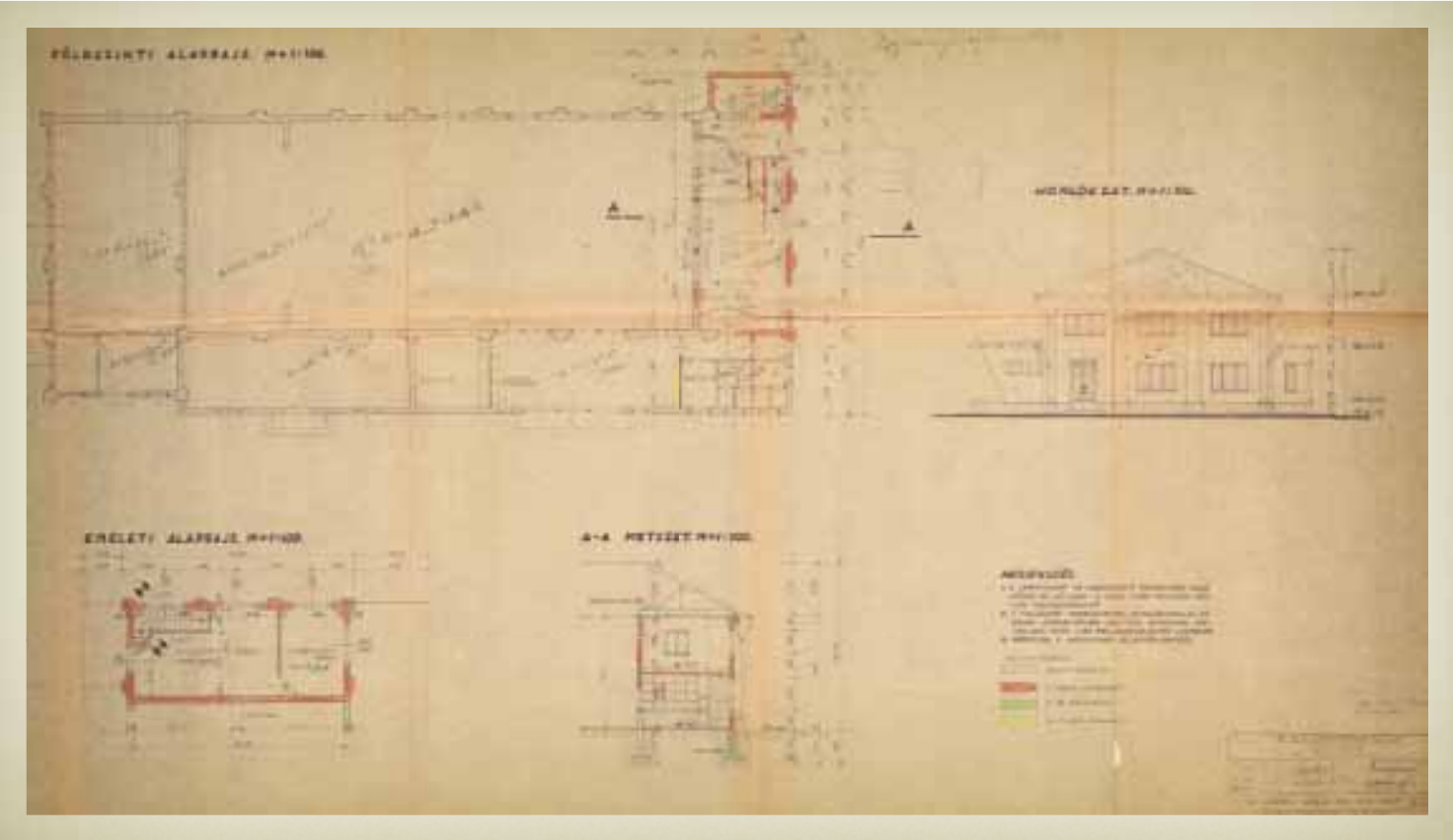
A Budapest-csepeli Szabadkikötő tervezői és szakértői 1958. június 3-án (Duna Múzeum Ltsz.: 24.951.)



Drgács József, Katona József és dr. Csanádi György az 1958-as fejlesztési tervről folyó tanácskozáson (Duna Múzeum Ltsz.: 24.951.)



Tanácskozás az 1958-as kikötőfejlesztési tervről, a képen dr. Guóth Béla, Kossa István és Bélay József látható (Duna Múzeum Ltsz.: 24.951.)



A Csepeli Kőolajipari Vállalat kultúrház terve, 1958 (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)

a lehetőségeket külkereskedelmi vállalataink tranzit-üzleteiknél, akár a saját számlára, akár pedig valamelyik külföldi cég égisze alatt történő lebonyolítása mellett kedvezően értékesíthetnék.”³³⁹ A szerző úgy gondolta, hogy a célok elérése érdekében különböző üzemeket kellene a kikötőben felállítani, hogy a kelet–nyugati áruforgalomban érkező mezőgazdasági áruk (gabona, hüvelyesek, déli gyümölcsök), bőrök, szőrök, illetve a nyugat–keleti viszonylatban bejövő textilipari, gép- és autóipari stb. termékek feldolgozásra, összeszerelésre, csomagolásra kerülhessenek a csepeli kikötőben. A fentiek mellett Kispéteri fontosnak tartotta konszignációs tranzitraktárak felállítását is, ugyanis ezek előnyeként a helyi piac szükségleteinek megfelelően az áruk mindig rendelkezésre állnának.³⁴⁰

A vámszabad terület újranyitása után az üzem kereskedelmi szolgálata felvette a kapcsolatot az európai és közel-keleti államok fontosabb fuvarozási cégeivel, és felkérték a *Külkereskedelmi Minisztériumot* valamint a *Magyar Kereskedelmi Kamarát* is a Nemzeti és Szabadkikötő nyújtotta új lehetőségek propagálására. A második világháború előttivel szemben ugyanakkor csökkent a szabadkikötői forgalom, és ami volt annak nagy része is magyar külkereskedelmi vállalatokon³⁴¹ keresztül történt.³⁴²

Ebben az időszakban az Áruraktározási Hivatal (ÁRHI) egy jelentős kikötői beruházást kezdett el a szabadkikötői medence déli partján, ahol egy 245 méter hosszú és 30 méter széles, 30 000 tonna áru befogadására képes raktárépületet terveztek felhúzni. Az épületben darabáru-raktárat, hűtőházat és hűtőgépházat akartak kialakítani. E fejlesztéshez egy kazántelep felépítését, valamint egy 5 tonnás portáldaru, 12 emelővillás targonca és 1 dízel-mozdony megvásárlását vette tervbe az ÁRHI.³⁴³ A jövőre nézve fontos esemény volt, hogy 1961 végére elkészült az ÁRHI raktári beruházása, aminek köszönhetően az addigi 71 203 m²-ről 91 778 m²-re emelkedett a raktárterület. Ez az időszak rendkívül kedvező volt a Nemzeti és Szabadkikötő számára, ugyanis nemcsak nyereséges volt a vállalkozás, hanem a Kádár-korszakban szokásos szocialista élüzem kitüntetést is megkapta a kikötő, valamint az állampárt³⁴⁴ és a rendszer szempontjából fontos munkaversenyben is részt vettek az üzem brigádjai.

A kikötő forgalma az 1955-ös 1,679 millió tonnás szintről folyamatosan csökkent, és 1958-ra 726 ezer tonnánál állt meg e negatív folyamat. 1959-ben viszont újból az emelkedés jeleit mutatta az áruforgalom az abban az esztendőben elért 910 ezer tonnával. Komoly változás volt az 1950-es évek első feléhez képest, hogy újból növekedett a darabáruk mennyisége. A kikötői áruforgalom egy rövid stagnálást követően, 1961-től újra emelkedésnek indult, ami mellett az üzem gépesítettségének aránya is javuló tendenciát mutatott.³⁴⁵

339 Kispéteri, 1960. 20. o.

340 Kispéteri, 1960. 20. o.

341 E cégek többek közt az *AGRIMPEX*, *HUNGAGENT*, *HUNGAROTEX*, *MASPED*, *MEDIMPEX*, *METALIMPEX*, *METRIMPEX*, és a *PANNONIA* voltak. Márton, 1995. 106. o., Benedek, 1974. 5. o.

342 Márton, 1995. 105–106. o.

343 Márton, 1995. 106–107. o.

344 1956. október 31-én a forradalom következtében megszűnt az addigi kommunista állampárt, az MDP. Utódpártja a Kádár János vezetésével létrejött Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) lett egészen 1989-ig.

345 Márton, 1995. 107–109. o.

1962-ben a kikötői forgalomból a vasút 51,7%-al, a hajózás 39,1%-al, a közúti áruszállítás pedig 9,2%-al részesedett. A beruházások tekintetében a legfontosabb a *Kőbányai Gyógyszerárugyár* 2 670 m² alapterületű földszintes raktárházának építése volt. Ez azért is fontossá vált a kikötő számára, mert a beruházó cég – az építkezést megelőzően megkötött szerződés alapján – 10 év után tulajdonjogilag a Nemzeti és Szabadkikötőnek adta a raktárépületet.³⁴⁶

A csepeli kikötőt is érintette az anyacégnél bekövetkezett 1963-as átszervezés, miután *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter a *MAHART Magyar Hajózási Rt.*-ből, a *DTRT Magyar Duna–Tengerhajózási Rt.*-ből, a MAHART Nemzeti és Szabadkikötőből, valamint a *MAHART Hajójavító Üzeméből* létrehozta a *Magyar Hajózási Vállalatot*, 1963. december 31-én. A vállalat központi szerve a *Magyar Hajózási Vezérigazgatóság* volt, ami egyben a KPM Hajózási Főosztályának szerepét is betöltötte. A kikötő szempontjából a legfontosabb, hogy az új vállalat keretében létrejött öt önelszámoló egység közül az egyik a Magyar Hajózási Vállalat Kikötői Üzemigazgatósága volt. Az új üzemigazgatóság feladata lett ettől kezdve a csepeli, a Budapest balparti, a ferencvárosi és a győri kikötők, valamint a Budapest északi (FOKA), a lágymányosi és a bajai téli kikötők üzemeltetése. Mivel gyorsan kiderült, hogy az új név hátrányos a cég üzleti ismertségére nézve, ezért visszamenőleges hatállyal visszakapta a MAHART nevet, így a kikötő igazgatóság neve *MAHART Magyar Hajózási Rt. Kikötői Üzemigazgatóságra* változott.³⁴⁷

Az 1950-es évek fejlesztései után 1964-ben újra napirendre került a Nemzeti és Szabadkikötő modernizációja. A cél az volt, hogy az 1962-es 1 176 500 tonnás áruforgalom 1980-ra 5 000 000 tonnára emelkedjen. Ezt a forgalomnövekedést a gépesítés fokozásával, a berendezések modernizálásával, a rakodók kiépítésével és a raktárak bővítésével szerették volna megoldani.³⁴⁸ Annál is inkább, mert úgy vélték, hogy a kikötő legnagyobb problémáját „...*fejlesztésének jelenlegi igen lassú üteme és a meglévő berendezések elavultsága a hajózás fejlődését is akadályozza, mert igen magas a hajók kikötői tartózkodási ideje. 1964. első 10 hónapjában pl. 1 hajóra számítva 10,7 nap az összes tartózkodási idő, ebből a rakodásra való várakozás 4,5 nap. Ez annak a következménye, hogy bár éves átlagban alacsony a daruk üzemóra kihasználása, csúcsidőben sem elegendő partfal, sem elegendő daru nem áll rendelkezésre és a hajók várni kénytelenek, amíg rakodásra sorra kerülhetnek.*”³⁴⁹

A *Hajózási Szakmai Kollégium* 1966. június 10-i megbeszélésén a kikötő fejlesztésével kapcsolatban a szakemberek két álláspontot tartottak a modernizációval kapcsolatban fontosnak. Az egyik szerint nagyarányú állóeszköz-invesztálással kell megoldani a gondokat, míg a másik vélemény szerint belső szervezéssel kell felkészülni a kikötő előtt álló kihívásokra. Végül az állam a harmadik ötéves terv 1970-ig tartó időszakára 66 940 000 Ft fejlesztési forrást irányzott elő a kikötő várható teljesítménynövekedésének előmozdítása és a rakodási idők csökkentése érdekében. Ezen összeget a gabonátárház fejlesztésére, egy 2 000 m²-es tárolószín felépítésére,

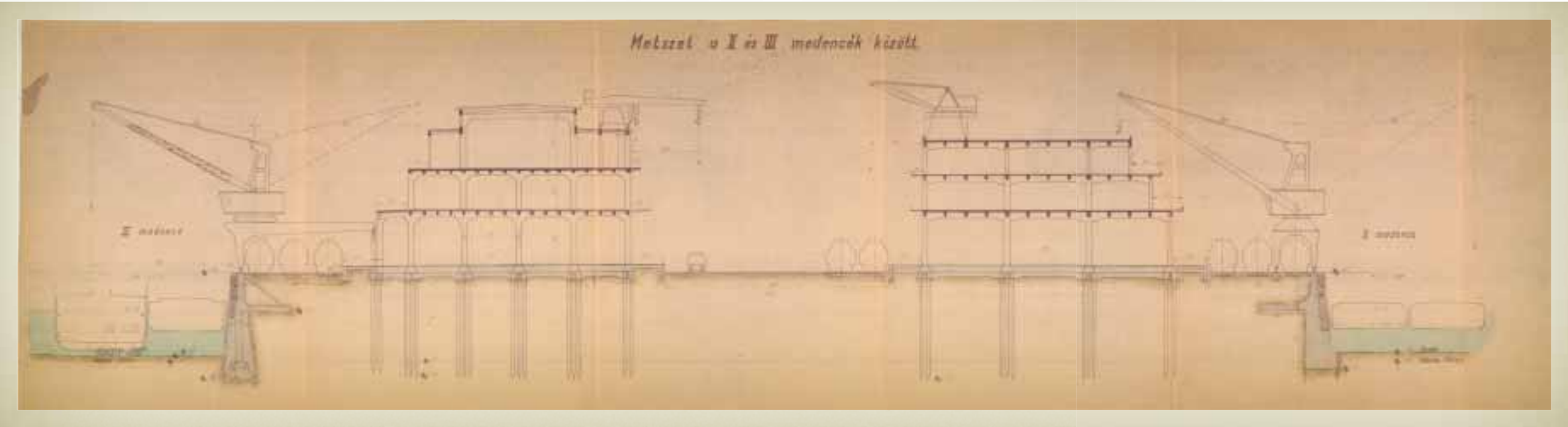
346 Márton, 1995. 110–112. o.

347 Márton, 1995. 113–114. o.

348 MNL OL XXIX-H-128 2. d. 32. t.

349 MNL OL XXIX-H-128 2. d. 31. t.

Az 1950-es évek fejlesztései után 1964-ben újra napirendre került a Nemzeti és Szabadkikötő modernizációja.



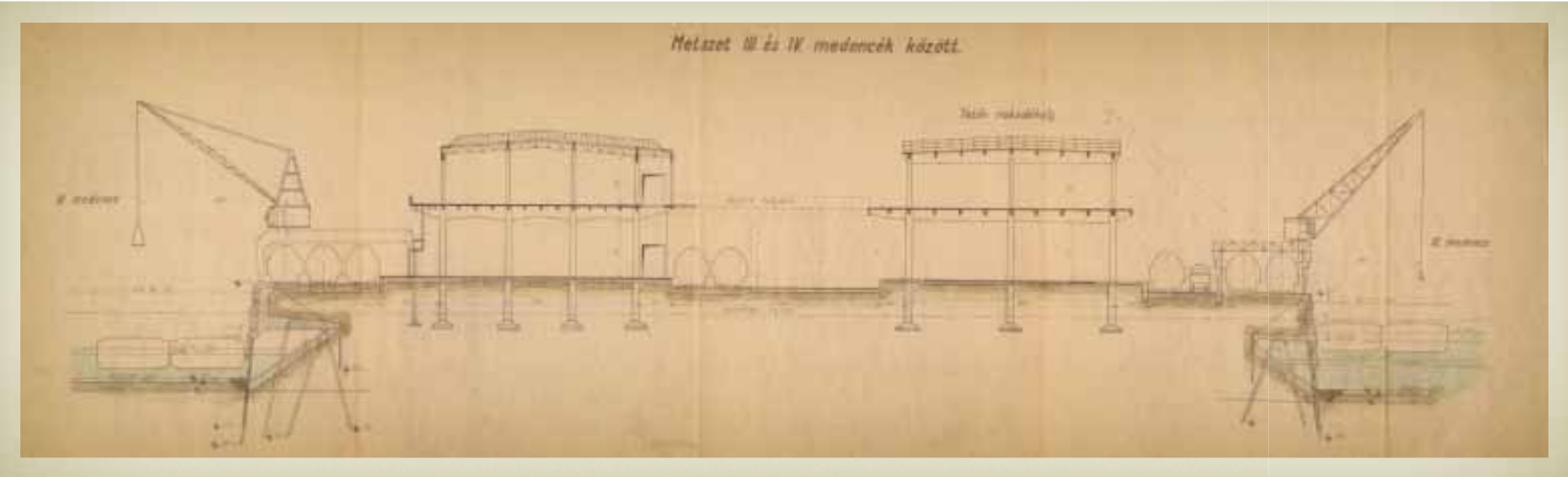
A kikötő II. és III. medencéi közti metszet az 1958-as fejlesztési terven

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 2170. d.)



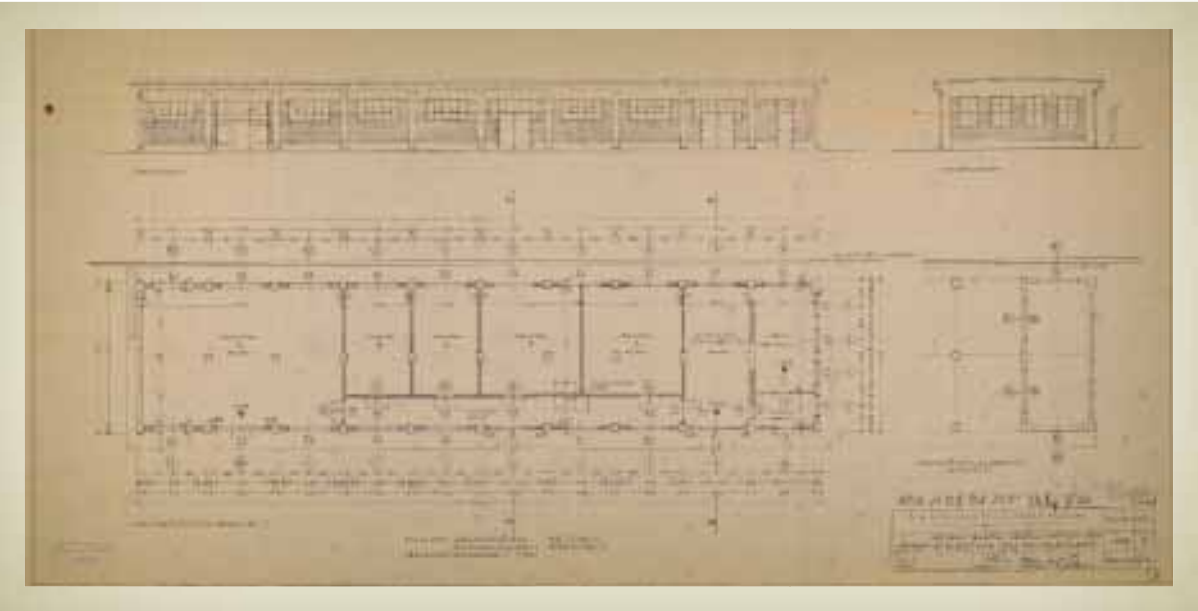
Külföldi delegációk látogatása a csepeli Szabadkikötőben

(Duna Múzeum Ltsz.: 24.951.)



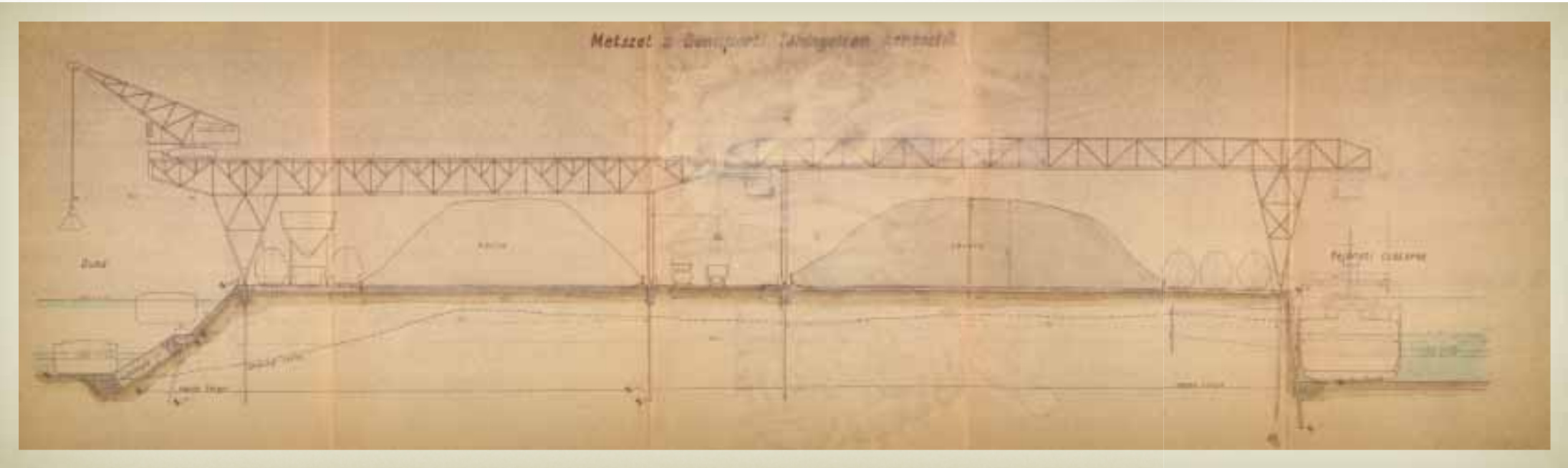
A kikötő III. és IV. medencéi közti metszet az 1958-as fejlesztési terven

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 2170. d.)



Nyitott szín zárt raktáráruházzá történő átalakítási terve az ÁFOR csepeli kikötőbeli telepén, 1958

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-24t)



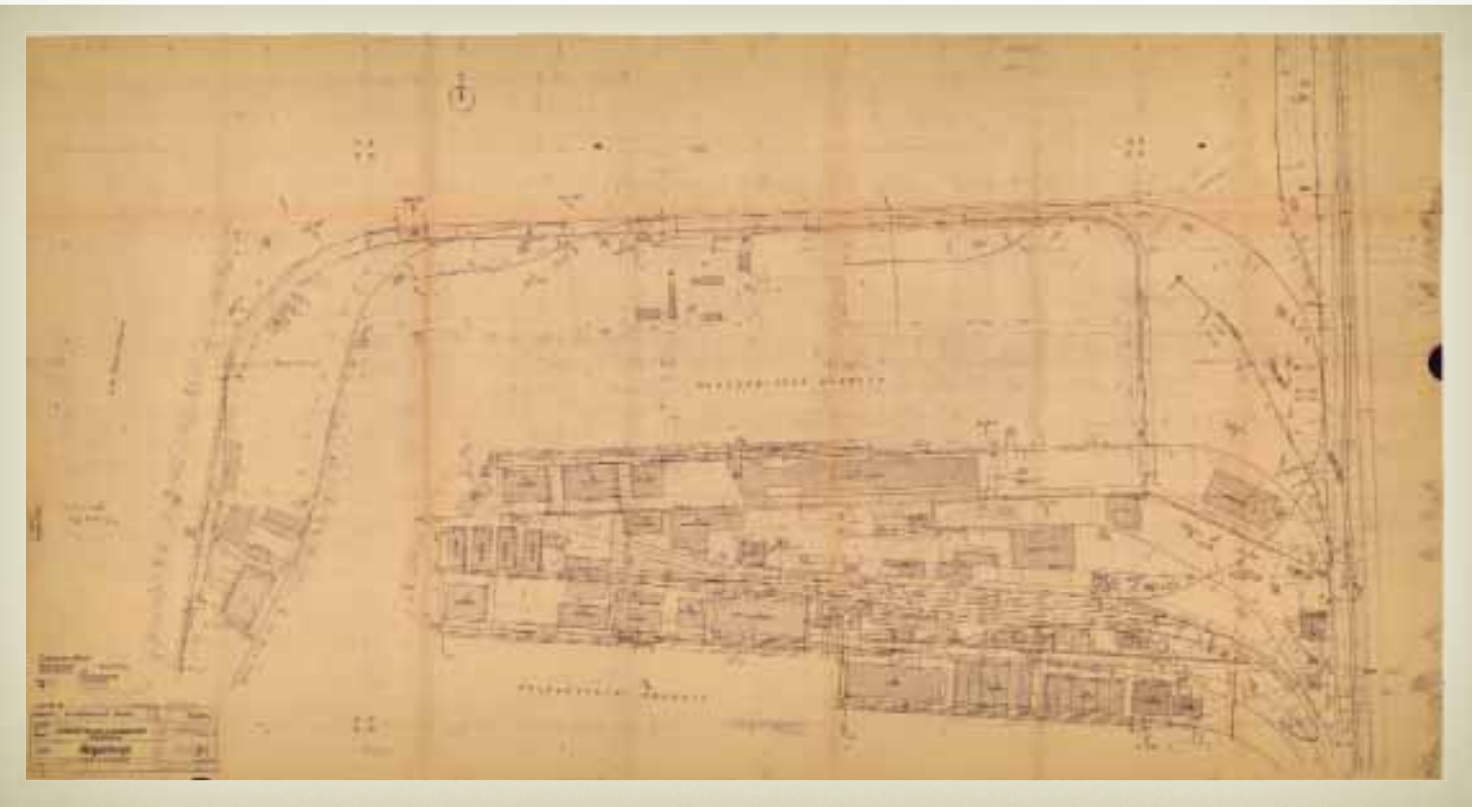
Metszet a kikötő Duna-parti földnyelvén keresztül az 1958-as terven

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 2170. d.)



Május 1-i felvonuláson a Szabadkikötő dolgozói

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.20.)



A MAHART Nemzeti és Szabadkikötő helyszínrajza, 1961 (Magyar Nemzeti Levéltár XXIX-H-128-5d-14d)

A kikötői áruforgalom egy rövid stagnálást követően, 1961-től újra emelkedésnek indult, ami mellett az üzem gépesítettségének az aránya is javuló tendenciát mutatott.



Légi fotón a Csepel Vas- és Fémművek, a háttérben a Petróleum-kikötő és a Nemzeti és Szabadkikötő, 1963 (MHSZ, Fortepan)



Egy tengerjáró hajóból rakodnak ki gyapotot a csepeli Nemzeti és Szabadkikötőben 1962-ben (Fotó: Lajos György, MTI Fotóarchívum)



Egy holland gyártmányú rakodógép építőanyagot szór egy teherautó platójára, a berendezés akár 25 méterre is képes volt elszórni az árukat, 1960 (Fotó: Kácsor László, MTI Fotóarchívum)



A Szabadkikötő 1963 telén (Fortepan, Budapest Főváros Levéltára, HU.BFL.XV.19.c.10)



A Nemzeti Szabadkikötőben hajóra rakják a Kínába és Bulgáriába exportra gyártott Csepel teherautókat, 1959 (Fotó: Balassa Ferenc, MTI Fotóarchívum)



Egy 1963-as légi fotón a Csepeli Kőolajipari Vállalat, a Merkur telep és a Nemzeti és Szabadkikötő, 1963 (MHSZ, Fortepan)



Új útburkolat és vágánycsere a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.17.)



Az egyik Duna-tengerjáró hajó a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.22.)

a II. számú kereskedelmi medence déli partjának hiányzó partfalainak, a darupálya és a vasútüzemi iroda megépítésére szánták, a TMK-műhely, az üzemi konyha és étkeзде, valamint a női öltöző és fürdő bővítése, továbbá számos gép (portáldaru, rakodógép, traktor stb.) mellett.³⁵⁰

A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő életében az áruforgalom szempontjából az 1965-ös év, a március végétől július közepéig tartó dunai árvíz ellenére is rendkívül kiemelkedő volt, hiszen az addigi legnagyobb forgalmat sikerült abszolválni 1 746 500 tonnával. Ez 4%-al volt magasabb, mint az addigi rekordévnek számító 1955-ös, és az előző évhez viszonyítva jelentősen, mintegy 25%-al nőtt az áruforgalom.³⁵¹

Az 1950-es évek végétől a Petróleum-kikötőben is komolyabb fejlesztések voltak. A munkavállalók kulturális igényei miatt a második világháborút követően felépített kultúrház épületében komoly károk keletkeztek az 1950-es évek végére. A gondot az okozta, hogy a talajviszonyokat figyelmen kívül hagyva nem megfelelően

készítették el az épület alapozását. Az alaphoz szivárgó csapadékvíz és a kultúrház toldaléképületének közelében futó gőzvezeték csatornájában összegyűlő kondenzvíz is károkat okozott egy 1959-es szakértői vélemény szerint. A helyzet megoldása érdekében az évtized végén tervbe vették az alap süllyedésének megállítását, az épület belső átalakítását, valamint külső és belső tatarozását, de az 1960-as évekbeli iratok alapján úgy tűnik, hogy a kultúrház statikai problémái továbbra is fennálltak.³⁵²

A *Csepeli Kőolajipari Vállalat*nál – 1957–1959 között – a korábbi víztorony helyett egy 500 m³-es újat építettek, illetve egy új dunai ponton létesítését is megkezdték.³⁵³ Nagyjavításon esett át az atmoszférikus desztilláció, ahol tartályokat cseréltek és egy új olajátemelő telepet is terveztek.

1958-tól a savas finomító 2 agitátorral és szűrőprésszel bővült, továbbá átadták az új szivattyúállomást is. 1958. január 1-jei adat szerint a gyár tartályainak a száma 244 volt, mintegy 40 000 m³-es tárolókapacitással. Ez megegyezett az 1930-as finomítói térfogattal. Itt meg kell jegyezni, hogy a második világháborúban jelentős károkat elszenvedő tartálypark helyreállításánál a nagy tartályok helyett több kisebbet építettek. Ebben annak is szerepe volt, hogy a speciális termékek száma emelkedett.³⁵⁴

Egy korábbi alkalmazottjuk, *Zsuffa Albert* szabadalma alapján új eljárást alkalmaztak az atmoszférikus desztillációnál, amelynek eredményeként a kőolaj-finomító kapacitása elérte az évi 270 000 tonnás termelési szintet, ami 44 000 tonnával több volt a korábbinál. A finomítói kapacitásnövekedéssel volt összefüggésben az iparvágány bővítés, az új vasúti töltő- és lefejtőállomás 1958–1961 közötti kiépítése,

350 MNL OL XXIX-H-128 2. d. 36. t., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1091. doboz 346. t.

351 Márton, 1995. 115–116. o.

352 Az épületről már 1960. október 14-én szakvéleményt adott ki az Általános Épülettervező Vállalat. Ebben úgy vélték, hogy a repedéseket a bombatölcsérek miatt keletkezett talajinhomogenitás okozta. Majd 1969–1970-ben a *Földmérő és Talajvizsgáló Vállalat* folytatott az épülettel kapcsolatban vizsgálatokat. MOGIM Arch. CSKV 8. d. 1. t., MOGIM Arch. ÁFOR 78. d. 3. t.

353 A korábbi hordókra házilag épített tutajos pontont amiatt kellett lecserélni, mert az állandó vízszintváltozásokkor a lefejtő tömlőt hol toldani, hol rövidíteni kellett. Továbbá a berendezés és a kezelőszemélyzet ki volt téve az időjárás viszontagságainak. Az új lefejtő tervei 1956-ban készültek el. MOGIM Arch. CSKV 16. d. 1. t.

354 MNL OL XXIX-H-128 9. d. 24. t., MOGIM Arch. AI 8. d. 33. t., Csepel, 1965. 172. o.

amelynek segítségével naponta 72 tartálykocsival többet lehetett lefejteni.³⁵⁵ Ugyancsak a kőolaj-finomító kapacitásnövekedését segítette, hogy 1961–1962 során a vákuum desztilláció napi termelőképessége 400 tonnáról 450-re emelkedett.³⁵⁶

Komoly változást hozott a Csepeli Kőolajipari Vállalat életébe, hogy 1960-tól elkezdtek a fáradt olaj feldolgozását. 1961-től a hazánkban keletkező teljes, évi 15 000 tonnát a Petróleum-kikötőben dolgozták fel. Az 1960-as évek elején sorozatos fejlesztések történtek a kőolaj-finomítóban, majd 1963-ban megkezdődött a régi iparvágány felújítása is, a gyorsabb és biztonságosabb ki- és beszállítás érdekében.³⁵⁷

1966-ban egy korszak ért véget a Petróleum-kikötőben azzal, hogy bezárták a Csepeli Kőolajipari Vállalat kőolaj-finomítóját, mert az 1960-ban létrehozott *Dunai Kőolajipari Vállalat* Százhalombattán felépített finomítója 1965-ben megkezdte működését, így az 1930–1965 között termelő csepeli üzemre nem volt többé szükség. A kőolaj-finomító helyén 1968-ban az ÁFOR rendezkedett be, ezzel javult a cég tárolókapacitása, de komoly gondjuk volt, hogy tárolótelepeik elavultak voltak.³⁵⁸

A Hajózási Szakmai Kollégium 1966. június 10-i tanácskozása foglalkozott a Petróleum-kikötő helyzetével. A megjelentek úgy vélték, hogy a medence nincs eléggé kihasználva, s megtették az első lépéseket arra vonatkozóan, hogy ezen a helyzeten javítsanak. A medence déli partján területet bérlő *Országos Gumiipari Vállalat*nak lehetőséget adtak arra, hogy korom és gumianyag rakodása céljából hajókat fogadjon a Petróleum-kikötőben. A szakmai kollégium tagjai abban is egyetértettek, hogy a kikötő jobb hasznosítása csak akkor oldható meg, ha az ÁFOR kivonul a petróleummedencéből. Ennek viszont jelentős költsége lett volna, ugyanis a terület visszavétele miatt kompenzálni kellett volna az olajipari céget, amelynek nagy értékű eszközparkja volt csepeli bázistelepén. Így a szakmai kollégium ülésén arra jutottak, hogy a meglevő keretek között jobban ki kell használni a Petróleum-kikötő nyújtotta lehetőségeket és inkább a II. számú (punto franco) medencét kellene fejleszteni.³⁵⁹

A csepeli ÁFOR-telep helyzetéről az alábbiakat jegyezték fel 1969-ben: „*A csepeli bázistelepen f. évben az 1 napra eső átlagos kiszolgálás 252 tankautó megtöltése, 47 db platós gépkocsi rakodása, ezenfelül a fűtési idényben átlag 6–8 ezer kanna háztartási tüzelőolaj kiszállítása. [...] A csepeli telepről a főváros minden irányába szállított, évről-évre növekvő mennyiség a csepeli Szabadkikötő útnak, de különösen a IX. kerület Soroksári út – Kvassay út kereszteződésének forgalmát terheli és a telepről való szállítási időt lényegesen meghosszabbítja.*”³⁶⁰

Az 1960-as évek második felében komoly figyelmet fordítottak a csepeli kikötő gépeinek és berendezéseinek modernizálására, és a gépi kapacitás növelésére, ami a forgalom folyamatos növekedése miatt indokolt is volt. Az eszközpark fejlesztése mellett, 1966-ban, a *Chemolimplex Külkereskedelmi Vállalat* egy 1 451 m²-es, a Kőbányai Gyógyszergyár pedig egy 2 690 m²-es raktárt épített, továbbá a Kikötői Üzemigazgatóság hat kikötői épület felújítását végezte el.³⁶¹

355 Az iparvágány bővítésének indoka az volt, hogy a Csepeli Kőolajipari Vállalat napi 60–70 vasúti kocsi közötti forgalmát, a régi vágányhálózat már képtelen volt rendesen kiszolgálni. MOGIM Arch. CSKV 21. d. 2. t.

356 Csepel, 1965. 172. o.

357 Csepel, 1965. 172–173. o.

358 Antal, 1967. 225. o.

359 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1091. d. 346. t.

360 BFL XXIII.102.a.1. 1969. 12. 10.

361 Márton, 1995. 117–119. o.



Légi fotó a csepeli Szabadkikötő I. számú medencéjéről, 1963 (MHSZ, Fortepan)



Farakodás a kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.19.)



Egy 1000 tonnás MAHART uszály rakodása a csepeli Szabadkikötőben, 1965 (Magyar Rendőr, Fortepan)

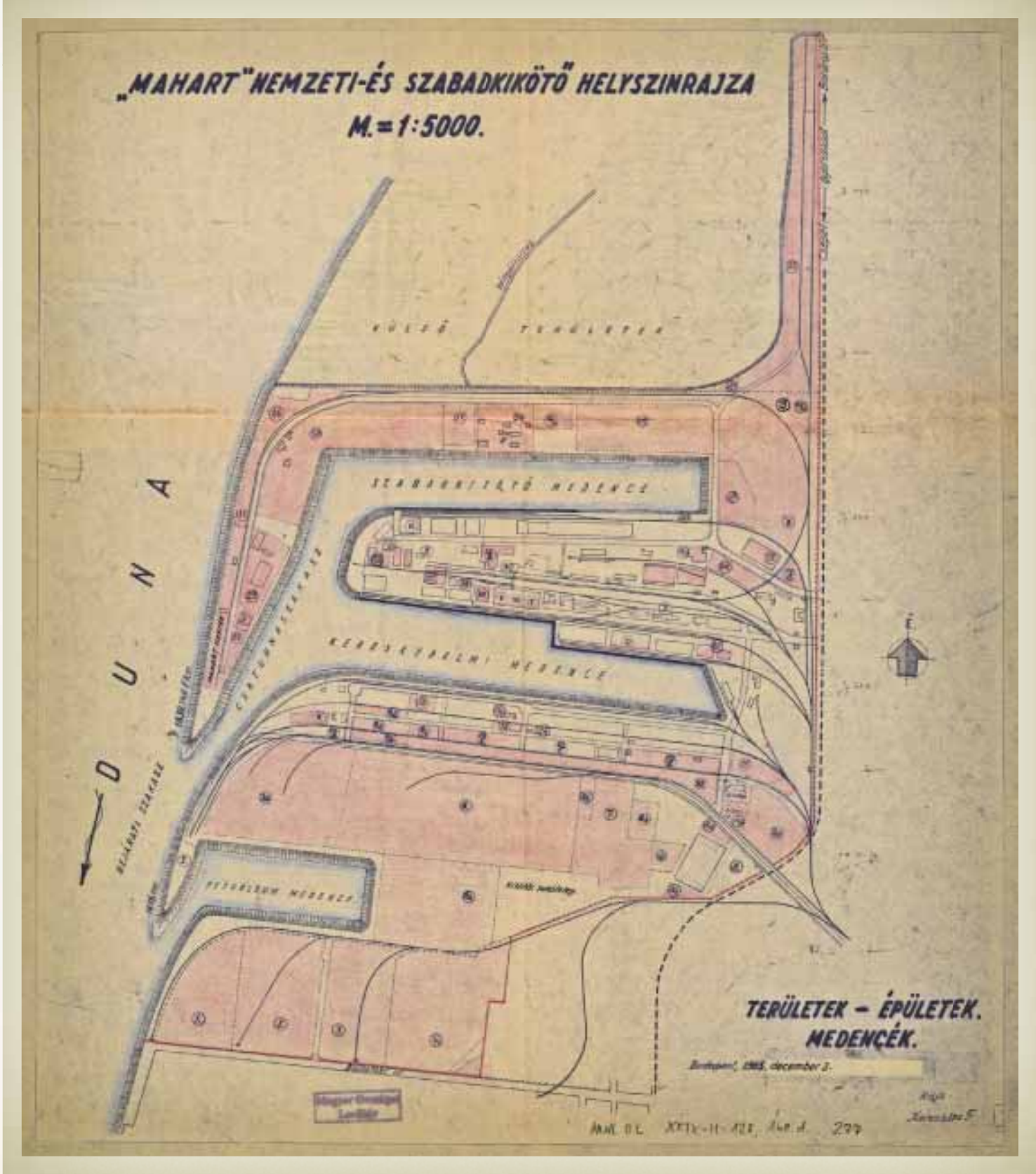


A MAHART 723-as számú 700 tonnás és 1056 számú 1000 tonnás uszálya 1965-ben Csepelen (Magyar Rendőr, Fortepan)



Uszályok és hajók a csepeli kikötőben (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.1.)

Az 1960-as évek második felében komoly figyelmet fordítottak a csepeli kikötő gépeinek és berendezéseinek modernizálására, és a gépi kapacitás növelésére.



A MAHART Nemzeti és Szabadkikötő helyszínrajza, 1965 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-140d-68t)



A MAHART 1000 tonnás uszályai a Szabadkikötő I. számú medencéjénél 1965-ben (Fortepan)



Egy FIAT 500-ast ellenőriznek a csepeli Szabadkikötőben 1966-ban (Magyar Rendőr, Fortepan)



Egy munkás dolgozik a csepeli Szabadkikötőben, 1966 (Fortepan)



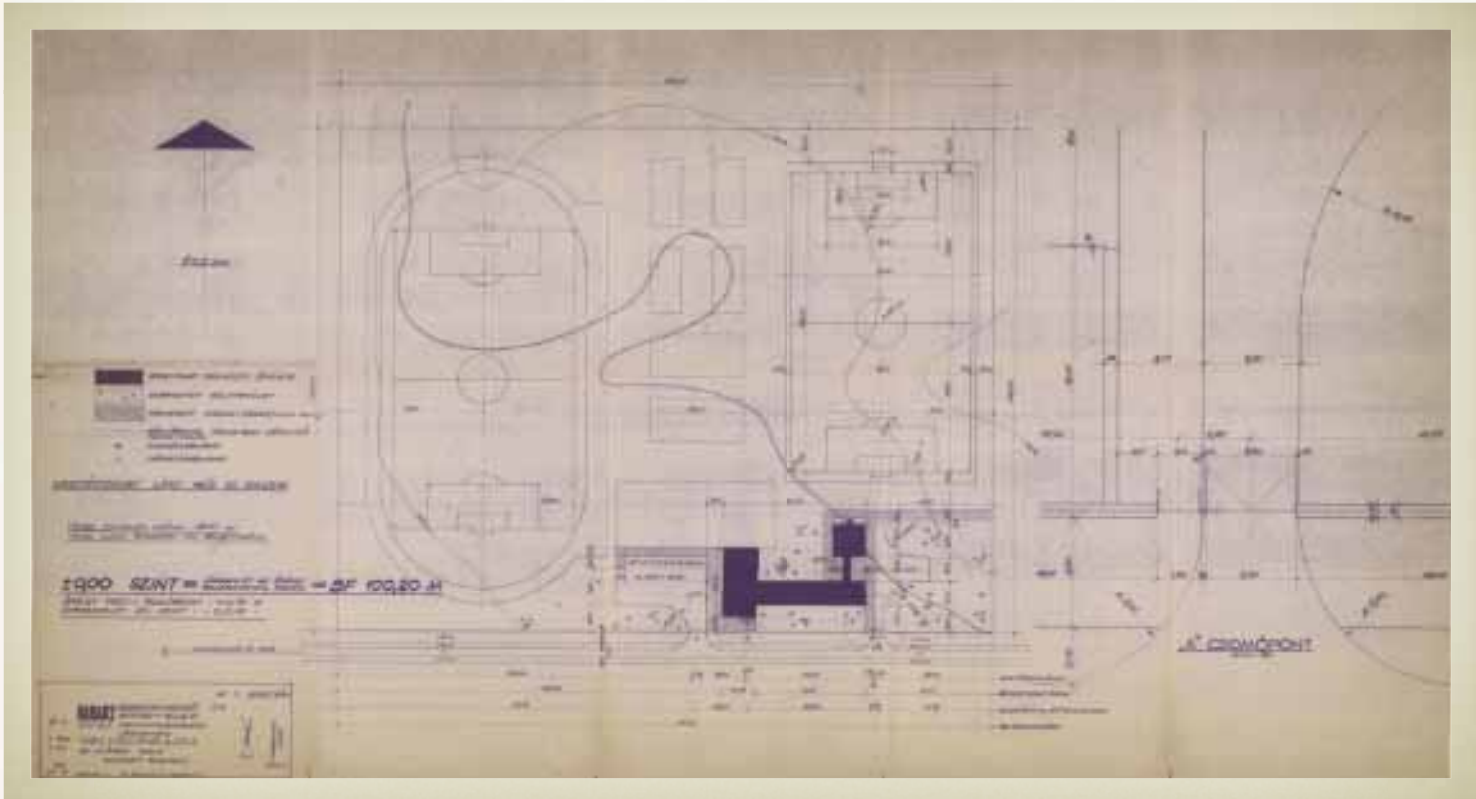
Egy VW Bogár ellenőrzése a Szabadkikötőben, 1966 (Magyar Rendőr, Fortepan)



A kikötő hűtőháza (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.16.)

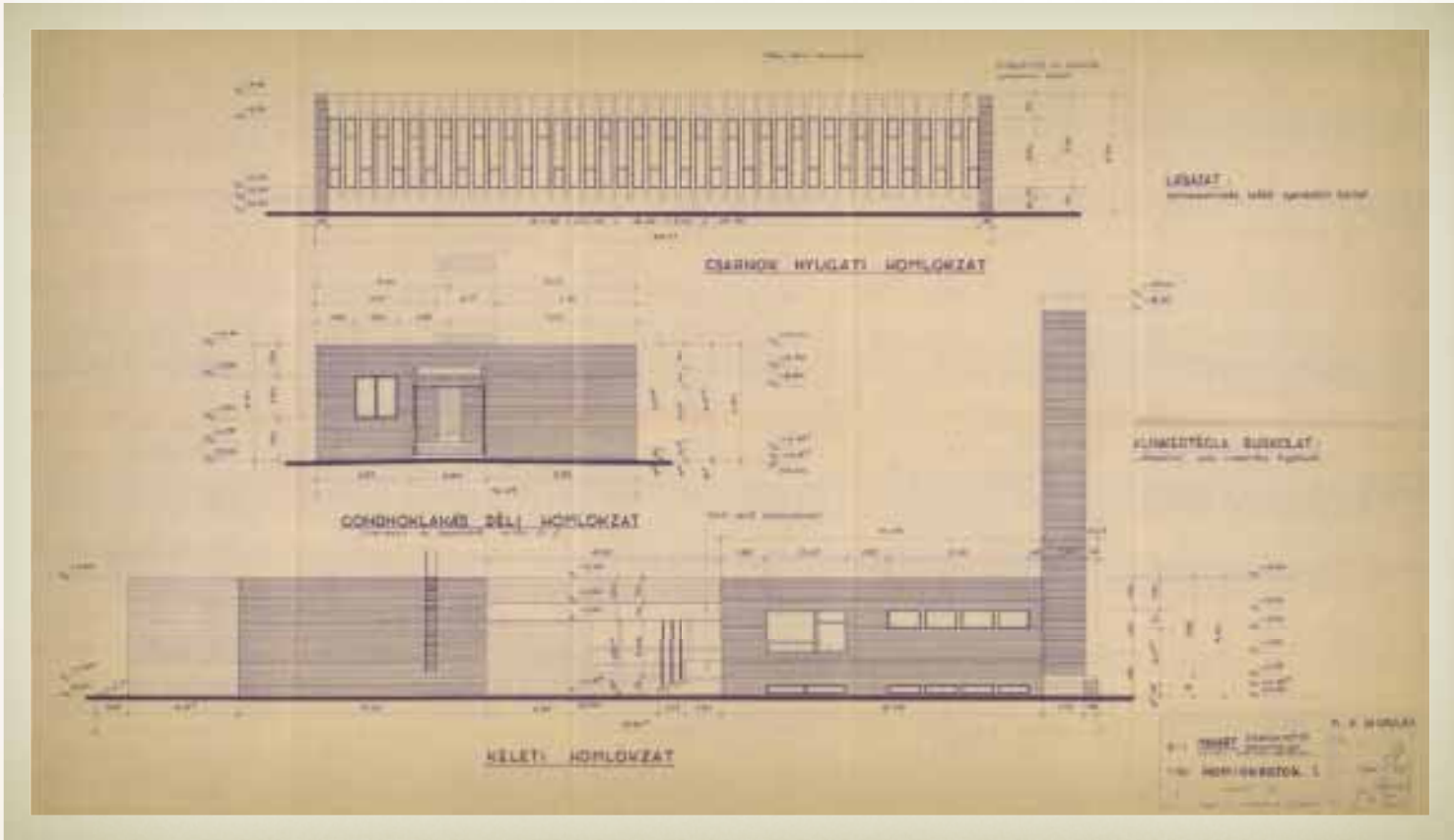


A csepeli kikötő korszerű tranzitraktára (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.15.)



A Szabadkikötő sporttelepének helyszínrajza, 1966 (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2911. d.)

1966-ban a Chemolimplex Külkereskedelmi Vállalat egy 1 451 m²-es, a Kőbányai Gyógyszergyár pedig egy 2 690 m²-es raktárt épített.



A Szabadkikötő sporttelepének tervdokumentációja (MAHART-Szabadkikötő Ir. 2911. d.)

A Nemzeti és Szabadkikötő életében az 1969-es esztendő jelentős, az üzem életét hosszú távon is meghatározó változásokat hozott a konténerterminál fejlesztési programjának elindulásával. A közlekedési tárca az 1968-as parlamenti jóváhagyást követően élénken kezdett foglalkozni az ún. nagykonténeres árufuvarozási rendszer bevezetésével. 1969-ben a fő feladat a belföldi konténeres szállítások megszervezése volt. A kikötő szerencséjére a MAHART műszaki és kereskedelmi szolgálata már 1968-ban megfelelő ismeretekkel rendelkezett a témáról, így a cég javaslatot nyújtott be egy, a csepeli kikötőben megvalósítandó konténerterminál felépítéséről. Az elképzelést a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az *Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság* és az Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet szak-

embereinek részvételével létrehozott bizottság is támogatta. Így az 1/1968. (I. 11.) OMFB számú rendelet alapján a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közlekedéspolitikai Főosztálya és a MAHART 1969. szeptember 29-én szerződést kötött a csepeli Szabadkikötőben létesítendő konténerterminál felépítéséről egyelőre 1973. december 31-ig tartó kísérleti időszakkal.³⁶²

A konténerterminál fejlesztésének első ütemében, 1969 első felében egy 3 000 m² nagyságú területen a konténerek számára megfelelő teherbírású tárolóteret építettek, míg az F.2 raktártól keletre eső térségben mobilkerettel és emelőgépekkel megindult a konténerek rakodása. A közlekedési tárcával történt szerződéskötés után komoly lendületet vett a beruházás. A KGST³⁶³ programjában is szereplő fejlesztés első hazai – kikötői – konténerterminálja három

esztendő alatt készült el, és e munka égisze alatt beszerzésre került számos modern angol és nyugat-német gép is. Többek között mobildarut, oldalvillás targoncát, konténerszállító szerelvényt, önrakodó konténerszállító szerelvényt és egy 32–35 tonna teherbírású konténerdarut vásároltak. Az ünnepélyes átadásra 1972. május 9-én került sor *Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Horgos Gyula* kohó- és gépipari miniszter jelenlétében. A Szabadkikötő új részlege nagyon gyorsan beváltotta a hozzáfűzött reményeket, amint azt *Benedek B. István* újságcikke is kiemeli: „Két éve létesült új színfoltja a Csepeli kikötőnek, a konténerterminál elnevezés arra utal, hogy ezeket a korszerű szállítóeszközöket a fuvarozók itt tárolják két szállítási feladat teljesítése között. Ma még több a külföldi jelzésekkel ellátott konténer,³⁶⁴ mint a hazai, s ha magyar konténereket hoznak, azok is gyakran áruként, nem szállítóeszközként, szerepelnek a nyilvántartásban. A Magyar Hajó- és Darugyár váci gyárában készülő konténerek jó részét ugyanis exportálják. [...] A csepeli konténerterminál elhelyezkedése garantálja növekvő forgalmát. Vízi út mellett és ugyanakkor vasúti, valamint közúti csomópontban fekszik. Így jól megfelel az áruszállítás követelményeinek. 1972-ben még csak 2800 konténert mozgattak itt, tavaly [1973] már 5600-at, az idén [1974] pedig 8–10 ezerre számítanak. A forgalom növelésének feltétele, hogy Magyarországon és a környező szocialista országokban egyaránt újabb konténerterminálok épüljenek, mivel a nagyméretű szállítóládák kezeléséhez speciális emelőberendezések szükségesek.

362 Márton, 1995. 120–121. o.

363 A *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsát* 1949 januárjában alapította a Szovjetunió, Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország és Románia. Később a Német Demokratikus Köztársaság, Mongólia, Kuba és Vietnám is csatlakozott a szervezethez, míg Jugoszlávia bár nem volt tag, de azokkal, azonos feltételekkel vehetett részt a szervezet kereskedelmi, iparügyi és pénzügyi tevékenységében. A közép-kelet-európai rendszerváltásokat és a Szovjetunió 1991-es megszűnését követően a KGST feloszlatta önmagát. Brit. Hung. X. 1998. 746–747. o.

364 Az 1970-es évek közepén főleg a DR *Deutsche Reichsbahn* és a HAPAG Lloyd vette igénybe a csepeli terminál szolgáltatásait. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.

*Jelenleg a Duna mellett csak Regensburgnál van konténerek kezelésére alkalmas kikötő, de már épül a belgrádi, s a bolgárok is tervezik saját konténerállomásuk létrehozását, így a forgalom a további években még jobban emelkedhet.*³⁶⁵

A fentieket figyelembe véve nem volt véletlen, hogy az 1974. június 14-i miniszteri értekezlet az addigi tapasztalatok alapján a hazai konténeres szállítás jövőbeli fejlesztéseivel kezdett foglalkozni. A céljuk az volt, hogy az V. ötéves terv időszakában 700 000 000 Ft beruházási összeget³⁶⁶ tudjanak a konténeres tevékenység fejlesztésére fordítani, elsősorban a MÁV helyzetbe hozásával. A vasúttársaság terve az volt, hogy kiépíti konténerterminál-hálózatát, s ennek megfelelően ilyen telepelyei lesznek Budapest-Józsefváros, Debrecen, Záhony, Miskolc és Győr állomásain. Meg kell jegyezni, hogy már az 1974. október 15-i vezetői értekezleten felmerült a csepeli terminál bővítésének és a darupálya meghosszabbításának a kérdése is. A dinamikus forgalomemelkedés miatt egyre inkább konkretizálódott a fejlesztés szükségessége. Egy 1975-ös MAHART jelentés a következőket írta erről a beruházásról: „...a csepeli kikötőben lévő konténer-terminál fejlesztési előterjesztését az 1975. július 22.-ei Vezetői Értekezlet tárgyalta, melynek alapján az V. ötéves beruházási tervbe beállítottuk a terminál tárolóterülete és a rakodásgépesítése fejlesztésének előirányzatát. A beruházás beindítását ez évben kezdtük meg a LANCER-targonca³⁶⁷ beszerzésével, valamint ez évben indítjuk meg a tárolóterület bővítésének építését. A konténertároló burkolt felület kiépítését két ütemben kívánjuk kivitelezni.”³⁶⁸ Az első ütemben – 1976-os kivitelezéssel – 5 850 m² területrész kiépítését akarták megoldani, az F.2 és F.4 raktáraktól nyugatra. A második ütemben pedig – 1977–1978 során – az akkutöltő, a révőrségi épületek, a Modex raktár, és az U.1–5 raktárak helyén terveztek egy 12 150 m²-es bővítést. Utóbbiakkal kapcsolatban írták le a következőket: „Az Üzemigazgatóság által készített [...] gazdaságossági vizsgálat egyértelműen bizonyítja a földszintes, nagy fenntartási költséget és kis bevételt eredményező U–raktárak elbontásával megvalósítható konténertároló terület bővítéséből várható eredmény-növekedést.”³⁶⁹

A konténerterminál létrehozásából következett, hogy 1971-ben egy konténerjavító műhely is kialakítottak az egyik raktárban. E tevékenység szempontjából fontos állomás volt, hogy a MAHART tagja lett a *Container Aid International*nak, továbbá a bázeli *Intercontainer* nevű európai vasúti konténerszállítási szövetkezetnek is, és 1975-től a *Szovjet Regiszter* felügyelete alá került a javítóműhely.³⁷⁰

A fentiekből is látható, hogy az 1969–1978 közötti időszak legfontosabb fejlesztése a csepeli kikötőben a konténerterminál volt, amely beruházás eredményessége felől kétség sem lehetett, hiszen míg 1973-ban 5 758 volt a konténerkezelések száma, addig 1978-ban már 15 124.³⁷¹

365 Benedek, 1974. 5. o.

366 A csepeli konténerterminál '70-es évek második felében előirányzott fejlesztését mindennel együtt 31 980 000 Ft-ra tették. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 3683. d.

367 1975-ben foglalkoztak egy LANCER 2500 típusú oldalvillás targonca beszerzésével. Az ok a megnövekedett forgalom volt, mert a már meglévő LANCER-targonca nem tudta kiszolgálni a konténerterminál igényeit. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 38. d.

368 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 3683. d.

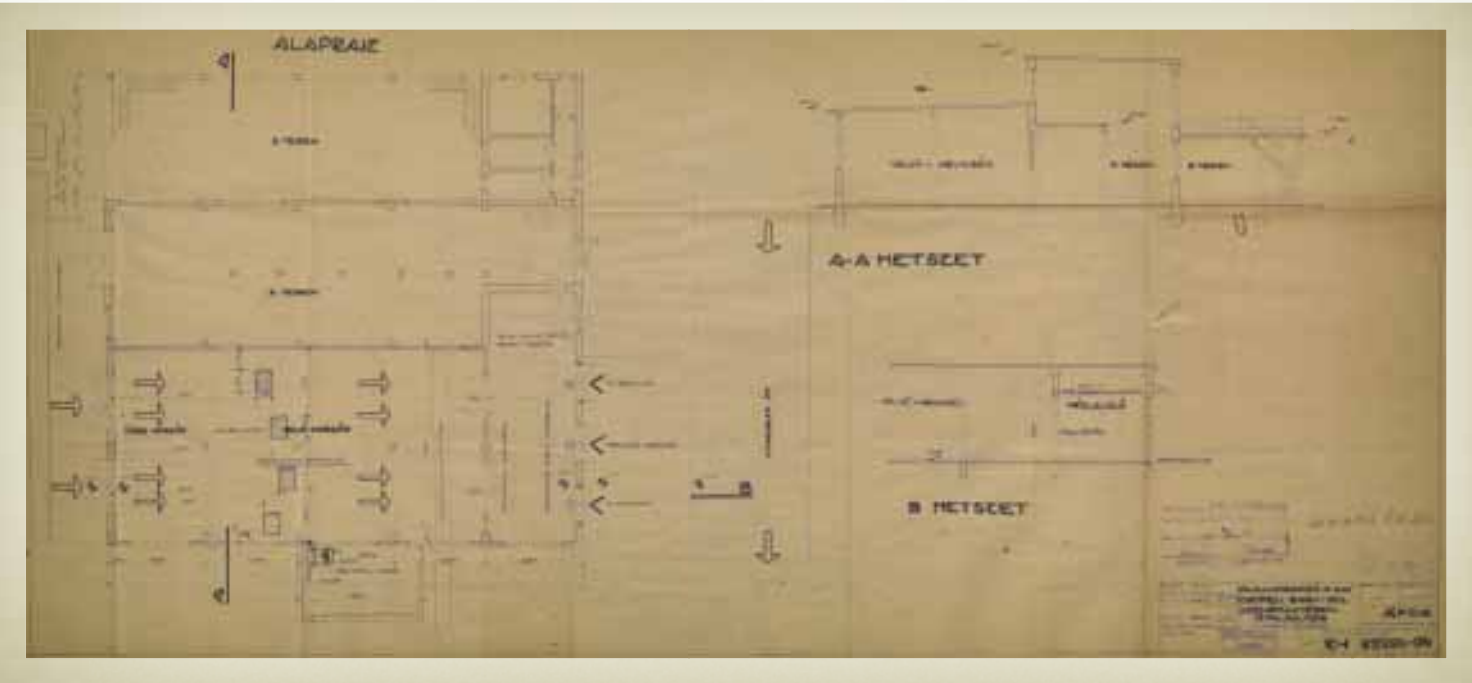
369 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 3683. d.

370 Márton, 1995. 123. o., PMH XVI. évf. 108. sz. 1972.05.10. 8. o.

371 Biró, 1979. 563. o.

Az 1969–1978 közötti időszak legfontosabb fejlesztése a csepeli kikötőben a konténerterminál volt.

Az 1970-es évek közepén főleg a DR Deutsche Reichsbahn és a HAPAG Lloyd vette igénybe a csepeli terminál szolgáltatásait.

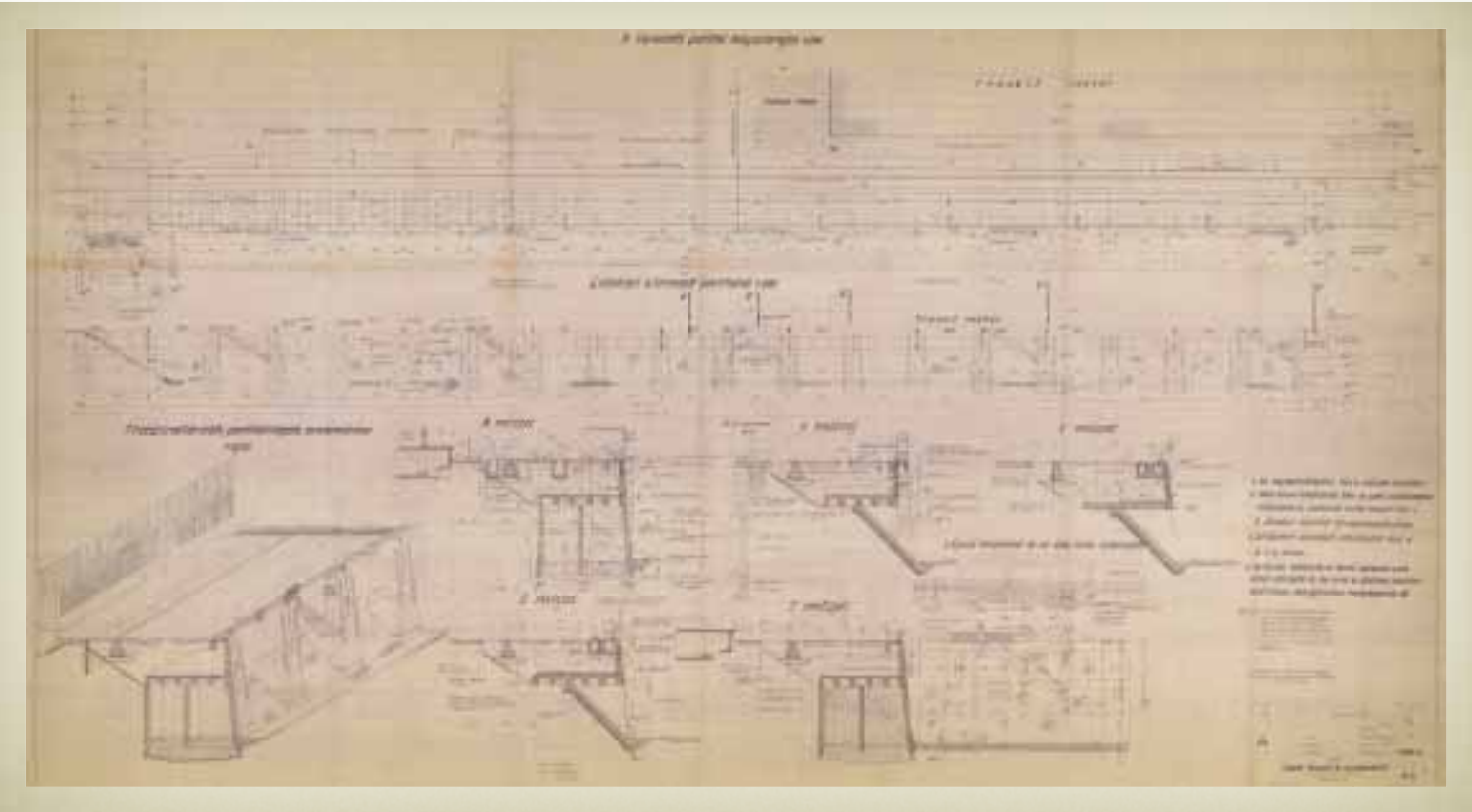


Tervrajz a Dunai Kőolajipari Vállalat csepeli Bary-Sol üzemében létesítendő olajhordozóról, 1967 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-Bd-22t)



A Csepeli Kőolajipari Vállalat a háttérben a gabonátárházzal 1966-ban (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)

A kőolaj-finomítóban
1963-ban megkezdődött
a régi iparvágány felújítása is,
a gyorsabb és biztonságosabb
ki- és beszállítás érdekében.



A kikötő partfalainak kivitelezési terve, 1969 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-139d-69t)



Konténer rakodás a kikötőben, 1969 (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.21.)



Egy Duna-tengerjáró hajó a Nemzeti és Szabadkikötőben az 1960-as években (MAHART Container Center)



Ganz daruk a kikötőben, 1968 (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum A.703.18.)



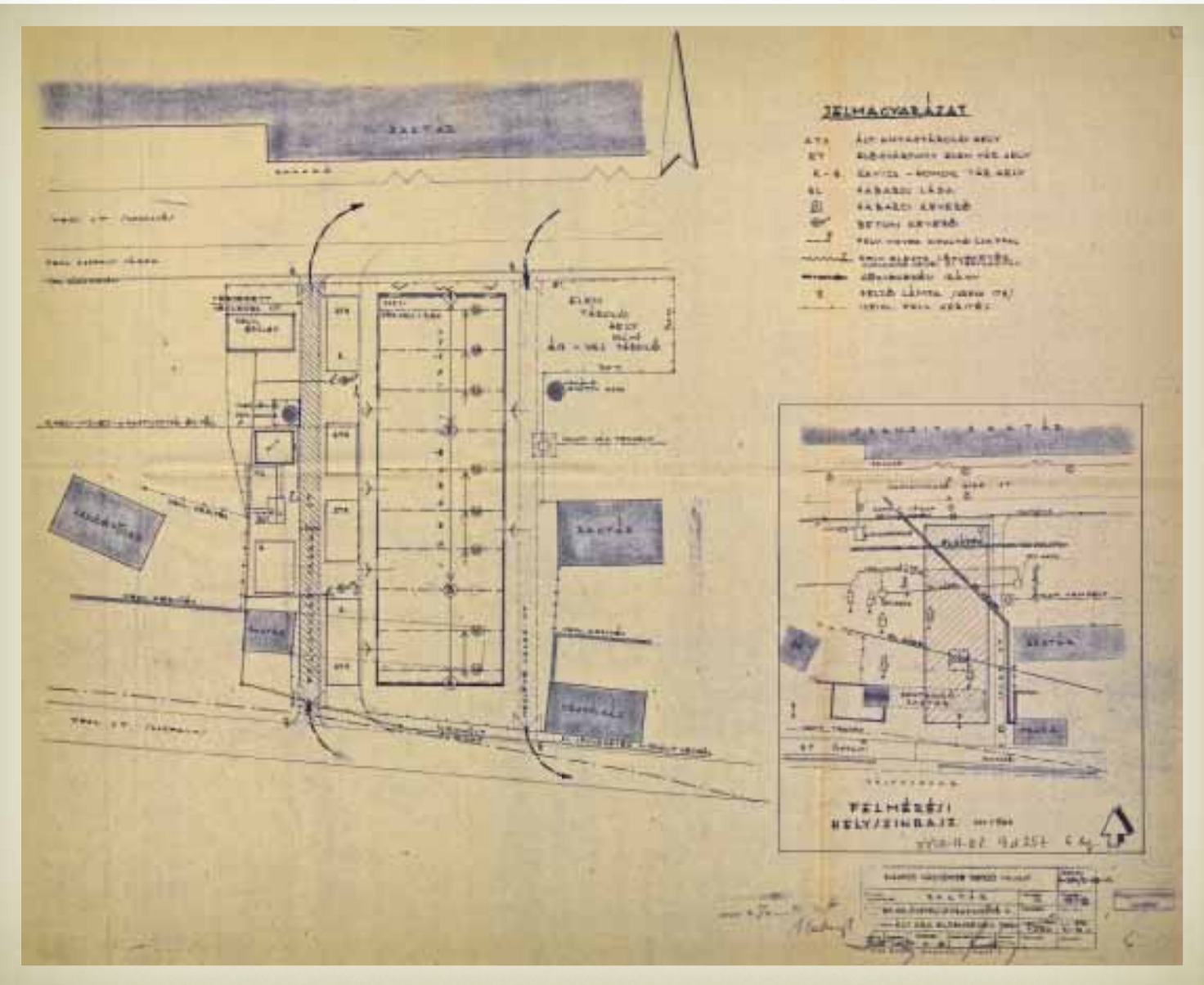
A csepeli kikötő I. számú medencéje a gabonátárházból fotózva az 1960-as években (MAHART Container Center)



Vasszerkezet rakodása a kikötőben, a háttérben a gabonátárház az 1960-as években (MAHART Container Center)



Rendőrök motorcsónakkal a Szabadkikötőben, 1966 (Magyar Rendőr, Fortepan)



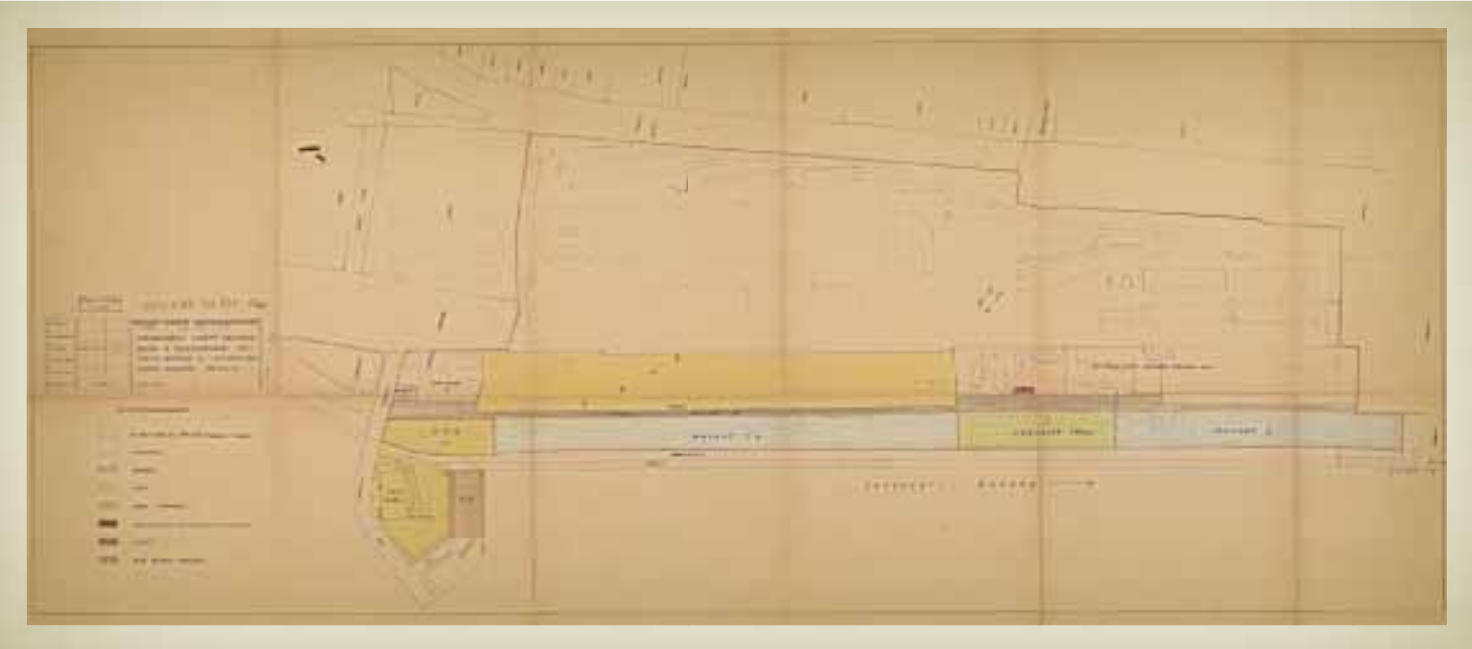
A csepeli kikötő raktárainak elrendezési terve, 1970 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-25)



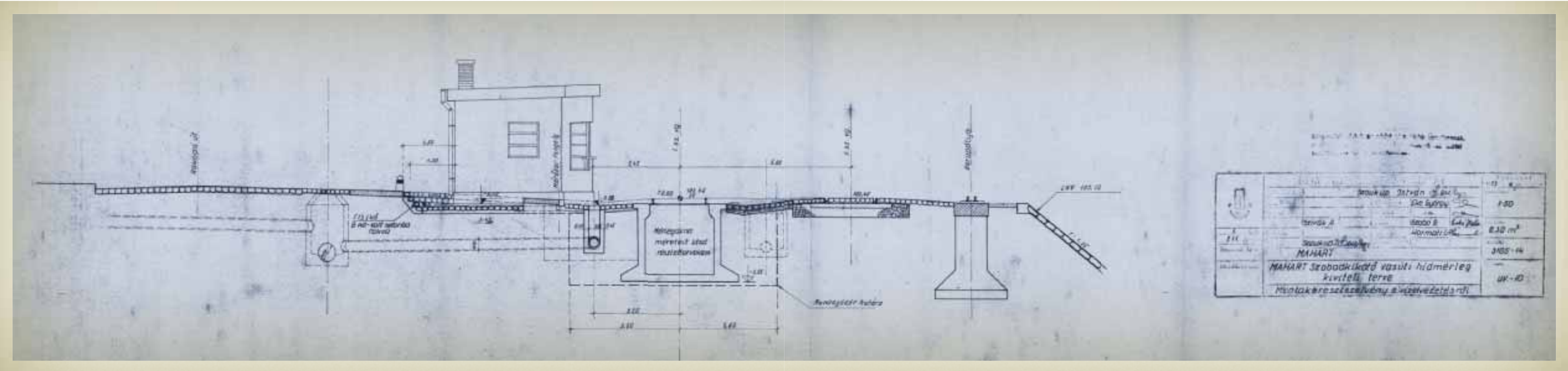
A csepeli Szabadkikötő II. számú medencéje 1973-ban (Fotó: Urbán Tamás, Fortepan)



Trabantszállítmány és konténerek a csepeli Szabadkikötőben, 1973 (Fotó: Urbán Tamás, Fortepan)



A ferencvárosi kikötő helyszínrajza a telekhatárok feltüntetésével (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-29)



A Szabadkikötő egyik vasúti hídmérlegterve, 1973 (MAHART-Szabadkikötő Ir. 1521. d.)

S hogy a korszakban mennyire fontosnak ítélték a konténerek szerepét a szállításban, azt Peták Tibor országgyűlési képviselő 1978-as parlamenti felszólalása is jelzi: „A közúti szállításnál lényegesen kisebb fajlagos teljesítményű vasúti és vízi szállítás szükséges feltétele, hogy az árut a vasútállomásra, a kikötőbe, illetve onnan a rendeltési helyre közúti járművek szállítsák. Ezáltal többször kell az árut átrakni, és az átrakás munka- és időigényessége rontja a vasúti és vízi szállítás gazdaságosságát. Megoldást jelentene a konténeres és rakodólapos fuvarozás arányának lényeges növelése, az önra-kodó és speciális járművek szélesebb körű alkalmazása. A konténeres szállítás a kombinált fuvarozás leggyorsabb, legjobban gépesíthető módja. Mégis, az elmúlt évtizedben csak igen lassú volt ezen a területen az előrelépés. A közlekedési vállalatoknak csak mintegy 1 500–2 000 darab közepes és nagy konténere van, s ezekkel az összforgalomnak körülbe-

lül egy százalékát fuvarozzák. A konténernek mozgatása csak nagy teherbírású rakodógépekkel lehetséges. Ezért a szállítási láncban részt vevő gazdasági egységeknek fel kell készülniük a konténerek fogadására. A MÁV eddig 20 állomását jelölte ki konténerforgalomra, ebből 9 állomás 20 tonnás nagy konténerek fogadására is alkalmas. A konténerforgalom fokozatos kibővítéséhez az alapok adottak, de a fuvaroztatók nem eléggé érdekeltek ezen korszerű szállítási mód alkalmazásában.”³⁷²

A konténerterminálbeli beruházás mellett további fejlesztések is megvalósultak az 1971–1975 közötti években a kikötőben. Így épült egy vasútüzemi épület, egy portásház, és egy 1 000 m²-es anyagraktár is, valamint folyamatosan javították a térburkolatokat, a vasúti vágányokat, és a kikötői utak térvilágítását is modernizálták.

1975-ben a vasáruk, a szén és a foszfát tették ki a kikötő forgalmának több mint 55%-át.

A további fejlesztések, és így a fejlődési lehetőségek előtt viszont egy nem várt akadály is tornyosulni kezdett a Csepel-szigeti szennyvíztisztító telep áthelyezése miatt. A Fővárosi Tanács szerette volna új szennyvíztisztító telepét a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő fejlesztésére fenntartott szigetcsúcsi területen felépíteni. Ez viszont komoly akadályokat állított volna a kikötő jövőbeli bővítése és fejlesztése elé. Kovács István, a Hajózási Főosztály főosztályvezetője Rymorz Pálnak a Fővárosi Tanács főosztályvezetőjének³⁷³ írt 1974-es levelében fejtette ki a hajózási/kikötői szakemberek álláspontját, s a tervekre vonatkozóan ezt írta: „... a javaslattal a Hajózási Főosztály részéről nem értünk egyet, mert szükségesnek tartjuk a csepeli kikötő északi irányban való bővítésének lehetőségét biztosítani, valamint üzemeltetési okból szükséges ezen a területen megépíteni a kikötő rendező pályaudvarát és erre a területre van szükségünk a kikötő belső üzemi útjának a Csepel-szigetre menő főútra (Szabadkikötő útra) való rávezetése kiépítésénél. [...] A csepeli kikötő fejlesztésére 1971 évben a MÉLYÉPTERV-vel fejlesztési tanulmánytervet készítettünk, mely tervet a Fővárosi Tanács VB illetékes Városrendezési- és Építészeti Főosztályának, valamint Közlekedési Főigazgatóságának véleményezés és állásfoglalás végett megküldtünk. A tanulmánytervben kidolgozott fejlesztési és korszerűsítési elképzeléseket – a tanulmányban rögzített indokok figyelembevételével – mindkét főhatósági szerv elfogadta. [...] A tanulmánytervben rögzített az előbbiekben említett kikötő belső forgalmának korszerűsítésén felül a kikötő bővítésére távlati lehetőséget az adott területen biztosítani kell. Ennek indoka a Folyamhajózás távlati fejlesztésének perspektívája, az európai víziúthálózatba való bekapcsolódás lehetőségének várható alakulása. 1980-as évek elejével előreláthatóan lehetőség nyílik a Duna–Rajna–Majna-csatornába való behajózás és onnan

víziúton való szállítási igény várhatóan jelentkezni fog. Hazánkban a Folyamhajózás egyik legjelentősebb teherkikötője a Csepeli Nemzeti- és Szabadkikötő, mely kikötő távlati fejlesztésének lehetetlenné tételét népgazdasági okból is elfogadhatatlannak tartjuk.”³⁷⁴ A Hajózási Főosztály főosztályvezetője levelében a fentiek mellett azt is aggályosnak találta, hogy a már megkezdett, III. számú medence további építése ellehetetlenülne, és az elkészült MASPED raktárt szanálni kellene, továbbá a II. számú medence belekerülne a szennyvíztisztító védősávjába, és így az ott folyó élelmiszertárolás lehetetlenné válna, ami az ott lévő ötszáz vagonos hűtőház működésének végét jelentené. Végül a szennyvíztisztító telep felépítésére más helyen került sor.³⁷⁵

1971-ben a Petróleum-kikötőben a bauxitbetonból készült épületek közül többnek is vizsgálták a tartószerkezeteit. 1972-ben az „A” jelű irodaépület és a III. telepen lévő raktárépület egyes bauxitbeton szerkezeteinek megerősítésére készült egy javaslat.³⁷⁶ Továbbá az olajipar által okozott kikötői olajszennyezés csökkentése miatt egy új eljárást próbáltak ki, amint arról a Dolgozók Lapja 1973. november 4-i számában az alábbiak szerint beszámolt: „Megnöveltetett az olajjal szennyezett vizek mennyisége. Ezért 1972-ben nagyarányú kutatás kezdődött az olajos szennyvizek tisztítására. Ennek jegyében megegyezés jött létre, hogy az ÁFOR csepeli telepén kísérleti célra tisztító berendezést létesítenek. A berendezés az előkísérletek során már biztató eredményeket hozott.”³⁷⁷

Közben a kikötőben az ÁFOR a megnövekedett forgalmi igények miatt jelentős fejlesztésekbe kezdett. Az ÁFOR Híradó című lapban 1973-ban így számolt be Fillő József műszaki-gazdasági tanácsadó a beruházásról: „A rekonstrukció beindult. Elkészült a forgalombiztonsági okokból szükséges új kapunyitás. Folyamatban van az 1000 fős új konyha, a 300 fős fürdő-öltöző épület, a háztartási olaj kanna-töltő üzemének építése, az új fehéráru blokk 2000 és 5000 m³-es tartályai udvarainak és alapjainak építése. [...] A jövőt építjük Csepelen, nemcsak a vállalatunk jövőjének egy jelentős részét, hanem fővárosunk üzemanyag ellátásának bázisát, biztonságát.”³⁷⁸

A csepeli kikötő forgalma az 1969 és 1975 közötti időszakban 1 446 700 tonna (1971) és 1 788 700 tonna (1975) között mozgott.³⁷⁹ Az áruforgalom váltakozva emelkedett és csökkent, egyértelmű tendencia az 1970-es évek első felében igazából nem rajzolódott ki. Ebben az időszakban a darabárukon belül egyre nagyobb lett a MERKUR által importál gépkocsik aránya. Ugyanakkor, pl. 1975-ben a vasáruk, a szén és a foszfát tették ki a kikötő forgalmának több mint 55%-át.³⁸⁰

Összességében elmondható, hogy a Guóth Béla-féle, 1958-as távlati fejlesztési koncepció és az 1970-es évek közepe közötti időszakban a csepeli kikötő jövőjét alapvetően meghatározó fejlesztésekre került sor, amelyek közül a konténerterminál minden tekintetben kiemelkedik.

A kikötőben az ÁFOR a megnövekedett forgalmi igények miatt jelentős fejlesztésekbe kezdett.

372 Ogy. napl. 1978. 10. 27. 1869. o. has.

373 Budapest Főváros Tanácsa VB Közmű- és Mélyépítési Főigazgatóság

374 BFL XXIII. 102.a.1. 1974.08.07. (1974. 03. 21.)

375 BFL XXIII. 102.a.1. 1974.08.07. (1974. 03. 21.)

376 MOGIM Arch. 23. d. 2., 4. t.

377 DL XXVI. évf. 259. sz. 1973. 11. 04.

378 MOGIM Ad. 2026–2017.

379 A MÁV pl. évente 10 000 vagon árut szállított a kikötőbe, illetve onnan el. Közúton pedig 300 000 tonna áru szállítása érintette Csepelt. Benedek, 1974. 5. o.

380 Márton, 1995. 124–125., 152. o.

7.



A KIKÖTŐ MŰKÖDÉSE AZ 1970-ES ÉVEK MÁSODIK FELÉTŐL A DUNA-MAJNA- RAJNA-CSATORNA 1992-ES MEGNYITÁSÁIG

A csepeli kikötő működését az 1970-es évek közepétől számos nehézség akadályozta, többek között a munkáshiány vagy az 1976-os – átmeneti – forgalomcsökkenés. Mindennek ellenére komoly eredményeket is sikerült elérni. Áruforgalmi szempontból megkerülhetetlen az 1978-as év, amikor a Szabadkikötő elérte a valaha volt legnagyobb forgalmát 1 910 500 tonnával.³⁸¹

A MAHART Kikötő Üzem csepeli kikötőkomplexumába 1977-től kezdtek el a Szovjet-unióból ömlesztett karbamidot, Marokkóból pedig kalcinált foszfátot szállítani. A kikötőben hagyományosan megforduló áruk között jelentősen emelkedett a vasáruforgalom, de nagy gondot okozott a folyamatban jelentkező torlódás, mivel előfordult, hogy egy időben több vasúti szerelvény is érkezett a kikötőbe. Ennek következtében nőtt a vasúti kocsik állásideje, ez pedig pluszkiadást okozott az állásidődíj miatt.³⁸²

Az 1970-es évek végén úgy kalkuláltak, hogy a Duna-Majna-Rajna-csatorna akkoriban 1982-re várt³⁸³ befejezése következtében az Északi- és a Földközi-tenger között megnyíló transzkontinentális vízi út a kelet-nyugati kereskedelem legfontosabb útvonala lesz. Ennek következtében a dunai áruszállítás volumenének is emelkednie kellene, 70 millió tonnáról³⁸⁴ 140–210 millió tonnára, a forgalom növekedésének kiszolgálására pedig a dunai kikötők fejlesztése is szükségessé válik majd. Ez több ország esetében be is következett, hiszen Ausztria kiépítette az 5 millió tonnás forgalmat lebonyolító linzi kikötőt 4 medencével, a csehszlovákok Pozsonyban elkezdtek egy 5 millió tonna kapacitású kikötőt építeni, Komáromban pedig 4,5 millió tonnára tervezték megemelni a forgalmat. A jugoszlávok pedig Belgrádban alkalmassá akarták tenni a kikötőt a 4 000–5 000 tonnás hajók fogadására is. Ehhez képest a magyar kikötőfejlesztési elképzelések szerénynek voltak mondhatóak. Bár Budapest áruforgalma az 1950-es 2 288 000 tonnáról 1971-re 4 903 000 tonnára nőtt, de míg 1950-ben fővárosunkban bonyolódott le a legnagyobb dunai kikötői forgalom 12,4%-a, addig 1971-re ez az arány 5,1%-ra esett vissza.³⁸⁵ A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő forgalma az 1970-es években 1 446 700 és 1 910 500 tonna között ingadozott a kitűnő paraméterekkel rendelkező kikötőben, ahol a meglévő 4 medence (vámmentes, szabadkikötői, petróleum, ferencvárosi) 38,4 ha vízfelületet foglalt el, s az árutárolás céljaira 196 874 m² raktárterület állt rendelkezésre. A Petróleum-kikötőt az

A csepeli kikötő működését az 1970-es évek közepétől számos nehézség akadályozta, többek között a munkáshiány vagy az – átmeneti – forgalomcsökkenés.

³⁸¹ Márton, 1995. 126. o.

³⁸² Márton, 1995. 126–127. o.

³⁸³ Kovács István, a MAHART vezérigazgatója 1976-ban úgy kalkulált, hogy 1985-ben készül el a csatorna. Megay, 1976. 16. o.

³⁸⁴ 1950-ben 18 322 000 tonna, 1960-ban 41 732 000 tonna, 1971-ben 96 600 000 tonna volt a dunai áruforgalom. Gaál, 1979. 6. o.

³⁸⁵ Gaál, 1979. 6. o.

ÁFOR Ásványolajforgalmi Vállalat bérelte,³⁸⁶ míg a többi kikötői medencénél szárazárakat tároltak. Bár a kikötőben a nyitott raktárterületek bőségesen rendelkezésre álltak, de szükség lett volna az elavult fedett raktárak bővítésére, továbbá a darupark felújítására is, mert egyes darabok az 1930-as évek óta üzemeltek, míg az átlagos élettartalmuk 10–12 év volt. 1980-ra 6 daru kicserélését tervezték.³⁸⁷

Kimondottan jól fejlődött a kikötő konténertermináljának forgalma. Az 1971-es 630-ról 1975-re 11 654-re emelkedett, és az 1979-ben még 462 db-os tárolókapacitást az ötödik ötéves terv időszakában 1 572 db-ra tervezték felemelni. A forgalomnövekedés eredményeként 1980-ra a konténerterminál bővítése elkerülhetetlenné vált, ezért a MAHART vezetése elhatározta a bővítést, hogy a várható forgalomnövekedésnek ne legyen akadálya. Nyilvánvalóan a rakodási feltételek javítását szolgálta az is, hogy 1984–1985-ben a konténerdaru pályájának hosszát 90 méterrel megnövelték, és egy portáldarut elvittek a terminálból.³⁸⁸

Gaál Károly egy 1979-es cikkében úgy vélte, ahhoz, hogy a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő betölthesse feladatát és felvegye a versenyt a nagy dunai kikötőkkel, a kikötőt új vasúti- és közúti hidakkal az ország vérkeringésébe is be kell kötni, hogy a várhatóan két-háromszorosára növekedő forgalom lebonyolítható legyen.³⁸⁹

A csepeli kikötő fejlesztése és korszerűsítése az 1976–1980 közötti, ötödik ötéves terv időszakában is folytatódott, amire szükség is volt, mert több minden elavult. A K raktárak előtti, 1928-ban üzembe helyezett darukat 1978-ban

leselejtezték, és helyettük öt, 3 tonna teherbírású portáldarut telepítettek, de beszerzésre került egy 27,5/16 tonna teherbírású portáldaru a nyíltrakodón; targoncákat, traktorokat cseréltek, és folytatódtak a vasúti vágányrekonstrukciók is. Az 1976–1980 közötti esztendők legfontosabb beruházása, az 1978-ban átadott szociális és jóléti épületegyüttes volt.³⁹⁰ Ebben az épületben egy 100 fő elhelyezésére alkalmas munkásszállót,³⁹¹ egy 50 gyermek fogadására alkalmas óvodát,³⁹² egy 200 fős üzemi ebédlőt, konyhát és könyvtárat helyeztek el. Ezeken felül az épületben *Molnár István* vezetésével létrejött a Művelődési Ház is. Az ebben az időszakban elvégzett felújítások, bővítések inkább jóléti jellegűek voltak, műszaki vagy gazdasági növekedést kevésbé hoztak.³⁹³

386 A Dolgozók Lapja 1976. január 22-i számában adott hírt egy, a Petróleum-kikötőben csoportosan és folytatólagosan végrehajtott bűneset ítélethirdetéséről: „*Három éven belül másodszor tárgyalta a XXI–XXII. Kerületi Bíróság a csepeli ÁFOR-telepen sorozatosan bünszövétségben és jelentős kárt okozóan elkövetett visszaélésekkel kapcsolatos bűnügyet. 22 személyt vontak felelősségre. A bünszövétség tagjai mintegy 270 ezer liter olajat tulajdonítottak el, s ezzel 530 ezer forint kárt okoztak. A bíróság Tanczikó János 30 éves fuvarszervezőt 3 évi és 4 hónapi, Szabó György 25 éves számlázót 2 évi és 2 hónapi, Kökény István 37 éves gépkocsivezetőt 3 évi, Kecskeméti Tibor 26 éves gépkocsivezetőt 2 évi és 2 hónapi, Mózes András Pál 25 éves gépkocsivezetőt 2 évi, Brányász László 25 éves isaszegi ÁFESZ-kútkezelőt 3 évi és 6 hónapi, Lukács Sándor 29 éves kocsikísérőt 2 évi és 5 hónapi, Takács István 33 éves gépkocsivezetőt 2 évi és 4 hónapi szabadságvesztéssel sújtotta, ezenkívül nagyobb összegű pénzbüntetésre, illetve vagyonelkobzásra ítélte őket, Tanczikót pedig elkobzást pótló egyenérték megfizetésére is kötelezte. Az ügy többi szereplőjét másfél évig terjedő – egyeseknél végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett – szabadságvesztésre, illetve pénzbüntetésre ítélte. Ezenkívül egyetemlegesen kötelezte az elítélteket, hogy fizessék meg az ÁFOR-nak okozott 530 000 forint kárt.*” DL XXIX. évf. 18. sz., 1976. 01. 22. 6. o.

387 Már az 1969-es 1971–1985 közti időszakra vonatkozó távlati fejlesztési tervkoncepció is azzal számolt, hogy csak kisebb kapacitásbővítő beruházásokat, rekonstrukciókat és hiánypótló fejlesztéseket hajtanak végre. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t., Gaál, 1979. 6–7. o.

388 Gaál, 1979. 7. o., Márton, 1995. 123., 127–128. o.

389 Gaál, 1979. 7. o.

390 Az épület gázszelvényi munkálatainak költsége az 1976-os tervezői főösszesítő szerint 1 012 982 Ft volt. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 581. d. 489. t.

391 A régi munkásszálló 1981-es tatarozásával 50 fővel nőtt a szállókapacitás. Márton, 1995. 129. o.

392 A szociális épület földszintjén levő óvoda 1983. június 30-ával zárta be a kapuit a csökkenő gyermeklétszám miatt. Márton, 1995. 132. o.

393 Márton, 1995. 128–129. o.

A kikötő életében fontos dátum volt 1978. november 4-e, amikor egy ünnepség keretében megemlékeztek a létesítmény átadásának 50. évfordulójáról.

A Duna–Majna–Rajna-csatorna átadását követő időszakra a hajóforgalom növekedését várták,³⁹⁴ emiatt a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának 1980. június 18-i ülésén úgy vélték, hogy a fejlesztések érdekében a Belgrád rakparti, *Központi és Nemzetközi Hajóállomást* a Közraktár utcai partszakaszra kell költöztetni, míg a csepeli Szabadkikötőben további két medence megépítését látták szükségesnek az ezredfordulóig terjedő időszakban.³⁹⁵

A kikötő forgalma az 1980-as évek első felében rendre másfélmillió tonna felett volt, de az évtized közepétől – nyilvánvalóan a magyar gazdaság nehézségei miatt is – ezen érték körül stagnált. Az áruféleségek között továbbra is a vasárúk, a szén, a foszfát, a karbamid és a különböző mezőgazdasági termények voltak jelen meghatározó mértékben a kisebb volumenű egyéb áruféleségek mellett. Továbbra is jelentősen emelkedett a konténerforgalom, amiben az 1978-ban alapított bolgár–szovjet–csehszlovák–magyar *Interlighter Nemzetközi Hajózási Vállalat*nak is szerepe volt, különösen abban, hogy a hajórakodások részaránya a konténerterminálban elérte a 18%-ot. Itt kell megjegyezni, hogy ez a cég az ún. bárka szállítórendszerrel oldotta meg a Duna–tengeri áruszállítás problémáját. E fejlesztés lényege az volt, hogy a Dunán és rövid tengeri szakaszon közlekedtethető bárkák szállították el a folyón lévő kikötőkből az árukat a tenger felé. Az 1 100 tonnás bárkák toló kötelékben a Fekete-tenger-parti Izmailnál kerülnek rakományukkal együtt a 36 000 tonnás tengeri bárkaszállító hajókra.³⁹⁶

Bár 1982–1983-ban a kikötői konténerforgalom az újonnan üzembe helyezett budapesti, bajai, győri és soproni depók miatt csökkent, ennek ellenére a hatodik ötéves terv időszakában az U.2-3, valamint az F.6-os raktárak helyén, illetve a hűtőház közötti terület felhasználásával 16 610 m²-re növelték a konténerterminál területét, és tovább növekedett a konténerjavító műhely alapterülete is. Ennek kapcsán elbontottak egy 1900 körül épült kétlakásos lakóépületet, ami a gyapjútárházi út mellett állt. E területet egykor ”csepeli Jajtelep”-nek hívták. A 153 m²-es ház szerencsésen megmaradt a kikötő felépítése után is, ugyanis a fejlesztéseket egészen 1982-ig nem zavarta, ekkor viszont elbontották, hogy elkészülhessen a konténerjavító bővítése.³⁹⁷

Az 1980-as évek első felében tovább folytatták a kikötői daruk stb. modernizációját, és három hőközpont kialakításával korszerűsítették a kikötői fűtésrendszert. A környezet védelme érdekében 1982-ben megépült a 60–80 m³/nap teljesítményű biológiai szennyvíztisztító. 1982-ben egy, a II. számú szabadkikötői medence végében létesítendő foszfátrakodó tervei is elkészültek.³⁹⁸

394 Az 1969-ben elkészült, 1971 és 1985 közötti időszakra vonatkozó vízi közlekedési tervkoncepcióban úgy kalkuláltak, hogy a csatorna magyar forgalma 600 000 tonna lesz, csaknem teljesen budapesti rendeltetéssel. A koncepció azzal számolt, hogy 1985-re 3,2 millió tonna lesz a csepeli Szabadkikötő forgalma. MAHART–Szabadkikötő Ir. 1051. d. 489. t.

395 BFL XXIII.102.a.1 1980. 06. 18.

396 Bíró, 1979. 562–563. o.

397 MAHART XXIX-H-128 9. d. 26. t., Márton, 1995. 130–131., 152–153. o.

398 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 38. d., MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t., Márton, 1995. 131. o.



A Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat lerakata, a háttérben a Szabadkikötő épületei, 1975

(UVATERV, Fortepan)



Autók és farakások a csepeli Szabadkikötőben, 1976

(Fotó: Urbán Tamás, Fortepan)



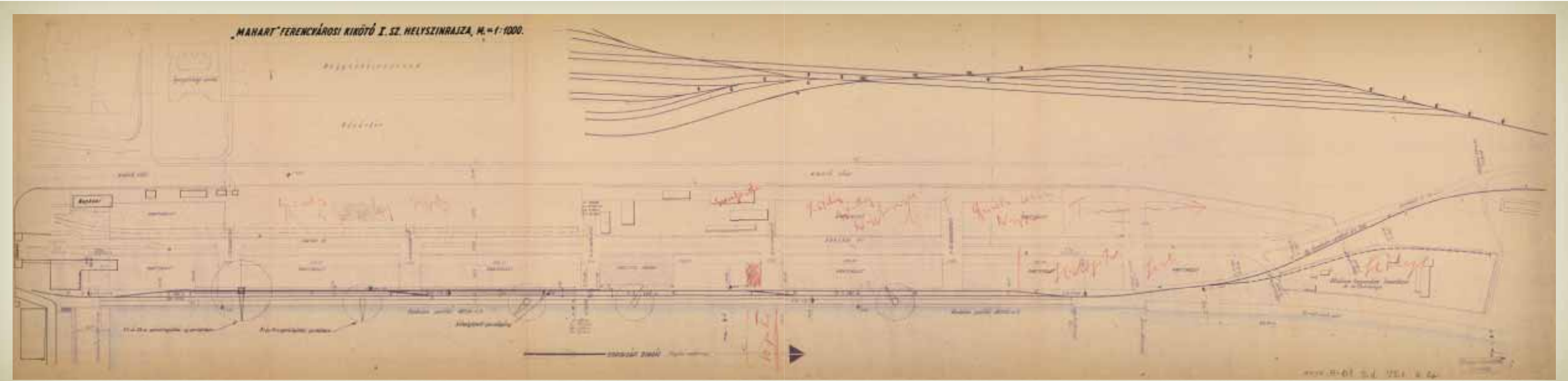
Export hídalkatrészek rakodása vasúti kocsiból kamionra a nyíltrakodón kikötőbéli belső szállítás miatt az 1970-es évek közepén

(Fotó: Orczay Dénes, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, TEM.252.2.)



Rába nyergesvontató 2db 20 lábas konténerrel, a jobboldalán a kamionnak egy LANCER konténer mobilдарu áll a konténerterminálban az 1970-es évek közepén

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.3.)



MAHART Ferencvárosi Kikötő 1. számú helyszínrajza

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-29t)

A ferencvárosi kikötő 1984-es bezárását követően az ottani forgalmat, ami az 1983-as adatok alapján 25 500 tonna volt, átirányították Csepelre.



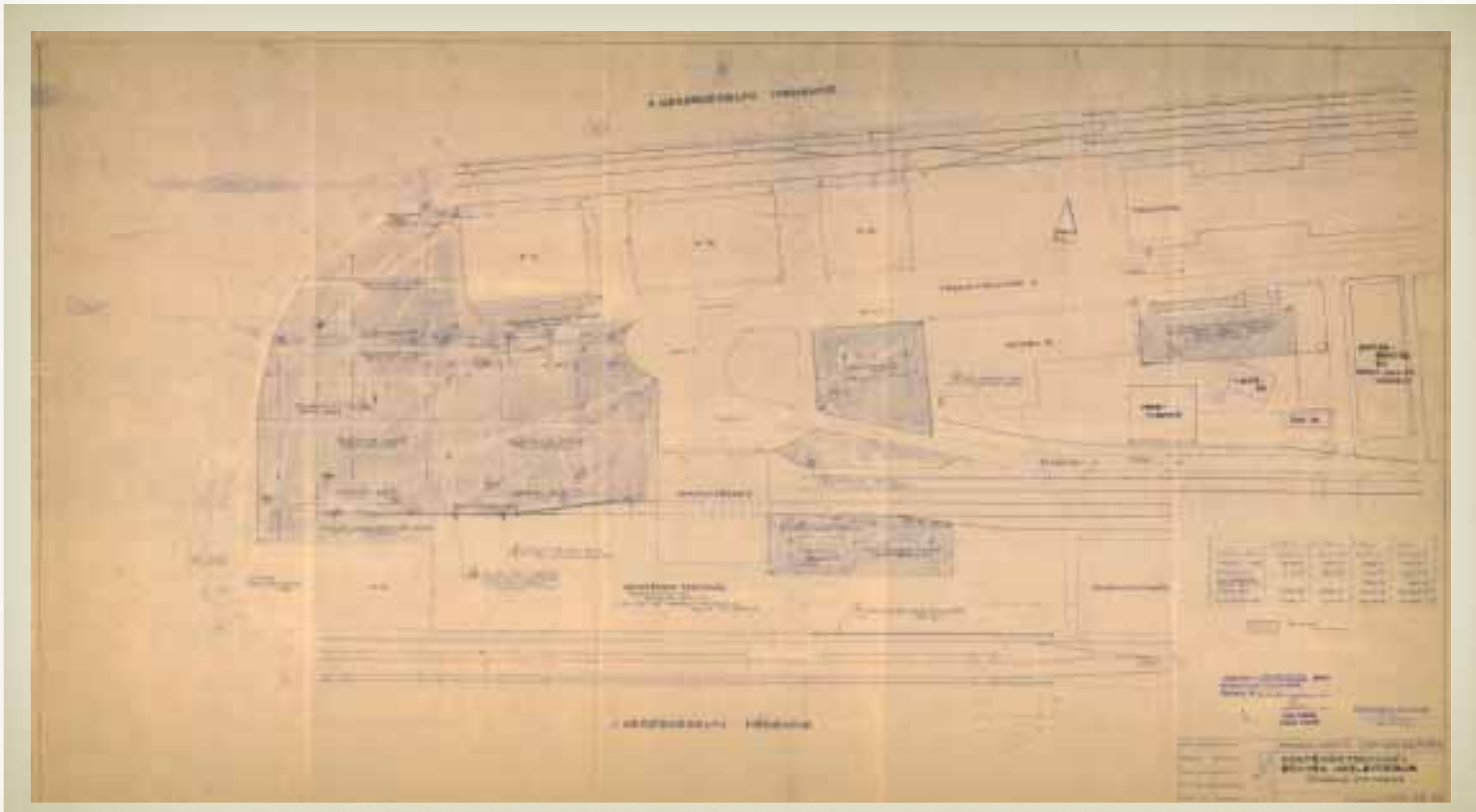
Őszi szállítási csúcs napi 7-8 ezer tonna áru mozgatással Csepelen, ennek zöme vas, foszfát és műtrágya, de sok a kávé és kakaóbab is, 1978
(Fotó: Cser István, MTI Fotóarchívum)



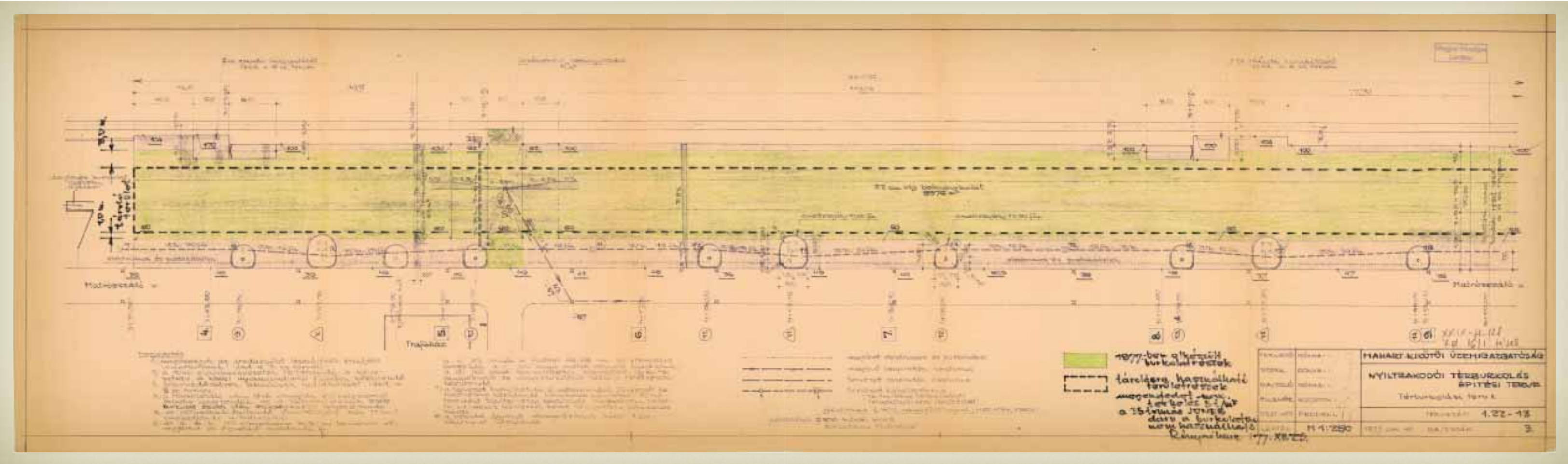
Jones 851M típusú mobildaru a konténerterminálban az 1970-es évek közepén
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.6.)



A T-1 nevű tűzoltóhajó a csepeli kikötőben
(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TFGY.14121.)



A konténerterminál bővítésének vázlatterve, 1976
(MAHART-Szabadkikötő Ir. 3683. d.)



Nyíltrakodói térburkolás építési terve, 1977

(Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-7d-16.)



Kikötői portál-, híd- és mobildaruk

(Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.4.)

Az 1980-as évek első felében tovább folytatták a kikötői daruk stb. modernizációját, és három hőközpont kialakításával korszerűsítették a kikötői fűtésrendszert.



Egy bárka a csepeli kikötőben

(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)

A kikötő életében komoly változás következett be 1983-ban. Előbb *Papp László* üzemigazgató helyére *Romhányi Pál* került, majd július 1-jén a Kikötői Üzemigazgatóságot beolvastották a MAHART szervezetébe, és az összes kikötői szerv a MAHART vezérigazgatóság illetékes részlegéhez került. E szervezeti felépítésről – 1986-ban – az alábbiakat írták a MAHART illetékesei: „*A Kikötő jelenlegi szervezete a funkcionális irányítás elvén alapszik: ennek megfelelően a Kikötő szakszolgálatai a funkcióban érintett vállalati szervezeti egységek közvetlen irányítása alatt működnek, különböző szintű önálló döntési jogkörökkel felruházva.*”³⁹⁹ Az átszervezés következtében a kikötő üzemmenete nehézkessé és a korábbinál bürokratikusabbá vált, a szakági irányítás pedig lelassította az ügymenetet, s romlott a kikötő eredményessége, ami kihatott a munkahelyi légkörre is.⁴⁰⁰

A ferencvárosi kikötő 1984-es bezárását követően az ottani forgalmat, ami az 1983-as adatok alapján 25 500 tonna volt, átirányították Csepelre, ahol komoly gondot okozott, hogy a rakodómunkások létszáma 1983 és 1986 között 20 fővel, a karbantartóké pedig 55 fővel csökkent.⁴⁰¹

Az ÁFOR 1980-ban bízta meg a *Magyar Szénhidrogénipari Kutató-Fejlesztő Intézetet* a savgyanta felszámolására irányuló kísérletek elvégzésével és egy használható eljárás kidolgozásával. A sikeres kutatások eredményét a sajtó is hírül adta. 1984-ben a *Dolgozók Lapja* a *Dorogi Mészmű* főenergetikusával, *Józsa Tibor*ral készült interjúban számolt be a csepeli ÁFOR telepen a savgyantával kapcsolatos kutatások eredményeiről. Az interjúban Józsa Tibor elmondta, hogy az: „...ÁFOR Csepel-szigeti telepén nyolcvanezer tonna⁴⁰² hulladék⁴⁰³ halmozódott fel. A fél évszázad alatt összegyűlt savgyanta értékes területeket foglal el,⁴⁰⁴ és veszélyezteti a környezet tisztaságát. A nagy mennyiségű ipari hulladék hasznosítására a Magyar Szénhidrogénipari Kutató-Fejlesztő Intézet a Prometheus Tüzeléstechnikai Vállalat, az ÁFOR és a Dorogi Mészmű komplex eljárást dolgozott ki.”⁴⁰⁵ Az eljárás lényege az volt, hogy a savgyantából tüzelőanyag-szuszpenziót (TS-olaj) állítanak elő, amivel a fűtőolajat tudták pótolni, hiszen a fűtőértéke 6 500 kcal/kg volt. Környezetvédelmi szempontból is úgy ítélték, hogy hasznos lenne a csepeli savgyanta ilyen irányú felhasználása. A *Pest Megyei Hírlap* tudósítása szerint a szakemberek úgy vélték, hogy 15–18 évre elegendő fűtőanyagot

lehetne előállítani a csepeli savgyantából. A kidolgozott eljárással 1983–1990 között az ÁFOR Csepeli Bázistelepén 12 000 tonna savgyantából készítettek TS-olajat és sikerült 2 savgyantagödört is kiüríteniük. Mivel a Dorogi Mészműt 1990-ben leállították, a veszélyes ipari hulladék felhasználásának e módja megszűnt, de 1992-ben a MOL Rt. szilárdtüzelőanyag-gyártó üzemet akart létesíteni, hogy a savgyantából brikettet készítsenek.⁴⁰⁶

399 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.

400 Márton, 1995. 132–133. o.

401 Márton, 1995. 133. o.

402 1930 és 1965 között kb. 100 000 tonna savgyanta keletkezett, amelyből a finomító leállításakor 70–80 ezer tonna maradt vissza 5–6 méter mélységű tároló gödrökben, olajos derítőfölddel és egyéb kőolaj-feldolgozási hulladékkal együtt. MOGIM Ad. 951-99.

403 Egy, az ÁFOR, a NOHAU Ipari Szolgáltató Kiszövetkezet, a Dorogi Szénbányák Vállalat és a Magyar Szénhidrogénipari Kutató-Fejlesztő Intézet között létrejött 1987-es szerződés évi 1 600 tonna savgyanta kitermelésével és feldolgozásával számolt. MOGIM Arch. ÁFOR 1. d. 5. t.

404 A tároló gödrök és a gátak kb. 4 ha területet foglaltak el. MOGIM Ad. 951-99.

405 DL XXXIX. évf. 122. sz. 11. o.

406 MOGIM Ad. 951-99, PMH XXVII. évf. 43. sz. 1983. 02. 20. 5. o., MOL Hírlap XIV. évf. 12. sz. 1992.12. 6. o.

Az ÁFOR 1980-ban bízta meg a Magyar Szénhidrogénipari Kutató-Fejlesztő Intézetet a savgyanta felszámolására irányuló kísérletek elvégzésével.

A Petróleum-kikötőben egy 1982 végén keletkezett olajszennyeződés miatt az ÁFOR-t arra kötelezték, hogy elhárítsa a keletkezett károkat, és a jövőben csökkentse, illetve szüntesse meg a környezetszennyezést. Emiatt 1985-től vizsgálatok folytak az olajkikötő partfalainál az OLAJTERV (Olajipari Fővállalkozó és Tervező Vállalat) megbízásából. A VITUKI III. Vízminőségvédelmi Intézete folytatta le ezeket a munkálatokat, és tettek javaslatokat a további olajszennyezések elkerülésére.⁴⁰⁷

A Szabadkikötő működési és gazdasági nehézségei ellenére reménykeltő változásra került sor 1986-ban. A MAHART gazdasági helyzetének és feltételeinek vizsgálata után, 1985-ben arra jutott a Gazdasági Bizottság, hogy korszerűsíteni kell a hajózási vállalatot. A vállalat bevonásával működő tárcaközi bizottság úgy vélte, hogy a kikötő központi irányítása hátrányos az üzletmenetre nézve, ezért a fennálló helyzetet 1986. december 31-i hatállyal megszüntették. 1987. január 1-jével a MAHART keretén belül, önelszámoló egységként létrejött a *MAHART Magyar Hajózási Rt. Szabadkikötő*, aminek élére új igazgatót neveztek ki *Szelvényi Imre* személyében. Ezzel, ha korlátozottan is, de újból önálló lett a csepeli kikötő, ami pozitívan hatott annak működésére. Ugyanakkor a forgalom csökkenése miatt az új egység vezetésének be kellett avatkoznia. Ennek eredményeként a Szabadkikötő vállalta 10 000 tonna só rakodását és tárolását, valamint közúti fuvarozását is, kedvező díjtételek mellett. Sikerült jelentősebb mennyiségű faárut és NDK-beli cellulózt a Dunára és Csepelre terelni. A vasáruk tekintetében a vám-szabad tevékenység sikeres volt, és számítógépegységek tárolására is sikerült megállapodást kötnie a kikötő vezetésének.⁴⁰⁸

A magyar kormány tervei között szerepelt a csepeli kikötő berendezéseinek és infrastruktúrájának modernizálása, az 1985–1989 közötti években,⁴⁰⁹ de takarékosági okokból a kormány a beruházást későbbi időpontra, esetlegesen az 1990–1995 közötti időszakra halasztotta el. E tervezett beruházás miatt is volt fontos a világbanki hitelprogram.⁴¹⁰

A Világbank és a MAHART képviselői több alkalommal is találkoztak 1986–1987 során a Szabadkikötőben a világbanki hitelből történő fejlesztésekkel kapcsolatosan. A projekt keretében a Szabadkikötőben az ömlesztett áruk, különösen a gabonaféléket tároló és kezelő berendezéseket akarták fejleszteni, valamint javítani akartak a csepeli kikötő közúti és vasúti kapcsolatain.⁴¹¹ E beruházások költsége 618 millió forintot tett ki, ami akkori árfolyamon 13 millió amerikai dollár volt, és ebből 10 millió dollárnyi költséget finanszíroztak volna a Világbank hiteléből.⁴¹²

A Világbank és a MAHART képviselői több alkalommal is találkoztak a világbanki hitelből történő fejlesztésekkel kapcsolatosan.

407 KVL VITUKI Tan. tár. 5268

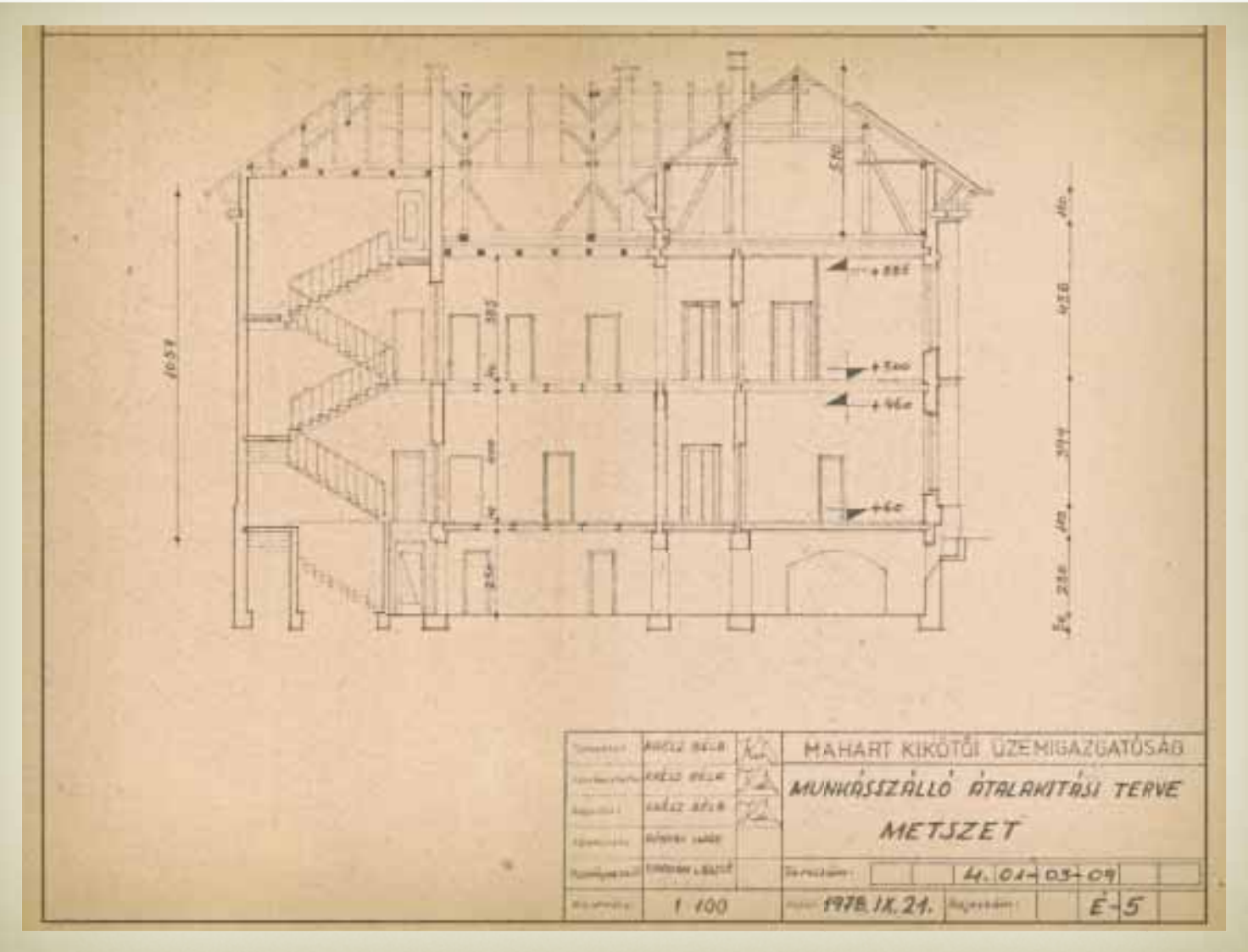
408 Márton, 1995. 134–135. o.

409 Az Országgyűlés többször is foglalkozott 1985-ben a csepeli kikötővel. Az esetleges világkiállítás kapcsán a főváros helyzetét bemutató összefoglalóban az alábbiakat írták: „*Jelenleg a Mahart forráshiánya, valamint a költségvetés ilyen irányú kötelezettségvállalásának elmaradása miatt kikötőépítés nincs, a rekonstrukció (csepeli szabadkikötő) csak rendkívül szerény mértékű.*” A VII. Ötéves terv törvényjavaslata ugyanakkor a Szabadkikötő fejlesztését tűzte ki célul. Ogy. ir. 1985. XIII. köt. 374. sz. 287. (6.) o., Ogy. ir. 1985. I. köt. 9. sz. 118. (26.) o.

410 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.

411 *Sas Imre* egy 1988-as tanulmányában arról írt, hogy a MAHART által a Világbankhoz benyújtott hitelpályázati javaslatban a gabonatárház teljes körű rekonstrukcióját, valamint az iparvágány-hálózat és a belső úthálózat felújítását jelölték meg célként, illetve egy új rendező-pályaudvart akartak építeni, a forgalmi nehézségek leküzdése érdekében. Sas, 1988. 313., 315. o.

412 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.



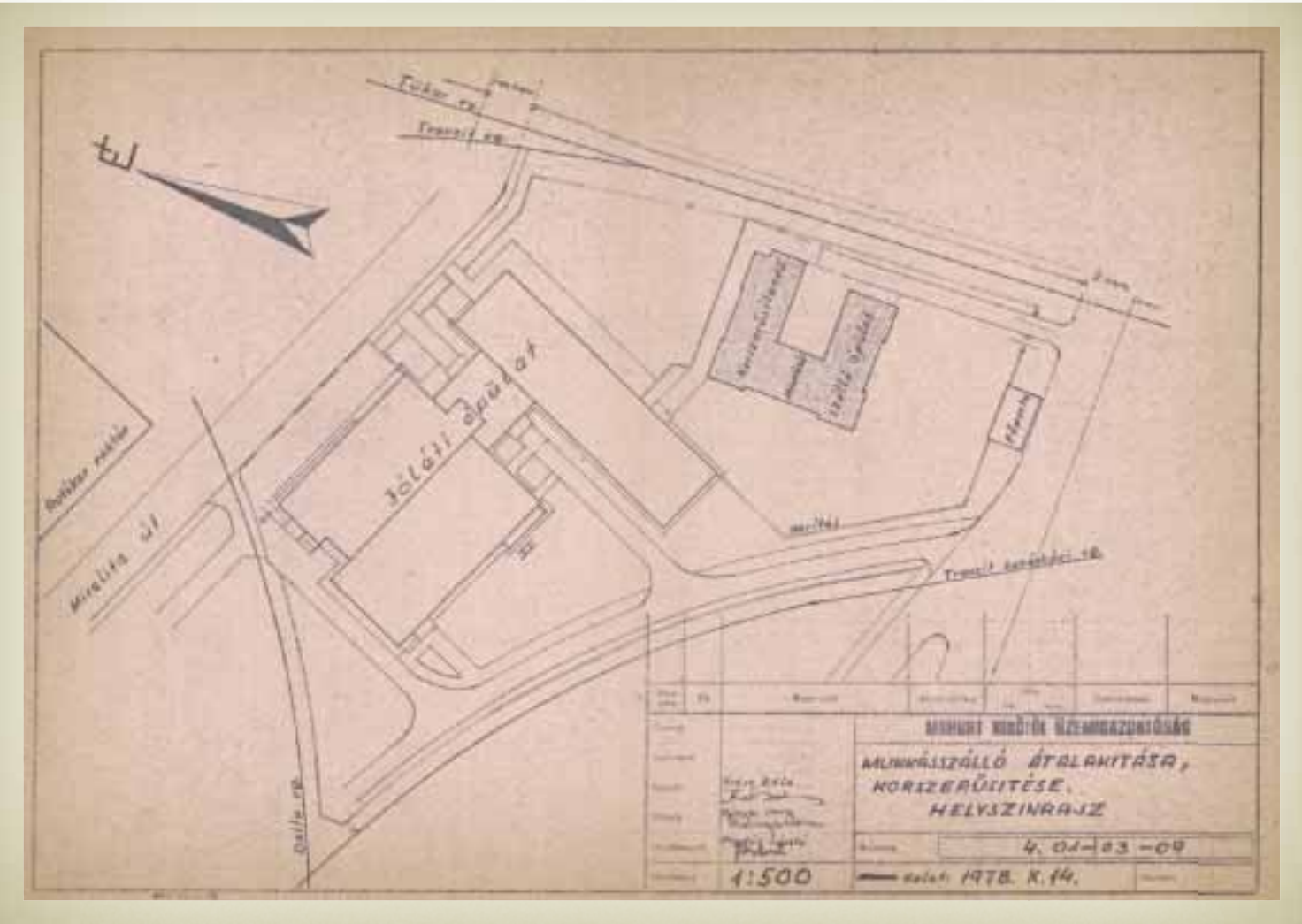
Az átalakításra kerülő munkásszálló épületének metszeti rajza, 1978 (MAHART-Szabadkikötő Ir. 665. d.)



Daruk a MAHART csepeli kikötőjében 1978 őszén (Fotó: Cser István, MTI Fotóarchívum)



A nyíltrakodón lévő 1979-ben készült 16-27 tonnás billenőgémes portáldaru (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.5.)



A korszerűsítésre kerülő munkásszálló és térségének helyszínrajza (MAHART-Szabadkikötő Ir. 665. d.)



A vasúti vagonokból hatalmas daru emeli ki az áruval zsúfolt konténereket, hogy azok uszályokon folytathassák útjukat rendeltetési helyükre a Dunán (Fotó: Cser István, MTI Fotóarchívum)

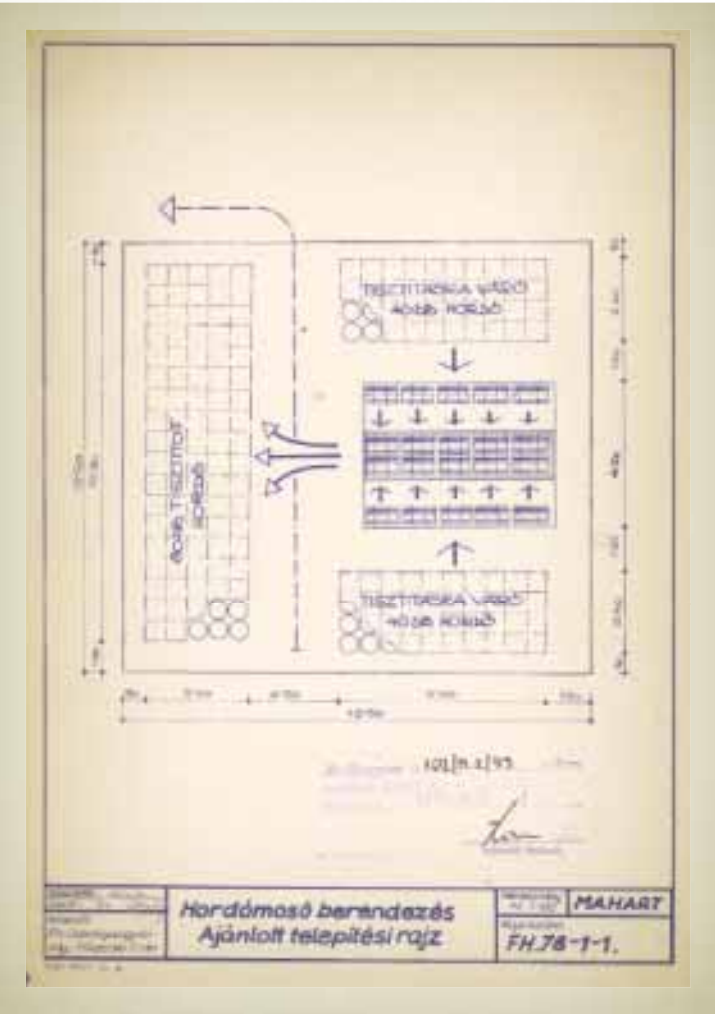


Az 1978-ban elkészült új kikötői jóléti épület, amelyben művelődési ház, óvoda és munkásszálló is volt (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum TEM.252.1.)



Hordómosó berendezés telepítése a csepeli Szabadkikötőben
(MAHART-Szabadkikötő Ir. 1585. d.)

A MAHART fejlesztési elképzelésében szerepeltek olyan beruházások, amelyeket vegyesvállalati formában terveztek megvalósítani.



Hordómosó berendezés ajánlott telepítését bemutató rajz, 1979
(MAHART-Szabadkikötő Ir. 1585. d.)



Konténer rakodás egy nyergesvontatóra 1979-ben (MAHART Container Center)



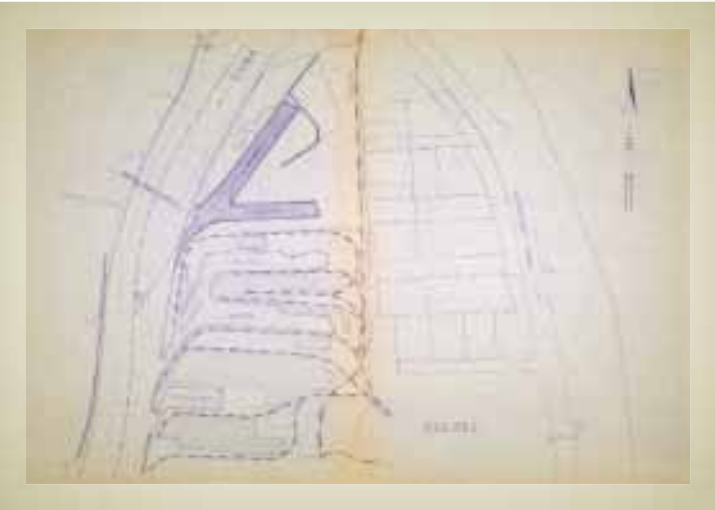
Tankautó töltés az ÁFOR csepeli bázistelepén valamikor az 1970-80-as években (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



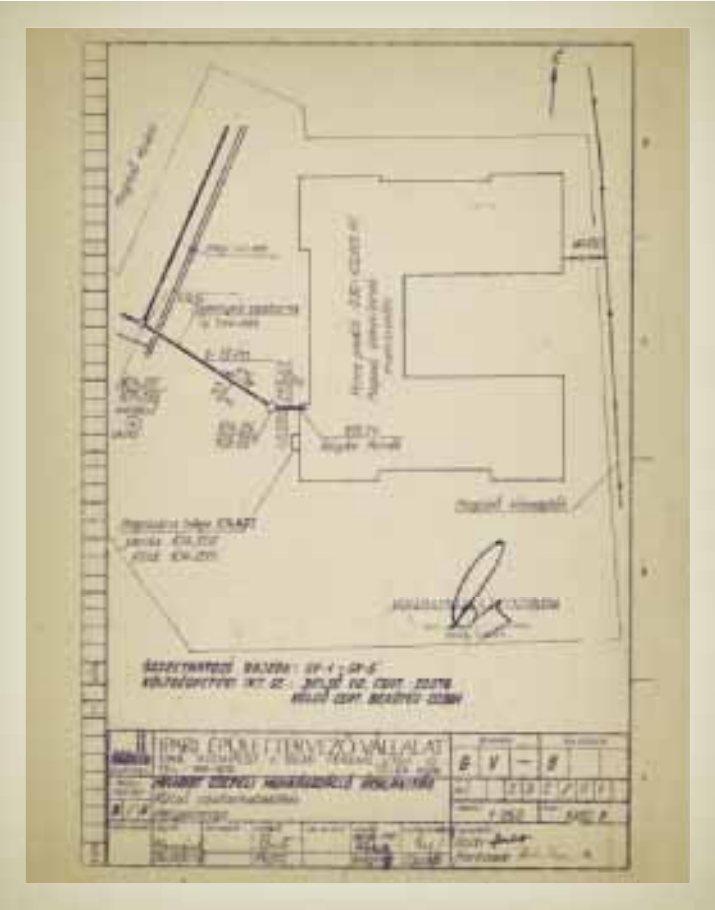
A csepeli Szabadkikötő konténerterminálja a GANZ típusú konténer daruval rakodás közben 1979-ben



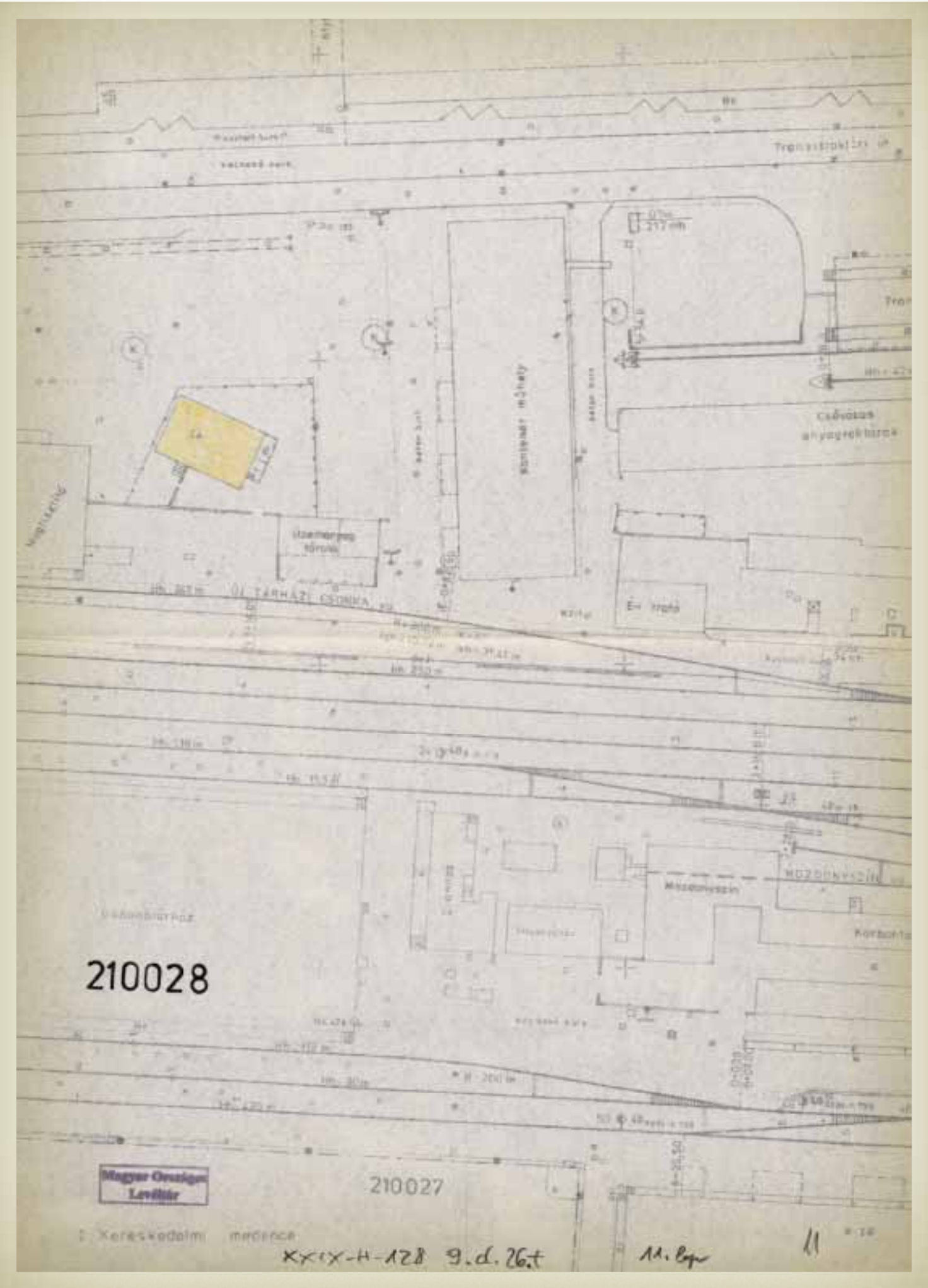
A csepeli kikötő valamikor az 1970-es évek végén (MAHART Container Center)



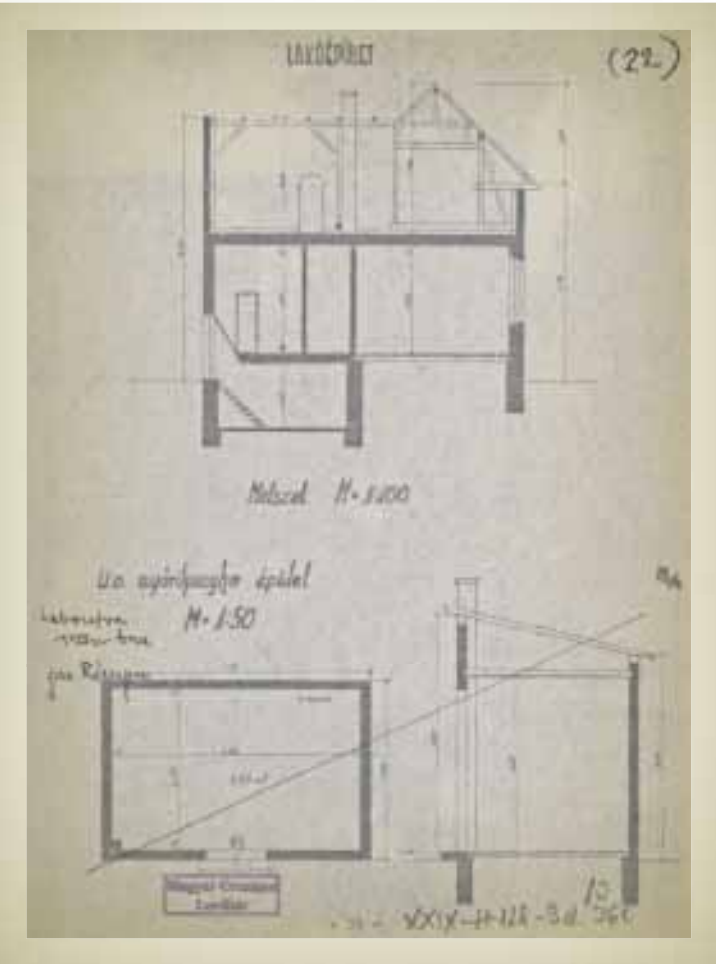
A csepeli Szabadkikötő és bővítésének helyszínrajza, 1979
(Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár 32. 2. 15 tervszám: 22291)



MAHART csepeli munkásszállójának külső csatornabekötési helyszínrajza, 1980 (MAHART-Szabadkikötő Ir. 665. d.)



A XX. század elején épült lakóház elhelyezkedése a csepeli kikötőben (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)



Az 1980-ban lebontott lakóépület és nyári konyha tervrajza (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)



A bontásra ítélt ház melletti olajraktár részlete (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)



Az 1980-ban lebontott lakóház a bontás előtt (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)



Uszály rakodás a csepeli kikötőben, az 1970-es években (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Bontás előtt a kikötői lakóház (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)

A gabonatárház átépítésére már 1984-ben készültek tervek, azzal a céllal, hogy a 32 000 tonna befogadóképességű tárházban az ömlesztett silós tárolás 10 000 tonnával növekedjen, ugyanis addig 10 000 tonna volt a silós és 22 000 tonna a zsákos (padozatos) tárolási lehetőség, a két rész között pedig manipulációs géptér működött. A világbanki hitel kapcsán a gabonatárházi fejlesztéseket a GAMSZOV vagyis a *Gabona- és Malomipari Szolgáltató Vállalat* koordinálta.⁴¹³

A közlekedésfejlesztési koncepcióban az UVATERV (Út- és Vasúttervező Vállalat) egy új, a MAHART csepeli kikötőjéhez tartozó rendező-pályaudvart akart kialakítani a Szabadkikötő akkori határain kívül. A céljuk az volt, hogy a kikötőbeli vasúti forgalom rendezésre kerüljön, hogy ezáltal felgyorsuljon a belső forgalom. Egy közúti felüljáró építését tervezték az északi kapunál, és új úthálózat kialakítását is a kikötőben a szintbeli kereszteződések megszüntetésével.⁴¹⁴

Az 1987-es tárgyalásokon a Világbank részéről *J. Sebastian, Mr. Perfrement, S. Orlic, W. Matthey* és *P. Cheryan* vettek részt; míg a MAHART-tól *Jakab György* vezérigazgató-helyettes, *Nyitrai László* gazdasági igazgató, *Szelvényi Imre* igazgató és *Sas Imre* osztályvezető tárgyalt. Az alvállalkozók részéről az UVATERV⁴¹⁵ képviselőjében *Czigler József, Novák, József, Nemes Miklós, Kreisz Gábor*, a KTI-ből (Közlekedéstudományi Intézet) *Hajdú Béla*, a GAMSZOV-tól⁴¹⁶ *Andrés Máttyás*, az AGROBER Mezőgazdasági és Élelmiszeripari Tervező, Beruházási Vállalattól *Szivek Istvánné*, az UTIBER (Közúti Beruházó Vállalat) részéről *Starkbauer József*, a Magyar Nemzeti Bank részéről pedig *Szuhi Emil* tárgyaltak.

A Világbankot főleg az érdekelte, hogy milyen szerepe lesz a Szabadkikötőnek az új gazdasági felállásban. Miként fogja támogatni a kikötő fejlesztése a magyar gazdaság fejlődését, és miképpen áll az intézmény finanszírozása. *Jakab György* erre a kérdésre az alábbi választ adta: „... a kikötő a jelenlegi helyén marad hosszú távon is, ez beleillik a Főváros távlati fejlesztési elképzeléseibe. A jelenleg még tartalék terület ugyancsak a MAHART kezelésében van, mely területen tervezünk vám-szabad zónaként ipari és raktározási tevékenységeket beindítani. Kikötő fejlesztésére Tárcaközi Bizottság által készített koncepció van, melynek részét képezi a két fejlesztési project. A kikötő rekonstrukciója és fejlesztése költségvetési támogatásból valósulhat meg,⁴¹⁷ közöttük a javasolt 2 project is. A vámszabad zóna közlekedési igénynövekedésén felül a várható Duna-i (sic!) hajózás teljesítmény növekedései is nagyobb igénybevételt fognak jelenteni a Szabadkikötőre. Gabcsikov⁴¹⁸–Nagymaros-i Vízlépcső⁴¹⁹ megépítése javítja a hajózási lehetőségeket a Dunán, 1993-tól várható Duna–Majna–Rajna csatorna megnyitása pedig hatással lesz a Duna[i] víziút jelentőségének növekedéséhez.”⁴²⁰

413 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d., MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1887. d.
414 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.
415 Az UVATERV mint a kikötői vasúti és közúti átalakításokkal foglalkozó vállalat vett részt a tárgyalásokon. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.
416 A GAMSZOV mint a gabonatárház átalakításával foglalkozó vállalat vett részt a tárgyalásokon. Érdeklenség, hogy a tárház tetején akartak kialakítani egy kikötői diszpécser és forgalomirányító központot. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.
417 A MAHART fejlesztési elképzelésében szerepeltek olyan beruházások, amelyeket vegyesvállalati formában tervezték megvalósítani. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.
418 Bős szlovák neve helyesen: Gabčíkovo.
419 Bős-nagymarosi-vízlépcső, amelynek a magyarországi részei nem épültek meg, csak a csehszlovákiai/szlovákiai.
420 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.

A kikötő forgalmában a MAHART képviselői 7 árucsoportot, azon belül pedig 34–40 áruféleséget tartottak nyilván, s úgy vélték, hogy a létesítmény földrajzi helyzete, és az akkori előrejelzések alapján az ezredfordulóig nem várhatóak az áruösszetételben jelentősebb változások. Az 1980-as években alacsony tranzitforgalom-emelkedést vártak. Továbbá, hosszú távon számoltak gabonaforgalommal is. A konténerterminálnál pedig, a MAHART illetékesei szerint, kapacitásfeleslege volt a kikötőnek.⁴²¹

1987-ben a Világbank egy összeállítást készített a magyarországi közlekedési ágazattal kapcsolatban, de mind a kikötőnek, mind a banknak a későbbi esztendőkből is számos feladatot adott a világbanki hitelprogram.⁴²²

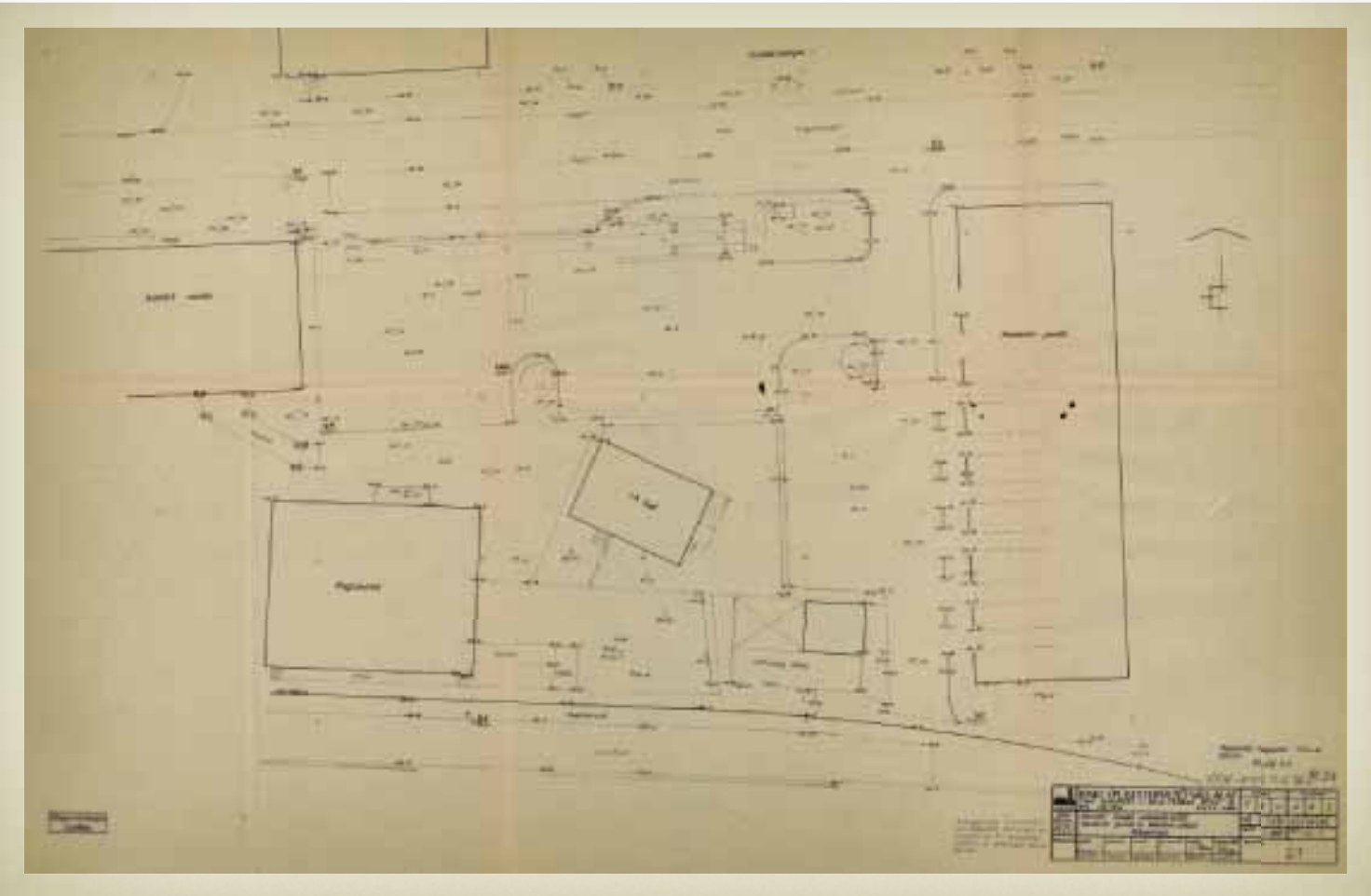
Az új vezetés beavatkozásának köszönhetően 1988-ban 1 556 200 tonnára emelkedett a forgalom, ami magasabb volt, mint az 1985–1987 közötti három esztendő áruforgalma. Az áruösszetételben 51,9%-os részarányt ért el a vasáruforgalom, de nőtt a foszfátforgalom is. Új áruként jelent meg egy 30 000 köbméteres hűtőtorony leszállítása szíriai rendeltetéssel. A konténerforgalom majd 10%-al növekedett, de továbbra is problémát okozott a rakodómunkások létszáma.⁴²³

A Szabadkikötő 1988. október 20-án ünnepelte fennállásának 60. évfordulóját, amely alkalommal *Nagy Ervin* a közlekedési tárca miniszterhelyettese ünnepi beszédében kiemelten szólt a kikötő előtt álló feladatokról és fejlesztésekről is. Ahogy fogalmazott: „... ismeretes, hogy a kikötő jelenleg is számos gonddal küszködik, ezért a jövőben várható mind nagyobb feladatok zökkenőmentes megoldása érdekében további műszaki, beruházási és szervezési intézkedések szükségesek. Szeretném hangsúlyozni, számítani lehet arra, hogy a Duna-medencét érintő politikai események javuló tendenciája, az EGK-val⁴²⁴ a közelmúltban kötött megállapodás, a hazai gazdaságpolitika nyitásával várhatóan együttjáró gazdasági fellendülés, az esetleges Bécs–Budapest világkiállítás megrendezése, de különösen a Duna–Majna–Rajna-víziútrendszer 1992–1993-ra tervezett megnyitása jelentős fellendülést hoz a nemzetközi áruforgalomban és a Nemzeti és Szabadkikötő forgalmában is.”⁴²⁵

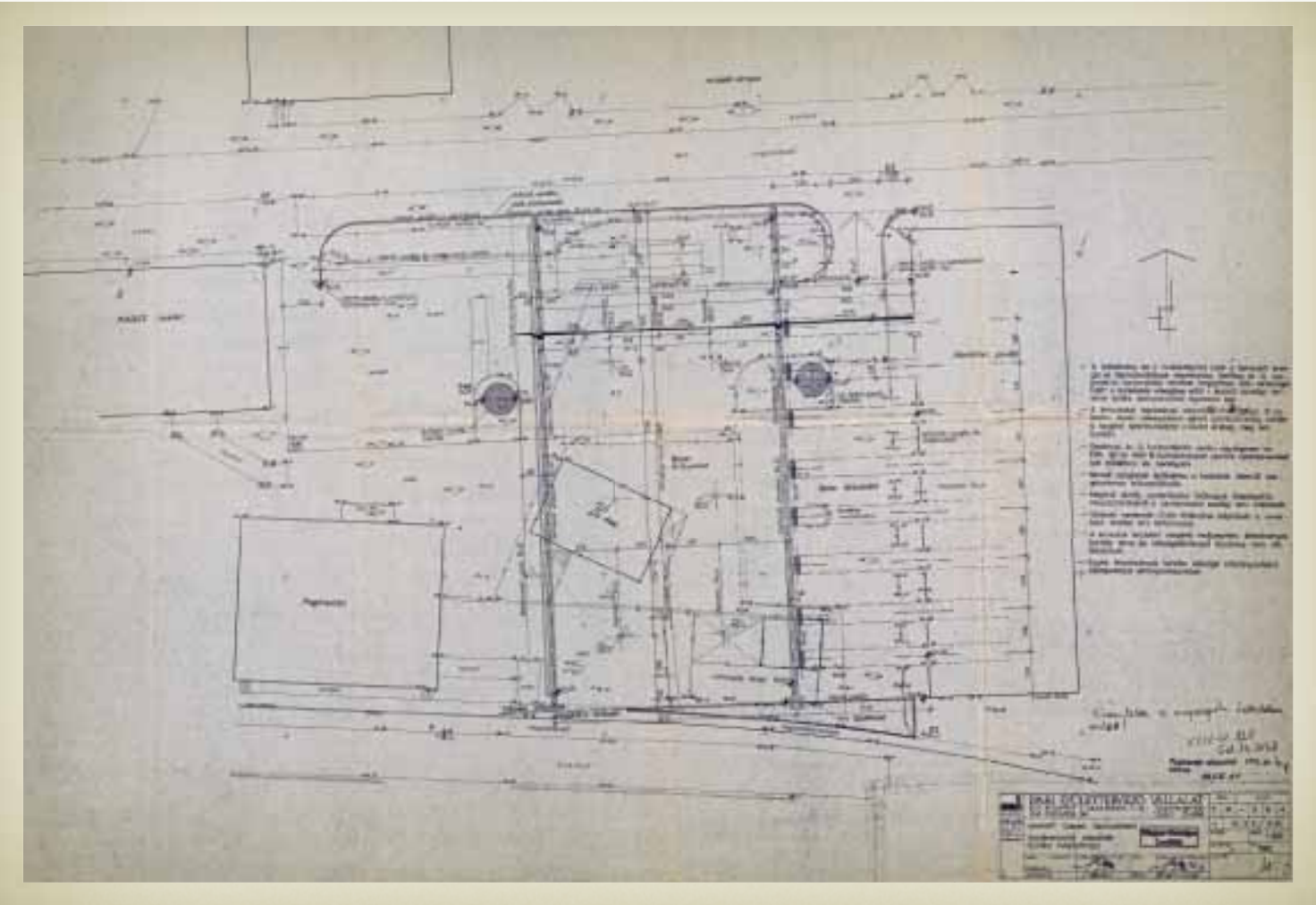
A fentiek alapján nem véletlen, hogy már a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának 1988. május 17-i ülésén is foglalkoztak a Szabadkikötő bővítésével. Az ülésen jelezték, hogy a MAHART tervbe vette egy harmadik medence építését, amely a meglévőktől északabbra fog elhelyezkedni.⁴²⁶

1988-ban egy másik jelentős eseményre is sor került, amikor a MAHART és a regensburgi székhelyű *M. Preymesser GmbH & Co. KG FERROPORT Fedett Átrakó és Raktározó Kft.* néven, 74 millió forintos törzstőkével, a két cég 50-50%-os tulajdoni

421 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 245. d.
422 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 2168. d.
423 A kikötőben 622 fő dolgozott 1986–1987-ben. Ebből 129 dokkmunkás, 95 üzemfenntartási dolgozó, 234 egyéb fizikai dolgozó és 164 főnyi szellemi foglalkoztatott volt. MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1888. d. 127. t., Márton, 1995. 136. o.
424 Európai Gazdasági Közösség, az Európai Unió 1957-ben alapított elődszervezete volt, amelyet 1993-ig hívtak e néven 1993–1999 között Európai Közösségként, majd 1999 óta Európai Uniónak nevezik a szervezetet.
425 Márton, 1995. 136–137. o.
426 A csepeli Szabadkikötő bővítésének földmunka terveinek elkészítésével még 1979-ben megbízta a Folyamszabályozó és Kavicskotró Vállalat (FOKA) a Vízügyi Tervező Vállalatot (VIZITERV). A fejlesztéssel kapcsolatban pedig a MÉLYÉPTERV dolgozott ki tervváltozatokat. Az akkori elképzelések szerint csak a föld- és kőmunkát végezték volna el, míg a többit később valamikor. KVL 32, 2, 15, 22291, 1979., BFL XXIII.102.a.1 1988. 05. 17.



Konténerjavító és bakdarupálya helyszínrajza, 1982 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-9d-26t)



Konténerjavító rakodótér építési helyszínrajz, 1982 (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára XXIX-H-128-5d-14t)



A Gabonatárház 1983-ban (Fortepan)



Olajoshordókat rakodnak az ÁFOR csepeli bázistelepén 1983-ban (Magyar Rendőr, Fortepan)



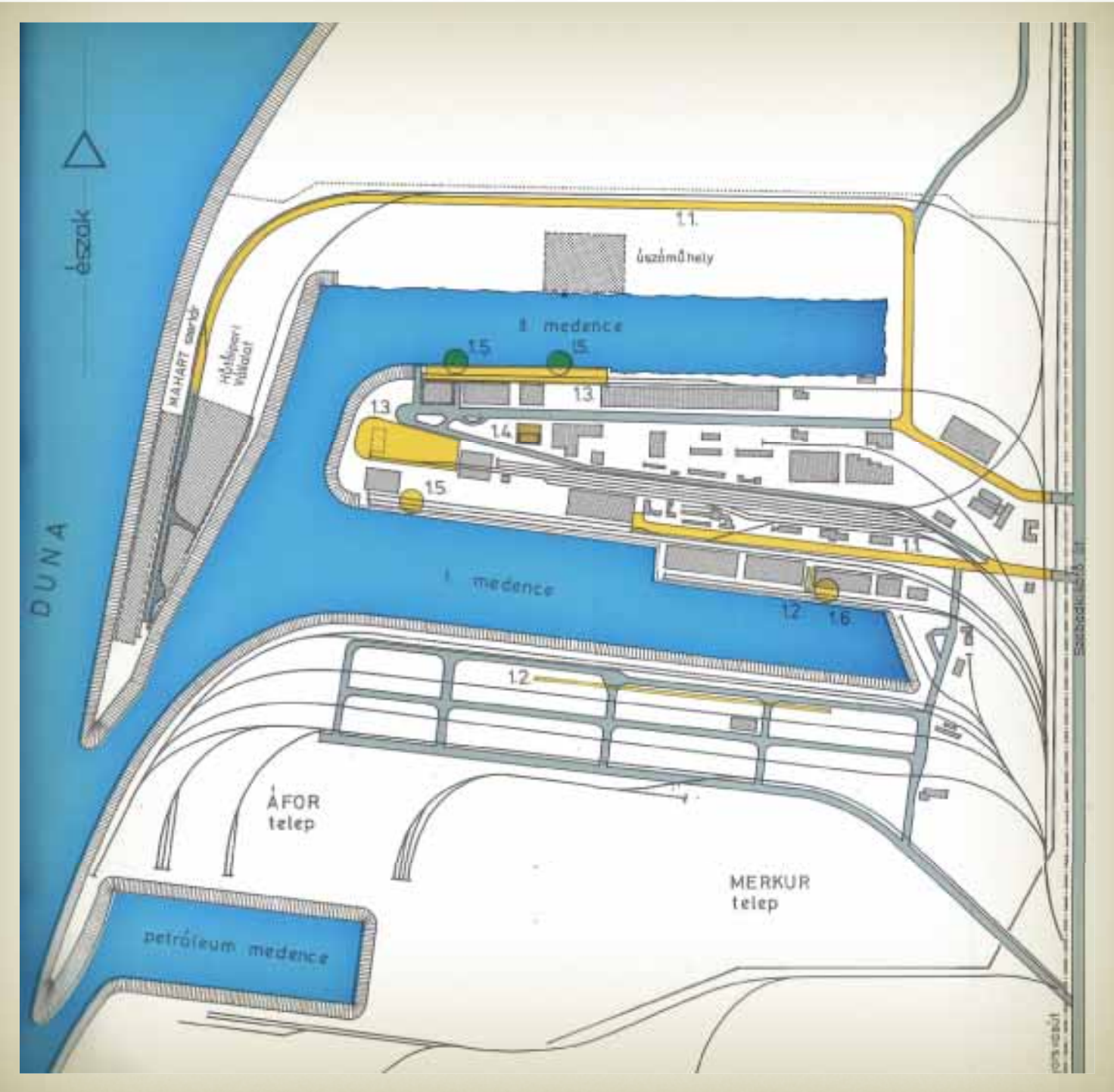
A Szabadkikötő konténerterminálja 1982-ben (Magyar Rendőr, Fortepan)



Az ÁFOR csepeli bázistelepe 1983-ban (Magyar Rendőr, Fortepan)



A Szabadkikötő I. számú medencéje 1983-ban (Fortepan)



A csepeli kikötő VII. ötéves tervi fejlesztésének helyszínrajza

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 3191. d.)

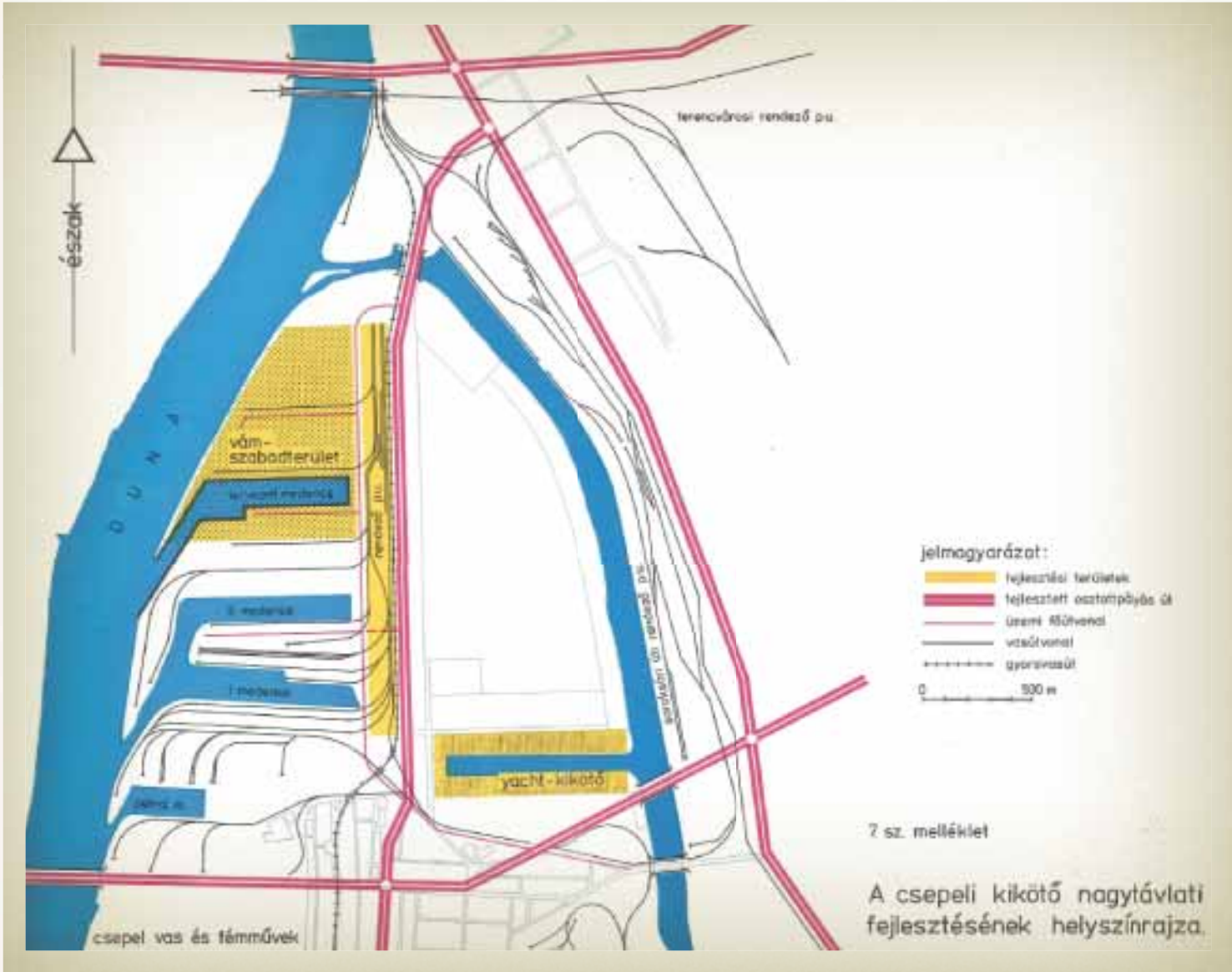


Egy rendőr motorcsónakkal a Szabadkikötőben 1983-ban (Magyar Rendőr, Fortepan)



Hajók a Petróleum-kikötőben 1982 telén

(Magyar Rendőr, Fortepan)



A csepeli kikötő nagytávlati fejlesztésének helyszínrajza

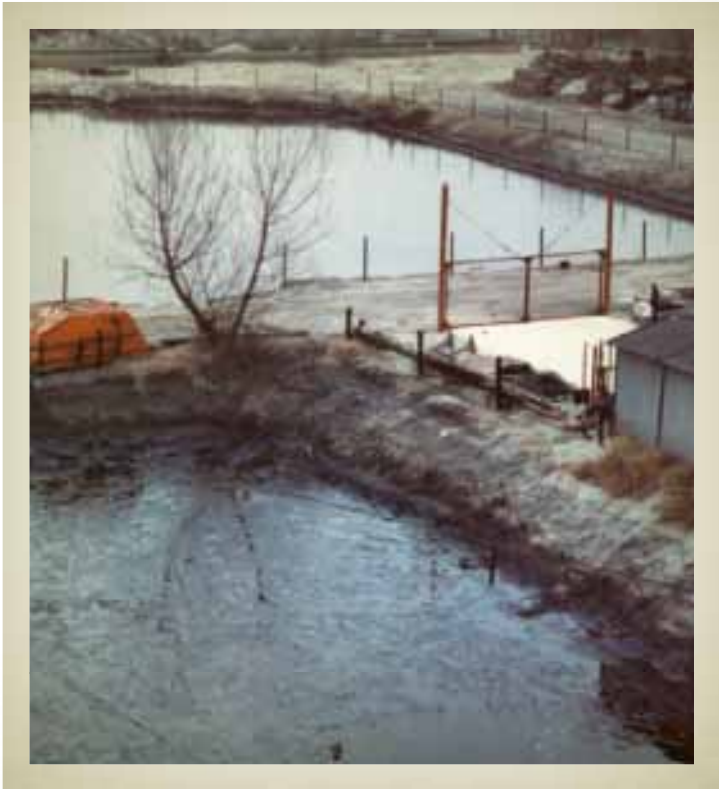
(MAHART-Szabadkikötő Ir. 3191. d.)



Az egykori savgyantagödör a teljes környezetvédelmi rekultivációt követően (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



A csepeli Szabadkikötőről készült légi fotó valamikor az 1980-as években (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Kőolaj-finomításból hátramaradt savgyantagödörök az ÁFOR csepeli bázistelepén 1982-ben (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



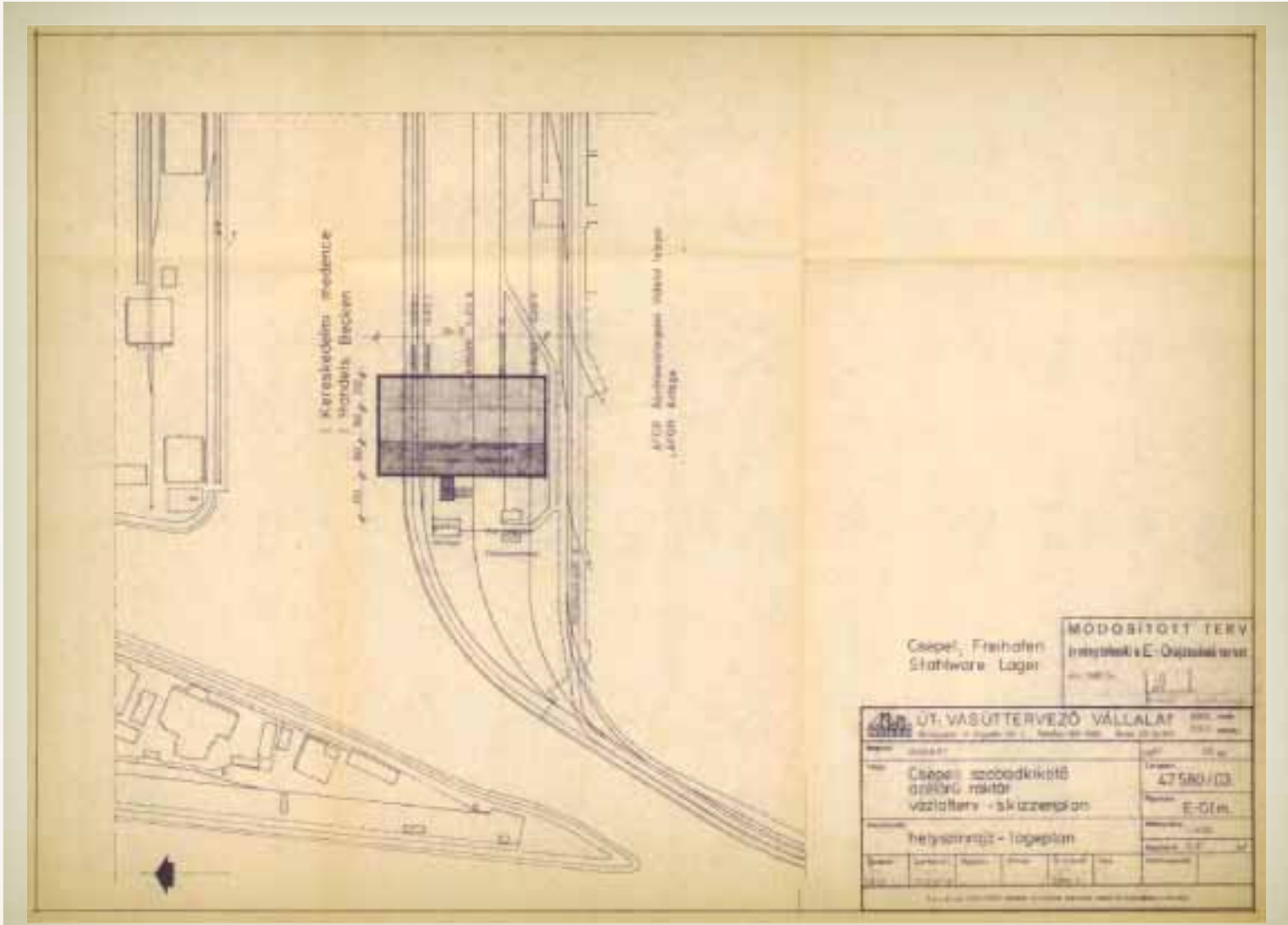
Konténerek a Szabadkikötőben 1982 telén

(Fortepan)



A Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat csepeli telephelye 1990-ben, a képen ún. Kocka Ladák, Lada Samarák, Daciák, Trabantok és Wartburgok láthatóak

(Magyar Rendőr, Fortepan)



A csepeli Szabadkikötő acéláruraktárának a helyszínrajza, 1987

(MAHART-Szabadkikötő Ir. 1376. d.)

hányadával vegyesvállalatot alapított. A MAHART apportként a kikötő területéből bocsájtott rendelkezésre az új cégnek, valamint pénzügyi hozzájárulást adott az építkezési költségekhez. A Preymesser pénzzel szállt be a közös vállalkozásba.⁴²⁷

1988 után jelentős politikai változások következtek be Magyarországon és az ún. szocialista blokk országaiban. Az addigi diktatúrák egymás után omlottak össze politikai és gazdasági okok miatt. A folyamatban jelentős szerepe volt a keleti tömböt addig uraló Szovjetunió meggyengülésének is. Magyarországon az 1989–1990-es rendszerváltás során egy többpártrendszerű demokratikus jogállam

bontakozott ki a diktatúra több évtizedes elnyomásának megszűnése után, és a megszálló szovjet katonai alakulatok 1991-es kivonulásával. A kommunista rendszer közép-kelet-európai bukása magával hozta az 1949 óta fennálló KGST 1991-es megszűnését, ezzel a térség államai közötti gazdasági kapcsolatok szétzilálódását is. Mindez rendkívül negatívan hatott a Szabadkikötőre és általában a magyar gazdaságra is, amely már jó ideje kedvezőtlen folyamatokkal volt kénytelen szembenézni. A kikötői forgalom 1989-ben 1 400 800 tonnára csökkent, ami a foszfátot, a szenet és a konténeres szállítást kivéve valamennyi árunemet érintette. A gabonaforgalomban 34,8%-os visszaesés volt, drasztikusan csökkent a zsákos műtrágya hajózási és exportforgalma is. Külön problémát jelentett, hogy a kikötőben tárolt áruk mennyisége is visszaesett. Ebben a gabona- és kávéforgalom

visszaesése is szerepet játszott, de az is, hogy pl. a *Mátravidéki Cukorgyárak* 1989 második felévéől nem tároltak többé cukrot a Szabadkikötő raktáraiban. A megüresedő raktárak hasznosítására e létesítményeket bérbe adták. Az egyetlen pozitívum a kikötőben a konténerterminál forgalmának jelentős, 30%-os, tárolási mutatóinak pedig 39%-os emelkedése volt.

Történtek kisebb-nagyobb felújítások is. Ennek során megújult a gabonatarház, a K.3 raktár és a központi iroda tetőzete is. Ám a csepeli Szabadkikötő története egyik legnagyobb forgalmi mélyrepülésének küszöbén állt, ami 1990 után – a rendszerváltással egy időben, ám attól nem függetlenül – következett be.⁴²⁸

1990-ben a forgalom 20,5%-al 1 123 200 tonnára esett vissza, a foszfátforgalom 1975 után bekövetkező megszűnése és a vasáruforgalom csökkenése miatt. Érzékenyen érintette a kikötőt az is, hogy több évtized után a *DÉLKER*, a *Papíripari Vállalat* és az *ALFA ÉVKV* is kivonta áruit Csepelről a saját raktárába. Egyedül a kikötői konténerterminál forgalma tartotta a 26%-os visszaesését követően is az 1990-es szintjét. A kikötői összforgalom viszont 1991-re 710 400 tonnára, vagyis 1958 óta nem tapasztalt mélységbe süllyedt, és a forgalomcsökkenés még nem érte el a mélypontot. Az 1991-es további csökkenésben jelentős szerepe volt, hogy Ózd és Diósgyőr nehézipari központjai válságos helyzetbe kerültek, s általában is csökkent a kereslet a kikötő szolgáltatásai iránt.⁴²⁹

Az új pénzügyi és gazdasági környezet számos változtatást követelt meg a kikötő vezetésétől. Az infláció miatt minden esztendőben új díjszabás lépett életbe: több

427 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1376. d.

428 Márton, 1995. 137–138. o.

429 Márton, 1995. 138–140., 151., 153. o.

kisebb, de nem fizető ügyfél miatt be kellett vezetni az áruvisszatartást a kikötőben. A fizetési elmaradás az intézkedések ellenére 17,5 millió forint volt 1990 végén.⁴³⁰

A Szabadkikötőnél folyamatosan gondot okozott a munkáslétszám csökkenése, de az 1990-ben végrehajtott daruátalakítások javították a műszaki feltételeket. Az 1990-es évek elejének legkomolyabb beruházása a Ferroport raktárépítése volt a nyíltrakodó nyugati részén.⁴³¹ Az 1991. június 21-én átadott épületben 3 000 m²-es vasáruraktárat alakítottak ki e termékek tárolása céljából. Ahogy a cég megfogalmazta, raktárcsarnokuk három közlekedési ág (vasút, közút, folyami hajózás) „fedett” találkozási pontja. A rakodásnál 25 tonna teherbírású hídدارut használtak, s az épület kedvező kialakítása és a kikötői medence fölé benyúló tetőzete miatt kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett is képesek voltak a rakodásra. A Ferroport különösen fontosnak tartotta az időtényezőt a szállításban, és ennek érdekében mindent meg is tettek. Bár a cég profilja elsősorban vas- és fémárukra terjedt ki, de rakodólapos és zsákos áruk átrakására is hajlandóak voltak. Szállítmányozási tevékenységüknel komplex logisztikai rendszer kialakítására törekedtek, rövid idő alatt kiépítették külföldi képviselőiket Ausztriában, Bulgáriában, Csehszlovákiában, Jugoszláviában, Romániában és a Szovjetunióban (Oroszországban) a MAHART képviselőteken keresztül, míg Németországban a Preymesser cég által.⁴³²

1991 nyarán, azt követően, hogy Szlovénia és Horvátország kikiáltotta függetlenségét, és ezzel felbomlott az addigi Jugoszlávia, háború tört ki déli szomszédunk területén. A délszláv háború és a vele járó embargó illetve az önkényes hajófeltartóztatások az 1990-es évek első felében döntően meghatározták a dunai hajóforgalmat, ez pedig negatívan hatott a Szabadkikötő forgalmára.⁴³³

Az 1990-es évek elejének legkomolyabb beruházása a Ferroport raktárépítése volt a nyíltrakodó nyugati részén.

430 Márton, 1995. 139–140. o.

431 A Ferroport raktárépületét már az 1980-as években szerették volna felépíteni. Sas Imre egy tanulmányában így írt a tervezett épületről: „A raktárt országunkban még teljesen újdonságnak számító telepítéssel és rakodási technológiával állítják majd üzembe. A tervek szerint az 1. sz. kikötőmedence déli partján teljes kiépítettségében 3×30 m széles, 108,8 m hosszú fedett zárt raktárépület épül partfal melletti vasúti vágányokkal és a medence vízfelülete fölé nyúló zárt tetővel, ami biztosítja a vízi, vasúti, közúti járművek időjárástól független rakodását. Mindhárom szállítási módnál az átrakást és a raktárba tárolást, valamint a viszont-rakodásokat 12,5 + 12,5 t-ás illetve 5 + 5 tonnás hídدارuk biztosítják, amelyek horog és markolóüzeműek, elektromágneses megfogó készülékkel felszerelhetők, működtetésük rádiótávvezérlésű.” Sas, 1988. 312. o.

432 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1376. d.

433 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.

8.



A KIKÖTŐ TÖRTÉNETE 1992-TŐL NAPJAINKIG

Az 1990-es évek elején négy dolog volt, ami döntően befolyásolta a csepeli Szabadkikötő helyzetét sok, esetben eléggé hátrányosan. Az első, az előző fejezetben már említett délszláv háború volt. A második az 1992. szeptember 25-én átadott Duna–Majna–Rajna-csatorna, amitől komoly forgalomemelkedést vártak a szakemberek. A harmadik az 1995–1996-ra tervezett (Bécs)–Budapest világkiállítás⁴³⁴ és végül, de nem utolsósorban az 1989–1990-es rendszerváltás, ami önmagában is jelentős megrázkódtatást okozott a magyar gazdaságnak és így a csepeli kikötőnek is, a piacgazdaságra történő átállás és a hazai nemzetgazdaság évek óta húzódoó válsága miatt. E tényezők voltak azok, amelyek alapvetően meghatározták a kikötő működését a múlt évszázad utolsó évtizedében.

A piacgazdaságra való átállás egyik fontos lépése volt a privatizáció vagy más néven a magánosítás. A MAHART 1991-ben foglalkozott a társaság privatizációjával, ekkor úgy vélték, hogy 51%-nyi részvénynek nemzeti tulajdonban kell maradnia, míg menedzseri és dolgozói részvények is legyenek, s a megmaradó részt értékesítsék külső segítséggel.⁴³⁵

A csepeli kikötőnél az volt a cél, hogy az ingatlanvagyonot megőrizzék, s a működőképesség fenntartása mellett a szolgáltatások komplexitása javuljon. Tulajdonképpen egy logisztikai központot akartak létrehozni, ahol az infrastruktúrát is jelentősen fejlesztik. Fontos szempontnak tartották, hogy Budapest XXI. kerületével, vagyis Csepellel stratégiai szövetségre lépjenek a kikötő miatt, továbbá a MAHART az ingatlanvagyonot kategorizálni akarta a hasznosítás mikéntje alapján.⁴³⁶

A Szabadkikötő jogi státuszát az 1992. évi XXXIX. törvény alapvetően változtatta meg, ugyanis a július 1-jén hatályba lépett jogszabály előírta, hogy a Csepeli Nemzeti Szabadkikötőt és fejlesztési területét a hatálybalépést követő 3 hónapon belül országos közforgalmú kikötőnek kell nyilvánítani.⁴³⁷ A törvény alapján a közlekedési tárca a MAHART-ról leválasztva akarta üzemeltetni a kikötőt, de ebből jogvita kerekedett a hajózási társasággal, ugyanis a cég vezetése nem értett egyet a végrehajtás módjával és megtámadta azt. A vita lényege az volt, hogy a kikötő 230 hektáros területéből – amelyből 90 hektárt foglal el a Szabadkikötő –, mennyi kerüljön

A MAHART 1991-ben foglalkozott a társaság privatizációjával, ekkor úgy vélték, hogy 51%-nyi részvénynek nemzeti tulajdonban kell maradnia.

434 Az 1991. évi LXXV. törvény foglalkozott az expóval, amely 1996. május 11-től október 4-ig tartott volna.

435 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t.

436 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1051. d. 489. t.

437 „(3) Azokat a kikötőket, amelyek átrakodási és elosztási központként lehetővé teszik a vízi, a közúti és a vasúti személy és áruforgalom összekapcsolását (átszállás, átrakodás) és vonzáskörzetük az ország egész területére kiterjed, országos közforgalmú kikötőnek kell minősíteni. (4) E törvény hatálybalépését követő három hónapon belül országos közforgalmú kikötőnek kell minősíteni: a) a Csepeli Nemzeti Szabadkikötőt és fejlesztési területét; b) a szegedi ATIVIZIGTIG Kikötőt és fejlesztési területét; c) a bajai ATI Kikötőt és fejlesztési területét; d) a dunajvárosi Érc Kikötőt és fejlesztési területét.” 1992. évi XXXIX. törvény 20§ 3-4. <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99200039.TV> (Letöltve: 2018. 04. 27.)

az állam számára átadásra. A cég a 90 hektáros kikötői üzemet kész volt megfelelő kompenzációért cserébe átadni, de a többi 140 hektárra vállalkozási tervei miatt igényt tartott. Végül az államigazgatási per 1997-ig⁴³⁸ húzódott, és a Szabadkikötő még évekig nem kapta meg az országos közforgalmú kikötői minősítést.⁴³⁹

Az 1990-es évek első felében, a brit *Llewelyn-Davies Planning* és az *Ove Arup & Partners* tervezőirodák készítettek egy beépítési tervjavaslatot a csepeli szigetcsúcsra, majd az ún. ECODOM-projekt keretében, a Szabadkikötőtől északra lévő szigetcsúcsi területet beépítették volna szállodákkal, sportlétesítményekkel, konferenciaközpontokkal stb., nyilvánvaló összefüggésben a tervezett 1996-os budapesti világkiállítással. Ezek az elképzelések azonban nem valósultak meg, bár azóta is különböző ötletek fogalmazódnak meg a térség hasznosítására.⁴⁴⁰

A Szabadkikötő forgalma 1992–1993-ban tovább csökkent; újabb és újabb mélypontot ért el: 594 300 és 575 000 tonnával. Ilyen alacsony forgalom utoljára 1947-ben volt, közben viszont a hazánktól nyugatra levő kikötők forgalma növekedett, sőt, az 1970-es évek óta a háromszorosára emelkedett.⁴⁴¹

A már korábban is tervezett III. számú medence építésével kapcsolatban a MAHART még 1989-ben vízjogi létesítési engedélyt kapott és 1989–1992 között elkészült a durva tereprendezés és a kotrás, így kialakításra került a medence, 1991 áprilisában pedig a *Szabad Kapacitás Gmk*

mederkotrási terve alapján a *Közlekedés Kft.* elkészítette a medence terveit is. A munkálatok során elkészült a csatorna alatti és feletti rézsűvédelem és az öböl vízfelületének 95%-a. A MAHART elképzelése az volt, hogy üzemi kikötőként és hajótárolásra alkalmas helyként üzemeljen az új medence. A munkálatok megkezdését a Bécs–Budapest világkiállítás területének előkészítése indokolta. A létesítményről az alábbiakat írták: „A Csepeli Szabadkikötő III. sz. épülő medencéjében négy hajóállomás létesül, melyhez állóhajóként Z-400 típusú önjáró uszályok köthetnek ki. A hajóállomásokat a MAHART használaton kívüli, eladásra váró, illetve leselejtezett hajók tárolására kívánja használni, a kikötőben rakodási feladatokat nem terveznek.”⁴⁴² Ennek ellenére az 1990-es években tárgyalásokat folytattak a *Neuber GmbH*-val, Ausztria vezető, kémiai anyagokat raktározó nagykereskedelmi vállalatával. A cég a *MASPED-TRIAS* területén tevékenykedett, és az új medence dél-nyugati részén akartak letelepedni, hogy a víziszállítási lehetőségeket ki tudják használni. A medence munkálatai 1992–1999 között különböző államigazgatási eljárások miatt szüneteltek, ugyanakkor a munkálatokból már csak a bejáratú csatorna rézsűvédelme és az egyenletes fenékmélység kialakítása volt hátra.⁴⁴³

438 A megegyezésben jelentős szerepe volt *dr. Szabó Pálnak*, az ÁPV Rt. vezérigazgatójának, aki 1997. január 29-i *Fáy András*nak a MAHART elnök-vezérigazgatójának írt levelében felhívta a hajózási társaság vezetőjének figyelmét arra, hogy a jogvitát le kell zárni, s meg kell egyezni az érintett feleknek. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1701. d. 201. t.

439 Márton, 1995. 142. o., <http://www.cshve.hu/?q=node/65> (Letöltve: 2017. 08. 23.)

440 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 92. d. 127. t., MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 2170. d. 2. t.

441 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 757. d., Márton, 1995. 151., 153. o.

442 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d.

443 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1498. d., MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t., MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 9357. d.

Az 1996–1997-es részletes rendezési tervben a csepeli kikötővel kapcsolatban számos dolgot megfogalmaztak a jövőbeli fejlesztések tekintetében. A fő fejlesztési terület a feljebb tárgyalt III. medence volt, míg a II. számú medencénél és az I. számú medence dél-keleti részénél Ro-Ro fejlesztést irányoztak elő, a gabonátárházat pedig malomterületté akarták alakítani, és új silókkal szerették volna bővíteni az építményt. A nagyrészt a MOL által bérelt Petróleum-kikötőnél⁴⁴⁴ a medence és a Budafoki út közti szanált területen üzemanyag-tároló telep kialakítását tervezték. E lehetőségre több cég is bejelentkezett.⁴⁴⁵

A Szabadkikötőre nézve nagyon fontos volt az 1997-ben az európai közlekedési miniszterek által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának égisze alatt elfogadott döntése, amely a fő közlekedési és szállítási irányokat határozta meg a kontinensen. A kijelölt, ún. Helsinki közlekedési folyosók közül három érintette Csepelt. Értelemszerűen a Duna, mint VII. számú folyosó, továbbá az Ausztria–Szlovákia felől az országba belépő és Budapesten át Románia és a Balkán felé tartó IV. folyosó, valamint a Szlovénia–Horvátország felől Budapest érintésével Ukrajna felé tartó V. folyosó.⁴⁴⁶

Az 1990-es évekbeli nehézségek ellenére a Szabadkikötő sikeresen átvészelte ezt az időszakot. A Petróleum-kikötőben – a korábbi feladatkört megtartva – működött tovább az ÁFOR bázistelepe, de már az 1991-ben létrejött *MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt.* telephelyeként. A MOL az ezredforduló táján évi 600–700 ezer m³ olajterméket forgalmazott a kikötőben.⁴⁴⁷ Az olajkikötő déli partján pedig a *Dunatár Kőolajtermék Tároló és Kereskedelmi Kft.* nyitotta meg új kőolajtermék tároló telepét 2000-ben.⁴⁴⁸ Az eseményről a sajtó így számolt be: „A csepeli szabadkikötőben 3,5 milliárd forintos beruházással új üzemanyag-tárolót hozott létre az OMV Hungária Ásványolaj Kft. A 20 ezer köbméter tárolókapacitású átfejtőállomásra a *schwechati kőolaj-finomítóból* érkezik a benzin és a gázolaj – hangzott el a cég tegnapi sajtótájékoztatóján. A beruházásnak köszönhetően a jövőben az OMV kúthálózatában kizárólag osztrák termékeket értékesítenek majd. Az évi 400 millió liter üzemanyag áteresztésére képes telepet a *Dunatár Kőolajterméktároló és Kereskedelmi Kft.* hozta létre 15 hónap alatt. Ennek 48,28 százalékos tulajdonosa az OMV, a fennmaradó rész a *Petrodyne Rt.-é és leányvállalatáé, a Petrotáré. [...] Mint Szabó Miklós ügyvezető elmondta: az üzemanyag a Dunán érkezik az osztrák–magyar határ közelében lévő schwechati kőolaj-finomítóból. A szállítóhajókról zárt csőrendszerben kerül a nyolc tartályba a kész üzemanyag, amelyet naponta akár ötven tankautóba is le tudnak fejtetni.*”⁴⁴⁹

A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium Hajózási Önálló Osztálya 2001-ben elkészítette a csepeli Szabadkikötő II. számú medencéjénél akkor már évek óta üzemelő Ro-Ro kikötő fejlesztési tervét, hogy a korszerűtlené vált úszóműveket és építményt át tudják alakítani, és új létesítményekkel váltsák fel azokat. A Ro-Ro kikötői műtárgy

444 Már az 1960-as évek óta csővezetéken érkezett az üzemanyag a MOL (ÁFOR) csepeli bázistelepére, ahonnan a fővárost látták el üzemanyagokkal. MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.

445 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 1507. d. 201. t.

446 <http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-foldrajz/2/kozuthalozatunk-varhato-fejlojedese/helsinki-kozlekedesi-folyosok> (Letöltve: 2018. 04. 30.)

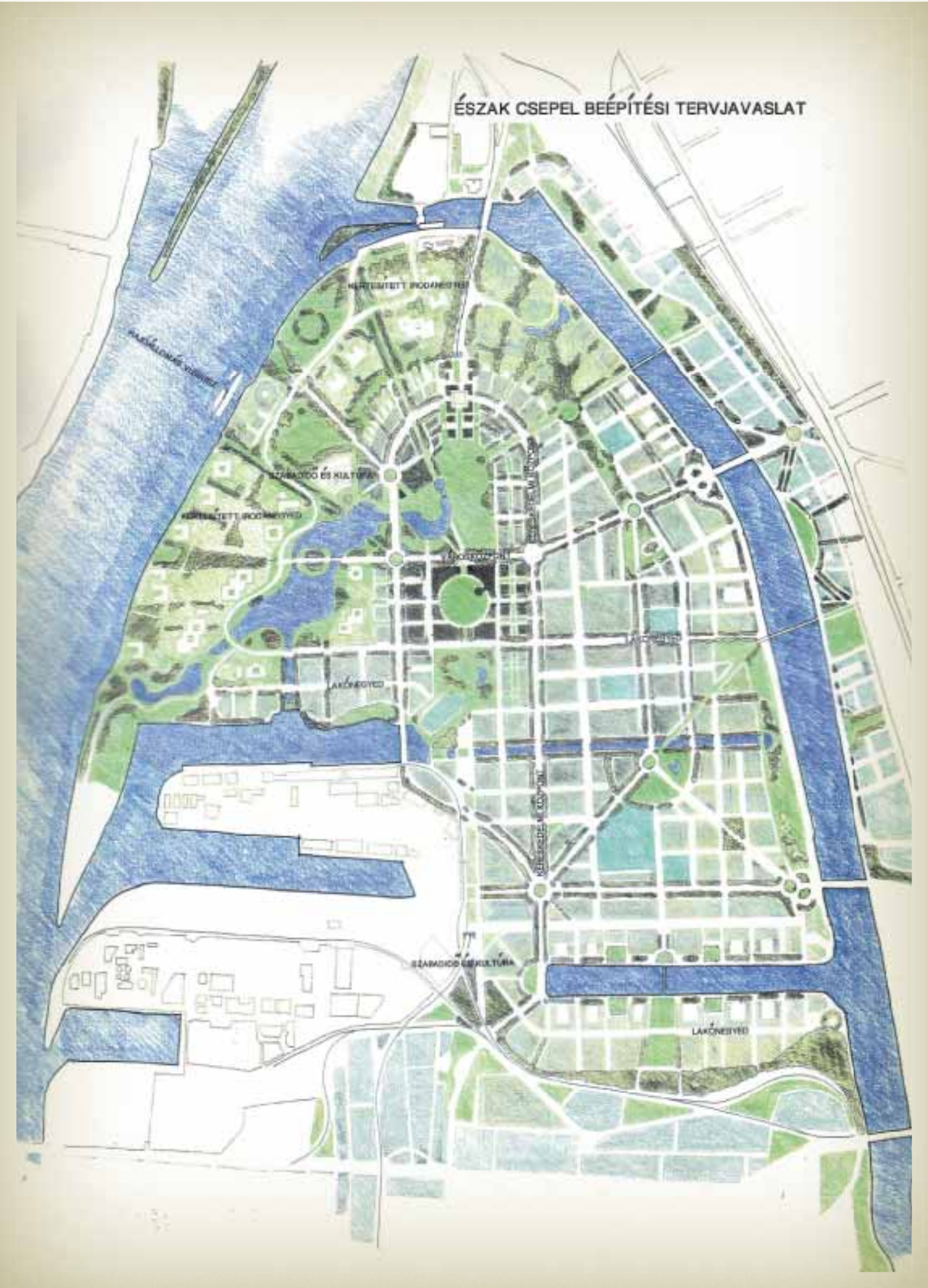
447 <https://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.58017.html> (Letöltve: 2018. 04. 30.)

448 MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 3280. d.

449 <http://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.74353.html> (Letöltve 2017. 08. 23.)

Az 1990-es évek első felében brit tervezőirodák készítettek egy beépítési tervjavaslatot a csepeli szigetcsúcsra.

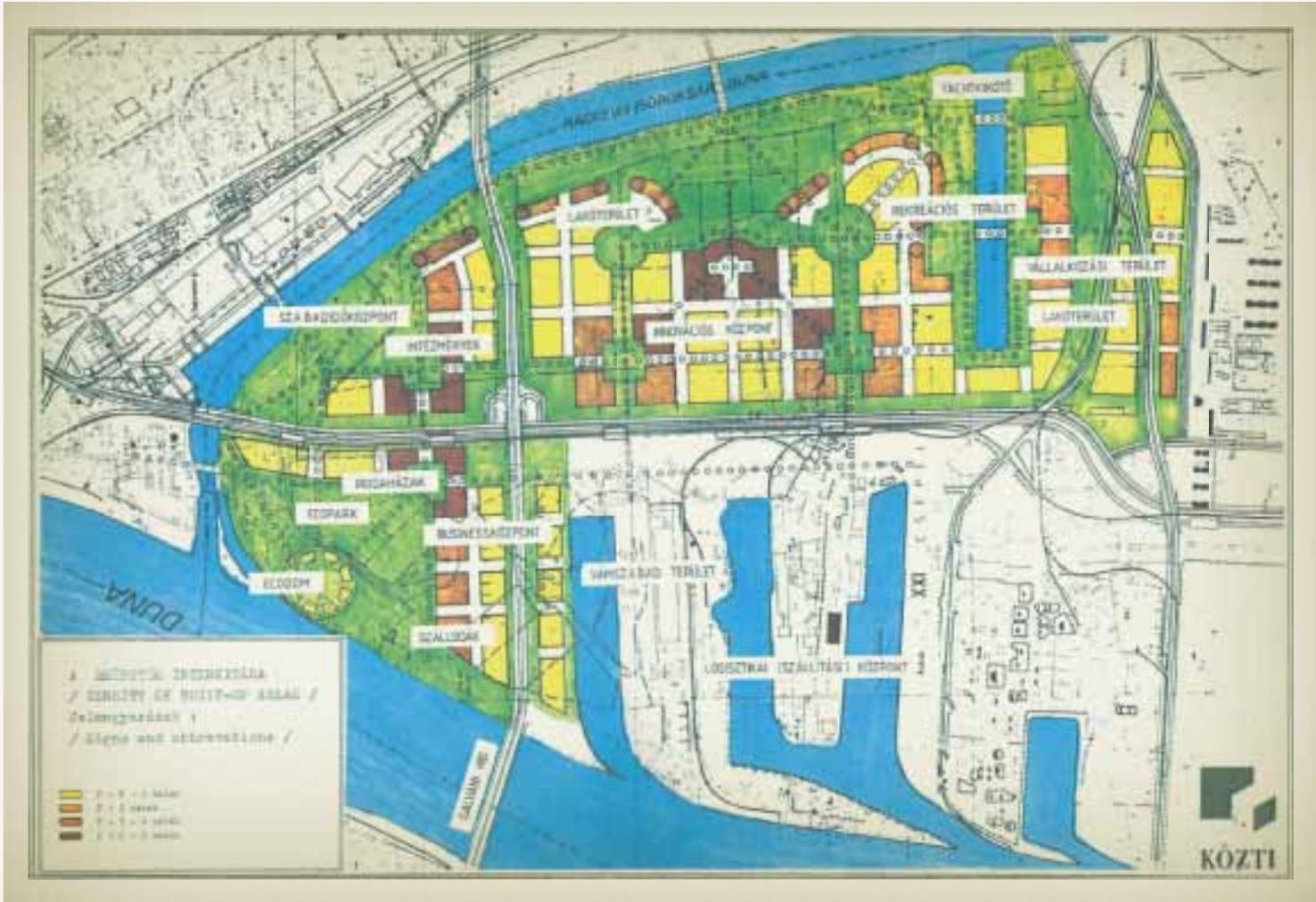
Az 1990-es évekbeli nehézségek ellenére a Szabadkikötő sikeresen átvészelte ezt az időszakot.



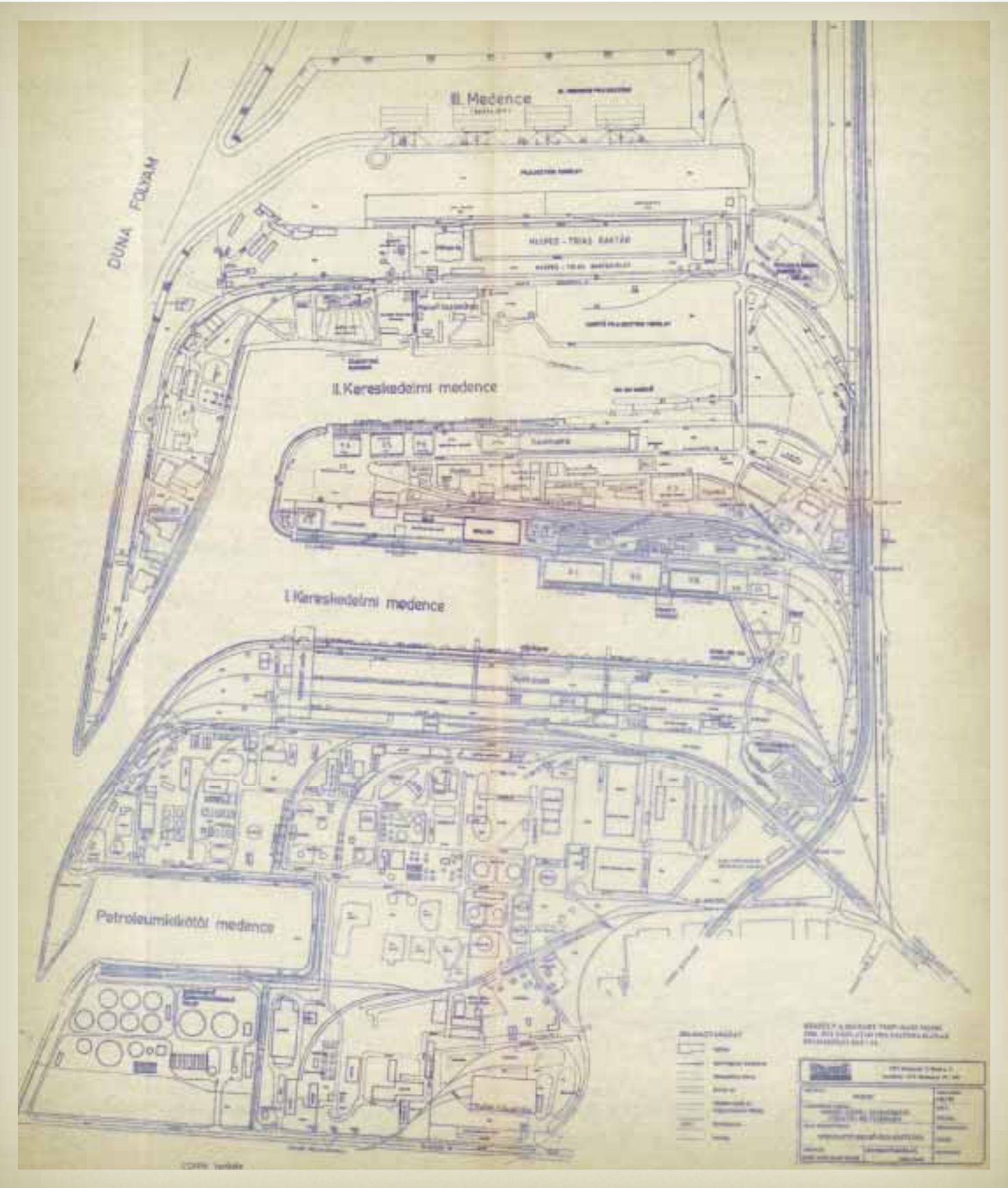
A brit Llewelyn Davies Planning és az Ove Arup and Partners észak-csepeli városfejlesztési javaslata (MAHART-Szabadkikötő I.r. 2170. d.)



Az ECODOME-projekt keretében készült fejlesztési elképzelés a Csepel-sziget északi részére (MAHART-Szabadkikötő I.r. 92. d.)

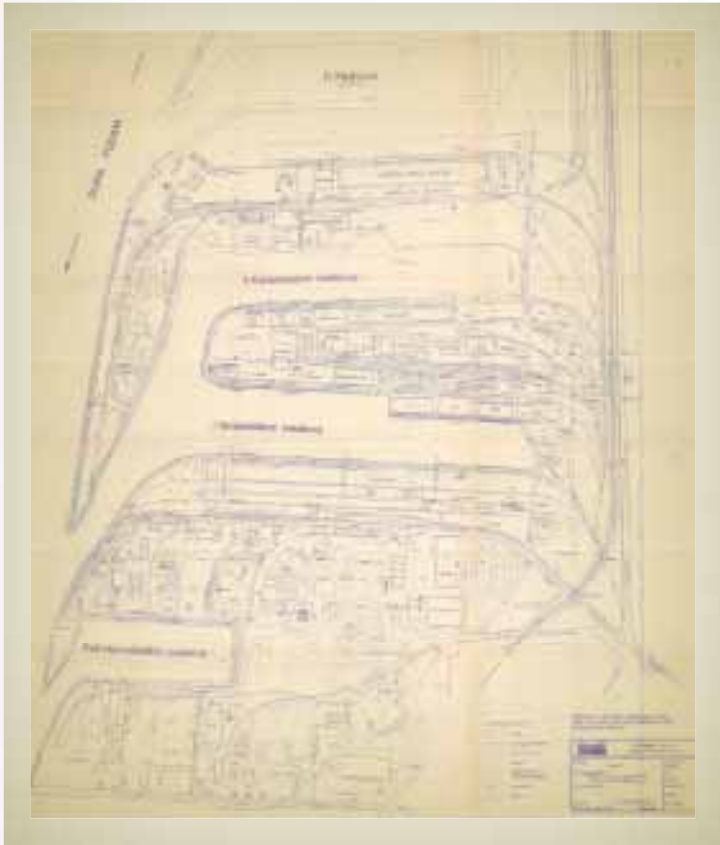


A Csepel-sziget északi részének fejlesztési elképzelése a KÖZTI 1992-es tervén (MAHART-Szabadkikötő I.r. 2170. d.)



MAHART csepeli Szabadkikötőben tervezett belső fejlesztések helyszínrajza, 1995 (MAHART-Szabadkikötő Ir 1701. d.)

Az 1996-1997-es részletes rendezési tervben a csepeli kikötővel kapcsolatban számos dolgot megfogalmaztak a jövőbeli fejlesztések tekintetében.



A MAHART csepeli Szabadkikötő vázlatos helyszínrajza, 1995 (MAHART-Szabadkikötő Ir 1701. d.)



A csepeli Szabadkikötő részletes rendezési terve, 1996 (MAHART-Szabadkikötő Ir 1507. d.)



A csepeli Szabadkikötő, a még meglévő III. számú medencével valamint az ezredforduló táján (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



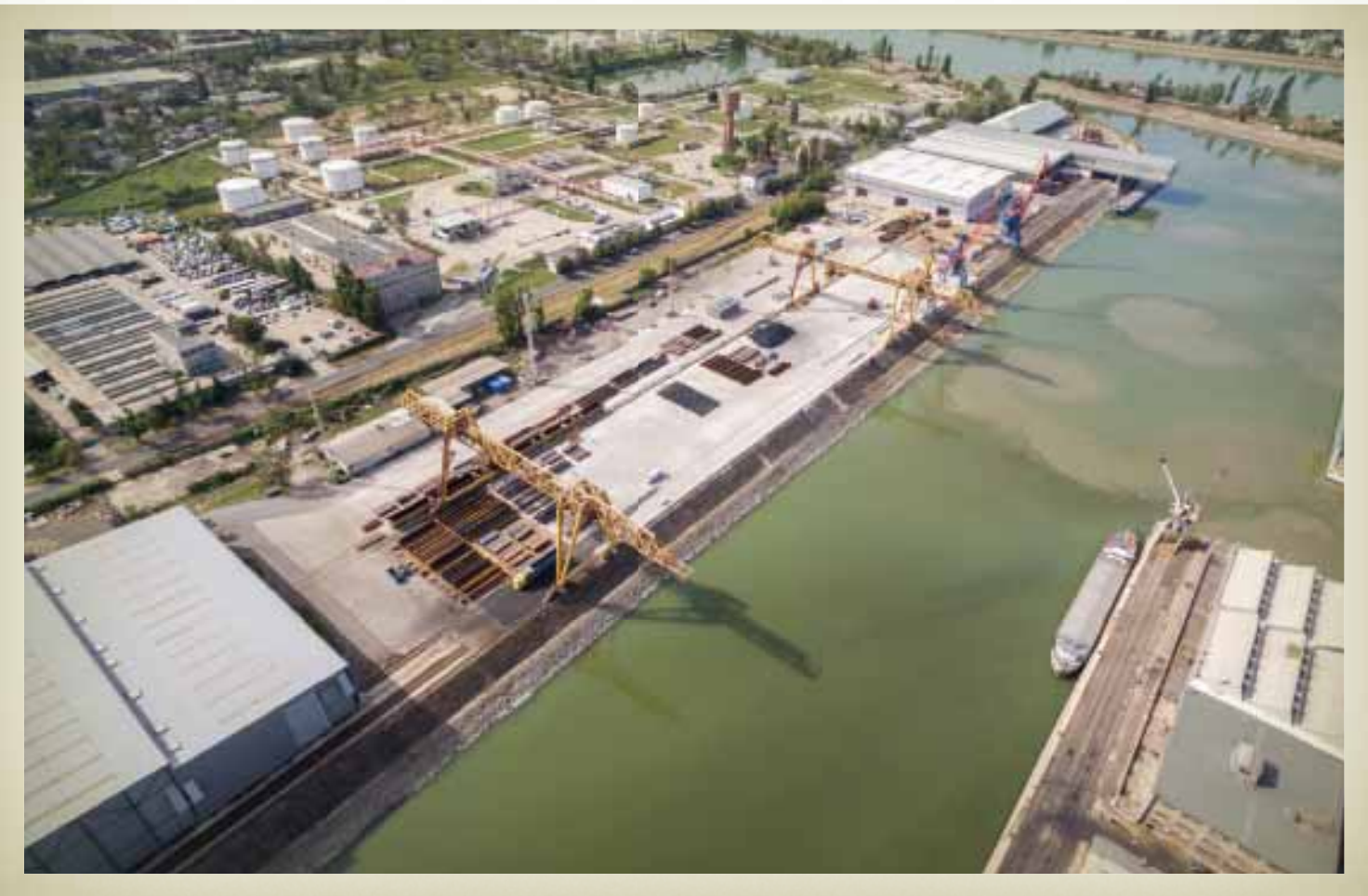
A hűtőház és a tranzitraktár egy része a csepeli Szabadkikötőben (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A kikötő II. számú medencéje (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A kikötőben működő Agroterminál 2004-ben (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A nyíltrakodó az ArcelorMittal és a Ferroport telephelyeivel, a háttérben a MOL és az ÖMV elosztótelepe a Petróleum-kikötőben
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A kikötő új Ro-Ro termináljának az építése
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A Szabadkikötő Ro-Ro (Roll on - Roll off) kikötője 2007-ben
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A 2008-ban átadott Ro-Ro kikötőrész építése a csepeli Szabadkikötőben
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A csepeli Szabadkikötő 2007-ben, a háttérben a Ferroport és a MOL Csepel Bázistelep tartályai
(MAHART Container Center)



A nyíltrakodó, a háttérben a MOL bázistelepén levő irodaépületekkel és víztoronnyal
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A nyíltrakodó, a háttérben a MOL Csepel Bázistelepe és az ÖMV (Dunatár) tartálytelepe a Petróleum-kikötőben
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Az ÖMV (Dunatár) csepeli elosztótelepe
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A gyapjútárház épülete a Szabadkikötőben
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Épül a Ghibli Kft. raktározási központja a kikötőben, az átadásra 2009-ben került sor
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Partfalépítés a csepeli kikötő II. számú medencéjénél
(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)

az akkor meglévő mederrézsúben kialakított 11%-os esésű rámpa volt. Korszerűsítésre azért is szükség volt, mert 2001-ig átlagosan csak heti egy-két Ro-Ro bárka érkezett a kikötőbe, hogy a heti 260 személygépjárművet, vagy kerti traktor méretét meg nem haladó járművet szállítson el. A fejlesztést követően úgy kalkuláltak, hogy lehetőség lesz a Ro-Ro kikötőben mindenfajta közúti jármű ki- és behajózására.⁴⁵⁰

2001-ben terv készült a befejezetlenül maradt III. számú medence részleges feltöltésére is a MAHART megbízásából, illetve 2002-ben több beruházást is terveztek a Szabadkikötőben. Ezek közül ki kell emelni a fenntartó mederkotrást, az iparvágányok átépítését, a szennyvíz- és csapadékvíz-hálózatok szétválasztását, a kamionvárakozó kialakítását, a konténertermináli fejlesztéseket, a MAHART központi irodaházának a kikötőben való kialakítását, a darumodernizációt stb.⁴⁵¹

Az ezredforduló táján a kikötőnek többek között jelentősnek mondható forgalma volt gabonából és szójából (60-60 ezer tonna), bár e területen folyamatosan csökkent Budapest szerepe az újabb dunai és tiszai kikötők miatt. Továbbá a vasérc (300 ezer tonna) és ömlesztett vashulladék (15 ezer tonna) is fontos volt az összforgalom tekintetében, a konténerterminálban pedig a MAERSK konténerek forgalma volt meghatározó.⁴⁵²

Az ezredfordulót követő esztendőik legfontosabb változása az akkor már közelgő privatizáció volt. A Medgyessy Péter vezette szociálliberális kormány a 62/1996. (VIII. 9.)

országgyűlési határozat alapján, saját hatáskörben dönthetett a MAHART privatizációjáról, a 2220/2003. (IX.12.) számú Kormányhatározat értelmében pedig nyílt pályázaton kellett a társaságot értékesíteni, az ÁPV Rt. javaslatára, adott esetben részenként is. A MAHART feldarabolását az ÁPV Rt. 135/2003. (VI. 05.) számú alapítói határozata rögzítette. Ekkor jött létre, kiválással, a MAHART Szabadkikötő Rt., amelynek feladata az árukezeléssel, üzletrészek kezelésével és a kikötői infrastruktúra üzemeltetésével kapcsolatos munka elvégzése volt. A MAHART-Szabadkikötő Rt. 2003. november 1-jén kezdte meg működését. Az ÁPV Rt. a 2005-ös esztendőben számolt a társaság privatizációjával, az ezzel kapcsolatos tanácsadói feladatokat a KPMG Hungária Kft. végezte el. A cég tanácsait figyelembe véve az ÁPV Rt. úgy határozott, hogy nem a cég részvényeit értékesítik, hanem a kikötő üzemeltetési jogát adják el, mint önálló jogot. Erre azért volt szükség, mert a befektetők számára a kikötőnek az országos közforgalmi kikötő minősítése volt vonzó. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a 1019/2005. (III. 10.) számú Kormányhatározat országos közforgalmú kikötővé nyilvánította a Csepeli Szabadkikötőt. E döntés kapcsán még egy-két további probléma is felmerült, ugyanis országos közforgalmú kikötő területét az akkor hatályos Ptk. szerint nem lehetett magánosítani, továbbá pénzügytechnikai okokból az ÁPV Rt. 2005-ben úgy döntött, hogy létrehoz két – 100%-ban az ÁPV Rt. hozzárendelt vagyonában álló – részvénytársaságot. Ezek közül az egyik a kikötői földterületek felett rendelkezik, míg a másik az üzemeltetési jogokkal. E két cég lett a MAHART-Szabadkikötő Rt. és a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. Valójában az utóbbi privatizációja történt meg 2005–2006-ban.⁴⁵³

450 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 3280. d.

451 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 8226. d. 486. t.

452 MAHART-Szabadkikötő Ir. MAHART 8226. d. 486. t.

453 ÁSZ Jelentés, 2005. 31-32. o.

Az üzemeltetési jogokat a Wallis Zrt.-t és a Waberer's Holdingot megelőzve – egyes sajtóhírek szerint meglepetésre – végül az Erdért Zrt., az Erdért Ingatlanhasznosító Kft. és a Multicont Terminál Szolgáltató Kft. konzorciuma nyerte meg, így övék lett a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. és a kikötő-üzemeltetés joga 75 évre, 5 milliárd forintért.⁴⁵⁴ Eddigre már magánkézbe került 2004-ben az osztrák érdekelt-ségű DDSG Cargónak eladott MAHART-Duna Cargo Kft. is.⁴⁵⁵

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. tulajdonosi körében már 2006-ban változás történt: ugyanis az ország legnagyobb szállítmányozási vállalata, a Waberer's Csoport megszerezte a Multicont Csoport 50%-át, majd 2008-ban az egész társaságot, így az Erdérrel közösen üzemeltették tovább a csepeli kikötőt.⁴⁵⁶

Milyen kikötőhöz jutottak hozzá a privatizáción győztes konzorcium tagjai? Azt a következő írás 2006-ban tömören így foglalta össze: „Amikor a múlt század húszas éveiben a kormányzó felavatta, akkor még Európa egyik legnagyobb és legkorszerűbb áru-begyűjtő és elosztó központja volt a Csepel-sziget északi csúcsához közel kialakított, ma 153 hektáros területen működő létesítmény. Ma már azonban a hazai folyami kikötőhelyek közt is csak a negyedik-ötödik helyen áll. A vízi áruforgalmat tekintve megelőzte a Duna-ferr dunaiújvárosi kikötője, akárcsak a bajai, vagy a volt „csőgyári” kikötő (ma Duna Kikötő Kft.). Szakmai körökben úgy vélik, a Budapesti Szabadkikötő és Logisztikai (BSZL) Zrt. új tulajdonosainak szinte a nulláról kell kezdeniük a cég felépítését, mivel a fekvésén kívül minden versenyelőnyét elvesztette.”⁴⁵⁷ Így a privatizációt megelőző évtizedben alig fejlesztett csepeli kikötőnél már nem várothattott tovább magára a fejlesztések megkezdése, ugyanis mind a vasúti pályahálózat, mind a daruk elavultak, és szükségessé vált a raktárépületek modernizálása is, sőt, már szárazföldön sem volt könnyen megközelíthető a kikötő. Ugyanakkor komoly lehetőségek is voltak a csepeli kikötőben, mivel alkalmas volt a magyar kereskedelmi forgalom 10%-ának kezelésére.⁴⁵⁸

A kikötő mindennapi életében rövid fennakadást okozott 2006. december 30-án egy veszélyes katasztrófa lehetősége a Petróleum-kikötőben. Egy szlovák lobogó alatt hajózó, és gázolajat szállító tankhajó a kikötői medencébe történő behajózásánál léket kapott a gépházánál, és süllyedni kezdett. Szerencsére a hajó süllyedését sikerült megállítani, és mind a 417 tonnányi rakományt sikerült átfejtetni, így a Duna vizét nem veszélyeztette környezetszennyezés.⁴⁵⁹

2007-ben adott engedélyt a csepeli önkormányzat arra, hogy a Szabadkikötő III. számú medencéje feltöltésre kerüljön. E munkálatok 2015-ig tartottak, de 2007-ben Illés Zoltán, az akkor ellenzéki Fidesz környezetvédelmi szakpolitikusának vezetésével tiltakozó megmozdulások voltak a kikötői medence építési törmelékekkel való feltöltése ellen.⁴⁶⁰

2007-ben adott engedélyt a csepeli önkormányzat arra, hogy a Szabadkikötő III. számú medencéje feltöltésre kerüljön.

454 Ebben az időszakban kb. 50 cég működött a kikötőben. Bolla-Kasza, 2006. 60. o.

455 http://www.portfolio.hu/vallalatok/mahart_privatizacio_egyben_vagy_darabokban.30977.html (Letöltve: 2017. 08. 23.), <http://www.mahartpassnave.hu/hu/mahart/rolunk/mahart-tortenete/> (Letöltve: 2017. 07. 19.), <https://www.vg.hu/gazdasag/osztrakoke-a-mahart-teherflottaja-61805/> (Letöltve: 2017. 08. 23.), http://www.portfolio.hu/ingatlan/sikeresen_privatizaltak_a_szabadkikotot_5_milliardos_vetelar.68575.html (Letöltve: 2017. 08. 23.)

456 http://hvg.hu/gazdasag/20080626_Waberers_csepeli_szabadkikoto (Letöltve: 2017. 08. 23.), <http://hvg.hu/hetilap.cegvilag/200636HVGFriss50> (Letöltve: 2017. 08. 23.)

457 https://24.hu/fn/gazdasag/2006/05/21/szabadkikoto_nullarol_kell_kezdeni/ (Letöltve: 2018. 04. 30.)

458 Putsay, 2003. 13. o.

459 http://hvg.hu/itthon/20061230_hajotores_csepel_gazolaj_tanker_duna (Letöltve: 2017. 08. 23.)

460 <http://csepel.info/?p=1910> (Letöltve: 2017. 08. 23.)



Kalmar típusú konténer rakodógép munka közben a Szabadkikötőben, 2011 (MAHART Container Center)



Partfalépítés a kikötő II. számú medencéjénél (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Egy megrakott konténerszállító hajó a csepeli Szabadkikötőben (MAHART Container Center)



Kalmar típusú konténer rakodógép félpótkocsit rakod egy vasúti kocsira a Szabadkikötőben (MAHART Container Center)



Hajók a csepeli kikötőben 2011-ben (MAHART-Szabadkikötő Zrt.)



A kikötő I. számú medencéje hajókkal, a háttérben a Szabadkikötő irodaháza 2011 szeptemberében (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A Szabadkikötő 2012 telén (Fotó: Sztlikovics Szávó)



A 2013-as dunai árvíz a kikötőben (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A csepeli kikötő I. számú kereskedelmi medencéje 2012 februárjában

(Fotó: Sztilkovics Szávó)



Az ArcelorMittal telephelye a kikötőben, 2014

(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



Az ArcelorMittal telephelye és a nyíltrakodó 2014 májusában

(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A Szabadkikötő medencéi kelet felől nézve, a távolban a Petróleum-kikötő látható, 2015

(MAHART-Szabadkikötő Zrt.)



A gabonátárház és környéke 2015-ben egy drón által készített fotón

(MAHART-Szabadkikötő Zrt.)

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. 2008-ban, a kikötői fejlesztések átadásakor 1,5–1,7 milliárd forint árbevételt várt a 2007-es 1,4 milliárd forinttal szemben. Úgy kalkuláltak, hogy a 2007-es, 400 milliós nyereség 2008-ban 550 millió forintra fog növekedni.⁴⁶¹

A 2008-as gazdasági válságot követően, 2012-ben folytatódottak a beruházások: 400 millió forint befektetésével egy 10.000 m²-es konténertároló területet hoztak létre, illetve egy új irodaházat is építettek. A kikötő Ro-Ro kikötőjében 2012-ben elsősorban az Esztergomban gyártott Suzuki személygépkocsikat hajózták be exportra, míg mezőgazdasági nehézgépeket hajóztak ki.⁴⁶²

2012 szeptemberében elkészült egy vitaanyag a Nemzetgazdasági Minisztériumban *Nemzeti hajózási stratégia* címmel. Ebben az anyagban az alábbiakat írták a csepeli kikötővel kapcsolatban: „A Csepeli Szabadkikötőt az 1928-as átadása óta körbenőtte a főváros. A nagymennyiségű áruforgalom be- és kifuvározása miatt a kikötő környezete forgalmi szempontból ellehetetlenült, közlekedési korlátai egyre erősödnek. Mind a közúti, mind a vasúti kapcsolat kritikusán alacsony kapacitású, és csak korlátozott mértékben, rendkívüli költségekkel lenne bővíthető. Városrendezési, településszerkezeti szempontok miatt már régóta javasolt a terület áruforgalmi funkciójának megszüntetése, legalábbis jelentős csökkentése. Javasolt az áruforgalmi és szállítás-logisztikai funkciók fokozatos áttelepítése az Mo körgyűrű alá, a Duna jobb partjára, ahol kiváló, nagy kapacitású közúti kapcsolat áll rendelkezésre, és a vasúti kapcsolat is jól megoldható. A Csepeli Szabadkikötő pedig – az áruforgalom áttelepítésével egyidejűleg – átalakítható egy minden igényt kielégítő nemzetközi személyhajó kikötővé, amihez a szükséges infrastruktúra nagy része (kiepített partfalak, közműcsatlakozások, utak, parkolók) máris rendelkezésre áll, csupán felújításra, korszerűsítésre szorul. A Szabadkikötő jelentős méretű földterületén pedig, több nyugat-európai vízparti városhoz hasonlóan, egy ”dockland”-jellegű fejlesztés lenne végrehajtható, amely során a terület átalakulna egy emelt szintű intézményi, idegenforgalmi, kulturális és részben lakóövezetté.”⁴⁶³

2012-ben folytatódottak a beruházások: 400 millió forint befektetésével egy 10.000 m²-es konténertároló területet hoztak létre.

A vitaanyagra reagáltak a szakmai szervezetek, s bár örömeiket fejezték ki az anyag elkészülte miatt, a Magyar Hajózásért Egyesület például sok jó és hasznos célt olvasott ki a hajózási stratégiából, ennek ellenére egyes elképzelésekkel kapcsolatban voltak fenntartásaik. Így a csepeli kikötővel kapcsolatban és az új, Mo-ás alatti kikötőre vonatkozóan a Magyar Hajózásért Egyesület a következőket írta: „A csepeli kikötő kihasználtsága is messze alatta van a 20–30 évvel ezelőtinek. Úgy gondoljuk, az Érd környékén felépítendő DILK (Dunamenti Intermodális Logisztikai Park) hatalmas beruházását meg kellene előzze a szintén jó helyen meglévő szabad kapacitások [pl. a csepeli Szabadkikötő – a szerző] kihasználása; a zöldmezős beruházásban felépítendő kikötőt a kielégíthetetlen igénynek kellene megszülnie.”⁴⁶⁴ Tulajdonképpen ezzel a véleménnyel egyetértett Bencsik Attila,

461 http://hvg.hu/gazdasag/20081021_csepeli_szabadkikoto_ (Letöltve: 2017. 08. 23.)

462 <http://realista.hu/news/details/30521> (Letöltve: 2017. 08. 23.)

463 http://2010-2014.kormany.hu/download/c/eb/a0000/NHS_20120919.pdf (Letöltve: 2018. 05. 03.)

464 <http://www.hajocsavar.hu/data/documents/documents/9/5/f/95f11157169e6880233789d47cc3b605.pdf> (Letöltve: 2018. 05. 03.)

a Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége elnöke is, aki úgy vélte, hogy nem további kikötőkre, hanem a meglévők fejlesztésére van szükség. Az Orbán-kormány az elmúlt évek történései alapján láthatóan figyelembe vette a szakmai szervezetek ajánlásait, amit jól mutat az is, hogy folyamatosan napirenden van a csepeli Szabadkikötő modernizálása.⁴⁶⁵

A Petróleum-kikötőben a MOL Bázistelepének környezetvédelmi fejlesztéseivel és annak eredményével kapcsolatban a társaság egyik környezetvédelmi jelentése az alábbiakat írta 2015-ben: „Csepel bázistelep területén működő kármentesítő rendszer átfogó felülvizsgálatára és felújítására került sor a 2014-es év folyamán. Ennek keretében új eszközök, új berendezések kerültek telepítésre (szivattyúk, mérőórák, kútkamrák, vezetékek, rádióhullámos jeladó rendszer kiépítése, kútfejek festése, talajvíztisztító egység átalakítása). Az átalakítás és felújítás következtében a rendszer üzembiztonsága nőtt, az üzemeltetési költségek és az energiaigény csökkent. A területen jelentős környezeti állapot javulás ment végbe az elmúlt csaknem két évtizedben, 1998–2014 között összesen 2.807 m³ szénhidrogén került visszanyerésre, mintegy 6,9 millió m³ talajvíz került megtisztításra.”⁴⁶⁶

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. 2014-ben, a 2008-as gazdasági válság óta először tudta 100 százalékban kihasználni kapacitásait. Az elért 2 milliárd forintos árbevétel mellett a kikötőben 1.000 hajó fordult meg, és a rakodási teljesítmény elérte az 1.000.000 tonnát.⁴⁶⁷

A Szabadkikötő fejlesztésre Fónagy Jánosnak, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkárának 2014. június 5-i bejelentése alapján a kormányzat 3,2 milliárd forintot különített el uniós forrásokból. A cél az volt, hogy folytatódjon a csepeli Szabadkikötő intermodális és kapacitásbővítő fejlesztése, továbbá a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével 40 hektárnyi új terület váljon hasznosíthatóvá és a kikötő szolgáltatási színvonala javuljon, aminek köszönhetően további termelő és logisztikai cégek telepedhetnek le. Az elképzelések szerint a beruházások eredményeként 2020-ig legalább 400 új munkahely jön majd létre a Szabadkikötőben. Az állami tulajdonú MAHART–Szabadkikötő Zrt. által kiírt közbeszerzésre a Strabag Általános Építő Kft. és a Középépítő- és Fémszerkezetgyártó Zrt. adott be pályázatot, végül utóbbi nyerte el a beruházást, amely az Európai Unió pénzügyi támogatásának felhasználásával valósult meg.

2015 elején, Marján Miklós a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. vezérigazgató-helyettese bejelentette, hogy több száz új munkahelyet teremtenek a kikötőben a cég területén megvalósuló fejlesztések, amelyek keretében: „Új hajóállások létesülnek, a kikötő területén vasúti vágányrendszerek, rakodók és parkolók jönnek létre, korszerűsödik a meglévő vasúti és közúti infrastruktúra. Elkerülő utak épülnek, amelyek a Szabadkikötőbe irányuló teherforgalom egy részét belső úthálózatra terelik, csökkentve a csepeli közutak terhelését. Az új raktárakat a fenntarthatósági szempontok figyelembevételével tervezik, üzemeltetésükhöz

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. 2014-ben, a 2008-as gazdasági válság óta először tudta 100 százalékban kihasználni kapacitásait.

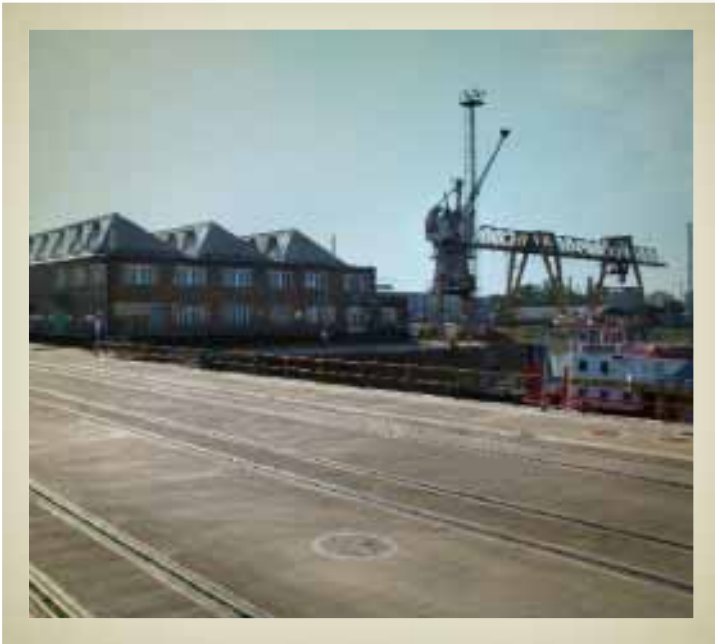


A csepeli Szabadkikötő egy 2014-es légi fotón

(Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A gabonatárház 2015-ben (MAHART-Szabadkikötő Zrt.)



Kikötői raktárak 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



Az Ernst Kramer nevű hajó a gabonatárház előtt 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



Az I. számú medence 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



A kikötő konténerterminálja 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



Konténerek a kikötőben, 2016 (Fotó: Cseh Valentin)



Az ArcelorMittal épülete a háttérben a nyíltrakodóval és a Ferroporttal, 2016 (Fotó: Cseh Valentin)



A román Mercur 307 nevű hajó a Szabadkikötőben, 2016 (Fotó: Cseh Valentin)



A távolban a Ferroport előtte a Vigília nevű hajóval 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



A gabonátárház 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



Egy vasúti szerelvény jön ki a konténerterminálból, 2016 (Fotó: Cseh Valentin)



A Debrecen ex Kassa Duna-tengerjáró hajó érkezik a csepeli Szabadkikötőbe 2016-ban (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.)



A MAHART Vámügynökség épülete 2016-ban (Fotó: Cseh Valentin)



A csepeli Szabadkikötő látképe a konténerterminállal 2017-ben (MAHART Container Center)

megújuló energiát használnak majd. A fejlesztések összértéke meghaladja a 4,3 milliárd forintot.⁴⁶⁸ A fejlesztéssel az üzemeltetők célja az volt, hogy Közép-Európa egyik legmodernebb közforgalmú kikötőjét hozzák létre.⁴⁶⁹

Végül a 3,5 milliárd forint költséggel megvalósult fejlesztéseket 2015. október 14-én adták át. Ebből a „... *Mahart Szabadkikötő Zrt. és a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL) kikötőfejlesztési programja a Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) keretében, mintegy 2 milliárd forint uniós támogatásból valósult meg. A rendezvényen kapott sajtóközlemény szerint a több mint 150 hektár területen működő BSZL az utóbbi években több mint 15 milliárd forint értékű fejlesztést hajtott végre, amelynek eredményeként több mint 80 ezer négyzetméteres raktárterület áll rendelkezésre. Ennek kihasználtsága 100 százalékos. A kikötőben úgynevezett Ro-Ro közúti-vízi kombinált szállítást lehetővé tevő terminál működik, egyidejűleg 20 hajóálláson lehet kikötni.*”⁴⁷⁰

A beruházásoknak köszönhetően a csepeli kikötő műszaki színvonala jelentősen emelkedett, s így további termelő és logisztikai cégek megtelepedésére nyílt akkor lehetőség. Az október 14-i ünnepségen adták át a szállítmányozással foglalkozó török *EKOL Logistics Kft.* 4 000 m²-es raktárcomplexét, amely 1 milliárd forintos beruházás eredményeként valósult meg. Az avatáson *Szalóki Flórián*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium helyettes államtitkára elmondta, hogy a beruházás a csepeli Szabadkikötőt Közép-Európa egyik legmodernebb kikötőjévé és logisztikai bázisává teszi.⁴⁷¹

A Szabadkikötő fejlődése napjainkban is folyamatos, újabb és újabb területek nyílnak meg a kikötő előtt, amit bizonyít az is, hogy 2017. április 21-én 17 napi utazást követően megérkezett Csepelre Kínából az első közvetlen járatú vasúti szerelvény. A Magyarországra érkező tehervonat fő szállítmányozója az *EKOL Logistics Kft.*, a vasúti operátor a *Trans Eurasia Logistics* és az európai szállítási feladatokat elvégző *Deutsche Bahn* volt, míg a fogadóállomás a *MAHART Container Center Kft.* csepeli terminálja lett a Szabadkikötőben.⁴⁷² A jövő is biztató az 1928-ban a forgalomnak átadott kikötő számára. A MAHART-Szabadkikötő Zrt. 2019-re tervezi átadni az ország első LNG terminálját,⁴⁷³ de ez már egy másik történet.

468 <http://logisztika.com/jelentos-fejlesztések-indulnak-a-budapesti-szabadkikotoben/> (Letöltve: 2017. 08. 23.)
469 <http://logisztika.com/jelentos-fejlesztések-indulnak-a-budapesti-szabadkikotoben/> (Letöltve: 2017. 08. 23.)
470 <http://iho.hu/hir/tobb-mint-3-5-milliard-forintbol-megujult-a-csepeli-szabadkikoto-151014> (Letöltve: 2018. 05. 02.)
471 <https://www.csepel.hu/hireink/fejlesztések/item/7884-siker-es-fejlesztések-a-csepeli-szabadkikotoben> (Letöltve: 2017. 08. 23.), <http://iho.hu/hir/tobb-mint-3-5-milliard-forintbol-megujult-a-csepeli-szabadkikoto-151014> (Letöltve: 2018. 05. 02.)
472 <http://iho.hu/hir/kina-csepel-direktben-170421> (Letöltve: 2017. 08. 23.), <http://jarmuipar.hu/2017/05/17-nap-alatt-erkezett-csepelre-az-egymillio-euros/> (Letöltve: 2018. 05. 03.)
473 <http://iho.hu/hir/jovore-mar-ign-t-lehet-tankolni-a-csepeli-szabadkikotoben-180319> (Letöltve: 2018. 05. 02.)

ZÁRSZÓ

1928. október 20-án vitéz nagybányai Horthy Miklós a magyar kormány, a diplomáciai kar és a jelenlevő meghívott előkelőségek jelenlétében megnyitotta a vámmentes kikötőt a forgalom előtt. Mára sokaknak már csak egy fontos közlekedés- és gazdaságtörténeti dátum 1928. október 20-a, de mégis milyen nagy jelentősége volt akkor egy évtizeddel az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása és tengeri kijáratunk Fiume elvesztése után, hogy az ország kormányzója, aki a Monarchia hadiflottájának utolsó főparancsnoka volt megnyithatta e kikötőt a dunai hajóforgalom előtt!

A Szabadkikötő az eltelt 90 évben politikai rendszerektől függetlenül bebizonyította létjogosultságát. A kikötő története szorosan összefonódik a magyar folyami hajózás történetével, de a Duna-tengerhajózásnak hála a Földközi-tenger keleti medencéjének számos kikötőjében kötöttek ki magyar hajók. Olyan hajók, amelyek útjukat Csepelen kezdték meg!

A kikötő jövője napjainkban biztatónak tűnik a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően, így e könyv szerzője is bizakodó, hogy a centenárium idejére jelentősen ki kell majd bővíteni e könyvet egy esetleges újabb kiadáshoz!

FÜGGELÉK

A Nemzeti és Szabadkikötő forgalmi adatai (t)*

1929	210 100
1930	403 700
1931	566 200
1932	495 900
1933	515 800
1934	613 700
1935	747 200
1936	767 200
1937	657 400
1938	636 900
1939	710 000
1940	686 100
1941	820 300
1942	813 700
1943	861 500
1944	851 800
1945	278 200
1946	346 300
1947	619 300
1948	851 100
1949	1 080 100
1950	1 312 500
1951	1 508 900
1952	1 448 000
1953	1 517 300
1954	1 427 900
1955	1 679 300
1956	987 200
1957	759 400
1958	726 600
1959	910 700
1960	901 000
1961	1 196 200
1962	1 176 500
1963	1 237 400
1964	1 393 200
1965	1 746 500
1966	1 623 600
1967	1 627 800
1968	1 581 500
1969	1 709 500
1970	1 538 000
1971	1 446 700
1972	1 538 100
1973	1 478 600

1974	1 684 700
1975	1 788 700
1976	1 656 100
1977	1 787 800
1978	1 910 500
1979	1 896 000
1980	1 688 800
1981	1 892 500
1982	1 624 900
1983	1 741 000
1984	1 809 200
1985	1 403 900
1986	1 524 300
1987	1 498 800
1988	1 556 200
1989	1 400 800
1990	1 123 200
1991	710 400
1992	594 300
1993	575 000
1994	803 300
1995	860 600
1996	491 600
1997	604 000
1998	454 300
1999	n.a.
2000	1 693 200
2001	n.a.
2002	n.a.
2003	n.a.
2004	n.a.
2005	n.a.
2006	n.a.
2007	n.a.
2008	505 008
2009	822 409,59
2010	1 002 245,17
2011	679 827,61
2012	631 698,38
2013	797 834,48
2014	732 329,54
2015	845 919,44
2016	1 038 652,79
2017	1 109 210,24

Források: Fekete György (főszerk.): Magyar hajózási statisztikai kézikönyv 1945–1968, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1971. 448., 456. o., MAHART–Szabadkikötő Ir. MAHART 9067. d., Márton Gyula: A Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő, Műszaki Könyvkiadó, [Bp.], 1995. 153. o., A közlekedés, posta és a vízgazdálkodás adatai 1997 – 1998 – 1999 – 2000, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Bp., 2001. 142. o., A 2008–2017 közötti időszak kikötői hajóforgalmi adatait a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. bocsájította rendelkezésre.

* Az adatok műveleti tonnában értendők. Műveleti tonna alatt a kikötői ki- és berakás, átrakás, ki- és betárolás, és keze-
lés teljes mennyisége értendő. Egy fizikai tonna többször is szerepelhet ezen adatban. [http://ko.sze.hu/catdoc/list/
cat/7086/id/7104/m/4974](http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7104/m/4974) (Letöltve 2018.08.17.)

IRODALOMJEGYZÉK

LEVÉLTÁRI, IRATTÁRI FORRÁSOK

AIR FORCE HISTORICAL RESEARCH AGENCY (AFHRA), MAXWELL AFB, ALABAMA, USA
1. The Petroleum Facilities of Hungary, Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.; 2. AFHRA File No. 670.331 15th Air Force Tactical Mission Report 17 September 1944.

ÁLLAMBIZTONSÁGI SZOLGÁLATOK TÖRTÉNETI LEVÉLTÁRA, BUDAPEST
3.1.2. **Munkadossziék (M-dossziék):** 1. 103. doboz M-15163 („B” dosszié / hálózati szám: H-18035) BM II/4-h osztály Jakab István fedő-
nevű ügynökének jelentései 1958–1962.

BUDAPEST FŐVÁROS LEVÉLTÁRA, BUDAPEST
IV. 1403 Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai.: 1. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1914. július 1-i rendes folytatólagos közgyűlés jegyzőkönyve 1268. Tárgyaltatott a bizottság és a tanács 72.095/1914-XV. sz. elő-
terjesztése: a kereskedelmi kikötő ügyében.; 2. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1875. évi március hó 11-én
folytatólag tartott közgyűlés jegyzőkönyve. 204. A m. Kir. Földművelés-, Ipar-’s Kereskedelemügyi Minisztérium újabb javaslata az
építendő közraktárak helyszínére.; 3. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1912. április 17-i rendes közgyűlés
jegyzőkönyve. 627. Dr. Vita Emil tanácsnok dr. Springer Ferenc bizottsági tagnak, a budapesti kereskedelmi kikötő ügyében előterjesz-
tett interpellációjára adott válasza.; 4. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1923. március 21-i rendes közgyűlés
jegyzőkönyve. 420. Tárgyaltatott a tanács 1154/1923–II. számú előterjesztése a soroksári Dunaágban épülő helyikikötő felügyeletére
kiküldendő bizottság megalakítása ügyében.; 5. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1948. április 21-i rendes
közgyűlés jegyzőkönyve. 218. Tárgyalja a közgyűlés a polgármester 310.278/1948–III. számú előterjesztését Budapest városfejlesztési
programja tárgyában.; 6. IV. 1403.a Budapest főváros közgyűlési jegyzőkönyvei: Az 1944. február 25-i rendes közgyűlés jegyzőkönyve.
80. Tárgyalja a közgyűlés a polgármester 30.700/1944–II. számú előterjesztését Budapest székesfőváros kikötőinek fejlesztése és az
Északi-kikötő 1. sz. medencéjének építése ügyében.

XXIII.102. Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottságának iratai: 1. XXIII. 102.a.1. VB ülések jegyzőkönyvei az 1969. december
10-i ülés jegyzőkönyve 7. napirendi pont: Az ÁFOR III. ötéves terv végéig megvalósítandó hálózatfejlesztése és a IV. ötéves terv vál-
latalati célkitűzései.; 2. XXIII. 102.a.1. VB ülések jegyzőkönyvei az 1974. augusztus 7-i ülés jegyzőkönyve 1. napirendi pont: A főváros
központi szennyvíztisztító telepének elhelyezése, 1974. (5. számú melléklet: Kovács Istvánnak a Hajózási Főosztály főosztályveze-
tőjének „Csepel-szigeti szennyvíztisztító telep áthelyezése” tárgyú levele Rymorz Pál főosztályvezető részére, 1974. március 21.);
3. XXIII. 102.a.1. VB ülések jegyzőkönyvei az 1980. június 18-i ülés jegyzőkönyve.; 4. XXIII. 102.a.1. VB ülések jegyzőkönyvei az 1988.
május 17-i ülés jegyzőkönyve.

XXXV.26. Magyar Szocialista Munkáspárt XXI. Kerületi Bizottságának iratai: 1. XXXV.26.c. 1957/22. Szabadkikötő MSZMP Bi-
zottsága. A Szabadkikötő MSZMP pártszervezetének „ellenforradalommal” kapcsolatos iratai. Aradi János győrszentiváni lakásán
felvett 1957. július 30-i jegyzőkönyv.

HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁR, BUDAPEST
M. Kir. 101. Központi Szállításvezetőség iratai: 1. Központi Szállításvezetőség naplója 3. doboz 6330./Kszv. hdm. 1944. május 30.,
Helyzetjelentés 1944. május 29.; Kszv. hdm. 1944. június 15., Helyzetjelentés 1944. július 14.
M. Kir. Honvéd Vezérkari Főnök (1919-1945) iratai: VKF 1. Osztály – Tájékoztató a katonai helyzetről – B/255 304. doboz 277/3057-
3066 számú mikrofilm: 1. Tájékoztató 1944. június 14.; 2. Tájékoztató 1944. június 25.; 3. Tájékoztató 1944. július 27., 4. Tájékoztató
1944. augusztus 26.

Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye: 1. Tgy. 3.505. Anderson, Andy: A 15. amerikai légi hadsereg alkalmazása Magyar-
ország felett. I-II. 1944.

KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI LEVÉLTÁR, BUDAPEST
VITUKI Tanulmánytár: 1. 5268 Urbányi György: ÁFOR olajkikötő partvédelmi szakaszának vizsgálata, Bp., 1987.
A vízügyi igazgatás központi szervei: 1. VI. 43. (II. 112.) Hajózó Csatornák Tervező Kirendeltségének iratai 1905–1908, 2. doboz:
Hoszpötzky Alajos: A tervezett Duna–Tisza-csatorna, Bp., 1908.
Tervtár: 1. 32, 2, 15, 22291 MAHART csepeli Szabadkikötő bővítése III., IV. medence tervezési alaptérkép (Csepeli Szabadkikötő bőví-
tése földmunkaterv (Műszaki megoldás elvi meghatározásához tanulmányterv)), 1979.; 2. 15.2. h. 1. doboz Kikötő Építő Igazgatóság
1919–1922, Jelentés a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő tervezési munkáinak állásáról, 1920.; 3. 15.2. h. 1. doboz Kikötő Építő
Igazgatóság 1919–1922, Sajó Elemér – Mattyasovszky László: A budapesti helyi (országos) kikötő közgazdasági tanulmánya, 1919.;
4. 15.2. c. 1. d. Budapesti Országos Kereskedelmi Kikötő Kormánybiztosa tervei 1921–1932, A Budapesti ásványolajgyár r.t. nyersolaj
csővezetékének, a sziget, vágányt keresztező szakaszon végrehajtandó áthelyezési terve, 1924.

MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR ORSZÁGOS LEVÉLTÁRA, BUDAPEST
Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (K27): Bánffy-kormány: 1. Báró Bánffy Dezső kormánya 1896. március 25. 12. ülés 13. napirendi
pont: A budapesti kereskedelmi és forgalmi kikötő létesítésének ügye a m. kir. Államvasutakkal karöltve (KM). Teleki-kormány: 1.
Gróf Teleki Pál kormánya 1921. március 22-i ülés. Közigazgatási 21. Budapesti kereskedelmi kikötő létesítése a Csepel-szigeten és
a soroksári Duna-ágban francia céggel tárgyalások.; 2. Teleki Pál kormánya 1939. augusztus 23-i ülés 16. napirendi pont A Budapesti
Nemzeti és Szabadkikötő légoltalmi beruházásaira 27 000 pengő felhasználása (KeKöM). Bethlen-kormány: 1. Gróf Bethlen István

NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ

kormánya 1928. június 15. 23. ülés 51. napirendi pont: A Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. francia kézben levő részvényeinek megvásárlása és a Schneider és Társai cég kártérítése.; **2.** Gróf Bethlen István kormánya 1929. április 19. 18 ülés 18. napirendi pont: A bpesti Vámmentes Kikötő területe egy részének gyártelep létesítése céljából leendő bérbeadása tb. kidolgozott szerződés tervezet tb. **Imrédy-kormány:** **1.** Imrédy Béla kormánya 1938. szeptember 14-i ülés 27. napirendi pont Rendkívüli beruházási hitel engedélyezése az M. Kir. Nemzeti- és Szabadkikötő légoltalmi munkálataira (KeKöM) **Bárdossy-kormány:** **1.** Bárdossy László kormánya 1941. április 15-i ülés 23. napirendi pont: Gyapjútároló építése a Nemzeti és Szabadkikötőben (KeKöM), **2.** Bárdossy László kormánya 1941. május 13-i ülés 16. napirendi pont: Laktanya építése a Nemzeti és Szabadkikötőben a hivatásos tűzoltók részére (KeKöM)

Magyar Távirati Iroda Rt.: **1.** K428 Napi Hírek/Napi Tudósító 12. Kiadás 1937. május 12.; **2.** K428 Napi Hírek/Napi Tudósító 15. Kiadás 1937. május 12.; **3.** K428 Napi Hírek/Napi Tudósító 8. Kiadás 1928. október 20.; **4.** K428 Napi Hírek/Napi Tudósító 35. Kiadás 1930. november 18.

Magyar Nemzeti és Szabadkikötő, Csepel: **1.** Z863 1. csomó 1. tétel Együttes vezetőségi ülési jegyzőkönyvek 1937–1944.; **2.** Z863 10. csomó 53/1. tétel Légoltalmi készültség elrendelése 1937–1944.; **3.** Z863 8. csomó 48/6. tétel Üzletszabályzat és módosításai, 1928, 1935–1942.; **4.** Z863 9. csomó 48/8. tétel Csepeli szabadterület vámügyi rendtartása, 1937.; **5.** Z863-56d-8t. Kormánybiztossági ügyiratok 1920-as évek. A Budapesti kereskedelmi és ipari kikötő vázlatos terve – adatok; **6.** Z863 56. doboz 9. tétel Budapesti Vámmentes Kikötő Rt. 1922–1928.; Z863 2. csomó 16. tétel Szolgálati rendtartások, 1928., 1932., 1938.; **7.** Z863 19. csomó 95. tétel Építkezési iratok, 1929–1944.;

Magyar-Szovjet Hajózási Rt. (MESZHART) iratai: **1.** XXIX-H-2-a 1. doboz 2. tétel Igazgatósági és közgyűlési jegyzőkönyvek 1946-1954.; **2.** XXIX-H-2-a 3. doboz 14. tétel DGT ügyek 1948., 1950.; **3.** XXIX-H-2-a 3. doboz 16. tétel Jóvávételi ügyek 1947., 1950–1952.; **4.** XXIX-H-2-c 2. doboz 12. tétel Kollektív szerződés 1949–1954.; **5.** XXIX-H-2-c 2. doboz 16. tétel Forgóeszköz forgási sebességének csökkentésére felhívás, 1953.; **6.** XXIX-H-2-c 3. doboz 25. tétel Bérleti szerződések (abc rendben szerződő partnerek) 1929., 1945–1954., 1955.; **7.** XXIX-H-2-a 3. doboz 22. tétel Szabadkikötő háborús kárérték, é.n.; **8.** XXIX-H-2-a 7. doboz 34. tétel Vállalati éves terve 1950–1954. év (1949–1954).; **9.** XXIX-H-2-a 9. doboz 61. tétel Kikötő bérbevételi ügyek, 1947.; **10.** XXIX-H-2-a 9. doboz 76. tétel Kimutatás csepeli kikötő dolgozói létszámáról és keresetéről, 1951.; **11.** XXIX-H-2-a 14 doboz 93. tétel Mérlegek Szabadkikötő, 1947–1954.

Magyar Hajózási Rt. (MAHART) iratai: **1.** XXIX-H-128 9. doboz 25. tétel Raktérépület rajzok 1951–1985.; **2.** XXIX-H-128 2. doboz 31. tétel Adatok a Csepeli kikötő fejlesztési teréhez /Készült 1964. novemberében./; **3.** XXIX-H-128 2. doboz 32. tétel Jelentés Csanády Miniszter elvtárs részére a kikötő jelenlegi helyzetéről és a távlati tervek fejlesztésére vonatkozó elképzelésekről. /Készült: Hege-dús vezérigazgató h. elvtárs részére 1964. június 4.-én./, 1964.; **4.** XXIX-H-128 2. doboz 36. tétel Előterjesztés a Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő fejlesztési kérdései, 1966.; **5.** XXIXI-H-128 119. doboz 2. tétel 2. világháború utáni helyreállítások iratai 1945–1946.; **6.** XXIX-H-128 9. doboz 24. tétel Csepeli ÁFOR építési tervrajzai, 1955–1966.; **7.** XXIX-H-128 9. doboz 26. tétel Csepel, konténerjavító műszaki iratok, 1975–1983.; **8.** XXIX-H-128 2. doboz 9. tétel Beruházási tervek és felújítások 1955–1986. (Hermány Géza: A csepeli kikötő fejlesztésének gazdasági hatékonysági vizsgálata, 1986.)

Magyar–Belga Ásványolaj Rt.: **1.** Z1201-1cs-1t. Igazgatósági ülési jegyzőkönyvek 1924–1945.; **2.** Z1202-3cs-26t. A csepeli telep igény-bevétele honvédelmi célokra: átadási és leltározási jegyzőkönyvek, elszámolások, levelezés, légítámadások kárfelvétele 1939–1945.; **3.** Z1202-3cs-47t. Háborús károk bejelentése 1946–1948.

Magyar Olajművek Rt.: **1.** Z535-6cs-79t. Rendelkezések, bejelentések, emlékeztetők, levelezés háborús károkról 1944.

Shell Kőolaj Rt.: **1.** Z519-9d-62t. Csepeli ingatlan bérlete a Budapesti Vámmentes Kikötőtől ásványolaj-finomító létesítése céljából 1925–1931.; **2.** Z519-31d-215t. Finomítók bombakárainak összeírása 1944.; **3.** Z519-32d-217t. Finomítók bombakárainak bejelentése az Iparügyi Minisztériumhoz 1944–1945; **4.** Z519-32d-218t. Fényképek a finomítókat ért bombakárok pusztításairól 1944.; **5.** Z520-1d-1t. Területbérleti szerződések, megállapodások a Budapesti Vámmentes Kikötővel, később a Magyar Nemzeti és Szabad-kikötővel 1925–1950.; **6.** Z520-1d-3t. A Csepeli Petróleum-kikötőben létesített finomító telep és iparvágány engedélyezése, építkezések a finomító területén 1929–1943.; **7.** Z520-2d-21t. A finomító és a szállító telep műszaki leírása (leletjegyzőkönyve); **8.** Z520-3d-34t. A finomító berendezéseinek kitelepítése 1944.; **9.** Z520-3d-35t. A finomító laboratóriumából Csobánkára kiszállított berendezési tárgyak jegyzéke 1944.

Steaua Magyar Kőolaj Rt.: **1.** Z540-1cs-6t. Hites szakértői vélemény a Steaua csepeli telep ingatlan és ingó tulajdonának felbecsléséről 1937.

Vacuum Oil Company Rt.: **1.** Z527-5d-33t. A gyártelepi óvóhely tervrajzai 1943–1944.

Diplomatikai Levéltár: **1.** Dl 14211

MAHART-SZABADKIKÖTŐ ZRT. IRATTÁRA, BUDAPEST

Magyar Hajózási Rt. (MAHART) / MAHART Szabadkikötő iratai: **1.** 38. doboz Kikötői üzemigazgatóság foszfát rakodó, 1982.; **2.** 38. doboz: LANCER targonca beszerzésével kapcsolatos iratok, 1975.; **3.** 59. doboz 72. tétel Hajózási kérdések. Béketárgyalási előkészítő anyag, (1945 k.); **4.** 92. doboz 127. tétel ECODOME Projekt, Csepel szigetcsúcs, 1994.; **5.** 111. doboz 190. tétel: Gyorsított tankjáratok Budapest–Giurgiu–Budapest, 1929.; **6.** 151. doboz: Felterjesztés a m. kir. Kereskedelemügyi Miniszterhez a Ferencz csatornának a magyar hajózás részére való megnyitása tárgyában (3022/1930. Al.), 1931. IV. 30.; **7.** 245. doboz Világbanki hitel 1987–1988.; **8.** 506. doboz 74. tétel Kimutatás a Nyugatra elhurcolt magyar hajózási vállalatok tulajdonát képező hajókról.; **9.** 517. doboz 113. tétel: A Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter Úr leirata a Németországba való esetleges további áttelepülés előkészítésére, 1945. I. 17.; **10.** 517. doboz 126. tétel: A budapesti kikötők közbiztonságának megjavítása tárgyában, 1945. VII. 23.; **11.** 581. doboz 489. tétel Szabadkikötő szociális épület tervrajzai, 1976.; **12.** 623. doboz 177. tétel 2200 tonnás tengeri hajók rentabilitás számításának kiegészítése (7740/IV/48-2/1950); **13.** 744. doboz 396. tétel Racionalizálás, Újpest, Szeged, Csepel, 1993.; **14.** 757. doboz 268/94. Szabadkikötő I. és II. számú medence – Kikötő üzemeltetés (A csepeli Országos Közforgalmú kikötő helyzetének és állapotának felülvizsgálata, Bp., 1995.); **15.** 757. doboz: A csepeli országos közforgalmi kikötő helyzetének és állapotának felülvizsgálata, 1995.; **16.** 857. doboz 302. tétel Román közhivatali közegeknek az E. F. terhére rendszeresen folyósított bizalmas jutalmak, 1934.; **17.** 1040. doboz 102. tétel: Romániai jelentések, 1945. V. 30.; **18.** 1051. doboz 489. tétel A MAHART 1979. évi komplex gazdasági terve, 1979.; **19.** 1051. doboz 489. tétel: A vizi közlekedés 1971–85 évi időszakra vonatkozó távlati tervkoncepciójának összefoglalása, 1969.; **20.** 1051. doboz 489. tétel: MAHART Stratégiai Alapfeltevések Számbavétele és Tesztelése (SAST) jegyzőkönyv, 1991.; **21.** 1091. doboz 346. tétel: Nemzeti és Szabadkikötő helyzete és fejlesztési kérdései 3/1966. Koll. sz. határozat (1966. VI. 10.); **22.** 1191. doboz 46. tétel: Közraktár-fejlesztés jelentősége a Budapest-Csepeli Nemzeti és Szabadkikötőben, é.n.; **23.** 1376. doboz FERROPORT raktárépítés tervdokumentáció, 1990., 1992.;

NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ

24. 1498. doboz 96. tétel Budapest-csepeli Nemzeti és Szabadkikötő távlati fejlesztésének tanulmánya, 1958.; **25.** 1507. doboz 201. tétel: MAHART Csepeli kikötő terület részletes rendezési terve, 1996–97.; **26.** 1701. doboz 201. tétel: Csepeli Országos Közforgalmú Kikötő, (1997); **27.** 1818. doboz 280. tétel: Felterjesztés a KKM-hez a hadiforgalomban álló hajókon aknarobbanás stb. által életüket veszttett hajósoknak hősi halottá nyilvánítása tárgyában, 1944. VI. 17. (1944. VI. 20.); **28.** 1887. doboz Gabonatárház bővítése, kiviteli tervrajzok, 1984.; **29.** 1888. doboz 127. tétel: A csepeli gabonatárház rekonstrukciója, é. n.; **30.** 1888. doboz 127. tétel: Tanulmány a MAHART gabonatárház rekonstrukciójának világbanki hitelpályázatához, 1987.; **31.** 2168. doboz: Szabadkikötő fejlesztési, pályázati tanulmány anyaga, 1987.; **32.** 2170. doboz 2. tétel: Észak-Csepel beépítési tervjavaslat (1992); **33.** 2170. doboz 2. tétel: Minisztertanácsi előterjesztés Csepel szigeten punt franco létesítése tárgyában (7681/1937./IX. sz.); **34.** 3280. doboz III. sz. medence keringatlanok, szabadkikötő RO-RO Petroleum, é. n.; **35.** 3683. doboz Kikötő konténerterminál bővítési terve, 1977.; **36.** 8226. doboz MAHART Folyami Árufuvarozási Üzletág 2002. évi terv, 2002.; **37.** 8226. doboz 486. tétel: 2002-re tervezett beruházások a csepeli szabadkikötőben, (2001); **38.** 9067. doboz A „MAHART” áru- és személyszállítási teljesítményének alakulása (1945-től 2000-ig); **39.** 9357. doboz: MAHART Csepel III. medence feltöltése (engedélyezési terv), 2001. április.

MAGYAR OLAJ- ÉS GÁZIPARI MÚZEUM ARCHÍVUMA, ZALAEGERSZEG

Gyulay Zoltán iratai: **1.** 44. doboz 1. tétel Tervrajzok, térképek (Kisfinomítók terve 1944.).

Aixinger István iratai: **1.** 8. doboz 33. tétel Haberstein Béla: A Csepeli Kőolajipari Vállalat története 1924-től 1958-ig, é.n.

ÁFOR Ásványolajforgalmi Vállalat iratai: **1.** 1. doboz 5. tétel Savgyanta, é.n. [1987]; **2.** 78. doboz 3. tétel Csepel Bázistelep (kezelési és karbantartási utasítás 3HOK 12/12 tip. Kazánhoz, iparvágány, kultúrház, statikai vizsgálat, törzskönyv, é.n. (Talajmechanikai szakvélemény a Csepel ÁFOR-telep kultúrház épületkár vizsgálatával kapcsolatban, 1969; Statikai szakvélemény az ÁFOR Csepel I. telepén álló kultúrház szerkezetéről, 1970); **3.** 23. doboz 2. tétel Bp. XXI. Csepel Petróleum kikötő Bázistelepén lévő „A” jelű irodaépület és III. telep raktárépület egyes bauxitbeton szerkezeteinek megerősítése, 1972.; **4.** Szakvélemény az "ÁFOR" Ásványolajforgalmi Vállalat, Bp., Csepel, Petróleum-kikötő, III. telep raktárépület bauxitbeton szerkezetének felülvizsgálata, 1971. / Szakvélemény az "ÁFOR" Ásványolajforgalmi Vállalat, Bp., Csepel, Petróleum-kikötő, III. telep porta épület bauxitbeton szerkezeteinek felülvizsgálatáról, 1971.

Csepeli Kőolajipari Vállalat iratai: **1.** 21. doboz 2. tétel Csepeli Kőolajipari Vállalat iparvágány bővítése MSZ: 7858. Iparvágány hálózat bővítése MSZ II 700., 1958.; **2.** 16. doboz 1. tétel Dunai ponton (kiviteli tervek), 1950. (Dunai ponton tervdokumentációja, 1956.); **3.** 8. doboz 1. tétel Csepeli Kőolajipari Vállalat: átázott költségvetés, kultúrház, 1960.

MAGYAR OLAJ- ÉS GÁZIPARI MÚZEUM ADATTÁRA, ZALAEGERSZEG

1. Ad. 1777–2012 A csepeli Petróleum-kikötő története az államosításig.; **2.** Ad. 951-99 Dr. Balázs Ádám: „Hulladékból energia” A Shell Kőolaj Rt. és jogutódai csepeli telepén keletkezett savgyanta feldolgozás története, 1997.; **3.** Ad. 2026-2017. ÁFOR Híradó ’73 – ÁFOR 1948–1973. „25”, Bp., 1973.

ÚJSÁGOK

1. Ítélet a csepeli ÁFOR-ügyben In.: Dolgozók Lapja, XXIX. évf., 18. szám, 1976. január 22. 6. o.; **2.** F.K.: Hulladékból fűtőanyag! In.: Dolgozók Lapja, XXXIX. évf. 122. szám, 1984. május 26. 11. o.; **3.** Hasznos hulladékiszap. A lebegő szemcsék fűtenek. In.: Pest Megyei Hírlap XXVII. évf. 43. szám 1983. február 20. 5. o.; **4.** Dolgozók lapja, XXVI. évf. 259. szám 1. o.; **5.** Benedek 1974: Benedek B. István: Nincs romantika a kikötőben. In.: Népujság XXV. évf. 117. szám, 1974. május 22. 5. o.; **6.** Felavatták a csepeli konténerállomást. In.: Pest Megyei Hírlap XVI. évf. 108. szám 1972. május 10. 8. o.; **7.** Csepelen történt. In.: Csepeli Újság I. évf. 1. szám 1956. november 1. 2. o.; **8.** Putsay 2003: Putsay Gábor: Csepeli Szabadkikötő: hetvenöt éves nemzeti vagyon. In.: Magyar Nemzet LXVI. évf. 246. szám 2003. október 21. 13. o.; **9.** Dr. Balázs Ádám: Savgyanta tárolók rekultiválása. In.: MOL Hírlap. A Magyar Olaj- és Gázipari Részvény-társaság lapja. XIV. évfolyam 12. szám, 1992. december 6. o.

FORRÁSGYŰJTEMÉNYEK

- A közlekedés, posta és a vízgazdálkodás adatai 1997 – 1998 – 1999 – 2000, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Bp., 2001.
- Bel. Közl. 1942/14: Belügyi Közlöny XLVII. évf. 14. szám, 1942. április 5.
- Fekete György (főszerk.): Magyar Hajózási Statisztikai Kézikönyv, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1971.
- Jablonszky, 2006.: dr. Jablonszky László *(főszerk.)*: CompLex Jogtár Plusz. DVD-ROM Bp., 2006.
- Nemzetgyűlési irományok VI. k.: Az 1920. évi február hó 16-ára összehívott Nemzetgyűlés irományai VI. kötet. Hiteles kiadás, Bp., 1920.
- Nemzetgyűlési napló XI. k.: Szemere György–Dr. Papp Emil (naplószerkesztők): Az 1922. évi június hó 16-ára hirdetett Nemzetgyűlés naplója. XI. kötet. Hiteles kiadás, Bp., 1923.
- Nemzetgyűlési napló XXX. k.: Szemere György–Dr. Papp Emil (naplószerkesztők): Az 1922. évi június hó 16-ára hirdetett Nemzetgyűlés naplója. XXX. kötet. Hiteles kiadás, Bp., 1924.
- Ogy. ir. 1985. I. köt.: Országgyűlési irományok, 1985. I. kötet 9. sz. Törvényjavaslat a népgazdaság hetedik ötéves tervéről 1985 118. (26.) o.
- Ogy. ir. 1985. XIII. köt.: Országgyűlési irományok, 1985. XIII. kötet 374. sz. Budapest-Bécs világkiállítás előkészítő bizottsága. Összefoglaló a budapesti közlekedés helyzetéről, különös tekintettel egy esetleges világkiállítás rendezésére. Mellékletek. Bp., 1989. 287. (6.) o.
- Ogy. napl.: Az 1975. évi július hó 4-ére összehívott Országgyűlés naplója II. kötet 21–35. ülés (1978. III. 23–1980. III. 6.), Bp., 1982.
- Szűcs 2003: Szűcs László (Szerk.): Nagy Ferenc első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. A kötet. 1946. február 5. – 1946. július 19. Magyar Országos Levéltár, Budapest, 2003. Bel. Közl. 1942/14: Belügyi Közlöny XLVII. évf. 14. szám, 1942. április 5.

KÖNYVEK, LEXIKONOK, TANULMÁNYOK, CIKKEK

- Adámy–Németh, 1968.: Adámy Béla–Dr. Németh András: A magyar kőolajfeldolgozóipar története az államosításig (kézirat). Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Bp.], 1968.
- Antal, 1967.: Dr. Antal Zoltán: A kőolaj- és szénfeldolgozás gazdaságföldrajzi kérdései Magyarországon. In.: Földrajzi Értesítő XVI. évf. 1967/2. szám 219–238. o.
- Ásványolaj 1937/7: Románia kivitele 1936-ban. In.: *Ásványolaj szakfolyóirat az ásványolaj-ipar, kereskedelem és fogyasztók számára VII. évf. 7. sz.* 1937. április 1. 46. o.
- Balogh, 1946.: Balogh Béla: Duna-tengerjáró hajók. In.: Magyar Technika Műszaki és gazdaságtudományi folyóirat I. évf. 1946/3. szám 104–110. o.
- Beke, 1989.: Beke Margit: A Budapest-csepeli Nemzeti és Szabadkikötő története 1928–1940. In.: *Századok 123. évf.* 1989. I–II. 125–162. o.
- Berend T.–Ránki, 1976.: Berend T. Iván–Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20. században (2. kiadás), Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1976.
- Berezskov, 1982.: Berezskov, V. M.: Teherántól Potsdamig. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1982.
- Bíró, 1974.: Bíró József: A MÁV Hajózás története (1888–1894). In.: Dr. Czére Géza (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve II. 1972–1973. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Bp., 1974. 201–219. o.
- Bíró, 1977.: Bíró József: A hajózás szerepe Magyarország közlekedésében a 18. század utolsó harmadában. In.: Dr. Czére Béla (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve III. 1974–1975. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Bp., 1977. 171–213. o.
- Bíró, 1979.: Bíró József: A budapesti Nemzeti és Szabadkikötő fél évszázada. In.: Közlekedéstudományi Szemle XXIX. évf. 1979/12. szám 555–564. o.
- Bíró, 1983.: Dr. Bíró József: A magyar Duna-tengerhajózás története a felszabadulásig. In.: Dr. Czére Béla (szerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve VI.* 1981–1982. Bp., 1983. 209–254. o.
- Bolla–Kasza, 2006.: Dr. Bolla Dezső–Dr. Kasza Sándor: Csepel XXI. kerület, Ceba Kiadó, Bp., 2006.
- Bödök, 2005.: Bödök Zsigmond: Magyar feltalálók a közlekedés történetében. Nap Kiadó, Dunaszerdahely, 2005.
- Brit. Hung. X. 1998: Széký János (főszerk.): Britannica Hungarica Világenciklopédia X. kötet, Magyar Világ Kiadó, Bp., 1998.
- Brit. Hung. XIV. 1998: Széký János (főszerk.): Britannica Hungarica Világenciklopédia XIV. kötet, Magyar Világ Kiadó, Bp., 1998.
- Csepel, 1965.: Kubinyi András et al.: Csepel története. Csepel Vas- és Fémművek, Bp., Kossuth Kiadó, 1965.
- Csizi, 2007.: Csízi István (összeáll.): Az Országos Tervhivatal repertóriuma, Magyar Országos Levéltár, Bp., 2007.
- Davis, 2006.: Davis, Richard G.: Bombing the European Axis Powers. A Historical Digest of the Combined Bomber Offensive 1939–1945. Air University Press, Maxwell, 2006.
- Eörsi, 2000.: Eörsi László: Budapest ostroma, 1956: In.: Budapesti Negyed VIII. évf. 2000/3–4. szám. 256–310. o.
- Eörsi, 2016.: Eörsi László: A csepeli fegyveres ellenállás, 1956. Kronosz Kiadó – Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára – 1956-os Intézet Alapítvány, Bp., 2016.
- Fábry, 1928.: Fábry Frigyes: A budapesti vámmentes kikötő megnyitása. In.: A Magyar Mérnök- és Építész–Egylet Közlönye LXII. kötet 47-48. szám, 1928. november 25. 309–313. o.
- Frisnyák, 2001.: Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História – MTA Történettudományi Intézete, Bp., 2001.
- Frisnyák, 2005.: Dr. Frisnyák Zsuzsa: Magyarország Európa közlekedési térszerkezetében a 19. század végén. In.: Dr. Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XIV. 2003–2004. Közlekedési Múzeum, Bp., 2005. 125–141. o.
- Gaál, 1977.: Dr. Gaál Károly: A Csepeli Szabadkikötő az európai víziút-hálózatban. In.: Budapest A Főváros folyóirata. XV. évf. 1977/3. szám. 6–7. o.
- Gonda, 1908.: Gonda Béla: A budapesti kereskedelmi kikötő. In.: A Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönye. XLII. évf. 1908/3–4. füzet 49–69. o.
- Gyulay, 1929.: Dr. Gyulay Lajos: A budapesti kikötő. In.: A Tenger 19. évf. 1929/5. szám 166–169. o.
- Halász, 1974.: Dr. Halász Tibor: A közforgalmú távolsági áruszállítás fejlődése Magyarországon. In.: Dr. Czére Béla (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve II. 1972–1973, Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Bp., 1974. 153–199. o.
- Herczeg–Prakfalvi 2016: Herczeg Renáta–Prakfalvi Endre: Az Atlantica Tengerhajózási Részvénytársaság építkezései a Monarchia végnapjaiban a Háros-szigeten. In.: Műemlékvédelem A magyar műemlékvédelem folyóirata LX. évf. 2016/3–4. szám 207–230. o.
- Holló–Zsigmond, 2013.: Holló Szilvia Andrea–Zsigmond Gábor: A fatestű bárkától a tengerjáró óriásig. Hajóépítés Budapesten, Holnap Kiadó, [Bp.], 2013.
- Horváth, 1840.: Horváth Mihály: Az ipar és kereskedés története Magyarországbn a három utolsó század alatt. Buda, 1840.
- Hoszpötzky, 1915.: Hoszpötzky Alajos: A budapesti kereskedelmi kikötő kérdése. In.: Városi szemle. Közlemények a városi közigazgatás és statisztika köréből 8. évf. 1915/1–2. szám 17–24. o.
- Huszár, 2004.: Huszár, Zoltán: Zu den Beziehungen zwischen Pécs und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), mit besonderer Berücksichtigung der Sozialpolitik. In.: Susanne Vökl – Rainer Ehm (Red.): Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend – Versunken in der blauen Donau. 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesselschaft 1829–2004 (Donau–Schiffahrt Sonderband), Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg e. V., Regensburg, 2004.
- Jánkfalvi, 2000.: Jánkfalvi Zoltán: A RAF 205. BG és a 334. Szállító Wing tevékenysége és vesztesége Magyarország térségében. 1944. In.: A Repüléstörténeti Konferencia közleményei. 2000. 17–22. o.
- Kaposi, 1998.: Kaposi Zoltán: A XX. század gazdaságtörténete I. (1918–1945). Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 1998.
- Kaposi, 2002.: Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2002.
- Karczag, 1947.: Karczag Imre: A közlekedés újjáépítésének és fejlesztésének 3 éves terve. In.: Magyar Közlekedés 11. évf. 1947/2. szám 17–21. o.
- Karsai, 1985.: Karsai Elek: Elképzelések és tervek Magyarország bombázására 1944-ben – amerikai levéltári anyag alapján. In.: Szili Ferenc (szerk.): Somogy megye múltjából. Levéltári évkönyv 16. Kaposvár, 1985. 503–540. o.

- Kereskedelmünk... 1929.: Kereskedelmünk és iparunk az 1928. évben. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez intézett évi jelentése az 1928. évről. Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, Bp., 1929.
- KET IV 1832: Közhasznu esmeretek tára. A' Conversations = Lexicon szerént Magyarországra alkalmaztatva. Negyedik Kötet, Delphin-Florus, Wigand Ottó–Landerer, Pest, 1832.
- Kikötő, 1915.: A Budapesti Kereskedelmi és Ipari Kikötő 1914. évben készített vázlatos tervezetének leírása és indoklása. [Bp.], 1915.
- Kispéteri, 1960.: Kispéteri Jenő: Milyen előnyöket és lehetőségeket nyújt a budapesti Szabadkikötő a külkereskedelemnek. In.: Külkereskedelem 4. évf. 1960/11. szám 20–21. o.
- Krámli, 2003.: Dr. Krámlí Mihály: Adalékok az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás történetéhez 1914–1916. In.: Dr. Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001–2002. Közlekedési Múzeum, Bp., 2003. 201–211. o.
- Krámlí, 2005.: Krámlí Mihály: Adalékok az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás történetéhez. Különös tekintettel a román hadbalépés következményeire (1917). In.: Dr. Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XIV. 2003–2004. Közlekedési Múzeum, Bp., 2005. 172–181. o.
- M. Szabó, 1999.: M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő elméleti – technikai – szervezeti fejlődése és háborús alkalmazása 1938-1945, Zrínyi Kiadó, [Bp.], 1999.
- Magay, 1976.: Magay László: Tengerhajózásunk központja. In.: Budapest A főváros folyóirata XIV. évf. 1. szám, 1976. január 14–16. o.
- Major, 1958.: Major Pál: A csepeli kikötő távlati fejlesztési tervének kiállításán. In.: Hidrológiai Közlöny 38. évf. 1958/3. szám 218. o.
- Mártha, 1990.: Mártha József: A magyar Duna-tengerhajózás kialakulása. In.: Hidrológiai Tájékoztató 1990/2. szám. 14–16. o.
- Márton, 1995.: Márton Gyula: A Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő, Műszaki Könyvkiadó, [Bp., 1995.]
- Maurer, 1927.: [Maurer Gyula]: A Budapesti Kereskedelmi és Ipari Kikötő építése és a soroksári Dunaág rendezésének munkálatai, Kikötőügyek Kormánybiztossága, Bp., 1927.
- Maurer Gyula: A dunai víziút és a budapesti kikötők–közgazdasági jelentőségük (Klny. a Magyar Szemléből). Magyar Szemle Társaság, Bp., 1931.
- Mészáros, 1999.: Dr. Mészáros Balázs: Hajózást érintő törvények a két világháború közötti Magyarországon. In.: Dr. Katona András (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1996–1998.* Közlekedési Múzeum, Bp., 1999. 293–318. o.
- MNL Bik-Bz 1995.: Élesztős László (főszerk.): Magyar Nagylexikon Negyedik kötet Bik–Bz Akadémiai Kiadó, Bp., 1995.
- MNL FF-Gyep 1999.: Bárány Lászlóné (főszerk.): Magyar Nagylexikon Nyolcadik kötet FF–Gyep, Magyar Nagylexikon Kiadó, Bp., 1999.
- Molnár Gy., 1985.: Dr. Molnár György: A Dunai hajózás történetének főbb kérdései 1939–1945 között. In.: Veress István (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve VII. 1983–1984. Bp., 1985. 499–549. o.
- Oil as a factor... 1946.: Oil as a Factor in the German War Effort, 1933-1945. Office of the Cabinet and Minister of Defence, 8th March, 1946.
- Pataky–Rozsos–Sárhidai I., 1992.: Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett I. Zrínyi Kiadó, Bp., 1992.
- Pataky–Rozsos–Sárhidai II., 1992.: Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett II. Zrínyi Kiadó, Bp., 1992.
- Perányi, 1934.: Perányi József: Csepel. Bp., 1934.
- Petroleum 1936/12: Die Entwicklung der rumänischen Erdölausfuhr. In.: *Petroleum Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdöl-Industrie und des Mineralöl-Handels* XXXII. Jahrgang 1936. Nr. 12., 14–15. o.
- RNL XV. 1922.: Révai Nagy Lexikona. Az ismeretek enciklopédiája XV. kötet Ottó-Racine, Révai Testvérek Irodalmi Intézet Rt., Bp., 1922.
- Rümelin, Burkhart: Wasserstraßenprojekte im Einzugsgebiet der Donau. In.: Hutschenreuther, Gerhard – Ehm, Rainer – Heilmeier, Heribert – Pilz, Hans (Red.): Donau–Schiffahrt Schriftenreihe des Arbeitskreises Schifffahrts – Museum Regensburg e. V. Band 2. Die Donau – der europäische Verkehrsweg. Arbeitskreises Schifffahrts – Museum Regensburg e. V., Regensburg, 1992. 9–18. o.
- Sajó, 1923.: Sajó Elemér: A budapesti kereskedelmi kikötő munkálatai. In.: Vízügyi Közlemények 9. évf. 1923/1. szám 21–31. o.
- Sármány, 1947.: Sármány Dénes: A budapesti Szabadkikötő fejlődésének feltételei. In.: Magyar Közlekedés Közlekedéstudományi Folyóirat (A Magyar Technika Műszaki és Gazdaságtudományi Folyóirat melléklete) II. évf. 1947/1. szám 1–2. o.
- Sas, 1988.: Sas Imre: A MAHART Szabadkikötő fejlesztési koncepciója. In.: Közlekedéstudományi Szemle XXXVIII. évf. 1988/7. sz. 312–136. o.
- Sipos, 1997.: Sipos Péter (főszerk.): Magyarország a második világháborúban. Lexikon A–Zs, Petit Real Könyvkiadó, Bp., 1997.
- Sipos, 2003.: Sipos Antalné *(összeállította)*: Az államosítás előtt működött ásványolaj-finomító vállalatok repertóriuma, Magyar Országos Levéltár, Bp., 2003.
- Srágli, 2008.: Srágli Lajos: A politika csapdáin át. A MAORT története 1938–1949. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2008.
- Szabó–Számvéber, 2003.: Szabó Péter–Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943–1945. Puedlo Kiadó, [Nagykovácsi], 2003.
- Szeibert János: Hazai hajógyártásunk az 1945–1962-es évek között. In.: Dr. Katona András (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1996–1998. Közlekedési Múzeum, Bp., 1999. 303–318. o.
- Tinku, 2016.: Tinku Balázs: A szabadalmi jog és a korai dunagőzhajózás (1810–1846). in.: Vitézy Dávid (főszerk.): A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum évkönyve V. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Bp., 2016. 9–31. o.
- Ungváry, 2009.: Ungváry Krisztián: Budapest ostroma. Corvina Kiadó, Bp., 2009. (6. kiadás).
- Vághó, 1947.: Dr. Vághó Ferenc: A hároméves terv első évének hajózási feladatai. In.: Magyar Technika Műszaki és gazdaságtudományi folyóirat II. évf. 1947/8. szám. 124-130. o.
- Várfalvi, 1984.: Várfalvi, Tamás: MÁV – MFTR – MAHART Die staatlichen ungarischen Schiffahrtsgesellschaften. In.: Hutschenreuther, Gerhard (Red.): Donau–Schiffahrt Schriftenreihe des Arbeitskreises Schifffahrts – Museum Regensburg e. V. Band 2. Arbeitskreises Schifffahrts – Museum Regensburg e. V., Regensburg, 1984. 63–76. o.
- Veress D., 2002.: Veress D. Csaba: Magyarország hadikronikája 1944–1945. Első kötet: A kárpáti harcoktól a Dunántúl elleni szovjet támadásig (1944. augusztus 25. – 1944. november 6.) Militaria Történelmi Hagyományörző és Hadisírgondozó Alapítvány, Bp., 2002.

NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ

86. Völkl–Ehm, 2004.: Susanne Völkl – Rainer Ehm (Red.): Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend – Versunken in der blauen Donau. 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesselschaft 1829–2004 (Donau–Schiffahrt Sonderband), Arbeitskreis Schifffahrtsmuseum Regensburg e.V., Regensburg, 2004.
87. Wilhelmstrasse, 1968.: Ránki György–Palményi Ervin–Tilkovszky Lóránt–Juhász Gyula (*szerk.*): A Wilhelmstrasse és Magyarország. Német diplomáciai iratok Magyarországról 1933–1944. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1968.
88. Wulf, 1935.: Wulf Olaf: A Budapest és a levantei kikötők közötti közvetlen hajóforgalom. In.: A Tenger 25. évf. 1935/1–4. szám 33–38. o.

INTERNETES FORRÁSOK

1. Dr. Keskeny Ernő: A Duna a nemzetközi egyezményekben http://www.balkancenter.hu/pdf/keskeny_o8o425.pdf (Letöltve: 2017. 07. 19.); **2.** Somlóvári László: Az utolsó tengerjáró hajók http://www.friends4rivers.hu/Szovegek_F4R_2/Az_utolso_magyar_tengerjaro_hajok_vvi.htm (Letöltve: 2017. 07. 19.); **3.** Kiárusít az ÁPV http://24.hu/belfold/2004/07/23/kiarusit_pv/ (Letöltve: 2017. 07. 19.); **4.** <http://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.2o3495.html> (Letöltve: 2017. 07. 19.); **5.** <http://www.ddsg-cargo.at/history.html> (Letöltve: 2017. 07. 19.); **6.** <http://www.mahartpassnave.hu/hu/mahart/rolunk/mahart-tortenete/> (Letöltve: 2017. 07. 19.); **7.** Szabadkikötő: 88. éve <http://www.cshve.hu/?q=node/65> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **8.** Regős Zsuzsa: Megnyitotta csepeli átfejtőállomását a Dunatár (2001. május 11.) <http://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.74353.html> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **9.** Mahart privatizáció: egyben vagy darabokban (2003. június 19.) http://www.portfolio.hu/vallalatok/mahart_privatizacio_egyben_vagy_darabokban.3o977.html (Letöltve: 2017. 08. 23.); **10.** Osztrákoké a Mahart teherflottája (2004. 08. 05.) <https://www.vg.hu/gazdasag/osztrakoke-a-mahart-teherflottaja-618o5/> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **11.** Állami Számvevőszék - Jelentés az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. 2004. évi működésének és a központi költségvetés végrehajtásához kapcsolódó tevékenységének ellenőrzéséről 1/17293, 2005. augusztus <https://www.asz.hu/storage/files/files/%C3%96sszes%2ojelent%C3%A9s/2o05/0541jooo.pdf?ctid=758> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **12.** Sikeresen privatizálták a Szabadkikötőt – 5 milliárdos vételár (2006. május 11.) http://www.portfolio.hu/ingatlan/sikeresen_privatizaltak_a_szabadkikotot_5_milliardos_vetelar.68575.html (Letöltve: 2017. 08. 23.); **13.** A Waberer’sé a Multicont-csoport fele. (2006. szeptember 6.) <http://hvg.hu/hetilap.cegvilag/2o0636HVGFriss5o> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **14.** A Waberer’s csoporté a Csepeli Szabadkikötő 49,5 százaléka (2008. június 26.) http://hvg.hu/gazdasag/2o08o626_Waberers_csepeli_szabadkikoto (Letöltve: 2017. 08. 23.); **15.** Csepeli Szabadkikötő: 3 milliárd forintos beruházás (2008. október 21.) http://hvg.hu/gazdasag/2o081o21_csepeli_szabadkikoto_ (Letöltve: 2017. 08. 23.); **16.** Nem fenyegeti katasztrófa a Dunát (2006. december 30.) http://hvg.hu/itthon/2o06123o_hajotores_csepel_gazolaj_tanker_duna (Letöltve: 2017. 08. 23.); **17.** Folytatódik a csepeli Szabadkikötő fejlesztése (2012. június 12.) A teljes cikk: <http://realista.hu/news/details/3o521><http://realista.hu/news/details/3o521> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **18.** Jelentős fejlesztések indulnak a Budapesti Szabadkikötőben (2015. január 15.) <http://logisztika.com/jelentos-fejlesztések-indulnak-a-budapesti-szabadkikotoben/> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **19.** Környezetvédelmi jelentés 2015: Környezetvédelmi Jelentés 2014 MOL Nyrt. Logisztika, Százhalombatta, 2015. http://jovoujratoltve.hu/images/pdf/jelenteseink/Kornyezetvedelmi_jelentes_LOG_2o14.pdf (Letöltve: 2017. 08. 23.); **20.** Sikeres fejlesztések a csepeli Szabadkikötőben (2015. október 14.) <https://www.csepel.hu/hireink/fejlesztések/item/7884-sikeres-fejlesztések-a-csepeli-szabadkikotoben> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **21.** Kína–Csepel direktben (2017. április 21.) <http://iho.hu/hir/kina-csepel-direktben-17o421> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **22.** „Jó lenne, ha Szabó nem csak egy operettkommandóval járná az országot” <http://csepel.info/?p=191o> (Letöltve: 2017. 08. 23.); **23.** <http://www.huszadiksazad.hu/1938-januar/gazdasag/a-budapesti-nemzeti-es-szabadkikoto-szerepe-a-vilaggazdasagban> (Letöltve: 2017. 08. 24.); **24.** Bányai Tamás: A logisztika alapjai. Budapesti Gazdasági Főiskola, [Bp.], 2014. http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop412A/2o11-oo3_o5_logisztika_alapjai/12_9_folyami_tengeri_fuvarozas_szabalyozasa_zA2681lwdfrRFR2w.html (Letöltve: 2018. 04. 06.); **25.** <http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/kislex/kislexis.htm> (Letöltve: 2018. 04. 19.); **26.** http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/voros_oktober_exszent_florian_/5oo (Letöltve: 2018. 04. 25.); **27.** <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=992oo039.TV> (Letöltve: 2018. 04. 27.); **28.** Szabadkikötő: a nulláról kell kezdeni (2006. május 21.) https://24.hu/fn/gazdasag/2o06/05/21/szabadkikoto_nullarol_kell_kezdeni/ (Letöltve: 2018. 04. 30.); **29.** Szegeő Iván Miklós: Üzemanyag-elosztó bázisa lesz Csepelen az OMV-nak (2001. január 3.) <https://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.58o17.html> (Letöltve: 2018. 04. 30.); **30.** <http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-foldrajz/2/kozuthalozatunk-varhato-fejlolese/helsinki-kozlekedesi-folyosok> (Letöltve: 2018. 04. 30.); **31.** 17 nap alatt érkezett Csepelre az egymillió dolláros kínai vonat (2017. május 2.) <http://jarmuipar.hu/2o17/05/17-nap-alatt-erkezett-csepelre-az-egymillio-euros/> (Letöltve: 2018. 05. 03.); **32.** Jövőre már LNG-t lehet tankolni a Csepeli Szabadkikötőben (2018. március 19.) <http://iho.hu/hir/jovore-mar-lgn-t-lehet-tankolni-a-csepeli-szabadkikotoben-18o319> (Letöltve: 2018. 05. 02.); **33.** Több mint 3,5 milliárd forintból megújult a Csepeli Szabadkikötő (2015. október 14.) <http://iho.hu/hir/tobb-mint-3-5-milliard-forintbol-megujult-a-csepeli-szabadkikoto-151o14> (Letöltve: 2018. 05. 02.); **34.** Csepeli Szabadkikötő: a KÖZGÉP fejleszthet (2014. december 9.) <http://iho.hu/hir/csepeli-szabadkikoto-a-kozgep-fejlesztthet-1412o9> (Letöltve: 2018. 05. 02.); **35.** Sorra újulnak meg a nagy dunai kikötők (2014. június 5.) <http://2o1o-2o14.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/parlamenti-allamtitkarsag/hirek/sorra-ujulnak-meg-a-nagy-dunai-kikotok> (Letöltve: 2018. 05. 02.); **36.** Nemzeti Hajózási Stratégia avagy Magyarország és fővárosa a víz felé fordul – vitaanyag – 2012. szeptember http://2o1o-2o14.kormany.hu/download/c/eb/aoooo/NHS_2o12o919.pdf (Letöltve: 2018. 05. 03.); **37.** A Magyar Hajózásért Egyesület észrevételei a Nemzeti Hajózási Stratégia vitairatához <http://www.hajocsavar.hu/data/documents/documents/9/5/f/95f11157169e688o233789d47cc3b6o5.pdf> (Letöltve: 2018. 05. 03.); Hibás a nemzeti hajózási stratégia (2012. november 12.) <http://iho.hu/hir/hibas-a-nemzeti-hajozasi-strategia-121122> (Letöltve: 2018. 05. 03.); **38.** https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odm2oo1.html (Letöltve: 2018. 06. 05.) **39.** <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7o86/id/71o4/m/4974> (Letöltve: 2018. 08. 17.)

A Nemzeti és Szabadkikötő története kilenc évtizedre, kilenc hol sikeres, hol sikertelen vagy inkább nehéz évtizedre nyúlik vissza. A csepeli kereskedelmi kikötő gondolatát elsőként a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara vetette fel a XIX. század végén, de évtizedekig semmi érdemleges nem történt. A végül 1928-ban átadott kikötő beváltotta a hozzáfűzött reményeket és a Duna-tengerhajózásnak hála a kontinens belsejében fekvő Budapestből tengeri kikötő lett. A Szabadkikötő története hűen tükrözi hazánk XX. századi politikai és gazdasági változásait, átalakulásait.

